

مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر

* علیرضا عسگری * سیدهادی حسینی

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۰۱/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۰۲/۲۵

چکیده

رشد سریع اقتصادی ایران در اواسط قرن گذشته از یک سو و کثرت مبادلات تجارتي دریایی بین ایران و سایر کشورها از سوی دیگر سبب شد که قانون گذار ایرانی مقرراتی را در خصوص حمل و نقل دریایی به تصویب برساند. از این رو قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید. با این که امروزه بر اثر پیشرفت‌های سریع صنعتی اکثر حمل و نقل‌های داخلی و بین‌المللی از طریق هوا و زمین صورت می‌گیرد. با وجود این هنوز جا به جایی مسافر از طریق دریا به ویژه در مسافرت‌های کوتاه یا سفرهای تفریحی دریایی از سهم قابل توجهی در حمل و نقل‌های داخلی و بین‌المللی برخوردار است. از آن جا که در این قراردادها یک طرف قوی تر و طرف دیگر ضعیف‌تر 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 داشته و پاسخ گوی نیازهاست؟

واژگان کلیدی: دریا؛ دریایی؛ مسافر؛ مسئولیت؛ متصدی حمل و نقل

مقدمه

فصل هشتم قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ در مواد ۱۱۱ الی ۱۳۵ به موضوع «حمل مسافر» پرداخته و در این راستا فصل مذکور به دو قسمت حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل و حقوق مسافریین تقسیم گردیده است. مطالعه ی 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 یک نواخت کردن برخی قواعد مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مورخ ۲۹ آوریل می‌باشد.^۱ قسمت دوم فصل مذکور یعنی مواد ۱۲۳ الی ۱۳۵ ترجمه برخی از موادی است که اصول آن‌ها را می‌توان در قانون تجارت بلژیک مصوب ۱۸۹۷ ملاحظه نمود. ضمن این که 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 تدوین کنندگان قانون دریایی ایران به چه علت از ترجمه مواد ۱۲۷ و ۱۲۸ قانون فوق‌الذکر صرف‌نظر نموده‌اند.^۲ قبل از تصویب قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳، در خصوص

* دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

** استادیار دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

^۱. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea , April ۱۹۶۱.

^۲. امید، هوشنگ ۱۳۵۲، حقوق دریایی، تهران، جلد دوم، مدرسه عالی بیمه تهران، نشریه‌ی شماره‌ی سوم، ص ۴.

تجارت دریایی اصول مدون و جامعی وجود نداشته است. قانون تجارت ایران مصوب ۱۳ اردیبهشت ۱۳۱۱ در بند ۲ ماده ۲ ضمن احصای اعمال تجاری، تصدی به حمل از راه خشکی یا آب و هوا را به هر نحوی که باشد جزء معاملات تجاری قلمداد نموده است. بند ۱۰ ماده مزبور نیز کشتی سازی و خرید و فروش کشتی و کشتی رانی داخلی و یا خارجی و معاملات راجع به آنها را نیز جزء اعمال تجاری ذکر نموده بدون آن که به نحوه انجام این معاملات و کیفیت حقوقی کشتی اشاره‌ای نماید. با این کیفیت بررسی و پاسخ به سوالات ذیل ضروری است که اولاً مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر نسبت به سایر موارد مشابه قراردادی است یا مبتنی بر مبنای عام مسئولیت مدنی خواهد بود و ثانیاً احکام ناظر بر مسئولیت متصدی در قسمت حمل مسافر از جمله قواعد آمره محسوب می‌شود یا تخییری؟

مبحث نخست: احکام قرارداد حمل و نقل دریایی مسافر

در این مبحث در چهار گفتار مفهوم کشتی و قرار داد حمل مسافر، آمره بودن مقررات، شکل و مندرجات قرارداد حمل و ضمانت اجراهای نقض قرارداد حمل مسافر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

گفتار نخست: مفهوم کشتی و قرارداد حمل مسافر

بند نخست: کشتی

به موجب بند د ماده ۱۱۱ قانون دریایی «منظور از کشتی فقط کشتی‌های دریا پیماست.» تعریف ارائه شده از کشتی مبهم بوده و تردیدهایی را در موارد مشابه به وجود می‌آورد چه این که تعریف کشتی و نتیجتاً 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 و حکمی ندارد لذا در رویه قضایی خارجی در سال ۱۸۴۴ دیوان کشور فرانسه چنین اظهار کرد: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که با تجهیزات و اکیپ خاص خود سرویس معینی را انجام بدهد که جهت تحقق یک صنعت مشخص کافی باشد صرف نظر از اندازه و ظرفیت و اسمی که برای آن انتخاب شده است.» اگر چه تعریف فوق بعضی از ابهام‌های موجود را مرتفع نموده است اما این تعریف ناقص است و شامل واحدهای شناوری کوچک در رودخانه‌ها نیز می‌شود،^۳ چنین تعریفی که توسط دیوان کشور فرانسه صورت پذیرفت مورد اقتباس قوانین بعضی از کشورها قرار گرفته است و آن چه که توسط این قوانین مورد تاکید قرار گرفته، این است که کشتی برای انجام یک سفر خطرناک اختصاص داده شود. مثل مقررات دریایی بلژیک، لهستان، تونس. بعضی از کشورها یگان شناور را از کشتی تفکیک نموده‌اند مانند مقررات دریایی رومانی. در این قانون آمده است: «یگان شناور، واحدی است که افرادی را برای هدایت و تجهیز در دریا و 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.^۴ اصولاً باید بین یگان شناور و کشتی تفکیک قائل شد ولی در تعریف هر دو هم سان بوده و تعریف کشتی شامل قایق‌های پارویی کوچک و

^۳. امیر حسین فخاری، کشتی و سفر دریایی، مجله تحقیقات حقوقی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، شماره اول، ۱۳۶۴، ص، ۲۶.

^۴. Hassan S. Khalilieh, Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea, Brill Leiden. Boston, ۲۰۰۶, P. ۳۱.

کرجی نیز می‌شود. بعضی از کشورها قابلیت فنی کشتی و اختصاص آن به سفر دریایی را در قوانین خود لحاظ نموده‌اند مانند یونان^۵. هم او در تعریف کشتی می‌نویسد: «واحدهایی کشتی محسوب می‌شوند که به این عنوان در دفتری رسمی ثبت شده باشند»^۶. به نظر می‌رسد تعریفی که ارائه شده است خالی از اشکال نیست چه این که با این وصف شناورهای کوچک نیز با قید عنوان کشتی می‌توانند ثبت شوند در حالی که قابلیت کشتیرانی را ندارند. اما تعریفی که به نظر می‌توان از کشتی ارائه داد این است: «کشتی به واحدی اطلاق می‌شود که از قابلیت کشتی رانی لازم در سفرهای دریایی برخوردار بوده و هم چنین آمادگی فنی لازم جهت حمل مسافر و ثبت در دفتر مخصوص واحدی که دارای این ویژگی باشد را داراست.»

بند دوم: قرارداد حمل مسافر

قانون دریایی ایران تعریفی از «حمل مسافر» ارائه نداده است اما در بند ب ماده ۱۱۱، «قرارداد حمل» را چنین تعریف نموده است: «به استثنای 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^۷، در اختیار مستاجر 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 یا مستاجر کشتی از یک طرف و مسافر از طرف دیگر منعقد می‌گردد^۸.

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 مجاناً از طرف متصدی حمل سوار کشتی شده 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»^۹.

ثالثاً: با توجه به این که در خصوص شرایط صحت قرارداد حمل و هم چنین شکل تنظیم این گونه قراردادها در فصل هشتم قانون دریایی ایران حکمی وجود ندارد، باید گفت که شرایط عام مندرج در قانون مدنی نسبت به 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 دیگر که با وصف و مبنایی دیگر ایجاد می‌شود متفاوت است که نمونه آن را می‌توان در حمل و نقل جاده‌ای یا هوایی در نظر گرفت، چه این که مبنای و ماهیت این دسته از مسئولیت‌ها ناشی از مسئولیت مدنی غیر قراردادی خواهد بود.

^۵. امی حسین، فخاری، پیشین، ص ۸۷.

^۶. همان، ص ۸۷.

^۷. Charter - Party Contract

^۸. حبیب الله، حبیبی، ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، انتشارات دور اندیشان، تهران، چاپ اول، ۱۳۹۰، ص ۳۶.

^۹. Hasan S. Khalilieh, op. cit., P. ۳۷

گفتار دوم: آمره بودن مقررات حمل و نقل دریایی مسافر

سوالی که در این جا به نظر می‌رسد این است که احکام 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 صریحاً 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 آن چه در این فصل ذکر گردیده تعیین شود و یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آن که 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 هر گونه شرطی در قرارداد حمل به منظور از بین بردن و یا محدود کردن مسئولیت حمل مسافر و یا رهاکردن 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.^{۱۰}

یکی دیگر از نویسندگان حقوق دریایی معتقد است طبق بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران که کلاً 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 هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور 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 آن چه در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی گفته شده در قرارداد حمل درج شود، شرط مزبور باطل و بلااثر است، علت وضع این مقررات، حفظ حقوق فرستنده بار است. زیرا بسیاری از 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 قراردادها را با شرط یک طرفه به ضرر صاحبان کالا به آن‌ها تحمیل نمایند. این بطلان حتی به مرور زمان مربوط به اقامه دعوی علیه متصدی حمل نیز تسری دارد و نمی‌توان آن را به موجب قرارداد، از یک سالی که در قانون دریایی ایران مقرر شده محدودتر کرد. در مورد میزان خسارت نیز هم چنین است به این معنی که نمی‌توان شرطی در قرارداد درج کرد که بر اثر آن متصدی باربری ملزم به پرداخت خسارتی کمتر از آن چه در قانون مقرر شده است باشد.^{۱۱} بنابراین در خصوص شرط عدم مسئولیت گفته شده است

^{۱۰} امید، پیشین، ص ۲۷.

^{۱۱} محمد هاشم، صمدی اهری، ۱۳۷۳، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، تهران، چاپ اول، انتشارات روزنامه رسمی کشور، تابستان، صص ۵۰-۵۱.

قراردادی که بین شخص مسئول و زیان دیده احتمالی آینده بسته می شود و به موجب آن مسئول از پرداخت تمام خسارت معاف می شود، 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 باشد یا به صورت شرط ابتدایی، قرارداد تبعی نسبت به قرارداد حمل و نقل محسوب شده و بقای آن به قرارداد حمل و نقل وابسته است^{۱۲}.

در زمینه حمل مسافر نیز کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن^{۱۳} حکم صریحی دارد در این کنوانسیون هر گونه شرط معاف کننده یا محدود کننده مسئولیت متصدی حمل در قرارداد ممنوع شده است که خود دلالت بر آمره بودن قواعد مربوط به حمل مسافر می باشد. هم چنین طبق ماده ۹ موافقت نامه قرارداد بین المللی یک نواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مصوب ۱۳۴۴ انعقاد هر گونه شرط محدود کننده یا معاف کننده متصدی حمل در قبال مسافر ممنوع و شرط باطل است بدون این که 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 هیچ یک از احکامی که در کتاب سوم تحت عنوان «حمل مسافر» بیان شده است را نمی توان به ضرر مسافر تغییر داد و نیز 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 می باشند. علت وضع این مقررات صرفاً حفظ و حمایت حقوق مسافر در مقابل متصدی حمل است زیرا مسافر در وضعی قرار نگرفته 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 شخص اخیر الذکر از صدور بلیط برای مسافر خودداری و مانع از سوار شدن او به کشتی می شود^{۱۴}.

گفتار سوم: شکل و مندرجات قرارداد حمل

معمولاً شکل قرارداد حمل همان است که به شکل بلیط از طرف موسسه کشتی رانی صادر می گردد. به موجب عرف بازرگانی نکات ذیل در بلیط درج می شود:

- ۱- نام طرفین قرارداد که منظور، شخص و نام موسسه کشتیرانی است که تعهد حمل مسافر را می نماید؛
- ۲- نام کشتی؛
- ۳- تاریخ و نام بندر مبدا و در صورت ضرورت نام بنادری 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 اشاره ای به شکل تنظیم قرارداد حمل مسافر ننموده است. به نظر می رسد شرکت های کشتیرانی که به امر حمل و نقل مسافر مشغول هستند می توانند به هر نحوی که مقتضی بدانند مندرجات بلیط مسافرت با کشتی را تهیه و تنظیم نمایند.

گفتار چهارم: ضمانت اجراهای نقض قرارداد حمل مسافر

^{۱۲}. رمضان دهقان، شرط عدم مسئولیت و مفاهیم مشابه، تهران، نشریه ماوی، سال دوم، شماره سی و سوم، ۱۳۸۱، ص ۷.

^{۱۳}. The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL ۱۹۷۴).

^{۱۴}. امید، پیشین، ص ۹.

قانون دریایی ایران موارد فسخ قرارداد حمل را در مواد ۱۲۹ و ۱۳۰ و موارد انفساخ آن را در ماده ۱۳۱ پیش بینی کرده است. مطابق ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران «فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آن که 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». ظاهراً تهیه کنندگان قانون دریایی تحت تاثیر 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 نموده‌اند. به موجب این ماده هر گونه انحراف معقول کشتی به عنوان نقض و تخلف از مقررات حمل تلقی نشده و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده نخواهد بود.^{۱۵} همان طور که ملاحظه می شود تنها اختلافی که بین ماده ۱۲۹ و بند ۴ ماده ۵۵ دیده می شود این است که در مورد حمل کالا «انحراف معقول کشتی» از موارد معافیت متصدی باربری شناخته شده است و حال آن که در مورد حمل مسافر به انحراف مسیر فقط برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص اشاره شده است. به هر تقدیر منطق ایجاب می کند 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.^{۱۶}

دومین ماده‌ای که در قانون دریایی ایران به فسخ قرارداد حمل اشاره نموده است ماده ۱۳۰ می باشد. 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 می شود این است که مسافر حق مطالبه‌ی خسارت وارده را از چه شخصی خواهد داشت از فرمانده کشتی یا متصدی حمل و نقل؟ با توجه به وجود رابطه قراردادی فی‌مابین مسافر و متصدی حمل و نقل و ماهیت قراردادی خسارات وارده که همان مسئولیت عدم ایفای تعهد از ناحیه متصدی حمل می باشد به نظر می رسد که مسئولیت پرداخت خسارت وارده به مسافر بر عهده‌ی متصدی حمل و نقل می باشد نه فرمانده کشتی. قانون دریایی ایران در ماده ۱۳۱ مقرر می دارد: «هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره‌ی اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه‌ی قهریه حرکت کند قرارداد مسافرت کان لم یکن تلقی می گردد و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارات از طرف دیگر را نخواهد داشت». بهتر بود قانون گذار در ماده فوق از واژه «منفسخ» بجای «کان لم یکن» استفاده می نمود زیرا در حقوق ایران هیچ اشاره‌ای به عبارت «کان لم یکن» نشده است. بنابراین آثار حقوقی آن در بین حقوق دانان شناخته شده نیست بنابراین معلوم نیست منظور قانون گذار از عبارت «کان لم یکن» آثار حقوقی بطلان قرارداد حمل مسافر است یا انفساخ؟ با توجه به نحوه‌ی تنظیم ماده مزبور به نظر می رسد منظور از «کان لم یکن» همان انفساخ قرارداد حمل از تاریخ ممنوع شدن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره‌ی اقتصادی بندر مقصد یا حدوث فورس ماژور یا حوادث غیر مترقبه باشد.

مبحث دوم: مسئولیت متصدی حمل مسافر و نمایندگان او و حدود آن

در این مبحث ابتدا وظایف و مسئولیت‌های حمل مسافر، سپس حدود مسئولیت وی و در گفتار سوم مسئولیت خدمه یا نمایندگان متصدی مسافر و حدود آن ورد بررسی قرار میگیرد

^{۱۵} امید، پیشین، ص ۱۶.

^{۱۶} همان، ص ۱۸.

گفتار نخست: 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 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 تامین 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 بین المللی یک نواخت کردن برخی از مقررات حمل مسافر از طریق دریا مصوب آوریل ۱۹۶۱ می باشد.^{۱۷}

دقت و امعان نظر در متن ماده فوق و هم چنین بررسی بند اول ماده ۵۴ قانون دریایی ایران در خصوص وظایف متصدی باربری در خصوص حمل کالا نشان از این واقعیت دارد که ماده ۱۱۲ قانون دریایی به طور ناقص تصویب گردیده است. همان طوری که ملاحظه می شود بر اساس ماده ۳ کنوانسیون مزبور وظایف متصدی حمل و نقل به شرح ذیل است:

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

- ۱- در ابتدای سفر مراقبت‌های لازم را به عمل آورد تا کشتی قابلیت دریانوردی داشته باشد.
- ۲- در ابتدای سفر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به نحو شایسته فراهم کند.
- ۳- در تمام مدت حمل در تامین جان مسافران و مراقبت‌های لازم را به عمل آورد.
- ۴- متصدی حمل مسافر نه تنها مکلف است که خود به وظایف فوق عمل کند بلکه با توجه به این که امروزه متصدی حمل موسسات بزرگ کشتیرانی هستند باید سعی و دقت کافی کند که کارکنان آنها نیز وظایف فوق را به خوبی انجام دهند.

^{۱۷}. ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۶۱ چنین مقرر می‌دارد:

۱) 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.

۲) 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 (۱) of this Article.

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. فی الواقع به شخصی که مالک کشتی نیست اما متصدی حمل باشد متصدی حمل عملی گویند این شخص نیز همانند متصدی حمل واقعی در قبال مسافر مسئول جبران خسارت است.^{۱۸} 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 هم چنین در ماده ۱۷ معاهده ورشو، متصدی حمل مسئول جبران خسارت وارده بابت تاخیر می‌باشد^{۱۹} 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.^{۲۰} نمونه این مورد را می‌توان در قانون تجارت ایران در ماده ۳۸۸ جستجو نمود. طبق این ماده، متصدی حمل و شخص دیگری که از طرف او مامور حمل کالا می‌شود، 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 و گرنه 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. هم چنین اگر این رابطه بین متصدی حمل عملی و مالک کشتی‌ایی 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^{۲۱}

ماده ۱۲۵ قانون دریایی ایران در قسمت دوم فصل هشتم تحت عنوان حقوق مسافریین 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 آن که مسافر بتواند ثابت کند که از بین رفتن لوازم شخصی و یا خسارت وارده ناشی از تقصیر و یا کارکنان وی بوده است.

^{۱۸}. Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, University of Hamburg, March ۲۰۰۷, p.۲۶۸.

^{۱۹}. Simon Baughen, *Shipping Law*, Fourth Edition, Bristol, ۲۰۰۹, p.۲۷۱.

^{۲۰}. موسی واحذراده، (پایان نامه) متصدی حمل و نقل دریایی با تکیه بر رویه قضایی، دانشگاه آزاد تهران مرکز، ص ۱۵۰.

^{۲۱}. منصور، جباری، حقوق بین الملل هوایی، تهران، انتشارات فروزش، چاپ اول، ۱۳۸۱، ص ۱۰۱.

گفتار دوم: 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^{۲۲} 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 نخواهد داشت. 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 وجود این بر اساس بند ۳ ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران متصدی حمل و مسافر می‌توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسئولیت‌های بیشتری را تعیین نمایند. 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 چه این که افزایش میزان مسئولیت‌های متصدی حمل موجبات کاهش ضرر زیان‌های احتمالی را در پی خواهد داشت. چه این که در کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن، میزان مسئولیت در حد بالایی در نظر گرفته شده 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»^{۲۳} یاد می‌شود. به عنوان مثال در حقوق دریایی چین رقم جبران خسارت، به نرخ جهانی بسیار نزدیک است.^{۲۴} به تعبیر دیگر وقتی که قانون دریایی چین میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال مسافر را نزدیک به میزان (نرخ) مشابه جهانی نمود تعداد مسافری زیان دیده به شدت کاهش یافت. این مورد به طور حتم می‌تواند از موارد اصلاح قانون دریایی ایران باشد.

گفتار سوم: 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 این که 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- چنانچه 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 نام برده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به مسئولیت مندرج در این فصل استفاده نماید.

۲- مجموع مبلغی که ممکن است از متصدی حمل و ماموران مجاز او دریافت کرد از حدود معافیت‌های

^{۲۲}. لازم به ذکر است به دلیل قدمت قانون دریایی ایران و عدم نص قانونی در این زمینه، تقویم آن به ریال از طریق ارجاع موضوع به کارشناس تعیین خواهد شد.

^{۲۳}. Special Drawing Rights

^{۲۴}. K X Li, Maritime Law and Policy in China, London, ۲۰۰۲, p.۴۰

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 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.^{۲۵} 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.

مبحث سوم: اثبات مسئولیت و مرور زمان طرح دعوا

در این مبحث طی دو گفتار اثبات مسئولیت و مرور زمان طرح دعوا را بررسی میکنیم.

گفتار نخست: اثبات مسئولیت

سوال 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 مسئول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر است مشروط بر آن که 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 آن که خلاف آن اثبات گردد.

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

مطابق بند ۳ ماده ۱۱۳ قانون فوق اثبات تقصیر به عهده مدعی است. به عبارت دیگر برای آن که مسافر بتواند در دعوی خود پیروز شود بایستی ثابت کند که منشا خسارت، تقصیر و غفلت متصدی حمل بوده است. به زبان ساده تر قانون گذار متصدی حمل و نقل را امین دانسته است و امین هم در صورتی مسئول است که تعدی یا تفریط او ثابت شود. آن چه از بند فوق استنباط می‌شود این است که قانون گذار اصولاً متصدی حمل و نقل مسافر را امین و وجود تقصیر را نیازمند اثبات و بندهای بعدی را استثناء بر آن می‌داند امری که با طبیعت معاملات و اعمال تجاری سازگاری ندارد. چون 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 هم چنین یکی از مصادیق تصدی به حمل و نقل،

^{۲۵}. Ibid ۲۰۰۲, P. ۲۶۹.

کشتیرانی است و آن ممکن است برای حمل مسافر باشد یا کالا.^{۲۶} و مطابق ماده ۳۸۶ همان قانون که مربوط به مال التجاره است قانون گذار 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 قانون گذار فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا را پذیرفته است.^{۲۷}

در این خصوص یکی از حقوقدانان در بیان مسئولیت متصدی حمل و نقل اشعار می دارد که مسئولیت وی مفروض و اصل است اعم از این که تقصیر یا عدم تقصیر او ثابت گردد یا این که هیچ یک از این دو محرز نباشد.^{۲۸} از این رو متصدی حمل و نقل کالا صرفاً در صورتی از مسئولیت مبری می شود 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 داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید." بنابراین متصدی حمل و نقل کالا اگر عدم تقصیر خود را نیز اثبات کند هم چنان 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 متقبل شده که کالاها را سالم به مقصد برساند.^{۲۹} به طور واضح ملاحظه می شود که قانون گذار 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 انسان ها و تاجر بودن متصدیان حمل و نقل کالا و مسافر قابل توجه نیست. برخلاف متصدی حمل کالا، متصدی حمل مسافر مکلف نیست که در بادی امر قابلیت دریانوردی کشتی را اثبات کند و با این ترتیب دیده می شود که از بابت اثبات دعوی متصدی حمل در وضع بهتری قرار گرفته است.^{۳۰} استثنایی که بر اصل فوق وارد می باشد 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 می یابد. 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 آن که متصدی حمل بتواند خلاف آن را اثبات کند.

در حقوق فرانسه قبل از وضع قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ وضع اثبات دعوی مسئولیت بدین نحو بود که 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 بوده است مگر آنکه نام برده می توانست ثابت کند که وقوع حادثه بر اثر فورس ماژور و یا به علت تقصیر مسافر و یا اشخاص ثالثی که متصدی حمل در مورد آنها مسئولیتی نداشته به وجود آمده است و علاوه بر این صرف آنکه متصدی حمل در انجام وظایف و مسئولیت های خود رعایت مراقبت های لازم را نموده کافی نبود.

^{۲۶}. ربیعا، اسکینی، ربیعا، ۱۳۸۴، حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)، تهران، انتشارات سمت، چاپ هفتم، ص ۹۳.

^{۲۷}. ابراهیم تقی زاده، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۹ ص ۱۰۲.

^{۲۸}. مهدی شهیدی، مجموعه مقالات حقوقی، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول، ۱۳۸۵ ص ۲۵۳.

^{۲۹}. علیرضا، یزدانیان، ۱۳۹۰، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و پنجم، شماره ۷۳، ص ۲۴.

^{۳۰}. امید، پیشین، ص ۲۲.

با وجود اصل کلی فوق، متصدی حمل می‌توانست ضمن قرارداد حمل از مسئولیت‌های خود کاسته و یا آن که حداکثر 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.^{۳۱} 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.^{۳۲} 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.^{۳۳}

گفتار دوم: مرور زمان طرح دعوا

در صورت ورود صدمات بدنی به مسافر، او باید ظرف پانزده روز از تاریخ پیاده شدن از کشتی وقوع صدمات بدنی را کتباً به متصدی حمل اعلام نماید در غیر این صورت فرض قانونی بر این است که مسافر سالم شده است مگر آن که بعداً بتواند خلاف آن را اثبات نماید (بند ۱ ماده ۱۲۰ قانون دریایی ایران). مدت مرور زمان دعاوی 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 می‌شد و چنان چه 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 این که از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر بیش از سه سال نگذشته باشد.

نتیجه گیری

با توجه به مباحث مطروحه در مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران می‌توان گفت که مقررات قانون گذار چه در حقوق ایران و چه در کنوانسیون‌های بین المللی دارای ابعاد آمرانه (فقط در مبحث حمل مسافر وضعیت این گونه است و در سایر مباحث حقوق دریایی علی الاصول قوانین مخیره هستند) بوده و از این رو طبق اصول کلی راجع به قوانین آمرانه 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 لحاظ پیشنهاد می‌شود فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل مسافر هم چون متصدی حمل و نقل کالا پذیرفته شود.

^{۳۱}. امید، پیشین، ص ۱۱.

^{۳۲}. ایوامی، هاردی ۱۳۷۵، مترجم پور نوری، منصور، انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول، ص ۱۴۵.

^{۳۳}. توفیق عرفانی، مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»، تهران، انتشارات آثار اندیشه، ص ۳۰.

منابع و مآخذ

الف : منابع فارسی

۱. اسکینی، ربیعا، حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)، تهران، انتشارات سمت، چاپ هفتم. ۱۳۸۴
۲. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، تهران، جلد دوم، مدرسه عالی بیمه تهران، نشریه شماره سوم. ۱۳۵۲
۳. ایوامی، هاردی، ترجمه حقوق دریایی، مترجم منصور پور نوری، انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول. ۱۳۷۵
۴. تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول. ۱۳۸۹
۵. حبیبی، حبیب الله، ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، انتشارات دوراندیشان، تهران، چاپ اول. ۱۳۹۰
۶. جباری، منصور، حقوق بین الملل هوایی، تهران، انتشارات فروزش، چاپ اول. ۱۳۸۱
۷. دهقان، رمضان ۱۳۸۱، شرط عدم مسئولیت و مفاهیم مشابه، تهران، نشریه ماوی، سال دوم، شماره سی و سوم.
۸. صمدی اهری، محمد هاشم ۱۳۷۳، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، تهران، چاپ اول، انتشارات روزنامه رسمی کشور، تابستان.
۹. عرفانی، توفیق، مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»، تهران، انتشارات آثاراندیشه. ۱۳۸۵
۱۰. شهیدی، مهدی، مجموعه مقالات حقوقی، انتشارات مجد، تهران، چاپ اول. ۱۳۸۵
۱۱. فخاری، امیر حسین ۱۳۶۴، کشتی و سفر دریایی، مجله تحقیقات حقوقی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، دوره دوم، شماره اول.
۱۲. واحدزاده، موسی ۱۳۸۱، (پایان نامه) متصدی حمل و نقل دریایی با تکیه بر رویه قضایی، دانشگاه آزاد تهران مرکز.
۱۳. یزدانیان، 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 ۷۳.

ب: منابع انگلیسی

۱. Hassan S. Khalilieh, Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea, Brill Leiden. Boston, ۲۰۰۶.
۲. K X Li, Maritime Law and Policy in China, London, ۲۰۰۲.
۳. Nikolai Lagoni, The Liability of Classification Societies, University of Hamburg

, March ۲۰۰۷.

۴. Simon Baughen, Shipping Law, Fourth Edition, Bristol, ۲۰۰۹ .

۵. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea , April ۱۹۶۱.

۶. The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL ۱۹۷۴).

Responsibility of Maritime Carrier Toward Passenger Under Iranian law (with a concise comparative study)