



۱۳۷۸ / ۳ / ۲۹



معاونت پژوهشی

وزارت فرهنگ و آموزش عالی
دانشگاه قم

«پایان نامه دوره کارشناسی ارشد حقوق خصوصی»

موضوع:

**مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در حقوق
دریایی ایران**

استاد راهنما:

جناب دکتر ربیعا اسکینی

استاد مشاور:

جناب دکتر علی محمد مکرمی

دانشجو:

عباس رمضانیان سیاهکلرودی

تکثیر از واحد انتشارات

1969/2

پانیز ۷۸-۱۳۷۷

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ

هرکجا جانی است جای عشق باد
جمله عالم فدای عشق باد

«مولوی»

تقدیم به:

اعضای خانواده‌ام که سهمی بزرگ در موفقیت‌های ناچیز
من داشته‌اند.

و تقدیم به:

همه اساتید که تالو خورشید عدالت را در مقابل دیدگانم
جاودانه ساختند.

«سیاس و قدردانی»

بی تردید کار نگارش و به سامان رساندن پایان نامه دوره کارشناسی ارشد آنهم بطور شایسته و در خور، آسان نخواهد بود. دانشجو در پایان این دوره موظف به نگارش رساله ایست که باید واجد استانداردهای علمی در زمینه موضوع تحقیق باشد. کاری دشوار و سخت که جز در سنایه تلاش و کوشش و گوش فراداشتن به راهنمایی های داهیان و خردمندان اساتید فن میسر نخواهد بود.

این رساله نیز از این قاعده مستثنی نیست. ولی آنچه به غنای علمی این اثر خواهد افزود راهنمایی های اساتید فن می باشد که راهگشای دانشجو در لحظه های دشوار نگارش این رساله بوده است. و در همین جا، بجاست که از راهنمایی ها و تذکرات شایسته آقای دکتر اسکینی + استاد محترم راهنما - و جناب آقای دکتر مکرّمی - استاد محترم مشاور - چه در طول مدت تحقیق، بررسی و نگارش و چه در بازخوانی مجدد آن نهایت تشکر و امتنان را ابراز دارم. تذکر این نکته نیز لازم بنظر میرسد که اگر در این رساله نقطه قوتی باشد بازگشت آن به راهنمایی های خردمندان اساتید فوق خواهد بود و اگر قصور و کاستی یافت شود (که بی تردید خالی از آن نخواهد بود) متوجه نگارنده است.

«کلید گنج سعادت قبول اهل دل است»

«عباس رمضانیان»

چکیده

مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظام قانون مدنی - که در قالب عقد اجاره بیان شده است - به مانند امین است و تنها زمانی که او مرتکب تقصیر شود مسئول خواهد بود.

در نظام قانون تجارت اصل بر مسئولیت متصدی حمل و نقل است و تنها زمانی که او با یک حادثه غیر قابل پیش بینی و دفع روبرو باشد (حادثه فورس ماژور) مسئولیت او زائل است.

در نظام قانون دریایی، مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض دانسته شده است ولی اثبات خلاف آن، با رعایت احتیاطات متعارفی که در امثال اینگونه موارد ضرورت دارد امکانپذیر است.

واژگان کلیدی:

متصدی حمل و نقل - دریایی - کشتی - قرارداد - بارنامه - قابلیت دریانوردی - معافیت - مسئولیت - تعهدات - محموله - محو - خسارت

اختصارات:

قانون مدنی

ق.م

قانون تجارت

ق.ت

قانون آیین دادرسی مدنی

ق.آ.د.م

قانون دریایی

ق.د

قانون مسئولیت مدنی

ق.م.م

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱-۴	مقدمه
۵	فصل اول: مفاهیم کلی
۶	مبحث اول: متصدی حمل و نقل
۷-۱۰	گفتار اول: تصدی به حمل و نقل
۱۰-۱۲	گفتار دوم: انواع تصدی به حمل و نقل
۱۲	مبحث دوم: کشتی و انواع آن
۱۲	گفتار اول: تعریف کشتی
۱۲-۱۴	گفتار دوم: انواع کشتی
۱۴	مبحث سوم: ماهیت قرارداد حمل و نقل
۱۴-۲۲	گفتار اول: قرارداد حمل و نقل در قانون مدنی
۲۲-۲۷	گفتار دوم: قرارداد حمل و نقل در قانون تجارت
۲۷	مبحث چهارم: خصائص (ویژگیهای) قرارداد حمل و نقل
۲۷	گفتار اول: نقل مکان (جابجایی)
۲۷-۲۸	گفتار دوم: اداره عملیات بوسیله متصدی حمل
۲۸-۲۹	گفتار سوم: معوض بودن قرارداد
۲۹	گفتار چهارم: مسئولیت قراردادی یا خارج از قرارداد
۳۰	مبحث پنجم: قرارداد حمل و نقل دریایی و انواع آن
۳۰-۳۱	گفتار اول: تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی
۳۱-۳۸	گفتار دوم: انواع قرارداد اجاره کشتی
۳۸-۴۲	گفتار سوم: قرارداد حمل و نقل بر اساس بازنامه دریایی

۴۳	فصل دوّم: تحقق مسؤلیت متصدی حمل و نقل دریایی
۴۴	بخش اوّل: شرایط تحقق مسؤلیت متصدی حمل و نقل
۴۴	مبحث اوّل: مسؤلیت متصدی حمل و نقل و مسئله قابلیت دریانوردی کشتی
۴۴-۶۳	گفتار اوّل: مفهوم قابلیت دریانوردی (sea worthness)
۶۳-۶۸	گفتار دوّم: آثار نداشتن قابلیت دریانوردی
۶۸-۷۰	گفتار سوم: اثبات عدم قابلیت دریانوردی کشتی
	مبحث دوّم: مسؤلیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ناشی از
۷۰-۷۲	تحویل کالا به شخص غیر مُحِق
۷۲-۷۵	مبحث سوم: زمان شروع و ختم مسؤلیت متصدی حمل و نقل
۷۵	مبحث چهارم: حداکثر مسؤلیت متصدی حمل و نقل
۷۵-۷۷	گفتار اوّل: مبنای محاسبه غرامت
۷۷-۸۳	گفتار دوّم: زوال محدودیت قانونی
۸۳-۸۴	گفتار سوم: افراد بر خوردار از محدودیت قانونی
۸۵	بخش دوّم: موارد معافیت مسؤلیت متصدی حمل و نقل
۸۵	مبحث اوّل: موارد عدم مسؤلیت بدلیل علت خارجی
۸۵-۹۰	گفتار اوّل: تقصیر فرستنده کالا و عیوب مربوط به کالا
۹۰-۱۰۰	گفتار دوّم: خسارات ناشی از فورس ماژور یا قوه قاهره
۱۰۰-۱۱۵	گفتار سوم: خسارت ناشی از فعل شخص ثالث
۱۱۵-۱۲۳	مبحث دوّم: انحراف موجه کشتی از مسیر اصلی
۱۲۳-۱۲۴	مبحث سوم: معافیت متصدی حمل بعللی غیر از علل مصرحه قانونی

فصل سوم: تغییر و محو مسئولیت متصدی حمل و نقل ۱۲۵

مبحث اول: افزایش تعهدات متصدی حمل و کاهش معافیت‌های او .. ۱۲۶-۱۲۷

مبحث دوم: شرط تحدید یا عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل .. ۱۲۷-۱۳۰

مبحث سوم: جواز کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل در

خصوص کالاهای ویژه ۱۳۰-۱۳۱

مبحث چهارم: مرور زمان ۱۳۱

گفتار اول: مرور زمان در دعوی فقدان کالا یا خسارت وارده به آن ۱۳۱-۱۳۲

گفتار دوم: مرور زمان و نظریه شورای نگهبان ۱۳۲-۱۳۳

فصل چهارم: خسارات ۱۳۴

مبحث اول: ورود خسارت توسط متصدی حمل و نقل ۱۳۴

گفتار اول: مفهوم خسارت و انواع آن ۱۳۴-۱۴۴

گفتار دوم: دلیل ورود خسارت ۱۴۴-۱۵۲

مبحث دوم: خسارات دریایی و انواع آن ۱۵۲

گفتار اول: خسارت مشترک و خسارت خاص ۱۵۲-۱۶۱

گفتار دوم: خسارت ناشی از تصادم در دریا ۱۶۱-۱۶۵

نتیجه ۱۶۵-۱۶۷

منابع و مأخذ (کتابنامه) ۱۶۸-۱۷۰

مقدمه:

بشر از دیرباز برای بقاء و استمرار حیات خود به داد و ستد و فعالیت‌های بازرگانی مشغول بوده و امر حمل و نقل برای او از مهمترین وجوه امر بازرگانی تلقی می‌شد. تلاش انسانها برای گسترش راههای مختلف ارتباطی (زمینی، دریایی، هوایی) همه و همه بیانگر اهمیت امر حمل و نقل (کالا، مسافر) برای او بوده است. در این راستا بشر بخوبی دریافته است که در کنار داشتن راههای وسیع و قابل عبور و مرور داشتن قواعد و مقررات دقیق برای تنظیم امر عبور و مرور و حمل و نقل موضوعی ضروریست. این تلاش در ادوار مختلف تاریخ چهره‌های گوناگونی داشته است و در هر دوره با نوع و اهمیت وسیله ارتباطی تناسبی تام داشته است. در دوره‌هایی که راه زمینی تنها راه ممکن برای عبور و مرور انسانها و حمل و نقل کالاها بوده، نوع مقررات حاکم بر آن نیز به گونه‌ای ویژه بوده است. بعدها با پیشرفت علوم و فنون و گسترش راههای دیگر ارتباطی نظیر راههای دریایی و هوایی این مقررات پیچیده‌تر و متکاملتر شد انسانها بخوبی دریافته‌اند که در هر دوره با توجه به پیشرفت در امر حمل و نقل نیازمند مقررات تازه‌تر و مناسب‌تر می‌باشند این تلاش پیگیر و منطقی بشر در کشورها نیز در دوره‌های مختلف قانونگذاری بخوبی قابل مشاهده است در کشور ما این روند با شروع امر قانونگذاری آغاز گردید. ابتدا در قانون مدنی مقررات مربوط به حمل و نقل به ساده‌ترین وجهی، زیر عنوان مقررات مربوط به عقد اجاره مطرح گردید. کمی بعد با پیشرفت سریع امر حمل و نقل و پیچیده‌تر شدن وضع این مقررات، قانونگذاران به کمبود مقررات قانونی و عدم هماهنگی آن با نیازهای روز مربوط به امر حمل و نقل پی برده و در قانون تجارت نظامی ویژه

را برای مقررات حمل و نقل پی افکنند که به نوعی متفاوت با نظام قانون مدنی بود. اما این پایان کار نبود امور مربوط به حمل و نقل هر روز پیچیده تر و پیشرفته تر می شد و ضرورت تصویب قوانین ویژه و خاصی احساس می شد. به این علت قانونگذار ما در جهت همگام شدن با این روند رو به رشد یا تصویب مقررات ویژه - که در واقع پیوستن به کنوانسیون های بزرگ جهانی در زمینه حمل و نقل بود - به این امر مهم پرداخت تصویب مقررات مربوط به حمل و نقل زمینی با الهام از کنوانسیون بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه بوسیله راه آهن (C.I.V) و کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا بوسیله راه آهن (C.I.M) در سال ۱۳۴۹ مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی با الهام از کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی با الهام از کنوانسیون های بین المللی ۱۹۲۴ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا همگی شاهدی برای تلاش قانونگذارها در این زمینه می باشد.

همانطور که اشاره شد تلاش قانونگذار ما در جهت تنظیم مقررات مربوط به حمل و نقل اولین بار در قانون مدنی چهره نمود. قانونگذار در قانون مدنی با الهام از فقه امامیه، قواعد مربوط به امر حمل و نقل را در قالب عقد اجاره که در واقع مناسبترین نهاد برای به نظم کشیدن مقررات مربوط به حمل و نقل می باشد مطرح نموده است.

در ماده ۵۱۶ ق.م اینگونه آمده است: «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد برای حفاظت و نگاهداری اشیایی که به آنها سپرده می شود همان است که برای امانت دادن مقرر است. بنابراین در صورت تعدی و تفریط مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود».

همانطور که ملاحظه می شود قانونگذار در اولین گام متصدیان حمل و نقل را در ردیف

امانت‌داران مقرر داشته است و مسئولیت آنان را در قبال خسارات وارده در امر حمل و نقل تنها زمانی که مرتکب تعدی و تفریط شده باشند قابل تصور دانسته است. این شکل از نظام مسئولیت در واقع ساده‌ترین و ابتدایی‌ترین شکل مربوط به مقررات حمل و نقل است. در این نظام که در واقع باید آن را مربوط به امور ساده حمل و نقل دانست صاحب کالا یا بار موظف است که اگر خساراتی متوجه او گردید، قصور و کوتاهی متصدی حمل و نقل، همچنین تعدی و تجاوز او را از حدود وظایف ثابت نماید تا بتواند متصدی حمل و نقل را مسئول خسارات وارده تلقی کرد.

در این نظام اصل بر عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌باشد مگر اینکه تعدی و تفریط او ثابت گردد. در واقع او امین تلقی می‌شود و تنها زمانی که تعدی و تجاوز او از حدود وظایف قانونی ثابت گردد مسئولیت متوجه او خواهد بود. اما خیلی زود آشکار گردید که این نظام قانونی دارای نقصی روشن است. به این معنا که صاحب کالا یا بار در بیشتر اوقات از مسائل فنی و تخصصی مربوط به امر حمل و نقل اطلاع کافی نداشت و در نتیجه از عهده اثبات تعدی و تجاوز متصدی حمل و نقل از حدود وظایف قانونی بر نمی‌آید و همین امر موجبات شکست او را در دعوی فراهم می‌کرد.

در واقع حتی زمانی که حق به نفع آنان بود، ناتوانی در امر اثباتی آنان را محکوم به بی‌حقی می‌کرد. در این رهگذر متصدیان حمل و نقل بودند که از قبل این نظام مسئولیتی، بیشترین سود را می‌بردند و کمتر موقعی پیش می‌آمد که صاحب کالا بتواند تعدی و تفریط آنان را اثبات نماید.

شاید همین عیب بزرگ خیلی زود قانونگذاران را مجبور کرد که در سال ۱۳۱۱ در قانون تجارت دست به تغییر نظام مسئولیتی متصدی حمل و نقل بزنند.^(۱)

در قانون تجارت قانونگذار با پیشرفت در زمینه امور حمل و نقل و پیچیده‌تر شدن

۱- گفتنی است که مواد ۱ تا ۹۵۵ ق.م. در دوره ششم قانونگذاری و در تاریخ ۱۸ اردیبهشت ۱۳۰۷ به تصویب رسیده است و قانون تجارت (به جزء ۳۰۰ ماده مربوط به شرکت‌های سهامی که مصوب ۱۳۴۷ می‌باشد) مصوب ۱۳ اردیبهشت ۱۳۱۱ است.

موضوع در صدد برآمد تا با تغییر نظام قانون مدنی به کمک صاحبان کالا و بار بیاید در این قانون، قانونگذار برای متصدی حمل و نقل فرض تقصیر قائل شد یعنی اینکه متصدی حمل و نقل بطور ضمنی تعهد دارد که کالا یا مسافر را سالم به مقصد برساند. انجام ندادن این تعهد خود تقصیر است و اثبات این امر که متصدی حمل و نقل مرتکب تعدی و تفریط نشده است و در حدود متعارف محیطی امن برای کالا یا مسافر فراهم نموده است او را از مسئولیت مبری نمی‌کند. او در این راه به دلیل قویتری نیاز دارد باید ثابت کند که احتراز از زیان برای او غیر ممکن بوده، یعنی او با حادثه فورس مازور روبرو بوده است و حادثه به گونه‌ای بوده است که توانایی جلوگیری از آن را نداشته و یا دست‌کم احراز شود که عیب یا تقصیر ارسال‌کننده مسبب وقوع حادثه بوده است.

(ماده ۳۸۶ ق.ت)

ذکر چند نکته دیگر نیز در همین ابتدای کار ضروری بنظر می‌رسد:

با توجه به اینکه موضوع این نوشتار بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی است ما برآنیم تا مسئولیت متصدی حمل و نقل را با توجه به قانون دریایی و نیز با در نظر گرفتن اصول کلی، حقوقی و سایر مقررات مربوط به حمل و نقل در قوانین مختلفه بررسی نمائیم.

در این راستا با توجه به اینکه مباحث مربوط به حقوق دریایی در نظام حقوقی ما سابقه چندانی ندارد و برگرفته از کشورهای دیگر است و با عنایت به اینکه روشن‌تر شدن بحث و تحقیق پیرامون موضوعات حقوق دریایی مستلزم توجه به حقوق کشورهای پیشرفته در زمینه حقوق دریایی است. لذا در جای‌جای این نوشتار و بنا به ضرورت از حقوق سایر کشورها (بویژه کشورهای پیشرفته در زمینه حقوق دریایی نظیر انگلیس و آمریکا) سود جستیم تا راهگشای ما در مسیر تحقیق و تفحص باشد.

فصل اوّل:

مفاهیم کلی

فصل اول:

مفاهیم کلی

مبحث اول: متصدی حمل و نقل

ماده ۵۲ ق دريایی ايران عیناً بر اساس بند الف ماده (۱) کنوانسیون بين‌المللی بمنظور هماهنگ ساختن برخی قوانین بارنامه‌های دریایی مصوب ۱۶ اوت ۱۹۲۴ بروکسل، متصدی حمل و نقل را اینگونه تعريف نموده است: «متصدی باربری بطور کلی بمالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است اطلاق می‌شود».

شاید در ابتدای امر از عبارت تعريف فوق بویژه عبارت «بطور کلی» اینگونه استنباط می‌شود که علاوه بر مالک یا مستأجره کسبان دیگری نیز می‌توانند بعنوان متصدی باربری شناخته شوند و آنچه که بیشتر به این شبهه دامن می‌زند وجود افراد دیگری در امر باربری نظیر نماینده فرستنده کالا (Forwarding Agent) و همچنین نماینده مالک کشتی معروف به کارگزار بارگیری (Loading broker) می‌باشد اما باید توجه کرد که اگر چه بیشتر شرکتهای کشتیرانی در کشورهای پیشرفته دنیا با دخالت مؤسساتی به نام کارگزاران به امر حمل و نقل می‌پردازند ولی وظایف و محدوده عملکرد آنان مشخص و معین است. مثلاً همین کارگزاران بارگیری به اعلام تاریخ حرکت کشتی و نظارت بر امر بارگیری می‌پردازند و در ازای وصول