

مطالعه تطبیقی ابعاد مسئولیت فرمانده کشتی در برابر کالا بر مبنای قانون اصلاح قانون دریایی مصوب ۱۳۹۱

قاسم شفیعی علویجه^۱

چکیده

فرمانده کشتی بعنوان نماینده مالک کشتی و مالک بار و متصدی حمل و نقل، نسبت به محموله کشتی وظایف مختلفی دارد. چهره‌های مختلف این مسئولیت و گستردگی آن همواره محل چالش بوده است. هرچند در قانون دریایی ۱۳۴۳، به مسئولیت‌های متعدد فرمانده پرداخته شده بود ولی نیازهای روزافزون و گستردگی ارتباطات در سال‌های اخیر، قانونگذار را بر آن داشت تا مسئولیت‌های جدیدی در ارتباط با فرمانده، شناسایی کرده و در قالب اصلاح برخی مقررات و تأسیس مقررات جدید، به این مهم بپردازد. در قانون اصلاح قانون دریایی، وظایف متعددی برای فرمانده در نظر گرفته شده است. از جمله وظیفه فرمانده در قبال بار، کشتی، محیط‌زیست، سرنشینان و کارکنان و غیره بوده که در این جستار به وظایف و مسئولیت‌های فرمانده در قبال بار خواهیم پرداخت. محموله کشتی عنصر اصلی در حمل و نقل دریایی بوده و بدین خاطر به سلامت رساندن آن، غایت هر سفر دریایی است؛ اما برای دستیابی به این غایت باید برخی لوازم آن نیز مدنظر قرار گیرد. فرمانده کشتی موظف است برخی این ملزومات را فراهم نموده تا اثبات نماید که وظایف خویش را انجام داده است. ترک هر کدام از این وظایف، مسئولیتی را بر ذمه فرمانده کشتی تحمیل نموده و او را در قبال زیان وارده مسئول جبران خواهد شناخت.

واژگان کلیدی: فرمانده کشتی، مسئولیت مدنی، کالا، جبران خسارت، قانون دریایی

مقدمه

فرماندهی کشتی از دیرباز تاکنون جزء مشاغل پرمخاطره و به تبع آن واجد مسئولیت‌های سنگین و متعدد می‌باشد. بر این اساس مسئولیت فرمانده جایگاه در نظام حقوقی کامن‌لا بالاخص انگلستان آن خاصا مورد بحث و گفتگو قرار گرفته است. وضعیت فرمانده کشتی دارای ابعاد گوناگونی است. بعنوان مثال در جایی نقش مالک کشتی را داشته و به نمایندگی قانونی از طرف مالک کشتی اقداماتی را انجام می‌دهد و در جای دیگر به مثابه مالک کالا اقدام به رهن و حتی فروش کالا می‌نماید. در جای دیگر نیز به مثابه شخص ثالث بوده و حقوق و وظایف مختلفی دارد. این وضعیت خاص فرمانده که در حقوق ایران تا قبل از تصویب قانون اصلاح قانون دریایی از آن سخنی به میان نیامده بود و در دکترین حقوقی نیز به آن پرداخته نشده است صحبت از ماهیت جایگاه فرمانده کشتی را دوچندان دشوار و پیچیده می‌نماید. بطور کلی مسئولیت‌ها و وظایف فرمانده در حقوق ایران را می‌توان از جهات مختلف دسته‌بندی نمود؛ اما به نظر دسته‌بندی‌های موجود در کتب کامن‌لا که وظایف فرمانده را به وظایف وی در مقابل مالک و اجاره‌کنندگان کشتی (مستاجرین) و بار به تفکیک بیان می‌دارد. علی‌احمال نگارنده در این مقاله درصدد است به بررسی مسئولیت فرمانده کشتی در قبال کالا که مهمترین بخش مسئولیت فرمانده می‌باشد، بپردازد. این موضوع در حقوق ایران با مطالعه تطبیقی حقوق انگلستان و برخی کشورهای دیگر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳۶

۱- تعریف و مبنای مسئولیت فرمانده**۱-۱- تعریف فرمانده**

مسئولیت اداره و انجام موفقیت‌آمیز سفرهای دریایی در کشتی بازرگانی به عهده فرمانده کشتی بوده که به او ناخدا یا کاپیتان گفته می‌شود (صدیق، ۱۳۹۵). براساس بند الف ماده ۷ قانون اصلاح قانون دریایی فرمانده فردی است که بعنوان عالی‌ترین مقام کشتی محسوب می‌شود و برطبق مقررات، مسئولیت اداره امور و هدایت کشتی را از جهات مختلف فنی، دریانوردی، کارکنان و خدمه بار و مسافر و انجام سایر وظایف قانونی برعهده دارد. تعریف این ماده از فرمانده تعریف جامعی نبوده و در سایر مقررات نیز به مفهوم فرمانده اشاره شده است. در ماده ۸ قانون اصلاح قانون دریایی آمده است که فرماندهی کشتی برعهده فردی است که از طرف مالک به این سمت گمارده می‌شود. تعریف ارائه شده در حقوق استرالیا مشابه هست. دکترین حقوق نیز ماهیت فرمانده کشتی را اینگونه توصیف می‌کند که فرمانده کشتی شخصی است که بر روی عرشه کشتی حضور داشته و صلاحیت‌ها و مجوزهای لازم برای حمل‌ونقل‌های دریایی را دارد. همچنین در حقوق انگلیس گفته

شده است که فرمانده کشتی به معنای فردی است که دستورات لازم را داده و مسئولیت کشتی را برعهده دارد، این مفهوم شامل هدایت‌گر کشتی نمی‌شود (Cartner, 2013).

اهمیت فرمانده در حقوق دریایی بسیار پررنگ بوده و فرمانده کشتی به مثابه مالک کشتی انگاشته شده است بطوریکه در ماده ۳۶ قانون اصلاح قانون دریایی فرمانده را در غیاب مالک نماینده قانونی مالک محسوب کرده است. به عبارتی می‌توان گفت که فرمانده کشتی طبق قانون دو شخص (دو شخصیت در یک فرد) به حساب می‌آید. یعنی هم نماینده مالک کشتی است و هم نماینده صاحب یا صاحبان کالا. در هر کدام از این موقعیت‌ها او دارای وظایف و اختیارات معینی است؛ که این نیز حاکی از اهمیت جایگاه فرماندهی است. در این موقعیت فوق‌العاده است که فرمانده می‌تواند به موجب قانون مالک یا متصدی باربری را مقید کند. بارنامه را از طرف آنها امضا کند و مسئولیت اجرای مفاد آن را عهده‌دار شود (فرمانفرمائی، ۱۳۵۰).

۱-۲- مسئولیت فرمانده

فرماندهی کشتی دارای گستره وسیعی می‌باشد. وجود رابطه‌ای قراردادی فی‌مابین فرمانده و مالک و همچنین فرمانده و متصدی حمل‌ونقل از یکسو، تعهدات قانونی که مقنن فراتر از قوانین مدنی و مسئولیت مدنی در قانون دریایی و لایحه اصلاح آن بیش از ۲۰ مورد از مسئولیت‌های فرمانده را بیان کرده است از سوی دیگر مبین پیچیدگی این امر است. تقریباً محال است که در حقوق زمینی معادلی برای وضع حقوقی فرماندهی کشتی، خواه ناظر به اختیارات او در داخل کشتی و خواه در روابط او با مستاجر کشتی بیابیم. برای دریافت این وضع هیچگاه نباید فراموش کرد که مدتی کمابیش طولانی، کشتی و جمعیت کوچک بشری که در بر دارد؛ باید خارج از مرز زمینی همه کشورها و هرنوع اختیار یا صلاحیت قضایی یک دولت به سر ببرد. در همین جهت است که قانون، حضوری فرد را در داخل کشتی لازم می‌داند؛ یعنی فرمانده، که او به تنهایی مسئولیت کشتی را در دریا به عهده دارد و به مصلحت عامه و مصلحت خصوصی مأمور حفظ امنیت و نظم و رعایت قواعد است (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۹).

۱-۳- مبنای مسئولیت فرمانده

شاید پرسش شود ماهیت این وظیفه مراقبت از بار چیست؟ چرا فرمانده متعهد به چنین مراقبت و نگهداری است؟ برخی در پاسخ گفته‌اند که وی نماینده ضمنی فرستنده بار است - لذا او می‌بایست به حفظ مال سپرده شده منوب‌عنه اقدام نماید (Laurin, 1886). اشکال این دیدگاه این است که مبتنی بر فرضی است که اراده متعاقدين اصلاً آن را مدنظر نداشته است. وانگهی به نظر می‌رسد به همین خاطر است که مقنن در ماده

اصلاحی ۹۶^۱ وی را در جرگه اشخاص ثالث قرار داده است. بعضی اظهار نموده‌اند که اصولاً وی مفاد عقد حمل را به نمایندگی از شخص تجهیز کننده اجرا می‌نماید. اجرای مزبور مستلزم حفظ و مراقبت از بار موضوع حمل هم می‌باشد (De Courcy, 1885). به دیگر سخن فرمانده بر مبنای نمایندگی از شخصی تجهیز کننده، متعهد به چنین وظیفه‌ای است. ایراد این نظر این است که از استقرای در نصوص مختلف قانون دریایی، معلوم می‌گردد که چنین نظری چندان از قوت برخوردار نمی‌باشد زیرا حسب مادتين ۹۰ و ۱۶۰ قانون دریایی درجائیکه کشتی قادر به دریانوردی نباشد، فرمانده موظف است از طریق اجاره کردن کشتی دیگر ولو با کرایه خیلی بالا، بار را به مقصد برساند و حتی برای تأمین هزینه‌ها هم مجاز به وثیقه گذاشتن کشتی (فاقد صلاحیت دریانوردی) می‌باشد و یا وفق مادتين ۸۹ و ۹۳ قانون دریایی برای تأمین مخارج ادامه سفر، او می‌تواند بخشی از بار را به وثیقه بگذارد و یا بفروشد (صفایی و نظارت مقدم، ۲۰۱۵).

بدیهی است اینچنین اختیارات گسترده از سوی قانون به فرمانده اعطاء شده است و نه شخص تجهیز کننده. به همین‌سان در مقوله خسارت مشترک موضوع ماده ۱۸۵ قانون دریایی حکم چنین می‌باشد؛ زیرا تخلیه بخشی از بار به جهت تأمین امنیت مشترک (ادامه سفر دریایی) هم از ناحیه مقنن به او تفویض گردیده و نه به شخص تجهیز کننده. به عبارت دیگر از استقرای در این مواد مشخص می‌گردد که وی از منظر قانون‌گذار امین سفر دریایی می‌باشد و از جمله این وظایف همانا حفظ و مراقبت از اموال (بار سپرده شده) است؛ یعنی وی نماینده قانونی فرستندگان بار است. این حکم به نظر از دلالت سیاقی قسمت ذیل ماده ۳۶ قانون اصلاح قانون دریایی^۲ هم می‌تواند استنباط شود؛ زیرا از لوازم عقلی انجام هرگونه اقدام مقتضی در جهت صلاح و غبطه فرستنده نسبت به بار (حسب تصریح نص) باتوجه به اصل کلی عدم ولایت حقوقی به امور غیر، همانا تفویض یک نوع سلطه قانونی (در شکل نیابت) به وی از حیث حفظ مال (بار)، فرستنده نیز می‌تواند باشد.

۳۸

^۱ ماده ۳۵- متن زیر جایگزین ماده (۹۶) قانون می‌شود:

- ماده ۹۶- وظیفه فرمانده در به پایان رساندن سفر

فرمانده بعد از شروع سفر دریایی نمی‌تواند بدون عذر موجه از ادامه آن خودداری کند. خودداری از ادامه سفر یا انجام سایر وظایف محوله حتی به دلیل بروز اختلاف بین وی و مالک کشتی نیز مجاز نیست. در غیر این صورت فرمانده حسب مورد مسئول جبران خسارت وارده به مالکان و مستأجران کشتی است.

^۲ ماده ۳۶- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:

- ماده ۹۶ مکرر ۱- نمایندگی فرمانده از طرف مالک کشتی: فرمانده در غیاب مالک، نماینده قانونی مالک کشتی محسوب می‌شود و در حدود اختیارات تفویض شده از سوی وی و الزامات قانونی و عرف کشتیرانی، اقدامات لازم را برای حفظ کشتی و سفر دریایی انجام می‌دهد. ایجاد محدودیت در این نمایندگی در برابر اشخاص ثالثی که با حسن نیت اقدام نموده‌اند، قابل استناد نیست. فرمانده باید در طول سفر دریایی اقدامات لازم را در جهت صرفه و صلاح مالک و اشخاص ثالث در این قانون در ارتباط با کشتی، مسافر و بار انجام دهد.

گستره اقدام فرمانده بر مبنای محدودیت در نمایندگی از سوی مالک ناظر بر امر حساس فنی (مقوله هدایت) کشتی نمی‌باشد زیرا این امر به لحاظ تخصصی بودن نمی‌تواند از عهده مالک (غیرمتخصص) برآید و انگهی اگر هم مالک متخصص و آشنا به امر باشد باز هم دستورهای وی نمی‌تواند محملی برای جواز محدودیت در این امر خطیر باشد چون هدایت کشتی (برای مثال) در یک گذرگاه خطرناک نیاز به حضور فیزیکی شخص خبره دارد و بدیهی است که مالک به جهت وضعیت خاصش (غیبت) فاقد این امکان می‌باشد به همین سان حکم راجع به اداره فنی در طی سفر دریایی کشتی می‌باشد زیرا آن هم در راستای تأمین مصلحت امنیت کشتی و تداوم حرکت آن به بندر مقصد (سفر دریایی) نمی‌تواند مشمول جواز محدودیت نمایندگی مذکور باشد. در واقع در مقوله اداره فنی کشتی تبعیت از دستورهای مالک در قالب تضییق یا توسعه حیطة نمایندگی، مفهوم ندارد. به همین خاطر است که مقنن وفق مفاد حکم ماده ۹ قانون اصلاح قانون دریایی^۱ بیان می‌نماید که فرمانده شخصاً مسئول اداره امور فنی کشتی می‌باشد. بدین سان باید گفت که حیطة اختیار عمل فرمانده بر مبنای نمایندگی اعطایی از سوی مالک اساساً معطوف به اداره امور تجاری کشتی می‌باشد. این واقعیت از مذاقه در مفهوم مخالف حکم ماده ۳۸ قانون اصلاح قانون دریایی^۲ هم می‌تواند احراز گردد در این ماده منظور از الزامات قانونی همانا تعهدات و تکالیفی است که در راستای نمایندگی قانونی مزبور فی‌نفسه بر ذمه فرمانده به جهت حفظ کشتی و سفر دریایی قرار داده است. برای مثال می‌توان بر مبنای مفهوم ماده ۹۶ قانون دریایی^{۳۹} به وظیفه عدم حرکت کشتی در حالت حساس و مخاطره‌آمیز برای امنیت کشتی و سفر دریایی (حتی در حال اختلاف با مالک) اشاره کرد.

عرف بعنوان عامل آخر، تعیین کننده حیطة وظایف فرمانده محسوب می‌شود. منظور رویه‌ای است که از دیرباز در امور مرتبط با سلامت کشتی و تداوم فعالیت دریایی معمولاً آبی (سفر دریایی) بین اشخاص فعال در مقوله کشتیرانی متداول و لازم‌الاتباع بوده است (حسن مرادی و فرحزادی، ۱۳۹۵).

^۱ ماده ۹ - ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:
- ماده ۸۰ مکرر ۳ - ناوبری و مدیریت کشتی: فرمانده، مسئول ناوبری و مدیریت کشتی است و باید کشتی را با مهارت لازم و طبق فنون کشتیرانی و با رعایت قوانین و مقررات داخلی و معاهدات بین‌المللی که جمهوری اسلامی ایران در آنها عضویت دارد و همچنین عرف کشتیرانی مورد قبول در سطح بین‌الملل هدایت نماید. فرمانده باید قبل از ورود به آب‌ها و بنادر سایر کشورها تا حد ممکن و ضرورت، با نظامات و مقررات لازم‌الاجرای این کشورها در زمینه کشتیرانی آشنا شود.

^۲ ماده ۳۸ - ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:

- ماده ۹۶ مکرر ۳ - تبعیت فرمانده از مالک در امور تجاری: فرمانده در امور مربوط به وظایف تجاری محوله باید از دستور مالک پیروی کند و در حدود عرف معمول کشتیرانی وی را در جریان امور مربوط به کشتی، بار و مسافر قرار دهد.

۲- وظایف فرمانده کشتی در قبال کالای محموله در قانون جدید

۲-۱- کسب اطمینان از نحوه چیده شدن بار

براساس ماده ۸۰ مکرر ۴ فرمانده قبل از شروع سفر باید از چیده شدن مناسب کالاهای تحویلی، مهار بار، عدم بارگیری اضافی و حصول تعادل و ثبات لازم در کشتی، سوخت کافی و حسب مورد بسته بودن درب‌های انبار و همه منفذهای روی عرشه اطمینان یابد. در صورت عدم اطمینان از هر یک از موارد یاد شده فرمانده موظف است از حرکت کشتی جلوگیری نماید و موضوع را به اطلاع مالک برساند. این ماده مبین بیشتر لزوم رعایت وصف دریانوردی کشتی قبل از آغاز کردن سفر است که در مادتين ۵۴ و ۵۵ به آن اشاراتی شده است. اهمیت این وصف از نظر مقنن به حدی است که فقدان آن (حسب نص) باعث صدور حکم از جهت منع شروع سفر دریای کشتی می‌گردد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۵). دلیل آن هم واضح است زیرا فقدان وصف پیش‌گفته سبب انتفای غایت سفر دریایی (رسیدن ایمن کشتی، اشخاص و اموال موجود در آن به مقصد) می‌گردد. به همین جهت حسب قسمت اخیر نص ماده حتی رعایت وصف مزبور پس از شروع سفر دریایی کشتی هم الزامی است؛ بنابراین فی‌المثل چنانچه ادوات کشتی در طی سفر صدمه ببیند و یا اینکه کشتی از جهت ادامه سفر مواجه با کمبود و سوخت گردد فرمانده می‌بایست اقدام مقتضی را در جهت ترمیم و تدارک آنها به عمل آورد. قصور در انجام وظایف مصرحه می‌تواند مستفاد از مواردی همانند ماده ۹۴ مکرر و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی موجب تحقق مسئولیت مدنی فرمانده گردد.

^۱ ماده ۸۰ مکرر ۴- کسب اطمینان از قابلیت دریانوردی کشتی: فرمانده قبل از شروع سفر باید از قابلیت دریانوردی کشتی به‌خصوص از جهات کافی و مناسب بودن تجهیزات فنی، کارکنان و خدمه واجد صلاحیت، معتبر بودن گواهینامه‌های قانونی، وجود اقلام موردنیاز در کشتی و شرایط مناسب جهت تحویل، حمل و نگهداری کالا در کشتی اطمینان حاصل نماید. فرمانده همچنین باید از چیده شدن مناسب کالاهای تحویلی، مهار بار، عدم بارگیری اضافی و حصول تعادل و ثبات لازم در کشتی، سوخت کافی و حسب مورد بسته بودن درب‌های انبار و همه منفذهای روی عرشه اطمینان یابد. در صورت عدم اطمینان از هر یک از موارد یاد شده فرمانده موظف است از حرکت کشتی جلوگیری نماید و موضوع را به اطلاع مالک برساند.

^۲ ماده ۵۴- وظایف متصدی باربری: - متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد. الف) کشتی را برای دریانوردی آماده کند؛ ب) کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور شایسته تهیه و فراهم آورد؛ ج) انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند. ماده ۵۵- عدم مسئولیت متصدی باربری و کشتی: ۱- کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود.

۲-۲- مراقبت از کالای تحویلی، حمل و تحویل آنها طبق مفاد قرارداد

براساس ماده ۸۱ فرمانده در مقابل باری که به وی تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه است. فرمانده از طرف مالک موظف به مراقبت از کالاهای تحویلی، حمل و تحویل آنها طبق قرارداد، در بندر مقصد می‌باشد.^۱ تفاوت حکم نص با ماده منسوخه در این است که مقنن در اینجا شرط مسئولیت قراردادی فرمانده (برمبنای صدور بارنامه) را تصریحاً مسبوق به تحویل بار به وی نموده است. درحالیکه در ماده منسوخه به جهت عدم چنین تصریحی می‌توانست موهم این امر باشد که تحویل بار (فی‌المثل) به یکی از خدمه هم می‌توانست موجد تعهد برای فرمانده (براساس بارنامه) گردد. به دیگر سخن وقتی وفق حکم نص جدید، فرمانده فقط در مقابل بار تحویلی به وی ملزم به صدور بارنامه (به جهت آثار حقوقی متعاقب آن) برای شخص مالک بار می‌باشد. لذا اگر بار (فی‌المثل) به یکی از خدمه کشتی تحویل داده شود، فرمانده ملزم به صدور بارنامه نمی‌باشد، مگر آنکه عمل حقوقی خدمه را تنفیذ نماید. حکم پایانی نص بدین جهت است که طرف اصلی قرارداد حمل (از حیث آثار حقوقی متعاقب ناشی از کیفیت حمل، نگاهداری و تحویل بار در محل معهود) در مقابل مالک بار همانا مالک کشتی می‌باشد و فرمانده از این حیث نقش نماینده قراردادی (وکیل) وی را ایفا می‌نماید. تعهد به حفظ و تحویل مورد بحث در سایر نظام‌های حقوق دریایی نیز منعکس است. برای مثال می‌توان به حقوق اسپانیا اشاره نمود. ماده ۶۱۹ قانون تجارت آن چنین می‌گوید: فرمانده نسبت به حفظ باری^{۴۱} که در بندر بارگیری در اسکله یا در کشتی به وی تسلیم می‌شود مسئولیت دارد و این مسئولیت تا زمان تحویل بار در لنگرگاه یا اسکله بندر تخلیه ادامه دارد، مگر آنکه موضوع توافق به صراحت بگونه‌ای دیگر باشد.

۳-۲- حصول اطمینان از تحقق و صحت عملیات تخلیه و بارگیری

حکم نص ماده ۸۱ مکرر^۲ که اعلام می‌دارد فرمانده باید از تحقق و صحت عملیات تخلیه و بارگیری، مهار بار و انجام سفر دریایی با سرعت مقتضی اطمینان حاصل نماید، بیانگر بخشی از وظایف تجاری و نیز فنی فرمانده است که برخی از آنها در مواد ۸۰ و ۸۱ ذکر شده است. عدم ایفاء یا ایفاء ناصحیح وظایف محوله (خطا) می‌تواند وفق حکم موادی همانند ماده ۹۴ مکرر قانون دریایی و نیز حقوق عام قانون مسئولیت مدنی، سبب تحقق مسئولیت مدنی برای فرمانده گردد. انجام وظیفه فنی (توانایی حرکت کشتی با سرعت مقتضی به سوی

^۱ ماده ۱۱- متن زیر جایگزین ماده (۸۱) قانون می‌شود: - ماده ۸۱ - وظیفه و مسئولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار: فرمانده در مقابل باری که به وی تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه است. فرمانده از طرف مالک موظف به مراقبت از کالاهای تحویلی، حمل و تحویل آنها طبق قرارداد، در بندر مقصد می‌باشد.

^۲ ماده ۱۲- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود: - ماده ۸۱ مکرر- تخلیه و بارگیری: فرمانده باید از تحقق و صحت عملیات تخلیه و بارگیری، مهار بار و انجام سفر دریایی با سرعت مقتضی اطمینان حاصل نماید.

مقصد) از سوی فرمانده اساساً از دو جنبه قابل ملاحظه است. اول اینکه سرعت کشتی متناسب با وضعیت بار باشد دوم شبهه عدم ایفای به موقع قرارداد حمل و تأخیر هم دفع گردد.

۲-۴- مسئولیت فرمانده در حفظ و مراقبت از ایمنی، امنیت و سلامت بار

براساس ماده ۸۵ مکرر^۱ فرمانده موظف است تمامی توان، تجربه و دانش خود را برای تأمین ایمنی، امنیت، سلامت کشتی، سرنشینان و بار قبل و همزمان با شروع و طی سفر دریایی بکار گیرد و اقدامات متعارف را برای ایمنی و امنیت و سلامتی کشتی و سرنشینان آن در تمامی مراحل مذکور انجام دهد و از انجام هر کاری که کشتی، سرنشینان و بار را به مخاطره می‌اندازد از جمله ورود به مناطق دریایی که عرفاً احتمال دارد کشتی در آنها دچار سانحه شود، اجتناب نماید. وظایف احصایی برای فرمانده در نص جدیدالتصویب همانا در راستای وظایف مذکور در مواد ۸۵ مکرر ۳، ۴ و ۸۲ می‌باشد و بنحوی، بخشی از آنها در مواد سابق نیز ذکر شده است این تأکید و در عین حال تکرار موضوع، مبین این واقعیت است که فرمانده بعنوان مدیر کشتی وظایف بس خطیر در جهت تأمین امنیت عمومی (کشتی، سرنشینان و بار) دارد لذا برای تحقق هدف مزبور می‌بایست از توسل به هرگونه اقدام و وسیله ممکن نباید خودداری نماید. ملاک سنجش انجام اقدام مزبور نیز به نظر می‌رسد باتوجه به فنی بودن موضوع، همانا اقدامات یک فرمانده متعارف حسب اوضاع و احوال مربوطه باشد. عدم انجام وظایف مذکور و یا انجام ناقص می‌تواند سبب تحقق ارتکاب خطا از سوی فرمانده گردد و بدین‌سان همانطور که پیش‌تر گفته شد موجب مسئولیت مدنی وی گردد. فی‌المثل اگر حسب گزارش‌های جوی، ورود به یک منطقه دریایی خاص به جهت وقوع جریان‌های بسیار شدید، پرمخاطره باشد، در این صورت فرمانده می‌تواند نسبت به زیان‌های وارده، مسئول تلقی گردد. از لحاظ مطالعه تطبیقی شایان ذکر است که همسان حکم این نص، تأمین امنیت عمومی کشتی، بار و مسافر و انجام اقدام مقتضی در این راستا از سوی فرمانده در بعضی از قوانین دریایی کشورهای دیگر هم به صورت یک نص مجزا هم پیش‌بینی شده است. مثال: می‌توان به حقوق دریایی مصر (ماده ۱۰۹ القانون البحری المصری) اشاره نمود.

۴۲

^۱ ماده ۱۶- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود: - ماده ۸۵ مکرر ۱- وظیفه فرمانده در حفظ و مراقبت از ایمنی، امنیت و سلامت: فرمانده موظف است تمامی توان، تجربه و دانش خود را برای تأمین ایمنی، امنیت، سلامت کشتی، سرنشینان و بار قبل و همزمان با شروع و طی سفر دریایی بکار گیرد و اقدامات متعارف را برای ایمنی و امنیت و سلامتی کشتی و سرنشینان آن در تمامی مراحل مذکور انجام دهد و از انجام هر کاری که کشتی، سرنشینان و بار را به مخاطره می‌اندازد از جمله ورود به مناطق دریایی که عرفاً احتمال دارد کشتی در آنها دچار سانحه شود، اجتناب نماید.

^۲ ماده ۱۰۹: ۱- يقصد بالبحارة كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.

۲-۵- وظایف فرمانده در مقابله با دزدی و راهزنی دریایی

براساس ماده ۸۵ مکرر ۳؛ فرمانده موظف است به منظور مراقبت از سلامت سرنشینان و حفاظت از آنان، کشتی و محموله آن، هنگام تردد کشتی از مناطقی که توسط مالک و یا مراجع صلاحیت‌دار داخلی یا بین‌المللی مربوط بعنوان منطقه خطر دزدی و راهزنی اعلام شده است با رعایت قوانین و مقررات مربوط و دستورالعمل‌های مالک کشتی، اقدامات احتیاطی لازم را به عمل آورده است تا کشتی و سرنشینان آن از گزند حملات احتمالی راهزنان دریایی مصون مانده و از تصرف کشتی توسط راهزنان جلوگیری شود. چنانچه به‌رغم تمهیدات و اقدامات انجام شده، کشتی به تصرف راهزنان دریایی درآید، فرمانده باید برای تأمین سلامت و حفاظت از جان سرنشینان کشتی با همه توان و تاحد امکان تلاش و مجاهدت نماید.

حقوق ایران نیز به همین‌سان تا قبل از وضع مقرر کنونی تصریح چندانی از حیث اختصاص یک نص قانونی متمایز نسبت به این پدیده نداشت و فقط از لابلای مواد موضوعه همانند بند ۲ ماده ۲۱ و بند و ماده ۵۵ اشارات مختصر به آن می‌نمود اما هم‌اکنون با توجه به مقررهای مستقل مزبور چنین برمی‌آید که مقنن در تلاش است به نحوی به اقداماتی از جهت رفع این عامل نسبت به فعالیت دریایی کشتی (دریانوردی) بپردازد. دزدی دریایی یک معنای موسع دارد و فقط شامل عمل نامشروع تصرف قهری و مسلحانه یک کشتی توسط کشتی دیگر (کارکنان یا مسافری) یا چپاول و غارت آن نمی‌گردد، بلکه همانطور که ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۴۳ ملل متحد راجع به حقوق دریا^۳ (مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲) نیز تصریح نموده عمل مزبور (دزدی دریایی)

۱ ماده ۱۸- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:

ماده ۸۵ مکرر ۳- وظایف فرمانده در مقابله با دزدی و راهزنی دریایی: فرمانده موظف است به منظور مراقبت از سلامت سرنشینان و حفاظت از آنان، کشتی و محموله آن، هنگام تردد کشتی از مناطقی که توسط مالک و یا مراجع صلاحیت‌دار داخلی یا بین‌المللی مربوط بعنوان منطقه خطر دزدی و راهزنی اعلام شده است با رعایت قوانین و مقررات مربوط و دستورالعمل‌های مالک کشتی، اقدامات احتیاطی لازم را به عمل آورد تا کشتی و سرنشینان آن از گزند حملات احتمالی راهزنان دریایی مصون مانده و از تصرف کشتی توسط راهزنان جلوگیری شود. چنانچه به‌رغم تمهیدات و اقدامات انجام شده، کشتی به تصرف راهزنان دریایی درآید، فرمانده باید برای تأمین سلامت و حفاظت از جان سرنشینان کشتی با همه توان و تاحد امکان تلاش و مجاهدت نماید.

۲ ماده ۲۱- ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی‌های ایرانی.

در موارد ذیل ثبت کشتی باطل و تابعیت آن سلب می‌گردد: ۱- در صورتی که شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد. ۲- در صورتی که کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد ...

³ Article 101: Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

حتی می‌تواند از سوی خود سرنشینان کشتی (کارکنان و یا مسافری) انجام گردد (کوشا و شایگان، ۱۳۹۰: ۸۵). لذا حکم ماده ناظر بر مورد غالب (قسم اول) می‌باشد و آن نافی انجام اقدامات احتیاطی از جهت دفع تحقق آن از سوی فرمانده نمی‌باشد. اعلام مزبور (خطر دزدی دریایی) فقط در حوزه صلاحیت مالک نمی‌باشد بلکه مستفاد از ماده ۸۶ مکرر^۱ حتی می‌تواند شامل اشخاص همسان وی (مستأجر کشتی غیرمجهز) هم گردد. در این ماده منظور از مراجع صلاحیت‌دار داخلی همانا هر مرجع داخلی واجد اختیارات برای اتخاذ تصمیم نسبت به امور مربوط به امنیت کشتیرانی کشور می‌باشد. پس مراجعی همانند سازمان بنادر و دریانوردی (وفق ماده ۷ آئین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیون‌های خاص دو مجلس)^۲ و نیروی انتظامی بنادر (گارد بنادر) می‌توانند از جمله مراجع مذکور باشند.

به همین منوال مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی نیز همان نهادهای بین‌المللی صالح برای اتخاذ تصمیم نسبت به امور مربوط به امنیت کشتیرانی در سطح بین‌المللی می‌باشند. البته مشروط بر آنکه ایران صلاحیت آنها را پذیرفته باشد. نمونه شاخص آن سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO می‌باشد. حقوق ایران حسب ماده واحده قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی مصوب ۱۳۶۵/۰۶/۲۶ بند ۵، صلاحیت آن را تصدیق نموده بگونه‌ای که وفق قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ مصوب ۱۳۷۳ قسمتی از مصوبات سازمان (۱۳ ماده به انضمام ضمیمه) را در زمینه ایمنی حیات انسان در دریا قبول کرده است.^۳ مقصود از قوانین و مقررات لازم‌الرعايه در موقع انجام اقدامات احتیاطی یک مفهوم موسع است بدین‌سان که نه تنها تصمیمات نهاد عام قانونگذاری مجلس

۴۴

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)

^۱ ماده ۲۷- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود:

ماده ۸۶ مکرر- اعمال مقررات در مورد جانشین مالک: در مواردی که در این قانون از مالک کشتی نام برده و احکامی برای وی پیش‌بینی شده است، احکام یاد شده حسب مورد بر اشخاصی که وفق عرف کشتیرانی در حکم مالک کشتی محسوب می‌شوند مانند اجاره‌کننده کشتی به صورت تجهیز نشده نیز قابل اعمال می‌باشد.

^۲ ماده هفتم- شورای عالی بطور عادی یا فوق‌العاده تشکیل می‌شود: جلسه عادی شورای عالی یکبار قبل از پایان تیرماه هر سال برای رسیدگی به گزارش سالانه و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه و بار دیگر قبل از پایان آذر ماه برای بررسی بودجه و برنامه و تعیین خط‌مشی کلی سال بعد و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه تشکیل خواهد شد. جلسه فوق‌العاده شورای عالی با تقاضای هریک از اعضای شورای عالی و یا مدیرعامل تشکیل می‌گردد.

^۳ قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی، ماده واحده - عضویت دولت ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی به شرح فهرست پیوست تأیید و به دولت اجازه داده می‌شود نسبت به پرداختن عضویت‌های معوقه اقدام نماید ...

در قالب قانون زمان تردد در منطقه خطر دزدی دریایی را در برمی‌گیرد بلکه آن حتی مصوبات نهادهای پیش‌گفته را هم شامل می‌شود. لذا، فی‌المثل عدم اجرای مصوبات سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه ضرورت وجود تجهیزات خاصی در کشتی در زمان تردد در منطقه‌ای که احتمال خطر دزدی دریایی می‌رود می‌تواند از مصادیق عدم رعایت مقررات موردنظر ماده توسط فرمانده تلقی گردد. اصولاً در صورت تصرف کشتی توسط راهزنان دریایی، فرمانده می‌بایست با تمام توان سعی در انجام اقداماتی برای حفظ هر دو قسم جان سرنشینان و اموال (کشتی و بار) نماید. چراکه قسم اخیر نیز به دلالت سیاق موادی همانند ۸۰ مکرر ۴، ۸۱، ۸۱ مکرر، ۸۵ مکرر ۱ و غیره از وظایف محوله به فرمانده می‌باشد و انگهی از سیاق نگارش صدر نص حاضر، مسئولیت فرمانده به مراقبت از سلامت کشتی و محموله همچین حکمی استظهار می‌گردد. لذا بدین‌سان حکم تفدیه ذیل نص، چندان جامع و شامل نمی‌باشد. چنانچه پس از انجام اقدامات احتیاطی متعارف باز هم جهت دفع حمله دزدان دریایی تفدیه بخشی از اموال کشتی یا محموله آن ضروری گردد به نظر می‌رسد جبران آن می‌تواند بر مبنای شرایط حکم ماده ۱۸۵ قانون دریایی (خسارت مشترک) امکانپذیر باشد.

باتوجه به اطلاق مستفاد از حکم پایانی ماده (تلاش فرمانده با تمام توان برای حفظ جان سرنشینان کشتی) باید گفت که علاوه بر مراجعه به مرجع امنیتی ساحلی نزدیکترین بندر در دسترس فرمانده، حتی می‌تواند در صورت امکان به انجام مذاکره با دزدان دریایی و تعیین وجه‌المصالحه برای رهایی سرنشینان هم اقدام نماید. بدین‌جهت هزینه‌های این اقدام مالی می‌تواند تحت شرایطی بر مبنای مفاد حکم ماده ۱۸۵ قانون دریایی (خسارت مشترک) جبران گردد (Young & Fernando, 2001: 84).

۲-۶- عدم تخلیه بار در صورت بروز حادثه برای بار

ماده ۸۵ مکرر ۱۰ بیان می‌دارد در صورت ورود خسارت به بار، فرمانده تا قبل از تهیه گزارش حادثه و تسلیم آن به سازمان بنادر و دریانوردی و مالک کشتی، نباید شروع به تخلیه بار کند، مگر در شرایط اضطراری که

^۱ ماده ۱۸۵- خسارات مشترک دریایی: خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده است.

^۲ ماده ۲۵- ماده زیر به قانون الحاق می‌شود: - ماده ۸۵ مکرر ۱۰- ارائه گزارش در موارد بروز سوانح و حوادث غیرعادی: هرگاه در طی سفر دریایی، سانحه یا حادثه‌ای غیرعادی و فوق‌العاده برای کشتی، سرنشینان یا بار آن رخ دهد، نظیر به گل نشستن کشتی و ورود خسارت به کشتی یا تلف آن، چنانچه حادثه در بندر رخ داده باشد، ظرف بیست و چهار ساعت بعد از وقوع حادثه و چنانچه حادثه در جای دیگری اتفاق افتاده باشد، ظرف بیست و چهار ساعت پس از ورود به بندر، فرمانده باید گزارشی کتبی در مورد حادثه تهیه و آن را به سازمان بنادر و دریانوردی و مالک کشتی تسلیم نماید. گزارش توسط سازمان یاد شده جهت انجام اقدامات مقتضی حسب مورد به مقامات قضایی یا سایر مراجع صلاحیت‌دار مربوط تسلیم می‌شود. فرمانده در گزارش کتبی خود از جمله موارد زیر

بقای تمام یا بخشی از کالا در کشتی موجب بروز خطر فوری برای کشتی یا سرنشینان آن گردد. حکم این نص هر چند که در نصوص موضوعه قانون دریایی، جدید می‌باشد، ولیکن با تأمل در مقررات سابق حقوق دریایی در ایران حکم جدیدی نمی‌باشد؛ زیرا قبلاً بنابه منطوق ماده ۶۲ آئین‌نامه بنادر ایران مصوب ۱۳۱۷ نیز تا حدود زیادی حکمی مشابه پیش‌بینی شده است.

باتوجه به مفهوم وصف حادثه (غیرعادی، فوق‌العاده بودن) مشخص می‌گردد که عادی و معمولی بودن حادثه، خروج موضوعی از تکلیف مطمع‌نظر دارد. لذا حادثه استهلاک و صدمه دیدن ادوات کشتی که ناشی از فعالیت متعارف آنها در طی سفر است، مشمول حکم قرار نمی‌گیرد. بدیهی است درجائیکه اداره کننده اصلی کشتی شخصی غیر از مالک (همانند مستأجر کشتی غیر مجهز) باشد باتوجه به منطوق صریح ماده ۸۶ مکرر قانون دریایی گزارش سانحه می‌بایست به وی نیز ارائه شود (یوسفی و جهانیان، ۱۳۹۳: ۸۴).

مبنای لزوم تسلیم گزارش سانحه به سازمان بنادر و دریانوردی همانا در راستای وظیفه اداره نظارت است که حسب بندهای یک و هفت ماده سوم آئین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب سال ۱۳۴۸ کمیسیون‌های خاص در مجلس، اداره امور بندری و دریایی بندر مربوطه و همچنین نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی کشور برعهده آن می‌باشد. موارد ناظر بر انجام اقدام مقتضی از سوی مرجع قضایی نسبت به قضیه مطروحه عمدتاً در زمانی است که موضوع جرم در میان باشد. به دیگر سخن وقوع حادثه معلول یک عمل مجرمانه باشد. فی‌المثل سانحه ورود خسارت به کشتی ناشی از عمل دستکاری در سامانه هدایت کشتی باشد یا اینکه واقعه موید زیان به بار معلول عدم مراقبت مقتضی از آن باشد. مورد دیگر نیز وقتی است که کشتی بر اثر سانحه کاملاً از بین رفته است و ابطال ثبت و سلب تابعیت آن مستلزم اتخاذ تصمیم از سوی مرجع قضایی وفق مقررات ماده ۲۱ قانون دریایی می‌باشد.

۴۶

را درج می‌نماید: الف) تابعیت کشتی (پرچم)؛ ب) نام کشتی، علامت خطاب و نام فرمانده؛ ج) بندر مبدأ حرکت کشتی؛ د) زمان و مسیر حرکت؛ هـ) بندر مقصد؛ و) خطراتی که با آن مواجه شده و خسارات وارد شده و میزان تقریبی خسارات با ذکر زمان و مکان دقیق حادثه و مشخصات فرد یا افراد سانحه دیده؛ ز) هر عامل موثر در بروز حادثه بطور مستقیم یا غیرمستقیم؛ ح) اقدامات انجام شده در رابطه با حادثه و سانحه.

۱ ماده ۶۲- فرمانده یا صاحب کشتی مکلف است در موارد زیرین اعلامیه حاکی از جریان واقعه به اداره بندر یا مأمور صلاحیتدار بندری ارسال دارد: الف) در صورتیکه کشتی شکسته یا متروکه یا معیوب شده باشد؛ ب) چنانچه در اثر سانحه که به کشتی متوجه شده یا وقوع حادثه در داخل کشتی صدمه جانی به کسی وارد شده باشد؛ ج) اگر یکی از کشتی‌ها باعث اضرار مادی کشتی دیگری شده باشد.

۲ ماده سوم- وظایف سازمان به شرح زیر است: ...

۳- تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوط.

۷- نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و مجاهدت در توسعه آنها و تأمین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدامی که در پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانی‌های بازرگانی و ساحلی لازم باشد.

منظور از مراجع صلاحیت‌دار دیگر همانا مراجع رسمی دیگری است که حسب نوع موضوع مطروحه در گزارش، دخالت آنها ضروری می‌گردد. فی‌المثل اگر کیفیت وقوع سانحه دال بر این است که بقایای کشتی یا بار واقع در آب مانع حرکت متعارف سایر کشتی‌ها می‌شود وفق ماده ۵۱ آئین‌نامه بنادر ایران مصوب ۱۳۱۷/۱۰/۲۴ اداره بندر (نهاد وابسته به سازمان بنادر و دریانوردی) نزدیک محل وقوع حادثه مکلف به انجام اقدام مقتضی جهت رفع مانع مزبور می‌باشد. موضوعی که حسب حکم ماده ۳۷ قانون دریایی هم به صراحت برای سازمان پیش‌بینی شده است چنانچه حادثه مربوط به وقوع حریق در کشتی متوقف در بندر باشد به موجب نص صریح ماده ۴۸ آئین‌نامه اخیرالذکر رئیس بندر موظف است به محض اطلاع عده کافی از مأمورین بندر را جهت اطفای آن اعزام نماید (Flanders, 1852). نظر به اینکه اداره گمرک وفق مقررات همانند بند ۳ ماده ۴۲ آئین‌نامه مذکور حق اخذ عوارض گمرکی نسبت به بار وارد شده به هر یک از بنادر ایران را دارد، لذا وقوع سانحه موجب زیان به بار کشتی موصوف می‌بایست جهت اتخاذ تصمیم لازم (از حیث میزان عوارض) به اطلاع آن نیز رسانده شود. زمانی که سانحه وارده به بار کشتی می‌تواند خطرناک برای محیط‌زیست دریایی باشد، مرجع صالح اخذ گزارش سازمان بنادر و دریانوردی جهت انجام اقدام مقتضی، تشخیص و دفع آلودگی محیط‌زیست دریایی همانا می‌تواند (باتوجه به ماده ۱۸ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی^۱ مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۱۴) سازمان حفاظت محیط‌زیست باشد. زمانی که مضمون گزارش باعث ایجاد ۴۷ تردید در صلاحیت فنی کشتی شود سازمان بنادر موظف است در راستای وظیفه محوله بند ۱۰ ماده سوم آئین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی^۲ مصوب بهمن ماده ۱۳۴۸ و باتوجه به قوانینی مانند ماده ۱۱ آئین‌نامه ثبت و بهره‌برداری از شناورها^۳ مصوب خرداد ۱۳۳۱ هیأت وزیران و مادتين ۱۰ و ۱۱ پروتکل ۱۹۷۸ میلادی ناظر بر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ مورد پذیرش ایران وفق قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل در تاریخ ۱۳۷۸/۱۲/۰۴ موضوع را برای اقدام مقتضی به آگاهی مرجع صالح بازدید فنی برساند.

^۱ ماده ۱۸- هرگونه بررسی شرایط اقلیمی و بومی (اکولوژیک) دریایی و همچنین جلوگیری از آلودگی آب‌های موضوع ماده ۲ به غیر از موارد مذکور در این قانون کماکان به عهده سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌باشد.

^۲ ۱۰- اعطای گواهینامه‌های صلاحیت فنی، دریایی و غیره به افراد و واحدهای دریایی طبق مقررات مربوط.

^۳ ماده ۱۱- پس از وقوع هر سانحه که در نتیجه آن به شناور صدمه وارد گردد مالک آن مکلف است مراتب را به نزدیک‌ترین اداره بندر گزارش داده و شناور حادثه دیده را برای بازدید فنی در اختیار آن اداره قرار دهد و اداره بندر در صورتی که تشخیص دهد شناور سالم نبوده و یا برای کاری که تخصیص داده شده قابل استفاده نیست پروانه آن را تا انجام تعمیر و بازدید فنی مجدد موقتاً توقیف خواهد نمود.

بدیهی است مرجع مزبور می‌تواند مستفاد از قانون (همانند مادتين ۱۵ و ۱۶ قانون دریایی، بند ب ماده ۱۲ آئین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها مصوب ۱۳۴۴ و نیز ماده ۱۱ پروتکل پیش گفته) یک مرجع بین‌المللی مانند لویدز رجسترف شیبینگ لندن هم باشد.^۱ ناگفته نماند مرجع رسمی اخذ گزارش فرمانده در کنار سازمان بنادر و دریانوردی (مرجع رسمی داخلی) می‌تواند یک مرجع خارجی هم باشد؛ زیرا حسب منطوق صریح بند ج ماده ۱۱ پروتکل فوق‌الذکر درجائیکه محل وقوع حادثه موجد لطمه به صلاحیت فنی کشتی در قلمروی یک بندر خارجی (بندر یکی از کشورهای امضاء کننده پروتکل) باشد فرمانده مکلف است آن را به مقامات ذیصلاح کشور صاحب‌بندر هم گزارش نماید. باتوجه به سیاق نگارش ماده معلوم می‌گردد که موارد لازم‌الرعايه در گزارش تنظیمی فرمانده، احصایی نیستند. دلیل آن هم واضح است زیرا هدف گزارش همانا روشن شدن کم و کیف سانحه و اقدامات انجام شده در جهت رفع آن من جمیع‌الجهات می‌باشد. لذا بدیهی است امکان دارد موارد دیگری از حیث ضرورت درج در گزارش مطرح گردد که از نظر مقنن لحاظ نشده است. حکم بند ج ماده مزبور نیز، منطقی می‌باشد، زیرا تشخیص صحیح سبب اصلی حادثه می‌بایست مبتنی بر ملاک عینی باشد زیرا فقط این قسم ملاک می‌تواند رهگشا در نیل به هدف پیش گفته گزارش تنظیمی (روشن نمودن امور مربوط به حادثه از همه حیث من جمله عوامل ایجاد آن) باشد و بدیهی است که تأمین این هدف ایجاب می‌نماید که فرمانده در گزارش تنظیمی اسباب فرعی و غیراصولی (حسب نظر خود) در وقوع حادثه را هم درج نماید (Marcus, 2000: 201).

۴۸

مبنای وضع بند (ج) نیز در راستای ارزیابی رفتار فرمانده یا هر شخص ذیصلاح دیگر (مالک) از حیث واکنش در جهت رفع یا کاهش زیان‌های ناشی از حادثه باشد. به دیگر سخن ارتکاب واکنش نامعقول می‌تواند موجد مسئولیت برای فرد فاعل در مقابل شخص یا اشخاص متضرر گردد. وجه توجیه حکم تبصره نیز به نظر می‌رسد در جهت جلوگیری از شایعه اظهار مغایر با واقع فرمانده نسبت به مقوله زیان وارده به بار می‌باشد. به دیگر سخن قضاوت عینی و صحیح نسبت به موضوع از لحاظ کمی و کیفی لطمات وارده به بار ایجاب می‌نماید که تخلیه بار مسبوق به بقیه گزارش راجع به وضعیت آن باشد؛ اما درجائیکه موضوع مصلحت برتر (حفظ سلامتی و جریان سرنشینان یا خود بار از زیان‌های احتمالی متعاقب) در میان باشد، رعایت این امر به لحاظ تحت‌الشعاع قرار گرفتن، دیگر ضروری نمی‌باشد. فی‌المثل وقتی که تمام یا بخشی از محموله کشتی گازهای سمی کشنده، مواد محترقه بسیار خطرناک و یا سریع‌التلف باشد.

¹ Lloyd's Register

نتیجه‌گیری

قبل از تصویب قانون اصلاح قانون دریایی، منشأ بسیاری از وظایف فرمانده کشتی در کنوانسیون‌های بین‌المللی و بعضاً عرف‌های دریایی جستجو می‌شد. بر همین اساس، قلمرو مسئولیت فرمانده در مقابل کالا موجب اختلاف و تشتت گردید. فرمانده، واجد وضعیتی است که آن را به مثابه نماینده مالک کشتی از یکطرف و نماینده مالک بار از طرف دیگر و همچنین نماینده متصدی تلقی می‌نماید. این نوع نمایندگی، فرمانده را از نماینده قانونی و قراردادی فراتر برده و در بسیاری موارد که حتی عمد نیز اثبات گردد، وی را مسئول ندانسته و برخلاف قواعد کلی مسئولیت، با تمسک به قواعد خسارت مشترک، آن را بررسی می‌نمایند. برخورد مالکانه فرمانده با کالا و کشتی نیز موید این وضع خاص فرمانده کشتی است.

تحلیل مواد مذکور در مقاله بیانگر این موضوع است که حدود رفتارهای فرمانده به چه نحو و میزانی است. به عبارتی این عدم مسئولیت محدود بوده و آسیب وارده به کالا هرچند در بسیاری از موارد مانع مسئولیت وی می‌گردد ولی در پاره‌ای از موارد فرمانده اگر وظایف محوله را رعایت نکند در قبال کالا مسئول خواهد بود. قانون اصلاح قانون دریایی مصوب سال ۱۳۹۱ در شش ماده که مورد تحلیل و مذاقه قرار گرفت این موارد را ذکر کرد است. مسئولیت فرمانده در مقابل بار در هیچ‌کدام از قالب‌های مسئولیت مدنی نمی‌گنجد.

به نظر می‌رسد مقنن برای تنظیم روابط میان فرمانده و سایر اشخاص دخیل در حمل‌ونقل دریایی دست به ۴۹ تأسیس نهاد جدیدی از مسئولیت زده است که در هر مورد باید مورد به مورد به آن پرداخت.

اما به صورت کلی می‌توان نهاد حقوقی فرماندهی کشتی را در نزدیک به نهاد نمایندگی دانست. وجوه اشتراک این دو نهاد در این است که در هر دو نهاد تعهدی از جنس مراقبت وجود دارد (تعهد به وسیله) و با اثبات تقصیر فرمانده می‌توان او را مسئول دانست و وجه افتراق آن با نهاد نمایندگی این است که در بعضی از موارد مجوز قانونی، جهت رفع تکلیف به جبران خسارت وجود دارد و حتی اثبات عامدیت فرمانده نمی‌تواند مسئولیت به جبران را برعهده او قرار دهد. نهاد حقوقی فرمانده ظرفیت ویژه‌ای دارد که اثبات مسئولیت وی در قبال کالا و محموله را نیز در وضعیتی متفاوت قرار می‌دهد. باید توجه داشت در مسئولیت‌های فرمانده، قواعد عمومی مسئولیت را نمی‌توان بر این موارد حاکم دانست و باید متفاوت با این موارد برخورد نمود.

فهرست منابع

فارسی:

- ۱- امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات (۱۳۹۰)، مجموعه قانون دریایی و آئین‌نامه‌های آن مشتمل بر: قانون دریایی، آئین‌نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی‌ها ... ریاست جمهوری، معاونت پژوهش، تهران: تدوین و تنقیح قوانین و مقررات، اداره چاپ و انتشار.
- ۲- حسن مرادی، علی‌اکبر و فرحزادی، مجتبی عابدینی (۱۳۹۵)، وظایف، مسئولیت و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی در قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی، تهران: دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری.
- ۳- حسینی‌نژاد، حسین قلی (۱۳۷۹)، حقوق دریایی، چ ۱، تهران، انتشارات یزدان.
- ۴- صدیق، حسن (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، چ ۲، تهران: نشر جنگل.
- ۵- صفایی، عبدالحسین و نظارت مقدم، محمدکاظم (۲۰۱۵)، «نجات دریایی در کامن‌لا و کنوانسیون نجات دریایی»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی.
- ۶- فرمانفرمایان، ابوالبشر (۱۳۵۰)، حقوق دریایی، چ ۱، تهران: ناشر خرم.
- ۷- کوشا، جعفر و شایگان، فرهاد (۱۳۹۰)، «نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی»، مجله تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، دوره ۷، ش ۱۵.
- ۸- نجفی‌اسفاد، مرتضی (۱۳۹۵)، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، تهران: انتشارات سمت.
- ۹- یوسفی، محمد و جهانیان، مجتبی (۱۳۹۳)، «صدور و مندرجات بارنامه دریایی با مطالعه کنوانسیون‌های ۱۹۲۴ بروکسل و ۱۹۷۸ هامبورگ»، مجله حقوقی دادگستری.

۵۰

لاتین:

- 10- Cartner, J. A., Fiske, R., & Leiter, T (2013). The international Law of the Shipmaster. *Informa Law from Routledge*.
- 11- De Courcy. L.c (1885). Apitain est-il le mandataire des chargeurs, France: Rv.crit, et suivantes, <http://noticias.juridicas.com/>
- 12- Flanders, H (1852). *A Treatise on Maritime Law*. Boston: Little, Brown and Company.
- 13- Laurin (1886). Un mot encore sur la représentation des chargeurs par le capitaine), Available from: www.Annalesdedr.com
- 14- Marcus, T. (2000). *The legal position of the ship master*. Generic.
- 15- Young seek, J and Fernando, G (2001). Maritime lien under the Chilean Maritime Law. Available from: <http://repository.kmou.ac.kr/bitstream/2014.oak/>