

مطابق باماده ۵۴ قانون دریایی، سه نوع تعهد برای متصدی حمل و نقل وجود دارد که عبارت است از:

۱. اعمال مراقبتهای لازم در موارد زیر، قبل از آن که سفر دریایی آغاز گردد

برخی از این موارد:

- آماده سازی کشتی
- محاسبه صحیح در تهیه سوخت کافی
- آماده سازی انبارها، سردخانه ها و دیگر قسمتها

۲. دقت لازم در تهیه نقشه بارگیری، و چیدن کالا، حمل و تخلیه محموله

۳. صدور بارنامه دریایی با ذکر متمم مشخصات کامل بار

در صورت عدم رعایت هریک از موارد فوق فرد پاسخگو خواهد بود اما برخلاف قانون تجارت این مسئولیت مطلق نیست در این رابطه بند ۱ ماده ۵۵ قانون دریایی چنین گفته است: کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر آنکه از طرف آنها کوتاهی صورت گرفته باشد.

اگر صاحب کالا یا هر ذینفع دیگری ادعایی در خصوص فقدان یا خسارت وارد شده به بار داشته باشد و این موضوع را ناشی از عدم قابلیت دریانوردی بداند، متصدی حمل یا اشخاص ذی ربط دیگر باید با اثبات انجام مراقبتهای لازم خود را از این اتهام برهاند. در غیر این صورت است که متصدی حمل و نقل دریایی مسئول شناخته خواهد شد.

به طور کلی میتوان گفت اگر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با مسئولیت امین که در قانون مدنی در مبحث متصدیان حمل آمده است قرابت و نزدیکی محسوسی داشته باشد. میتوان گفت که مواضع قانون دریایی با مواضع قانون مدنی هم سو و هم جهت به نظر میرسد.

بند دوم: علل رد مسئولیت متصدی باربری

وقتی باری به متصدی حمل و نقل سپرده میشود انتظار میرود که بار سالم و در زمان معین به مقصد برسد. اما در برخی از موارد برخی از رخدادهای دریایی مانع از تحقق این اعمال میشوند لذا یکی از علل ایجاد این اعمال کوتاهی و قصور متصدی حمل یا فرمانده کشتی است. که این موضوع به نوبه خود باعث رد کردن مسئولیت از یک فرمانده یا متصدی حمل و نقل است.

ص ۱۳۴

قسم اول: علل قانونی رد مسئولیت متصدی حمل و نقل

قانون گذار دریایی ایران با اختصاص ماده ۵۵ این قانون به این موضوع پرداخته که علل رد مسئولیت سه موضوع کشتی، کالا و خطرات دریایی تعیین و اعلام شده است.

الف) مسئولیت نداشتن متصدی باربری در رابطه با خسارت ناشی از کشتی و یا کارکنان آن. همانطور که در مباحث قبلی گفته شد متصدی وظیفه دارد تا کشتی را برای حمل آماده کند حال اگر به دلیل قابلیت نداشتن دریانوردی کشتی، بار گم یا خسارت ببیند مسئولیت به عهده متصدی حمل است مگر اینکه سعی کند ثابت کند که سعی و اهتمام کافی را در این مورد انجام داده. این اتفاقات ممکن است حین سفر رخ دهد در این صورت متصدی حمل هیچ گونه مسئولیتی ندارد بنابراین این سؤال مطرح میشود که تکلیف مالک کشتی چه خواهد شد؟ همان گونه که گفته شد کشتی همانند یک شخص حقیقی به اعتبار خصوصیاتیکه قانون برای آن قائل شده است دارای شخصیت حقوقی و هویت مستقل است.

به همین دلیل است که قانون گذار در بند ۱ ماده ۵۵ در مرحله نخست از کشتی نام برده و سپس به متصدی حمل و نقل اشاره میکند با همین استدلال که متصدی حمل و نقل از مسئولیت رها میشود، کشتی نیز از مسئولیت تبرئه میگردد بنابراین معافیت یا مصونیت مندرج در ماده قانونی مرقوم را باید علاوه بر متصدی حمل و نقل کشتی به مالک کشتی نیز تصریح داد.

از سوی دیگر در بند ۲ ماده ۵۵ به این موضوع اشاره شده است که کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از غفلت فرمانده و کارکنان هنگام دریانوردی و ادره امور کشتی نخواهد بود.

هر کس بر دیگری خسارتی وارد کند باید انرا جبران کند.

عبارت است از عبارت سه گانه یعنی (غفلت)، (قصور) و یا (عمل) فرمانده و کارکنان را در امر (دریانوردی) و (اداره امور کشتی) منظور نمود. اما نباید از نظر دور داشت که این دو فعل خود بسیاری از فعالیت های انجام پذیر در کشتی را در بر میگیرد و میتوان گفت که فرمانده با غفلت، قصور یا عمل خود در دیانوردی تقریباً تمامی مسئولیت های محتمل در امر کشتیرانی را متوجه خود میسازد.

ب) مسئولیت نداشتن متصدی حمل در رابطه با خسارت ناشی از اقدام فرستنده یا نوع و جنس کالا:

انچه از بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مستفاد میشود فرستنده بار باید محموله تجاری را به علائم و نشانه های صحیح منقوش نماید و تعداد بسته ها و مقدار و وزن آن را به نحوی کامل و به دور از هر گونه ابهام و اشکال به متصدی حمل تحویل دهد.

نکاتی مانند :

- علائم و شماره های کالا
- تعداد بسته ها و شرح آن

- وزن واقعی
- حجم واقعی
- تناژ تقریبی

• کالاهای غیر معیوب و سالم نیز باید گفته شود.

انچه مربوط به خسارت ناشی از نوع جنس کالا است - در برخی موارد ممکن است خسارت وارده به کالا، ناشی از ماهیت و ذات خود کالا است از همین رو قانون گذار قانون دریایی در جزء بند ۲ ماده ۵۵ مقرر میکند که کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی و ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی میگردد مسئولیتی را متوجه متصدی حمل دریایی نمی سازد.

قانون گذار در ادامه بیان علل از عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد نام برده است در این باره میتوان گفت احتمال اینکه عیوبی در محموله کشتی وجود داشته باشد و از حجم فرستنده مخفی بماند زیاد است. بنابراین ذکر عیوب مخفی در بند مذکور برای بار قابل استناد است و هم برای خود کشتی

عیوب مخفی در کشتی میتواند شامل قسمتهای داخلی و خارجی کشتی از قبیل موارد:

- (۱) انبارهای آب شور کشتی
- (۲) صفحات فولادی بدنه
- (۳) ساختمان انتهایی
- (۴) سکان
- (۵) پروانه
- (۶) خط بارگیری

کشتی ها تحت شرایط عادی مطابق ضوابط انجمن های طبقه بندی کشتی ها ملزم اند که هر دو سال یکبار به تناوب برای تعمیر و تمیز کردن قسمتهای تحتانی در حوضچه های خشک قرار گیرند و مراحل را بگذرانند

و معمولاً لیست تعمیر و تمیز کردن توسط فرد متخصص به نام ناظر تعمیرات تهیه میشود منظور از نکات فنی این است که معمولاً مالک کشتی به منظور حفظ و حراست از سرمایه خود و جلوگیری از طرح دعاوی اشخاص ثالث اقدام به کشف این معایب و برطرف کردن آنها میکنند.

(ج) مسئولیت نداشتن متصدی حمل و نقل دریایی در رابطه با خسارت ناشی از علل خارجی که ماهیت قوه قهریه دارند. بحث حمل و نقل دریایی و مسئولیتهای متصدی باربری، ضرورت اثبات رابطه متصدی حمل و زیان وارده عاملی اجتناب ناپذیر به حساب می آید.

بنابراین هر حادثه ای که باعث قطع رابطه سببیت بین اعمال و رفتارهای طرفین قرارداد عوامل و نمایندگان مجاز آنها و ضرر و زیان وارده به متضرر شود علت خارجی خوانده میشود.

ماهیت قوه قهریه:

قوه قهریه ترجمه عبارت فرانسوی فورس ماژور است و به معنی عام عبارت است از هر حادثه خارجی که غیر قابل پیش بینی و اجتناب ناپذیر باشد. و مانع اجرای تعهد شود و در معنی خاص به حادثه ای اطلاق میشود که بی نام، یعنی غیر قابل انتساب به شخص معین و صرفاً ناشی از قوای طبیعی بوده و قابل پیش بینی و قابل اجتناب نباشد.

عناصر چهارگانه به شرح زیر است:

۱. حادثه غیر قابل دفع و غیر قابل اجتناب باشد
۲. حادثه غیر قابل پیش بینی باشد.
۳. حادثه خارجی باشد.
۴. حادثه اجرای قرارداد را غیر ممکن سازد.

حوادثی که در قانون دریایی از آنها نام برده شده است:

۱. خطرات و حوادث خطرناک یا سوانح دریا و ابهای قابل کشتیرانی:

خطر جزء لاینفک عملیات کشتیرانی است بنابراین منظور از حوادث خطرناک هر نوع خطر با درجه شدت معمولی طی سفر نیست بلکه مقصود وقوع سوانح و حوادثی است که به لحاظ درجه خطر آفرینی به مرتب شدیدتر از خطرهایی است که طی سفر و عملیات کشتیرانی به طور معمول رخ میدهد.

۲- بلیات طبیعی

منظور حوادثی است نظیر طوفانهای بسیار شدید، سیل و حتی مرگ ناگهانی انسان که بشر در وقوع و ایجاد آن نقش ندارد بلیات طبیعی را میتوان از نظر مصادیق منطبق بر فورس ماژور به معنای خاص قلمداد کرد.

در دعاوی دریایی استناد به وقوع یکی از مصادیق کار ساده ای نیست در مرحله نخست باید اثبات شود که خسارت ناشی از بلای طبیعی بوده و در مرحله دوم باید ثابت شود که امکان جلوگیری وجود نداشته.

۴- آتش سوزی ای که به سبب فعل یا خطای متصدی باربری نباشد:

به صرف اینکه یک کشتی دچار حریق شود و سبب آن فعل یا متصدی باربری دریایی نباشد نمیتوان این حادثه را مشمول حالت فورس ماژور دانست.

برخی از محققان حریق را به علت اتصال در سیستم الکتریکی کشتی به وجود می آید از مصادیق بلایای طبیعی میدانند.

اگر یک کشتی دچار حریق شود و متصدی انرا معلول فعل خود نداند برای روشن شدن قضیه موضوع اختلاف به دادگاه ارجاع داده میشود و متصدی برای دفاع از خود به چند نکته اشاره میکند که این نکات به شرح زیر است:

- علت خسارت ناشی از خطای او نبوده و کمترین ارتباطی میان ضرر و زیان وارده و فعالیتهای مشارالیه وجود نداشته است.
- در هنگام وقوع حریق کشتی از تمامی وسایل و تجهیزات لازم و در عین حال سالم و آماده برای اطفای حریق برخوردار بود.
- به مجرد وقوع حریق، پرسنل مامور مقابله با این نوع حوادث، اقدامات را به نحو مقتضی انجام داده اند ولی از عهده دفع ان برنیامده اند.

۴- جنگ و نتایج ان:

منظور جنگ بین الملل است. جنگ به واقعه ای بین المللی اطلاق میشود که حالت بین الدول داشته باشد یعنی نبردی مسلحانه باشد که بین دولتها به وقوع می پیوندد اگر جنگ و نبرد مسلحانه به طور طبیعی به خط سیر کشتس سرایت نکرده باشد ولی متصدی خودسرانه کشتی را به منطقه جنگی هدایت کند و در نتیجه به کشتی خسارتهایی وارد شود در این حالت جمع تقصیر متصدی با فورس ماژور ناممکن بوده است. هرگاه تقصیر متعهد سبب بروز حادثه ای غیر مترقبه و غیر قابل دفع شود، متعهد مسئول است و نمیتواند به قوه قاهره استناد جویداز مسئولیت برائت حاصل کند.

۵- عملیات دشمنان جاسوس:

در بیشتر کشورها اختلافات سیاسی به عنوان یک واقعیت اجتناب ناپذیر پذیرفته شده است. گاهی درگیریهای ناشی از این اختلافات به قلمرو ابی و دریایی و سواحل ان کشور سرایت میکند و ناامنی دریایی را در منطقه ایجاد میکند اگر متصدی باربری دریایی به عمد یا از روی غفلت در ایجاد این وضعیت (ایجاد درگیری) شریک و سهیم باشد توسل به مسئولیت نداشتن از ناحیه متصدی باربری یا کشتی بی معنی است و محمل قانونی نخواهد داشت.

ص ۱۴۹

۶- توقیف یا توقف کشتی براساس اقدامات قهری، تصمیم قوای حکومتی یا مردم: خسارت ناشی از بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب عمد یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی مسئولیتی را بر متصدی باربری دریایی به همراه نخواهد داشت.

انچه موجب بازداشت کشتی یا متوقف شدن انم میشود اقداماتی است با ماهیت قهری که کاملا از حالات عادی و شرایط طبیعی خارج است.

در اینجا لازم است چند عمل در کشتیرانی از هم تفکیک شود این اعمال عبارتند از:

۱) متوقف کردن کشتی برای بازرسی و تفتیش: این عمل نیازی به حکم قضایی ندارد و به دست ماموران ذی صلاح امکان اجرا پیدا میکند.

۲) بازرسی: این عمل به منظور تفتیش پرچم، مانفیسست و سایر اسناد کشتی و انطباق آنها با واقعیت موجود در کشتی است.

۳) توقیف کشتی: مناط اعتبار رای صادره از دادگاه ذی صلاح است.

۴) توقیف و تصاحب بار کشتی

۷- محدودیت های قرنطینه:

گاهی ممکن است در برخی از بنادر ورود کشتی های الوده به امراض مسری، سرنشینان و مال التجاره ناقل میکروب بیماری یا خود بیماری وجود داشته باشد به همین دلیل ممکن است تصمیم به انجام محدودیتهای قرنطینه گرفته شود. به طور طبیعی ممکن است در این شرایط کالای کشتی خسارت ببند یا بار با تاخیر وارد بندر شود بنابراین در این حالت نیز باید ثابت شود که این حوادث ناشی از فعل یا تقصیر متصدی حمل نبوده، بلکه به صورت یک عامل خارجی غیر منتظره عمومی رخ داده شود.

۸- اعتصاب یا بسته شدن کارگاه ها به علل غیر قانونی

اگر اعتصاب در بنادر و در میان کارکنان مامور تخلیه کالا یا بار به عمل آید، محدودیتهای فراوانی را به وجود خواهد آورد و در نتیجه بار کشتی با تاخیر یا حتی خسارت تخلیه خواهد شد. به لحاظ حقوقی برای آنکه این اعتصاب از مصادیق فورس ماژور شناخته شود سه شرط زیر ضروری است:

- اعتصاب به طور محسوس عمومیت داشته باشد.
- پیش بینی نشده و ناگهانی باشد.
- ناشی از تقصیر یا عمل کارفرمای کارگاه یا موسسه تخلیه بار نباشد.

۹- شورش یا اغتشاش:

بی تردید آثار ناشی از همگسیختگی قادر است به طور همه جانبه امور کشور را فلج کند. کشتیرانی، مدیریت بنادر، گمرک و تمامی دستگاههای مرتبط با حمل و نقل دریایی متاثر از این واقعه خواهند بود.

در این اوضاع و احوال اگر یک کشتی در بندر پهلو بگیرد و به دلیل عملیات شورشیان قادر به تخلیه بار خود نباشد و در نتیجه خساراتی وارد شود متصدی مسئول نخواهد بود.