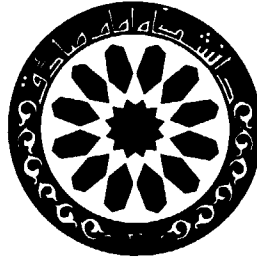


بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۲۷۷۹۳

کتابخانه مرکزی دانشگاه امام صادق (ع)

شماره ثبت ۱۱۷
نسخه ۴



۱۳۷۸ / ۲ / ۱۰

مرکز اطلاعات و مدارک علمی ایران
تهیه مدارک

دانشگاه امام صادق (علیه السلام)

دانشکده معارف اسلامی و حقوق

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد حقوق (گرایش حقوق خصوصی)

مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا بر اساس
کنوانسیون‌های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸

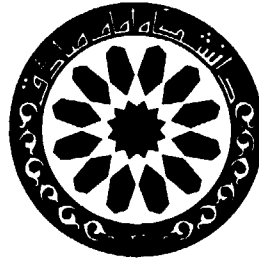
سید علیرضا هاشمی زاده

استاد راهنما: ۵۵۰۴

دکتر امیر حسین فخاری

تابستان ۱۳۷۸

۲۷۷۹۳



دانشگاه امام صادق (علیه السلام)

دانشکده معارف اسلامی و حقوق

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد حقوق (گرایش حقوق خصوصی)

مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا بر اساس
کنوانسیون‌های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸

سید علیرضا هاشمی زاده

استاد راهنما:

دکتر امیر حسین فخاری

اساتید مشاور:

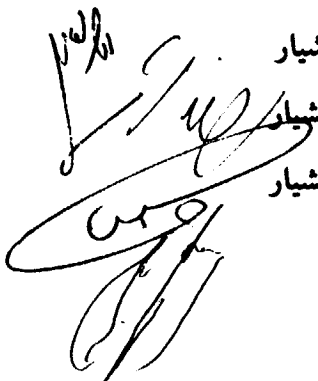
دکتر بهروز اخلاقی دکتر حمید بهرامی

تابستان ۱۳۷۸

کلیه حقوق اعم از چاپ و تکثیر، نسخه برداری،
ترجمه، اقتباس و... از این پایان نامه کارشناسی ارشد^۱
برای دانشگاه امام صادق علیه السلام محفوظ است. نقل
مطالب با ذکر مأخذ بلامانع است.

تأییدیه هیأت داوران حاضر در جلسه دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

اعضای هیأت داوران نسخه نهائی پایان نامه آقای سید علیرضا هاشمی زاده
تحت عنوان : مسؤلیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا بر اساس کنوانسیونهای بروکسل
۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸
را از نظر شکل و محتوی بررسی نموده و پذیرش آنرا برای تکمیل درجه کارشناسی ارشد
پیوسته پیشنهاد میکنند.

اعضای هیأت داوران	نام و نام خانوادگی	رتبه علمی	محل امضاء
(۱) استاد راهنما:	دکتر امیر حسین فخاری	دانشیار	
(۲) استاد مشاور:	دکتر بهروز اخلاقی	دانشیار	
(۳) استاد مشاور:	دکتر حمید بهرامی	دانشیار	
(۴) نماینده شورای			
تحصیلات تکمیلی دانشکده: آقای مهدی مهدی زاده			

(۵) اساتید ناظر:

(۱)

(۲)

تقدیم به مادر عزیز و مهربانم

چکیده

مسئولیت متصدی حمل از اهم مسائل مرتبط با حقوق دریایی است و این امر کشورها را بر آن داشت تا به وضع مقرراتی خاص در این زمینه اقدام نمایند. از سوی دیگر اندیشه وضع مقرراتی متحدالشکل در سطح بین‌المللی، برای رفع مشکلات ناشی از اختلافات قوانین ملی منجر به تدوین کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ گردید که در ادامه این روند، تدوین مقررات ویزی و هامبورگ را نیز شاهدیم.

در تمامی این مقررات مسئولیت متصدی حمل مبتنی بر «فرض مسئولیت» است. بدین ترتیب که به محض تحقق ضرر (خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالا، تلف یا خسارت دیدن کالا)، و با ارائه دلیل ظاهری بر آن، مسئولیت متصدی مفروض بوده و تنها در صورتی از مسئولیت معاف میگردد که ثابت کند علت وقوع خسارت حادثه‌ای خارجی و احتراز ناپذیر بوده است. اما کنوانسیون بروکسل برای تسهیل کار متصدیان حمل در پاراگراف دوم ماده چهار خود، هفده مورد را بیان میکند که متصدی حمل با اثبات هر یک از آنها به عنوان علت وقوع خسارت معاف از مسئولیت خواهد بود. از آنجائی که این امر (بیان موارد معافیت بصورت کاملاً جزئی در هفده مورد)، برگرفته از سنت قانون‌نویسی کامن لا است، مقررات هامبورگ در جهت نیل به سنت حقوق نوشته در تدوین قوانین، با حذف این موارد، به جز «آتش سوزی»، متصدی حمل را تنها در صورتی معاف از مسئولیت می‌داند که ثابت کند خود و یا مأمورانش تمامی اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده است رابه عمل آورده‌اند.

و اما در زمینه جبران خسارت، کنوانسیون بروکسل مسئولیت متصدی حمل را محدود به ۱۰۰ لیره استرلینگ در قبال هر «بسته یا واحد» می‌داند و این در صورتی است که کنوانسیون هامبورگ علاوه بر تغییر واحد محاسبه از لیره استرلینگ به «حق برداشت ویژه» و افزایش سقف تا ۸۳۵ واحد محاسبه در قبال هر «بسته یا واحد بارگیری»، وزن کالا را نیز بعنوان معیار دیگری برای محاسبه این سقف تعیین کرده است. (۲/۵ واحد محاسبه برای هر کیلو وزن ناخالص). همچنین مقررات هامبورگ برخلاف کنوانسیون بروکسل، تقصیر عمدی و تقصیر سنگین متصدی حمل را از موارد محروم‌کننده متصدی حمل از حق تحدید مسئولیت بیان کرده است.

کلمات کلیدی: مسئولیت - متصدی حمل - حمل و نقل دریایی - مقررات هامبورگ -

مقررات لاهه - مسئولیت متصدی حمل دریایی.

فهرست مطالب

مقدمه.....	۱-۵
فصل اول: کلیات.....	۶-۴۶
بخش اول: کلیاتی در مسئولیت مدنی.....	۸-۱۸
۱-۱: مفهوم مسئولیت مدنی و انواع آن.....	۸-۱۲
۱-۱-۱-۱- تعریف مسئولیت مدنی:.....	۸
۱-۱-۱-۲- اقسام مسئولیت:.....	۸
۱-۱-۱-۳- تمییز مسئولیت قراردادی از قهری:.....	۱۰
۱-۱-۲: شرایط مسئولیت قراردادی.....	۱۳-۱۸
۱-۱-۲-۱- خسارت:.....	۱۳
۱-۱-۲-۲- نقض تعهد:.....	۱۴
۱-۱-۲-۳- رابطه سببیت:.....	۱۶
بخش دوم: باربری دریائی و تاریخچه مقررات ناظر بر آن.....	۱۹-۲۶
۱-۲: باربری دریائی.....	۱۹-۲۱
۱-۲-۱-۱- قرارداد حمل و نقل دریائی:.....	۱۹
۱-۲-۱-۲- تمییز قرارداد حمل و نقل از قرارداد اجاره کشتی:.....	۲۰
۱-۲-۲: تاریخچه مقررات ناظر بر حمل و نقل دریائی.....	۲۲-۲۶
۱-۲-۲-۱- مقررات لاهه:.....	۲۲
۱-۲-۲-۲- مقررات لاهه- ویزی:.....	۲۳
۱-۲-۲-۳- مقررات هامبورگ:.....	۲۴

بخش سوم: نقد و بررسی برخی از مفاهیم و اصطلاحات مندرج در کنوانسیونهای بروکسل و

هامبورگ ۲۷-۳۳

۱-۳- متصدی حمل: ۲۷

۲-۳- متصدی حمل واقعی: ۲۸

۳-۳- فرستنده کالا: ۲۹

۴-۳- گیرنده کالا: ۳۰

۵-۳- بارنامه: ۳۰

بخش چهارم: قلمرو اجرائی کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ ۳۴-۴۶

۱-۴: قراردادهای تابع کنوانسیون ۳۴-۳۸

۲-۴: دوران مسئولیت متصدی حمل ۳۹-۴۱

۳-۴: عملیات خارج از شمول کنوانسیونها ۴۲-۴۶

۱-۳-۴- عملیات قبل از بارگیری و پس از تخلیه: ۴۲

۲-۳-۴- حمل کالا بر روی عرشه: ۴۳

۳-۳-۴- حمل حیوانات زنده: ۴۵

۴-۳-۴- حمل کالاهای خاص: ۴۵

فصل دوم: شرایط مسئولیت متصدی حمل ۴۷-۸۳

بخش اول: تحقق ضرر ۴۹-۶۰۲

۱-۱: اشکال ضرر در حمل و نقل دریائی کالا ۵۰-۵۳

۱-۱-۱- خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالا: ۵۰

۲-۱-۱- تلف شدن کالا: ۵۲

۳-۱-۱- خسارت به کالا: ۵۲

- ۲-۱: طریقه اثبات ضرر ۵۴-۶۲
- ۱-۲-۱- اصل کلی: ۵۴
- ۲-۲-۱- دلیل ظاهری مبنی بر تلف یا خسارت کالا: ۵۷
- ۳-۲-۱- شرط مربوط به دلیل قطعی وصول کالا: ۶۱
- بخش دوم: فرض مسئولیت ۶۳-۸۳
- ۱-۲: نقض عهد ۶۵-۷۶
- ۱-۱-۲- مبنای مسئولیت در کنوانسیون بروکسل: ۶۸
- ۲-۱-۲- مبنای مسئولیت در کنوانسیون هامبورگ: ۷۱
- ۲-۲: رابطه سببیت ۷۷-۷۸
- ۱-۲-۲- رابطه سببیت بین انجام نشدن تعهد و ورود ضرر: ۷۷
- ۲-۲-۲- رابطه سببیت بین فعل متعهد و انجام نشدن قرارداد: ۷۸
- ۳-۲: مبنای مسئولیت متصدی حمل در حقوق اسلامی ۷۹-۸۳
- فصل سوم: موارد معافیت متصدی حمل ۸۴-۱۴۱
- بخش اول: خسارات ناشی از علل غیر قابل انتساب به متصدی حمل ۸۶-۱۱۰
- ۱-۱: اوصاف علل غیر قابل انتساب ۸۶-۹۲
- ۱-۱-۱- قواعد عمومی ۸۶
- ۲-۱-۱- کنوانسیونهای بروکسل و هامبورگ ۸۹
- ۲-۱: خسارات ناشی از حوادث خارجی ۹۳-۱۰۱
- ۱-۲-۱- خطرات و سوانح در دریا و یا سایر آبهای قابل کشتیرانی ۹۳
- ۲-۲-۱- بلیات طبیعی ۹۴
- ۳-۲-۱- جنگ و عملیات دشمنان جامعه ۹۵

- ۱-۲-۴- «بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه امر پادشاه یا حکام و یا
 ملت یا مقامات قضائی» و «محدودیت‌های قرنطینه» ۹۶
- ۱-۲-۵- اعتصاب ۹۸
- ۱-۲-۶- شورش یا خشونت‌های مردمی ۱۰۰
- ۳-۱: خسارات ناشی از علل مربوط به فرستنده یا خود کالا ۱۰۲-۱۱۰
- ۱-۳-۱- تقصیر فرستنده ۱۰۲
- ۱-۳-۲- عیوب ذاتی کالا ۱۰۴
- ۱-۳-۳- نقص در بسته‌بندی کالا ۱۰۷
- ۱-۳-۴- نقص یا کامل نبودن علائم ۱۰۹
- بخش دوم: خسارات ناشی از بهره‌برداری از کشتی به عنوان وسیله حمل ۱۱۱-۱۴۱
- ۱-۲: خسارات ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی ۱۱۲-۱۲۲
- ۱-۱-۲- تعریف عدم قابلیت دریانوردی کشتی ۱۱۳
- ۲-۱-۲- اعمال مراقبت‌های لازم ۱۱۵
- ۳-۱-۲- قابلیت دریانوردی و عیوب مخفی کشتی ۱۱۸
- ۴-۱-۲- مطالعه موردی ۱۲۰
- ۲-۲: خسارات ناشی از تقصیر در دریانوردی یا اداره کشتی ۱۲۳-۱۲۹
- ۱-۲-۲- تعریف تقصیر در دریانوردی و اداره کشتی ۱۲۴
- ۲-۲-۲- مطالعه موردی ۱۲۷
- ۳-۲: خسارات ناشی از آتش‌سوزی ۱۳۰-۱۳۴
- ۱-۳-۲- مطالعه موردی ۱۳۳
- ۴-۲: خسارات ناشی از عملیات نجات و انحراف موجه ۱۳۵-۱۴۱
- ۱-۴-۲- تلاش برای نجات جان افراد و یا اموال ۱۳۵

۲-۴-۲- انحراف موجه ۱۳۶

۲-۴-۳- مطالعه موردی ۱۴۰

فصل چهارم: جبران خسارت ۱۷۷-۱۴۳

بخش اول: تحدید مسئولیت ۱۶۲-۱۴۵

۱-۱: میزان مسئولیت و واحد محاسبه آن ۱۵۸-۱۴۷

۲-۱: معیار محاسبه ۱۵۲

۱-۲-۱- مفهوم بسته ۱۵۲

۲-۲-۱- مفهوم واحد ۱۵۳

۳-۲-۱- حمل یا کانتینر ۱۵۶

۳-۱: حدود مسئولیت کارکنان ۱۶۰-۱۵۹

۴-۱: تحدید مسئولیت در حقوق اسلامی ۱۶۲-۱۶۱

بخش دوم: موارد عدم اجرای تحدید مسئولیت ۱۷۷-۱۶۳

۱-۲: عدم تحدید مسئولیت به موجب قانون ۱۶۹-۱۶۴

۲-۱-۱- تدلیس و تقصیر عمدی ۱۶۴

۲-۱-۲- تقصیر سنگین ۱۶۶

۲-۱-۳- موارد خارج از شمول مقررات ۱۶۸

۲-۲: عدم تحدید مسئولیت به موجب قرارداد ۱۷۴-۱۷۰

۲-۲-۱- توافق بر مبلغی بالاتر از حد تعیین شده: ۱۷۰

۲-۲-۲- اعلام ارزش کالا ۱۷۱

۳-۲: ارزیابی خسارت ۱۷۷-۱۷۵

نتیجه ۱۷۸-۱۸۱

فهرست منابع ۱۸۲

ضمائم ۱۸۸

مقدمه

تجارت بین الملل به لحاظ اهمیت خاص خود متضمن حمل و نقل کالا از یک کشور به کشوری دیگر است و از آنجائیکه یکی از طرق حمل و نقل، دریا می باشد، این امر در کشورهاییکه به آبهای آزاد دسترسی دارند از اهمیت خاصی برخوردار است، از آن گذشته استفاده از دریا برای حمل کالا به دلیل کم هزینه بودن و استفاده از وسایلی که نسبت به دیگر وسایل حمل از ظرفیت بالای جابجائی برخوردار است، از دیر باز، دریا را به کانون توجه کشورها تبدیل کرده است.

از سوی دیگر ویژگیهای مخصوص دریا به لحاظ وسعت و خطراتش و همچنین ویژگیهای خاص حمل و نقل دریایی از جمله طول مدت سفر دریائی که این نوع از حمل را از سایر اشکال حمل متمایز ساخته است، کشورهایی را که به دریای آزاد راه داشتند، بر آن داشت تا به وضع مقررات در این زمینه اقدام نمایند، ولی با توسعه روزافزون صنعت دریانوردی و در پی آن گسترش حمل و نقل دریائی از یک طرف و یکسان نبودن مقررات راجع به حمل دریائی کالا در کشورهای مختلف از سوی دیگر مشکلات حقوقی زیادی برای صاحبان کالا و متصدیان حمل ایجاد گردید. از این رو ضرورت تدوین مقرراتی در مورد حمل و نقل دریائی در سطح بین المللی، اهمیت روزافزون پیدا کرد و پس از جنگ جهانی اول بود که با پیدایش زمینه مذاکرات بین کشورهای ذی نفع در سطح بین المللی، انجمن حقوق بین الملل طی کنفرانسی که در سال ۱۹۲۱ برگزار کرد، با الهام از قانون هارتر آمریکا (۱۹۳۸) طرح مقرراتی را به تصویب رساند که به مقررات ۱۹۲۱ لاهه مشهور است. ولی

از آنجائیکه این مقررات الزام آور نبودند، نتوانست پاسخگوی نیازهای موجود باشد و به همین دلیل مجدداً در سال ۱۹۲۴ کنفرانسی تشکیل گردید و در آن «کنوانسیون بین المللی برای متحدالشکل ساختن برخی مقررات مربوط به بارنامه» موسوم به کنوانسیون بروکسل و یا مقررات لاهه، به تصویب رسید؛ اما از آنجائیکه اکثر کشورهای شرکت کننده در این کنفرانس از کشورهای صنعتی و دارای ناوگان عظیم دریائی برای حمل کالا بودند، مقررات به گونه ای تنظیم شد که بیشتر، منافع متصدیان حمل را تأمین می نمود تا صاحبان کالا، بر همین اساس کشورهای در حال توسعه که بیشتر کشورهای صاحب کالابند تا صاحب کشتی، خواهان تدوین مقرراتی شدند که در آن منافع صاحبان کالا و متصدیان حمل به گونه ای متعادل در نظر گرفته شده و تمایل یکجانبه به نفع متصدیان حمل از بین برود. از طرف دیگر پیشرفت تکنولوژی در دنیای حمل مسائلی جدیدی را سبب شده بود که می بایست در مقررات حمل و نقل دریائی مورد توجه قرار گیرد. مانند توسعه روزافزون استفاده از کانتینر که در زمان تدوین مقررات لاهه مورد استفاده چندانی نداشت. از این رو، در سال ۱۹۶۸ کنفرانسی در بروکسل تشکیل گردید و یک پروتکل اصلاحی که به مقررات ویزی معروف است، در آن به امضاء رسید. اما باز هم خواسته های صاحبان کالا را آنگونه که باید و شاید برآورده نساخت بر همین اساس، اندیشه یک تجدیدنظر کامل و اساسی در مقررات حمل و نقل دریائی هر چه بیشتر قوت گرفت تا بدانجا که در اولین اجلاس آنسیترال در سال ۱۹۶۸ مطرح و نهایتاً در سال ۱۹۷۸ به تصویب «کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل کالا از طریق دریا» که به مقررات هامبورگ مشهور است منجر گردید، این کنوانسیون با الحاق بیستمین کشور از اول نوامبر ۱۹۹۲ لازم الاجرا گردیده است.

طرح موضوع و اهمیت آن

توسعه روزافزون تجارت جهانی و در پی آن افزایش نقش حمل و نقل دریائی به عنوان یکی از مقرون بصرفه ترین طرق حمل و نقل، اهمیت این شاخه از حقوق را بیش از پیش نمایان