

سخنی درباره‌ی رای که در زمینه‌ی مسؤلیت متصدی حمل‌ونقل دریایی صادر شده است

دکتر امیرحسین فخاری*

چکیده

در بیشتر کشورهای جهان، رویه‌ی قضایی بخشی از مندرجات مجلات حقوقی را تشکیل می‌دهد و تصمیمات مهم و قابل بحث دادگاه‌ها توسط حقوق‌دانان برجسته مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد.

مجلات‌ای که در زمینه‌های حقوقی در ایران انتشار می‌یابد، این نقص عمده را دارد که از رویه‌ی قضایی خالی است. علت هم آن است که این آراء منتشر نمی‌شود و در معرض قضاوت همگان قرار نمی‌گیرد.

حال که چنین است، بسیار مغتنم می‌باشد که هر وقت به رأیی دسترسی پیدا شود که آموزنده باشد، در این گونه مجلات درج گردد و در صورت امکان تحلیل و بررسی شود.

رأیی که در این مقاله مورد نقد قرار گرفته درخصوص مسؤلیت متصدی حمل‌ونقل دریایی صادر شده است. دادگاه صادرکننده بدون توجه به مبانی قانونی و بدون تحقیق لازم جهت روشن شدن زوایای دعوای اقامه‌شده مبادرت به صدور رأی نموده است. مطمئنم که مطالعه این مقاله برای حقوق‌دانان به طور اعم و دانشجویان حقوق بالاخص، مفید و آموزنده خواهد بود.

کلید واژگان

حمل‌ونقل دریایی - مسؤلیت متصدی حمل‌ونقل دریایی - بارنامه دریایی -
قانون دریایی ایران - کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل.

* دانشیار دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

مقدمه

رأیی که در این مقاله مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد، موضوع دادنامه شماره ۱۳۷۸ مورخ ۱۳۸۵/۹/۲۰ است که در پرونده کلاسه ۶۱۶-۸۴ از شعبه اول دادگاه عمومی چابهار صادر شده است.

در ابتدا متن رأی نقل می‌شود تا خوانندگان محترم بتوانند در مورد آن و توضیحاتی که در پیرامون آن داده خواهد شد، به درستی قضاوت کنند.

«در خصوص دادخواست شرکت هپتک به مدیریت آقای رامین مرتضائیان لنگرودی به طرفیت آقای نبی بخش آران به خواسته صدور حکم به الزام خوانده به پرداخت قیمت روز تعداد ۶۰۰ دستگاه چاپگر از نوع HP LASER JET مقوم به ۳.۱۰۰.۰۰۰ ریال که خواهان مستند دعوی خویش را ۱- دلیل مدیریت ۲- کپی مصدق فاکتور خرید ۳- کپی مانیفست کالا ۴- کپی مکاتبات سازمان بنادر و کشتیرانی ۵- کپی صورت جلسه کمیته فنی گمرک ارائه نموده است. اختصاراً به این توضیح که خواهان در دادخواست تقدیمی اظهار می‌دارد: خوانده به عنوان مالک و متصدی حمل موتور لنج الحمیدی فر به شماره ثبت ۲۵۰۴۶ چابهار به موجب مانیفست مورخ ۲۰۰۴/۲/۴، مسؤلیت حمل و تحویل تعداد ۶۰۰ عدد چاپگر کامپیوتر از نوع HP LASER JET ۱۳۰۰ را از بندر دویی به چابهار عهده‌دار بوده است. حسب مدارک پیوست صادره توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از جمله صورت جلسه حادثه دریایی شناور فوق‌الذکر در تاریخ ۸۲/۱۲/۱۹ بر اثر برخورد به صخره دچار حادثه شده و اموال این شرکت طبق صورت جلسه ۸۲/۱۲/۲۰ کمیته فنی گمرک ایران خسارت کلی دیده و از بین رفته است. از آنجایی که خسارات حاصل به موجب قانون دریایی و سایر مقررات متناسب به خواننده فوق‌الذکر است و نظر به این که طبق قانون تجارت خواننده مسؤل قیمت محموله است و چون علیرغم اصرار و مراجعه مکرر خواننده اقدامی

درخصوص پرداخت خسارات به عمل نیاورده است، لذا درخواست صدور حکم به محکومیت خوانده به پرداخت قیمت روز محموله به اضافه خسارات حاصل از طرح پرونده حاضر و خسارت قانونی را دارم. همچنین خواهان با حضور در جلسه دادگاه اظهار می‌دارد بیمه کردن کالا امری اختیاری است و اجباری نیست و اصولاً بیمه کالا به عهده صاحب کالا می‌باشد ولی حفاظت از کالا به عهده متصدی حمل و نقل است. اساساً مقررات بیمه تابع شرایط متفاوتی است ولی وسیله حمل و نقل می‌بایست بیمه مسئولیت داشته باشد، همان‌طور که وسایل حمل و نقل عمومی این بیمه را اعمال می‌کنند. دادگاه پس از تعیین وقت رسیدگی و ابلاغ اوراق اخطاریه تشکیل می‌گردد. خواننده با حضور در جلسه دادگاه در مقام دفاع اظهار می‌دارد: باتوجه به این که لنج متعلق به این‌جانب و در اختیار ناخدا محمود بسطام بوده است، و ایشان کالا را صحیح و سالم از دوبی بارگیری کرده و زمانی که به بندر رسیده مدت پنج روز در حوضچه بندر متوقف و در نوبت تخلیه بار بوده است که به علت طوفان و بدی هوا لنج آسیب می‌بیند و کلیه کالاها در حوضچه فرومی‌رود و هیچ‌گونه قصوری از طرف ما نبوده است و ما تا آخرین زمان به وظیفه خود عمل کردیم و کوتاهی نکردیم و گزارش گارد بندر هم حرف‌های این‌جانب را گواهی می‌نماید و بیمه کالا به عهده ما نیست و صاحب کالا وظیفه خودش است و ما مسئولیت نداریم. دادگاه پس از ملاحظه گزارش رئیس گارد بندر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان تحت شماره ۱۳۴/۸۲/۶۷۵ گ س ۸۲/۱۱/۲۸ که اعلام نموده است: به گزارش افسر نگهبان پاسگاه گارد بندر شهید کلانتری در ساعت ۱۴/۳۰ مورخ ۸۲/۱۱/۱۹ یک فروند لنج به نام حمیدی‌فر به شماره ۲۵۰۴۶ به ناخدایی محمود بسطام که در مورخ ۸۲/۱۱/۱۸ با بار تجاری از کشور دوبی وارد بندر شهید کلانتری چابهار شده بود و در لنگرگاه بندر مذکور لنگر انداخته بود و به انتظار پهلوگیری در اسکله ۵ به سر می‌برد که ناگهان به دلیل وزش باد شدید و متعاقب آن طوفانی شدن دریا و

عدم حضور ناخدا و موتورист بر روی لنج، ملوان حاضر در لنج که صرفاً به عنوان نگهبان لنج گمارده شده بود، بعد از احساس خطر درحالی که سیستم مخابراتی لنج نیز خاموش و غیرفعال بود با حرکت دادن پارچه سفید درخواست کمک می‌نماید. افسر نگهبان پاسگاه به محض دریافت خبر مراتب را سریعاً به مسؤلین ذیربط بندر اعلام، دقایقی بعد معاون محترم عملیاتی و مسؤل محترم امور بندری در محل حاضر ولی متأسفانه به علت سرعت زیاد باد و شدت یافتن امواج دریا و پایین و بالا شدن لنج که حامل ۴۰۰ تن بار بوده طبق نظر افراد کارشناس که در صحنه حضور داشتند و شاهد و ناظر عینی ماجرا بودند و در اثر اصابت کف لنج به کف دریا سکان لنج سفت و دچار شکستگی گردیده و از کار افتاد و طناب لنگر نیز پاره شده و در نتیجه لنج در اختیار جریان آب و باد قرار می‌گیرد و به سمت ساحل منطقه آزاد که جریان باد به آن سمت بوده حرکت می‌نماید ...^۱ دادگاه جهت تعیین میزان تقصیر و مسؤلیت طرفین دعوی اقدام به استعلام از مراجع ذیصلاح می‌نماید که سرپرست اداره کل بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان اظهار می‌دارد که مسؤلیت هرگونه خسارت به کالا طبق قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی بستگی به متن قرارداد و توافقات فی‌مابین صاحبان کالا و متصدیان حمل‌ونقل دارد. مسؤلیت متصدی حمل طبق شرایط عمومی و اختصاصی قرارداد بیمه حمل‌ونقل می‌باشد که با صاحبان کالا به توافق رسیده‌اند ...^۲ بیمه حمل‌ونقل دریایی در حقوق و عوارض گمرکی تأثیری نخواهد داشت. لذا جهت اطلاع بیشتر از اداره گمرک استعلام نمایید. همچنین شرکت تعاونی لنج‌داران ۵۲۶ چابهار اعلام می‌نماید: طبق بررسی‌های به

۱. حذف در خود رأی به عمل آمده است.

۲. حذف در خود رأی به عمل آمده است.

عمل آمده بیمه کالا و بیمه شناور اختیاری بوده و مقررات خاصی در خصوص بیمه اجباری کالا و شناور حمل و نقل ابلاغ نگردیده و کماکان با توجه به عرف حاکم بر حمل و نقل کالا و صاحبان کالا اختیاری کالای خود را بیمه می‌نماید و در صورت بروز حوادث مسؤولیت به عهدهٔ صاحب کالا خواهد بود. در رابطه با بند سه^۳ در صورت عدم انجام بیمه و تأثیر آن در پرداخت حقوق و عوارض گمرکی لازم به ذکر است کالا دو مرحله بیمه می‌گردد، مرحله اول از مبدأ (دوبی) تا مقصد (بندرگاه چابهار) مرحله دوم از بندرگاه (اسکله) تا انبار مرکزی گمرک یا منطقه آزاد یا انبار صاحب کالا و تا زمانی که کالا وارد بندرگاه نگردیده هیچ‌گونه حقوق و عوارض گمرکی به آن تعلق نمی‌گیرد. علی‌هذا دادگاه پس از بررسی مجموع اوراق و محتویات پرونده و استماع اظهارات و لوائح تقدیمی طرفین دعوی و مذاقه در قوانین تجارت و بررسی نظرات کارشناسی ادارات و مراجع ذیصلاح ملاحظه می‌گردد با عنایت به اختیاری بودن بیمه کالا که از وظایف و تکالیف شخصی صاحب کالا می‌باشد و این که متصدی حمل و نقل تکلیفی جهت بیمه کالا و مال‌التجاره نداشته است، لذا در این خصوص با عنایت به آنچه در مانحن فیه مطرح و بیان شده در مورد اموال تلف شده چنانچه صاحب کالا وفق مقررات نسبت به اموال خود اقدام می‌نمود می‌توانست از بیمه‌گر خود بخواهد که ارزش اموال وی را که تلف شده است پرداخت کند. بنابراین اگر کالایی که به دریا ریخت و تلف شد در اینجا می‌تواند به بیمه‌گر مراجعه نماید و در غیر این صورت نمی‌تواند در انتظار این باشد که سایر اشخاص که درگیر در ماجرای سانحه دریایی بوده‌اند خسارات وارده را جبران نمایند. با پذیرش این اصل که متصدی حمل و نقل موظف است که کالا و مال‌التجاره را صحیح و سالم

۳. معلوم می‌شود بند ۳ باید مربوط به بند ۳ استعلام دادگاه باشد.

به مقصد برساند که ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز به موضوع اشعار دارد «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده و یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید». نظر به این که متصدی حمل و نقل امین محسوب می‌گردد و در صورت تعدی و تفریط از حدود وظایف و تکالیف مقرر مسئول جبران خسارت می‌باشد و در اصل باید مواظبت و دقت لازم در حفظ کالا و اموال بنماید تا صحیح و سالم به مقصد برسد، لکن گاهی اوقات حوادثی اتفاق می‌افتد که قابل پیش‌بینی نمی‌باشد، مثلاً توفان می‌شود و کشتی یا لنج در سطح آب شناور می‌گردد و یا هیچ وسیله‌ای قابل کنترل و حفظ آن نمی‌باشد. در نتیجه بر اثر ضربات وارده به شناور کالاهای موجود تلف می‌شود. در واقع، موارد مربوط به حوادث قهری و فرس‌ماژور از مواردی است که برای متصدی حمل و نقل هیچ‌گونه مسئولیتی ایجاد نمی‌کند و به طور کلی هر امری بدون آن که متصدی حمل و نقل در حفظ و نگهداری مال التجاره تقصیر یا غفلی کرده باشد موجب از بین رفتن یا خسارت کالا شود ایجاد مسئولیت نمی‌کند. همچنین ماده ۲۲۹ قانون مدنی اشعار دارد «اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که رفع آن خارج از حیطه اقتدار او است نتواند از عهده تعهد خود برآید محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود». با عنایت به ماده قانونی فوق‌الاشعار استنباط می‌گردد چنانچه ثابت شود زیان مورد درخواست در نتیجه قوه قاهره به بار آمده است خواننده دعوی از مسئولیت معاف می‌شود. زیرا معلوم می‌شود که او در ایجاد ضرر دخالتی نداشته است و ماده ۵۱۶ قانون مدنی می‌گوید «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از این که از راه خشکی یا آب یا هوا باشد برای حفاظت و

نگاهداری اشیایی که به آن‌ها سپرده می‌شود همان است که برای امانت دادن مقرر است. بنابراین، در صورت تفریط یا تعدی مسؤل تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آن‌ها داده می‌شود...» بنابراین، تعهد متصدی حمل و نقل کالا این است که برحسب تخصص و مهارت خود کالا و مال التجاره را صحیح و سالم به مقصد برسانند، لکن چنانچه در طول مسیر و در مقصد با حوادث قهری مواجه شد و منجر به بروز خسارت و تلف اموال گردید، در صورتی از تکلیف جبران خسارت معاف می‌شود که بتواند ثابت نماید حادثه قهری و نامنتظره و یا عوامل فرس‌ماژور در ایجاد حادثه مؤثر بوده است. در هر حال دادگاه با عنایت به استماع اظهارات طرفین دعوی، اسناد و مدارک موجود در پرونده و این که خواهان دلیل و مدرک محکمه پسند مبنی بر تقصیر خوانده ارائه و ابراز ننموده، لذا دادگاه دعوی خواهان را محمول بر صحت و ثابت تشخیص نداده و لذا مستنداً به مواد قانونی فوق‌الاشعار و ماده ۱۹۷ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب رأی بر بی‌حقی خواهان صادر و اعلام می‌گردد. رأی صادره حضوری و ظرف ۲۰ روز پس از ابلاغ قابل تجدیدنظرخواهی در دادگاه محترم تجدیدنظر استان سیستان و بلوچستان می‌باشد.

دادرس شعبه اول حقوقی دادگاه عمومی چابهار - نورالهی

آنچه در دعوی طرح شده و پرونده مربوط به آن در دسترس ما قرار دارد، دادنامه‌ای است که از نظر خوانندگان گرامی گذشت و اطلاعات ما منحصر است به مندرجات آن دادنامه.

در این تحلیل، لازم است به چند مطلب اساسی پرداخته شود تا بتوان دریافت که دادگاه در مسیری که طی کرده و رأی که صادر نموده مصیب بوده و یا این که به بیراهه افتاده و حک

م وی نادرست و غیرموجه است.

مطلب اول شناسایی قانون حاکم بر قرارداد می باشد.

دومین مطلب عبارت است از این که آیا دادگاه جهت یافتن قناعت و جدایی بر کم و کیف امر و تشخیص مسؤل بودن یا مسؤل نبودن متصدی حمل و نقل طرف دعوی نیاز داشته که به اهل نظر مراجعه کند. در صورتی که پاسخ به این سؤال مثبت باشد. چه اشخاصی واجد صلاحیت بوده اند که از آنها کسب عقیده شود و آیا توجه دادگاه به گزارش سانحه و پاسخ به استعلام هایی که کرده کافی و قابل قبول و به قاعده بوده است.

مطلب سوم که بررسی آن در روشن ساختن وضعیت دعوی و تشخیص درستی یا نادرستی راهی که دادگاه طی کرده کمک زیاد می کند این است که بینیم بیمه کالاهای مورد قرارداد حمل چه نقشی در دعوی مطرح شده دارد. آیا بیمه بودن آنها سرنوشت دعوی را عوض می کند و مسؤلیت را از دوش متصدی حمل و نقل برمی دارد و یا این که مسأله بیمه امری است کاملاً جدا و مستقل از قرارداد حمل و نقل و وظایف و مسؤلیت های متصدی حمل و نقل.

با بررسی مطالب سه گانه فوق الذکر قادر خواهیم بود اظهار نظر کنیم که دادگاه در اتخاذ تصمیم خود به بی حق شناختن خواهان دعوی درست تشخیص داده و یا این که تصمیمش غیرموجه و خلاف قانون بوده است.

۱. قانون حاکم بر دعوی اقامه شده

در خصوص شناسایی قانون حاکم شاید پیچیدگی هایی وجود داشته باشد. در رأی به مقررات دو قانون استناد شده است: یکی قانون تجارت و دیگری قانون مدنی. علاوه بر این دو متن قانونی و با توجه به سفری که در جابه جایی کالا طی شده که دریایی می باشد، لازم است بررسی کنیم که آیا کنوانسیون ۱۶ اوت ۱۹۲۴

بروکسل و قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ حاکمیتی دارند یا نه. پس در اینجا در وهله اول به کنوانسیون بروکسل و در مرحله بعد به قانون دریایی می‌پردازیم و آنگاه به ترتیب می‌بینیم که قانون تجارت و قانون مدنی چه جایگاهی دارند.

الف- کنوانسیون بروکسل

این کنوانسیون که به منظور یکنواخت کردن پاره‌ای از مقررات راجع به بارنامه دریایی به تصویب رسیده از مقبولیت شگفت‌انگیزی در سطح جهانی برخوردار است و می‌توان گفت اغلب قریب به اتفاق کشورهای جهان به آن الحاق پیدا کرده و یا مقررات آن را در قوانین داخلی خود وارد کرده‌اند. ایران نیز به موجب قانون الحاق به هفت کنوانسیون بین‌الملل دریایی که در سال ۱۳۴۴ تصویب شده به این کنوانسیون ملحق شده است.

کنوانسیون مورد بحث در مورد قراردادهای حمل و نقل دریایی که واجد وصف بین‌المللی باشند لازم‌الاجراست. در این که سفر طی شده توسط شناور حامل کالاهای موضوع دعوی هم جنبه دریایی داشته و هم از وصف بین‌المللی برخوردار بوده تردیدی وجود ندارد. اما نکته مهم این است که مقررات این کنوانسیون نسبت به قراردادهای حمل و نقل دریایی حکومت دارد که سند مبین آن‌ها بارنامه دریایی یا سند مشابه بارنامه دریایی باشد.

در دادنامه پیش روی ما اشاراتی یافت نمی‌شود که به کمک آن‌ها بتوان دریافت که در مورد قرارداد حمل و نقل موضوع پرونده، بارنامه دریایی صادر شده باشد.

البته مسلم است که در قراردادهای حمل و نقل دریایی سند بسیار متداول بارنامه دریایی است. این سند به لحاظ مزایای متعددی که بر آن مترتب است و نقش‌های متنوعی که ایفا می‌کند صادر می‌گردد و فروشندگان کالا حتماً از متصدیان حمل و نقل می‌خواهند که برای آن‌ها این سند تنظیم گردد.

پس در مقام جستجوی قانون حاکم، حسب این که بارنامه دریایی به عنوان سند نشان‌دهنده انعقاد قرارداد حمل و نقل صادر شده یا نشده باشد وضعیت متفاوت است. اگر محقق باشد که بارنامه دریایی در بین بوده، بدون هیچ‌گونه تردید، قانون حاکم، کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل است. در رأی، آنجا که مستندات خواهان شمارش شده، ذکری از بارنامه دریایی به میان نیامده است. مسلماً دادگاه وظیفه داشته در این مورد تحقیق لازم معمول دارد. زیرا در مورد پرونده‌ای که در آن دعوی مربوط است به سفری دریایی دارای وصف بین‌المللی، اولین مقرراتی که به ذهن خطور می‌کند که بر قضیه حاکم باشد مقررات دریایی است، آن هم کنوانسیون بروکسل. لیکن متأسفانه دادرس رسیدگی‌کننده، در این زمینه تلاشی به خرج نداده است.

ب- قانون دریایی ایران

فصل چهارم قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ به باربری دریایی تخصیص یافته است. در این فصل دو دسته مقررات در کنار هم گنجانیده شده‌اند. یک دسته موادی که از قانون تجارت سابق فرانسه اقتباس شده‌اند و دسته دوم مواد غیرشکلی کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل فوق‌الذکر که ترجمه شده‌اند. دیدیم که در سال ۱۳۴۴، به هفت کنوانسیون بین‌المللی دریایی الحاق پیدا کردیم که یکی از آن‌ها کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل است. الحاقمان به آن کنوانسیون باتوجه به این که در سال ۱۳۴۳ مواد آن کنوانسیون را در فصل چهارم قانون دریایی وارد کرده بودیم دارای توجیه نیست. تنها می‌توانیم بگوییم که کنوانسیون در مورد قراردادهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی حکومت دارد و قانون دریایی نسبت به قراردادهای دریایی که دارای وصف بین‌المللی نباشند. بنابراین، اگر در مورد قرارداد حمل و نقل دریایی مورد بررسی، کنوانسیون بروکسل حکومت نداشته باشد، اولین قانونی که باید به سراغ آن برویم قانون دریایی است که

مقررات مورد حاجت ما در فصل چهارم آن قانون تدوین یافته‌اند. اما بلافاصله با این بن بست روبه‌رو می‌شویم که قانون دریایی به تبع کنوانسیون بروکسل فقط بر قراردادهای حمل‌ونقل دریایی حکومت دارد که سند نشانگر انعقاد قرارداد، بارنامه دریایی و یا سند مشابه آن باشد.

درواقع، برای ما در وضعیتی که قرار داریم معلوم نیست که در مورد قرارداد حمل‌ونقل دریایی موضوع رأی بارنامه دریایی صادر شده بود یا نه. اگر تنها سند بیانگر قرارداد ماینفست باشد که در دادنامه به آن اشاره شده، پس در مورد قرارداد مانحن فیه، نه بارنامه دریایی صادر شده بوده و نه سند مشابه آن و در این صورت، بالاترید مقررات قانون دریایی هم شمول به مورد ندارد. در اینجا لازم است این انتقاد به رأی وارد شود که چرا وقتی مقررات حاکم بر قرارداد در تعیین سرنوشت دعوی و مسؤلیت متصدی حمل‌ونقل و حدود آن در مقایسه با مقررات قانون تجارت و قانون مدنی فوق‌العاده متفاوت است، قاضی رسیدگی‌کننده دعوی و صادرکننده رأی به خود زحمت نداده که در این مورد بررسی‌های لازم را معمول دارد و نتیجه آن بررسی‌ها را در رأی ذکر کند که خواننده دریابد که مقررات دریایی چرا درخصوص دعوی حاکمیت نداشته است.

ج- قانون تجارت ایران

این قانون در سال ۱۳۱۱ به تصویب رسیده و باب هشتم آن به حمل‌ونقل پرداخته است. درخصوص این که آیا مقررات این قانون نسبت به انواع حمل‌ونقل من جمله حمل‌ونقل دریایی حکومت دارد و یا این که فقط حمل‌ونقل جاده‌ای کالا تابع مقررات آن می‌باشد بین حقوق‌دانان اختلاف نظر وجود دارد. مرحوم دکتر حسن ستوده تهرانی در کتاب حقوق تجارت خود اظهار داشته که نمی‌توان به قانون تجارت در زمینه حمل‌ونقل دریایی استناد کرد. اما این نظریه قابل متابعت نیست. زیرا کلمات و عبارات به کار رفته در مواد باب هشتم کلی و

مطلق است و همه انواع قراردادهای حمل و نقل را شامل می‌شود و اگر ما در خصوص حمل و نقل ریلی و هوایی و دریایی که مصرح است به مقررات قانون تجارت عمل نمی‌کنیم، به این علت است که در آن موارد قانون خاص وجود دارد.

اما باید توجه داشت علاوه بر قانون تجارت که در باب هشتم به حمل و نقل کالا پرداخته، در قانون مدنی هم به امر حمل و نقل توجه شده است، ذیلاً به اختصار به مقررات این قانون نگاه می‌کنیم و در پایان به این مطلب خواهیم رسید که از بین قانون تجارت و قانون مدنی کدامیک در قضیه مورد مطالعه ما قابلیت اجرا دارد.

د- قانون مدنی

چنانکه معلوم است مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل کالا را نوعی از انواع عقد اجاره شناخته است. این دو ماده از جمله مواد جلد اول قانون مدنی است که در سال ۱۳۰۷ تصویب شده است. طبق ماده ۵۱۶ ید متصدی حمل و نقل که کالاهایی را تحویل می‌گیرد که در مقصد معینی تحویل دهد امانی است و زمانی می‌توان او را مسؤول شناخت که تقصیر او به اثبات برسد و طبق ماده ۹۵۳ قانون مدنی تقصیر اعم است از تعدی و تفریط. تعدی عبارت است از: «تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری» (ماده ۹۵۱)

و تفریط به این قرار تعریف شده است: «تفریط عبارت است از ترک عمل که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است». (ماده ۹۵۳)

ه- قانون حاکم

حال لازم است بدانیم که از بین مقررات قانونی فوق‌الذکر، کدامیک نسبت به دعوی موضوع رأی مورد گفتگو حکومت دارد. دیدیم سفری که شناور طی کرده

تا کالاهای تحویل شده را به مقصد برساند دریایی بوده و هم چنانکه ملاحظه شد بندر مبدأ دویی و بندر مقصد چابهار بوده و بنابراین واجد وصف بین‌المللی بوده است. لذا، علی‌الاصول باید قرارداد تحت شمول مقررات کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل قرار بگیرد. اما همان‌طور که دیدیم در صورتی می‌توان دعوی را مشمول آن کنوانسیون دانست که بین طرفین قرارداد، یعنی فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل بارنامه دریایی تنظیم شده باشد. همچنین ملاحظه شد که مندرجات دادنامه معلوم نمی‌کند که بارنامه‌ای در بین بوده باشد. اگر بارنامه صادر شده بود، مسلماً مقررات آمره کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل بر قرارداد لازم‌الاجرا بود و چون سفر دارای جنبه بین‌المللی بوده، قانون دریایی نمی‌توانست قابل اعمال باشد، اگرچه در باب وظایف و مسؤلیت‌های متصدی حمل و نقل و حقوق فرستندگان و گیرندگان کالا بین این دو دسته مقررات هیچ‌گونه تفاوتی وجود ندارد.

اما چنانچه سند مبین قرارداد بارنامه دریایی نبوده باشد، تنها قانونی که باید براساس آن دعوی فیصله می‌یافت قانون تجارت ایران است و مقررات این قانون در زمینه حمل و نقل در باب هشتم آن تدوین گردیده است.

چرا نمی‌توانیم ماده ۵۱۶ قانون مدنی را لازم‌الاجرا بدانیم. علت آن است که قانون تجارت که در سال ۱۳۱۳ به تصویب رسیده و کلیه مواد آن شامل حمل و نقل کالا است مقررات قانون مدنی را در باب حمل و نقل که آن‌ها نیز ناظر به حمل و نقل بار هستند بدون تردید به طور ضمنی نسخ کرده است و هر جا که قانون خاص در زمینه حمل و نقل بار وجود نداشته باشد باید مقررات باب هشتم قانون تجارت را قابل اعمال بدانیم. رژیم حقوقی قانون تجارت در زمینه حمل و نقل کاملاً متفاوت از نظام حقوقی قانون مدنی در آن زمینه می‌باشد. طبق قانون مدنی ید متصدی حمل و نقل امانی است، در صورتی که براساس قانون

تجارت مسؤلیت متصدی حمل و نقل مفروض است و فقط در صورتی که ثابت کند که تلف شدن یا کسر یا ورود عیب و نقص به کالا معلول یکی از عوامل چهارگانه مذکور در ماده ۳۸۶ قانون تجارت باشد، از مسؤلیت مبری می‌شود. در پایان، ذکر این نکته لازم به نظر می‌رسد که از جهت فرض مسؤلیت متصدی حمل و نقل بین قانون تجارت، و کنوانسیون بروکسل و قانون دریایی تفاوتی وجود ندارد. در هر سه آن‌ها با قبول کالا توسط متصدی حمل و نقل، او وظیفه دارد که آن را در مقصد به طور صحیح و سالم به شخصی که طبق قرارداد حق استرداد آن را دارد تحویل دهد و گرنه مسؤل است. تفاوت عمدتاً ناظر بر دو مورد است: یکی این که طبق کنوانسیون بروکسل و به تبع آن قانون دریایی، مسؤلیت متصدی حمل بابت هر بسته یا واحد سقف دارد و به یکصد لیتر استرلینگ محدود است، در صورتی که مطابق قانون تجارت، متصدی حمل و نقل باید کل خسارات وارد شده به صاحب کالا را جبران کند مگر آن که طبق قرارداد به کمتر از آن توافق شده باشد. تفاوت دوم در این است که موارد معاف‌کننده متصدی حمل و نقل از مسؤلیت براساس کنوانسیون بروکسل و قانون دریایی ایران بالغ بر ۱۷ مورد است در حالی که در قانون تجارت ما منحصر به چهار مورد می‌باشد.

۲. کارشناسی

حال که معلوم شد قانون حاکم بر قرارداد مربوط به حمل و نقل مورد بحث قانون تجارت است حسب این که بارنامه دریایی تنظیم نشده باشد و کنوانسیون بروکسل است چنانچه بارنامه دریایی سند مبین قرارداد باشد و در هر دو صورت، مسؤلیت متصدی حمل و نقل در سالم رسانیدن کالاهای موضوع قرارداد و تحویل آن‌ها در مقصد به شخص ذی‌حق در وصول آن‌ها مفروض است و اگر کالا تلف یا گم شود یا معیوب یا با کسری مواجه گردد متصدی حمل و نقل

مسئول است و فقط در صورتی از مسؤلیت مبری می‌شود که ثابت کند که تلف یا گم شدن و یا دچار عیب شدن و یا کسری پیدا کردن آن مربوط به یکی از عواملی است که قانون تجارت و یا کنوانسیون به عنوان اسباب معاف‌کننده او از مسؤلیت شناخته است. باید ببینیم در دعوی مورد بررسی چه عاملی می‌توانسته مورد استناد متصدی حمل و نقل جهت رهایی از مسؤلیت قرار گیرد. آن عامل چیزی جز فورس‌ماژور یا قوه قاهره نیست.

ماده ۳۸۶ قانون تجارت اصطلاح فورس‌ماژور یا قوه قاهره را به کار نبرده ولی می‌گوید حادثی که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند، اگر موجب خسارت شود، متصدی حمل و نقل از مسؤلیت معاف می‌شود.

ماده ۱۷ کنوانسیون بروکسل که عوامل معاف‌کننده از مسؤلیت را احصا می‌کند، مصادیقی از فورس‌ماژور را نیز ذکر می‌نماید.

آیا صرف این که خواننده (متصدی حمل) ادعا کرده که وقوع حادثه موجب خسارت فورس‌ماژور بوده کفایت می‌کرده یا این که باید ثابت می‌کرد که حادثه خصایص فورس‌ماژور را داشته است، و نه تنها او بلکه هیچ متصدی حمل و نقل مواظبی نیز قادر به مقابله با آن نبوده است. دادنامه به هیچ وجه اشعار ندارد که نامبرده چنین امری را ثابت کرده باشد.

آیا دادگاه با عنوان شدن فورس‌ماژور وظیفه داشته که خود در مقام آن برآید که تحقیق کند حادثه عنوان شده فورس‌ماژور تلقی می‌شود یا نه و یا این که موظف بوده به دلایل اقامه شده از جانب عنوان‌کننده عامل رسیدگی نماید. اصول مسلم دادرسی ایجاب می‌کند که دادرس رسیدگی‌کننده به امور حقوقی بی‌طرفی خود را حفظ کند و به بررسی دلایل ارائه شده بپردازد. در دادنامه باز نمی‌بینیم که خواننده دلایلی بر اثبات ادعای خود ارائه کرده باشد که دادگاه را ملزم نماید به آن دلایل بپردازد.

اگر به قانون آیین دادرسی مدنی دادگاه‌های عمومی و انقلاب توجه کنیم و بگوییم که قاضی رسیدگی‌کننده مکلف است که حقیقت را کشف کند و در این جهت بررسی‌های لازم را معمول دارد با این مشکل روبه‌رو می‌شویم که اگر رسیدگی مستلزم تأدیة هزینه‌هایی باشد، تأمین آن هزینه‌ها به عهده کیست. مسلماً برعهده طرفی از دعوی قرارداد که جهت معافیت از مسؤلیت به فورس‌ماژور استناد کرده است. در اینجا سؤال مهمی که باید مطرح شود این است که آیا دادگاه خود می‌توانسته معلوم کند حادثه موجب خسارت فورس‌ماژور بوده است. مثلاً پاسخ منفی است. زیرا این امر جنبه فنی دارد و قاضی وارد به اصول حقوقی و مقررات قانونی اطلاعات و تجارب و تخصص لازم را برای این رسیدگی ندارد. همان‌طوری که در حمل‌ونقل هوایی معمول است که اگر هواپیما سقوط کند و جان مسافران و پرسنل آن از دست رود و هواپیما به صورت لاشه‌ای درآید و خسارات هنگفتی ایجاد شود، بدون ذره‌ای تردید، قضات رسیدگی‌کننده به موضوع به هیچ‌وجه صلاحیت و قابلیت آن را ندارند که علت وقوع حادثه را خود پیدا کنند و ناچارند به اشخاص و مؤسساتی مراجعه کنند که در این قضایا صاحب نظر و دارای تجربه و تخصص باشند، در زمینه حمل‌ونقل دریایی نیز وضع بر همین منوال است و ارگان‌های مسؤل دریانوردی در همه نقاط جهان اشخاصی را در اختیار دارند که با تجربیات فراوان خود می‌توانند در صورت درخواست وارد عمل شوند و به طور دقیق کلیه جوانب امر را مورد توجه و تجزیه و تحلیل قرار دهند و نظر صائب خود را اعلام دارند. در بخش خصوصی نیز مؤسساتی بسیار تخصصی در این قبیل زمینه‌ها وجود دارد نظر لویدز.

حال باید ببینیم که دادگاه در این خصوص از اشخاص صاحب نظر کسب اطلاع نموده است یا نه. در آی مورد نقد ملاحظه می‌کنیم که دادرس رسیدگی‌کننده گزارش رئیس گارد بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان را نقل کرده است و به نظر می‌رسد آن گزارش در تصمیمی که اتخاذ کرده مؤثر

بوده است. خواننده محترم این گزارش را در متن رأی منقول در ابتدای مقاله خوانده و متوجه شده است که به هیچ وجه من الوجوه مؤید و مثبت ادعای خواننده نمی باشد، بلکه برعکس نشان دهنده آن است که متصدی حمل و نقل هنگام متوقف ساختن لنج حامل کالاها در حوضچه مواظبت های لازم را که از یک متصدی حمل و نقل مواظب می توان انتظار داشت معمول نداشته است. این گزارش در قسمت پایانی مقاله بیشتر مورد تحلیل قرار خواهد گرفت.

دادرس صادرکننده رأی بلافاصله پس از نقل گزارش مذکور در دادنامه صادرشده نوشته که جهت تعیین میزان تقصیر و مسؤلیت طرفین دعوی، اقدام به استعلام از مراجع ذی صلاح نموده است.

سؤال این است که آیا دادگاه وظیفه داشته در مورد تقصیر متصدی حمل و نقل تحقیق به عمل آورد. چنانکه قانون حاکم بر قرارداد مصرح است مسؤلیت متصدی حمل و نقل در سالم تحویل دادن کالاها به صاحب آنها مفروض است. به فرض آن که متصدی حمل ثابت کند که مرتکب تقصیر نشده است از مسؤلیت مبری نمی شود. معافیت از مسؤلیت او موکول به آن است که ثابت کند یکی از عوامل احصا شده در قانون حاکم موجب بروز حادثه شده است.

تقصیری که متصدی حمل به خواهان منتسب نموده این است که کالاها را بیمه نکرده و اگر به این اقدام مبادرت می ورزید به خسارات او توسط بیمه گر تأمین می شد. در قسمت مربوط خواهیم دید که بیمه کردن یا بیمه نکردن محمولات دخیلی به مسؤلیت متصدی حمل ندارد. از این گذشته، خود خواهان که اقرار کرده که کالاها را بیمه نکرده است، پس دادگاه در مقام احراز کدام تقصیر خواهان بوده است.

باتوجه به دادنامه مورد نظر در زمینه استعلام های دادگاه درخصوص احراز تقصیر طرفین دعوی به دو نظریه برخورد می کنیم: یکی اعلام نظر مدیریت اداره کل بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان که عنوان کرده «طبق قوانین و

مقررات بین‌المللی دریایی مسؤلیت هرگونه خسارت به کالا بستگی به متن قرارداد و توافقات فی‌مابین صاحبان کالا و متصدیان حمل‌ونقل دارد». این نظر کاملاً بی‌وجه و نادرست است. زیرا، بر قرارداد حمل‌ونقل دریایی همچون دیگر طرفی حمل‌ونقل (هوایی، جاده‌ای و ریلی) مقررات آمره در زمینه مسؤلیت متصدیان حمل‌ونقل حکومت دارد و در صورتی که در اسناد حمل‌توافقاتی به عمل آمده باشد که با آن قوانین آمره در تضاد باشد، کان لم یکن تلقی می‌شوند. به هیچ‌وجه دادگاه رسیدگی‌کننده نمی‌تواند براساس توافقات انجام‌شده توسط طرفین قرارداد اتخاذ تصمیم نماید. علاوه بر نظریه فوق‌الذکر، مطالبی از قول سرپرست اداره کل بنادر و کشتیرانی در دادنامه آورده شده که دقیقاً معلوم نیست چیست. ولی به هر حال چنانکه خواهیم دید بیمه در قضیه طرح‌شده هیچ‌گونه تأثیری ندارد. همچنین در دادنامه آمده که سرپرست مذکور اظهار داشته در مورد بیمه از گمرک نیز استعلام شود. اما دادنامه نشان نمی‌دهد که چنین استعلامی شده باشد و اگر هم از آن اداره کسب اطلاع شده باشد انعکاسی در دادنامه دیده نمی‌شود.

دادنامه متضمن نظر شرکت تعاونی لنج‌داران چابهار نیز می‌باشد. اتحادیه مزبور در نظر خود باز به مسأله بیمه و این که اختیاری است و وظیفه بیمه کردن به عهده فرستندگان کالا است پرداخته و این نتیجه را گرفته که اگر کالا بیمه نباشد، در صورت بروز حوادث، مسؤلیت برعهده صاحب کالا می‌باشد. این نظر نیز ناصواب و غیرموجه است. زیرا باتوجه به اصل مسؤلیت متصدی حمل‌ونقل، در صورتی که کالا سالم در مقصد تحویل داده نشود، باید متصدی حمل‌ونقل را مسؤل شناخت و بیمه نکردن کالا به هیچ‌وجه او را از مسؤلیت مبری نمی‌کند. ذکر این نکته لازم است که اتحادیه لنج‌داران که خواننده دعوی عضو آن می‌باشد مرجع صالحی برای استعلام از آن نیست و بیم‌جانبدارانه بودن نظر آن مرجع می‌رود.

جز گزارش رئیس گارد بنادر و کشتیرانی و پاسخ استعلام از سرپرست اداره بنادر و کشتیرانی و نظر شرکت تعاونی لنج‌داران، دادنامه نشان نمی‌دهد که استعلام دیگری به عمل آمده باشد و به نظر می‌رسد دادگاه همین مقدار کسب نظر را کافی تشخیص داده و حادثه موجد خسارت را فورس‌ماژور شناخته است و در حالی که در هیچ‌یک از آن نظرات نمی‌بینیم که در این خصوص نظری ابراز شده باشد. دادگاه باید از اشخاص متخصص در زمینه حوادث دریایی که در بین کارشناسان رسمی دادگستری وجود دارند و در سازمان بنادر و کشتیرانی نیز یافت می‌شوند و حتی از صاحب‌نظران خارجی من جمله کارشناسان لویدز، البته حسب تقاضای خواننده برای اثبات ادعای خود و به هزینه او کسب عقیده می‌نمود. چنانکه در بخش پایانی مقاله خواهیم دید تنها سندی که در دادنامه به آن استناد شده و براساس آن می‌توان اظهار نظر کرد گزارش رئیس گارد بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان است.

۳. نقش بیمه در دعوی مورد رسیدگی

تردید نیست که بیمه در زندگی بشر سال‌هاست که نقش بسیار مهم و تعیین‌کننده‌ای ایفا می‌کند. چنانکه به تحقیق ثابت شده بیمه ابتدا در حمل‌ونقل دریایی معمول گردیده است و امروزه در همه طرق حمل‌ونقل متداول می‌باشد. هم وسیله حمل‌ونقل بیمه می‌شود هم پرسنل و هم در حمل‌ونقل مسافر، مسافران را بیمه می‌کنند و هم کالاهای موضوع قرارداد حمل‌ونقل را مشمول بیمه می‌نمایند.

بیمه کالا برای صاحب کالا این امتیاز بزرگ را دارد که خود را درگیر مراجعه به متصدی حمل‌ونقل و احیاناً طرح دعوی علیه او و تحمل هزینه دادرسی و انتظار صدور حکم قطعی نمی‌کند. با مراجعه به بیمه‌گر، براساس مقررات قرارداد بیمه جبران خسارت می‌شود.

این که بیمه آن کالا به عهده چه کسی است: فرستنده کالا و یا متصدی حمل و نقل، بستگی به نوع قرارداد دارد که براساس آن کالا خریداری شده است. مثلاً اگر قرارداد از نوع سیف باشد، خریدار با امضای قرارداد، هم بهای کالای خریداری شده و هم هزینه حمل و هم حق بیمه را پرداخت می‌کند و در نتیجه فروشنده موظف است کالا را بیمه کند. اگر قرارداد از نوع سی اند اف باشد، خریدار فقط پولی که به فروشنده می‌دهد بابت بهای کالای مورد معامله و کرایه حمل است و فروشنده وظیفه‌ای در بیمه کردن کالا ندارد و تشخیص این که کالا را بیمه کند یا نکند به اراده خریدار کالا است. ممکن است اساساً شخصی که کالاهایی را که به او تعلق دارد یا قبلاً خریده و یا به هر نحوی از انحا مالک شده بخواهد به متصدی حمل و نقلی بسپارد که برای او حمل کند، او فقط قرارداد حمل و نقل با حمل‌کننده منعقد می‌کند و تصمیم به بیمه آن یا بیمه نکردن محمولات با اوست.

در هر حال آنچه مهم است این است که بیمه کردن یا بیمه نکردن کالا امری است کاملاً مستقل و جدا و منفک از قرارداد حمل و نقل. با انعقاد قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل وظایف و مسؤلیت‌هایی را عهده‌دار می‌شود، خواه این که کالاهای مورد تعهد او جهت حمل بیمه شده یا نشده باشد. اصولاً عنوان کردن این مطلب از جانب خواننده دعوی (متصدی حمل) که وظیفه‌ای در مورد بیمه آن کالاها نداشته و خواهان (صاحب کالا) موظف به آن بوده در جهت لوث آن مسؤلیت خود بوده و پرداختن دادگاه به این امر و اختصاص یافتن قسمتی از دادنامه به بیمه و اظهار نظر سرپرست اداره بنادر و کشتیرانی و اعلام نظر اتحادیه لنج‌داران در این خصوص غیر وارد بوده و به هیچ‌وجه در سرنوشت دعوی و تصمیم دادگاه نمی‌توانسته تأثیری داشته باشد. دادرسی رسیدگی‌کننده بیهوده وارد این امر شده و وقت دادگاه را تلف کرده و به بیراهه رفته است و شاید چون

خواهان کالاها را بیمه ننموده بوده، دادگاه به این سو کشیده شده که او را در دعوایی که اقامه نموده محکوم کند. عبارت دادنامه به این قرار که «با عنایت به اختیاری بودن بیمه کالا که از وظایف و تکالیف شخص صاحب کالا می‌باشد و این که متصدی حمل و نقل تکلیفی جهت بیمه کالا نداشته است ... و چنانچه صاحب کالا وفق مقررات نسبت به بیمه اموال خود اقدام می‌نمود می‌توانست از بیمه‌گر خود بخواهد که ارزش اموال وی را که تلف شده است پرداخت کند ... در غیر این صورت نمی‌تواند در انتظار باشد که سایر اشخاص که درگیر در ماجرای سانحه دریایی بوده‌اند خسارات وارده را جبران کنند» حدس ما را تقویت می‌کند که دادگاه در محکوم کردن خواهان به بی‌حقی به این غفلت او در بیمه نکردن توجه داشته است.

در پایان ذکر این نکته لازم به نظر می‌رسد که به فرض آن که کالا هم بیمه باشد به این معنی نیست که بیمه‌گر، با جبران خسارت حق مراجعه نداشته باشد. مسلماً اگر متصدی حمل و نقل مسؤول شناخته شود، بیمه‌گر با پرداخت خسارت می‌تواند به او مراجعه کند و آنچه را که پرداخته از او استرداد نماید. این قاعده در بیمه قاعده‌ای مسلم و شناخته شده است که این ماده ۳۰ به قانون بیمه، مصوب سال ۱۳۱۵، نیز به آن تصریح نموده است.

۴. از رأی مورد بررسی برمی‌آید که دادرس صادرکننده در مقام آن نبوده که براساس مقررات دریایی دعوی را فیصله دهد و لذا باید یا قانون مدنی حاکم بر امر باشد یا قانون تجارت. در بخش مربوط به قانون حاکم دیدیم که بدون کوچک‌ترین تردید، با تصویب قانون تجارت، ماده ۵۱۶ قانون مدنی در زمینه مسؤولیت متصدی حمل کالا نسخ شده است و باید به‌طور قاطع نظر دهیم که باید قانون تجارت لازم‌الاجرا باشد.

ماده ۳۸۶ قانون تجارت با تصریح به این که با انعقاد قرارداد حمل و نقل، فرض مسؤولیت متصدی حمل و نقل مفروض است، مواردی را ذکر کرده که در صورت

اثبات متصدی حمل که ورود خسارت به صاحب کالا معلول یکی از آن موارد باشد، از مسؤلیت مبری می‌گردد. موردی را که دادگاه براساس آن خوانده دعوی را معاف از مسؤلیت شناخته عبارت است از «حوادثی که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید». این علت معاف‌کننده همان است که اصطلاحاً به آن فورس‌ماژور یا قوه قاهره می‌گویند. قانون مدنی هم در صورت تلف شدن یا ورود خسارت در اثر عامل مذکور، متعهد را مبری از مسؤلیت می‌شناسد. (ماده ۲۲۹)

قوه قاهره معاف‌کننده متعهد از مسؤلیت در قانون مدنی و قانون تجارت دارای مفهوم واحد نیستند. مطابق قانون مدنی، توانایی متعهد در غلبه بر عامل به وجود آورنده حادثه ملاک قرار داده شده، در صورتی که مطابق ماده ۳۸۶ قانون تجارت، ملاک توانایی نوعی است، یعنی این که توانایی متصدی حمل و نقل طرف قرارداد در نظر گرفته نمی‌شود، بلکه باید بررسی کرد که اگر دیگر متصدیان حمل و نقل در معرض حادثه موجد خسارت قرار می‌گرفتند، قادر بودند بر آن غلبه کنند. ممکن است متصدی حمل اجراکننده قرارداد از امکانات، دانش، تجربه، و قدرت لازم برخوردار نبوده و اگر ملاک وضعیت او باشد، چنانکه قانون مدنی مقرر داشته مسؤل شناخته نشود، اما اگر به جای او حمل‌کننده دیگری قرار داشت می‌توانست بر حادثه غلبه کند. در این صورت نمی‌توان متصدی حمل طرف قرارداد را از مسؤلیت مبری شناخت.

البته تردید نیست که فرض قانونگذار آن است که متصدی حمل و نقل باید کار خود را خوب بداند، از قابلیت لازم برخوردار بوده، امکانات قابل قبول برای انجام تعهدی که به عهده گرفته در اختیار داشته باشد و هم این که در انجام وظایف خود مواظبت‌ها و مراقبت‌های کافی را اعمال کرده باشد.

برای این که فورس‌ماژور بتواند به عنوان عامل معاف‌کننده مورد استناد قرار گیرد باید واجد سه خصیصه باشد:

۱. خارجی بودن عامل.

۲. عدم قدرت مقابله با آن.

۳. غیرقابل پیش‌بینی بودن آن.

در مورد هریک از این خصایص سخن فراوان است و این مقاله گنجایش آن را ندارد که درباره هر کدام به تفصیل گفتگو به عمل آید. ولی تا آنجا که به مسأله مورد بحث، مربوط می‌شود در خلال مطالب آتی به اختصار بررسی خواهیم کرد که آیا در قضیه مورد مطالعه خصایص مذکور وجود داشته است یا نه؟ اساساً نکته مهمی که در اینجا باید تکلیف آن روش شود این است که چه شخصی باید معلوم کند که حادثه به وجود آورنده خسارت عنوان فورس‌ماژور داشته و خصایص آن را نیز واجد بوده است؟ یعنی آیا متضرر از حادثه است که باید ثابت کند که واقعه موجب خسارت فورس‌ماژور نبوده و خصایص فورس‌ماژور نداشته و متعهد قادر به معامله با آن بوده و به علت قابل پیش‌بینی بودن متعهد باید اقدامات پیشگیرانه را معمول می‌داشته و آماده بروز آن بوده که بلافاصله به مقابله با آن پردازد و نگذارد که ایجاد خسارت نماید و یا این که حمل‌کننده است که باید به اثبات برساند که حادثه آفریننده خسارت خارجی بوده، غیرممکن بوده که با آن مقابله شود. نه تنها برای او میسر نبوده که نگذارد خسارت وارد کند، بلکه مقابله با آن از عهده هیچ متصدی حمل و نقل مواظبی نیز بر نمی‌آمده و همچنین در آن فصل سال و یا آن موقع شبانه روز پیش‌بینی وقوع آن حادثه ممکن نبوده است. اثبات بی‌تقصیری از جانب حمل‌کننده موجب معافیت او از مسؤلیت نمی‌شود. باید ثابت کند که واقعه خارجی غیرقابل پیش‌بینی که هیچ متصدی حمل و نقل مواظبی نیز قادر به مقابله با آن نبوده موجب گردیده که به طرف قرارداد زیان وارد شود.

حال باید دید در قضیه طرح شده، متصدی حمل و نقل به این تکلیف عمل کرده است، در دادنامه پیش رو نمی بینیم که هیچ گونه دلیل از طرف او برای اثبات این امر ارائه شده باشد.

علی الاصول قاضی دادگاه حقوقی باید در قضاوت بی طرف باشد، کوشش نکند به نفع یکی از اصحاب دعوی تحصیل دلیل نماید. اگر قائل به آن باشیم که موظف به کشف حقیقت است و برای رسیدن به این هدف حق دارد تحقیقات و اقدامات لازم معمول دارد. اولاً باید این تصمیم را به طور مکتوب اعلام دارد و ثانیاً باید از اشخاص یا مؤسساتی کسب نظر کند که درخصوص موضوع دارای خبرگی و بصیرت باشند.

مؤسساتی در سراسر جهان که شهرت بین المللی دارند قادرند با بی طرفی و بی نظری و براساس اسلوب های علمی و فنی بررسی و اظهار نظر نمایند. مسلماً مراجعه به آن مؤسسات مستلزم پرداخت هزینه است. تأمین این هزینه به عهده چه کسی است؟ به عهده خواهان دعوی یعنی متضرر از حادثه و یا متصدی حمل و نقل است؟ وقتی می گوئیم طبق مقررات قانون تجارت و مقررات دریایی مسؤلیت متصدی حمل و نقل مفروض است و وقتی می گوئیم قاضی محکمه حقوق بی طرف است به این نتیجه می رسیم که متصدی حمل و نقل است که باید دلیل بیاورد که حادثه آفریننده خسارت از مصادیق فورس ماژور بوده است. این که عامل به وجود آورنده حادثه فورس ماژور بوده یک ادعا است. این ادعا باید ثابت شود. بار اثبات به عهده مدعی است و مسلماً اگر استفاده از آن دلایل مثل کسب نظر اهل فن محتاج به تأدیه دستمزد باشد، تأمین آن به عهده مدعی می باشد.

دادگاه در رأی خود آورده که برای احراز این که چه کسی مقصر بوده از اداره کل بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان و همچنین از اتحادیه تعاونی لنج داران کسب نظر کرده است. با اتخاذ این تصمیم مسلماً نظر به مقررات قانون

مدنی داشته که براساس آن در صورتی مسؤل است که تقصیر او به اثبات برسد. ولو این که قانون مدنی هم حاکم باشد، بار اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل براساس آن قانون به عهده صاحب کالا می‌باشد. البته که چنین فرضی به هیچ وجه متصور نیست و فرض مسؤلیت متصدی حمل برقرار است.

اتحادیه لنج‌داران که خواننده عضو آن است و علاوه بر آن تخصص در حوادث دریایی ندارد چندان موجه و معقول به نظر نمی‌رسد.

اداره کل بندر و کشتیرانی هم نمی‌تواند به عنوان منبعی صاحب نظر محسوب شود. اما باید توجه داشت که گارد ساحلی بندر که جزء ابواب جمعی آن اداره کل است، به محل وقوع حادثه رفته، صورت مجلس تنظیم کرده و آن صورت مجلس اطلاعاتی به دست می‌دهد که می‌تواند بسیاری از گره‌های کور حادثه را روشن سازد. این نکته قابل ذکر است که اداره یادشده هیچ‌گونه اظهار نظری در این خصوص نکرده که طوفان ایجاد شده مصداقی از مصادیق فورس‌ماژور بوده است.

اطلاعات ناقصی که در دادنامه به آن اشاره شده و با توجه به صورت مجلس گارد ساحلی بندر به خوبی قابل استنباط است که دادگاه در صدور حکم به بی‌حقی صاحب کالاهای زیان‌دیده راه صواب نپیموده، عجولانه تصمیم گرفته، تحقیقاتش ناقص بوده و به ناحق او را محکوم کرده است.

براساس اطلاعات مذکور، شناور حامل کالاهای خواهان از بندر دوبی به مقصد بندر چابهار حرکت کرده، سفر دریایی را بدون حادثه و بدون مقابله با خطر طی کرده، وارد محوطه بندر چابهار شده و به علت اشغال بودن اسکله‌ها مجبور شده متوقف شود و صبر کند تا اسکله شماره ۵ که برای پهلو گرفتن آن تعیین شده بود، آزاد شود. محل توقف حوضچه‌ای در نظر گرفته شده که ظاهراً برای این قبیل موارد مورد استفاده قرار می‌گیرد. شناور در حوضچه متوقف شده، طناب‌های آن به میله‌هایی که برای این منظور تعبیه شده بوده بسته شده، موتور

لنج خاموش شده، کاپیتان و دیگر پرسنل فنی لنج بندرگاه را ترک کرده و فقط یک کارگر ساده که وظیفه‌اش نگهداری بوده در آنجا باقی گذاشته بودند. در غیاب فرمانده و دیگر پرسنل باد به شدت شروع به وزیدن کرده و لنج در اثر تلاطم آب حوضچه دچار جنبش و حرکت‌های شدید شده و کف آن به ته حوضچه به دفعات اصابت کرده و لنج در اثر ضربات وارده شده، فرمان لنج آسیب دیده و دیگر استفاده از آن ممکن نبوده و طناب‌هایی که لنج با آن‌ها در حوضچه بسته شده بوده پاره شده و لنج به طرف دریا حرکت کرده و در این گیرودار آب به داخل لنج وارد شده و یا کالاها از لنج به داخل حوضچه ریخته شده و به علت حساسیتی که داشته به کلی از ارزش ساقط شده است.

سؤال مهمی که در اینجا باید مطرح شود این است که اگر لنج در حوضچه متوقف نبود و در دریا قرار داشت و کف آن به ته دریا نمی‌خورد، این حادثه به وقوع می‌پیوست؟ آیا اگر کاپیتان و دیگر عوامل لنج در محل حاضر بودند و بلافاصله لنج را از حوضچه خارج می‌کردند امکان مقابله با خطر وجود داشت؟ آیا لنج‌ها و شناورها و حیانا کشتی‌های دیگری که در همان روز و همان زمان وقوع حادثه در بندر بودند به حادثه‌ای نظیر آنچه برای شناور مورد دعوی پدید آمد دچار شده بودند؟

این بررسی توسط دادگاه به عمل نیامده است و به نظر می‌رسد اگر خطر طوفان به سراغ دیگر شناورها هم رفته بود و به آن‌ها آسیب می‌رسانید، خواننده اعلام می‌کرد و یا در صورت مجلس حادثه به آن دادگاه می‌شد. پس چطور می‌شود گفت طوفان فقط برای لنج موضوع دعوی ایجاد حادثه کرده و با دیگر شناورها کاری نداشته است.

تردید نیست که رها کردن لنج در حوضچه کمال بی احتیاطی است. پیش‌بینی ورزش بادهای سخت در دریا برای هر دریانورد امری است مسلّم. در

صورت جلسه قید شده که دستگاه مخابراتی لنج خاموش بوده و امکان روشن کردن آن وجود نداشته که کارگر نگهبان لنج بتواند وقوع حادثه را خبر دهد و ناچار شده با استفاده از پارچه سفید اعلام خطر کند و استمداد نماید.

این بی احتیاطی و عدم مواظبت متصدی حمل و نقل و عوامل او در حقوق فرانسه و برخی دیگر از کشورهای دریایی جهان تقصیر سنگین محسوب می شود. اثر این نوع تقصیر این است که متصدی حمل دیگر نمی تواند از مزایایی که مقررات دریایی به نفع او برقرار کرده برخوردار گردد. مطابق کنوانسیون بروکسل و به تبع آن قانون دریایی ایران مسؤلیت متصدی حمل و نقل دریایی سقف دارد. کل خسارتی که حمل کننده باید جبران کند برای هر واحد یا بسته یکصد پوند انگلیس است، علاوه بر آن، مورد متعددی در مقررات این کنوانسیون و قانون دریایی وجود دارد. اگر تلف کالا یا ورود خسارت به آن ناشی از یکی از آن موارد باشد از مسؤلیت مبری می شود. اما اگر ثابت شود که متصدی حمل مرتکب تقصیر سنگین شده، از آن دو مزیت بزرگ محروم می شود. بنابراین در صورتی که معلوم شود که حادثه موجب خسارت فورس ماژور نبوده، مسؤلیت سنگین متوجه حمل کننده بوده است.

دادرس صادرکننده رأی، بدون آنکه در زمینه حوادث دریایی دارای جزویت و تجربه باشد به صرف ادعای خواننده و با احراز اینکه باد شدید وزیده بوده مورد را از مصادیق فورس ماژور تشخیص داده است. لیکن این بررسی را به عمل نیاورده که باد فقط لنج موضوع دعوی را دچار صدمه نموده و یا به دیگر شناورهای موجود در بندر هم لطمه زده است. اگر مشخص شود که تنها لنج موضوع دچار آسیب شده باشد، بدون ذره ای تردید، طوفان مورد ادعا نمودن فورس ماژور نداشته است.

با عنایت به مندرجات دادنامه، این طور پیداست که اگر فرمانده لنج و موتور بست آن هنگام وزرش باد در کنار لنج حضور می‌داشتند و لنج را از حوضچه خارج می‌کردند و به آب‌های ساحلی هدایت می‌نمودند به کالاهای داخل آن زیان وارد نمی‌شد. زیرا عمق حوضچه‌ها معمولاً زیاد نیست و وزش باد شدیداً آب آن را موج می‌کند و به شناور داخل در آن تکان‌های شدید می‌دهد.

بنابر آنچه گفته شد رأی مورد بررسی صحیحاً صادر نشده، از اهل فنّ و اطلاع کسب نظر نشده، دادرس صادرکننده صالح نبوده امری را که باید توسط کارشناس وارد به امر اظهار نظر شود خود تشخیص دهد و اگر اطلاعات موجود در پرونده همان باشد که در دادنامه ذکر شده، بدون تردید باد مورد ادعا عنوان فورس‌ماژور نداشته. لذا محکومیت زیان‌دیده به بی‌حقی بی‌وجه می‌باشد. علاوه بر آن، با مختصر توجه به آخرین صفحه دادنامه ملاحظه می‌شود که دادگاه نمی‌دانسته کدام قانون بر قرارداد حاکم است، ظاهراً می‌پنداشته که هر دو قانون حکومت دارد. هم به ماده ۳۸۶ قانون تجارت استناد کرده و هم به ماده ۵۱۶ قانون مدنی و سرانجام اظهار عقیده کرده است که خواهان دلیلی بر تقصیر خوانده ارائه نکرده است که بتوان مسؤلیت او را برقرار دانست.

پرتال جامع علوم انسانی

نتیجه گیری

در رأی مورد بررسی، چنان که دیدیم دادرس صادرکننده به درستی نمی دانسته چه قانونی به قضیه قائم است. در دادنامه هم به ماده ۳۸۶ قانون تجارت و هم به ماده ۵۱۶ قانون مدنی در باب مسؤلیت متصدی حمل و نقل استناد کرده است، در حالیکه این دو قانون به مسؤلیت حمل کننده به نحو یکسان ننگریسته اند. قانون تجارت مسؤلیت او را مفروض دانسته، ولی قانون مدنی مسؤلیتی برای او تعیین کرده که برای امانت داران قائل شده است. یعنی فرض، عدم مسؤلیت اوست، مگر آن که مدعی، تقصیر او را به اثبات برساند. بنابر این، در دعوای طرح شده، حسب اینکه چه قانونی حکومت داشته باشد، وضعیت مسؤلیت متصدی حمل و نقل متفاوت است.

مطالعه رأی تحلیل شده و توضیحاتی که پیرامون آن داده شده روشنی دو مطلب را نمودار می سازد:

یکی اینکه لازم است قوه قضاییه اشخاصی را به منصب خطیر قضا بگمارد، مخصوصاً در مناطقی که از نظر تجارتي اهمیت دارد که ورزیده و باتجربه و تحصیل کرده و به اصول حقوقی آگاه باشند. *مطالعات فرسنگی*

دوم اینکه انتشار آراء مهم قضایی و نقد و بررسی آنها چقدر می تواند برای دست اندرکاران امر قضاء و وکالت و دانشجویان دانشکده های حقوق مفید و آموزنده باشد.

امیدوارم که ریاست محترم قوه قضاییه ترتیبی اتخاذ کنند که آراء خوب و مرتبط با موضوعات مختلف حقوقی منتشر شود.



شروېشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی