

مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک

بابک شید*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۰۸/۰۳ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۱/۰۹/۱۳

چکیده

حمل و نقل دریایی به دلیل سهولت در جابجایی کالا و هزینه کمتر همواره با اقبال بازرگانان مواجه بوده است. در سال‌های اخیر با توجه به پیشرفت علمی و خلق مواد جدید و گاه خطرناک، این گونه مواد نیز راهی دریاها شده و متصدیان حمل و نقل را وارد عرصه تازه ای نموده است. اختلاف نظر در مبانی مسئولیت چنین متصدیانی در قوانین مدنی و تجارت، حقوق موضوعه و فقه، مجادلات تخصصی و جذابی را باعث شده است.

جدای از مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، قبول جابجایی مواد خطرناک، ضمن آن که تکالیف مخصوصی بر چنین متصدی بار می‌کند، موجب تحمیل خطر بر اشخاص ثالث است. لذا تکالیف افراد دخیل در حمل و نقل دریایی مواد خطرناک ارتباط مستقیمی با مسئولیت مدنی ایشان داشته و با امتزاج عناصر عمومی مسئولیت مدنی حمل و نقل دریایی و تکالیف اختصاصی حمل کالاهای خطرناک باید به ضابطه‌ای مناسب و حمایتی دست یافت.

واژه‌گان کلیدی: متصدی حمل و نقل، کالای خطرناک، مسئولیت مدنی، آی. ام. دی. جی.، معاهده هامبورگ،

معاهده لاهه/لاسه ویزی

مقدمه

در زمینه حمل و نقل دریایی مواد خطرناک مقررات مدونی در دست نیست، لاجرم برای احراز مبنای این مسئولیت باید مقررات پراکنده را از قانون تجارت ایران، معاهدات مختلف مانند معاهدات هامبورگ و لاهه/لاسه ویزی، آیین‌نامه بین‌المللی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک و امثالهم استخراج نمود. مقاله حاضر در دو گفتار به بررسی تکالیف و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در قبال حمل کالاهای خطرناک می‌پردازد.

گفتار نخست: تکالیف متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک

بی‌شک متصدی حمل و نقل، موثرترین فرد در جابجایی کالا به حساب می‌آید. از نظر مدت زمان در اختیار داشتن کالا و مواجه شدن با خطرات دریایی و ایجاد مسئولیت، متصدی حمل و نقل جایگاه خطیری دارد. حسب مقررات و معاهدات موضوعه، از جمله مقررات «آی. ام. دی. جی.»^۱، متصدی باربری و مستخدمان وی متعهد انجام برخی امورات هستند. متصدی حمل دریایی در راستای انجام تعهد خود مبنی بر تحویل کالای خطرناک به مقصد،

* دانش پژوه دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات آذربایجان شرقی فاکس: ۸۸۵۱۸۷۱۵

Email: babak.sheed@gmail.com

^۱. International Maritime Dangerous Goods.

بدون ورود هیچ‌گونه خسارت به کالا و دیگران، متعهد به انجام اموراتی است که جداگانه مورد بررسی قرار خواهد گرفت. مهم‌ترین تکالیف مفروض قانونی متصدی حمل و نقل عبارتند از:

بند اول: تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی^۲

در حقوق عرفی، تعهد تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی توسط متصدی حمل و نقل در ابتدای سفر به صورت ضمنی در تمام قراردادهای حمل کالا در دریا وجود دارد. در گذشته، ضمانت اجرای این امر، مسئولیت مطلق متصدی حمل بوده است و شمول مسئولیت بر وی، ارتباطی به احراز علم یا قصور متعهد نداشته است.^۳ مقررات لاهه / لاهه ویزی، این عقیده را به وسیله تعدیل وظیفه متصدی حمل، به تلاش لازم^۴ اصلاح نموده است. قواعد لاهه مقرر داشته است که متصدی باربری (حمل کننده) باید قبل یا در آغاز سفر سه مورد را با توسل به تلاش لازم فراهم آورد: الف) کشتی با قابلیت دریانوردی ب) خدمه و تجهیزات مناسب و آمادگی کشتی ج) تهیه انبارهای زیر عرشه، سردخانه ها، اتاق های یخچال‌دار و سایر بخش‌هایی که برای کالاهایی که حمل می شوند امن و به اندازه باشد.^۵

در تشریح متن فوق که عینا توسط مقنن ایرانی ترجمه و تحت بند یک از ماده ۵۴، به قانون دریایی ایران وارد شده است، باید گفت، مسلما بند الف این ماده عام و دو بند دیگر ناظر به عنوان قابلیت دریانوردی مندرج در بند اول هستند زیرا تجهیزات کشتی و خدمه مناسب جدا از قابلیت دریانوردی نمی‌باشند.

چنین به نظر می‌رسد که هدف آن بوده که چنانچه امری در وضع ماده از قلم افتاده باشد با توسل به عموم بند الف، متضرر قادر باشد عدم قابلیت دریانوردی کشتی را به اثبات برساند. کما این که قطعا کشتی حامل مواد خطرناک برای حمل چنین موادی به ملزومات خاص و بیش‌تری نیاز دارد که واضعان قواعد لاهه با درج قید «مناسب» به فراخور موضوع، احراز قابلیت دریانوردی کشتی را به حاکم واگذار نموده اند.

قواعد لاهه / لاهه ویزی با ذکر عبارت " تلاش لازم " به گونه‌ای مسئولیت مطلق متصدی حمل و نقل را تقلیل داده است. چنان‌که در جای دیگر در تکمیل ماده فوق الذکر مقرر می‌دارد: « نه متصدی حمل [حمل کننده] و نه کشتی [مالک کشتی] مسئول خسارات یا آسیب‌های ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نیستند مگر آن‌که خسارات بر اثر فقدان تلاش لازم برای تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی، به وسیله متصدی حمل باشد.»^۶ بنابراین، قواعد مزبور تعهد متصدی حمل در این خصوص را تعهد به وسیله، قلمداد نموده است ولی وضع حکم به این نحو کلی و موسع و عدم تبیین دقیق مفهوم تلاش لازم، می‌تواند منجر به تفاسیر گوناگون و در نهایت فرار متصدی حمل اهمال کار از مسئولیت شود.

معاهده هامبورگ به تعهد مزبور اشاره صریحی ننموده، لکن در ماده پنج، متصدی حمل و نقل را در صورت ورود خسارت به کالا مسئول دانسته است، مگر آن‌که مرتکب تقصیری موثر در ورود خسارت نشده باشد. از این امر استنتاج می‌شود که اگر تعهد متصدی حمل مبنی بر فراهم آوردن کشتی دارای قابلیت دریانوردی انجام نشود، وی مرتکب تقصیر شده و مسئول است. این ماده به نسبت مفاد فوق‌الذکر قواعد لاهه / لاهه ویزی عام‌تر به نظر می‌رسد و معیار صحیح‌تری در خصوص احراز مسئولیت به دست می‌دهد. مشخص است که چنانچه کشتی در نظر

^۲ Seaworthiness of the ship.

^۳ Colinvoux (Raoul), (۱۹۸۲) p. ۱۰۹.

^۴ Due diligence.

^۵ Hague/Hague Visby, Art.III.۱

^۶ Hague/Hague Visby, Art.IV.۱.

گرفته شده، از نظر قابلیت دریانوردی (که در مقررات مربوطه معیارهای آن مشخص است) مناسب نباشد در واقع متصدی حمل و نقل در انجام امر مرتکب تقصیر شده است.

هر چند تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی معمولاً به فرمانده کشتی، خدمه یا عاملان متصدی حمل محول می شود، ولی باید توجه داشت که این وظیفه غیرقابل توکیل است و مسئولیت آن مستقیماً بر عهده متصدی حمل است.^۷ بنابراین در صورت وقوع حادثه‌ای ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به بهانه آنکه فراهم آوردن کشتی دارای قابلیت دریانوردی را به فرمانده کشتی یا هر شخص دیگری واگذار نموده ادعای عدم مسئولیت نماید زیرا به هر حال وی شخصاً مسئول انجام این تکلیف است.

متصدی حمل و نقل، با توجه به طبقه بندی کالایی که متعهد حمل آن است، موظف به تهیه کشتی مناسب از نظر ساخت و تجهیزات، با توجه به قوانین مربوط به آن کالای خاص است و کشتی باید کاملاً از محموله سفر قبلی تمیز شده باشد. اگر کشتی فاقد امکانات لازم باشد یا بقایای محموله قبلی به خوبی تمیز نشده باشد، در واقع کشتی فاقد قابلیت دریانوردی برای آن محموله است، زیرا ممکن است بقایای محموله قبلی به کالایی که قرار است حمل گردد یا به بسته بندی آن آسیب برساند.

تخلف از تعهد [ضمنی] تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی، موجب سقوط حقوق خاصی که حسب مقررات برای متصدی حمل و نقل مقرر شده است مانند حق تخلیه و خنثی سازی کالاهای خطرناک در صورت جهل وی به ماهیت کالا است. به طور مثال چنانچه متصدی حمل، کشتی نامناسبی برای حمل هرگونه باری اعم از عادی یا خطرناک را انتخاب نموده باشد و در اثنای حمل متوجه شود که بعضی از کالاها کیفیات خطرناکی دارند، جهت حفظ کشتی مبری از جبران خسارت در صورت تخلیه یا خنثی سازی آن‌ها نمی‌باشد، زیرا وی تعهد تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی را نقض نموده و در واقع باید پاسخگویی تخلف خود باشد و مجاز به وارد نمودن خسارت به کالای فرستنده نیست.

بر خلاف عقیده برخی حقوق دانان^۸ چیدن نامناسب کالا نمی‌تواند منجر به از دست دادن قابلیت دریانوردی کشتی شود. زیرا تعهد به چیدن مناسب، تعهدی مجزا و تهیه کشتی موصوف تعهدی دیگر است. چنانچه چیدن کالا به نحوی باشد که موجب از دست رفتن قابلیت دریانوردی شود، متصدی حمل و نقل در تعهد خود مبنی بر چیدن مناسب کالا تقصیر نموده و عقیده نویسندگان صدرالذکر مبنی بر استمرار تعهد متصدی حمل بر «دارای قابلیت دریانوردی بودن کشتی» در طول سفر و ایرادات وارد بر ماده ۵۴ قانون دریایی ایران که مقرر می‌دارد: «متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل بعمل آورد: ...»^۹ مسموع نمی‌باشد، زیرا درج عبارات «قبل و در آغاز سفر» دقیقاً مبین لزوم تلاش لازم و تعهد به وسیله از جانب متصدی حمل و نقل است، چه در غیر این صورت اگر متصدی حمل تا انتهای سفر مسئول قابلیت دریانوردی کشتی باشد در واقع تعهد به نتیجه را بر وی تحمیل نموده و دیگر محمولی برای اثبات تقصیر یا اهمال متصدی حمل و نقل^{۱۰}، باقی

^۷. Schoenbaum, (۲۰۰۴) p. ۶۸۴.

^۸ محمد، دمرچیلی، مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، رساله برای دریافت درجه دکتری، دانشگاه تهران ۱۳۸۳، ص. ۱۵۱

^۹. به عقیده ایشان، قید عبارت «قبل و در آغاز سفر» صحیح نیست و متصدی حمل و نقل باید تا انتهای سفر متعهد این شرط ضمنی بماند.

^{۱۰}. که مدنظر همان نویسندگان است.

نمی‌ماند زیرا اگر قرار باشد متصدی حمل و نقل را تا انتهای سفر و در مواجهه با هر حادثه‌ای مسئول بدانیم در واقع مسئولیت محض را بر وی بار نموده‌ایم، و این مخالف استدلال ایشان در مسئولیت مبتنی بر تقصیر متصدی حمل و نقل است^{۱۱} و در واقع با این نظر خود نقض غرض نموده‌اند.

بنابراین به نظر می‌رسد متصدی حمل و نقل، وفق یک تعهد ضمنی، مبنی بر تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی متعهد به فراهم نمودن کشتی مناسب با نوع محموله‌ای که فرستنده اعلام نموده، با به‌کارگیری تلاش لازم است.

بند دوم: مراقبت از کالا

حسب مقررات لاهه/لاسه ویزی^{۱۲} متصدی حمل و نقل مکلف به بارگیری مناسب، چیدن بار، حمل، نگهداری و مراقبت از آن و تخلیه کالا است. جمع این تکالیف، ایجاد تعهد واحدی با عنوان مراقبت از کالا را می‌نماید. متصدی حمل و نقل متعهد به چیدن و حفاظت با دقت و ماهرانه هر بخش از محموله است.^{۱۳} مانند وظیفه تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی، تعهد به مراقبت از محموله نیز غیرقابل توکیل و واگذاری به غیر است و متصدی حمل مستقیماً مسئول اعمال فرمانده، خدمه و سایر عاملانش در این خصوص است. ولی بر خلاف مسئولیت قبلی که بسیط و ساده بود و می‌بایست در آغاز سفر انجام شود، وظیفه مراقبت از محموله، یک تعهد مستمر و در طول جریان حمل کالا جاری است. چنانچه متصدی حمل و نقل دریایی، حمل یک کالای خطرناک را قبول نماید، به‌طور ضمنی تعهدی را پذیرفته که متضمن اعمال حداکثر دقت در چیدن و حمل این گونه مواد است. قانون دریایی ایران در بند دو ماده ۵۴ متضمن حکمی است که حسب آن متصدی حمل و نقل موظف است با کمال دقت و به نحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.

بند سوم: چیدن و تفکیک کالا^{۱۴}

متصدی حمل و نقل دریایی موظف است کالاها را به صورتی که ماهیت و کیفیت کالا اقتضا می‌کند چیده و با توجه به آیین نامه‌ی «آی. ام. دی. جی.» از دیگر کالاها جدا نماید. محموله‌های خطرناک باید به نحوی چیده شود که تلاطم دریا و تکان‌های ناشی از آن موجب حرکت و جابه‌جایی محموله‌ها نشود و از سوی دیگر این چیدن تنگاتنگ، نباید منجر به اختلاط یا احتمال تاثیر گذاری مواد بر یکدیگر شود.

چیدن و تفکیک محموله‌های خطرناک، امری فنی و دقیق است، زیرا علاوه بر آن که کالاهای عادی باید از تهدید کالاهای خطرناک ایمن باشند، برخی از انواع کالاهای خطرناک با یکدیگر سازگار نبوده و هنگام چیدن و حمل نباید در مجاورت هم قرار بگیرد و متصدی حمل و نقل، مکلف به چیدن و تفکیک دقیق کالا در حدود اظهارنامه و اعلام فرستنده آن است. شرح و بسط جزئیات فنی این امر در حوصله این مقال نیست ولی به‌طور مختصر، چیدن و جداسازی کالا متناسب با طبقه بندی کالای خطرناک به چهار روش دور از هم، جدا از هم و جدا از یکدیگر توسط یک اتاق یا انبار کامل و جدا از یکدیگر در طول کشتی انجام می‌شود.^{۱۵}

^{۱۱} هر چند که اعمال این نوع مسئولیت بر متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک از نظر نگارنده آن مقبول نیست

^{۱۲} Hague/Hague Visby, Art.III (۲).

^{۱۳} Colinvaux, - (۱۹۸۲), p. ۱۳۲.

^{۱۴} Stowage and Segregation of Goods.

^{۱۵} حسین، جلال کمالی، صنعت کشتیرانی، ج ۲، چاپ اول، انتشارات موسسه آموزش کشتیرانی، ۱۳۸۹، ص ۲۲۰

برخی نویسندگان معتقدند، چیدن کالا به شکلی خاص موجب توازن کشتی و سلامت سفرشده و از این رو مربوط به نظم عمومی است و ارسال کننده و متصدی حمل اجازه توافق مخالف را ندارند.^{۱۶} صرف نظر از آن که در این استدلال، هیچ دلیل خاصی برای تعمیم نظم عمومی به موضوع، بیان نشده، چنانچه چیدن کالا از مصادیق نظم عمومی باشد، پس باید مسئولیت متصدی حمل و نقل در این خصوص را مبتنی بر مسئولیت محض دانست در حالی که نظر ایشان در مسئولیت مبتنی بر تقصیر متصدی حمل تعارض دارد. برخی دیگر معتقدند، چیدن مناسب کالا از سوی متصدی حمل و نقل، تنها برای حفظ تعادل کشتی یا امنیت کلی سفر نیست، بلکه ناشی از تعهد متصدی حمل به سالم رسانیدن سایر محموله ها نیز می باشد.^{۱۷}

حدود تعهد متصدی حمل و نقل در خصوص چیدن و تفکیک کالاهای خطرناک، تا حدی است که فرستنده درباره ماهیت خطرناک کالا به وی اطلاع داده و موظف است با توجه به اطلاعات اعلامی از فرستنده اقدام به چیدن مناسب کالای خطرناک با عنایت به مقررات خاص آن محموله نماید. بنابراین چنانچه فرستنده کالای خطرناک، اطلاعات مناسبی درباره نوع کالادر اختیار متصدی حمل قرار نداده باشد، این فرستنده است که مسئول چیدن نامناسب کالاها خواهد بود.

متصدی حمل و نقل مکلف به چیدن متعارف کالا است، بنابراین اگر لازم باشد که محموله ای به دلیل دارا بودن ماهیت خطرناک، به طرز خاصی چیده شود، افزایش تکلیف متصدی حمل و نقل در گرو اظهارات فرستنده آن کالا است. لذا در صورتی که متصدی حمل و نقل، محموله را به صورت متعارف چیده و تفکیک کرده باشد لکن نسبت به ماهیت خطرناک کالا جاهل باشد، در قبال خسارات ناشی از عدم تناسب نحوه چیدن و ماهیت کالا مسئول نیست.

بند چهارم: عدم قبول کالاهای خطرناک بدون رعایت نظامات

از اصول عقلی پذیرفته شده در تجارت دریایی آن است که اگر دلیل کافی بر عدم تطابق مدارک، بسته بندی و علامت و نشان گذاری کالای خطرناک با مقررات مربوطه موجود باشد، متصدی حمل و نقل نباید کالا را بارگیری نماید.^{۱۸} لذا در صورتی که با علم به عدم رعایت نظامات در ارسال کالا، متصدی حمل و نقل اقدام به بارگیری و حمل چنین کالایی نماید علاوه بر تخطی از قوانین و ایجاد خطر برای اشخاص و محیط زیست، مسئولیت خسارات وارده را با اقدام خود تقبل نموده است.

گفتار دوم: مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک

حقوقدانان معتقدند، مسئولیت متصدی حمل و نقل از نوع مسئولیت قراردادی است.^{۱۹} لکن این امر مانع جمع مسئولیت قهری و قراردادی وی نیست مگر آن که به واسطه توافق طرفین مسئولیت وی محدود شده باشد. زیان دیده حق دارد هم بر مبنای مفاد قرارداد طرح دعوی و مطالبه خسارت نماید یا بر مبنای مسئولیت مدنی دعوی خود را اداره کند.^{۲۰} قطعا این نظر، اشخاص ثالثی که به طور تصادفی یا بدون وجود هیچ گونه توافقی، متحمل زیان می شوند

^{۱۶} محمد، دمرچیلی، پیشین، ص ۱۴۷.

^{۱۷} Guner- Ozbek, ۲۰۰۸, p. ۱۲۴.

^{۱۸} Solas Convention, ۱۹۷۴, Reg. ۴.

^۲ ناصر، کاتوزیان، ۱۳۸۷، شماره ۳۴۹ و همان نویسنده؛ عقود معین، ج ۱ ش. ۳۰۰ و نیز دمرچیلی ۱۳۸۳، ص ۱۴۴.

^۳ محمد علی، اعلایی فرد، حقوق دریایی، انتشارات نخل دانش، چاپ اول ۱۳۸۷، ص. ۱۷۹.

را در بر نمی‌گیرد. متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده و صاحبان سایر کالاها حداقل مسئولیت قراردادی و حداکثر مضاف بر آن، مسئولیت قهری و در برابر اشخاصی که به‌طور اتفاقی متحمل خسارت شده‌اند صرفاً مسئولیت قهری دارد. با توجه به جنبه قراردادی مسئولیت متصدی حمل و نقل، وجود قراردادی معتبر بین وی و فرستنده بار، برای تعیین حدود رابطه ایشان ضروری است.

مسئولیت متصدی حمل هنگامی آغاز می‌شود که از تعهدات و شروط قراردادی خود عدول نماید، این شروط می‌تواند اصلی بوده و در قرارداد ذکر شده باشد یا جنبه فرعی داشته و علی‌رغم آن که در قرارداد حمل مقرر نشده باشد به موجب عرف حمل و نقل دریایی و مقررات آمره، جزئی از تعهدات متصدی حمل محسوب شده و نقض هر یک از این تعهدات «تقصیر قراردادی» تلقی و موجب مسئولیت وی شود.

بنابراین شرط لازم جهت ورود مسئولیت بر متصدی حمل وجود قرارداد معتبر و شرط کافی آن، عدول از تعهدات مصرح و ضمنی قرارداد است که تخطی از این شرایط موجب اتلاف و استقرار ضمان قهری نیز خواهد بود. یکی از عوامل مهم در اعمال مسئولیت بر متصدی حمل و نقل، عالم بودن وی به ماهیت خطرناک محموله است. به عبارت دیگر چنانچه متصدی حمل نسبت به این موضوع جاهل باشد، تمامی تکالیف وی تحت تاثیر آن قرار گرفته و دیگر لازم نیست جهت تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی از خدمه‌ای استفاده نماید که آموزش‌های خاص برای جا بجایی مواد خطرناک دیده باشند یا چیدن و تفکیک کالا، دیگر دارای آن الزامات خاص نیست.

لذا در صورت جهل به موضوع، چنانچه در انجام دقائق مربوط به کالاهای خطرناک کوتاهی نماید مسئولیتی برای وی متصور نیست و شرط لازم برای مسئول شناختن وی داشتن علم به ماهیت خطرناک کالا است؛ علمی که باید توسط فرستنده به نحو ملزومی در وی ایجاد شود.

این معنا از قواعد لاهه/ لاهه ویزی نیز برمی‌آید، زیرا مقدمه این استدلال، در ماده ۶.۶ مشاهده می‌شود: «... از آنجایی که ... اگر متصدی حمل و نقل نسبت به ماهیت و خواص آن‌ها اطلاع داشت موافقتی برای حمل نمی‌داشت ...» و در ادامه حکم، استتاجی را بیان نموده که: «... چنین کالاهای حمل شده با این نحو علم و رضایت در معرض وارد نمودن خطر به کشتی یا محموله‌ها قرار بگیرند، ... تخلیه، نابود یا خشی شوند...». در جایی که متصدی حمل، اظهارنامه را دریافت یا ثابت شود که راجع به آن علم داشته، موید انجام تکلیف فرستنده بوده و از آن به بعد بار مسئولیت بر عهده متصدی حمل خواهد بود.^{۲۱} در چنین موردی هنگامی که متصدی حمل و نقل، تعهد حمل را قبول کند به این معنا است که در واقع احتمال جبران خطرات موجود را نیز تقبل نموده است.^{۲۲}

از سوی دیگر قواعد هامبورگ صراحتاً مقرر داشته، فرستنده باید به وی (متصدی حمل و نقل) ماهیت خطرناک کالا و در صورت لزوم، احتیاطات لازمه را اطلاع دهد. چنانچه فرستنده در انجام این امر تخطی کند و متصدی حمل به نحو دیگری [از طریق فرستنده] از خواص خطرناک کالا مطلع نشود، فرستنده مسئول خواهد بود.^{۲۳} متصدی حمل جاهل، صرفاً موظف به تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی متناسب با کالاهای معمولی است، اما در مواردی که متصدی حمل و نقل نسبت به ماهیت خطرناک کالا عالم باشد بایست تکالیف مقرر را به نحوی مناسب با خطر موجود به انجام برساند. بنابراین بحث در مورد مسئولیت وی صرفاً مربوط به موردی است که عالم به موضوع باشد.

^{۲۱}. Tetley (William), ۱۹۸۸, p. ۴۶۵.

^{۲۲}. Gaskell (Nicolas), ۲۰۰۰, n. ۱۵۴.

^{۲۳}. Hamburg Rules, Art. ۱۳

در حقوق ایران برخی نویسندگان بر آنند که مسئولیت قهری متصدی حمل و نقل در برابر فرستندگان کالاها بر مبنای اثبات تقصیر مستقر می‌شود، زیرا اصولاً متصدی حمل و نقل امین است (این عقیده ممکن است به دلیل حکم ماده ۳۸۷ قانون تجارت باشد که قرارداد حمل و نقل را تابع مقررات وکالت دانسته است) و جز با تعدی و تفریط مسئولیت ندارد.^{۲۴} ولی در مقابل، برخی دیگر با استناد به ماده ۳۸۸ قانون تجارت که متصدی حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل و نقل واقع شده است، معتقدند که در مطالبه خسارت از نامبرده نیازی به اثبات تقصیر وی نیست.^{۲۵} در حیطه قواعد عمومی، به نظر می‌رسد آنچه از یک سو باعث جلوگیری از پیچیده‌تر شدن موضوع شده و از سوی دیگر با فقه به عنوان پیشینه حقوقی ایران مناسبت دارد^{۲۶} عدم ابتناء مسئولیت متصدی حمل و نقل بر تقصیر است. جهت بررسی همه جانبه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل باید مسئولیت وی در سه وجه مسئولیت وی در برابر فرستنده کالا و اشخاص ثالث و مسئولیت وی که ناشی از اعمال افرادی که در استخدام وی هستند را به تفکیک بررسی نمود.

بند اول: مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده

از حیث نظری، در خصوص ارسال کالاهای خطرناک، این فرستنده است که با ارسال محموله موصوف، مباشرتاً محیط خطرناکی را ایجاد نموده است و متصدی حمل در برابر وی صرفاً موظف است آن محموله را با در نظر گرفتن تکالیف مقرر حمل نماید و عدم رعایت این تکالیف مستلزم اثبات انتساب آن به متصدی حمل و نقل است و این به معنای اثبات تقصیر وی در برابر چنین فرستنده‌ای است. بنابراین متصدی حمل علاوه بر مسئولیت قراردادی که تابع شرایط خاصه است، در برابر ارسال کننده مواد خطرناک بار ضمان قهری مبتنی بر اثبات تقصیر نیز بر دوش او است.

قواعد لاهه، در ماده ۶۰۲ (ب) و قانون دریایی ایران در ماده ۵۵ استثنائاتی برای رجوع به متصدی حمل و نقل در نظر گرفته اند، یکی از این استثنائات وقوع حریق است که منتسب به متصدی حمل و نقل نباشد. همان‌گونه که اشاره شد کالاهای خطرناک در آیین‌نامه «آی. ام. دی. جی.» توصیف و در نه گروه طبقه بندی شده اند و دسته های یک تا پنج این مواد شامل مواد قابل انفجار هستند. ولی نباید این شائبه به ذهن متبادر شود که با توجه به مصادیق معاذیر مسئولیت و تقسیم بندی مذکور، متصدی حمل در قبال حریق های ناشی از مواد خطرناک قابل اشتعال مسئولیتی ندارد. عذر حریق، ناظر به حادثه ای است که متصدی حمل و نقل دخالتی در وقوع آن نداشته باشد. اگر متصدی حمل و نقل یا خدمه وی مسبب ایجاد حریق باشند طبیعتاً مسئول جبران خسارات وارده نیز هستند، چنانچه حریق ناشی از کالای خطرناک باشد بدون آن که علت عمومی و خارجی بر آن حادث شده باشد حسب مورد فرستنده یا متصدی حمل بنا به شرایطی که گفته شد مسئول جبران خسارات وارده می‌باشند. با وحدت ملاک از حکم ماده، مشخص می‌شود که متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده هنگامی می‌تواند به عذر حریق استناد نماید که حادثه منتسب به تقصیر متصدی حمل و نقل نبوده و با این استدلال که حسب قوانین، مسئول خسارات ناشی از

^{۲۴} حسینقلی کاتبی، حقوق تجارت، انتشارات مصور، چاپ چهارم، ۱۳۵۳، ص. ۲۵۷.

^{۲۵} محمود عرفانی، محشای قانون تجارت، انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۸۶، ذیل ماده ۳۸۸

^{۲۶} محمد بن محمد نعمان، شیخ مفید، ۱۴۱۰، ص. ۶۴۱ و نیز شیخ طوسی، ۱۴۱۰، ص. ۴۷۷ و نیز ابن ادریس، ۱۴۱۱، ص. ۴۶۸. «ملاح ضامن تلف آن چه غرق شده است می باشد مگر آن که کالا به دلیل وزش بادی که امکان اجتناب از آن نبوده است غرق شده باشد»

حریق نمی‌باشد و کالای فرستنده نفاست قابل احتراق بوده است، نمی‌تواند در برابر فرستنده، از خود رفع مسئولیت نماید.

مشابه حکم فوق در فقه نیز در نظر گرفته شده است، فقها با ذکر روایت منتسب به معصوم، باربری را که حامل روغن است، در صورت تلف، مسئول خسارات ناشی از حریق غیر ارادی و حمله راهزنان نمی‌دانند و مکررا بر آن تاکید نموده‌اند.^{۲۷}

بنابراین مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده کالای خطرناک منوط به اثبات تقصیر وی است، و هنگامی در برابر فرستنده کالای خطرناک مسئول جبران خسارت وارد به محموله وی می‌باشد که مدعی اثبات نماید زیان ایجاد شده در اثر تقصیر متصدی حمل و نقل بوده است.

بند دوم: مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر اشخاص ثالث

همان‌گونه که پیش‌تر گفته شد، مسئولیت فرستنده کالای خطرناکی که تکالیف مقرر را رعایت نموده باشد، در برابر اشخاص ثالث مشروط به اثبات تقصیر وی است. اما در مورد متصدی حمل و نقل وضعیت متفاوت است. هر چند بند چهار ماده پنج مقررات هامبورگ مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد ورود خسارت به کالا بر اثر آتش گرفتن را مشروط به اثبات تقصیر وی، مستخدمان یا عاملان او توسط مدعی دانسته است.^{۲۸} ولی باید توجه داشت که حکم این ماده در مورد حمل کالاهای عادی است که در آن توازن خطر وجود دارد. البته در برخی قوانین مانند قانون دریایی مصر مصوب ۱۹۹۰ میلادی حتی برای حمل کالاهای معمولی، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای تقصیر مفروض بنا شده است، یعنی در صورت ورود خسارت به کالاها، وی مسئول خواهد بود مگر آن که ثابت نماید که زیان وارده به سببی غیر از او بوده است. (ماده ۲۲۹ قانون دریایی مصر)^{۲۹} وضعیت متصدی حملی که عالمانه اقدام به حمل کالای خطرناک می‌نماید با قواعد عمومی مسئولیت متفاوت خواهد بود، زیرا اگرچه نشانه ای بر تمایل فرستنده بر ارسال کالای خطرناک وی همراه با سایر محمولات وجود ندارد، ولی قطعا شخصی که جهت کسب درآمد، محیط خطرناکی برای کشتی و محموله‌های درون آن ایجاد نموده است متصدی باربری است.

متصدی حمل و نقل در برابر صاحبان سایر کالاها دارای مسئولیت قراردادی است ولی این مانع از استناد ایشان به ضمان قهری نیست. متصدی حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا تعهد به سالم نگاه داشتن محموله‌ها تا تحویل در مقصد دارد و چنانچه عمدا یا به واسطه تقصیر خود، از این تعهد عدول نماید مرتکب تقصیر شده و ضامن است، لذا فرستنده کالای خطرناک برای جبران خسارات خود باید تقصیر وی را اثبات نماید، اما درباره سایر زیان‌دیدگان اعم از صاحبان سایر کالاها، دولت‌ها و ... اوضاع متفاوت است. از منظر ایشان متصدی حمل و نقل با قبول حمل

^{۲۷}. ما رواه الحلبي عن ابي عبدالله عليه السلام في حمال يحمل معه الزيت فيقول: قد ذهب، او اهرق، او قطع عليه الطريق، فان جاء بينه عاقله انه قطع عليه، او ذهب، فليس عليه شيء، والا ضامن.

(مکارم شیرازی ۱۴۱۱ ه.ق. ص. ۲۶۰ و حر عاملی ۱۴۱۴ ه.ق. ص. ۱۵۳ و نیز شیخ انصاری، ۱۴۱۵ ه.ق. ص. ۱۷۷)

^{۲۸}. (a) The carrier is liable: (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimer proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servant or agent ... (Hamburg Rules, Art. ۵(۴))

^{۲۹}. «يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة ۱) من المادة ۲۲۷ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يلد له أو لثائبه أو لأحد تابعيه فيه.»

مواد خطرناک به منظور کسب درآمد، اقدام به ایجاد محیطی خطرناک نموده است، هرچند که فرستنده نیز در فراهم آوردن چنین شرایطی دخیل است.

اگرچه در ظاهر، کالاهای فرستنده سبب ورود خسارت گردیده است ولی باید توجه داشت که اعمال متصدی حمل و نقل در چیدن یا جا به جایی محموله ها سبب نزدیک تر و اقوی از عمل فرستنده مبنی بر ارسال این گونه کالاها است. استقرار بار اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل بر عهده زیان دیده ای که با اعتماد و حسن نیت، کالای خود را به متصدی حمل و نقل سپرده عادلانه به نظر نمی رسد. در این امر که متصدی حمل و نقل با بارگیری کالای خطرناک محیط ناامنی برای دیگر کالاها، محیط زیست و اشخاص ثالث ایجاد نموده شکی نیست و با هر نظریه ای که مسئولیت محض را اثبات می کند می توان وی را مسئول دانست، چه قائل به نظریه مسئولیت در برابر انتفاع باشیم و چه نظریه خطر متقابل فلچر و یا خطر محض را معیار قرار دهیم.

متصدی حمل و نقل، بی قید و شرط مسئول جبران خسارات وارده بر اموال یا نفوس دیگران است و چنانچه خسارت، ناشی از فعل یا ترک فعل فرستنده باشد، متصدی حمل و نقل به وی رجوع می نماید. به عبارت دیگر بهتر آن است که جبران خسارات وارده به زیان دیده را محول به رجوع وی به فرستنده ای که چه بسا وی را نمی شناسد قرار نداد. بلکه ابتدا نزدیک ترین سبب و آن شخصی که آخرین تسلط را بر کالای خطرناک داشته و در برابر فرستندگان عادی تعهد به سالم رساندن محموله را دارد، یعنی متصدی حمل و نقل را مسئول جبران خسارات وارده قرار داد و در صورتی که حسب مقررات امکان مراجعه متصدی حمل به فرستنده مهیا باشد، جهت جبران غرامات پرداختی می تواند به وی مراجعه نماید.

به بیان دیگر در چنین موردی موقعیت متصدی حمل و نقل به عنوان متلف مفروض و مسئول جبران خسارات است مگر آن که بنا به تقصیر فرستنده، پرداخت خسارت از جانب متصدی حمل، عادلانه نباشد، که در این صورت وی حق مراجعه به فرستنده خطاکار، جهت جبران غرامت پرداختی را دارد، کما این که قانون دریایی ایران در بند پنج ماده ۵۴ در حالی که فرستنده را مسئول صحت علائم و اوصاف کالا می داند به متصدی حمل و نقل اجازه مراجعه به فرستنده خطاکار را برای جبران غراماتی که در اثر خطای وی پرداخته را داده است ولی در ادامه تصریح نموده که حق متصدی باربری به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ کس غیر از فرستنده بار، محدود نخواهد کرد.

بندسه ماده ۵۵ قانون فوق الذکر مقرر می دارد: «فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارات وارده به متصدی باربری و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر و یا غفلت فرستنده بار و یا عامل و یا مامور مجاز او نباشد، مسئول نخواهد بود.» بنابراین اگر خسارت، مستند به عمل یا تقصیر فرستنده بار باشد وی مسئول خواهد بود، مضافاً آن که باید توجه داشت که این ماده ناظر به عدم مسئولیت متصدی باربری نیست بلکه برای فرستنده تکلیف ایجاد نموده است، لذا با در نظر گرفتن این استدلال ها مشخص است که این ماده نه تنها مانعی برای اعمال مسئولیت محض بر متصدی باربری ایجاد نمی کند بلکه سلسله مراتب مراجعه زیان دیدگان را تبیین می سازد، به عبارت دیگر متصدی حمل و نقل پس از جبران خسارات وارده به زیان دیده ثالث در صورتی که تقصیر فرستنده بار را اثبات نماید حق مراجعه به وی را خواهد داشت. قانون «آی. ان. اف.» نیز متصدی حمل و نقل را بدون قید و شرط مسئول امنیت در طول زمان حمل کالا می داند.^{۳۰}

^{۳۰}. INF code, Appendix ۱.۱۶, IMDG code (۲۰۰۸)

استنتاج فوق در رویه قضایی نیز تایید شده است، در دعوی "شرکت کشتی‌رانی نورترن علیه سریری آلمان و کاپیتان ساخارف" که مواد قابل اشتعال در وسیله نقلیه کاپیتان ساخاروف، بارگیری شده بود، کانتینرهای حاوی این مواد به طور نامناسبی در عرشه پایین کشتی، بدون تهویه لازم برای این محموله چیده شده بود که تخلف محرز از شرایط معاهده سولاس و آیین نامه «آی. ام. دی. جی.» است. متصدی حمل و نقل از روی بی‌خبری کالاهای خطرناک دیگری را نیز بارگیری نموده و کشتی آتش گرفت و دو ملوان کشته شدند. سایر فرستندگان، بستگان ملوانان کشته شده، و دولت ایران برای جبران خسارات ناشی از آلودگی دریای سرزمینی اش، دعوی علیه متصدی حمل و نقل طرح کردند. در نهایت، دادگاه حکم به مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر زیاندیدگان داد ولی وی را از مطالبه خسارت از فرستنده مقصر منع نمود.^{۳۱} این به معنای آن است که اگرچه متصدی حمل و نقل در برابر زیاندیدگان دارای مسئولیت محض است ولی حق مراجعه به فرستنده مقصر را برای جبران غرامات پرداختی دارد. در مورد کالاهای خطرناک، پرواضح است که خسارات ناشی از آنها، اگر چه در سطحی کوچک حادث شوند، چنان سنگین است که جبران نکردن آن، زیان‌دیده را در اغلب موارد برای همیشه درمانده می‌سازد. خسارات ناشی از کالاهای خطرناک، فوری و در عین حال سنگین است و باید مسئولی برای جبران آن در نظر گرفت. متصدی حمل و نقل، در این مورد همواره به عنوان یکی از بهترین اشخاصی که می‌توان تعهد جبران را بر دوش او نهاد، مطرح بوده است، زیرا از یک سو سنگینی این مسئولیت، همواره او را محتاط و مقید به مقررات می‌سازد و از سوی دیگر جبران را بر دوش شخصی می‌نهد که به احتمال زیاد در اثر افراط یا تفریط وی یا زیردستانش خسارت به وجود آمده است.^{۳۲}

صرف نظر از اعتقاد به این که مسئولیت متصدی حمل و نقلی که متقبل جابه جایی کالای خطرناک شده است مبتنی بر مسئولیت محض است در مورد متصدی حمل و نقل عادی نیز قانون تجارت ایران در ماده ۳۸۸، مسئولیت متصدی حمل و نقل را مشروط به اثبات تقصیر وی ندانسته است.^{۳۳} ظاهراً متون قانونی ایران درباره مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل اتفاق نظر ندارند، ماده ۵۱۶ قانون مدنی با ارجاع به احکام امانت‌داران، مشخصاً مبنای مسئولیت وی را بر تقصیر دانسته^{۳۴} و ماده ۳۸۶ قانون تجارت (قانون موخر بر قانون مدنی) متصدی حمل و نقل را مسئول جبران خسارات وارده به محمولات می‌داند مگر آن که ثابت نماید تلف مال به وی منتسب نیست.^{۳۵} در جهت حل این اختلاف برخی اساتید قائل به نسخ ماده ۵۱۶ قانون مدنی توسط ماده ۳۸۶ قانون تجارت هستند، ضمن این که ید امانی متصدی حمل و نقل را از نوع امانت استیمانی ندانسته و وی را به هر حال مسئول مالی که نزد اوست می‌دانند^{۳۶} و برخی ضمن اعتقاد به حفظ هر دو ماده، ترجیح داده اند که گفته شود: تعهد ایمنی ناشی از عرف بین المللی حمل و نقل است (ماده ۲۲۵ قانون مدنی) و ماده ۳۸۶ قانون تجارت متمم ماده ۵۱۶ قانون مدنی بوده و با آن تعارض ندارد.^{۳۷} به نظر می‌رسد در صورتی که تخلف متصدی حمل و نقل از تعهد ایمنی لحاظ شود، ناظر به تخطی

^{۳۱}. Northern Shipping Co v deutsche seereederei, The captain Sakharov.

^۱. مصطفی‌السان، ۱۳۸۷.

^۱. ماده ۳۸۸ قانون تجارت: «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد...»

^۲. «تعهدات متصدیان حمل و نقل، اعم از این که از راه خشکی یا آب یا هوا باشد... همان است که برای امانت‌داران مقرر است.»

^۳. «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود، مگر این که ثابت نماید...»

^۴. محمد جعفر، جعفری لنگرودی، مجموعه محشای قانون مدنی، ۱۳۸۷، ذیل ماده ۵۱۶.

^۵. ناصر، کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، ۱۳۸۴، ذیل ماده ۵۱۶.

از شرط ضمنی موجود در قرارداد حمل و نقل، متضمن تعهد متصدی حمل به جابجایی ایمن کالا است و ارتباطی با قواعد عمومی مسئولیت قهری ندارد. لذا محل جاری شدن استدلال اخیرالذکر در مطالبات مبتنی بر قرارداد است و در صورتی که زیان‌دیده جهت جبران خسارات وارده نظام مسئولیت قهری را برگزیند، حسب قواعد عمومی ضمان قهری کافی است اتلاف یا تسبیب منتسب به متصدی حمل و نقل را اثبات نماید.

برای اعمال ماده ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت مانعی متصور نیست زیرا متصدی حمل و نقل پس از جبران خسارات وارد به زیان‌دیدگان می‌تواند به فرستنده مقصر رجوع نماید، مضاف بر آن که دلیل خاصی بر انتخاب مسئولیت مبتنی بر تقصیر برای متصدی حمل در قوانین وجود ندارد و بر فرض این که استدلالات طرفداران این نوع مسئولیت برای متصدی حمل صحیح باشد، همان‌گونه که پیش‌تر گفته شد نمی‌توان آن را به عنوان یک قاعده کلی مدنظر قرار داد و در فقه نیز نظر بر مسئولیت مفروض متصدی حمل و نقل است، علامه حلی، کشتیران و باربر را ضامن آن چه که نزد وی تلف شده است^{۳۸} و بهاء‌الدین عاملی در کتاب جامع عباسی حمال (باربر) را مسئول آن چه که در دست او بشکند، می‌دانند.^{۳۹} لذا در صورت حمل مواد خطرناک به طریق اولی مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر مسئولیت محض خواهد بود.

پس چاره ای نیست که قانون موخر را ناسخ قانون مقدم دانسته و حسب قانون تجارت، مسئولیت متصدی حمل و نقل را حتی در مورد کالاهای عادی نیز مبتنی بر مسئولیت محض قرار داد. کما این که حتی فقها در مورد حمل و نقل کالاهای عادی عقیده دارند که ملاح ضامن تلف آن چه غرق شده می‌باشد.^{۴۰} بنابراین به طریق اولی متصدی حمل و نقل مواد خطرناک نیز در برابر اشخاص ثالث دارای مسئولیت محض خواهد بود.

بند سوم: مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر اعمال مستخدمین

معلوم شد که مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر ارسال کنندگان و مالکان کشتی اصولاً مبتنی بر مسئولیت قراردادی است، به بیان دیگر این متصدی حمل و نقل است که با ایشان دارای رابطه قراردادی است و به اعتبار شخصی وی است که صاحبان کالاها اقدام به انعقاد قرارداد باربری نموده اند یا مالک کشتی مایملک خود را در اختیار وی قرار داده است و چه بسا حتی هیچ کدام از کارمندان و مستخدمان متصدی را نمی‌شناسند.

شک نیست که قرارداد باربری بر مبنای شخصیت متصدی حمل و نقل منعقد می‌شود، بنابراین وی پاسخگوی تعهداتی خواهد بود که حسب قرارداد باربری برای وی مقرر شده است. بنیادی‌ترین تعهد متصدی حمل، جابجایی کالا با حفظ کیفیت سلامتی که به وی تحویل شده (تعهد ایمنی) می‌باشد. بنابراین از نظر قراردادی متصدی حمل، مسئول خساراتی است که مستخدمینش به اشخاص وارد می‌کنند.

از نظر ضمان قهری، قانون مسئولیت مدنی ایران در ماده ۱۲، کارفرما (متصدی حمل و نقل) را در مقابل زیان‌دیدگان، مسئول جبران خسارات ناشی از فعل کارگران خود می‌داند و می‌توان گفت چنانچه به واسطه فعل یا ترک فعل کارگران متصدی حمل خسارتی وارد شود و زیان‌دیده فاقد قرارداد باربری یا قرارداد معتبری با متصدی

۱. الحمال و الملاح یضمن ما تلف فی یده. (علامه حلی، ۱۴۱۴، ص ۲۵۳)

۲. شیخ بهاء‌الدین عاملی، وسایل الشیعه، ج ۱۹، چاپ مهر، چاپ سوم، ۱۴۱۴، ص ۲۳۲.

۳. «... والملاح ضامن لما غرق من المتاع بجنایه و تفریطه، و لا یضمن ما غرق بالریح، و ما لا یمكن التحرز منه. (شیخ مفید ۱۴۱۰ ه. ق. ص ۶۴۱ و شیخ طوسی، ۱۴۱۰، ص ۴۴۷ و ابن ادریس ۱۴۱۱ ه. ق. ص ۴۶۸.)

حمل باشد یا آن که قراردادی بین ایشان وجود داشته لکن زیان‌دیده به مسئولیت قهری استناد نماید، متصدی حمل و نقل به عنوان کارفرما مسئول اعمال مستخدمین خود می‌باشد.

با وجود مفاد قانونی فوق‌الذکر و استدلال منطقی نهفته در آن، پاراگراف الف بند دو ماده ۵۴ قانون دریایی ایران که ترجمه‌ای از پاراگراف الف بند دو ماده ۴ قواعد لاهه می‌باشد متصدی حمل را در مورد جبران خسارات ناشی از کوتاهی و تقصیر کارکنان خود مسئول ندانسته است و برخی نویسندگان^۱ این ماده را، با این استدلال که در مسئولیت قراردادی شرط عدم مسئولیت امکان‌پذیر است، مغایر با سایر قوانین ندانسته‌اند.

به نظر می‌رسد این استدلال ایشان صحیح نیست، زیرا درج شرط عدم مسئولیت، حالتی انتخابی است و الزامی در آن وجود ندارد، لذا شان تقنین در آن نیست که مقرراتی برای مورد استثنایی وضع نماید و نمی‌توان تعارض دو قانون (ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۵۴ قانون دریایی) با این بهانه که ممکن است در بعضی قراردادها، برخی شروط گنجانده شود را نادیده گرفت و مسلماً قوانین یاد شده دارای تعارض هستند.

موافقان عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال اعمال مستخدمان خود معتقدند، به لحاظ آن‌که متصدی حمل در طول سفر کتلی بر کارکنانش ندارد و حتی در انتخاب آن‌ها نیز آزادی کامل ندارد، عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل مناسب‌تر است^۲ و طرح دعوا علیه متصدی حمل و نقل طولانی و موجب صرف هزینه زیادی است و اضافه نموده‌اند، با آن که مقررات هامبورگ در حکم عام خود قائل به وجود مسئولیت متصدی حمل در چنین موردی است، در مواد دیگر در مقام بیان زوال محدودیت مسئولیت، تقصیر عمدی و سنگین کارکنان را موجب زوال محدودیت مسئولیت متصدی ندانسته است و قواعد هامبورگ دچار تناقض گویی شده است.

توجیهات طرفداران نظریه فوق‌صحیح به نظر نمی‌رسد، زیرا ادعای عدم انتخاب کارمندان توسط متصدی حمل و نقل بی‌مورد است، در هر حال کارگران کشتی، کارمندان متصدی حمل و نقل محسوب می‌شوند و وی مسئول خسارات وارده ناشی از اعمال ایشان است. شاید در ناخود آگاه منظور مدافعان عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل در چنین موردی مربوط به یکی از انواع قراردادهای اجاره کشتی است که طی آن مالک موظف به تامین نیرو و خدمه است، ولی آیا شان مقنن، وضع قانون بر مبنای یک مصداق خاص است یا باید جامع مصادیق و مانع اغیار باشد؟ همان‌گونه که در خصوص سایر مشاغل به قطع و یقین نمی‌توان گفت که کارفرما هر لحظه، بر اعمال مستخدمانش نظارت و کنترل دارد، پس چگونه است که در سایر مشاغل، مسئولیت کارفرما در برابر اعمال مباشرانش را پذیرفته ولی در مورد متصدی حمل و نقل قائل به آن بود که به دلیل عدم امکان نظارت کامل بر اعمال کارگران، متصدی حمل و نقل مسئولیتی نداشته باشد؟! از دیگر سو، به جهت جلوگیری از مواجه شدن زیان‌دیده با کارگران و تضمین جبران خسارات وی و نیز دقیقاً به همان دلیل کوتاه نمودن زمان رسیدگی و کم کردن هزینه‌ها، بایست متصدی حمل و نقل، مسئول جبران خسارات ناشی از اعمال کارگران خود باشد^۳.

طبیعی است که چنانچه کارگری با تعمد اقدام به وارد کردن خسارت نماید، متصدی حمل قادر به ممانعت از وی نیست، زیرا متصدی حمل هرگز راجع به این اقدام نا معقول، تصویری نداشته تا بتواند از بروز آن جلوگیری نماید، مضافاً آن که حکم اشاره شده از قواعد هامبورگ در مقام بیان موردی جزئی از عنوانی کلی یعنی فرض عمد

۱. محمد، دمرچیلی، پیشین، ص. ۱۶۵.

۱. محمد، دمرچیلی، پیشین، ص. ۱۶۶.

۲. هر چند که متصدی حمل و نقل در ادامه می‌تواند به کارگر متلف مراجعه نماید.

کارگر در ورود خسارت است. این امر واضح است که از مسائل جزئی نمی‌توان احکام کلی استنباط نمود و حکم موردی، که کارمند به عمد خسارت به بار می‌آورد را به مورد غالب که به دلایل سهل انگاری یا به طور غیر عمد خسارتی وارد می‌شود تعمیم داد. مضافاً آن که کارگری که عامداً اقدام به ورود خسارت به کالایی می‌نماید لزوماً ناکارآمد نیست و نمی‌شود آن را از مصادیق تقصیر متصدی حمل در انتخاب خدمه شایسته دانست، زیرا وی قادر نبوده است به گُنه افکار کارگر پی ببرد بلکه صرفاً قابلیت‌های او را شناسایی و وی را استخدام نموده است و بنا به ظاهر به دنبال ایجاد خطر برای سایرین نبوده است.

بنابراین حکم استثنایی قواعد هامبورگ نه تنها ناقض اصل کلی نیست، بلکه حکمی منطقی و لازم است و در ارتباط با عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال تعمد کارگزارانش در ورود خسارت وضع حکم نموده است و به هر حال همان گونه که برخی اساتید معتقدند، هر مسئولیتی اگر قراردادی است نتیجه تخلف از یک تعهد است و اگر قانونی است حاصل نقض یک تکلیف. مسئولیت ناشی از فعل غیر نیز از این قاعده بیرون نیست، این مسئولیت نتیجه نقض تعهد یا تکلیف مراقبت از مباشران در عدم اضرار به دیگری است.^{۴۴}

مطابق بند الف بخش دو ماده ۵۵ قانون دریایی ایران (بند ب بخش دو ماده ۴ قواعد لاهه)، اشتباه دریانوردی فرمانده، کارکنان و نمایندگان مجاز متصدی حمل و نقل، موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل نمی‌شود. بنابراین حکم ماده، مضمون اشتباهات مدیریتی ایشان نیست. با این وصف این سوال پیش می‌آید که در صورتی که این افراد مرتکب اشتباه یا تخلف دریانوردی گردند چه کسی مسئول جبران خسارات خواهد بود؟ بر خلاف حکم مواد فوق‌الاشاره، بهتر آن است که مسئولیت متصدی حمل و نقل را در قبال تمام خسارات ناشی از اعمال کارمندان وی پذیرفته و سپس به وی اجازه داده شود به مسئول اصلی مراجعه نماید. در تایید این نظر، قواعد هامبورگ در مواد مختلف از جمله در ماده ۵، متصدی حمل و نقل را در قبال تقصیر کارگران نیز مسئول دانسته است، حکمی که با قانون مسئولیت مدنی ایران مطابقت دارد، مضافاً آن که ماده ۳۸۸ قانون تجارت، بدون توجه به نوع حمل (زمینی، دریایی یا هوایی) متصدی حمل و نقل را مسئول حوادث و تقصیراتی می‌داند که در مدت حمل و نقل واقع شده است، «اعم از این که مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد». بنابراین متصدی حمل و نقل تعهد به انتخاب خدمه و کارمندان مجرب و شایسته داشته و در برابر اعمال ایشان مسئول است.^{۴۵}

لذا همان گونه که برخی حقوق‌دانان عقیده دارند^{۴۶} انتخاب مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال ورود خسارات غیر عمد کارگران وی در قبال زیان دیده، همان گونه که در قواعد و قوانین در نظر گرفته شده، کارآمدتر و مناسب است.

نتیجه گیری

در نهایت؛ در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل تا کنون بحث‌های بسیاری صورت گرفته است. با توجه به تنوع تکالیف متصدیان حمل و نقل نمی‌توان معیار و مبنای کلی و واحدی برای مسئولیت ایشان در نظر داشت.

۱. محسن، ایزانلو، شروط محدودکننده و ساقط کننده مسئولیت در قراردادها، ۱۳۸۶ ص. ۱۸۵.

۱. مصطفی‌السان، پیشین

۲. فهر، قابل دسترس در پایگاه: eastlaw.com.

متصدیان حمل و نقل موظف به تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی بوده و مقنن ایرانی نیز با درج قید تلاش مناسب در این خصوص، در واقع مسئولیت وی را در گرو عدم انجام تلاش مناسب و بر مبنای تقصیر قرار داده است. تکلیف تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی قابل واگذاری به غیر نبوده و قائم به شخص متصدی حمل و نقل است. متصدی حمل و نقل بایست بر اساس کالایی که مسئولیت حمل آن را دارد قابلیت دریانوردی کشتی را بررسی کند. چنانچه کشتی انتخابی متناسب با محموله و خطرات ناشی از آن نباشد مسلماً متصدی حمل و نقل در قبال آن مسئول است. لکن این مسئولیت هنگامی بر وی بار می‌شود که متضرر ثابت نماید متصدی حمل و نقل معیارهای معقول و مناسب جهت انتخاب کشتی را رعایت نکرده است.

تکلیف مجزا و مهم دیگر متصدی حمل و نقل در جابجایی محموله‌های خطرناک مراقبت از محموله که اعم از چیدن بار، حمل و نگهداری از این قبیل کالاهاست می‌باشد. متصدی حمل و نقل مسئول چیدن کالا به نحوی مطلوب و مناسب با ماهیت کالا است. این تکلیف نیز غیرقابل واگذاری و توکیل به غیر است لکن این خصیصه نباید پژوهشگر را فریب داده و تصور نماید که مسئولیت متصدی حمل و نقل در چنین موردی محض یا حتی مفروض است. زیرا هرچند که چنین تکالیفی قائم به شخص وی است اما وی متعهد به اعمال دقت‌های متعارف و معقولی است که در حین بارگیری و آغاز سفر دارد زیرا در غیر این صورت چنانچه منظور مقنن اعمال مسئولیت محض بر متعهد آن بود باید دامنه این تکالیف را تا تخلیه کالا و تحویل آن به مقصد امتداد می‌داد. اما مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال صاحبان کالاهای عادی که در کنار محموله‌های خطرناک بارگیری شده است نیازی به اثبات تقصیر وی ندارد، چرا که این متصدی حمل و نقل است که جهت کسب منفعت، کالاهای افراد را در موقعیتی خطرناک قرار داده است.

اما در خصوص حمل کالاهای خطرناک شاخص اصلی در تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل علم یا جهل وی به ماهیت کالای موضوع حمل است. چنانچه متصدی حمل و نقل نسبت به ماهیت خطرناک کالا اطلاعی نداشته باشد قطعاً تعهد وی به تهیه کشتی دارای قابلیت دریانوردی و یا چیدن کالا و مراقبت از آن تغییر کرده و در حد سایر کالاها تقلیل می‌یابد. ضرورت اطلاع متصدی حمل و نقل از ماهیت خطرناک کالا در حدی است که مقررات مربوطه، فرستنده را در صورتی که ماهیت چنین کالایی را به نحو مسلمی برای متصدی حمل و نقل روشن نسازد شخص فرستنده را مسئول جبران خسارات وارده دانسته است.

حتی با در نظر گرفتن نظرات فقها که عموماً مسئولیت متصدی حمل و نقل را به نوعی مسئولیت محض دانسته اند با مذاقه در عبارات ایشان مشخص است که در نهایت مسئولیت وی در برابر فرستنده کالای خطرناک منوط به اثبات تقصیر وی است، و هنگامی در برابر فرستنده کالای خطرناک مسئول جبران خسارت وارد به محموله وی می‌باشد که مدعی اثبات نماید زیان ایجاد شده در اثر تقصیر متصدی حمل و نقل بوده است.

منابع و مأخذ

الف - فارسی

۱. اعلائی فرد (دکتر محمدعلی) ، حقوق دریایی (حمل و نقل بین المللی دریایی) ، انتشارات نخل دانش ، چاپ اول ۱۳۸۷
۲. السان (مصطفی) ، تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک ، پژوهشنامه حمل و نقل ، سال پنجم ، شماره سوم ، پاییز ۱۳۸۷
۳. ایزانلو (دکتر محسن) ، شروط محدود کننده و ساقط کننده مسئولیت در قراردادها ، انتشارات شرکت سهامی انتشار ، چاپ اول ۱۳۸۲
۴. جعفری لنگرودی (دکتر محمد جعفر) ، مجموعه محشی قانون مدنی ، انتشارات گنج دانش ، چاپ سوم ۱۳۸۷
۵. جلال کمالی (کاپیتان حسین) ، صنعت کشتیرانی ج ۲ - جعبه ای به نام کاتینر ، انتشارات موسسه آموزشی کشتیرانی ، چاپ اول
۶. دمرچیلی (دکتر محمد) ، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی ، رساله برای دریافت درجه دکتری ، دانشگاه تهران ۱۳۸۳
۷. کاتبی (دکتر حسینقلی) ، حقوق تجارت ، انتشارات مصور ، چاپ چهارم ۱۳۵۳
۸. کاتوزیان (دکتر ناصر) ، حقوق مدنی ، جلد اول (الزامات خارج از قرارداد) ، انتشارات دانشگاه تهران ، چاپ هشتم ۱۳۸۷
۹. کاتوزیان (دکتر ناصر) عقود معین ، ج اول ، شرکت سهامی انتشار ، ۱۳۹۱
۱۰. کاتوزیان (دکتر ناصر) ، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی ، نشر میزان ، چاپ یازدهم ۱۳۸۴
۱۱. عرفانی (دکتر محمود) ، محشای قانون تجارت ، انتشارات جنگل ، چاپ اول ۱۳۸۶

ب - عربی

۱. ابن ادریس ، سرائر ج ۲ ، موسسه نشر اسلامی وابسته به جامعه مدرسین قم ، چاپ دوم ۱۴۱۱ ه.ق
۲. انصاری (شیخ مرتضی) شیخ القضاء و الشهادات ، انتشارات باقری قم ، چاپ اول ۱۴۱۵ ه.ق
۳. صالح (فهر عبدالعظیم) ؛ مسئولیة الناقل البحری عن السلامة البضائع بین احکام اتفایه هامبورج و القانون المصری ، قابل دسترس در پایگاه: eastlaw.com
۴. طوسی (شیخ محمد بن حسن) ، النهایه ، چاپ دار الاندلس ، بیروت ۱۴۱۰ ه.ق
۵. عاملی (حر) ، وسائل الشیعه ، ج ۱۹ چاپ مهر چاپ سوم ۱۴۱۴

٦. علامه حلی، تحریر الاحکام ج ١ ناشر موسسه آل بیت مشهد، ١٤١٤
٧. مفید (محمد بن محمد نعمان)، المقنعة، انتشارات جامعه مدرسین قم، ١٤١٠ هـ.ق
٨. مکارم شیرازی (آیت الله ناصر) قواعد الفقهیه، چاپ مدرسه امیر المومنان (ع) چاپ سوم ١٤١١

ج- انگلیسی و فرانسه

١. Colinvoux (Raoul), Carver Carriage by Sea , ١٣th ed. , Stevens & Sons, (١٩٨٢) Vol. ١
٢. Guner-Ozbek (Meltem D.), Carriage of Dangerous Goods by Sea , Springer , ٢٠٠٨
٣. Hague/Hague Visby convention
٤. International Convention for the safety of Life at Sea, (SOLAS), ١٩٧٤
٥. Lloyd's Rep, The Amphion , ٢٠٠٢
٦. Nicolas Gaskell, Asariotis, Baatz, Bills of Lading: Law and Contracts, LLP ٢٠٠٠
٧. Tetley (William) & Brian G. McDonough, Elliott B. Nixon, Marine Cargo Claims , Éditions Y. Blais , ١٩٨٨
٨. Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, Vol. ١, Thomson/West , ٢٠٠٤