

تبیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی نسبت به کالا در فقه اسلامی، حقوق موضوعه ایران و کنوانسیونهای سه گانه

سید حسن حسینی مقدم^۱، نرجس قادری^۲، حسینعلی میرزاجانی^۳

^۱ استادیار گروه حقوق، دانشگاه غیرانتفاعی شمال، مازندران، ایران

^۲ دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه آیت الله آملی، مازندران، ایران

چکیده

مهمترین بحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی است که قسمت عظیم کالاهای تجاری با این شیوه حمل می گردد و از منظر حقوق تعهدات، مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل، مهمترین مساله در چنین حمل و نقلی است. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مقررات متعدد بین المللی همواره مورد بحث و اختلاف نظر بوده است. حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین المللی را مقررات سه کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می کند: کنوانسیون روتردام، کنوانسیون لاهه-ویزبی ۱۹۲۴ و کنوانسیون هامبورگ که حمل و نقل بین المللی کالا از طریق دریا را بر ساختارهای متفاوتی بنا نهاده اند. در این موضوع دو پرسش مطرح شده است، نخست اینکه مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در فقه اسلامی و مقررات حقوق دریایی ایران و کنوانسیونهای سه گانه چیست؟ آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مبتنی بر فرض تقصیر است؟ در پاسخ به این سوال باید اذعان داشت که در عین اینکه مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، بر مبنای تقصیر قرار گرفته است، اما در هریک از این مبحث متفاوت است. در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در فقه اسلامی و به تبع آن در قانون مدنی ایران حمل و نقل اشیاء در قالب قرارداد اجاره اشخاص مورد نظر قرار گرفته است و قواعد ضمان قهری که بر مبنای اتلاف و تسبیب استوارند، به عنوان احکام عمومی جبران خسارت، حاکم هستند. در قانون مدنی قانونگذار به پیروی از مشهور فقهای امامیه سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده را مورد شناسایی قرار داده است؛ اما قانون تجارت ایران مصوب ۱۳۱۱، مطابق ماده ۳۸۶، سیستمی متفاوت را به رسمیت شناخته است. در مقررات لاهه و به تبع آن قانون دریایی ایران اختلاف نظر وجود دارد و مع الوصف نظر اکثریت بر فرض تقصیر استوار شده است لیکن مبنای مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت است.

واژه های کلیدی: متصدی حمل و نقل، مبنای مسئولیت، حمل و نقل دریایی، کنوانسیون های سه گانه، تقصیر.

۱- مقدمه

نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کسورهای که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند از جمله ایران، با توجه به اینکه بیش از ۹۰٪ تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می‌گیرد، مهم بوده و قابل انکار نیست. از نظر حقوقی، «کنوانسیون بین المللی در خصوص یکنواخت کردن مقررات مربوط به بارنامه» مصوب ۱۹۲۴ موسوم به مقررات لاهه و پروتکل الحاقی آن موسوم به کنوانسیون ویزی مصوب ۱۹۶۸، به کنوانسیون لاهه- ویزی معروفند. این کنوانسیون در حال حاضر مهمترین و فراگیرترین کنوانسیون در خصوص حقوق حمل و نقل دریایی و تعیین مبنا و حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی است. قانونگذار ایرانی نیز ضمن الحاق به این کنوانسیون، تقریباً ترجمه آن را وارد قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نموده است. مقررات هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ که در راستای رفع ایرادات کنوانسیون لاهه و به روز کردن آن به تصویب کمیته تجارت بین المللی سازمان ملل (آنسیترال) رسید، با کنوانسیون لاهه مورد تطبیق قرار می‌گیرد و با تأکید بیشتری «کنوانسیون سازمان ملل در خصوص قراردادهای حمل و نقل بین المللی کالا که تمام یا بخشی از آن از طریق دریا حمل می‌شود» مصوب ۲۰۰۸ موسوم به کنوانسیون روتردام نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد تا آخرین اراده بین المللی در خصوص یکنواخت کردن قانون حمل و نقل دریایی کالا و به تبع آن تعیین مبنا و حدود مسئولیت مدنی متصدی مورد بررسی قرار گیرد.

از این جهت مقاله حاضر، بر آن است تا روشن سازد مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی نسبت به کالای مورد حمل در فقه و حقوق اسلامی و کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا و حقوق ایران بر کدام مبنای حقوقی استوار است. با این هدف ابتدا قرارداد حمل و نقل دریایی بیان می‌شود و آنگاه با بررسی فقه اسلامی و مقررات حقوق ایران و مقررات کنوانسیونهای مشهور سه گانه حقوق دریایی، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی معلوم می‌گردد.

۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل دریایی و نوع تعهد متصدی حمل و نقل

قرارداد حمل و نقل دریایی، قراردادی است که در آن یک شخص تعهد به حمل کالا از بندری به بندر دیگر از راه آبی در قبال دیگری می‌نماید. این طریقه حمل و نقل همواره با خطرات خاصی قرین بوده است و حوادث طبیعی، اشتباهات انسانی و حوادث تروریستی نمونه هایی از خطرات دریایی هستند که مسافری و کالاهای حمل شده از طریق آب در معرض خسارت قرار می‌دهند (ویلارد، ۲۰۰۲). همین که خسارتی به شخص وارد شود و این خسارت نه تنها توسط متضرر بلکه توسط اجتماع، ناروا تشخیص داده شود، یک واکنش اجتماعی را در پی خواهد داشت که به دنبال آن سبب ضرر، وادار به جبران خسارت می‌گردد و مسئولیت مدنی نیز، همان الزام و تعهد قانونی شخص به جبران ضرر ناشی از فعل زیانبارش به دیگران می‌باشد (تورنثو، ۱۹۸۲). بدین ترتیب برای تحقق مسئولیت مدنی، اجتماع سه شرط ضروری است:

- ۱- تحقق ضرر که منظور از آن ایجاد نقص یا تلف اموال، از دست رفتن یک منفعت مسلم و یا لطمه به سلامت، حیثیت و عواطف شخص می‌باشد.
- ۲- ارتکاب فعل زیانبار که باید در نظر اجتماع ناهنجار باشد.
- ۳- رابطه سببیت بین ضرر و فعل زیانبار، بگونه ای که عرف خسارت را ناشی از فعل زیانبار بداند، هرچند که ضرر تنها منسوب به یک علت نباشد (کاتوزیان، ۱۳۶۹، ۷۶).

عده ای در مقام تعریف مسئولیت گفته اند که: " در زبان حقوقی جز در مواردی استثنایی منظور از مسئولیت مدنی تعهد جبران خسارت است " (امیری قائم مقامی، ۱۳۴۷، ۱۳۳) از نظر عده ای دیگر الزام به ترمیم نتایج خسارت وارده به مسئولیت مدنی است (حسینی نژاد، ۱۳۷۰، ۱۳) به نظر عده ای دیگر از اساتید " در موردی که شخصی ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد میگویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد " (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۴۸) از نظر بعضی دیگر مسئولیت مدنی عبارتند از: ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد آورده است و مسئولیت مدنی زمانی بوجود می‌آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه زند و در اثر آن زیانی به او وارد آید (امامی، ۱۳۵۲، ۹). البته مسئولیت مدنی در معنای اعم، التزام به جبران خسارت وارده بر دیگری است اعم از اینکه منشاء ضرر جرم باشد یا شبه جرم یا قرارداد یا

شبه قرارداد یا عدم اجرای قرارداد و یا قانون (ریپرت، ۱۹۵۲). درمورد مسئولیت مدنی قراردادی بعضی معتقدند خارج از مسئولیت مدنی است. اگر این طرز فکر مورد پذیرش باشد، مسئولیت مدنی به معنای خاص و اخص نیز خواهیم داشت؛ اما در معنای عام مسئولیت مدنی دارای دو شاخه قراردادی و غیرقراردادی است (النقیب، ۱۹۸۴: ۱۵). برای اینکه تعهد ناشی از عقد باشد، ضرورتی ندارد که متعلق قصد مشترک طرفین قرارگیرد همین که تعهد لازم توافق به شمار رود، خواه تلازم عرفی باشد خواه قانونی تعهد ناشی از عقد است (کاتوزیان، ۱۳۶۹، ۱۲) به عبارتی مسئولیت قراردادی، التزام به جبران خسارت وارده در نتیجه عدم اجرای قرارداد توسط متعهد میباشد (استارک، ۱۹۷۲). تعهد متصدی به حمل کالا به مقصد به طور سالم و به موقع یا رساندن مسافر به مقصد به طور سالم و به موقع، از جمله تعهدات متصدی حمل و نقل است که نقض هریک از این تعهدات، مسولیت مدنی قراردادی متصدی را به دنبال خواهد داشت (یزدانیان، ۱۳۹۵، ۱۳۴). برای تحقق مسئولیت علی الاصول علاوه بر نوع باید فعل زیانبار نیز اثبات شود، در مسئولیت قراردادی فعل زیانبار همان ضرر ناشی از انجام یا عدم انجام، انجام ناقص یا تأخیر در انجام تعهد است. البته اگر هم تقصیر از شروط مسئولیت قراردادی باشد در آن صورت چیزی جز نقض تعهد نیست.

اینکه مفاد و دامنه تعهدات قراردادی متصدی حمل و نقل چیست و در مقام اثبات باید چگونه عمل کرد ابتدائاً باید دید تعهد متصدی حمل تعهدی به وسیله است یا به نتیجه؟

۲-۱ تعهد ایمنی متصدی، به عنوان تعهدی به وسیله

در این نوع از تعهد، متعهد بر عهده می‌گیرد که وسیله رسیدن مطلوب به نتیجه را فراهم آورد، یعنی در این راه همه کوشش خود را به کار گیرد، جانب احتیاط را نگاه دارد و از اصول فنی و قانونی تجاوز ننماید (تقی زاده، ۱۳۸۹، ۷۹)، در این صورت، متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند که مواظبت‌های متعارف را در حفظ کالا، انجام دهد. در تحمل بار اثبات این تقصیر، دو احتمال وجود دارد: اول، براساس قواعد عمومی، بار اثبات بر عهده مدعی (زیان‌دیده) قرار گیرد. دوم، قانونگذار برای سهولت کار زیان‌دیده، تقصیر متصدی حمل را مفروض بداند و او را مکلف به دفاع و در اماره تقصیر نماید (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۴۲۸). البته درجه تقصیر در تمام مسئولیت‌های به وسیله یکسان نمی‌باشد. تعهد به وسیله در قراردادهای متفاوت دقت متفاوتی را می‌طلبد (تقی زاده، ۱۳۸۹، ۸۰).

۲-۲ تعهد ایمنی متصدی به عنوان تعهدی به نتیجه

در این فرض، متصدی حمل تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند و همین که نتیجه مطلوب سالم به مقصد رسیدن کالا، به دست نیامد، متعهد مسئول زیان‌های ناشی از آن خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت کند که یک حادثه خارجی و اجتناب‌ناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است؛ به عبارت دیگر، خسارت وارد به کالا، غیر قابل انتساب به او می‌باشد. در این فرض، متصدی حمل، قطع نظر از هر گونه تقصیر یا احتیاطی که کرده، نسبت به زیان‌های ناشی از به دست نیامدن نتیجه مسئول است (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۴۲۹). پس وفای به عهد با سالم رسیدن کالا به مقصد محقق خواهد شد.

۳- مبنای مسئولیت متصدی حمل در مقررات ایران و کنوانسیون‌های سه‌گانه

۳-۱ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران

در فقه اسلامی و به تبع آن در قانون مدنی ایران حمل و نقل اشیاء در قالب قرارداد اجاره اشخاص مورد نظر قرار گرفته است. ماده ۵۱۶ قانون مدنی در این باب مقرر می‌دارد: «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیائی که به آنها سپرده می‌شود همان است که برای امانت‌داران مقرر است؛ بنابراین در صورت

تفریط یا تعدی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهد بود که برای حمل به آنها داده می‌شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.»

با وجود اینکه این ماده قانونی بر مبنای نظر مشهور فقهای امامیه است اما مبنای مختلفی در فقه برای مسئولیت متصدی باربری ابراز شده است. ابتدائاً باید خاطر نشان کرد در فقه اسلامی، قواعد ضمان قهری که بر مبنای اتلاف و تسبیب استوارند، به عنوان احکام عمومی جبران خسارت، حاکم هستند (کاتوزیان، ۱۳۶۲: ۸۱۲). در مقام بیان ملاک تمییز میان اذن و امانت، چنین استدلال کرده‌اند که امانت در صورتی است که اذن در تصرف، فقط برای رعایت مصلحت صاحب مال باشد و در صورتی که در این میان، مصلحت صاحب ید یا هر دوی آنان، مدنظر باشد، دیگر امانت حاصل نمی‌شود (محمدی، ۱۳۸۳، ۵۷). با توجه به این استدلال درباره ید باربر، می‌توان چنین نظر داد که این افراد برای حمل کالا اجرت می‌گیرند، پس مصلحت ایشان نیز مد نظر بوده است. بر همین اساس ید ایشان، ید امانی نیست و ضامن تلف و خسارات وارد به کالا خواهند بود (الحرالعاملی ۱۴۰۳ ق ۱۳/حدیث ۱).

بر همین اساس، اغلب فقها به پیروی از قاعده کلی، ید اجیر را ید امانی دانسته‌اند و فقط در صورت اثبات تعدی و تفریط، وی را مسئول می‌دانند. در صورت نخست؛ یعنی مواردی که کالا به فعل صاحب ید تلف شده باشد، به استناد عموم قاعده: «من اتلف مال الغیر فهو له ضامن»، اکثر فقها قایل به ضمان شده‌اند و حتی در جامع المقاصد و مسالک، دعوی اجماع بر آن شده است. صاحب شرائع نیز در مسئله پنجم از احکام الاجاره همین نظر را در مورد ضمان باربر و ملاح دارد. "اذا أفسد الصانع ضمن ولو كان حاذقاً كالقصار يحرق الثوب او يخرق... و لو احتاط واجتهد... وكذا الملاح و المکاری..." (نجفی، ۱۹۸۱، ۲۷/۳۲) بر همین اساس، آخوند ملا احمد با جمع این نظرات، بر این شده است که اگر صاحب مال اقرار نماید یا اجیر ثابت کند که خسارت یا تلف کالا در اثر ویژگی و خصوصیت خود کالا بوده است، ضامن نخواهد بود (قمی، ۱۳۷۱: ۴۴۷/۳)؛ اما صاحب جواهر، این موضوع را خارج از بحث دانسته است، زیرا اصولاً در چنین حالتی تلف مستند به فعل اجیر نمی‌باشد (نجفی، ۱۹۸۱، ۳۲۳).

احادیث زیادی نیز مؤید این نظر می‌باشند و در بعضی از آنها، در مقام بیان دلیل ضمان، چنین استدلال شده است که اذن در اصلاح داده شده است نه افساد (الحرالعاملی ۱۴۰۳ ق ۱۳/حدیث ۸) و در بعضی دیگر نیز علت ضمان، احتیاط در اموال دانسته شده است (همان: حدیث ۴)؛ اما در صورتی که مال در دست اجیر به گونه‌ای تلف شود که مستند به فعل او نباشد، نظر اکثر بر این است که اگر تعدی و تفریط نکرده باشد، ضامن نخواهد بود؛ زیرا او امین است و اصل بر عدم ضمان امین می‌باشد ولی عده‌ای نیز همچون سیدمرتضی قایل به ضمان مطلق اجیرند، مگر اینکه ثابت کند تلف مال به سبب امری بوده که دفع آن ممکن نبوده است. بدین ترتیب در صورت اتلاف نیز ضامن خواهد بود، حتی اگر تعدی و تفریط نیز نکرده باشد (علم الهدی، بی تا ۲۲۵) عده‌ای نیز براین عقیده‌اند که در این حالت، قول اجیر در صورتی که قسم بخورد، مقدم خواهد بود (نجفی، ۱۹۸۱: ۳۴۲).

آنچه بیان شد هیچ تفاوتی نمی‌کند که اجیر مشترک باشد و یا خاص و اینکه صاحب کالا، حاضر باشد و یا نباشد. این در حالی است که در فقه عامه میان این موارد قائل به تفکیک شده‌اند. در مذهب حنبلی، اجیر مشترک، ضامن خواهد بود و این در حالی است که اجیر خاص تنها در صورت اثبات تعدی و تفریط، ضامن می‌باشد و براین اساس در صورتی که اجیر مشترک، انجام عمل را به کارکنان خود (اجیر خاص) بسپارد، در صورت تلف کالا در مقابل مستاجر ضامن خواهد بود، در حالیکه کارکنان او ضامن نخواهند بود؛ اما در مذهب ظاهریه میان اجیر مشترک و خاص تفاوتی قائل نشده‌اند (جمال عبدالناصر، ۱۹۹۰، ۳۰۷). عده‌ای بر این عقیده‌اند که در این صورت، صاحب کالا اختیار دارد تا اجیر را ضامن قیمت کالا در محلی که آن را به وی تسلیم نموده است بداند و به او اجرت ندهد و یا اینکه او را ضامن قیمت کالا در محلی که کالا تلف شده است بداند و در مقابل، اجیر مستحق اجرت برای حمل کالا تا آن محل خواهد بود (الحسینی العاملی، بی تا: ۲۶۶/۷). مسولیت متصدی حمل و نقل عام بر خطای تقصیری مفروض مبتنی است، اما مسولیت متصدی حمل و نقل خاص بر خطای تقصیری لازم‌الاثبات استوار می‌باشد (قانون الطیران التجاری، ۱۹۹۴، ۲۰۵).

در قانون مدنی قانونگذار به پیروی از مشهور فقهای امامیه سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده را مورد شناسایی قرار داده است؛ اما قانون تجارت ایران مصوب ۱۳۱۱ سیستمی متفاوت را به رسمیت شناخته است. چون مطابق ماده ۳۸۶ قانون تجارت اعلام می‌دارد: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود. مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن 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 داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغ کمتر یا زیاد تر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید.» ظاهراً حکم مقررات قانون مدنی با قانون تجارت در تعارض هستند؛ زیرا قانون مدنی مبتنی بر تقصیر اثبات شده قرار گرفته است و بار اثبات دلیل را نیز بر دوش مدعی تقصیر نهاده است. در حالی که قانون تجارت اماره مسئولیت را بر متصدی مفروض دانسته است. حقوقدانان در موارد برخورد مقررات مدنی و تجارت نسبت به قرارداد حمل و نقل، مقررات تجارت را به عنوان قانون خاص مقدم بر مقررات مدنی دانسته‌اند؛ ولی در موارد سکوت و اجمال، یا مواردی که صریحاً از شمول قانون تجارت خارج گردیده است، مقررات مدنی قابل اجرا دانسته شده است (شهیدی، ۱۳۸۴، ۶۴). حال با توجه به اینکه مقررات قانون تجارت از سوی کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقررات خاص در مورد حقوق دریایی احاطه شده است باید دید مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی در حقوق دریایی ایران و مقررات بین‌المللی چگونه است.

۳-۲ مبنای قانونی مسئولیت در مقررات لاهه-ویزی و قانون دریایی ایران

با توجه به تصویب قانون دریایی ایران برای تعیین مبنای مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی باید به قانون مزبور مراجعه کرد. ماده ۵۵ قانون دریایی ایران که برحسب ظاهر ماده ۳۸۶ ق.ت را تعدیل نموده است (فرمانفرمائی، ۱۳۴۹: ۱۲۶). برای بررسی مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، اشاره به برخی از تعهدات مهم ضروری است. طبق بند ۱ ماده ۵۴ قانون دریایی، متصدی باید کشتی را برای (دریانوردی) آماده کند که عبارت فوق ترجمه (Navigabilite) است که می‌توان (قابلیت دریانوردی) ترجمه نمود (بیزدانیان، ۱۳۹۵، ۱۳۸) به عبارت دیگر در تلف کالا همین که صاحب کالا ثابت کند که کالا را به متصدی حمل و نقل سپرده است، کافی می‌باشد و این متصدی است که باید تحویل کالا را به گیرنده در مقصد ثابت نماید؛ زیرا اصل بر عدم تحویل کالا به گیرنده بوده و اگر در سقوط تعهد متصدی حمل و نقل تردید شود، اصل بر استصحاب تعهد متصدی است؛ اما در مورد ادعای عیب کالا، اصولاً صاحب کالا است که باید ثابت نماید که کالا معیوب شده است (صمدی اهری، ۱۳۷۳، ۳۹).

تعیین مبنای مسئولیت در مقررات لاهه و به تبع آن در حقوق دریایی ایران امری پیچیده است، زیرا در آن نمونه‌هایی از فرض تقصیر و فرض مسولیت هر دو مشاهده می‌شود؛ زیرا با توجه به مواد ۳ و ۴ مقررات لاهه که همان مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی ایران است مبنای مسولیت مبهم بیان شده است. پاراگراف اول ماده ۳ مقررات لاهه، متصدی حمل را موظف به اعمال مراقبت‌های لازم می‌نماید: «۱. متصدی حمل، 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، تجهیزات و تدارکات را به طور شایسته تهیه کند و فراهم آورد. ج: انبارها، یخچال‌ها، سردخانه‌ها و دیگر قسمت‌های کشتی را که کالا در آنها حمل می‌شود، مرتب کند و برای دریافت، حمل و نگهداری کالا آماده نماید.» برخی گفته‌اند این امری است که مبنای مسولیت را به سمت «فرض تقصیر» سوق می‌دهد و برای اثبات مدعی خود صدر ماده ۴ مقررات لاهه را نیز تقویت کننده آن دانسته‌اند: «۱. کشتی و متصدی حمل، هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریافت 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 و همچنین مواظبت و حمل، طبق پاراگراف اول ماده سه، سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی حمل یا اشخاص دیگری که

به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند، ملزمند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت نمایند.» و با این استدلال مبنای مسئولیت در این مقررات را فرض تقصیر دانسته‌اند (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۴۳۰). در مقابل، نظر مخالفی ابراز شده که اعتقاد دارد معافیت‌های هفده گانه ذکر شده در ماده ۴ کنوانسیون لاهه با فرض تقصیر، چندان سازگار نیست و آن را به فرض مسئولیت نزدیک می‌کند. از آنجایی که مقررات لاهه تطبیق بیشتری با نظام حقوقی آنگلو ساکسون دارد و حقوقدانان کشورهای انگلیسی - آمریکایی بهتر از حقوقدانان حقوق نوشته، قادر به درک آن می‌باشند و با توجه به اینکه رویه قضایی این کشورها برای معافیت متصدی حمل از مسئولیت علاوه بر اثبات یکی از موارد هفده گانه، وی را مکلف به اثبات قابلیت دریانوردی کشتی نیز می‌دانند، می‌توان گفت که بر اساس این مقررات، به وسیله سیستم تقصیر مفروض، سیستم فرض مسئولیت را تشدید نموده‌اند (هاشمی زاده، ۱۳۷۸، ۱۶۵).

بنابراین بار اثبات بر عهده شخصی است که به این استثناء استناد می‌نماید و باید ثابت کند که غفلت و دخالت متصدی حمل یا اعمال متصدی حمل، تأثیری در فقدان یا خسارت وارده نداشته است. با توجه به این بند، باید گفت که مقررات کنوانسیون بروکسل، به فرض تقصیر یا همان سیستم دوم نظر دارد، زیرا بر اساس این بند، متصدی حمل اگر ثابت کند که تقصیر او یا کارکنانش تأثیری در خسارت وارده نداشته است، از مسئولیت معاف می‌شود. این، همان چیزی است که در سیستم مبتنی بر فرض تقصیر، مطرح است. البته ردیبر در انتقاد از این بند چنین اظهار نظر می‌کند: «بند «q» حیوان عجیب الخلقه حقوق است که روحیه لاتین ما را مختل و مضطرب می‌سازد.» (امید، ۱۳۵۳، ۳۴۸).

با وجود انتقادی که در خصوص این بند مطرح است اما واقعیت اینست که مبنای مسئولیت در مقررات لاهه و حقوق دریایی ایران، همان فرض تقصیر است.

۳-۳ مبنای مسئولیت در مقررات هامبورگ

پاراگراف اول ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ، مقرر می‌دارد: «متصدی حمل، مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا همچنین تأخیر در تحویل آن است، چنانچه واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر طی مدتی که حسب ماده چهار، کالا تحت حفاظت متصدی حمل بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگان کلبه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند» (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۳). ظاهر ماده این برداشت را القاء می‌کند که «فرض تقصیر» مورد نظر آن است و بر این اساس بسیاری همچون پروفیسور رودیر مسئولیت متصدی را در مقررات هامبورگ، مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند؛ زیرا ظاهراً متصدی حمل ملزم نیست تا برای معافیت خود، عدم انتساب خسارت به خود را که مستلزم اثبات علت وقوع خسارت است اثبات نماید، بلکه همین قدر کافی است که اعمال مراقبت‌های لازم را اثبات کند.

با این همه برخی حقوقدانان استدلال‌های متعددی آورده‌اند که مسئولیت متصدیان حمل در این مقررات، مبتنی بر فرض تقصیر نیست:

۱- برخی، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مطابق قواعد هامبورگ نزدیک به مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مطابق بند ۱ ماده ۱۸ قواعد ورشو و ماده ۲۰ آن دانسته و فرض مسئولیت را برای متصدی حمل و نقل دریایی قائلند (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۱، ۸۸).

۲- از لحاظ نظری، بر طبق کنوانسیون هامبورگ تعهد متصدی حمل ناظر به احتیاط و کوشش در راه احتراز از ورود خسارت است؛ یا به عبارت دیگر همان، فرض تقصیر می‌باشد (هاشمی زاده، ۱۳۷۸، ۱۶۸) اما رویه قضایی خلاف این مسیر را پیموده است به گونه‌ای که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت، فقط می‌بایست وقوع یک علت خارجی را ثابت کند. چنین تفسیری پس از دعوی گاتی (Gati) در سال ۱۹۶۱م، در فرانسه رایج شد (تورنئو، ۱۹۸۲).

۳- به طور کلی در یک سیستم ساده فرض تقصیر، نمی‌توان مواردی را به عنوان موارد معافیت معرفی کرد؛ در مقررات بروکسل در هفده مورد این معافیت‌ها آمده و قرینه‌ای دال بر این بود که مبنای مسئولیت اماره مسئولیت است. با توجه به اینکه در مقررات هامبورگ، دو مورد از موارد هفده‌گانه معافیت مندرج در مقررات لاهه؛ یعنی آتش سوزی و تلاش و مجاهدت برای نجات جان یا اموال در دریا، به چشم می‌خورد، نمی‌توان گفت مبنای مسئولیت در این مقررات، فرض تقصیر است (تقی زاده، ۱۳۸۹، ۱۱۲).

۴- با توجه به اینکه در تهیه و تصویب مقررات این کنوانسیون کشورهای زیادی با سیستم‌های مختلف حقوقی حضور داشته‌اند، توافق بر سر مبنای مسئولیت بدون اینکه ایرادی متوجه آن باشد و کاملاً منطبق با همه سیستم‌های حقوقی باشد، غیرممکن می‌نمود. برای مثال، در نظام‌های حقوقی آنگلو - آمریکن قاعده‌ای وجود دارد. بدین معنا که: «وضعیت حقوقی خود گویاست» (طالقانی، ۱۳۷۳، ۱۴۳) و بر اساس تفسیری که حقوقدانان این نظام‌های حقوقی بر اساس اصل فوق‌الذکر از ماده ۵ مقررات هامبورگ ارائه می‌دهند، متصدی حمل می‌بایست با اثبات علت وقوع حادثه، غیر قابل انتساب بودن آن را به خود اثبات کند (هاشمی زاده، ۱۳۷۸، ۱۶۸) این، همان فرض مسئولیت است.

در مقابل این گروه، هیئت فرانسوی پیشنهاد کرد که ماده به گونه‌ای تدوین شود که به موجب آن، متصدی حمل نسبت به همه خسارات که از لحظه دریافت کالا تا لحظه تحویل به کالا وارد می‌شود، مسئول شناخته شود؛ ولی در مقابل تمام خسارات ناشی از علل غیرقابل پیش بینی و غیرقابل اجتناب، مسئولیتی نداشته باشد؛ (تقی زاده، ۱۳۸۹، ۱۱۳) یعنی، دقیقاً همان تئوری مسئولیت مفروض. جالب اینجاست که بنا بر نظر عده‌ای از تدوین کنندگان، پیشنهاد فرانسه نسبت به پیشنهاد کشورهای در حال توسعه، این امتیاز را برای متصدی حمل شناخته است که نسبت به علل غیرقابل پیش‌بینی هم معاف شود (محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۱، ۸۸).

۳-۴ مبنای مسئولیت در مقررات روتردام

هسته اصلی مقررات روتردام که پذیرش جهانی نسبی آن را به دنبال داشته است، بر مسئولیت متصدیان حمل استوار است. عناصر اصلی رژیم مسئولیت آن، شامل مبنای مسئولیت و بار اثبات مسئولیت هستند. ماده ۱۷ این کنوانسیون که «مبنای مسئولیت» عنوان یافته است مسئولیت متصدی در قبال فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالاها را بیان می‌دارد. در ماده ۱۷ مبنای مسئولیت با تعیین تفصیلی و دقیق نحوه تخصیص بار اثبات به هر یک از طرفین تبلور یافته است. طرفین شامل مدعی از یک سو و متصدی در سوی دیگر می‌باشند. در مقررات روتردام همچون مقررات لاهه، لاهه- ویزی و هامبورگ مبنای مسئولیت همچنان بر تقصیر قرار داده شده است (برلینگری، ۲۰۰۹)؛ اما تقصیر یا به عبارت دقیق‌تر ساختار تقصیر مورد نظر در مقررات روتردام نه تنها با مقررات لاهه- ویزی بلکه با تقصیر مقرر در کنوانسیون هامبورگ نیز متفاوت می‌باشد. به نظر می‌رسد مقررات روتردام با ترکیب عناصر معقول کنوانسیون‌های قبلی و پرهیز از کاستی‌های آنها با تصویب مقررات جزئیاتی و دقیق در مورد اختصاص بار اثبات به هر یک از طرفین، یک ساختار جدید در مورد مبنای مسئولیت متصدیان بنا نهاده است (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۳).

۴- نتیجه‌گیری

از آنجایی که این مقاله در صدد بوده تا مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی کالا را، از حیث مبنای، شرایط در کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، لاهه - ویزی، هامبورگ و روتردام مورد بررسی قرار داده و نیم‌نگاهی هم به قانون دریایی ایران داشته باشد، یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که:

۱- در نظرات حقوقدانان اسلامی، همه چهار سیستم مسئولیتی را که در ابتدای بحث به آن اشاره شد، مشاهده می‌کنیم. در صورتی که باربر (متصدی حمل) را آنگونه که بعضی از فقها عقیده دارند، دارای ید امانی بدانیم، وی مسؤل نخواهد بود، مگر

اینکه صاحب مال تعدی و تفریط او را ثابت کند که همان "سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده" خواهد بود؛ اما در صورتی که بقول صاحب عناوین، قائل به ید ضمانی باربر شویم، وی در هر صورت ضامن خواهد بود، همچون مقبوض به السوم که این همان "سیستم مسؤلیت محض یا مطلق" می باشد بر مبنای مختار صاحب شرائع، اگر باربر مدعی تلف کالا شود می بایست تلف کالا را بدون تعدی و تفریط ثابت کند. در این صورت "سیستم فرض تقصیر" را مشاهده می کنیم. حال آنکه بر اساس مختار سید مرتضی که باربر را ضامن می داند مگر اینکه ثابت کند تلف مال ناشی از حادثه ای بوده که دفع آن ممکن نبوده است و به "سیستم فرض مسؤلیت" نزدیک شده ایم.

۲- در مقررات هامبورگ نیز مسئله مورد اختلاف قرار گرفته است اما با توجه به قاعده کلی مقرر در ماده ۴ این کنوانسیون باید گفت مبنای مسؤلیت در این مقررات نیز مبتنی بر فرض مسؤلیت است؛ بنابراین هم در مقررات لاهه و هم مقررات هامبورگ، (البته بجز در مورد حمل حیوانات زنده)، هر دو براساس "سیستم مسؤلیت مفروض" عمل می نمایند و این نشان می دهد که در این مقررات، تعهد ایمنی متصدی حمل، بعنوان تعهد به نتیجه شناخته شده است. بر این اساس به محض اثبات خسارت یا ارائه دلیل ظاهری مبنی بر وقوع خسارت، نقض عهد محقق می شود و متصدی زمانی از مسؤلیت رهایی می یابد که با اثبات علت وقوع خسارت، غیر قابل انتساب بودن آن را به خود ثابت کند.

۳- بنابراین، زمینه کلی مسؤلیت در تمامی مقررات بین المللی و در قانون دریایی ایران در خصوص حمل و نقل دریایی کالا مبتنی بر تقصیر است اما اختلافاتی در نحوه اختصاص بار اثبات تقصیر بر عهده هر یک از طرفین دعوی وجود دارد. بر این اساس، مبنای مسؤلیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون لاهه و به تبع آن، قانون دریایی ایران بین اینکه مبتنی بر فرض تقصیر است یا فرض مسؤلیت محل اختلاف است. مبنای مسؤلیت متصدی در مقررات لاهه بر فرض مسؤلیت قرار گرفته است. لذا متصدی علاوه بر جهت اثبات بی تقصیری، به ناچار باید علت وقوع حادثه زینبار را نیز اثبات نماید تا نشان دهد علت زیان، مشمول یکی از معافیت های هفده گانه مقرر در این کنوانسیون می شود. از این رو، وی مسئول حوادثی با علل ناشناخته نیز خواهد بود زیرا قادر نبوده اثبات نماید که علت زیان مشمول یکی از خطرات و شرایط استثناء شده است.

منابع و مأخذ

۱. امامی، سیدحسن، حقوق مدنی، تهران، ابوریحان، ۱۳۵۲.
۲. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد اول، تهران: مدرسه عالی بیمه ایران. ۱۳۵۳.
۳. امیری قائم مقامی، عبدالمجید. حقوق تعهدات. تهران، دانشگاه تهران. ۱۳۴۷.
۴. تقی زاده، ابراهیم. حقوق حمل و نقل دریایی. تهران: مجد. ۱۳۸۹.
۵. حرعاملی، محمد بن الحسن، وسایل الشیعه الی تحصیل مسائل الشریعه. ج ۱۳. بیروت: داراحیاء التراث العربی. ۱۴۰۳.
۶. حسینی العاملی، محمد جواد. مفتاح الکرامه فی شرح قواعد العلامه. ج ۷. بیروت: موسسه آل البیت لاحیاء التراث. بی تا.
۷. حسینی نژاد، حسینقلی. مسؤلیت مدنی. تهران. جهاد دانشگاهی شهید بهشتی. ۱۳۷۰.
۸. شهیدی، مهدی، «برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل»، نشریه دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، ۱۳۸۴.
۹. صمدی اهری، محمدهاشم، مسؤلیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی. چ ۱. نشر روزنامه رسمی. ۱۳۷۳.
۱۰. طالقانی، محمد علی. فرهنگ اصطلاحات حقوق لاتین، فارسی، تهران: انتشارات یلدا. ۱۳۷۳.
۱۱. عبدالناصر، جمال، موسوعه، ج ۱. قاهره ۱۹۹۰.
۱۲. علم الهدی، سید مرتضی. الانتصار. قم: منشورات الشریف الرضی. بی تا.
۱۳. فرمانفرمائی، ابوالبشیر. حقوق دریایی، چ ۱، چاپخانه فرمی. ۱۳۴۹.

۱۴. قانون الطيران التجاري، الاسكندريه. دار الجامعات الجديده للنشر. ۱۹۹۴.
۱۵. قمی، ابوالقاسم، جامع الشتات. ج ۳. تهران: موسسه كيهان. ۱۳۷۱.
۱۶. کاتوزیان، ناصر. حقوق مدنی؛ عقود معین، ج اول، تهران، شرکت انتشار. ۱۳۷۴.
۱۷. کاتوزیان، ناصر. ضمان قهری، مسؤلیت مدنی، تهران، دهخدا، ۱۳۶۲.
۱۸. کاتوزیان، ناصر. قواعد عمومی قراردادها، ج چهارم، شرکت سهامی انتشار. ۱۳۷۴.
۱۹. کاتوزیان، ناصر. معاملات معوض. عقود تملیکی. تهران. بهشهر. ۱۳۶۹.
۲۰. محمد زاده وادقانی، علیرضا، ترجمه کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)، نشریه الکترونیکی مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۲ - تیر ۱۳۷۳.
۲۱. محمد زاده وادقانی، علیرضا. «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.
۲۲. محمدی، ابوالحسن. قواعد فقه، تهران، نشر یلدا. ۱۳۸۳.
۲۳. نجفی، محمد حسن، جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام، ج ۲۷، بیروت: دار احیاء التراث العربی. ۱۹۸۱.
۲۴. نقیب، عاطف. النظریه العامه للمسؤلیته الناشئه عن الفعل الشخصی. بیروت: عویدات الجزایر. ۱۹۸۴.
۲۵. هاشمی زاده، علیرضا. «مبنای مسؤلیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، هامبورگ و حقوق اسلامی»، مجله پژوهشی دین و ارتباطات دانشگاه امام صادق (ع)، شماره ۹، بهار ۱۳۷۸.
۲۶. یزدانیان، علیرضا، قواعد عمومی مسؤلیت مدنی، جلد چهارم، تهران، نشر میزان. ۱۳۹۵.
27. Berlingieri, francesco; A comparative analysis of the hague-visby rules, the hamburg rules and the rotterdam rules, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, available from [http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Official Records](http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Official%20Records).
28. Tourneau-philippe 1982. La responsabilite civil, 3eme.ed. Dalloz.
29. Ripert-Georges, 1952, Droit maritime, Tome Second. 4eme ededition Rousseau etcie, paris.
30. Starck-Boris. 1972, Droit civil, obligations, Librairies Technique.
31. Vialard (Antoine) Navarre-Laroche (Cecile) "TRANSPORT MARITIME. Responsabilite du transporteur de marchandises. Principes generaux". JurisClasseur Responsabilite civile et Assurances. Fasc. 465-10. 2002.

Explaining the Basis for the Maritime Transport Operator's Liability for Goods in Islamic Jurisprudence, Iranian Substantive law and Tripartite Conventions

Seyyed Hassan Hosseini Moghadam¹, Narjes Ghaderi², Hossein Ali Mirzajani³

¹Associate Professor, Department of Law, Northern Non-Profit University, Mazandaran, Iran

^{2,3}Ph.D. student of private law, Ayatollah Amoli University, Mazandaran, Iran

Abstract

The most important issue of maritime law is maritime transport, by which a huge part of the merchandise is shipped, and the most important issue in maritime transport is the civil liability of the transport operator. The basis for the liability of the maritime transport operator has always been a controversial issue based on different international rules and regulations. The rules and regulations of the maritime transport of goods in international law are drawn up by three major conventions: Rotterdam Convention, The Hague-Visby Convention of 1924 and the Hamburg Convention, which have established the international maritime transport of goods on different structures. Two questions are raised in this regard: first, what is the basis of the maritime transport operator's liability in Islamic Jurisprudence and the rules of the Iranian Maritime law and the Tripartite Conventions? Second, is the maritime transport operator's liability is fault-based? In response to these two questions, it should be argued that, although the basis for the liability of the maritime transport operator is based on fault, it is different in each one of these laws. Concerning the basis of the transport operator's liability in Islamic Jurisprudence and consequently in the civil law of Iran, the transportation of objects is considered within the framework of lease agreements of individuals, and the rules of obligatio ex delicto, which are based on the Destruction Rule and Causation Rule, are dominant as the general compensatory rules. In the civil law, the legislator, following the famous Imamite jurists, has identified the proven fault-based system, but the Iranian Commercial Law of 1932, in accordance with Article 386, has recognized a different system. There are disagreements in this regard between the Hague Regulations and the Iranian Maritime Law. Although the majority have accepted the assumption of fault, the basis of liability under the Hamburg regulations is based on the assumption of liability.

Keywords: transport operator, liability basis, maritime transport, Tripartite conventions, fault
