





دانشگاه تهران

دانشکده حقوق و علوم سیاسی

پایان نامه جهت دریافت درجه کارشناسی ارشد

گرایش حقوق خصوصی

عنوان:

مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مسافر

استاد راهنما :

جناب آقای دکتر محسن ایزانلو

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر امیر صادقی نشاط

استاد داور:

سرکار خانم دکتر لعیان جنیدی

نگارش :

مینا کاویانی

مهرماه ۱۳۹۰

تقدیم به :

پدر و مادر عزیزم که رهنمودهایشان همیشه چراغ راه زندگی ام است.

چکیده

حمل و نقل دریایی مسافر از شاخه های مهم حقوق دریایی است که امروزه با افزایش استفاده ی مردم از این نوع حمل و نقل به ویژه با اهداف تفریحی، امکان وقوع حوادث ناگوار نیز افزایش یافته و حمایت از حقوق مسافران سفرهای دریایی و اثاثیه ایشان را امری اجتناب ناپذیر ساخته است. در نتیجه ی یک حادثه ی دریایی ممکن است به اموال مالکان کشتی، جان و اثاثیه مسافر و نیز سلامتی و اموال اشخاص ثالث و محیط زیست خساراتی وارد شود. آنچه که در این پایان نامه به آن پرداخته می شود صرفا بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل در برابر مسافر می باشد و از مسائل مربوط به مسئولیت وی در برابر کشتی ها و اشخاص ثالث و خدمه و یا مسئولیت سایر اشخاص درگیر در حمل و نقل دریایی مسافر مانند خدمه ، فرمانده و یا نمایندگان متصدی چشم پوشی می شود. در نظام حقوقی ایران منابعی که اختصاصا مقرراتی در راستای تنظیم روابط متصدی حمل دریایی مسافر و تعیین حقوق و تکالیف ایشان وضع نموده اند قانون دریایی ۱۳۴۳ و کنوانسیون یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا مصوب ۱۳۴۴ می باشد .

به منظور بررسی مسئولیت مدنی متصدی حمل مسافر ابتدا نیازمند شناخت مفاهیم موضوع بحث ، منابع قانونی و مبانی حاکم بر مسئولیت چنین متصدی و سپس بیان تعهدات و مسئولیت های وی خواهیم بود و سرانجام به محدودیت های مسئولیت متصدی در برابر مسافر خواهیم پرداخت که در این راستا به بررسی مقرراتی که مسئولیت متصدی نسبت به خسارات وارد بر مسافر را پوشش می دهد می پردازیم. کنوانسیون های مهم بین المللی و قوانین داخلی که در حال حاضر لازم الاجرا هستند و نیز اسنادی که احتمال لازم الاجرا شدن آن ها در آینده ی نزدیک می رود تجزیه و تحلیل ومقررات قانون دریایی با راه حل هایی که کنوانسیون های مربوطه مقرر کرده اند مقایسه می شود و نهایتا با ارائه ی چند پیشنهاد به بحث پایان خواهیم داد.

کلمات کلیدی : حمل و نقل دریایی - متصدی - مسولیت مدنی - مسافر - تحدید مسولیت - اثاثیه

تقدیر و تشکر

بر خود لازم می دانم از صمیم قلب از رهنمودهای صادقانه و بی دریغ جناب آقای دکتر محسن ایزانلو در راستای هدایت و ارشاد این جانب در جهت نگارش این پایان نامه، تقدیر و تجلیل نمایم .

هم چنین صمیمانه ترین سپاس های خود را به استاد فرزانه جناب آقای دکتر امیر صادقی نشاط که با توصیه های گرانقدر خویش مرا در جهت ارتقای کیفیت این پژوهش یاری نمودند نثار می نمایم.

آرزومندم ؛ ذات اقدس احدیت شما خوبان را که در مسیر تحقق اهداف متعالی مکتب انسان ساز اسلام، از جان مایه می گذارید در کنف الطاف خاصه ی خویش قرار دهد.

فهرست مطالب

- مقدمه ۱
- بخش اول : مفاهیم، منابع، مبانی و شرایط مسئولیت مدنی متصدی حمل و
نقل دریایی مسافر ۷
- فصل نخست : مفاهیم ۸
- فصل دوم : منابع و مبانی ۲۰
- مبحث نخست: منابع حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافرو قلمروشمول آنها .. ۲۰
- گفتار نخست: منابع حقوقی حقوق داخلی ۲۱
- گفتار دوم: مقررات بین المللی ۲۲
- گفتار سوم: قلمروی اجرای مقررات ۲۵
- مبحث دوم : مبانی مسئولیت مدنی مرتبط با مسئولیت متصدی حمل دریایی مسافر ۲۹
- گفتار نخست: مبانی مسئولیت در حقوق ایران ۳۰
- گفتار دوم: مبانی مسئولیت در قراردادهای بین المللی ۳۳
- گفتار سوم : مبانی مسئولیت در حمل مسافر بدون قرارداد ۳۶
- فصل سوم : شرایط و دامنه ی مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر ۳۸

۳۹..... مبحث نخست: شرایط تحقق مسئولیت متصدی حمل دریایی

۳۹..... گفتار نخست: نقض تعهد متصدی حمل در برابر مسافر

۴۹..... گفتار دوم: ورود خسارت

۵۳..... گفتار سوم: رابطه سببیت

۵۴..... گفتار چهارم: ورود زیان در مدت حمل

۵۸..... مبحث دوم: دامنه مسئولیت متصدی حمل مسافر

۵۶..... گفتار نخست: مسئولیت شخصی و ناشی از فعل غیر متصدی

۷۰..... گفتار دوم: خوانده ی دعوی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت وارد بر مسافر دریایی

۷۵..... گفتار سوم: خواهان دعوی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت وارد بر مسافر دریایی

بخش دوم: معافیت و تحدید مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی

۸۲..... **مسافر**

۸۳..... فصل نخست: معافیت متصدی حمل دریایی مسافر از مسئولیت

۸۴..... مبحث نخست: اسباب قانونی معافیت

۸۴..... گفتار نخست: قوه قاهره

۸۶..... گفتار دوم: فعل ثالث

۸۷..... گفتار سوم: فعل مسافر زیان‌دیده

- گفتار چهارم : اجازه قانون ۸۷.....
- مبحث دوم : بررسی اجتماع تقصیر متصدی و اسباب معافیت در معافیت وی از مسئولیت..... ۸۸.....
- فصل دوم : تحدید مسئولیت متصدی حمل دریایی مسافر ۹۰.....
- مبحث نخست : انواع تحدید مسئولیت و ارتباط آن با مفاهیم مشابه در قوانین دیگر ۹۱.....
- گفتار نخست: اقسام تحدید مسئولیت به اعتبار مبنای تحدید ۹۱.....
- گفتار دوم : اقسام تحدید مسئولیت بر اساس موضوع تحدید ۹۹.....
- گفتار سوم: بررسی واحد محاسبه ی تحدید مسئولیت ۱۱۶.....
- گفتار چهارم : ارتباط تحدید مسئولیت با دیه ۱۲۰.....
- مبحث دوم: استناد پذیری تحدید مسئولیت ۱۲۲.....
- گفتار نخست: استناد به تحدید مسئولیت در برابر اشخاصی غیر از مسافر ۱۲۲.....
- گفتار دوم: استناد به تحدید مسئولیت توسط اشخاصی غیر از متصدی ۱۲۴.....
- گفتار سوم: استناد به تحدید مسئولیت در دعاوی متعدد در خصوص یک خسارت ۱۲۶.....
- مبحث سوم : موانع استناد به تحدید مسئولیت ۱۲۸.....
- گفتار اول : موانع قانونی ۱۲۸.....
- گفتار دوم: موانع قراردادی ۱۳۳.....
- نتیجه گیری و ارائه پیشنهاد ۱۳۵.....

منابع و مأخذ ۱۳۹

فهرست تفصیلی مطالب ۱۴۴

مقدمه

حمل و نقل دریایی مسافر از قدیمی ترین شیوه های حمل و نقل مورد توجه بشر بوده است با این حال تاریخ حقوق دریایی نشان می دهد قانونگذاران و جامعه ی بین الملل در طول چندین قرن در حوزه ی حقوق دریایی، حمل و نقل کالا را بر مسافر مقدم نموده اند و با وجود اینکه حمل و نقل دریایی مسافر مبتلا به اکثر کشورهای جهان بوده قواعد خاصی را برای آن مقرر نکرده بودند و به رغم اهمیت مساله ، در خصوص مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مسافر و نیز ماهیت بین المللی این حمل و نقل تا چندی پیش مقررات بین المللی خاصی در جهت یکسان سازی قواعد حاکم بر این نوع حمل وجود نداشت.

امروزه نیز گرچه تمایل به استفاده از هواپیما برای حمل و نقل بیشتر از کشتی است اما با پیشرفت قابل ملاحظه در صنعت کشتی سازی و تغییرات کلی در ساخت کشتی های مسافر بری برای کسانی که مایل اند ایام تعطیلات را در مسافرت های دریایی بگذرانند سفر های دریایی جای خود را همچنان حفظ نموده است و البته افزایش استفاده از این روش حمل و نقل، افزایش حوادث دریانوردی را به همراه داشته است .

الف- بیان مساله

پیرو وقوع تعدادی از حوادث غمگین دریانوردی در دهه های اخیر^۱ ، بررسی وضعیت مسولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مسافر و تلاش در جهت افزایش حقوق مسافران دریایی بعنوان یکی از اولویت های اصلی جامعه کشتیرانی در سراسر جهان تبدیل شده است . هم چنین پویایی دنیای تجارت و وجود روابط تجاری گسترده میان کشورهای مختلف اقتضا دارد که قواعد متحد الشکلی میان کشورها در این زمینه ایجاد شود تا وقتی یک حادثه ی کشتیرانی رخ می دهد نظام حقوقی موثر و کارآمد وجود داشته باشد که بتواند به جبران خسارات مسافران یا خانواده هایشان به جهت آسیبی که متحمل شده اند یا اموالی که از دست داده اند بپردازد.

^۱ Jasenko Marin ,Rights of passengers carried by sea in the case of accidents,۲۰۰۹, University of Zagreb, Faculty of Law, Trg maršala Tita ۱۴, HR-۱۰۰۰۰ Zagreb, p.۲

کنوانسیون تحدید مسئولیت مالکان کشتی های دریایما بروکسل (لاهی)^۱ مصوب ۱۹۲۴ را می توان به عنوان اولین کنوانسیون بین المللی که اختصاصا به تحدید مسولیت مالکان کشتی های دریا پیما به طور کلی پرداخته و به جهت کلیت آن متصدی حمل مسافر را نیز شامل می شود نام برد. نیز کنوانسیون ۱۹۵۷^۲ و پروتکل ۱۹۷۹ لاهی نیز از جمله منابع بین المللی در زمینه ی تحدید مسولیت مالکان کشتی می باشد. هم چنین در خصوص تحدید میزان مسولیت در دعاوی دریایی می توان به کنوانسیون ۱۹۷۶ لندن^۳ و پروتکل ۱۹۹۶^۴ آن اشاره نمود که به تعیین میزان مسولیت مالکان کشتی ها پرداخته است.

اما اولین کنوانسیون بین المللی که اختصاصا به تنظیم قواعد و مقررات حمل دریایی مسافر پرداخته است اندکی پس از نیمه ی دوم قرن بیستم ، زمانی که نیاز مبرمی به وضع مقررات ملی و بین المللی در خصوص تنظیم قواعد حاکم بر حمل و نقل دریایی مسافردر کشورها احساس می شد در ۱۹۶۱ تحت عنوان «کنوانسیون بین المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا»^۵ (که در این پژوهش آن را کنوانسیون مسافر ۱۹۶۱ می نامیم) و در ۱۹۶۷ «کنوانسیون یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل اثاثیه مسافر از طریق دریا» وضع شد. این دو کنوانسیون مقبولیت عام و گسترده ای بدست نیاوردند؛ چنانکه کنوانسیون اثاثیه مسافر ۱۹۶۷ هرگز لازم الاجرا نشد. با این وجود بسیاری از قواعد موجود در این دو کنوانسیون پس از مدتی در هم ادغام شد و تحت عنوان « کنوانسیون آتن در خصوص یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل مسافر و اثاثیه اش از طریق دریا»^۶ در ۱۹۷۴ به تصویب رسید که می توان آن را

^۱ - international convention for the unification of certain rules relating to the limitation of liability of owners of sea going vessels, Adopted in Brussels, Belgium on ۲۵ August ۱۹۲۴

^۲ - International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature (Brussels, ۱۰ October ۱۹۵۷)

^۳ - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, ۱۹۷۶ (London, ۱۹ November ۱۹۷۶)

^۴ - Protocol of ۱۹۹۶ to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of ۱۹ November ۱۹۷۶ (London, ۲ May ۱۹۹۶)

^۵ - ۱۹۶۱ International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers by Sea

^۶ - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, ۱۹۷۴ (Athens, ۱۳ December ۱۹۷۴)

مهمترین کنوانسیون دانتس که اختصاصاً به حمل مسافر و اثاثیه اش از طریق دریا و مسئولیت های متصدی حمل دریایی مسافر پرداخته که در این پژوهش به تفصیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت. چندین پروتکل در خصوص کنوانسیون آتن در سالهای ۱۹۷۶، ۱۹۹۸ و ۲۰۰۲^۱ به تصویب رسید و نظر به این که پروتکل ۱۹۷۶ تنها به تغییر واحد محاسبه اقدام نمود و با تصویب پروتکل ۲۰۰۲ پروتکل ۱۹۹۸ منتهی گردید در این پژوهش تنها از پروتکل ۲۰۰۲ سخن خواهیم گفت.

و اما در خصوص تنظیم مقررات حاکم بر حمل دریایی مسافردر حقوق ایران و موضع کشورمان نسبت به این مقررات بین المللی باید گفت ایران با این که به جهت وضعیت جغرافیایی اش، در زمینه کشتیرانی و دریانوردی دارای پیشینه چندین هزار ساله است اما از لحاظ مقررات حاکم بر این نوع حمل و نقل تا چندی پیش فاقد مقررات قانونی خاصی در این زمینه بوده است. منابع قانونی در امور حمل و نقل دریایی مسافرتا چندی پیش به برخی مواد قانون مدنی و قانون تجارت (و آن هم با تردید در خصوص شمول قانون تجارت نسبت به حمل دریایی مسافر همراه بوده است) که به صورت کلی به حمل و نقل پرداخته اند محدود می شد و اولین قانونی که اختصاصاً برای تنظیم مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی وضع شد قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ می باشد که تقریباً تمامی مواد فصل هشتم این قانون که به حمل دریایی مسافر پرداخته، ترجمه ی کنوانسیون مسافر ۱۹۶۱ می باشد. هم چنین در سال ۱۳۴۴ دولت ایران کنوانسیون مسافر ۱۹۶۱ را نیز تصویب نمود. گرچه این کنوانسیون در زمان خود انقلابی در صنعت حمل و نقل دریایی مسافر محسوب می شد اما همان طور که گفتیم به جهت ایرادات و نواقصی که داشت چندان مورد قبول عام واقع نشد و مقررات آن در کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ به کار گرفته شد. با این وجود ایران به کنوانسیون ۱۹۶۱ بسنده نموده و مقررات بعدی را تصویب نکرده و از آن زمان تاکنون هیچ قانون جدیدی در خصوص مسولیت مدنی متصدی حمل دریایی و مالکان کشتی تصویب نشده است و حقوق ایران در این زمینه با نیازهای امروز جامعه هماهنگی ندارد.

ب- ضرورت تحقیق

^۱- Protocol of ۲۰۰۲ to the Athens convention relating to carriage of passengers and their luggage by sea, ۱۹۷۴

نقش تعیین وظایف و مسئولیت های متصدی حمل دریایی مسافر در جهت حمایت از مسافران و حتی متصدیان امری بدیهی است. تبیین یک نظام مسئولیتی دقیق و بدون ابهام مسافران را از حقوقشان و متصدیان را از وظایف و تعهداتشان آگاه ساخته و سبب افزایش تمایل افراد به سفرهای دریایی بدون نگرانی راجع به حقوقشان در صورت وقوع خسارت به جان یا اموالشان خواهد شد. هم چنین از نظر اقتصادی سبب ایجاد انگیزه برای سرمایه گذاران می شود تا بدون دغدغه در حمل و نقل دریایی مسافر سرمایه گذاری نمایند و سبب رونق این صنعت در کشور شوند.

ج-اهداف تحقیق

هدف نگارنده از این پژوهش در درجه اول ارائه تصویری از قوانین و مقررات موجود در خصوص مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی مسافر در برابر مسافر و مقایسه ی آن با مقررات بین المللی مورد پذیرش اکثر کشورها می باشد و سپس یافتن کاستی ها و خلاء های حقوق ایران در این زمینه و تلاش در جهت ارائه ی پیشنهاد های عملی و موثر در جهت رفع این ایرادات و غنی تر نمودن حقوق دریایی ایران در این زمینه است تا از این طریق بتوان تلاشی در جهت توسعه صنعت حمل و نقل دریایی مسافر نمود.

د-سؤالات

مهمترین سوالاتی که در این پژوهش سعی در پاسخ گویی به آن داریم عبارت اند از:

۱- متصدی نسبت به خسارات وارده به مسافر در جریان حمل و نقل دریایی چه مسئولیت هایی دارد؟
۲- مسئولیت متصدی حمل تا چه زمانی و به چه میزان نسبت به خسارات وارده به مسافر می تواند محدود گردد؟

البته در پی این دو سؤال اصلی سوالات فرعی بسیاری مطرح می شود از جمله این که منابع حقوقی مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر کدام اند؟ قلمروی اجرای هرکدام از این مقررات تا کجا است؟ متصدی چه وظایفی در برابر مسافر دارد؟ شرایط تحقق مسئولیت مدنی

متصدی در برابر مسافر کدام اند؟ چه اسبابی متصدی را از مسئولیتی که در برابر مسافر دارد معاف می کند؟ متصدی تا چه زمانی در برابر خسارات وارده به مسافر مسئول است؟ چه مواردی حق تحدید مسئولیت متصدی را زائل می کند؟

ه- سابقه تحقیق

تا آنجا که محقق منابع حقوقی موجود را مورد بررسی قرار داده ، اکثر منابع فارسی که در خصوص حقوق دریای وجود دارد صرفا به بحث باربری دریایی پرداخته و از مسئولیت های متصدی حمل بار سخن گفته اند اما کتاب ، پایان نامه و حتی مقاله ای که اختصاصا به موضوع این پایان نامه (مسئولیت متصدی حمل دریایی مسافر) و یا حتی حقوق حمل و نقل دریایی مسافر به طور کلی پرداخته باشد به چشم نمی خورد و گویا این موضوع از دید حقوق دانان پنهان مانده و چندان مورد عنایت نویسندگان و محققان ما قرار نگرفته است . لذا در قسمت هایی که با حمل و نقل دریایی کالا و یا قواعد عام مسئولیت مدنی مشترک است از کتب و مقالات فارسی و در سایر بخش های پایان نامه بیشتر از منابع انگلیسی و بعضا فرانسوی در خصوص این موضوع و نیز قوانین و کنوانسیون های موجود در این زمینه استفاده شده است.

و- شیوه تحقیق

روش تحقیق در این پایان نامه توصیفی است و با توجه به متغیر زمان ، آرشیوی اسنادی می باشد و نظر به متغیر مکان ، کتابخانه ای می باشد و در راستای روش کتابخانه ای ، از آن جا که تلاش شده مسئولیت متصدی حمل دریایی مسافر به صورت تطبیقی با مقررات بین المللی مطالعه شود ، قوانین و مقررات حقوق ایران و اسناد بین المللی تجزیه و تحلیل نموده و نیز امکان الحاق یا اقتباس از مقررات مزبور بررسی شده است ؛ فلذا با توجه به جنس داده ها روش این پژوهش کیفی می باشد.

ز- سازماندهی مطالب

در این پژوهش در دو بخش به بیان مطالب می پردازیم. بخش نخست پس از ارائه تعریفی از مفاهیم کلیدی، به منابع حقوق مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر و قلمروی شمول آن ها اشاره نموده و سپس مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر در قوانین داخلی و مقررات بین المللی مورد بررسی قرار خواهد گرفت و در آخر از شرایط و دامنه ی مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر صحبت خواهد شد. در بخش دوم معافیت و تحدید مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مسافر نسبت به خسارات وارده به مسافر مورد بحث قرار می گیرد؛ که این بخش شامل دو فصل می باشد. فصل نخست به اسباب قانونی معافیت متصدی از مسئولیت می پردازد و در فصل دوم که در خصوص تحدید مسئولیت متصدی می باشد پس از بررسی انواع تحدید مسئولیت از استنادپذیری تحدید مسئولیت سخن خواهیم گفت و موانع استناد به تحدید مسئولیت را بررسی می نماییم. در نهایت به نتیجه گیری و ارائه پیشنهاد خواهیم پرداخت.

بخش نخست

مفاهیم، منابع، مبانی و شرایط مسئولیت مدنی

متصدی حمل و نقل دریایی مسافر

در این بخش ابتدائاً تعریفی از مهمترین مفاهیمی که در این پژوهش به کار رفته ارائه می نمایم تا موضوع بحث دقیقاً روشن شود. پس از ارائه ی تعاریف موضوعات مذکور در پژوهش به این مساله خواهیم پرداخت که گرچه منبع مسئولیت متصدی قراردادی است اما باید توجه داشت بر این قرارداد قوانین و مقرراتی حاکم است که آثار نقض آن را تنظیم می کند. لذا در این قسمت به معرفی و بررسی مقررات حقوق داخلی و کنوانسیون های بین المللی موجود در زمینه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی پرداخته و تلاش می شود قلمروی شمول هر یک از این قوانین و کنوانسیون ها و ارتباط آن ها با یکدیگر تعیین شود تا بدانیم هر یک از این مقررات تحت چه شرایطی بر حمل و نقل دریایی مسافر حاکم هستند و در مواردی که در یک حمل دریایی مسافر دو یا چند کنوانسیون یا قانون حاکم است تکلیف چیست و کدام مقرر را باید بر آن حمل و نقل حاکم کرد و تداخل این مقررات در یکدیگر مورد بررسی قرار گیرد. سپس به این موضوع خواهیم پرداخت که مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر در قوانین ایران و کنوانسیون های بین المللی بر چه مبنایی استوار است تا معلوم شود بار اثبات در دعوی مسئولیت بر عهده ی چه کسی است و نهایتاً شرایط تحقق مسئولیت مدنی متصدی حمل دریایی مسافر را مطالعه می نمایم .

فصل نخست : مفاهیم

مطابق معمول فصل اول این پژوهش را به ارائه ی تعاریف موضوعات مذکور در آن اختصاص می دهیم تا به این صورت ، علاوه بر روشن ساختن ذهن خواننده در خصوص موضوعات مورد بحث از سوء فهم ها یی که ممکن است ایجاد شود جلوگیری نمایم.

۱-۱ مسئولیت مدنی

در این پژوهش مسئولیت مدنی به مفهوم عام آن مدنظر است که شامل انواع مسئولیت مدنی اعم از قراردادی و غیر قراردادی می شود . بنا به گفته ی برخی حقوقدانان : «در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد ، می گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد»^۱ . بنا به

^۱ - کاتوزیان ، ناصر ، الزام های خارج از قرارداد : ضمان قهری ، انتشارات دانشگاه تهران ، چاپ اول ، زمستان ۱۳۷۴ ، ش ۷ ، ص ۸

تعریف مذکور این الزام به جبران خسارت ممکن است ناشی از یک رابطه‌ی قراردادی باشد یا مبتنی بر یک رابطه‌ی غیر قراردادی. برخی دیگر مسئولیت مدنی را «الزام و تعهد قانونی شخص در رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است» می‌دانند^۱ که ممکن است ناشی از فعل خود شخص باشد یا ناشی از فعل غیر و یا ناشی از مالکیت اشیا و سلطه بر آن‌ها^۲.

حقوق دانان مسئولیت مدنی در معنای عام را به دو قسم مسئولیت قراردادی و غیر قراردادی تقسیم می‌کنند. وقتی بین دونفر قراردادی وجود ندارد و یکی از آن دو به عمد یا خطا به دیگری ضرر می‌زند مسئولیت قهری یا غیر قراردادی نامیده می‌شود^۳، یعنی مسئولیتی که به موجب قانون ایجاد می‌شود و منشاء آن الزامات قانونی است و بر مبنای توافق و قرارداد طرفین نیست. مسئولیت مزبور زمانی حادث می‌شود که کسی به دیگری ضرر بزند یعنی اولاً فعل زیان باری انجام شود، ثانیاً ضرری ایجاد شود و ثالثاً میان ضرر و عمل واردکننده زیان رابطه‌ی سببیت باشد. و اما مسئولیت قراردادی عبارت است از التزام متعهد به جبران خسارتی که در نتیجه‌ی عدم اجرای قرارداد به طرف او وارد می‌شود.^۴ مسئولیت قراردادی بر اثر نقض تعهد قراردادی توسط یکی از متعاقدین صورت می‌پذیرد و در آن باید وجود رابطه‌ی قراردادی بین طرفین، ورود خسارت، رابطه‌ی علیت میان خسارت و نقض قرارداد اثبات شود. در خصوص این که مسئولیت متصدی از چه نوعی است می‌توان گفت در صورتی که اولاً قراردادی بین مسافر و متصدی وجود داشته باشد و ثانیاً خسارت وارده به مسافر در نتیجه‌ی عدم اجرای یکی از تعهدات قراردادی متصدی باشد در این صورت مسئولیت مدنی متصدی از نوع قراردادی می‌باشد. باید توجه داشت که برای قراردادی دانستن مسئولیت متصدی لازم نیست تعهد نقض شده ناشی از توافق صریح اراده‌ی طرفین قرارداد باشد و یا حتی تعهد مزبور از خاطر دو طرف گذشته باشد بلکه آن چه در قانون به عنوان قسمتی از تعهدات طرفین در قرارداد پیش بینی می‌شود به حکم ماده ۲۲۰ قانون مدنی جزو تعهدات قراردادی محسوب می‌شود و مسئولیت ناشی از نقض تعهد مزبور مسئولیت قراردادی است.^۵ در خصوص متصدی حمل باید گفت میان متصدی حمل و

۱- حسینی نژاد، حسینقلی، مسئولیت مدنی، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۰، ص ۹

۲- درودیان، حسنعلی، جزوه درسی کارشناسی حقوق مدنی ۴، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۷۹-۸۰، ص ۶۱

۳- کاتوزیان، پیشین، ص ۱۲

۴- کاتوزیان پیشین، ص ۷۴

۵- دمرچیلی، محمد، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ۱۳۸۳، ص ۲

مسافرین، قرارداد حمل و نقل منعقد شده و متعاقب آن بلیط صادر می شود که خود به تنهایی حکایت از وجود قرارداد میان طرفین دارد. فلذا اصولاً رابطه ی میان متصدی حمل و زیان دیده مبتنی بر قرارداد و از نوع مسئولیت قراردادی است مگر در برخی موارد خاص که در مباحث بعدی به آن ها اشاره خواهیم نمود.

۱-۲ متصدی حمل

امکان تشخیص متصدی حمل در قرارداد موجب تسهیل مراجعه ی مسافر به مسئول جبران خسارت در صورت بروز خسارت خواهد شد. یکی دیگر از فواید تشخیص مفهوم متصدی راجع به حالتی است که متصدی حمل یک شخص حقوقی می باشد. در این حالت تمیز متصدی از کارکنان متصدی ضروری است. این مساله از آن جهت اهمیت بیشتری پیدا می کند که اکثر متصدیان حمل و نقل اشخاص حقوقی هستند. در این موارد رویه ی قضایی به این سمت تمایل دارد که اعمال کارمندان و ماموران ارشد را اعمال متصدی حمل تلقی کند.^۱ در قوانین مختلف تعاریف گوناگونی از متصدی حمل شده است. ماده ۳۷۷ قانون تجارت متصدی حمل را کسی می داند که « در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده دارد». دکترین، نقص قانون تجارت را در انحصار مفهوم متصدی به حمل «اشیاء» را با تفسیر گسترده تر از این کلمه به مفهومی اعم از مسافر و کالا جبران کرده اند. برخی نیز بر این باور هستند که چون به موجب بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت، تصدی به حمل و نقل از راده دریا و ... «به هر نحوی» که باشد در زمره ی اعمال تجاری است، متصدی حمل و نقل نیز عنوانی مشتمل بر حمل و نقل کنندگان اشیا و اشخاص خواهد بود. در هر حال از دیدگاه نظام حقوقی ایران چنانچه تصدی به حمل و نقل شغل معمولی شخص باشد وی تاجر تلقی شده و مشمول مقررات عام حاکم بر تجار و مقررات خاص ناظر بر متصدیان حمل و نقل در حوزه های مختلف حمل مسافر و بار می گردد. بند الف ماده ۱۱۱ قانون دریایی متصدی حمل را «مالک یا مستاجر و یا تجهیز کننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود» می داند. بنا به این تعریف اولاً متصدی یکی از این سه نفر است: مالک کشتی، مستاجر و یا تجهیز کننده ی کشتی و بر کس دیگری صادق نیست. ثانیاً این اشخاص باید طرف قرارداد حمل باشند تا متصدی محسوب شوند. البته به باور برخی از نویسندگان حقوق دریایی از این تعریف چنین استفاده می

^۱ -Tetley, William, Marine cargo claims, Second edition, Toronto, Buther Worth, ۱۹۷۸, p. ۱۱۲

شود که علاوه بر مالک و مستاجر و تجهیز کننده ممکن است افراد دیگری باشند که بر آن ها متصدی حمل اطلاق گردد گرچه در عرف کشتیرانی غیر از اشخاص نامبرده کسان دیگری به عنوان متصدی شناخته نشده اند.^۱ اما هیچ یک از عبارات ماده نمی تواند چنین استنباطی را توجیه کند زیرا متصدی حمل به سه مورد مالک و مستاجر و تجهیز کننده مقید شده و به نظر می رسد ماده در مقام بیان به طور حصری متصدی را معرفی نموده است.^۲ نکته ی دیگر اینکه با توجه به تعریفی که از تجهیز کننده ی کشتی در بند (ب) ماده ۷۰ این قانون شده است (شخصی است که از طرف مالک کشتی برای تجهیز کردن کشتی از قبیل تهیه کارکنان، تدارک خواربار، سوخت، کلیه مایحتاج کشتی و غیره تعیین می شود) به نظر می رسد وظایف و اختیارات تجهیز کننده ی کشتی از میزان مسئولیت یک نماینده ی متصدی حمل تجاوز نمی کند؛ متنها در صورتی که این شخص «طرف قرارداد حمل» واقع شود بعنوان متصدی حمل شناخته می شود. در خصوص مستاجری که متصدی حمل محسوب می شود لازم به ذکر است که قرارداد اجاره کشتی ممکن است به یکی از سه صورت اجاره سفری^۳، زمانی^۴ یا در بست (لخت)^۵ واقع شود.^۶ در اجاره سفری، مدیریت های بازرگانی و دریانوردی به رغم واگذاری کشتی به اجاره کننده، در اختیار مالک کشتی باقی می ماند. در اجاره زمانی، تنها مدیریت بازرگانی به مستاجر واگذار می شود و در اجاره ی در بست، مستاجر جایگزین مالک کشتی شده و هر دو مدیریت را به عهده می گیرد.^۷ مهمترین تفاوتی که بین اجاره کشتی به صورت لخت و اجاره کشتی برای مدت معین یا سفر معین وجود دارد این است که در اجاره کشتی به صورت لخت، فرمانده کشتی نماینده ی مستاجر می باشد در حالی که در دو مورد دیگر فرمانده ی کشتی نماینده ی مالک است. برخی حقوق دانان عقیده دارند نتیجه ای که از این امر حاصل می شود این است که اگر فرمانده و کارکنان کشتی و به تبع آن کنترل کشتی دست مستاجر باشد مالک کشتی تازمانی که کشتی اش در اجاره مستاجر است در قبال مسافر مسئولیتی بعنوان متصدی حمل نخواهد داشت.^۸ اما با توجه به قانون دریایی ایران که در تعریف

^۱ - امید، هوشنگ، حقوق دریایی، مدرسه عالی بیمه ایران، ۱۳۵۳، جلد ۱، ص ۲۴۲

^۲ - صمدی اهری، محمد هاشم، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، انتشارات روزنامه رسمی، تهران، چاپ اول، ۱۳۷۳، ص ۱۹-۲۰

^۳ - V/P: Voyage Charterparty

^۴ - T/P: Time Charterparty

^۵ - D/P: Demise Charterparty

^۶ - ایوامی، هاردی، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، چاپ دوم، انتشارات مهد حقوق، تهران، ۱۳۸۴، ص ۱۲-۱۱

^۷ - محمدی، عباس، قرارداد اجاره کشتی، پایان نامه دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۸۶، ص ۴

^۸ - ایوامی، پیشین، ص ۱۲