

فصلنامه علمی- پژوهشی علوم اجتماعی، دوره ۱۱، ویژه‌نامه پیشگیری از جرم و حقوق، زمستان ۱۳۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۰/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۰۸

صص ۱۷۷- ۱۹۳

موارد معافیت از مسئولیت غیرمرتبط با اجرای تعهدات؛ در حقوق ایران و کنوانسیون روتردام

مریم بیات^۱، دکتر محمد بهمنی^{*۲}

۱- دانش آموخته کارشناسی ارشد، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۲- استادیار واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده

حمل و نقل یکی از ارکان عمده تجارت است و بدون پیشرفت‌هایی که در امر حمل و نقل پیدا شده، توسعه تجارت غیرممکن بوده است. در این میان، بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل به عنوان یکی از ارکان اصلی قرارداد حمل و نقل ضروری به نظر می‌رسد. طبق اصول و قواعد کلی حقوق دریایی و تجارت ایران، متصدی حمل و نقل کالا مسئول جبران خسارات وارده بر محموله، یا تأخیر در تحویل و یا معیوب شدن آن می‌باشد. به عبارتی در حالت کلی و به طور غالب، متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده بر کالا است، یعنی دیگر زیان دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل نیست و صرف اینکه خسارتی به محموله وارد آید، متصدی مسئول می‌باشد. اگرچه قاعده کلی در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل فرض تقصیر است و او را مسئول می‌داند، ولی در برخی موارد با وجود خسارت بر محموله، استثنائاً متصدی حمل و نقل مسئول خسارت نیست. با این اوصاف این مسأله قابل طرح است که، موارد معافیت از مسئولیت غیرمرتبط با اجرای تعهدات کدام است و در چه صورت متصدی حمل و نقل از مسئولیت مبری است؟ به موجب این تحقیق که به روش توصیفی- تحلیلی و نیز با رویکرد تطبیقی به کنوانسیون روتردام انجام گرفته این نتیجه قابل بیان است که؛ مستثنیات مسئولیت متصدی حمل و نقل شامل موارد مربوط به تعهدات و موارد غیر مرتبط با تعهدات می‌باشد. تقصیر فرستنده کالا و نیز حوادث طبیعی (فورس ماژور)، متصدی حمل و نقل را از مسئولیت مبرا می‌کند.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، متصدی حمل و نقل دریایی، تقصیر، کنوانسیون روتردام.

* نویسنده مسئول moh.bahmani@iauctb.ac.ir

مقدمه

حمل‌ونقل یکی از ارکان عمده تجارت است و بدون پیشرفت‌هایی که در امر حمل‌ونقل پیدا شده، توسعه تجارت غیرممکن بوده است. در این میان، بررسی مسئولیت متصدی حمل‌ونقل به عنوان یکی از ارکان اصلی قرارداد حمل‌ونقل ضروری به نظر می‌رسد.

طبق اصول و قواعد کلی حقوق دریایی و تجارت ایران، متصدی حمل‌ونقل کالا مسئول جبران خسارات وارده بر محموله، یا تأخیر در تحویل و یا معیوب شدن آن می‌باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۲۳۲) به عبارتی در حالت کلی و به طور غالب، متصدی حمل‌ونقل مسئول خسارات وارده بر کالا است، یعنی دیگر زبان‌دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی حمل‌ونقل نیست و صرف اینکه خسارتی به محموله وارد آید، متصدی مسئول می‌باشد (مواد ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت ایران و مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی ایران).

اگرچه قاعده کلی در مورد مسئولیت متصدی حمل‌ونقل فرض تقصیر است و او را مسئول می‌داند (عرفانی، ۱۳۸۵: ۲۱۲)، ولی در برخی موارد با وجود خسارت بر محموله، استثنائاً متصدی حمل‌ونقل مسئول خسارت نیست. این موارد را اصطلاحاً «مستثنیات مسئولیت متصدی حل و نقل» گویند (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۷۶)

نگارندگان در پی پاسخگویی به سوالات ذیل هستند: موارد معاف‌کننده مسئولیت متصدی غیر مرتبط با تعهدات او کدام است، مفهوم و ماهیت هرکدام چیست و چه شرایطی باید برای هرکدام در نظر گرفت تا متصدی حمل‌ونقل از مسئولیت مبری باشد؟ در این حیطه فورس ماژور چه نقشی دارد و تا چه حدی از مسئولیت متصدی می‌کاهد یا او را از مسئولیت مبری می‌کند؟

۱. تقصیر فرستنده و عیب مربوط به کالا

فرستنده شخصی است که قرارداد حمل را با متصدی حمل امضاء می‌کند یا به عبارت دیگر شخصی که به حساب او یا به نام او یک قرار داد حمل و نقل با متصدی حمل و نقل منعقد شده یا به نام او و حساب او، کالای موضوع قرارداد حمل و نقل، عملاً تحویل متصدی حمل و نقل شده است.

۱-۱. تقصیر فرستنده

در صورت مسئول بودن فرستنده بار، خود باید خسارت ناشی از اعمال خویش را تقبل کند و موجبی نیست که متصدی باربری مسئولیت فعلی را که از دیگر سر زده است، تحمل نماید. بخشی از مصادیق این بند در بندهای (م) و (ن) و (س) که ذیلاً با رعایت ترتیب مقرر در ماده ۵۵ قانون دریایی ایران توضیح آن داده خواهد شد آمده است. نکته عمده‌ای که عملاً از این بند استفاده می‌شود و بندهای (م) و (ن) و (س) به آن تصریح ندارد مربوط به مواردی است که صاحب کالا یا نماینده وی و یا فرستنده بار با اعلام توصیفی غلط از وضع کالا سبب می‌شود که متصدی باربری در چیدن کالا مرتکب اشتباه شده و از این حیث خسارتی به کالا وارد شود که در این صورت متصدی باربری با اثبات این نکته می‌تواند از معافیت برای پرداخت خسارت استفاده نماید.

از مصادیق این بند موردی است که در ذیل بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران به تصریح آمده است؛ «چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را عالمأ و عامداً برخلاف واقع در بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارد به بار مسئول نخواهد بود».

همچنین است بند ۶ همین ماده «هرگاه متصدی باربری، فرمانده یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نماید و بعداً از نوع و کیفیت آن‌ها به عللی آگاه شوند می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند، بدون پرداخت غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است بطور مستقیم و یا غیر مستقیم از محل چنین مواردی ایجاد می‌شود آن‌ها را تخلیه و یا نابود و یا بلا اثر کنند». تکرار این احکام و موارد به لحاظ توضیحی آن است و این سبکی است که در قانون نویسی آنگلو ساکسن دیده می‌شود.

به موجب کنوانسیون روتردام، مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان، ایراد خسارت، و تاخیر در تحویل کالاها می‌باشد؛ در حالی که مسئولیت فرستنده صرفاً در قبال فقدان کالاها یا ورود خسارت بر آن‌ها مطرح می‌گردد و فرستنده مسئولیتی در قبال تاخیر در تحویل کالاها ندارد.

۱-۱-۱. نقایص بسته‌بندی

بسته‌بندی کالا از وظایف مالک کالا می‌باشد. این مالک کالا است که با توجه به ماهیت کالای خود روش و نوع بسته‌بندی را مشخص می‌کند. چنانچه خسارت وارده بر کالا ناشی از بسته‌بندی آن باشد، متصدی حمل و نقل مسئولیتی در قبال خسارت ندارد مگر آنکه بسته‌بندی نیز به موجب قرارداد به عهده متصدی حمل و نقل گذاشته شده باشد (اعلایی‌فرد، ۱۳۸۷: ۱۷۵).

معافیت ناشی از نقائص بسته‌بندی کالا و نیز بند (س) که مربوط است به نقائص یا کامل نبودن علائم و مشخصاتی که بر روی بسته‌بندی کالا گذارده می‌شود، از متفرعات مربوط به قصور یا تقصیر فرستنده بار یعنی فعل یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار است که در بند (ط) آمده و قانونگذار ایران به تبع از قرارداد لاهه این تکرار را جایز دانسته و عیناً به همان ترتیب آورده است.

پرسشی که در اینجا می‌توان مطرح نمود اینکه؛ هرگاه متصدی باربری بارنامه پاک^۱ صادر نموده باشد آیا بعداً در صورت وقوع خسارت می‌تواند ادعا کند که وقوع خسارت مستند به عمل صاحب بار و ناشی از نقائص بسته‌بندی کالا بوده است؟ در این مورد سابقه یکنواختی در کشورهایی که به قرارداد لاهه پیوسته‌اند، وجود ندارد تا بتوان پاسخ قطعی داد. در کشورهایی که حقوق آنگلو ساکسن مجری است چنانچه متصدی باربری بارنامه پاک صادر کرده باشد، در صورت وقوع خسارت مسئول پرداخت خسارت دانسته شده و صدور این نوع بارنامه را در حکم اقرار به شرایط خوب بسته‌بندی می‌دانند و اثبات خلاف آن را معقول تلقی نمی‌کنند مگر در شرایط بسیار استثنائی. لکن در کشورهایی که حقوق لاتین مجری است صدور بارنامه پاک را مانع از آن نمی‌دانند که متصدی باربری بتواند ثابت نماید صدور این نوع بارنامه برای تسریع در امر بارگیری و یا به جهت دیگر بوده و در حقیقت خسارت از نقص بسته‌بندی ناشی شده است (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۱۰۵).

با توجه به اینکه سابقه‌ای در این خصوص در آراء دادگاه‌های ما وجود ندارد، می‌توان گفت آنچه در حقوق کشورهای آنگلو ساکسن وجود دارد ناشی از سوابق آن ملت‌هاست. لکن در حقوق ما که این سوابق وجود ندارد بلکه اصول قضائی دیگری حکم فرما است. صدور بارنامه پاک نمی‌تواند مانع از آن باشد که حق دفاع را از متصدی باربری سلب کند، چه اگر او بتواند با دلائل متقن به دادگاه ثابت نماید خسارت وارده ناشی از نقائص بسته‌بندی کالا بوده است عدالت ایجاب می‌کند که او را صرفاً به لحاظ صدور یک بارنامه پاک مقید و مسئول ندانسته و به پرداخت خسارت محکوم ساخت. هر چند صدور بارنامه پاک، کار اثبات دعوی را بر متصدی باربری مشکل می‌کند لکن بر عهده خود اوست که ثابت نماید خسارت وارده ناشی از قصور یا تقصیر او نبوده است و همین که توانست چنین دلایلی را به دادگاه ارائه کند، دیگر نباید عواقب تقصیری را که دیگری مرتکب شده بر دوش او گذاشت.

اما اگر دارنده بارنامه، شخص ثالث باشد، این معافیت متصدی حمل موجب اضرار او می‌شود. می‌توان در این خصوص گفت؛ به هر حال متصدی حمل در برابر دارنده بارنامه مسئول است و اگر از این مسئولیت ضرری متوجه متصدی حمل شد، می‌تواند با اثبات تقصیر فرستنده کالا برای جبران خسارت به او رجوع نماید. البته این معافیت ناظر به کالاهایی است که طبق هرف تجاری نیاز به بسته‌بندی دارد و اگر این نوع کالا اصولاً بسته‌بندی نشود با توجه به اینکه قانون از نقائص بسته‌بندی صحبت می‌کند، به این معنی نیست که چون بسته‌بندی وجود نداشته از مصادیق این بند محسوب نخواهد شد. بلکه برعکس مصداق بارز آن تلقی می‌شود چه حتی بسته‌بندی ناقص را هم فاقد بسته‌بندی دانسته است و بدین ترتیب بی تردید مصداق بارز این

۱. Clean Bill of Lading

معافیت خواهد بود اما در عین حال کالاهایی است که اصولاً به موجب عرف تجاری بسته‌بندی نمی‌شود. تردید نیست که در این مورد بند حاضر قابلیت اجرا نخواهد داشت.

از طرفی دیگر، عده‌ای از نویسندگان حقوقی بر این عقیده‌اند که متصدی حمل و نقل حق دارد در زمان صدور بارنامه نقایص بسته‌بندی را ذکر نماید و چنانچه امکان بررسی نداشته باشد، مراتب تردید خود را در صحت بسته‌بندی و کالا را قید نماید. چنانچه متصدی حمل و نقل علیرغم این امر مبادرت به صدور بارنامه تمیز نمود، دیگر هیچ ادعایی مبنی بر نقص در بسته‌بندی از وی پذیرفته نخواهد شد (فرمانفرمایان، ۱۳۵۰: ۱۳۹).

به نظر این عقیده بر خلاف اصل عدالت و قواعد حاکم بر اقرار است. اگر بپذیریم که صدور بارنامه سفید و تمیز نوعی اقرار کتبی بر علیه متصدی حمل و نقل می‌باشد، برابر مواد ۱۲۷۶ و ۱۲۷۷ قانون مدنی اگر کذب اقرار ثابت گردد و اگر مقر ادعا کند اقرار او فاسد و مبنی بر اشتباه یا غلط بوده است، آن اقرار اثری ندارد و انکار او قابل استماع نیست.

در مجموع می‌توان ادعان نمود؛ فرستنده‌ای که بار را بدون بسته‌بندی و یا با بسته‌بندی ناقص و یا با علائم و مشخصات ناکافی تحویل متصدی داده باید عواقب آن را تحمل کند. اشتباه در بسته‌بندی که امری شایع می‌باشد حسب عرف شغلی و طبیعت کالا باید ارزیابی شود. سرزنشی که غالباً به فرستنده می‌شود این است که کانتینر را بد پر کرده یا بد چیده است یا فضای لازم را برای تهویه در نظر نگرفته است. اشتباه بازچینی غالباً موجب براءت متصدی از مسئولیت است (محمدزاده، ۱۳۷۳: ۲۵۳).

۱-۲. نقایص علایم و مشخصات

علایم و مشخصات کالا شامل کیفیت کالا، ماهیت آن و مشخصات ارسال کننده و گیرنده است. بنابراین چنانچه کالا از نوع شکستنی بوده و ارسال کننده بدون نصب علامت شکستنی و یا بدون قید کیفیت، آن را تحویل متصدی حمل و نقل دهد و در اثر حمل و نقل آسیبی وارد شود، متصدی مسئولیتی ندارد. همچنین چنانچه در اثر نشانی و آدرس غلط ارسال کننده کالا مفقود گردد، متصدی حمل و نقل مسئولیتی نخواهد داشت (اعلایی‌فرد، ۱۳۸۷: ۱۷۷).

حکم این بند همان طور که از متن آن مستفاد می‌شود معطوف به نقص یا کامل نبودن علائم است و شامل مواردی که کالا فاقد علائم و مشخصات بوده یا دارای علائم و مشخصات باشد، لکن این علائم و مشخصات غلط باشند، نمی‌گردد. بنابراین قابلیت استناد به آن توسط متصدی باربری برای معافیت از مسئولیت محدود به مواردی خاص می‌باشد. نظیر آنکه به علت نقص علائم بندر مقصد به درستی شناخته نشود و یا هویت کسی که باید بار به او تحویل گردد، کاملاً معلوم نشود و بدین ترتیب تحویل کالا با تأخیر صورت گیرد و از این بابت شکایت مطرح گردد.

در این موارد متصدی باربری می‌تواند در صورتی که عدم ایفای تعهد ناشی از نقص یا کامل نبودن علائم و مشخصات باشد با اثبات این امر از معافیت به استناد حکم مندرج در این بند استفاده کند.

۱-۲. عیب مربوط به کالا

یکی دیگر از موارد استثناء، عیب مخفی کشتی است که از یک بررسی دقیق توسط شخص ماهر پوشیده ماند این مورد با توجه به پیچیدگی‌ها و تحولی که در زمینه ساخت و ساز صورت گرفته قابل توجه است. عیوب مخفی به عیوبی اطلاق می‌گردد که در زمان بازدید و بررسی فنی کشتی به طور معمول و متعارف قابل تشخیص نبوده و یا حداقل کشف آن بسیار دشوار بوده است. از آنجا که ساختار و ساختمان کشتی فنی و پیچیده می‌باشد، تشخیص عیب پنهان بر عهده کارشناسان و متخصصین فنی می‌باشد (اعلایی‌فرد، ۱۳۸۷: ۱۷۴).

جهت اثبات عیب مخفی لازم است که متصدی ثابت کند که اولاً عیب وجود دارد و ثانیاً از یک بازرسی دقیق مخفی شده است و این امر تأییدی بر مخفی بودن عیب محسوب می‌شود.

گواهینامه فنی طبقه‌بندی کشتی فی نفسه نمی‌تواند دلیل بر سلامت کشتی و اعمال معافیت ناشی از عیب پنهان باشد، بلکه این مدرک فقط قرینه‌ای بر قابلیت دریانوردی است. از این رو متخصصین باید تشخیص دهند که عیب مزبور از جمله عیوب مخفی است یا خیر؟

این بند از قانون دریایی ایران در خصوص عیب مربوط به کالا، عیناً از ماده ۴ قانون لاهه اقتباس شده و در ماده ۵۵ قانون دریایی ایران مقرر گردیده است. عده‌ای از حقوقدانان بر این عقیده‌اند که مفاد ماده ۴ قواعد لاهه ناظر به معافیت متصدی باربری از خسارات و فقدان کالا می‌باشد. بنابراین عیب مخفی، عیوبی است که در محموله وجود داشته و در هنگام بارگیری قابل رؤیت نباشد ولی پس از مدتی آشکار گردد (Gandhin, ۱۹۷۳: ۱۶۹).

از طرفی دیگر، برخی بر این عقیده‌اند که بند ۱ ماده ۴ قواعد لاهه - که ماده ۵۵ قانون دریایی ایران از آن اقتباس شده - ناظر به قابلیت دریانوردی کشتی می‌باشد. از این رو عیب مخفی نیز به عیوبی است که در هنگام شروع دریانوردی و تجهیز کشتی پنهان بوده و بعد از شروع سفر دریایی باعث عدم قابلیت دریانوردی کشتی شده است.

خسارت مورد بحث در این مبحث متضمن دو قسمت است یکی کسر و کمبود وزن و حجم کالا و دیگری خسارتی که از معایب ذاتی کالا ناشی می‌شود، بنابراین لازم است به تفکیک مورد بررسی قرار گیرد. یکی از موارد معرفی شده عیب ذاتی کسر و کمبود وزن و حجم کالا است که عادی است. در این حالت به کیفیت کالا لطمه‌ای وارد نمی‌شود، اما وزن یا حجم آن کاهش می‌یابد. برنجی که در قطب در آب و هوای مرطوب حمل شده، و بنابراین سنگین می‌باشد، در مقصد به واسطه بخار شدن نم آن کاهش وزن پیدا می‌کند. مطابق عرف دریایی در حد معینی که حسب مسیر، زمان حمل و نوع کالا تعیین می‌شود، این کاهش وزن و حجم مجاز تلقی گردیده است. بنابراین صاحب کالا حق مراجعه به متصدی را از بابت کاهش حجم و وزن که به لحاظ موانع مسیر می‌باشد، ندارد.

برابر بند ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی، کشتی و مالک آن مسئول جبران خسارات وارده به کالا که ناشی از کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگر، که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی می‌گردد، نمی‌باشد.

کاهش وزن و حجم به به لحاظ مشکلات مسیر امری عادی است. بنابراین متصدی تکلیف به هیچ‌گونه اثباتی ندارد اما سؤالی که می‌تواند مطرح شود این است که اگر خسارت وارده بیش از مقدار تعیین شده جهت موانع مسیر باشد، آیا بخش مربوط به موانع مسیر از کل خسارت قابل کسر است؟ به عقیده پروفیسور رودیر سنگینی خسارت اماره وجود زیان ناشی از موانع مسیر را از بین می‌برد و موانع مسیر فاقد اثر می‌شود، درحالی که به نظر پروفیسور رمون گویو اگر متصدی از امتیازی در وضعیت عادی بهره‌مند است، دلیلی بر عدم بهره‌مندی او در حالتی که بار دچار مشکل شده است نیست (Remond Gouilloud, ۱۹۸۸, ۳۳۶).

برخی از کالاها نظیر مایعات یا غلات که به صورت بار در کشتی حمل می‌شود، به لحاظ اهمیت جنس آن در طول سفر و تحت تأثیر وضع جوی از لحاظ حجم یا وزن آن به طور طبیعی کاسته می‌شود و هر چه فاصله بندر مبدأ و مقصد بیشتر باشد این کسری زیادتر خواهد بود. در عرف باربری دریایی این نوع کالاها فهرست شده و میزان کسری آن با توجه به طول سفر و وضع مسیر و فصول مختلف سال به صورت ضریبی تعیین شده و این میزان کسری را قابل قبول تلقی می‌کنند و متصدی باربری را مسئول آن نمی‌دانند مگر آنکه میزان کسری وزن یا حجم بیش از این میزان قابل قبول باشد که در این صورت هرگاه ثابت بشود ناشی از فعل فرستنده بار یا سایر جهات معافیت باربری نبوده است وی مسئول خسارت وارده می‌باشد. اما در خصوص معایب مخفی و یا نقایص ذاتی کالا، منظور از نقایص و عیوب ذاتی کالا همان است که در ماده ۳۸۶ قانون تجارت به «جنس خود مال التجاره» تعبیر شده و مقرر گردیده است چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که تلف و یا کم شده مربوط به «جنس خود مال التجاره» باشد متصدی باربری مسئول نخواهد بود. عیب ذاتی کالا اشکالاتی است طبیعت و ساختمان خود کالا باعث آن است مثلاً میوه‌ای که در کمال سلامت در کشتی بار شده است پس از مدتی در اثر وضع جوی یا گذشت زمان خود به خود فاسد می‌شود.

اما عیب مخفی آن عیوبی است که هنوز ظاهر نشده و ذاتاً کالا سلامت نیستف مانند آنکه بار غله‌ای که ظاهری سالم داشته باطناً در آن باکتری فاسد کننده‌ای باشد و در طول سفر رشد کرده، آن را فاسد نماید. برای آنکه متصدی باربری بتواند از معافیت ناشی از کسر و کمبود وزن و حجم کالا و معایب ذاتی کالا استفاده نماید باید ثابت کند کشتی قابلیت دریانوردی و پذیرش بار را داشته و در طول سفر عملی که موجب بروز خسارت بوده است مرتکب نگردند و این اشکالات ناشی از ماهیت و طبیعت کالا بوده است.

به این نکات در دعوی *F.C.Brandley and son ltd. V.Federal. Sleam Navigation Co. Ltd.* مطروحه در انگلستان به طور خلاصه اشاره شده است. محموله کشتی مقداری سیب بود که هنگام تخلیه ملاحظه شد فاسد گردیده است. مرجع فرجامی (مجلس اعیان) در این مورد اظهار نظر کرد: «با توجه به اینکه از طرف فرستنده کالا ثابت گردیده که سیبها در بندر بارگیری و موقع تحویل آن به فرمانده کشتی برای حمل سالم بوده اند و اینکه در موقع تخلیه کالا در بندر مقصد ضایع شده اند، اینک بر عهده متصدی باربری است که کشتی قبل از سفر و در شروع آن دارای قابلیت دریانوردی بوده است و دیگر آنکه وقوع خسارت ناشی از غفلت، تقصیر و یا سوء عمل فرمانده یا کارکنان در موقع حمل و طی سفر یا تخلیه نبوده است».

رای مذکور به خوبی طریق رسیدگی به این دعوی را ارائه می‌دهد و نه تنها طریق دفاع متصدی باربری را بیان می‌کند بلکه متذکر می‌گردد خواهان چگونه باید ادعای خود را به اثبات برسانند تا دعوی قابلیت طرح داشته باشد. بدیهی است از جمله جهاتی که متصدی باربری در مقام دفاع می‌تواند به آن متمسک شود این است که ضایعات ناشی از عیوب ذاتی کالا بوده و به علت ارائه اطلاعات صحیح از طرف فرستنده بار وی نتوانسته است با بکار بردن اقدامات احتیاطی از بروز یا شدت فساد کالا جلوگیری کند.

عیب ذاتی در رابطه با طبیعت کالا و از مختصات آن است که سفر دریایی موجب خرابی آن می‌شود و عیب مخفی عیبی است که قبل از حمل مخفی بوده ولی پس از حمل هویدا می‌شود. چنانچه خسارت ناشی از ویژگی کالا باشد که متصدی قادر به پیش‌بینی آن نیست، مطابق قانون دریایی (و معاهده لاهه) متصدی از مسئولیت مبری است.

غالباً عیب ذاتی با علت دیگری همراه است، در این صورت چنانچه اشتباه همراه مثلاً اشتباه در بسته‌بندی باشد؛ براءت متصدی سهل‌تر و چنانچه اشتباه همراه اشتباهی از طرف متصدی باشد، براءت او سخت‌تر خواهد بود.

(Remond Guilloud, ۱۹۸۸, p. ۳۳۶.)

ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام اصلی‌ترین مقرره‌ای است که به مبنای مسئولیت در کنوانسیون روتردام پرداخته است. بند ۱ بیان می‌کند که اگر خواهان اثبات کند فقدان، خسارت، تأخیر (در تحویل کالا) یا حادثه و اوضاع و احوالی که منجر به بروز هر کدام از موارد بالا شده یا در بروز آن‌ها نقشی داشته، در طول دوره مسئولیت متصدی حمل حادث شده، متصدی حمل در قبال فقدان، خسارت و تأخیر در تحویل دادن کالاها مسئول می‌باشد. بر اساس بند ۳ این ماده متصدی حمل از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ این ماده معاف می‌گردد، چنانچه به جای اثبات عدم قصوری که در بند ۲ این ماده قید شده، ثابت کند حوادث یا اوضاع و احوال زیر منجر به فقدان، خسارت یا تأخیر شده و یا در بروز آنها نقش داشته است. شماری از این حوادث کاهش حجم یا وزن یا هر گونه فقدان یا خسارتی که ناشی از نقص ذاتی، نقص در کیفیت یا فساد در کالا باشد، نارسایی یا شرایط ناقص در عدلبندی یا علامتگذاری کالاها که توسط متصدی حمل یا به نمایندگی از وی انجام نشده باشد می‌باشد.

۲. موارد غیر مرتبط به فرستنده کالا و متصدی حمل و نقل

مطابق قانون دریایی ایران؛ این موارد عبارتند از خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی، بلیات طبیعی، عملیات دشمنانه جامعه، جنگ و نتایج آن، بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر عمل حکام با مردم یا مقامات قضایی محدودیت‌های قرنطینه، اعتصاب و یا بستن کارگاه‌ها و با خودداری و یا جلوگیری از کار به طور کلی و جزئی به هر علتی که باشد و

شورش و یا اعتشاش (بندهای ج)، (د)، (و)، (ه)، (ز)، (ح)، (ی) و (ک) از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران (بندهای ج، د، ه، ز، ح، ی، ک از بخش ۲ ماده ۴ قواعد لاهه).

مطابق قانون دریایی و قواعد لاهه، وقتی که خسارت ناشی از موارد اخیرالذکر است متصدی معاف از مسئولیت است. این موارد در حقوق فرانسه تحت عنوان کلی قوه قاهره مطرح می‌باشند به عبارتی دیگر، موارد مذکور مثال‌هایی از قوه قاهره می‌باشند اما قانون دریایی به تبعیت از قواعد لاهه به سبک انگلیسی به ذکر هریک از موارد پرداخته است. متصدی می‌تواند با اثبات هریک از موارد مذکور از مسئولیت بری شود، اگرچه در حقوق فرانسه قائل به این هستند که متصدی علاوه بر اثبات هریک از موارد باید ثابت کند که مورد غیر قابل پیش‌بینی، غیر قابل دفع و نسبت به متصدی جنبه خارجی داشته است (Rodiere, ۱۹۶۸.p۴۰۳)

با این بینش است که رویه قضایی فرانسه وجود طوفان با شدت هشت درجه در ماه نوامبر و در سواحل آفریقای جنوبی را قابل پیش‌بینی تلقی کرده و یا غارت کشتی در خلیج لائوس را به عنوان عملیات دشمنان جامعه محسوب نکرده، زیرا در آن منطقه انجام چنین اعمالی نادر نیست (Remond, ۱۹۸۸, p ۳۳۴)

متصدی حمل و نقل دریایی در تمسک به این موارد استثنایی باید دارا بودن قابلیت دریا نوردی کشتی در ابتدای سفر و رعایت احتیاطات لازم را ثابت کند. قابل ذکر است که خطرات و سوانح دریایی صرفاً به دریا محدود نمی‌شود بلکه آب‌های قابل کشتیرانی و کانال‌ها را نیز در بر می‌گیرد.

۱-۲. خطرات و حوادث خطرناک

قابلیت دریانوردی و مخاطرات دریایی ارتباط مستقیم با یکدیگر دارند. مالک کشتی قبل از شروع سفر باید با توجه به مکان جغرافیایی، زمان و محموله کشتی، کشتی را تجهیز نماید.

خطرات و سوانح دریا متعارف‌ترین و معمولی‌ترین دفاعی است که متصدی باربری به آن استناد می‌کند ولی در عین حال حدود و مرز آن چندان روشن نمی‌باشد. خطرات و سوانح دریا در قانون دریایی ایران تعریف نشده و در قرارداد لاهه نیز تعریفی از آن نیامده است.

برای آنکه معلوم شود خطرات و سوانح دریایی به چه اتفاقاتی اطلاق می‌گردد باید به سوابق قضایی مراجعه کرد. مشهورترین تعریفی که از خطرات دریایی شده در پرونده *The Rosalia* بوده است که مورد قبول و استناد سایرین قرار گرفته است و به آن استناد جسته‌اند.

به موجب این تعریف سوانح دریا به حوادث و اتفاقاتی اطلاق می‌شود که مانع می‌گردد یک ملوان ماهر که عموماً می‌توانسته خود را از خطر نجات داده و به سلامت به بندر برسد، نتواند از محل خطر بگریزد. به عبارت دیگر خطرات دریا سوانح و اتفاقاتی است که موجب می‌شود یک کشتی کاملاً مقاوم و با کارکنان شایسته نتواند خطر را تحمل کند.

با توجه به اینکه برای تشخیص این موضوع از مصادیق سوانح دریایی محسوب می‌شود یا خیر، باید شرایط و اوضاع و احوال را هم از حیث محل واقعه و تاریخ آن و نوع وقوع و ساختمان کشتی و امثال ذلک در نظر گرفت اثبات این نکته مسئله‌ای است که کاملاً نظری، مع هذا رعایت اصولی چند به تشخیص آن کمک خواهد کرد. در این مورد متصدی باربری که خواننده دعوی است و می‌خواهد به معافیت از مسئولیت استناد کند، باید ثابت کند زیان وارده به کالا مثلاً بر اثر ورودی قهری آب صورت گرفته در حالی که دریچه‌ها کاملاً سالم بوده است، بر اثر طوفان و آب دریا و فشار آب به آن صدمه وارد شده و نفوذ کرده است.

متصدی باربری علاوه بر این باید اثبات کند که کشتی قابلیت دریانوردی داشته و دریچه‌ها در بدو شروع سفر کاملاً سلامت بوده‌اند. پس از آن متصدی باربری باید ثابت نماید که طوفان دریا موجب شده است که آنچه به طور متعارف سلامت و مقاوم بوده تاب مقاومت نیاورده و دریچه‌ها صدمه دیده و آب به بار سرایت کرده است، در حالی که او اقدامات احتیاطی را برای حفظ کالا از هر حیث بکار برده است. اثبات وقوع سوانح دریا بیش از هر چیز با قابلیت دریانوردی کشتی ارتباط دارد. یک کشتی می‌تواند در دریایی آرامی قابلیت دریانوردی داشته باشد در یک دریای متلاطم فاقد قابلیت دریانوردی خواهد بود. در دعوای *The Shickshimmy* دادگاه اظهار نظر کرد: «اگر بادهای سخت را بتوان واقعه‌ای غیر متعارف و غیرقابل

انتظار خواند تا بدان حد که این حوادث مانع از آن بوده است کی یک ملوان ماهر که اصولاً می‌توانسته خود را نجات دهد نتواند از آن بگریزد، باز هم متصدی باربری به لحاظ آنکه مراقبت لازم را معمول نداشته مسئله است.»

(David Jackson , ۱۹۸۷, ۱۹۸)

نظری بودن این مسئله که ایجاب می‌کند تمام اوضاع و احوال از قابلیت دریانوردی کشتی گرفته تا وضع هوا، فشار طوفان، قابلیت مقابله کارکنان کشتی با خطرات، اندازه کشتی، قابلیت پیش بینی طوفان، میزان خسارت به بدنه کشتی و غیره مورد بررسی قرار گیرد و نشان می‌دهد که تشخیص آن ارتباط دارد به استنباط قاضی از اوضاع و احوال قضیه و با یکی دو ضابطه که از طرف حقوقدانان برای تشخیص خطرات و سوانح دریا عنوان می‌شود مسئله قابل حل نیست.

در دعوای دیگری خطرات دریا توسط دادگاه‌های استیناف ایالات متحده آمریکا چنین توصیف شد: سوانح دریا چنانکه از آن استنباط می‌شود خطرانی است که به دریا اختصاص دارد و دارای آنچه‌ای ماهیت غیر طبیعی و نیروئی است که مقاومت در مقابل آن امکان پذیر نمی‌باشد و همه چیز را از پا در می‌آورد و امکان ندارد در مقابل آن با نیروی متعارف انسانی و مهارت و احتیاط بشری از خود محافظت نمود. محل وقوع حادثه، زمان و فصلی که اتفاق رخ داده است در اینکه آن اتفاق سانحه دریایی محسوب شود یا نه مؤثر می‌باشد. بادهای موسمی و حرکت ابرها که منتهی به طوفان یا باران‌های شدید می‌شود در بعضی مناطق و برخی از فصول اتفاق می‌افتد. یکی از دادگاه‌های استیناف ایالات متحده نظر داد: «بارش و گردباد کارلا^۱ - گردبادی که در خلیج مکزیک اتفاق می‌افتد - حادثه‌ای با آنچه‌ای قدرت بود که می‌توانست نیروی مقاومت بهترین کشتی را که کلیه احتیاط‌های متعارف در آن به کار رفته بود، از بین ببرد. بنابراین سانحه دریایی محسوب می‌شود» (David Jackson , ۱۹۸۷, ۱۹۹)

میزان و نحوه خسارتی که به کشتی وارد آمده است خود نشانه مهمی از قدرت سانحه می‌باشد. در این مورد دادگاه‌ها با جلب نظر کارشناس می‌توانند بیابند اگر کشتی دارای ساختمان فنی مطابق پیشرفت صنعت روز می‌باشد تا چه حدود نیروی طوفان در ایجاد سانحه دریایی مؤثر بوده است. در دعوای The Ulven دادگاه چنین استدلال کرد: «قسمتی از پائین تا شده است، یک نردبان از جا کنده شده است و نیز خسارتی به قسمت جلوی عرشه وارد آمده یکی دو در صدمه دیده و از جا در آمده است. این البته چیزی است که در هوای بد اتفاق می‌افتد... نتیجه‌ای که می‌گیریم این است که این‌ها چیزی بیش از یک حادثه متعارف نیست که در ماه نوامبر در دریای شمال اتفاق می‌افتد» (David Jackson , ۱۹۸۷, ۲۰۵)

عموماً در کتاب‌های مربوط به حقوق دریایی از طوفان و گردبادهای دریایی که توأم با بارش بسیار شدید است صحبت می‌شود. زیرا عموماً این اتفاقات است که برای کشتی رخ می‌دهد. لکن باید توجه داشت که سوانح دریایی منحصر به این نوع اتفاقات نیست بلکه برخورد کشتی با بقایای شکسته کشتی دیگر که هیچ نشانی از آن وجود نداشته و یا سایر اشیائی که قابل پیش‌بینی بوده، ممکن است برای کشتی سانحه آفرین شود و موجبات خسارت را به بار فراهم آورد، از نظر قضائی خطرات و سوانح دریا شناخته می‌شود.

لازم به ذکر است که هرچند عنوان معافیت خطرات و سوانح دریا است لکن همان طور که در بند (ج) ماده ۵۵ قانون دریایی ایران قید شده این معافیت به «آب‌های قابل کشتیرانی دیگر» نیز تسری دارد. بنابراین اگر این سوانح در رودخانه‌های قابل کشتیرانی و یا کانال‌هایی که قابلیت کشتیرانی دارند اتفاق افتد و شرایط سوانح دریا در آن جمع باشد، متصدی باربری می‌تواند از معافیت این حکم برخوردار شود.

۲-۲. بلایای طبیعی

فورس ماژور و بلیات طبیعی به حوادثی اطلاق می‌گردد که خارج از اراده متصدی حمل و نقل و خدمه وی بوده و وقوع آنها اجتناب‌ناپذیر می‌باشد. این اعمال باید غیر قابل کنترل و غیر قابل پیش‌بینی باشد. برابر

۱. Carla.

ماده ۲۲۷ قانون مدنی؛ «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه می‌شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارج بوده است که نمی‌توان مروط به او نمود.» و مطابق ماده ۲۲۹ قانون فوق‌الذکر؛ «اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که رفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست نتواند از عهده تعهد خود برآید، محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود.»

فورس ماژور که در فارسی به قوه قاهره یا قوه قهریه ترجمه شده اصطلاحی در حقوق فرانسه است که ظاهراً نخست در قانون مدنی فرانسه (کد ناپلئون) بکار رفته و سپس در کشورهای دیگر، همین لفظ یا ترجمه آن معمول شده و در حقوق بین‌الملل نیز همین اصطلاح حتی در حقوق و کتاب‌های انگلیسی مورد استفاده و رایج است (صفایی، ۱۳۸۸: ۲۸).

در حقوق فرانسه فورس ماژور دارای معنی عام^۱ و معنی خاص^۲ است. فورس ماژور به معنی عام عبارت است از هر حادثه خارجی (خارج از حیطه قدرت متعهد) فورس ماژور بدین معنی شامل عمل شخص ثالث و عمل متعهدله که واجد دو صفت مذکور باشند، نیز خواهد شد. اما فورس ماژور به معنی خاص، حادثه‌ای است بی نام^۱ (یعنی غیر منتسب به شخص معین و صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی)، غیرقابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب.

بعضی از حقوقدانان فرانسوی بین فورس ماژور و حادثه غیر مترقبه^۲ فرق گذاشته و گفته‌اند که حادثه غیرمترقبه حادثه‌ای درونی یعنی وابسته به فعالیت متعهد یا بنگاه او است مانند آتش سوزی، عیب کالا، از خط خارج شدن راه‌آهن و اعتصاب در پاره‌ای موارد؛ در حالیکه فورس ماژور حادثه‌ای بیرونی است مانند سیل، توفان و غیره.

Weill (A.), ۱۹۸۰, ۴۱۲.

در برخی فرهنگ اصطلاحات حقوقی در تعریف فورس ماژور چنین آمده است: «... به معنی عام، هر حادثه غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب است که متعهد را از اجرای تعهد باز دارد. فورس ماژور موجب براءت است. فورس ماژور به معنی خاص در مقابل حادثه غیر مترقبه قرار می‌گیرد و عبارت از حادثه‌ای بیرونی است، بدین معنی که حادثه باید کاملاً بیگانه با شخص متعهد باشد. نیروی طبیعی، عمل دولت، عمل شخص ثالث.»

(J. Guillien, ۱۹۷۹, ۳۹)

معنی عام مذکور در این تعریف با معنای عامی که قبلاً با استفاده از کتاب معروف «ماژو» ذکر شده، تفاوتی ندارد؛ ولی معنی خاص آن متفاوت است و هر دو معنی خاص در نوشته‌های حقوقی فرانسه دیده می‌شود. به عبارت روشن‌تر فورس ماژور در معنی خاص گاهی برای حادثه غیر منتسب به شخص معین، غیر قابل پیش‌بینی و غیرقابل اجتناب کار می‌رود و گاهی در مقابل «حادثه غیر مترقبه» برای حادثه بیرونی و بیگانه با شخص متعهد.

به هر حال فورس ماژور به معنی عام حادثه‌ای است که نمی‌توان آن را به متعهد مروط نمود (ماده ۲۲۷ قانون مدنی)، اعم از اینکه ارتباطی با قلمرو فعالیت متعهد داشته و «حادثه غیرمترقبه» تلقی شود یا صرفاً ناشی از عوامل بیرونی و جدا از متعهد باشد. چنانکه خواهیم دید در صورتی که عدم اجرای تعهد، ناشی از تقصیر متعهد باشد، فورس ماژور تحقق نخواهد یافت.

در حقوق امروز فرانسه بین فورس ماژور و حادثه غیر مترقبه معمولاً فرق نمی‌گذارند و در رویه قضائی فرانسه هر دو به طور مترادف بکار می‌روند.

(CARBONNIER, ۱۹۷۲, p. ۲۴۵) هر چند که بعضی از حقوقدانان فرانسوی و غیر فرانسوی

هنوز بین این دو مفهوم تفاوت قائلند.

۱. Lato sensus

۲. Stricto sensus

۱. Anonym

۲. Cas Fortuit Fortuitous event

در حقوق بین‌الملل معمولاً کلمه فورس ماژور به معنی عام به کار می‌رود که هم فورس ماژور به معنی خاص و هم حادثه غیر مترقبه را در بر می‌گیرد.
فورس ماژور به معنی عام با اصطلاح «کارخدا»^۱ متفاوت است. اصطلاح دوم فقط شامل حوادث غیرعادی است که دارای علل طبیعی هستند و بدون دخالت بشر روی می‌دهند؛ در حالیکه فورس ماژور دارای معنی گسترده‌ای است و پاره‌ای حوادث ناشی از عمل انسان را نیز در برمی‌گیرد. (CHRISTOU Review, vol. ۳, pp. ۶۸. ۱۹۸۲).

در «کامن لو» اصطلاح فورس ماژور معمولاً به کار نمی‌رود؛ ولی مسائل و موارد فورس ماژور تحت عنوان انتفای قرارداد^۲ یا عدم امکان^۳ مطرح می‌گردد. این نهادهای حقوقی از لحاظ نظری با نهاد فورس ماژور متفاوتند و به ویژه قلمروی وسیع‌تر از فورس ماژور دارند؛ معهدا در کشورهای کامن لو با استفاده از این نظریات به نتایجی می‌رسند که کم و بیش مشابه نتایج حاصل از فورس ماژور است. (CHRISTOU Review, vol. ۳, pp. ۷۵. ۱۹۸۲).

وانگهی فورس ماژور در قراردادهای اقتصادی بین‌المللی که کشورهای مذکور معتقد می‌نمایند نیز بکار می‌رود و حتی در فرهنگ‌های اصطلاحات حقوق انگلیسی آن را ذکر می‌کنند. بلیات طبیعی که ترجمه Act of God می‌باشد، در فرهنگ حقوق بلاک چنین تعریف شده: «واقعه‌ای است که منحصرأ به وسیله نیروی طبیعت و بدون مداخله انسان به وجود می‌آید. یک ضرورت طبیعی است که تنها به علل طبیعی بدون دخالت انسان واقع می‌شود. حادثه‌ای که نمی‌تواند دست بشر در آن مؤثر باشد و تنها جریان طبیعی آن را ایجاد می‌کند».

بدین ترتیب بلیات طبیعی عام بوده و شامل خطرات و سوانح دریا می‌گردد. به همین سبب برخی مؤلفین حقوق دریایی این عناوین را به لحاظ مشابهت تام در یک مبحث مورد بررسی قرار می‌دهند. زیرا که احکام ناظر بر آنها یکی است.

اما علت آنکه در قرارداد لاهه و به تبع آن در قانون ایران این عناوین تفکیک شده مربوط به خصوصیات آنها است. خطرات و سوانح دریایی آن حوادث و اتفاقاتی است که منحصرأ در دریا رخ می‌دهد و خاص منطقه آبی است، لکن بلیات طبیعی منحصر به دریا نبوده و در خشکی نیز اتفاق می‌افتد و دامنه آن وسیع‌تر است.

آنچه بیشتر در فرهنگ دریایی از بلیات طبیعی مراد می‌شود تأخیرهایی است که بر اثر حوادث طبیعی در رسیدن کشتی به مقصد به وجود می‌آید، هرچند مانع از آن نخواهد بود که عوامل طبیعی دیگر نیز در وقوع خسارت مؤثر باشد از قبیل گرما و سرمای ناگهانی و غیر قابل پیش‌بینی، لذا متصدیان باربری از این حیث می‌توانند به این عامل استثنائی عدم مسئولیت استناد کنند.

در این قبیل موارد نیز برای آنکه متصدی باربری بتواند معاف از مسئولیت خسارت وارده باشد اولاً ثابت کند کشتی قابلیت دریانوردی داشته و کلیه احتیاط‌های لازمه رعایت شده است. ثانیاً حادثه مستقیماً و منحصرأ ناشی از عوامل طبیعی و بدون دخالت بشر به وجود آمده ثالثاً حادثه به صورتی اتفاق افتاده که برای متصدی باربری پیش‌بینی وقوع آن میسر نبوده و یا برای جلوگیری از وقوع یا مقابله مؤثر با آن، تهیه وسایل فنی که اکنون در دسترس می‌باشد مقدور نبوده است.

۲-۳. جنگ

اگر جنگ و نبرد مسلحانه به طور طبیعی به خط سیر کشتی سرایت نکرده باشد ولی متصدی خودسرانه کشتی را به منطقه جنگی هدایت کند و در نتیجه به کشتی خسارت‌هایی وارد شود در این حالت جمع تقصیر متصدی با فورس ماژور ناممکن بوده است. هرگاه تقصیر متعهد سبب بروز حادثه‌ای

۱. Act of God

۲. Frustration

۳. Impossibility

غیرمرتقبه و غیرقابل دفع شود، متعهد مسئول است و نمی‌تواند به قوه قاهره استناد جوید، از مسئولیت برائت حاصل کند.

از نظر حقوق بین‌المللی عمومی جنگ به انواع اعمال قهریه‌ای اطلاق می‌شود که دولتی نسبت به دولت دیگر به کار می‌برد تا آن دولت را به تمکین اراده خویش وادار کند. به این ترتیب جنگ دو شرط عمده دارد. یکی آنکه بین دو دولت اتفاق می‌افتد و دوم اینکه طرفین به انواع اعمال خصمانه با توسل به سلاح مبادرت می‌کنند.

از نظر حقوق دریایی منظور از جنگ مندرج در این ماده تنها جنگ به معنی حقوق بین‌الملل عمومی نیست بلکه جنگ داخلی را نیز در بر می‌گیرد زیرا از نظر موانعی که این جنگ‌ها در حمل و نقل دریایی به وجود می‌آورند دارای آثار مشابه هستند، و در واقع منشاء آن قوه قهریه‌ایست که کنترل آن از حدود قدرت متصدی باربری خارج است و لذا نمی‌توان وی را در چنین شرایطی مسئول دانست (J.G. Starke, ۱۹۸۹, P. ۵۲۷).

در حقوق فرانسه این موارد تحت عنوان فورس ماژور قرار می‌گیرد لکن اصطلاح جنگ و آثار آن که در قرارداد لاهه منعکس شده و از آنجا به حقوق ایران راه یافته است از تأسیسات حقوقی کاملاً می‌باشد. جنگ نه تنها آزادی حرکت کشتی‌ها را دریاهای آزاد برای دولت‌های خصم محدود می‌کند بلکه در صورت اعلان محاصره دریایی برای دول بی‌طرف نیز محدودیت‌هایی به وجود می‌آورد. این محدودیت‌ها سبب می‌شود که متصدی باربری نتواند تعهدات خود را به درستی انجام دهد و لذا نباید به لحاظ حدوث وقایعی که از قدرت وی خارج است مسئول دانسته شود. یکی از آثار جنگ برای دول متخاصم آمبارگو است بدین معنی که از قدیم الایام دول متخاصم خود را محق می‌دانستند که پس از اعلان جنگ به آمبارگو یعنی ضبط کشتی‌های دولت دیگر که در بندر آنها حضور داشتند مبادرت نماید.

البته مدت‌هاست این ترتیب متروک شده و فعلاً رویه این است که مهلتی برای کشتی‌های دولت خصم که در موقع اعلام جنگ در بندر دولت طرف متوقف هستند تعیین می‌نماید تا بتوانند از آن محل خارج گردند. بدیهی است این مضیق‌های که برای کشتی تجارتهای از طرف دولتی ایجاد می‌شود در تعهدات متصدی باربری تأثیر دارد و چون این حوادث خارج از حدود اختیارات اوست نمی‌توان وی را مسئول خسارت وارده دانست. از آن گذشته رویه آن است که دولت‌های متخاصم می‌توانند کشتی‌های تجاری یکدیگر را توقیف و آن را تصرف و به عنوان غنیمت مالک شوند.

بعلاوه هنگامی که یکی از دول خصم اعلان محاصره دریایی می‌نماید این محدودیت تجاری شامل دول بی‌طرف نیز می‌گردد، زیرا اصولاً کالاهائی که برای یکی از دولت‌های متخاصم از طرف دولت بی‌طرف حمل می‌گردد بنیه جنگی او را تقویت می‌نماید و این کالاها به عنوان کالای جنگی محسوب شده و بر اساس رویه فعلی ممکن است آن‌ها را مصادره و تصرف کرد.

در جنگ داخلی نیز هر چند دامنه مزاحمت برای تجارت آزاد دریایی به حدود جنگ بین دولت‌ها نیست لکن برخی از همین محدودیت‌ها به لحاظ وضع جنگی به وجود می‌آید زیرا هر دو متخاصم می‌کوشند از این طریق مضایقی برای طرف دیگر به وجود آورند و از رسیدن کالاها که موجبات تقویت دیگری را فراهم می‌آورد جلوگیری کنند. در نتیجه محدودیت‌هایی که برای متصدی باربری برای ایفاء تعهدات او به وجود می‌آید از این حیث که خارج از حدود اختیار وی بوده نمی‌تواند برای او ایجاد مسئولیت نماید. متصدی باربری برای استفاده از این معافیت باید ثابت کند که اولاً حالت جنگی وجود داشته و ثانیاً خسارت وارده به کالا مستقیماً ناشی از عملیات جنگی بوده است (صمدی اهری، ۱۳۶۳: ۱۱۲).

۲-۴. عملیات دشمنان

در بیشتر کشورها اختلافات سیاسی به عنوان یک واقعیت اجتناب ناپذیر پذیرفته شده است. گاهی درگیری‌های ناشی از این اختلافات به قلمرو آبی و دریایی و سواحل آن کشور سرایت می‌کند و ناامنی دریایی را در منطقه ایجاد می‌کند. اگر متصدی باربری دریایی به عمد یا از روی غفلت در ایجاد این

وضعیت (ایجاد درگیری) شریک و سهیم باشد توسل به مسئولیت نداشتن از ناحیه متصدی باربری یا کشتی بی معنی است و محمل قانونی نخواهد داشت.

عنوان عملیات دشمنان که از قرارداد لاهه عیناً به قانون دریایی ایران راه یافته، سابقه آن در حقوق انگلستان و تحت عنوان دشمنان پادشاه بوده است. از این حیث که پادشاه مظهر نظام کشوری محسوب می‌شد کسانی که مرتکی اعمال خلافی می‌گردیدند یا به قصد تغییر حکومت دست به اقداماتی می‌زدند در کامن‌لا دشمنان پادشاه تلقی می‌شدند.

این اصطلاح برای آنکه بتواند در کشورهای جمهوری معنی و مفهوم داشته باشد در قرارداد لاهه به عملیات دشمنان جامعه تغییر داده شده و منظور از آن دشمنان کشوری است که متصدی باربری تابع آن دولت است، و نیز به دزدان دریایی و غارتگران اطلاق می‌شود. بدیهی است هرگاه این افراد کشتی تجاری را هدف قرار داده و قصد آن کنند و از این بابت خساراتی به محموله کشتی وارد شود به نحوی که متصدی باربری قادر به فرار یا جلوگیری از وقوع آن نباشد مسئول خسارت وارده نخواهد بود (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۱۱۴).

۲-۵. بازداشت یا متوقف شدن وسیله حمل و نقل

آنچه موجب بازداشت کشتی یا متوقف شدن آن می‌شود اقداماتی است با ماهیت قهری که کاملاً از حالات عادی و شرایط طبیعی خارج است.

لازم است چند عمل در کشتیرانی از هم تفکیک شود این اعمال عبارتند از:

- ۱- متوقف کردن کشتی برای بازرسی و تفتیش: این عمل نیازی به حکم قضایی ندارد و به دست مأموران ذی صلاح امکان اجرا پیدا می‌کند.
- ۲- بازرسی: این عمل به منظور تفتیش پرچم، مانفیسست و سایر اسناد کشتی و انطباق آنها با واقعیت موجود در کشتی است.
- ۳- توقیف کشتی: مناط اعتبار رأی صادره از دادگاه ذی صلاح است.

۴- توقیف و تصاحب بار کشتی

منظور بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام، کلیه اقدامات الزام‌آور است که از طرف یک دولت صورت می‌گیرد. خواه این دولت به عنوان یک دولت خصم نسبت به کشور متبوع متصدی باربری عمل نماید یا خیر؟

چنانچه دولتی به منظور اجرای مقررات ایمنی یا بهداشتی یا نوعی از اعمال حاکمیت ضوابطی را مقرر کند که نتیجه آن مصادره مال التجاره شود خواه از نوع مقررات قرنطینه باشد و یا از آثار محاصره دریایی. خواه این مقررات مستقیماً راجع به کشتی خاصی وضع شده باشد و یا به طور غیر مستقیم کشتی‌های دیگری را نیز شامل گردد. لازم نیست که حتماً کشتی در حوزه مالکیت دولتی قرار گرفته باشد بلکه همینکه عملاً دولتی بتواند اقتدار خود را نسبت به یک کشتی بکار برد و کشتی قادر نباشد از سیطره آن دولت خود را خلاص نماید مشمول این معافیت خواهد بود.

خسارت ناشی از بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب عمد یا عمل

حکام

یا مردم یا مقامات قضایی مسئولیتی را بر متصدی باربری دریایی به همراه نخواهد داشت.

در دعوی Ciampa V. British india S.N Company کشتی از بنادر مومباسا واقع در آفریقا که در آنجا بیماری طاعون دیده شده بود عازم ناپل گردید و از آنجا مقداری لیموترش بار زده به مقصد لندن حرکت می‌نماید. ولی چون در بنادر ماریسی توقفی داشته، مأمورین بهداشت فرانسوی در اجرای مقررات بهداشتی کشتی و انبارهای آن را گند زدائی می‌نمایند و در اثر به کار بردن گوگرد خسارتی به محموله کشتی وارد می‌شود. متصدی باربری به استناد این بند خود را مسئول خسارت وارده نمی‌داند ولی دادگاه ادعای وی را مردود دانسته عمل مقامات بندری را اجرای کلی مقررات بهداشتی برای کلیه کشتی‌هایی که از

مناطق آلوده عبور می‌کنند، تلقی می‌نماید و چون هر متصدی باربری به این مقررات آشنا می‌باشد و می‌داند در این صورت در کشتی وی گزندائی خواهد شد، پس می‌بایست احتیاط کرده از حمل باری که ممکن است بر اثر گزندائی صدمه ببیند خودداری کند، لذا مسئول خسارت وارده تشخیص داده شد.

بر اساس همین قاعده است که معافیت متصدی باربری از مسئولیت حسب دستور مقامات قضائی منوط به آنست که دستور مقام قضائی برای بازداشت یا توقف کشتی برای متصدی باربری غیر منتظره باشد. بنابراین هرگاه صاحب کشتی دیونی داشته که از پرداخت آن خودداری کرده است، باید انتظار داشته باشد که در مسیر خود زمانی توسط دستور مقامات قضائی توقیف خواهد شد و لذا اگر با این وصف اقدام به حمل بار نماید مسئول پرداخت خسارتی خواهد بود که از این حیث به صاحب کالا وارد می‌شود.

بدین ترتیب منظور قانون از دستور مقامات قضائی که موجب معافیت متصدی باربری می‌شود مطلق دستور مقامات قضائی نیست بلکه دستوری است برای متصدی باربری غیر منتظره بوده و نظیر قوه قهریه و فرس ماژور باشد. برای اینکه متصدی باربری بتواند از معافیت این شرط استفاده کند باید بازداشت جنبه فعلیت داشته باشد و احتمال وقوع آن کافی برای این نیست که متصدی باربری بتواند به استناد آن از انجام وظیفه‌ای که بر عهده گرفته خودداری کند. مثل آنکه باری را که می‌بایست به بندر تحویل دهد از انجام آن خودداری نموده و به عذر آنکه احتمال بازداشت کشتی می‌رفت از ورود به بندر خودداری کرده و مراجعت نماید. اما ممکن است خطر توقیف به اندازه‌ای جدی و قریب الوقوع باشد که هیچ متصدی باربری عاقلی حاضر به مخاطره انداختن کشتی و ورود به بندر نباشد (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۱۳۰).

در دعوی "Nobel's Explorives Company V. Jenkins" کالایی که ممنوع بود به مقصد ژاپن حمل می‌گردید. در میان راه متصدی باربری اطلاع یافت که بین ژاپن و چین جنگ آغاز شده است. فرمانده کشتی کالای ممنوعه را در هنگ کنگ تخلیه و برای تحویل بقیه بارها به راه خود ادامه داد. دادگاه دعوی مالک بار را علیه متصدی باربری به این دلیل مردود دانست که با وضع جنگ هرگاه کشتی به طرف ژاپن می‌رفت به اغلب احتمال توقیف شده و اموال کشتی مصادره می‌گردید. این معافیت استثنائی همین طور که گفته شد به ترس از توقیف تسری ندارد و همچنین است عکس آن یعنی متصدی باربری نباید خود را در معرض توقیف قرار دهد و از انجام اعمال احتیاطی برای فرار از این خطر امتناع کند. بنابراین اگر قبلاً در منطقه ای محاصره دریایی اعلام شده و دولت اعلام کننده محاصره دریایی نظارت را با قوت و شدت به اجرا گذاشته است بطوری که هرگاه یک کشتی تابع دولت بیطرف یا محموله ای از سلاح جنگی از آن عبور کند به احتمال قوی توقیف و اموال آن مصادره خواهد شد، اگر یک متصدی باربری با بی احتیاطی به این منطقه وارد شود و کشتی او توقیف گردد نمی‌تواند به استناد این بند ادعای معافیت کند.

۲-۶. محدودیت‌های قرنطینه

گاهی ممکن است در برخی از بنادر ورود کشتی‌های آلوده به امراض مسری، سرنشینان و مال التجاره ناقل میکروب بیماری یا خود بیماری وجود داشته باشد. به همین دلیل ممکن است تصمیم به انجام محدودیت‌های قرنطینه گرفته شود. به طور طبیعی ممکن است در این شرایط کالای کشتی خسارت ببیند یا بار با تأخیر وارد بندر شود، بنابراین در این حالت نیز باید ثابت شود که این حوادث ناشی از فعل یا تقصیر متصدی حمل نبوده، بلکه به صورت یک عامل خارجی غیر منتظره عمومی رخ داده شود.

محدودیت‌های قرنطینه که طبق دستور مقامات بهداشتی برقرار می‌شود ممکن است مانع بارگیری و یا تخلیه کالا از کشتی گردد در واقع بخشی از امر مقامات دولتی محسوب می‌شود. در حقیقت محدودیت‌های قرنطینه با توجه به بند (ه) حکم جدیدی از معافیت متصدی باربری محسوب نمی‌شود و تنها جنبه توضیحی دارد.

۲-۷. اعتصاب و بستن کارگاهها

اگر اعتصاب در بندر و در میان کارکنان مأمور تخلیه کالا یا بار به عمل آید، محدودیت‌های فراوانی را به وجود خواهد آورد و در نتیجه بار کشتی با تأخیر یا حتی خسارت تخلیه خواهد شد. به لحاظ حقوقی برای آنکه این اعتصاب از مصادیق فورس ماژور شناخته شود سه شرط زیر ضروری است:

۱- اعتصاب به طور محسوس عمومیت داشته باشد.

۲- پیش‌بینی نشده و ناگهانی باشد.

۳- ناشی از تقصیر یا عمل کارفرمای کارگاه یا موسسه تخلیه بار نباشد.

از عبارت قانون به خوبی مستفاد می‌شود که منظور از اعتصاب و تعطیل کار هم به کارگران و کارمندان بندر و هم به کارکنان متصدی باربری تسری دارد. بعلاوه قید «به طور کلی و جزئی به هر علتی که باشد» شامل هر نوع تعطیلی خواهد شد، خواه به منظور سیاسی و خواه به مقصد مسائل صنفی. اما بدیهی است در صورتی می‌تواند موجب معافیت متصدی باربری از مسئولیت شود که علت اعتصاب، تخلف متصدی باربری در ایفای وظایف قانونی خود نباشد، چه در این صورت اعتصاب ناشی از فعل متصدی باربری خواهد بود و اشخاص غیر نباید بخاطر خطای وی متضرر شوند.

اعتصاب زمانی می‌تواند موجب معافیت متصدی باربری باشد که متصدی باربری طبق مقررات جاری تعهدات خود را انجام داده لکن کارمندان زائد بر آنچه طبق ضوابط مقرر بوده درخواست‌های اضافی داشته و یا به منظور سیاسی به تعطیل کار اقدام نموده باشند. عدم امکان انجام تعهدات برای متصدی باربری در این موارد در واقع موردی از موارد فرس ماژور محسوب می‌شود که قهراً سبب می‌گردد وی از انجام تعهدات خود باز ماند. از آنجا که اعتصاب و تعطیل کارگاه‌ها بر اینکه موجب ضرر مالک کالا است به متصدی باربری نیز خسارت وارد می‌کند، زیرا تأخیر در تخلیه کالا معطلی وی را در بندر فراهم می‌سازد و علاوه بر هزینه زائد موجب می‌شود از تحصیل درآمدی که مقدور بوده محروم بماند.

امروزه معمول است که ضمن قرارداد باربری ماده ای بنام «کاسپینا» درج می‌کنند که به موجب آن متصدی باربری اجازه می‌یابد در صورتی که کارگران و کارکنان بندر مقصد هنگام ورود کشتی در اعتصاب باشند وی بتواند در محل دیگری که اعتصابی نیست بار را تخلیه نماید.

وجه تسمیه «ماده کاسپینا» مربوط به دعوائی بوده است علیه کشتی کاسپینا مطرح گردید. بدین توضیح که مقرر بود این کشتی کالائی را در بندرگاه لندن تحویل دهد. لکن هنگام ورود کشتی کارکنان و کارگران بندر در حال اعتصاب بودند لذا فرمانده کشتی را به بندر دیگری در اروپا هدایت و بار را در آنجا تخلیه نمود. صاحب بار علیه متصدی باربری دعوائی در یکی از دادگاه‌های انگلستان مطرح ساخت که چون طبق قرارداد متصدی باربری متعهد به تخلیه بار در بندرگاه لندن بوده است، تخلیه آن در محل دیگر ایفاء تعهد محسوب نشده و باید خسارت وارده را جبران نماید. دادگاه بدوی مالک را مستحق دریافت خسارت دانست و استدلال کرد که متصدی باربری تکلیف داشته کالا را با دقت بارگیری جابجا، حمل، نگهداری و تخلیه نماید. لکن دادگاه پژوهش این رأی را گسیخت و استدلال کرد موضوع منطبق با تکلیف باربری به اینکه کالا را با دقت بارگیری، جابجا و حمل و نگهداری و تخلیه نماید نیست، زیرا این تعهد مربوط به طرز بارگیری است و آن هم انجام گردیده است، در این مورد موضوع مربوط می‌شود به محل تخلیه و از آنجا که متصدی باربری تا حدی برای او میسر بوده آن را به انجام رسانیده و مسئول خسارت وارده نخواهد بود. این رأی در مرحله فرجامی تأیید شد و از آن پس جواز تخلیه کالا در بندر دیگری که اعتصاب در آنجا جریان ندارد، تحت این نام شهرت یافت. البته این مورد محدوده به اعتصاب در بندر مقصد نیست، بلکه به جهات دیگری از قبیل وقوع جنگ یا ممنوعیت‌های دیگر که تخلیه را غیر ممکن می‌سازد نیز تسری دارد (صمدی اهری، ۱۳۷۳: ۱۱۵).

۲-۸. شورش یا اغتشاش

بی تردید آثار ناشی از هم گسیختگی قادر است به طور همه جانبه امور کشور را فلج کند. کشتیرانی، مدیریت بنادر، گمرک و تمامی دستگاه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی متأثر از این واقعه خواهند بود. در این اوضاع و احوال اگر یک کشتی در بندر پهلو بگیرد و به دلیل عملیات شورشیان قادر به تخلیه بار خود نباشد و در نتیجه خساراتی وارد شود، متصدی مسئول نخواهد بود.

شورش ترجمه Riots (به صورت جمع) و اغتشاش ترجمه Civil Commotions (به صورت جمع) می‌باشد. شورش به معنای به هیجان آمدن، آشفتن و پریشان کردن است و در اصطلاح اقدام همراه با

خشونت دسته‌ای از افراد که در مقابله با نظام حاکم بر هر مجموعه‌ای اتفاق می‌افتد و همواره بی‌نظمی و ناامنی با خود به همراه دارد. عمل مقابل شورش، سرکوب است. گاه به عبارت‌هایی نظیر اغتشاش، عصیان و یا انقلاب نیز اطلاق می‌گردد.

در قوانین ایران تعریفی از شورش یا اغتشاش صورت نگرفته و تنها قانون دادرسی نیروهای مسلح تعریفی از شورش به دست داده است که خاص نیروهای مسلح بوده و ربطی به این مسائل ندارد. در حقوق خارج و سوابق مربوط به حقوق دریایی نیز تعریف جامعی که مورد قبول همه باشد، عنوان نشده هر چند در اطراف این دو اصطلاح بحث و تحقیق شده است.

نظر غالب این است که شورش ناظر به ایجاد بی‌نظمی‌هایی است که عنواناً در حقوق جزا مصداق می‌یابد و مرتکبین آن را مستلزم تعقیب کیفری تلقی می‌کنند. لکن گفته اند منظور از آن قیام گروهی از مردم برای رسیدن به هدف‌های عموم است تا بدان حد که منتهی به انقلاب عمومی نشود و گاهی آن را تا حد مرحله جنگ پیش برده اند و یا گفته‌اند مرحله‌ای است بین شورش و جنگ داخلی.

به این ترتیب معلوم است تعریفی که در آن حد و رسم معین و مشخص باشد به دست داده نشده بلکه موضوعی است کاملاً نظری و بر عهده دادگاه است که از مجموع وقایع و اتفاقات با توجه به عرف و مفهوم عرفی شورش یا اغتشاش دعوی را منطبق به این مورد دانسته یا خارج از آن تلقی کنند.

با توجه به اینکه در سوابق قرارداد لاهه که قانون دریائی ایران مأخوذ از آن است ضابطه‌ای وجود ندارد که تفاوت این دو اصطلاح و معانی مورد نظر را توجیه کند و بتواند زمینه‌ای برای تفسیر قانون دریائی ایران بدست دهد، ناگزیر برای تعیین مصداق «شورش یا اغتشاش» معنی و مفهوم عرفی آن را باید در نظر گرفت. به طور کلی شورش و اغتشاش به انواع اقدامات قاهرانه دسته جمعی که منجر به برهم خوردن نظم می‌گردد. النهایه اثبات این امر به عهده متصدی باربری است که لازم است ثابت نماید قوت و قدرت عامل به حدی بوده است که به طور معمول یک متصدی باربری دقیق و وظیفه‌شناس در آن شرایط قادر به انجام تعهدات خود نخواهد بود.

مفاد ماده ۱۵ مقررات روتردام، با اندک تفاوتی در ماده ۴ بند ۶ مقررات لاهه وجود دارد. همچنین مفاد ماده ۱۶ مقررات روتردام به طور ضمنی در مقررات لاهه -ویزی پذیرفته شده است. ماده ۱۵ این مقررات تحت عنوان «کالاهایی که ممکن است در جریان سفر خطرناک گردند» بیان می‌دارد: «با وجود تصریح مواد ۱۱ تا ۱۳، در صورتی که کالاها ذاتاً برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک باشند و یا احتمال برود در طول دوره مسئولیت متصدی حمل، برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک شوند، متصدی حمل و یا عامل می‌تواند از پذیرش یا بارگیری آنها خودداری نموده یا اقدامات معقولی را برای تخلیه، معدوم یا بی‌خطرسازی آنها به عمل آورد.» (سیمایی صراف و یاری، ۱۳۹۰: ۱۳۰).

این ماده که مطابق ماده ۳(۱۷)(ش)، از جمله شروط عدم مسئولیت می‌باشد، به حقوق متصدی حمل در عدم پذیرش یا تخلیه کالاهایی می‌پردازد که یا ذاتاً برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک‌اند یا احتمال دارد در طول دوره مسئولیت متصدی حمل برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک شوند. اعمال این حق هم به متصدی حمل داده شده و هم به عامل دریایی، که البته بار اثبات خطرناک بودن یا احتمال خطرناک شدنشان نیز با خودشان می‌باشد. لذا متصدی حمل در این خصوص، اگر خسارتی به کالاها وارد کند مسئول نیست.

ماده ۱۶ مقررات روتردام نیز مقرر می‌دارد: «با وجود مواد ۱۱، ۱۲، ۱۳ و ۱۴ متصدی حمل یا عامل می‌تواند کالاها را به دریا تقدیه نماید، به شرطی که به طور معقولی مشخص شود تقدیه برای ایمنی مشترک یا به منظور جلوگیری از به مخاطره افتادن جان انسانها یا سایر اموالی صورت گرفته که در آن حادثه مخاطره آمیز مشترک درگیرند». این ماده نیز که مانند ماده ۱۵ مطابق با ماده ۳(۱۷)(ش) از جمله شروط عدم مسئولیت می‌باشد، به نوعی متصدی حمل یا عامل را قادر می‌سازد در صورت وارد کردن خسارت به کالاها، حق استناد به خسارت مشترک را داشته باشند. در این صورت متصدی حمل مسئول خسارات وارد شده به

کالاها نخواهد بود. اینجا نیز بار اثبات تحقق شروط این ماده با متصدی یا عامل می‌باشد (سیمایی صراف و یاری، ۱۳۹۰: ۱۳۱).

بر اساس ماده ۱۷ (۱) کنوانسیون روتردام چنانچه متصدی حمل ثابت کند علت یا یکی از علل فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالاها ناشی از قصور او یا هر یک از اشخاصی که در ماده ۱۸ به آن‌ها اشاره شده، نبوده است، از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ این ماده معاف می‌شود. تصدی حمل همچنین از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ این ماده معاف می‌گردد، چنانچه به جای اثبات عدم قصوری که در بند ۲ این ماده قید شده، ثابت کند که یک یا چند مورد از حوادث یا اوضاع و احوال زیر منجر به فقدان، خسارت یا تأخیر شده و یا در بروز آن‌ها نقش داشته است:

الف) بلاپای طبیعی (قوه قهریه)

ب) مخاطرات جدی، خطرهای و تصادفات در دریا یا در سایر آب‌های قابل دریانوردی؛

پ) جنگ‌ها، خصومت‌ها، درگیری‌های مسلحانه، دزدی دریایی، تروریسم، شورش‌ها و آشوب‌های داخلی؛
ت) محدودیت‌های قرنطینه‌ای، دخالت یا مانع تراشی‌های دولت‌ها، مقامات عمومی، حکمرانان و مردم شامل توقیف، دستگیری و ضبط که هیچکدامشان قابل انتساب به متصدی حمل یا هیچکدام از اشخاص مورد اشاره در ماده ۱۸ نباشد؛

ث) اعتصابات، تحریم‌ها، توقف کار یا نیروی کار؛

ج) آتش‌سوزی در کشتی؛

چ) نقص (فنی) پنهان به نحوی که با اقدامات متعارف قابل تشخیص نباشد؛

ح) فعل یا ترک فعل فرستنده، فرستنده اسنادی، کنترل‌کننده یا هر شخص دیگری که فرستنده یا فرستنده اسنادی مطابق مواد ۳۳ یا ۳۴ در قبال اعمال او مسئول می‌باشند؛

خ) بارگیری، جابجایی، صفا فی یا تخلیه به موجب قراردادی که طبق ماده ۲(۱۳) منعقد شده، انجام شده باشد، مگر این که متصدی حمل یا عامل به نمایندگی از طرف فرستنده یا فرستنده اسنادی یا گیرنده کالا عملیات مذکور را انجام داده باشند؛

د) کاهش حجم یا وزن یا هرگونه فقدان یا خسارتی که ناشی از نقص ذاتی، نقص در کیفیت یا فساد در کالا باشد؛

ذ) نارسایی یا شرایط ناقص در عدل‌بندی یا علامتگذاری کالاها که توسط متصدی حمل یا به نمایندگی از وی انجام نشده باشد؛

ر) نجات یا تلاش برای نجات جان انسان‌ها در دریا؛

ز) اقدامات معقول به منظور حفظ یا تلاش برای حفظ اموال در دریا؛

س) اقدامات معقول به منظور اجتناب یا تلاش برای جلوگیری از ورود خسارت به محیط زیست؛

ش) اقدامات متصدی حمل مطابق با اختیاراتی که مواد ۱۵ و ۱۶ به او اعطا می‌کند (سیمایی صراف و یاری، ۱۳۹۰: ۱۲۵-۱۲۶).

نتیجه‌گیری و پیشنهادها:

مسئولیت متصدی حمل و نقل با در نظر گرفتن قرارداد حمل و نقل، شاید در بادی امر و به ظاهر نوعی مسئولیت قراردادی جلوه کند اما با آن عقیده که تعهد متصدی حمل و نقل نوعی تعهد به وسیله است، در صورتی که بدون تقصیر تعهد خود مبنی بر سالم رساندن کالا به مقصد را انجام ندهد، مسئولیت قراردادی ندارد در حالی که چنانچه در رساندن کالا تقصیری داشته باشد و کالا به مقصد نرسد یا معیوب گردد، مسئولیت مدنی از نوع قهری برای وی قابل تصور است. اما چنانچه تعهد وی را نوعی تعهد به نتیجه تصور کنیم، در صورت عدم انجام تعهد مسئولیت مدنی قراردادی دارد.

معافیت از مسئولیت در مورد متصدیان حمل و نقل دریایی که از مباحث اصلی این پژوهش می‌باشد در دو قالب مورد بررسی قرار گرفته است؛ یکی موارد معافیت از مسئولیت مرتبط با اجرای تعهدات و دیگری موارد معافیت از مسئولیت غیرمرتبط با اجرای تعهدات؛ موارد معافیت از مسئولیت مرتبط با اجرای تعهدات

شامل قابلیت دریانوردی، عیب مخفی وسیله حمل و نقل، موارد معافیت خارج از موارد پیش‌بینی شده در قانون و نجات کشتی و کمک به کشتی سانحه‌دیده می‌باشد.

باتوجه به اینکه حمل و نقل دریایی و دعاوی ناشی از آن دارای ظرایف و پیچیدگی‌های خاص و دربردارنده عواقب اقتصادی فراوان است، پس به لحاظ دارا بودن اهمیت ویژه نیازمند رسیدگی سریع و دقیق هم می‌باشد که آن هم ممکن نمی‌شود. مگر در سایه قوانینی متناسب با وضعیت موجود و به همت دادگاهی خاص در این زمینه. بنابراین پیشنهاد می‌شود قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ باتوجه به قواعد و حقوق دریایی از جمله قواعد معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸، مورد بازنگری قرارگیرد و دادگاهی اختصاصی ویژه دعاوی دریایی همان طوری که در اغلب کشورها دایر است و ماده ۱۸۸ فصل سیزدهم قانون دریایی نیز بر ضرورت تشکیل آن تصریح کرده است، تأسیس شود تا با رسیدگی به مسائل حقوق دریایی براساس قوانین کارآمدی که ان در این زمینه تصویب می‌شود، نقشی مؤثر در جهت تحول و ارتقاء این رشته به جایگاهی که شایسته آن است ایفا نماید.

همچنین پیشنهاد می‌شود آراء دادگاه‌های مربوط به دعاوی مرتبط با مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، همان طوری که در بسیاری از کشورها معمول است، به طریقی مناسب انتشار یابد و مورد نقد و بررسی صاحب‌نظران قرار گیرد.

فهرست منابع

- ۱- اعلامی فرد، محمدعلی، حقوق دریایی، نشر نخل دانش، تهران، ۱۳۸۷.
- ۲- سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم؛ قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط، دوفصلنامه حقوق بین‌المللی، پاییز و زمستان ۱۳۹۰.
- ۳- صفایی، سید حسین، قوه قاهره یا فورس ماژور - بررسی اجمالی در حقوق تطبیقی و حقوق بین‌الملل و قراردادهای بازرگانی بین‌المللی، معارف- خرداد ۱۳۸۸ - شماره ۶۶.
- ۴- صمدی اهری، محمد هاشم، مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل دریایی، انتشارات روزنامه رسمی، تهران، ۱۳۷۳.
- ۵- عرفانی، توفیق، مسئولیت مدنی حمل‌ونقل زمینی، انتشارات آثار اندیشه، تهران، ۱۳۸۵.
- ۶- فرمانفرمائیان، ابوالشیر، حقوق دریایی، چاپ خرم، ۱۳۵۰.
- ۷- کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی (الزام‌های خارج از قرارداد)، انتشارات میزان، تهران، ۱۳۸۷.
- ۸- محمدزاده، علیرضا، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۳۲، ۱۳۷۳.
- ۹- A.B.Gandhin, Carriage of Good by sea and Bill of Lading, Milan Law Publishers, ۱۹۷۳. P. ۱۶۹.
- ۱۰- CARBONNIER (J), Droit Civil, T. ۴, Obligations, ۷e ed. Pais ۱۹۷۲, no ۷۴, p. ۲۴۵; WEILL, op. Cit., no ۴۱۲.
- ۱۱- CHRISTOU (R.), A compaison between the doctrines of force majeure and Frustration, Law and Finance Review, ۱۹۸۲ vol. ۳.
- ۱۲- David Jackson civil jurisdiction and Judgements martime nclaims.london. ۱۹۸۷.
- ۱۳- J. Guillien - J. Vincent, Lexique de Termes Juridiques, Revue internationale de droit comparé, ۱۹۷۹.
- ۱۴- J.G. Starke, Introduction to international law, international Agency, ۱۹۸۹ - ۳nd. P. ۵۲۷.
- ۱۵- Remond Gouilloud (Martine), Droit martime, ed. Pedone, ۱۹۸۸.
- ۱۶- Rodiere (R), Traite general de droit martime, T. II, dalloz ۱۹۶۸.p.۴۰۳.
- ۱۷- Weill (A.), Terre (F.), Droit Civil, Les Obligations, Paris, ۱۹۸۰, no ۴۱۲.