

مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)

داوود اندرز^۱، مهدی منتظر^۲، فرزاد مسعودی^۳

چکیده

رشد سریع اقتصادی ایران، در اواسط قرن گذشته از یک سو و کثرت مبادلات تجارتنی دریایی بین ایران و سایر کشورها از سوی دیگر، سبب شد که قانونگذار ایرانی در سال ۱۳۴۳ مقرراتی را برای حمل و نقل دریایی تصویب کند. هرچند امروزه به سبب پیشرفت‌های سریع صنعتی، اکثر حمل و نقل‌های داخلی و بین‌المللی از طریق هوا و زمین صورت می‌گیرد، اما هنوز جابجایی مسافر از طریق دریا، به ویژه در مسافرت‌های کوتاه یا سفرهای تفریحی دریایی، جایگاهی ویژه دارد. از آنجا که در این قراردادها، یک طرف قوی و طرف دیگر ضعیف است اولین سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا طرفین آزادند بر خلاف مقررات قانونی توافق کنند یا خیر؟ ضمانت اجرای تخلف از مقررات چیست؟ حدود و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل و خدمه یا نمایندگان آن چیست و مقررات کشورمان تا چه حد با مقررات بین‌المللی مطابقت دارد و پاسخگوی نیازهاست؟

کلیدواژه‌ها: دریا، دریایی، مسافر، مسئولیت، متصدی حمل و نقل، مطالعات فقهی

تاریخ پذیرش: ۹۱/۵/۳۱

تاریخ ارسال: ۹۱/۴/۱۱

۱- مقدمه

فصل هشتم قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳ در مواد ۱۱۱ الی ۱۳۵ به موضوع «حمل مسافر» اختصاص دارد. این فصل به دو قسمت «حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل» و «حقوق مسافری» تقسیم گردیده است. مطالعه اجمالی فصل هشتم قانون دریایی ایران، نشان می‌دهد که قسمت اول فصل مذکور (مواد ۱۱۱ الی ۱۲۲) یعنی حدود مسئولیت متصدی حمل، ترجمه‌ای از کنوانسیون بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن برخی قواعد مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مورخ ۲۹ آوریل ۱۹۶۱ (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea, April, 1961) است. قسمت دوم فصل مذکور یعنی مواد ۱۲۳ الی ۱۳۵ نیز ترجمه برخی از موادی است که اصول آنها را می‌توان در قانون تجارت بلژیک، مصوب ۱۸۹۷ ملاحظه نمود. تطبیق این مواد با متن اصلی نشان می‌دهد که مواد ۱۲۳ الی ۱۳۵ قانون دریایی ایران، ترجمه مواد ۱۲۰ الی ۱۳۳ قانون تجارت بلژیک است، با این تفاوت که معلوم نیست تدوین‌کنندگان قانون دریایی ایران به چه علت از ترجمه مواد ۱۲۷ و ۱۲۸ قانون فوق‌الذکر صرف‌نظر نموده‌اند (امید، ۱۳۵۳، ص ۴). قبل از تصویب قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳، در خصوص تجارت دریایی اصول مدون و جامعی وجود نداشت. قانون تجارت ایران مصوب ۱۳ اردیبهشت ۱۳۱۱ در بند ۲ ماده ۲ ضمن احصاء اعمال تجاری، تصدی به حمل از راه خشکی یا آب و هوا را به هر نحوی که باشد از مقوله معاملات تجاری دانسته است. بند ۱۰ نیز، قانون مزبور نیز کشتی‌سازی، خرید و فروش کشتی، کشتیرانی داخلی یا خارجی و معاملات راجع به آنها را جزء اعمال تجاری ذکر نموده است، بدون آنکه به نحوه انجام این معاملات و کیفیت حقوقی کشتی اشاره کند. با این کیفیت، بررسی و پاسخ به سؤالات ذیل ضروری است که اولاً مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر قراردادی است، یا مبتنی بر مبانی عام مسئولیت مدنی خارج از قرارداد خواهد بود و ثانیاً احکام ناظر بر مسئولیت متصدی در قسمت حمل مسافر، از جمله قواعد آمره محسوب می‌شود یا تخییری؟

۲- احکام قرارداد حمل و نقل دریایی مسافر

۲-۱- مفهوم کشتی و قرارداد حمل مسافر

۱-۱-۲- کشتی

به موجب بند دال ماده ۱۱۱ قانون دریایی، «منظور از کشتی

فقط کشتی‌های دریا پیماست». تعریف ارائه شده از کشتی مبهم است و تردیدهایی را در موارد مشابه به وجود می‌آورد؛ زیرا تعریف کشتی و در نتیجه تمیز آن از سایر واحدهای شناور امری مهم است و منظور ما در بررسی حقوق مسافر در رابطه با مسئولیت متصدی حمل، حمل مسافر از طریق کشتی خواهد بود نه هر شناوری. قانون دریایی ایران در این خصوص ساکت بوده حکمی ندارد، اما در رویه قضایی فرانسه، دیوان این کشور در سال ۱۸۴۴ چنین اظهار نظر کرد: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که با تجهیزات و اکیپ خاص خود، سرویس معینی را انجام بدهد که جهت انجام یک صنعت مشخص لازم باشد، صرف نظر از اندازه، ظرفیت و اسمی که برای آن انتخاب شده است». اگر چه تعریف فوق، بعضی از ابهام‌های موجود را برطرف کرده است، اما ناقص است و شامل واحدهای شناوری کوچک در رودخانه‌ها نیز می‌شود (فخاری، ۱۳۶۴، ص ۲۶). چنین تعریفی که توسط دیوان عالی کشور فرانسه صورت پذیرفت مورد اقتباس قوانین بعضی از کشورها قرار گرفت و آنچه در این قوانین بر آن تأکید شده، این است که کشتی برای انجام سفر خطرناک اختصاص داده شود؛ مثل مقررات دریایی بلژیک، لهستان، تونس. در قانون برخی از کشورها، مانند مقررات دریایی رومانی، یگان شناور از کشتی تفکیک شده است. در قانون رومانی در تعریف آمده است: «یگان شناور، واحدی است که افرادی را برای هدایت و تجهیز در دریا، رودخانه‌ها و دریاچه‌ها استخدام می‌نماید» و در تعریف کشتی آمده است: «به واحدی اطلاق می‌شود که در آبهای داخلی و سراسر کرانه قابل کشتیرانی باشد». (Hasan S. Khalilieh, 2006, P.31). اصولاً باید بین یگان شناور و کشتی تفکیک قائل شد، ولی در تعریف، هر دو همسانند و تعریف کشتی، شامل قایق‌های پارویی کوچک و کرجی نیز می‌شود. بعضی از کشورها قابلیت فنی کشتی و اختصاص آن به سفر دریایی را در قوانین خود لحاظ نموده‌اند مانند یونان (فخاری، پیشین، ص ۸۷). هم او در تعریف کشتی می‌نویسد: «واحدهایی کشتی محسوب می‌شوند که به این عنوان در دفتری رسمی ثبت شده باشند» (همان، ص ۸۷). به نظر می‌رسد، تعریف ارائه شده است خالی از اشکال نیست؛ زیرا با این وصف، شناورهای کوچک نیز با قید عنوان کشتی می‌توانند ثبت شوند، در حالی که برای کشتیرانی قابلیت ندارند.

تعریفی که به ظاهر می‌توان از کشتی ارائه داد این است: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که قابلیت لازم برای کشتیرانی در سفرهای دریایی و همچنین آمادگی فنی لازم را جهت حمل مسافر و ثبت در دفتر مخصوص واحدی که دارای این ویژگی است داشته باشد».

۲-۱-۲- قرارداد حمل مسافر

مربوط به حمل مسافر از جمله قواعد آمره است یا از جمله احکام تخییری یا تکمیلی؟

قانون دریایی ایران در این خصوص ساکت است. به اعتقاد برخی از نویسندگان حقوق دریایی به جز مواردی که از سیاق عبارت بتوان آمره بودن احکام مربوط به حمل مسافر را استنباط کرد، مقررات مذکور در قسمت دوم فصل هشتم قانون دریایی ایران تحت عنوان «حقوق مسافری» (مواد ۱۲۳ الی ۱۳۵) از جمله احکام تکمیلی است و فقط در صورتی که طرفین قرارداد (متصدی حمل و مسافر) قصد خود را به طور صریح در قرارداد بیان نکرده باشند، این احکام جانشین اراده آنها خواهد شد. ماده ۱۱۸ قانون دریایی ایران در مورد مسئولیت متصدی حمل مسافر، حدود این مسئولیت و طرق اثبات دعوی چنین مقرر می‌دارد: «در صورتی که قبل از وقوع حادثه موجد خسارت، در قرارداد شروطی به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وارث و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تحدید مسئولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر گردیده تعیین شود و یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری و یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرایط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع این فصل است نخواهد بود». به عبارت دیگر نظیر بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران برای حفظ و حمایت حقوق مسافر ذکر هرگونه شرطی در قرارداد حمل به منظور از بین بردن و یا محدود کردن مسئولیت حمل مسافر و یا رهانیدن او از تعهدات مندرج در قسمت اول فصل هشتم قانون دریایی ایران باطل است و لذا باید گفت که این قسمت از مقررات قانون دریایی ایران از جمله احکام آمره است (امید، پیشین، ص ۲۷).

یکی دیگر از نویسندگان حقوق دریایی معتقد است، طبق بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران که به طور کامل از بند ۸ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۲۴ بروکسل در زمینه یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌های دریایی ترجمه و اخذ شده، قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت وی در مورد فقدان بار یا خسارت وارده به آن ناشی از غفلت، تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلااثر است. با توجه به آمره بودن مقررات مزبور، هرگاه شرطی خلاف آنچه در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قرارداد حمل درج شود، شرط مزبور باطل و بلااثر است، علت وضع این مقررات، حفظ حقوق فرستنده بار است؛ زیرا بسیاری از

قانون دریایی ایران، تعریفی از «حمل مسافر» ارائه نکرده است، اما در بند ب ماده ۱۱۱، «قرارداد حمل» را چنین تعریف نموده است: «به استثناء قرارداد اجاره کشتی، قرارداد حمل، قراردادی است که از طرف متصدی حمل و به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد». باتوجه به تعریف فوق می‌توان گفت: اولاً؛ در صورتی که کشتی به صورت قرارداد اجاره^۱، در اختیار مستأجر قرار گیرد چنین قراردادی به عنوان «قرارداد حمل مسافر» تلقی نشده و مشمول قسمت اول فصل هشتم قانون دریایی ایران نخواهد بود بلکه قرارداد حمل، فقط ناظر به قراردادی است که فی مابین مالک و مستاجر کشتی از یک طرف و مسافر از طرف دیگر منعقد می‌گردد (حبیبی، ۱۳۹۰، ص ۳۶).

ثانیاً؛ بر اساس ماده فوق، مسافر فقط به کسی گفته می‌شود که بر طبق قرارداد حمل با کشتی سفر نماید، لذا مالک و کارکنان کشتی و افرادی که رایگان از طرف متصدی حمل، سوار کشتی شده‌اند و یا به طور پنهانی وارد کشتی می‌شوند و با آن سفر می‌نمایند به عنوان مسافر تلقی نشده و مشمول احکام فوق نخواهند بود؛ زیرا «مسافر به شخصی اطلاق می‌شود که جهت اقامت و تصرف در کابین کشتی معین، چه به صورت انفرادی و یا با دیگری و چه با بار و اثاث و یا بدون آن، هزینه حمل مقرر شده را می‌پردازد». (Hasan S. Khalilieh, op. cit., P. 37)

ثالثاً؛ با توجه به اینکه در خصوص شرایط صحت قرارداد حمل و همچنین شکل تنظیم این گونه قراردادها در فصل هشتم قانون دریایی ایران حکمی وجود ندارد، باید گفت که شرایط عام مندرج در قانون مدنی در مورد قراردادهای مذکور حاکم است. با توجه به مطالب فوق می‌توان گفت وقتی از مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال مسافر بحث می‌شود منظور مسئولیتی است که با توجه به وصف مورد بحث یعنی حمل و نقل کننده مرتبط با قرارداد حمل به وجود می‌آید. بنابراین، از مسئولیت‌های دیگری که با وصف و مبنایی دیگر ایجاد می‌شود متفاوت است که نمونه آن را نیز می‌توان در حمل و نقل جاده ایی یا هوایی در نظر گرفت؛ زیرا مبانی و ماهیت این دسته از مسئولیت‌ها ناشی از مسئولیت مدنی غیر قراردادی خواهد بود.

۲-۲- آمره بودن مقررات حمل و نقل

دریایی مسافر

سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود، این است که احکام

1. Charter - Party Contract -

کسانی که بار خود را به وسیله متصدیان حمل ارسال می‌کنند اصولاً هیچ اطلاعی از شرایط مندرج در بارنامه ندارند. مضافاً کارتل‌ها و تراستهای حمل و نقل قادر خواهند بود قراردادهایی را با شرط یک طرفه به ضرر صاحبان کالا بر آنها تحمیل نمایند. این بطلان حتی به مرور زمان مربوط به اقامه دعوی علیه متصدی حمل نیز سرایت داده شده و نمی‌توان آن را به موجب قرارداد، از یک سال که در قانون دریایی ایران مقرر شده محدودتر کرد. در مورد میزان خسارت نیز همچنین است نمی‌توان شرطی در قرارداد درج کرد که بر اثر آن متصدی باربری ملزم به پرداخت خسارتی کمتر از آنچه در قانون مقرر شده است باشد (صمدی اهری، ۱۳۷۳، صص ۵۰-۵۱). بنابراین، در خصوص شرط عدم مسئولیت گفته شده است قراردادی که بین شخص مسئول و زیان دیده احتمالی آینده بسته می‌شود و به موجب آن مسئول از پرداخت تمام خسارت معاف می‌شود، به عبارت دیگر مقصود از شرط عدم مسئولیت، از بین بردن و معاف کردن شخص از مسئولیت مدنی است این شرط چه به صورت شرط ضمن عقد یا به صورت شرط ابتدایی باشد نسبت به قرارداد حمل و نقل قرار داد تبعی محسوب شده و بقای آن به قرارداد حمل و نقل وابسته است (دهقان، ۱۳۸۳، ص ۷). در زمینه حمل مسافر نیز کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن^۲ حکم صریحی دارد، در این کنوانسیون هرگونه شرط معافیت یا محدود کننده مسئولیت متصدی حمل در قرارداد ممنوع شده است که خود دلالت بر آمره بودن قواعد مربوط به حمل مسافر می‌باشد. همچنین طبق ماده ۹ توافق نامه بین‌المللی، یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مصوب ۱۳۴۴ انعقاد هرگونه شرط محدود کننده یا معاف کننده متصدی حمل در قبال مسافر ممنوع و باطل است بدون اینکه هیچ خللی به قرارداد حمل وارد نماید. در حقوق فرانسه نیز حمایت از مسافر به نحو کاملاً روشن و صریحی در قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ و تصویب نامه ۳۱ دسامبر ۱۹۶۶ بیان شده است. به موجب ماده ۳۳ قانون فوق هیچیک از احکامی که در کتاب سوم تحت عنوان «حمل مسافر» بیان شده است را نمی‌توان به ضرر مسافر تغییر داد به موجب ماده ۶۱ تصویب نامه فوق، به جز مقررات مذکور در مواد ۶۶ تا ۷۱ تصویب نامه فوق سایر احکامی که در این تصویب نامه پیش بینی شده است جزء احکام و قواعد آمره می‌باشند. علت وضع این مقررات صرفاً حفظ و حمایت حقوق مسافر در مقابل متصدی حمل است؛ زیرا مسافر در وضعی قرار ندارد تا بتواند اراده و شرایط خود را به متصدی حمل تحمیل کند و چه بسا در صورتی که مسافر از قبول شرایط پیشنهادی متصدی حمل خودداری نماید متصدی از

صدور بلیط برای مسافر خودداری و مانع از سوار شدن او به کشتی شود (امید، پیشین، ص ۹).

۲-۲-۳- شکل و مندرجات قرارداد حمل

معمولاً شکل قرارداد، به شکل بلیط از طرف موسسه کشتیرانی صادر می‌گردد. به موجب عرف بازرگانی نکات ذیل در بلیط درج می‌شود:

۱. نام طرفین قرارداد که منظور، شخص مسافر و نام موسسه کشتیرانی است که تعهد حمل مسافر را می‌نماید.
۲. نام کشتی.
۳. تاریخ و نام بندر مبدا و در صورت ضرورت نام بندری که ممکن است کشتی در آنجا توقف نماید.
۴. نام بندر مقصد.
۵. قیمت بلیط، شماره کابین و درجه مسافرت (درجه لوکس، درجه یک، درجه دو).

قانون دریایی ایران، اشاره‌ای به شکل تنظیم قرارداد حمل مسافر در بلیط ننموده است؛ بنابراین، به نظر می‌رسد شرکت‌های کشتیرانی که به امر حمل و نقل مسافر مشغولند می‌توانند به هر نحوی که مقتضی بدانند مندرجات بلیط مسافرت با کشتی را تهیه و تنظیم نمایند.

۲-۲-۴- ضمانت اجراهای نقض قرارداد حمل مسافر

قانون دریایی ایران، موارد فسخ قرارداد حمل را در مواد ۱۲۹ و ۱۳۰ و موارد انفساخ آن را در ماده ۱۳۱ پیش‌بینی کرده است. مطابق ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران «فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد. در صورت تخلف، مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارت خود را مطالبه نماید». به ظاهر تهیه‌کنندگان قانون دریایی تحت تأثیر احکام باربری کالا از طریق دریا، مندرج در قسمت ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل (بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) مبادرت به تنظیم ماده مزبور نموده اند. به موجب این ماده، هرگونه انحراف معقول کشتی به عنوان نقض و تخلف از مقررات حمل تلقی نشده و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده نخواهد بود (امید، پیشین، ص ۱۶). همانگونه که ملاحظه می‌شود تنها اختلافی که بین ماده ۱۲۹ و بند ۴ ماده ۵۵ دیده می‌شود این است که در مورد حمل کالا «انحراف معقول کشتی» از موارد معافیت متصدی باربری شناخته شده است و حال آنکه در مورد حمل مسافر به انحراف مسیر فقط برای نجات جان و حفظ اموال اشاره

2. The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL 1974)

موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسئولیت اعمال ماموران مجاز خود را حین انجام وظیفه از ابتدا سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جانی مسافری را از هر حیث به عهده بگیرد.

۲- در صورتی که متصدی حمل، مالک کشتی نباشد بر حسب مورد مسئول اعمال مالک کشتی یا تجهیز کننده و ماموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا نامبردگان در انجام وظائف محوله مذکور در بند ۱ این ماده سعی و اهتمام کافی معمول دارند».

ماده مزبور ترجمه ماده سوم کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن برخی از مقررات حمل مسافر از طریق دریا مصوب آوریل ۱۹۶۱ می‌باشد. ماده مزبور چنین مقرر می‌دارد:

1) Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure the safety of the passengers.

2) Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the ship owner or operator, as the case maybe, and their servants and agents acting within the scope of their employment exercise due diligence in the respects set out in Paragraph (1) of this Article.

دقت و امعان نظر در متن ماده فوق و همچنین بررسی بند اول ماده ۵۴ قانون دریایی ایران در خصوص وظایف متصدی باربری در خصوص حمل کالا نشان می‌دهد که ماده ۱۱۲ قانون دریایی به طور ناقص تصویب گردیده است؛ زیرا همانطوری که ملاحظه می‌شود بر اساس ماده ۳ کنوانسیون مزبور وظایف متصدی حمل و نقل به شرح ذیل است:

الف) در صورتیکه متصدی حمل مسافر، خود مالک کشتی باشد موظف است که:

- در ابتدای سفر مراقبت‌های لازم را به عمل آورد تا کشتی قابلیت دریانوردی داشته باشد.

- در ابتدای سفر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را

شده است. به هر تقدیر منطق ایجاب می‌کند در مواردی که به علل فنی و یا جهات دریانوردی، فرمانده مجبور شود مسیر خود را در حد معقول تغییر دهد عمل او به عنوان تخلف از شرایط قرارداد حمل تلقی نگردد (همان، ص ۱۸).

دومین ماده‌ای که در قانون دریایی ایران، به فسخ قرارداد حمل اشاره نموده است ماده ۱۳۰ می‌باشد. به موجب این ماده «هرگاه کشتی در روز معین به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند مسافر حق مطالبه خسارت وارده و فسخ قرارداد را دارد».

سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که مسافر حق مطالبه خسارت وارده را از چه شخصی خواهد داشت، از فرمانده کشتی یا متصدی حمل و نقل؟ با توجه به وجود رابطه قراردادی فیما بین مسافر و متصدی حمل و نقل و ماهیت قراردادی خسارات وارده که همان مسئولیت عدم ایفای تعهد از ناحیه متصدی حمل می‌باشد به نظر می‌رسد مسئولیت پرداخت خسارت وارده به مسافر بر عهده متصدی حمل و نقل می‌باشد نه فرمانده کشتی. قانون دریایی ایران در ماده ۱۳۱ مقرر می‌دارد: «هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافرت کان لم یکن تلقی می‌گردد و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارات از طرف دیگر را نخواهد داشت». بهتر بود قانونگذار در ماده فوق از واژه «منفسخ» بجای «کان لم یکن» استفاده می‌نمود. بنابراین، آثار حقوقی آن در بین حقوقدانان شناخته شده نیست و معلوم نیست منظور قانونگذار از عبارت «کان لم یکن» آثار حقوقی بطلان قرارداد حمل مسافر است یا انفساخ؟ با توجه به نحوه تنظیم ماده مزبور به نظر می‌رسد منظور از «کان لم یکن» همان انفساخ قرارداد حمل از تاریخ ممنوع شدن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد یا حدوث امر اضطراری یا حوادث غیرمترقبه باشد.

۳- مسئولیت متصدی حمل مسافر و نمایندگان او و حدود آن

۳-۱- وظایف و مسئولیت‌های متصدی حمل مسافر

قانون دریایی ایران، در ماده ۱۱۲ به وظایف متصدی اشاره نموده است بر اساس ماده مزبور:

۱- در صورتی که متصدی حمل، خود مالک کشتی باشد

به نحو شایسته فراهم کند.

- در تمام مدت حمل در تأمین جان مسافران و مراقبت‌های لازم را بعمل آورد.

- متصدی حمل مسافر نه تنها مکلف است که خود به وظایف فوق عمل کند بلکه با توجه به این که امروزه متصدی حمل مؤسسات بزرگ کشتیرانی هستند باید بکوشند که کارکنان آنها نیز وظایف فوق را به خوبی انجام دهند.

ب) در صورتی که متصدی حمل مسافر خود مالک کشتی نباشد، باید تدابیر لازم را اتخاذ کند که مالک و یا اداره کننده کشتی نیز مراقبت‌های مذکور در بند الف را انجام دهد. در واقع به شخصی که مالک کشتی نیست اما متصدی حمل باشد متصدی حمل عملی^۳ گویند، این شخص نیز همانند متصدی حمل واقعی در قبال مسافر مسئول جبران خسارت است. (Nikolai Lagoni, 2007, P.268). اگر چه قانون دریایی ایران در صورت تاخیر در زمان حرکت و ورود خسارت به مسافر و اموالش ساکت است ولی در سایر نظام‌های حقوقی مانند کامن لا و همچنین در ماده ۱۷ معاهده ورشو، متصدی حمل مسئول جبران خسارت وارده ناشی از تاخیر می‌باشد. (SimonBaughen, 2009, P.271). البته ذکر این نکته ضروری است که جبران خسارت مسافر توسط متصدی حمل عملی، جنبه قراردادی نداشته و از موارد ضمان قهری یا مسئولیت مدنی غیر قراردادی می‌باشد و این دو (متصدی حمل و نقل اصلی و عملی) در قبال مسافر مسئولیت تضامنی داشته و فی مابین خود مسئولیت مشترک دارند (واحدزاده، ۱۳۸۱، ص ۱۵۰).

نمونه این مورد را می‌توان در ماده ۳۸۸ قانون تجارت ایران جستجو نمود. طبق این ماده، متصدی حمل و شخص دیگری که از طرف او مامور حمل کالا شود، متضامناً در قبال مال التجاره مسئولیت دارند. بنابراین، متصدی حمل مسافر نه تنها باید کشتی را از جهات مختلف آماده و قابل دریانوردی سازد بلکه در طول سفر و در جریان حمل نیز باید کلیه تدابیر لازم را به منظور حفظ و ایمنی جان مسافران به عمل آورد در غیر این صورت مسئول خسارات وارده به مسافر خواهد بود. لازم به ذکر است منظور از «مدت حمل» مدت زمانی است که مسافر در حال سوار شدن و یا پیاده شدن از کشتی است ولی مدت زمانی که مسافر در ایستگاه‌های دریایی و یا روی اسکله و یا تاسیسات دیگر بندر توقف نماید جز مدت حمل محسوب نشده و متصدی حمل از بابت خسارات در این فاصله زمانی مسئولیتی نخواهد داشت. همچنین اگر این رابطه بین متصدی حمل عملی و مالک کشتی

ایی که دولت باشد نیز باقی (مسئولیت تضامنی) می‌ماند. در این رابطه می‌توان مورد مشابهی را نام برد که دارای چنین خصیصه‌ای می‌باشد. چه اینکه مطابق با ماده ۱۷ مقررات معاهده ورشو که در زمینه حمل و نقل هوایی وضع شده است، خساراتی به مسافران قابل پرداخت است که در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد (جباری، ۱۳۸۱، ص ۱۰۱).

ماده ۱۲۵ قانون دریایی ایران، در قسمت دوم فصل هشتم تحت عنوان «حقوق مسافران» چنین مقرر می‌دارد: «مسافر نسبت به توشه‌ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی می‌شود چنانچه به توشه‌ای که مسافر نزد خود نگاهداری می‌کند خساراتی وارد شود مسئولیت متوجه فرمانده نخواهد بود مگر اینکه خسارت در نتیجه عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد». بنابراین، در مورد اثاثی که با مسافر در کشتی حمل می‌شود و معمولاً متصدی در موقع تحویل رسیدی برای آن صادر می‌کند مسئولیت متصدی حمل برای نگهداری و حمل آن همان مسئولیت‌های متصدی حمل کالا از طریق دریا می‌باشد. اما در خصوص اثاث و لوازم شخصی که مسافر در کابین خود حمل می‌کند و معمولاً برای آن رسیدی صادر نمی‌شود، متصدی حمل مسئولیتی نخواهد داشت مگر آنکه مسافر بتواند ثابت کند که از بین رفتن لوازم شخصی و یا خسارت وارده ناشی از تقصیر وی یا کارکنان وی بوده است.

۲-۳- حدود مسئولیت متصدی حمل مسافر

بند الف ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران، اشعار می‌دارد: «مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از دو هزار پهلوی طلا^۴ و یا معادل آن به ارز خارجی تجاوز نخواهد نمود». بنابراین، حداکثر خسارت قابل مطالبه از متصدی حمل معادل مبلغ فوق خواهد بود به عبارت دیگر این مبلغ حداکثر خسارتی است که طبق قانون می‌توان از متصدی حمل وصول نمود. از این رو دادگاه، مجوزی برای صدور حکم به پرداخت خسارات بیش از آن ندارد. چنانچه جبران خسارت به صورت مستمری و یا به اقساط صورت گیرد، کل مبلغ مستمری یا جمع اقساط برای هر مسافر نیز نباید از این مبلغ تجاوز کند. (بند ۲ ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران). با این وجود، بر اساس بند ۳ ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران متصدی حمل و مسافر می‌توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسئولیت‌های بیشتری

۴. لازم به ذکر است به دلیل قدمت قانون دریایی ایران و عدم وجود نص قانونی در این زمینه، تقویم آن به ریال از طریق ارجاع موضوع به کارشناس تعیین خواهد شد.

3. Performing carrier.

۲- مجموع مبلغی که ممکن است از متصدی حمل و ماموران مجاز او دریافت کرد از حدود معافیت‌های متصدی حمل و نقل مذکور در این قانون تجاوز نخواهد کرد.

۳- در صورتی که مامور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعلی شود نمی‌تواند به بند یک و دو ماده مذکور استناد نماید.

صدر بند ۱ ماده ۱۱۲ این شبهه را به ذهن متبادر می‌کند که فرض ماده در صورتی است که طرح دعوی از طرف متصدی حمل علیه مامور مجاز خود او صورت پذیرد. در حالی که دقت در مفاد آن نشان می‌دهد که حکم مندرج در ماده مربوط به موردی است که مسافر و یا وراث او علیه کارکنان و یا نماینده متصدی باربری طرح دعوی نمایند. چنین موضوعی توسط کنوانسیون آتن نیز پذیرفته شده است (K X Li, Ibid, P. 269). طرح دعوا توسط مسافر بر علیه عوامل و خدمه کشتی در صورتی که ناشی از وظایف آنان باشد به صورت ضمنی از قرارداد نشأت می‌گیرد.

۴- اثبات مسئولیت و مرور زمان طرح دعوی

۴-۱- اثبات مسئولیت

سؤال قابل طرح، این است که در صورت وقوع سانحه و ورود خسارت جانی به مسافر اثبات دعوی خسارت به عهده چه کسی است؟ مواد ۱۱۳ و ۱۱۴ قانون دریایی به این موضوع پرداخته است. به موجب ماده ۱۱۳:

«۱- متصدی حمل مسوول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر است مشروط بر آنکه حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا ماموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲- در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مامورین مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

۳- به استثنا بند ۲ این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا ماموران مجاز او به عهده مدعی است».

همچنین ماده ۱۱۴ مقرر می‌دارد: «در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تاثیر داشته دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسئولیت بری خواهد کرد».

را تعیین نماید. نکته قابل ذکر در این خصوص آن است که بر اساس بند ۴ ماده ۲۹ قانون دریایی خسارات ناشی از صدمات بدنی وارد شده به مسافری از جمله حقوق ممتاز محسوب می‌شود. این در حالی است که این مبلغ می‌بایست افزایش یابد زیرا افزایش میزان مسئولیت‌های متصدی حمل باعث کاهش ضرر زیان‌های احتمالی می‌شود. از طرفی در کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن، میزان مسئولیت در حد بالایی است و همه کشورهای عضو این کنوانسیون حقوق دریایی خود را در باب جبران خسارت تا حدود زیادی به مبلغ مندرج در این کنوانسیون رسانیده‌اند و از این نرخ تحت عنوان «SDR» به معنای «حق برداشت ویژه»^۵ یاد می‌شود. به عنوان مثال در حقوق دریایی چین رقم جبران خسارت، به نرخ جهانی بسیار نزدیک است (K X Li, 2002, p40).

پس از آنکه قانون دریایی چین میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال مسافر را نزدیک به میزان (نرخ) مشابه جهانی تعیین نمود، تعداد مسافری زینانیده به شدت کاهش یافت. این مورد به طور حتم می‌تواند از موارد اصلاح قانون دریایی ایران نیز باشد.

۳-۳- مسئولیت خدمه یا نمایندگان متصدی حمل مسافر و حدود آن

در صورت طرح دعوی از طرف مسافر و یا قائم مقام وی جهت وصول خسارت ناشی از فوت و یا مصدومیت مسافر علیه کارکنان و یا نمایندگان مجاز متصدی حمل، اشخاص مذکور می‌توانند همانند متصدی حمل، مسئولیت خود را محدود سازند مشروط بر اینکه عمل کارکنان و یا نمایندگان مجاز متصدی باربری در حدود اختیارات قرارداد استخدامی آنها بوده باشد. به عبارت دیگر عملی که موجب وقوع خسارت شده ناشی از تجاوز از حدود اختیارات تفویض شده از طرف کارفرما (متصدی حمل) نباشد. از ماده ۱۱۲ قانون دریایی ایران می‌توان این چنین برداشت نمود:

۱- اگر علیه مامور مجاز از طرف متصدی حمل اقامه دعوی شود و دعوی مربوط به خسارات مذکور در این فصل باشد و مشارالیه ثابت نماید که عمل وی در نتیجه اجرای وظایف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبرده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به مسئولیت مندرج در این فصل استفاده نماید.

5. SPECIAL DRAWING RIGHTS.-

مطابق بند ۱ ماده ۱۱۳ قانون فوق الذکر اثبات تقصیر به عهده مدعی است. به عبارت دیگر برای آنکه مسافر بتواند در دعوی خود پیروز شود بایستی ثابت کند که منشا خسارت، تقصیر و غفلت متصدی حمل بوده است. به زبان ساده تر قانونگذار متصدی حمل و نقل را امین دانسته است و امین هم در صورتی مسئول است که تعدی یا تفریط او ثابت شود. آنچه از بند فوق استنباط می‌شود این است که قانونگذار اصولاً متصدی حمل و نقل مسافر را امین و وجود تقصیر وی را نیازمند اثبات و بندهای بعدی را استثناء بر آن می‌داند امری که با طبیعت معاملات و اعمال تجاری سازگاری ندارد؛ زیرا مطابق بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد جزو معاملات تجاری محسوب می‌شود و همچنین یکی از مصادیق تصدی به حمل و نقل، کشتیرانی است که ممکن است برای حمل مسافر باشد یا کالا. (اسکینی، ۱۳۸۴، ص ۹۳) و مطابق ماده ۳۸۶ همان قانون که مربوط به مال التجاره است قانونگذار حتی به فرض تقصیر متصدی حمل و نقل کالا هم اکتفا نکرده تا در صورت اثبات عدم تقصیر متصدی حمل و نقل کالا از مسئولیت مبری شود بلکه قانونگذار فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا را پذیرفته است (تقی زاده، ۱۳۸۹، ص ۱۰۲). در این خصوص یکی از حقوقدانان در بیان مسئولیت متصدی حمل و نقل اشعار می‌دارد که مسئولیت وی مفروض و اصل است اعم از اینکه تقصیر یا عدم تقصیر او ثابت گردد یا اینکه هیچ یک از این دو محرز نباشد (شهیدی، ۱۳۸۵، ص ۲۵۳). از این رو متصدی حمل و نقل کالا صرفاً در صورتی از مسئولیت مبری می‌شود که اثبات کند "تلف یا گم شدن مال التجاره مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده 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." بنابراین، متصدی حمل و نقل کالا اگر عدم تقصیر خود را نیز اثبات کند همچنان مسئول است. به عبارت دیگر به اعتقاد اغلب نویسندگان مبنای مسئولیت در ماده ۳۸۶ قانون تجارت با تئوری تعهد ایمنی سازگار است. به این معنا که تعهد متصدی حمل و نقل، صرفاً کوشش متعارف نبوده، بلکه وی این نتیجه را تعهد نموده که کالاها را به مقصد برساند و نیز این تعهد ضمنی را در کنار تعهد اصلی منقبیل شده کالاها را سالم به مقصد برساند (یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۲۴). به روشنی ملاحظه می‌شود که قانونگذار در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر و کالا از دو مبنای کاملاً متفاوت تبعیت کرده است. این دوگانگی با توجه به اهمیت جان انسان‌ها

و تاجر بودن متصدیان حمل و نقل کالا و مسافر قابل توجیه نیست. برخلاف متصدی حمل کالا، متصدی حمل مسافر مکلف نیست که در بادی امر قابلیت دریاوردی کشتی را اثبات کند و با این ترتیب دیده می‌شود که از بابت اثبات دعوی متصدی حمل در وضع بهتری قرار گرفته است (امید، پیشین، ص ۲۲). استثنایی که بر اصل فوق وارد می‌باشد مواردی است که فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر بر اثر تصادم یا به گل نشستن یا انفجار و یا حریق و یا غرق کشتی وقوع می‌یابد. در این موارد فرض قانونی بر این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا ماموران مجاز او اتفاق افتاده مگر آنکه متصدی حمل بتواند خلاف آن را اثبات کند.

در حقوق فرانسه، قبل از تصویب قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ در صورت فوت و یا صدمات وارده به مسافر فرض قانونی بر آن بود که متصدی باربری مسئول وقوع حادثه منجر به فوت و صدمات وارد به مسافر است مگر آنکه نامبرده می‌توانست ثابت کند که وقوع حادثه بر اثر اضطرار یا به علت تقصیر مسافر و یا اشخاص ثالثی که متصدی حمل در مورد آنها مسئولیتی نداشته بوجود آمده است. علاوه بر این صرف اثبات اینکه متصدی حمل در انجام وظایف و مسئولیت‌های خود رعایت «مراقبت‌های لازم» را نموده کافی نبود.

با وجود اصل کلی فوق، متصدی حمل می‌توانست ضمن قرارداد حمل از مسئولیت‌های خود کاسته و یا آنکه حداقل مسئولیت خود را کاهش دهد و یا اثبات تقصیر را به عهده مسافر محول سازد. در این راستا قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ احکامی نظیر آنچه در قانون دریایی ایران بیان گردیده وضع نموده است (امید، همان، ص ۱۱). در مورد مشابه، طبق ماده ۵۰۳ قانون ۱۸۹۴ تجارت دریایی انگلیس، مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را در قبال فقدان کالا و یا خسارت وارده محدود نماید و در صورت ورود خسارت، مدعی زیان (خسارت دیده) باید ورود خسارت را اثبات نماید لیکن اگر ورود خسارت ناشی از مخاطرات دریایی باشد در این صورت مالک کشتی باید ثابت نماید که به علت فوق فاقد مسئولیت است (پورنوری، ۱۳۷۵، ص ۱۴۵). در مقررات راجع به حمل و نقل زمینی نیز احکام مشابه دیده می‌شود چه اینکه مقررات مرتبط به حقوق تجارت در زمینه حمل و نقل مبتنی بر یک اماره واقعی مسئولیت می‌باشد و زیان دیده اصولاً می‌تواند بدون لزوم اثبات خطای متصدی باربری جبران زیان وارده را مطالبه نماید و صرف عدم ارتکاب تقصیر توسط متصدی حمل و نقل، رافع مسئولیت او نمی‌باشد (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۳۰).

۴-۲- مرور زمان طرح دعوی

در صورت ورود صدمات بدنی به مسافر، او باید ظرف پانزده روز از تاریخ پیاده شدن از کشتی وقوع صدمات بدنی را به صورت کتبی به متصدی حمل اعلام نماید در غیر این صورت فرض قانونی بر این است که مسافر سالم شده است مگر آنکه بعداً بتواند خلاف آنرا اثبات نماید (بند ۱ ماده ۱۲۰ قانون دریایی ایران). مدت مرور زمان دعوی مربوط به خسارت بدنی دو سال و مبدا مرور زمان مذکور، از روز پیاده شدن مسافر از کشتی است و در صورتی که فوت ضمن سفر پیش آید شروع مرور زمان، از زمانی است که مسافر بایستی از کشتی پیاده می شد و چنانچه صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شده و پس از پیاده شدن مسافر منجر به فوت او گردد شروع مرور زمان از تاریخ فوت او خواهد بود مشروط بر اینکه از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر بیش از سه سال نگذشته باشد.

۵- نتیجه

با توجه به مباحث مطروحه در مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران، می توان گفت که مقررات چه در حقوق ایران و در کنوانسیون های بین المللی دارای ویژگی آمره (فقط در مبحث حمل مسافر وضعیت اینگونه است و در سایر مباحث حقوق دریایی علی الاصول قوانین مخیره هستند) است. از این رو طبق اصول کلی راجع به قوانین آمره باید گفت توافق بر خلاف این قوانین امکان پذیر نیست. به طور کلی در صورت حمل مسافر توسط متصدی حمل و نقل و ورود زیان به او متصدی حمل و نقل مسافر را باید امین دانست امری که با طبیعت معاملات تجاری که هدف از آنها انتفاع است سازگاری ندارد و از این رو پیشنهاد می شود فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر همچون متصدی حمل و نقل کالا پذیرفته شود.

۶- منابع و مآخذ

اول- منابع فارسی

- ۱- اسکینی، ربیعا، (۱۳۸۴)، «حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)»، تهران، انتشارات سمت، چاپ هفتم.
- ۲- امید، هوشنگ، (۱۳۵۲)، «حقوق دریایی»، تهران، جلد دوم، مدرسه عالی بیمه تهران، نشریه شماره سوم.
- ۳- ایوامی، هاردی، (۱۳۷۵)، «ترجمه حقوق دریایی»، مترجم پور

نوری، منصور، انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول.

- ۴- تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۸۹)، «حقوق حمل و نقل دریایی»، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول.
- ۵- حبیبی، حبیب الله، (۱۳۹۰)، «ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی»، انتشارات دور اندیشان، تهران، چاپ اول.
- ۶- جباری، منصور، (۱۳۸۱)، «حقوق بین الملل هوایی»، تهران، انتشارات فروزش، چاپ اول.
- ۷- دهقان، رمضان، (۱۳۸۱)، «شرط عدم مسئولیت و مفاهیم مشابه»، تهران، نشریه ماوی، سال دوم، شماره سی و سوم.
- ۸- صمدی اهری، محمدهاشم، (۱۳۷۳)، «مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی»، تهران، چاپ اول، انتشارات روزنامه رسمی کشور، تابستان.
- ۹- عرفانی، توفیق، (۱۳۸۵)، «مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده- ریل)»، تهران، انتشارات آثار اندیشه.
- ۱۰- شهیدی، مهدی، (۱۳۸۵)، «مجموعه مقالات حقوقی»، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول.

- ۱۱- فخاری، امیر حسین، (۱۳۶۴)، «کشتی و سفر دریایی»، مجله تحقیقات حقوقی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، شماره اول.
- ۱۲- واجدزاده، موسی، (۱۳۸۱)، «پایان نامه» «متصدی حمل و نقل دریایی با تکیه بر رویه قضایی»، دانشگاه آزاد تهران مرکز.
- ۱۳- یزدانپان، علیرضا، (۱۳۹۰)، «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و پنجم، شماره ۳۳.

دوم- منابع انگلیسی

- 14- Hassan S. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea*, Brill Leiden. Boston, 2006.
- 15- K X Li, *Maritime Law and Policy in China*, London, 2002.
- 16- Nikolai Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, University of Hamburg, March 2007.
- 17- Simon Baughen, *Shipping Law*, Fourth Edition, Bristol, 2009.
- 18- *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea*, April 1961.
- 19- *The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL 1974)*.