

## مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی

محسن ایزانلو\*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

رامین درگاهی

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی دانشکده حقوق و

علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۶/۲۴ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۳/۹/۱۹)

### چکیده

مفهوم تحدید مسئولیت مالک کشتی در قرن یازدهم میلادی شناسایی شد و تا قرن نوزدهم در حقوق داخلی کشورها توسعه یافت. در قرن نوزدهم، با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی برای توسعه تجارت بین‌المللی و تعارض قوانین در حمل و نقل دریایی بین‌المللی، نیاز به یکسان‌سازی مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی بین‌المللی، به‌ویژه قواعد مربوط به تحدید مسئولیت احساس می‌شد. اولین گام در جهت یکسان‌سازی قواعد بین‌المللی تحدید مسئولیت با تصویب کنوانسیون ۱۹۲۴ برداشته شد، اما این کنوانسیون با اقبال چندانی روبه‌رو نشد. برخلاف کنوانسیون ۱۹۲۴، جامعه کشتی‌رانی از کنوانسیون‌های ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ در خصوص تحدید مسئولیت مالکان کشتی، استقبال گسترده‌ای کرد. جمهوری اسلامی ایران در تیر ۱۳۹۳ به کنوانسیون ۱۹۷۶ ملحق شده است؛ درحالی‌که مقررات قانون دریایی در باب تحدید مسئولیت همچنان ملهم از کنوانسیون ۱۹۵۷ است. در این مقاله پس از بررسی روش‌ها و نظام‌های تحدید مسئولیت، سعی خواهد شد تا ضمن معرفی اسناد یادشده، مقررات کنوانسیون‌های مربوط به نظام عام تحدید مسئولیت در حقوق دریایی (شامل کنوانسیون‌های مصوب ۱۹۲۴، ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶)، سیر تحول آن‌ها و همچنین وضع حقوق ایران در این باره به اجمال بررسی شود.

### واژگان کلیدی

تحدید مسئولیت، تقصیر عمدی و غیرقابل بخشایش، دعاوی مشمول تحدید مسئولیت، کنوانسیون‌های بین‌المللی، مسئولیت مالک کشتی.

## ۱. مقدمه

به‌طور کلی، تحدید مسئولیت به این معناست که صرف‌نظر از میزان خسارت واقعی، مسئولیت مالک کشتی، متصدی حمل و نقل، بهره‌بردار (عامل) و سایر اشخاص محق به محدود کردن مسئولیت در قبال دعاوی طرح‌شده تا میزان معینی محدود می‌شود. این نهاد نخستین بار در حمل و نقل دریایی مشاهده شده است، چراکه حمل از طریق دریا نخستین روش حمل بار و محموله بود (Martinez, 2011, 5). نویسندگان معتقدند که نهاد تحدید مسئولیت نخستین بار در جدول آمالفیتان (Amalphitan Table)، در قرن یازدهم در ایتالیا به‌طور خاص برای حمل دریایی ایجاد شد و سپس از آنجا به اسپانیا و فرانسه گسترش یافت (Donovan, 1978, 1001). با گسترش تجارت دریایی، تحدید مسئولیت در طول قرون وسطا توسعه یافت تا موجب تشویق به سرمایه‌گذاری در صنعت پرمخاطره حمل و نقل دریایی شود. این توسعه زمانی انجام پذیرفت که مالکان کشتی دریافتند دیگر نمی‌توانند در سفرهایی دریایی طولانی کشتی‌های خود را همراهی کنند، زیرا آنها نسبت به حمل‌کنندگان زمینی ریسک مالی بیشتری را متحمل می‌شدند (Donovan, op. cit., 1002). از قرن‌های شانزدهم و هفدهم میلادی، مفهوم تحدید مسئولیت از مدیترانه غربی گسترش یافت و در کشورهای کرانه‌ای اروپا ریشه گرفت. این مفهوم با وجود رویکردها و توجه‌های مختلف در این دوران، از سوی بسیاری از کشورها پذیرفته شد. برای مثال، در قوانین هامبورگ<sup>۱</sup> و قانون دریایی سوئد<sup>۲</sup>، مسئولیت مالک کشتی محدود به ارزش کشتی بود (Donovan, op. cit.:1003; Hare, 2004, 3; Özçayir, 1998, 300). این نهاد را فرمان دریایی لوئی چهاردهم<sup>۳</sup> نیز به رسمیت شناخت. این فرمان تقریباً به‌طور کامل در قانون تجارت فرانسه مصوب ۱۸۰۷<sup>۴</sup> گنجانده، و با اقبال گسترده جامعه کشتی‌رانی روبه‌رو شد. بعدها چندین کشور اروپایی و امریکای لاتین از این فرمان در حقوق دریایی خود الگوبرداری کردند (Donovan, op. cit., p. 1004). سرانجام، مفهوم تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی در قرن هجدهم به انگلیس و در قرن نوزدهم به ایالات متحده آمریکا رسید.

در سال ۱۸۶۰م، انجمن ملی توسعه علوم اجتماعی مستقر در لندن، اولین تلاش برای یکسان‌سازی حقوق دریایی ماهوی را در خصوص خسارت مشترک انجام داد. اما راه حل پیشنهادی در کنفرانس گلاسکو که امروزه به قانون نمونه معروف است، موفقیت‌آمیز نبود (Lowndes, 2008, 43). پس از آن کمیته بین‌المللی دریانوردی بی‌درنگ پس از تأسیس در

1. Statutes of Hamburg, 1603

2. Maritime Code of Sweden, 1667

3. The Marine Ordinance of Louis XIV, 1681

4. French Code of Commerce, 1807 (Code Napoléon)

۵. به گفته داناون: «این فرمان زمانی قانون جهانی ملل دریایی بود» (Donovan, op. cit., p. 1004)

سال ۱۸۷۹م از طریق کنوانسیون‌های بین‌المللی در جهت یکسان‌سازی اقدام نمود (Berlingieri, XX, 2014). اولین گام در راستای یکسان‌سازی قواعد تحدید مسئولیت با تصویب «کنوانسیون بین‌المللی یکسان‌سازی قواعد خاص مربوط به تحدید مسئولیت مالکان شناورهای دریایی»<sup>۱</sup> (کنوانسیون ۱۹۲۴) برداشته شد. سپس، کنوانسیون ۱۹۵۷<sup>۲</sup> و کنوانسیون ۱۹۷۶<sup>۳</sup> و پروتکل‌های آن‌ها برای یکسان‌سازی حقوق تحدید مسئولیت و ایجاد نظام عام تحدید مسئولیت به تصویب رسید. در این مقاله، با هدف مطالعه سیر تحول اسناد نظام عام تحدید کلی مسئولیت، به بررسی نظام‌ها و روش‌های تحدید مسئولیت، قواعد کنوانسیون‌های ۱۹۲۴، ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ و نیز مسائل قابل بحث در هر کنوانسیون، از جمله اشخاص مستحق تحدید مسئولیت، دعاوی مشمول تحدید، دعاوی مستثنا از تحدید، رفتار مانع تحدید و حدود مسئولیت خواهیم پرداخت.

## ۲. نظام‌ها و روش‌های تحدید مسئولیت

### ۲.۱. نظام‌های تحدید مسئولیت به اعتبار شمول موضوعی

نظام‌های تحدید مسئولیت در حقوق دریایی به اعتبار شمول موضوعی به نظام عام تحدید مسئولیت و نظام‌های خاص مسئولیت در حقوق دریایی<sup>۴</sup> تقسیم می‌شود. در نظام عام تحدید مسئولیت (global limitation)، مالک کشتی می‌تواند در قبال خسارت ناشی از تصادم، زمین‌گیرشدن، فوت و جراحت بدنی و خسارت وارد بر کالاها از حق تحدید استفاده نماید. کنوانسیون‌های نظام عام<sup>۵</sup> تحدید کلی مسئولیت مالکان کشتی عبارت‌اند از: کنوانسیون ۱۹۲۴، کنوانسیون ۱۹۵۷ به همراه پروتکل ۱۹۷۹، و کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت به همراه پروتکل‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۱۲.

در نظام‌های خاص، مسئولیت‌های ناشی از نوع خاصی از حمل و نقل دریایی مشمول تحدید مسئولیت شده‌اند. اسناد نظام‌های خاص که در آن‌ها مسئولیت به‌طورکلی محدود شده،

1. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Vessels, Brussels, 1924 (1924 Convention)

2. International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957, as amended by the Protocol of 1979 (1957 Convention)

3. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976, as amended by the Protocol of 1996: کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی

۴. در ادامه از این نظام‌ها با عنوان «نظام‌های خاص» یاد خواهد شد. موضوع اسناد نظام‌های خاص، مسئولیت ناشی از نوع خاصی از حمل و نقل دریایی است و درعین‌حال این اسناد قواعدی در خصوص تحدید مسئولیت دارند. بحث تحدید مسئولیت در نظام‌های خاص در مقاله‌ای جداگانه قابل بررسی است.

۵. در خصوص نظام عام تحدید مسئولیت کشتی‌های درون‌سرزمینی، کنوانسیون با عنوان «کنوانسیون مربوط به تحدید مسئولیت مالکان کشتی‌های دریانوردی درون‌سرزمینی» مصوب ۱۹۷۳م به‌همراه پروتکل ۱۹۷۸م وجود دارد. این کنوانسیون و پروتکل آن هنوز لازم‌الاجرا نشده است.

به این ترتیب است: الف) کنوانسیون CLC ۱۹۶۹؛ ب) کنوانسیون‌های خسارت هسته‌ای، شامل کنوانسیون ۱۹۷۱ بروکسل<sup>۲</sup>، کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس<sup>۳</sup>، کنوانسیون ۱۹۶۳ وین<sup>۴</sup>؛ ج) کنوانسیون HNS ۱۹۹۶<sup>۵</sup>؛ د) کنوانسیون بانکرز ۲۰۰۱<sup>۶</sup>؛ و ه) کنوانسیون نایروبی ۲۰۰۷<sup>۷</sup>. همچنین اسناد نظام‌های خاص که در آن‌ها مسئولیت به‌طور جزئی محدود شده، عبارت‌اند از: الف) کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن و پروتکل‌های آن<sup>۸</sup>؛ ب) مقررات لاهه-ویزبی<sup>۹</sup>؛ ج) مقررات هامبورگ<sup>۱۰</sup>؛ د) مقررات روتردام<sup>۱۱</sup>.

## ۲.۲. روش‌های تحدید مسئولیت

روش‌های تحدید مسئولیت در کنوانسیون‌های دریایی به دو نوع تحدید کلی و تحدید جزئی تقسیم می‌شود. روش تحدید کلی هم در نظام عام و هم در نظام‌های خاص استفاده شده، اما از روش تحدید جزئی فقط در نظام‌های خاص پیروی شده است.

### الف) تحدید کلی مسئولیت

در تحدید کلی مسئولیت، مسئولیت مالک کشتی و سایر افراد محق به تحدید مسئولیت به‌طورکلی در هر حادثه براساس ارزش کشتی و کرایه حمل، ظرفیت کشتی (یا تعداد مسافران مجاز) یا ترکیبی از دو ملاک یادشده تا میزان معین یا قابل‌تعیین محدود می‌شود و مبلغ کلی برای جبران خسارات تعیین خواهد شد. برای مثال مطابق جزء الف بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۷۶، حدود مسئولیت برای دعوای ازدست دادن جان یا جراحت شخصی برای کشتی‌های تا ظرفیت پانصد تن ۳۳۳,۰۰۰ واحد محاسبه تعیین شده است.

نظام‌های تحدید کلی مسئولیت به اعتبار روش تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی، در سه نظام (دو نظام اصلی و یک نظام مختلط) دسته‌بندی می‌شوند: نظام نخست، تحدید بر اساس

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution (CLC), 1969, as amended by the Protocol of 1976 and the Protocol of 1992
2. Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (1971 Brussels Convention)
3. Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960
4. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963
5. International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, the Protocol of 2010 (HNS)
6. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
7. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Nairobi Convention)
8. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as amended by the Protocol of 2002
9. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 and its Protocols of 1968 and 1979 (Hague-Visby Rules)
10. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules)
11. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008 (Rotterdam Rules)

ارزش باقی‌مانده (نظام ارزش محور) است. در این نظام، حداکثر مسئولیت مالک کشتی بر اساس مجموع ارزش کشتی پس از تصادم (residual value or post-accident value)، کرایه حمل و ملحقیات کشتی تعیین می‌شود. در این نظام دو رویکرد متفاوت وجود دارد. نخست، تحدید از طریق اعراض (abandonment) است. در این رویکرد مالک کشتی شخصاً مسئول تلقی می‌شود، اما می‌تواند با اعراض از کشتی و کرایه، مسئولیت خود را محدود کند. در چنین شرایطی اعراض از کشتی به طلبکاران حق می‌دهد که کشتی را از طریق قضایی به فروش برسانند و از محل فروش طلب خود را دریافت کنند. این نظام در ماده ۲۱۶ قانون تجارت فرانسه<sup>۱</sup> مصوب ۱۸۰۷م وجود داشت و بعدها در اروپای جنوبی و شرقی از همین روش استفاده شد (Tetley, 2002, 274; Rein, 1978, 1261). روش دوم در این نظام تحدید از طریق توقیف (execution) است. در این روش که به نظام حق ممتاز دریایی (Maritime Lien System) نیز شناخته می‌شود، تمامی دعاوی باید علیه کشتی، و کرایه حمل به صورت دعوا علیه مال (action in rem) (نک: به ابوعطا، ۱۳۹۰) مطرح شوند و طلبکاران طبق حق ممتاز دریایی اولویت دارند. از آنجایی که این دعاوی مبتنی بر عینیت کشتی و عدم مسئولیت شخصی مالک است، در صورت نابودی کشتی، مسئولیت مالک از بین می‌رود. این نظام که به نظام آلمانی نیز معروف بوده، بیشتر در آلمان و اسکاندیناوی مرسوم است (Tetley, loc. cit.; Rein, loc. cit.).

نظام دوم، تحدید بر اساس ظرفیت کشتی (tonnage) (نظام تناژ محور) است. در این نظام که به نظام انگلیسی معروف است، حدود مسئولیت مالک کشتی بر اساس و ظرفیت کشتی تعیین می‌شود. این نظام با اصلاح قانون کشتی‌رانی تجاری انگلیس (۱۸۵۴) در سال ۱۸۶۲م ایجاد شد. در قانون یادشده، حدود مسئولیت مالک کشتی برای دعاوی اموال هشت پوند و برای دعاوی فوت یا جراحت پانزده پوند بابت هر تن تعیین شده بود.<sup>۲</sup>

سومین نظام تحدید مسئولیت نظام مختلط یا انتخابی است (Rein, op. cit., 1267). در برخی از کشورها از جمله امریکا و بلژیک ترکیبی از نظام‌های قبلی مورداستفاده قرار می‌گیرد. مقررات تحدید مسئولیت در امریکا اولین بار در قوانین ایالت‌های ماساچوست و مین تصویب گردید (Martinez, op. cit., 16). پس از آن در سال ۱۸۵۱م اولین قانون فدرال با عنوان «قانون مسئولیت محدود»<sup>۳</sup> تصویب شد (Donovan; op. cit.: 1010-14; Sweeney, 2001, 241). در امریکا نخست نظام تحدید از طریق اعراض حاکم بود. در حال حاضر، مطابق بخش ۳۰۵ قانون دریایی امریکا، حدود مسئولیت مالک کشتی معادل ارزش کشتی و کرایه حمل است (نظام

۱. مواد ۲۱۶ تا ۲۲۰ قانون تجارت فرانسه مصوب ۱۸۰۷م.

۲. تا قبل از اصلاح این قانون در سال ۱۸۶۲م، مبنای تحدید مسئولیت ارزش کشتی بود (Özçayır, 1998: 315, 341).

3. Limited Liability Act, 1851

ارزش محور)، اما اگر ارزش کشتی برای جبران خسارت وارد شده کافی نباشد و سهم خسارت فوت یا جراحت بدنی کمتر از ۴۲۰ دلار ضرب در ظرفیت کشتی باشد، این سهم باید تا میزان ۴۲۰ دلار ضرب در ظرفیت کشتی افزایش یابد (نظام تناژ محور) (46 U.S. Code § 0505-30505). بلژیک در سال ۱۹۰۸م با تأثیرپذیری از کمیته بین‌المللی دریانوردی نظام جدیدی را طراحی نمود تا الگویی برای تفاهم عمومی بین‌المللی باشد. در این نظام حدود مسئولیت مالک مبتنی بر ارزش کشتی پس از تصادم یا ارزش باقی‌مانده بود، اما به مالک کشتی اجازه می‌داد که از روش‌های دیگری برای تحدید مسئولیت استفاده نماید. بنابراین، در نظام بلژیکی، مالک می‌توانست از کشتی و کرایه حمل اعراض (نظام فرانسوی)، یا به میزان ارزش کشتی و کرایه حمل پرداخت نماید (نظام امریکایی). یا برای تمامی دعاوی طرح شده علیه وی دو بیست فرانک بابت هر تن پردازد (نظام انگلیسی) (Rein, op. cit.: 1267).

در کنوانسیون ۱۹۲۴، با هدف ایجاد تفاهم عمومی بین‌المللی از هر دو روش تحدید بر اساس ظرفیت و ارزش کشتی استفاده شد، اما در کنوانسیون‌های ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ از معیار تناژ پیروی شده است. در حال حاضر، اغلب کشورها، از جمله ایران، انگلیس، فرانسه و آلمان، با پیوستن به کنوانسیون‌های ۱۹۵۷ یا ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶ از معیار تناژ استفاده می‌کنند، اما برخی از کشورها مانند امریکا ترکیبی از دو نظام اصلی را به کار می‌برند.

### ب) تحدید جزئی مسئولیت

در روش تحدید جزئی مسئولیت که در اسناد مربوط به حمل کالا و مسافر از آن استفاده می‌شود، حدود مسئولیت با تعیین مبلغ معینی برای جبران تلف یا خسارت وارد شده به هر بسته یا هر کیلو کالا (per package/per kilo limitation) یا جراحت و فوت هر مسافر (per capita limitation) مشخص می‌گردد. برای مثال، ماده ۴ اصلاحی پروتکل ۲۰۰۲ کنوانسیون آتن مقرر می‌دارد که مسئولیت متصدی حمل در قبال فوت یا صدمات بدنی وارد به هر مسافر نباید از ۲۵۰,۰۰۰ واحد محاسبه در هر واقعه معین تجاوز نماید. اسناد موجود در خصوص تحدید جزئی عبارت‌اند از: ۱. کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن و پروتکل‌های آن؛ ۲. مقررات لاهه - ویزی؛ ۳. مقررات هامبورگ؛ ۴. مقررات روتردام.

### ۳. کنوانسیون ۱۹۲۴

غرق شدن تایتانیک (RMS Titanic) آخرین هشدار به جامعه بین‌المللی برای اتخاذ یک نظام بین‌المللی تحدید مسئولیت بود. گرچه کمیته بین‌المللی دریانوردی بلافاصله پس از تأسیس، کمیته‌ای برای بازنگری حقوق تحدید مسئولیت ایجاد کرده بود، اما در سال ۱۹۱۳م بود که این

کمیته پیش‌نویس کنوانسیون با هدف یکسان‌سازی حقوق تحدید مسئولیت ارائه داد. این پیش‌نویس در اجلاس سال ۱۹۲۲ و ۱۹۲۴م در بروکسل مطرح، و در سال ۱۹۲۴ تصویب شد و از دوم ژوئن سال ۱۹۳۱ لازم‌الاجرا گردید؛ به این ترتیب، اولین گام بزرگ در جهت یکسان‌سازی حقوق تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی برداشته شد (Boal, 1978, 1295).

افزون بر ماده ۱ که حق تحدید مسئولیت برای مالک کشتی دریایما در آن مقرر گردیده است، ماده ۱۰ این حق را به «بهره‌بردار» (operator) یا «اجاره‌کننده اصیل» (principal charterer) نیز تعمیم می‌دهد. طبق این ماده، اجاره‌کنندگان زمانی (time charter) و سفری (voyage charter) هر دو از حق تحدید برخوردارند و در اجاره در بست (demise charter)، اجاره‌کننده هم به عنوان بهره‌بردار و هم اجاره‌کننده اصیل از این حق برخوردار است.

مطابق ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۲۴، اگر حادثه «ناشی از فعل یا تقصیر مالک کشتی» باشد، حق تحدید مسئولیت وی از بین خواهد رفت و اگر مالک به طور هم‌زمان فرمانده کشتی نیز باشد، تعهدات ناشی از تقصیر وی مشمول تحدید نیست؛ مگر اینکه حادثه ناشی از تقصیر وی در راهبری کشتی (به عنوان فرمانده) یا سایر خدمه کشتی باشد.

دعاوی مشمول تحدید مسئولیت در این کنوانسیون به نحوی موسع نگارش یافته است تا حق تحدید مسئولیت را به تمامی دعاوی ناشی از بهره‌برداری از کشتی و قراردادهای منعقدشده از سوی فرمانده<sup>۱</sup> تعمیم دهد. همچنین در بندهای ۵، ۶ و ۷ ماده ۱، دعاوی مربوط به انتقال لاشه کشتی‌ها، نجات و خسارت مشترک مشمول تحدید می‌شوند.

در این کنوانسیون، به دنبال ایجاد توافق<sup>۲</sup> میان نظام‌های مختلف تحدید مسئولیت (Griggs, 1997: 372-4)، از هر دو روش تحدید بر اساس ارزش باقی‌مانده (اعراض) و تحدید بر اساس ظرفیت کشتی استفاده شده است. بنابراین، مالکان کشتی می‌توانستند بر اساس ارزش کشتی پس از تصادم به اضافه کرایه یا به میزان هشت پوند بابت هر تن، مسئولیت خود را محدود نمایند.<sup>۳</sup> افزون بر حدود یادشده در ماده ۱، مطابق ماده ۷، اگر تصادم موجب فوت یا جراحت بدنی ناشی از اعمال یا تقصیر فرمانده و دیگر خدمه کشتی شود، حدود مسئولیت مالک کشتی تا میزان هشت پوند بابت هر تن قابل افزایش است.

۱. قراردادهایی را که در حیطه اختیارات خود منعقد نماید (بند ۸ ماده ۱).

۲. این کنوانسیون محصول توافقی دشوار بود (Griggs, 1997: 373). اما شباهت بسیاری با بخش ۵۰۳ از قانون کشتی‌رانی تجاری (Merchant Shipping Act) انگلیس مصوب ۱۸۹۴م داشت. در نتیجه، قانون‌گذاران انگلیسی برای الحاق به این سند مجبور به اصلاح کامل بخش یادشده نبودند (Hare, 2004: 6).

۳. بار اثبات ارزش کشتی به عهده مالک کشتی بود و مطابق ماده ۱ در موارد ۱ تا ۵ همین ماده، انتخاب معیار تحدید مسئولیت (تناژ یا اعراض) با مالک کشتی بود.

این کنوانسیون برخی مسائل را بی‌پاسخ گذاشته بود؛ از جمله اینکه اگر مسئولیت مبتنی بر ظرفیت کشتی باشد، کدام قانون نحوه محاسبه صندوق تحدید مسئولیت را مشخص خواهد نمود. ممکن است در پاسخ به این پرسش بتوان این‌گونه استدلال کرد که چون این امر یک مسئله شکلی و مربوط به آیین دادرسی است، قانون مقرر دادگاه حاکم خواهد بود. شایان ذکر است که در آن زمان محاسبه ظرفیت کشتی تابع مقررات بین‌المللی نبود.<sup>۱</sup>

عوامل یادشده موجب شد جامعه بین‌المللی از این کنوانسیون حمایت نکند. تنها پانزده کشور به آن ملحق شدند یا آن را تنفیذ کردند که بعدها هفت کشور از آن انصراف دادند (CMI, 2013, 598). کمیته بین‌المللی دریانوردی در دهه ۱۹۵۰م، موضوع تحدید مسئولیت را دوباره بررسی نمود. این امر به تصویب دومین مقررۀ بین‌المللی در زمینه تحدید مسئولیت، یعنی تصویب کنوانسیون ۱۹۵۷، انجامید.

#### ۴. کنوانسیون ۱۹۵۷ و پروتکل ۱۹۷۹

در کنوانسیون ۱۹۵۷ برای دستیابی به یکسان‌سازی بین‌المللی تلاش بیشتری انجام شد و این کنوانسیون با استقبال گسترده‌تری روبه‌رو شد. کنوانسیون ۱۹۵۷ نسخه بازنگری‌شده کنوانسیون ۱۹۲۴ و نظام تناژ انگلیسی بود. چهل‌وهفت کشور به این کنوانسیون ملحق شدند که بعدها دوازده کشور از آن انصراف دادند. ایران در اسفند ۱۳۴۴ (۱۹۶۶م) به این کنوانسیون پیوست. این کنوانسیون در سال ۱۹۶۸م لازم‌الاجرا گردید و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۷۹ در سال ۱۹۸۴ اجرایی شد، اما فقط هشت کشور به آن ملحق شدند که بعدها دو کشور نیز از آن انصراف دادند (CMI, 2013, 625). هدف از تصویب این پروتکل، تبدیل واحد محاسبه از فرانک پوانکاره با حق برداشت ویژه (اس. دی. آر.)<sup>۲</sup> بود.

این کنوانسیون اشخاص بیشتری را مستحق تحدید مسئولیت می‌داند و افزون‌بر مالکان کشتی‌های دریایما، مطابق بند ۲ ماده ۶ «اجاره‌کننده، مدیر، بهره‌بردار کشتی (عامل)، فرمانده، کارکنان کشتی و سایر خدمه مالک، اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار که در راستای شغل خود فعالیت می‌کنند» به‌صراحت از این حق برخوردار شده‌اند.

۱. «کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها» در سال ۱۹۶۹م تصویب شد.

۲. کنوانسیون با استقبال انگلستان، ایالات متحده آمریکا و دیگر کشورهایی که از لحاظ ظرفیت کشتی‌رانی اهمیت داشتند، از جمله، ایتالیا، یونان، پاناما و لیبریا، روبه‌رو نشد (امید، ۱۳۵۳، ص ۲۶۳).

۳. «SDR» مخفف عبارت «Special Drawing Rights» است که «حق برداشت ویژه» ترجمه می‌شود. ارزش این واحد پولی را صندوق بین‌المللی پول مشخص می‌کند.



کنوانسیون ۱۹۵۷ حق تحدید مسئولیت برای دعاوی مقرر در ماده ۱ را به مالک کشتی می‌دهد؛ مگر آنکه حادثه در اثر تقصیر یا علم<sup>۱</sup> صاحب کشتی به‌وقوع پیوندد. همچنین، مطابق بند ۳ ماده ۶، اگر دعوی علیه فرمانده یا خدمه کشتی اقامه شود، آن‌ها از حق تحدید مسئولیت برخوردارند؛ حتی اگر حادثه ناشی از تقصیر یا علم و اطلاع آن‌ها باشد. بااین‌حال، اگر فرمانده یا خدمه کشتی هم‌زمان مالک، مالک مشاعی، اجاره‌کننده، مدیر یا بهره‌بردار کشتی نیز باشند، فقط زمانی از حق تحدید برخوردار خواهند بود که «فعل، قصور، یا تقصیر موردنظر در زمان انجام وظیفه وی به‌عنوان فرمانده یا خدمه کشتی رخ داده باشد» (بند ۳ ماده ۶). در نتیجه، تقصیر مالک کشتی مانع استناد وی به حق تحدید مسئولیت است؛ مگر آنکه تقصیر وی ناشی از انجام وظیفه به‌عنوان فرمانده یا خدمه کشتی باشد.

در این کنوانسیون مصادیق دعاوی مشمول تحدید مسئولیت، موسع‌تر از پیش نگارش یافت و دعاوی قراردادی و غیر قراردادی هر دو مشمول تحدید شدند (ماده ۱). برخلاف کنوانسیون ۱۹۲۴، در این کنوانسیون دعاوی برای نجات، خسارت مشترک، دعاوی فرمانده و کلیه خدمه کشتی یا هریک از نمایندگان مالک کشتی و دعاوی وراثت یا نمایندگان و یا اشخاصی که تحت تکفل آن‌ها هستند، از تحدید مسئولیت مستثنا شدند، یعنی اشخاص محق به تحدید مسئولیت در این موارد از حق تحدید برخوردار نیستند (بند ۴ ماده ۱).

حذف نظام تحدید مسئولیت بر اساس ارزش باقی‌مانده (اعراض) و استفاده انحصاری از نظام تحدید بر اساس ظرفیت کشتی، یکی از برجسته‌ترین تحولات کنوانسیون ۱۹۵۷م است. در این کنوانسیون حدود مسئولیت افزایش یافت و فرانک پوانکاره به‌عنوان واحد محاسبه انتخاب شد.<sup>۲</sup> صندوق‌های جداگانه‌ای برای دعاوی خسارت اموال و دعاوی خسارت جانی در نظر گرفته شد و مقرر گردید که اگر حادثه‌ای صرفاً به طرح دعاوی مالی منجر شود، حدود مسئولیت ۱۰۰۰ واحد محاسبه بابت هر تن خواهد بود (جزء الف بند ۱ ماده ۳) و اگر حادثه فقط موجب طرح دعاوی خسارت جانی شود، حدود مسئولیت ۳۱۰۰ واحد بابت هر تن است (جزء ب بند ۱ ماده ۳). اگر حادثه موجب طرح دعاوی مالی و جانی شود، حدود مسئولیت

۱. قانون‌گذار ایرانی عبارت «actual fault or privity» را در کنوانسیون‌های مختلف به شکل‌های گوناگون ترجمه کرده است؛ چنان‌که در مقررات لاهه مصوب ۱۹۲۴ (جزء ب بند ۲ ماده ۴) به مفهوم «خطا و یا عمل عمدی یا تبانی» و در کنوانسیون ۱۹۵۷ (بند ۱ ماده ۱)، به معنای «تقصیر» آمده است. عبارت یادشده برگرفته از قانون کشتی‌رانی تجاری انگلیس مصوب ۱۸۹۴م است. منظور از (actual fault) فعل یا ترک فعل مالک کشتی یا نماینده وی (اصیل واقعی: alter ego) و منظور از (privity)، علم مالک کشتی یا حداقل چشم‌پوشی وی از فعل یا ترک فعل منجر به خسارت است (Reynolds, 2012: 90). این عبارت بعدها در کنوانسیون‌ها به شکل‌های مختلف اصلاح شد (برای مطالعه بیشتر ر.ک. بخش پنجم همین مقاله).

۲. چنان‌که پیش‌تر بیان شد، این واحد بعدها به اس.دی.آر. تغییر یافت.

۳۱۰۰ واحد محاسبه بابت هر تن خواهد بود که ۲۱۰۰ واحد برای دعوی جانی و ۱۰۰۰ واحد محاسبه برای دعوی مالی خواهد بود. همچنین اگر ۲۱۰۰ واحد محاسبه برای جبران تمامی خسارات بدنی کافی نبود، مبلغ باقی مانده به نسبت از صندوق دوم (صندوق دعوی اموال) قابل پرداخت خواهد بود (جزء ج بند ۱ ماده ۳). به علاوه، برای جلوگیری از اینکه خواهان‌ها با طرح دعوی جداگانه علیه اشخاص مختلف (برای مثال، مالک کشتی و فرمانده) بخواهند از تحدید مسئولیت آن‌ها جلوگیری نمایند<sup>۱</sup>، بند ۲ ماده ۶ مقرر می‌دارد که حدود مسئولیت مالک و سایر افراد محق به تحدید مسئولیت در یک حادثه معین از حدود مقرر در ماده ۳ فراتر نخواهد رفت.

کنوانسیون ۱۹۵۷ پاسخگویی به این پرسش را که بار اثبات تقصیر برعهده چه کسی است<sup>۲</sup>، به قانون مقر دادگاه محول نمود (بند ۶ ماده ۱)؛ درحالی که قواعد تشکیل و توزیع صندوق و دیگر مسائل شکلی را به قانون کشور محل تشکیل صندوق، واگذار کرده است (ماده ۴).

### ۵. کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۱۲

تحولات بین‌المللی بعد از تصویب کنوانسیون ۱۹۵۷ موجب شد تا سازمان دریانوردی مشورتی بین‌دولتی<sup>۳</sup> متوجه نیاز جدی به بازنگری در این کنوانسیون شود. دلایلی از جمله کاهش قدرت خرید واحدهای پولی، افزایش مداوم اندازه کشتی‌های در حال ساخت، نیاز به تعمیم حق تحدید مسئولیت به اشخاصی غیر از اشخاص تحت پوشش کنوانسیون ۱۹۵۷، موجب شد تا این کمیته طرح بازنگری را آغاز نماید<sup>۴</sup>.

در نتیجه، کنوانسیون جدیدی با عنوان «تحدید مسئولیت برای دعوی دریایی» در نوزدهم نوامبر ۱۹۷۶ به تصویب رسید و از اول دسامبر ۱۹۸۶ لازم‌الاجرا گردید. بر اساس آخرین اطلاعات سایت سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۵</sup> پنجاه و چهار کشور به این کنوانسیون ملحق شده و دوازده کشور از آن انصراف داده‌اند که از میان آن‌ها یازده کشور به پروتکل ۱۹۹۶ پیوسته‌اند. ایران با تصویب «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید

۱. علت تعمیم حق تحدید به خدمه کشتی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶، جلوگیری از مشکلی بوده که در پرونده «هیمالیا» به وجود آمده است.

۲. در این خصوص، نظریات متفاوتی در کشورهای مختلف مطرح شده است. در برخی کشورها مانند انگلیس بار اثبات عدم تقصیر در این خصوص برعهده مالک کشتی است. برای مطالعه بیشتر ر.ک.

(Griggs, et al., 2005: 99; Cheka, 1987: 487; Martínez, op. cit.: 21)

3. Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)

۴. به موجب این کنوانسیون، حدود مسئولیت به‌طور قابل توجهی افزایش یافت، اما درمقابل، مالک کشتی از این امتیاز برخوردار شد که این حق تحدید تقریباً غیرقابل نقض به نظر می‌رسد (Martínez, op. cit.: 23).

۵. آخرین مشاهده در تاریخ ۲۶ آذر ۱۳۹۳ (www.imo.org).

مسئولیت برای دعاوی دریایی» از سوی مجلس شورای اسلامی در خرداد ۱۳۹۳ و تصویب شورای نگهبان در تیر ۱۳۹۳ به این کنوانسیون ملحق گردید.

کنوانسیون ۱۹۷۶، با پروتکل ۱۹۹۶ اصلاح شد و حدود مسئولیت به شکل قابل توجهی افزایش یافت و روش «قبول ضمنی» (tacit acceptance) (Mandaraka-Sheppard, 2013, 881) برای به‌روزرسانی میزان مسئولیت به‌کار گرفته شد (ماده ۸ پروتکل). این پروتکل در می ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد و تاکنون چهل‌ونهم کشور عضو آن شده‌اند. در آوریل ۲۰۱۲ پروتکل اصلاحی دیگری برای افزایش حدود مسئولیت به تصویب رسیده که در ژوئن ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا خواهد شد.

جمهوری اسلامی ایران قبلاً به کنوانسیون ۱۹۵۷ پیوسته و مقررات آن در مواد ۸۰-۷۵ قانون دریایی ایران منعکس شده است. با این حال در رویه قضایی هیچ مصداقی برای اعمال مقررات تحدید مسئولیت به‌چشم نمی‌خورد. یکی از مهم‌ترین دلایل این امر نبود آیین دادرسی<sup>۱</sup> مشخص است. ماده ۷۸ قانون دریایی برای اعمال مقررات تحدید مسئولیت به آیین‌نامه‌ای ارجاع داده است که هیچ‌گاه تصویب نشد. بنابراین، یکی از مهم‌ترین ابزارهای اجرایی کردن کنوانسیون ۱۹۷۶ در حقوق داخلی، پیش‌بینی مقررات آیین دادرسی آن است. در خصوص قلمرو حاکمیت کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ و قانون دریایی ایران، به‌نظر می‌رسد با توجه به بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۷۶ اگر دادرسی تحدید مسئولیت فاقد هرگونه عنصر خارجی باشد و به‌ویژه در صورتی که تابعیت تمامی اشخاص اعم از مسئولان حادثه یا زیان‌دیدگان ایرانی باشد و نیز در خصوص کشتی‌های زیر ۳۰۰ تن (مشروط بر اینکه بتوان به آن کشتی دریایما اطلاق کرد: بند ۱ ماده ۷۵ قانون دریایی ایران) مقررات قانون دریایی ایران قابل اعمال است و در دیگر شرایط، کنوانسیون ۱۹۷۶ حاکم خواهد بود.

در این کنوانسیون، قلمرو اشخاص دارای حق تحدید گسترش یافت و تمامی اشخاصی که مسئول بهره‌برداری از کشتی و مدیریت آن هستند، از این حق برخوردارند. مالکان کشتی و نجات‌دهندگان اشخاص اصلی محق به تحدید هستند (ماده ۱). این کنوانسیون بدون تبیین این موضوع که منظور از «مالک»، مالک ثبتی (registered owner) است یا مالک ذی‌نفع (beneficial owner)، «مالک کشتی» را به معنی مالک، اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار کشتی دریایما دانست (Mandaraka-Sheppard, 2013, 119; Martínez, op. cit., 23)؛ درحالی‌که می‌توان استدلال نمود که واژه «مالک»، مالک مشاعی (part-owner/co-owner) را نیز دربر می‌گیرد (Mandaraka-Sheppard, 2013, 119; Martínez, op. cit., 23).

۱. در کنوانسیون ۱۹۷۶ همانند کنوانسیون ۱۹۵۷، کلیه قواعد تشکیل و توزیع صندوق و دیگر مسائل شکلی به قانون ملی کشوری که صندوق در آن تشکیل می‌شود، واگذار شده است (ماده ۱۴).

126, 2013). موفق نبودن این کنوانسیون در تعریف واژه «مالک کشتی» موجب شد تا کشورهای عضو تفسیر متفاوتی از این واژه داشته باشند.<sup>۱</sup>

این ابهام در خصوص اشخاصی نظیر اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار نیز وجود دارد. امروزه به‌طور کلی پذیرفته شده است که اجاره‌کننده جزئی (slot charterer) نیز اجاره‌کننده و شاید بهره‌بردار کشتی یا حداقل بهره‌بردار بخشی از کشتی است (Martinez, 2005, 11; Griggs, et al., 2005, 11; op. cit., 27). در خصوص مدیر و بهره‌بردار نیز برخی معتقدند که شرکت‌های تأمین خدمه کشتی<sup>۳</sup> مشمول تعریف مدیر و بهره‌بردار نمی‌شوند، چراکه آن‌ها پیمانکار مستقل (independent contractor) محسوب می‌شوند و مالک کشتی مسئول فعل، مسامحه یا تقصیر آن‌ها نیست (بند ۴ ماده ۱) (Griggs, et al., op. cit., 8; Martinez, op. cit.: 204; Mandaraka-Sheppard, 2013, 747). در مقابل، برخی معتقدند که بر اساس نوع رابطه میان کشتی و این شرکت‌ها، ممکن است مشمول تعریف مدیر و بهره‌بردار شوند (Martinez, op. cit., 31). بنابراین، تعریف نشدن<sup>۴</sup> این اصطلاحات به تفاسیر قضایی متفاوتی از افراد محق به تحدید مسئولیت در کشورهای عضو و در نتیجه ناهماهنگی در اعمال کنوانسیون منجر خواهد شد.

مطابق بند ۴ ماده ۱، حق تحدید مسئولیت برای «هر شخصی... که مالک کشتی یا نجات‌دهنده برای فعل، مسامحه یا تقصیر آن شخص، مسئول است» ایجاد شده است.<sup>۵</sup> استفاده از واژه «مسئول» در این بند دایره شمول افراد محق به تحدید مطابق این بند را گسترش داده است. پیمانکار مستقل یکی از اشخاصی است که در صورت تفسیر موسع مشمول این بند خواهد بود (Martinez, op. cit.: 33, 34). هرچند به اعتقاد برخی نباید تفسیر موسع نمود و پیمانکار مستقل برای برخورداری از حق تحدید باید اثبات نماید که کاری غیرقابل نیابت (non-delegable/personal duty) را از طرف مالک کشتی یا نجات‌دهنده انجام داده است (Mandaraka-Sheppard, 2013, 747).

۱. در حقوق انگلیس، واژه «مالک» دربرگیرنده مالک ثبتی و مالک ذی‌نفع است (Reynolds, 2005: 5; Griggs, et al., op. cit.: 28).

۲. در پرونده «MSC NAPOLI» [2009] 1 Lloyd's Rep. 246: THE «قاضی ابراز می‌دارد که «طبق معنای متعارف واژه اجاره‌کننده و هدف کنوانسیون [1976]، اجاره‌کننده جزئی مشمول تعریف مالک کشتی است و از حق تحدید مسئولیت برخوردار است».

۳. این شرکت‌ها (crewing agency) معمولاً کار خود را بر اساس قرارداد استاندارد مدیریت خدمه کشتی انجام می‌دهند. مدیر کشتی می‌تواند مدیریت خدمه کشتی را به‌عنوان عامل و نماینده مالک کشتی یا به‌عنوان اصیل انجام دهد. در صورتی که به‌عنوان نماینده این کار را انجام دهد، در مقابل ثالث مسئول نخواهد بود (Martinez, op. cit.: 204-5).

۴. یکی دیگر از ایرادهای وارد بر این کنوانسیون، تعریف نشدن «کشتی‌های دریایما» (seagoing ships) است. علت تعریف نشدن این اصطلاح، وجود اختلاف نظر در زمان تصویب این کنوانسیون بوده است (Berlingieri, 2000: 40-47).

۵. پیش‌تر علت در نظر گرفتن حق تحدید مسئولیت برای خدمه کشتی، ذیل توضیحات کنوانسیون ۱۹۵۷ بیان شد.

اضافه شدن نجات‌دهندگان و بیمه‌گران به فهرست افراد محق به تحدید مسئولیت، از جمله نوآوری‌های کنوانسیون ۱۹۷۶ است و علت تعمیم این حق به نجات‌دهندگان، فشار ناشی از رأی صادره در پرونده «Tojo Maru» بود. مطابق بند ۴ ماده ۱، افزون‌بر نجات‌دهنده، خدمه وی نیز جزء اشخاص دارای حق تحدید مسئولیت شمرده می‌شوند. بیمه‌گر مسئولیت می‌تواند تا همان میزان که بیمه‌گذار می‌تواند به تحدید مسئولیت استناد کند، از مزایای تحدید مسئولیت بهره‌مند شود (بند ۶ ماده ۱). اعطای این حق اهمیت خود را بیشتر در دعاوی مستقیم<sup>۱</sup> اشخاص ثالث علیه بیمه‌گر نشان می‌دهد. از آنجا که بیمه‌گر به میزان خود بیمه‌گذار از حق تحدید برخوردار خواهد بود، اگر مطابق ماده ۴، حق تحدید بیمه‌گذار از بین برود، بیمه‌گر نیز از این حق برخوردار نخواهد بود.<sup>۲</sup>

دعاوی مشمول تحدید در ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۶ ذکر شده‌اند.<sup>۳</sup> اگر دعوی طرح شده جزء دعاوی مذکور در این ماده باشد، مبنای مسئولیت هرچه باشد (اعم از قراردادی و غیر قراردادی)<sup>۴</sup>، حق تحدید نسبت به آن دعوی وجود خواهد داشت. بنابراین، دامنه دعاوی مشمول تحدید در این کنوانسیون وسیع‌تر از کنوانسیون ۱۹۵۷ است. همچنین دعاوی یادشده در جزءهای (ت)، (ث)، و (ج) بند ۱ همین ماده، تا حدی که مربوط به جبران خسارت بر اساس قرارداد باشد، مشمول حق تحدید نخواهند بود؛ لذا در قراردادهای این‌گونه خدمات می‌توان گرامتی بیشتر از حدود تعیین‌شده در این کنوانسیون مقرر داشت (Baughen, 2009, 424).

۱. چندین کنوانسیون بین‌المللی حق اقامه دعاوی مستقیم علیه بیمه‌گر را ایجاد نموده‌اند. برای مثال می‌توان به کنوانسیون آتن ۲۰۰۲، (ماده ۴ (۱۰) مکرر)، کنوانسیون CLC ۱۹۶۹ (ماده ۷ (۸) اصلاحی)، کنوانسیون HNS (ماده ۱۲ (۸))، کنوانسیون بانکرز (ماده ۷ (۱۰)) و کنوانسیون نایروبی (ماده ۱۲ (۱۰)) اشاره نمود.

۲. در برخی کنوانسیون‌ها نظیر کنوانسیون CLC (ماده ۷ (۸))، بیمه‌گر حتی در صورت از بین رفتن حق تحدید بیمه‌گذار، از حق تحدید برخوردار خواهد بود.

۳. ماده ۲- دعاوی مشمول تحدید: ۱. با رعایت مواد (۳) و (۴)، دعاوی زیر، مبنای مسئولیت هرچه باشد، مشمول تحدید مسئولیت خواهند شد: الف) دعاوی مربوط به از دست دادن جان یا جراحت شخصی یا تلف یا خسارت به اموال...؛ ب) دعاوی مربوط به... تأخیر؛ پ) دعاوی مربوط به... نقض حقوقی غیر از حقوق قراردادی؛ ت) دعاوی مربوط به بالا آوردن، انتقال،... کشتی‌ای که غرق شده،...؛ ث) دعاوی مربوط به انتقال... کالای کشتی؛ ج) دعاوی... در خصوص اقدامات متخذه به منظور دفع یا تقلیل ضرر...؛ با این حال، دعاوی یادشده در جزءهای (ت)، (ث)، و (ج) ماده (۱) تاحدی که این دعاوی مربوط به اجرت به‌موجب قراردادی با شخص مسئول باشند، مشمول تحدید مسئولیت نخواهند شد.

۴. بند ۲ ماده ۲. (برای مطالعه بیشتر نک: Mandaraka-Sheppard, 2013: 752; Griggs, op. cit.: 18; (Martínez, op. cit.: 40)

دعای خسارت ناشی از تأخیر از جمله نوآوری‌های این کنوانسیون شمرده می‌شود؛ هرچند برخی معتقدند که این دعای مطابق کنوانسیون ۱۹۵۷ نیز مشمول تحدید بوده‌اند.<sup>۱</sup>

دایره دعای مستثنا از تحدید مطابق کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶ گسترش یافت و از عمومیت این کنوانسیون تا حدودی کاسته شد. افزون بر دعای برای نجات<sup>۲</sup>، دعای خسارت مشترک و دعای مستخدمان مالک کشتی یا نجات‌دهنده، دعای برای خسارت آلودگی نفتی به معنای ذکر شده در کنوانسیون CLC ۱۹۶۹ به همراه پروتکل‌های بعدی آن، دعای مشمول هر کنوانسیون بین‌المللی<sup>۳</sup> یا قوانین و مقررات ملی حاکم بر تحدید مسئولیت یا ممنوعیت تحدید مسئولیت خسارات اتمی، دعای علیه مالک کشتی اتمی برای خسارات اتمی<sup>۴</sup>، از تحدید مسئولیت مستثنا شدند (ماده ۳ اصلاحی). به علاوه، مصادیقی وجود دارد که بر اساس حق شرط موجود در ماده ۱۸ اصلاحی<sup>۵</sup> یا به علت تفسیر متفاوت از ماده ۲، مستثنا از تحدید محسوب می‌شوند (Martinez, op. cit.: 51-4).

این کنوانسیون با کنار گذاشتن معیار کنوانسیون ۱۹۵۷ برای ازبین رفتن حق تحدید، از معیار محدودتری استفاده می‌نماید<sup>۶</sup> و مطابق ماده ۴ مقرر می‌دارد که «شخص مسئول، از حق

۱. از نظر گریگز و همکارانش، جزء ب ماده ۲ (۱) که طبق آن دعای مربوط به ضرر و زیان ناشی از تأخیر مشمول تحدید مسئولیت است، فقط یک نوآوری ظاهری است و نه واقعی، چراکه این دعای را می‌توان مطابق ماده (۱) کنوانسیون ۱۹۵۷ و جزء الف ماده (۱) کنوانسیون ۱۹۷۶، مشمول تحدید مسئولیت دانست (Griggs, et al., op. cit.: 21). در مقابل، برخی معتقدند که وجود جزء ب ماده (۱) ضروری است. از نظر آن‌ها، نمونه‌ها وجود دارد که به‌طور کلی خسارت عینی (مستقیم) است یا در صورت معنوی بودن نیز رابطه‌ای میان دو خسارت وجود دارد، لذا حق تحدید مسئولیت مطابق جزء الف ماده (۱) ایجاد می‌شود. اما اگر رابطه‌ای میان خسارت معنوی (abstract damage) و خسارت عینی (concrete damage) وجود نداشته باشد (برای نمونه اگر تأخیر ناشی از ازدحام در بندر انتقال از کشتی حمل‌کننده به کشتی دیگر باشد و نتیجه خسارت عینی نباشد) حق تحدید مسئولیت بر اساس جزء ب، ماده (۱) وجود خواهد داشت (Berlingieri, op. cit.: 60, 65).

۲. پروتکل ۱۹۹۶ با اصلاح جزء الف ماده ۳، دعای مربوط به جبران خسارت ویژه ماده ۱۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ را از تحدید مطابق کنوانسیون ۱۹۷۶ مستثنا ساخت.

۳. برای مثال می‌توان به کنوانسیون ۱۹۷۱ بروکسل، کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس، کنوانسیون ۱۹۶۳ وین و پروتکل‌های اصلاحی آن‌ها اشاره نمود.

۴. کنوانسیون مسئولیت بهره‌برداران (عاملان) کشتی هسته‌ای ۱۹۶۲ (کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۲)، مقرراتی راجع به حق تحدید مسئولیت ناشی از این‌گونه خسارت‌ها دارد.

۵. مطابق این ماده، دولت‌های عضو می‌توانند از حق شرط برای مستثنا نمودن دعای یاد شده در جزء‌های (ت) و (ث) بند (۱) ماده (۲) و دعای مربوط به خسارت یاد شده در کنوانسیون HNS ۱۹۹۶ و پروتکل‌های آن استفاده نمایند. گفتنی است که مطابق تبصره یک ماده واحده الحاق ایران به این کنوانسیون و بر اساس اجازه بند (۱) ماده ۱۸ کنوانسیون، جزء‌های (ت) و (ث) بند (۱) ماده (۲)، از سوی دولت ایران اعمال نمی‌شود.

۶. چنان‌که پیش‌تر بیان شد، مطابق کنوانسیون ۱۹۵۷ صرف تقصیر (fault) یا علم مالک می‌توانست موجب ازبین رفتن حق تحدید شود؛ درحالی که مطابق ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶، تقصیر سنگین (recklessness) مالک کشتی موجب ازبین رفتن حق تحدید می‌شود. این معیار برگرفته از کنوانسیون‌هایی همچون کنوانسیون ورشو (ماده ۲۵- پروتکل اصلاحی ۱۹۵۵ لاهه)،

تحدید مسئولیت خود برخوردار نخواهد شد، اگر ثابت شود که ضرر و زیان از فعل یا ترک فعل شخصی وی که با قصد ایجاد چنین ضرر و زیانی ارتکاب یافته یا از روی بی‌احتیاطی<sup>۱</sup> با علم به اینکه می‌توانسته است به چنان ضرر و زیانی منتج گردد، ناشی شده باشد.

اشتباه در ترجمه ماده ۴ کنوانسیون سبب شده است که یکی از مهم‌ترین تحولات کنوانسیون ۱۹۷۶ در متن فارسی کنوانسیون ۱۹۷۶ و بنابراین در مقررات ملی منعکس نشود و از این نظر نظام کنوانسیون ۱۹۵۷ حاکم باشد. اولاً واژه بی‌تفاوتی شدید (recklessness) به بی‌احتیاطی ترجمه شده، ثانیاً به جای حرف ربط «با» با حرف ربط «یا» به عبارت بعدی عطف شده است و نتیجه آن خواهد شد که همانند کنوانسیون ۱۹۵۶ ارتکاب هرگونه تقصیری ولو تقصیر سبک، مانع از استناد به تحدید مسئولیت است؛ درحالی که یکی از اهداف اصلی تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶ مضیق کردن دامنه رفتار مانع تحدید مسئولیت (از طریق اختصاص تقصیر به تقصیر عمدی یا غیرقابل بخشایش و نه هر تقصیری) است.

اگرچه، برخلاف کنوانسیون ۱۹۵۷، این کنوانسیون در خصوص نحوه توزیع بار اثبات صراحت ندارد، اما بعد از ملاحظه دقیق مواد ۲ و ۴ روشن می‌شود که بار اثبات ماده ۴ برعهده شخصی است که به دنبال تحدید مسئولیت است. در واقع به محض اینکه ثابت شود که دعوی

کنوانسیون آتن (ماده ۱۳) و مقررات لاهه-ویزی (جزء ث) ماده ۴(۵) است. بعدها در مقررات هامبورگ (ماده ۱۸(۱)) و کنوانسیون CLC ۱۹۹۲ (ماده ۲۵) نیز از همین معیار پیروی شد.

۱. این واژه برگردان اصطلاح (recklessness) است. این اصطلاح در حقوق کامن‌لا از نظر درجه پایین‌تر از عمد یا تقصیر عمدی (intention) و بالاتر از تقصیر (negligence) شمرده می‌شود (Martin, et al., 2013). بخش اول این ماده (فعل یا ترک فعل ... با قصد...) به تقصیر عمدی و بخش دوم آن (بی‌احتیاطی با علم به...) به تقصیر سنگین (gross negligence) تفسیر شده است. در واقع عبارت (بی‌احتیاطی با علم به...) در این ماده معیار تشخیص تقصیر سنگین است (Martinez, op. cit.: 64-8; Griggs, op. cit.: 36-9; Reynolds, op. cit.: 83-9). نویسندگان فرانسوی همواره این عبارت را به تقصیر غیرقابل بخشایش (faute inexcusable) ترجمه کرده‌اند و نه تقصیر سنگین (faute lourde). در حقوق فرانسه، تقصیر غیرقابل بخشایش از حیث درجه ضعیف‌تر از تقصیر عمدی (faute intentionnelle) و شدیدتر از تقصیر سنگین است. تقصیر غیرقابل بخشایش اگرچه از حیث شدت تقصیر به تقصیر سنگین شباهت دارد، اما از حیث عنصر معنوی معیار ارزیابی آن بیش از آنکه نوعی باشد، شخصی است و از این جهت به تقصیر عمدی نزدیک است: متصدی که خطای شدیدی را انجام می‌دهد، باید به نتایج زیان‌بار احتمالی ناشی از خطای خود علم داشته باشد (Miribel, 2011: 155). برای مثال، حمل کالا بر روی عرشه (درحالی که چنین حملی ممنوع بوده) تقصیر سنگین محسوب می‌شود، اما تقصیر غیرقابل بخشایش نیست. باوجوداین، در همین فرض اگر احتمال طوفان در دریا از سوی مراجع هواشناسی اعلام شده و حمل‌کننده هم از این امر آگاه بوده، مرتکب تقصیر غیرقابل بخشایش شده است (Veaux-Fournerie et al., 2004). ماده 3-5121 قانون حمل و نقل فرانسه (بخش پنجم، حمل و نقل دریایی) دقیقاً ترجمه ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ است و هیچ‌کدام از اصطلاحات تقصیر غیرقابل بخشایش یا تقصیر سنگین در ماده یاد شده به‌کار نرفته است. اما قانون‌گذار فرانسوی با ترجمه عبارت «recklessly» به «commis témérairement»، عبارت کنوانسیون را به نحوی تقصیر غیرقابل بخشایش ترجمه کرده است؛ چراکه در حقوق فرانسه (faute de témérité) معادل تقصیر غیرقابل بخشایش (faute inexcusable) است (Miribel, 2014).

تحت شمول ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۶ قرار دارد، مالک کشتی (خوانده) محق به تحدید مسئولیت خواهد بود؛ مگر اینکه خواهان آنچه را در ماده ۴ مقرر شده است، اثبات نماید (Mandaraka-Sheppard, op. cit.:767; Griggs et al., op. cit.:39; Martínez, op. cit.:69).

ماده ۶ کنوانسیون، حدود عمومی مسئولیت در «هر واقعه معینی» را مشخص می‌سازد. این حدود بیشتر از حدود تعیین‌شده در کنوانسیون ۱۹۵۷ است و به‌جای استفاده از نرخ ثابت یا رابطه مستقیم میان ظرفیت و میزان مسئولیت، در کنوانسیون ۱۹۷۶ از یک مقیاس متغیر استفاده می‌شود که طبق آن میزان مسئولیت در هر مرحله با افزایش ظرفیت کشتی کاهش می‌یابد (رابطه معکوس). حدود مسئولیت بر اساس ظرفیت کشتی محاسبه می‌شود؛ به همین منظور، ماده ۶(۵) مقرر می‌دارد که منظور از ظرفیت کشتی، ظرفیت ناخالص محاسبه‌شده طبق قواعد اندازه‌گیری ظرفیت<sup>۱</sup> است. در این ماده تشکیل دو صندوق در نظر گرفته شده است.<sup>۲</sup>

ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۷۶، درباره دعای مسافران است. این دعای به‌صورت کامل‌تر در کنوانسیون آتن مطرح‌شده‌اند، لذا درک رابطه میان این دو کنوانسیون از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.<sup>۳</sup> این ماده صندوقی مخصوص به دعای مسافران به میزان ۴۶,۶۶۶ واحد ضرب‌در تعداد مسافران مجاز ایجاد می‌نماید که این میزان بیش از ۲۵ میلیون واحد نخواهد بود.<sup>۴</sup> مسافران در صورتی می‌توانند خسارات خود را از محل این صندوق جبران نمایند که مشمول تعریف مسافر در بند ۲ این ماده باشند.

## ۶. نتیجه

تحدید کلی مسئولیت که همانند تحدید جزئی مسئولیت، استثنایی بر اصل جبران کامل خسارات است، یک نهاد ویژه حقوق دریایی است. تا سال ۱۹۲۴م مقررات یکسانی در سطح جهان در خصوص تحدید مسئولیت و برخی دیگر از حوزه‌های حقوق دریایی وجود نداشت.

۱. اندازه‌گیری طبق کنوانسیون بین‌المللی در خصوص اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها مصوب ۱۹۶۹ انجام می‌شود.

۲. صندوق نخست برای دعای ازدست دادن جان یا جراحت شخصی (جزء الف بند ۱) و صندوق دوم، برای دیگر دعای است (جزء ب بند ۱).

۳. کنوانسیون آتن یک نظام خاص مسئولیت برای دعای مسافران مقرر کرده، درحالی‌که کنوانسیون ۱۹۷۶ یک نظام عام ایجاد نموده که بر دعای مسافران نیز قابل اعمال است. شایان ذکر است که مطابق ماده ۱۵ (بند ۳ مکرر) کنوانسیون ۱۹۷۶ (اصلاحی ۱۹۹۶)، کشورهای عضو می‌توانند قوانین خاص خود را نسبت به دعای مربوط به ازدست دادن جان یا جراحت شخصی یا تلف مسافران اعمال نمایند؛ به‌شرط اینکه حدود مسئولیت مقرر در آن مقررات پایین‌تر از حد مقرر در این کنوانسیون نباشد. لذا در انگلیس، دعای یادشده از شمول این کنوانسیون خارج‌شده و کنوانسیون آتن و پروتکل اصلاحی‌اش بر این‌گونه دعای حاکم است (Mandaraka-Sheppard, op. cit.: 751).

۴. این میزان در پروتکل ۱۹۹۶ به ۱۷۵,۰۰۰ واحد ضرب‌در تعداد مسافران مجاز طبق گواهی‌نامه حمل افزایش یافت و سقف ۲۵ میلیون واحد حذف شد.



در کنوانسیون ۱۹۲۴، از هردو روش تناژ محور و ارزش محور استفاده شد تا اتحادی میان دو نظریه اصلی تحدید مسئولیت ایجاد گردد؛ درحالی که در کنوانسیون‌های ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ از روش تناژ محور پیروی شد. تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل‌های آن از جهت افزایش حدود مسئولیت به نفع زیان‌دیدگان و از نظر مضیق شدن مصادیق رفع تحدید مسئولیت (تغییر معیار تقصیر به تقصیر عمدی و غیرقابل بخشایش) و گسترش دامنه ذی‌نفعان تحدید مسئولیت به نفع اشخاص مسئول بوده است.

قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران در بخش تحدید مسئولیت همچنان حاوی مقررات کنوانسیون ۱۹۵۷ است. به نظر می‌رسد در شرایطی که دعوا فاقد هرگونه عنصر خارجی است و نیز در خصوص کشتی‌های زیر ۳۰۰ تن، مقررات قانون دریایی قابل اعمال، و در شرایط دیگر، مقررات کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ حاکم است. اشتباه در ترجمه ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ و استفاده از عبارت «بی‌احتیاطی یا علم به ورود زیان» به جای «بی‌تفاوتی شدید با علم به ورود زیان» سبب شده است که یکی از مهم‌ترین تحولات کنوانسیون ۱۹۷۶ در متن فارسی کنوانسیون ۱۹۷۶ و بنابراین در مقررات ملی منعکس نشود و از این نظر همچنان نظام کنوانسیون ۱۹۵۷ حاکم باشد. به هر حال، یکی از مهم‌ترین ابزارهای اجرایی کردن کنوانسیون ۱۹۷۶ در حقوق داخلی، پیش‌بینی مقررات دقیق آیین دادرسی تحدید مسئولیت است، وگرنه این کنوانسیون نیز به سرنوشت کنوانسیون ۱۹۵۷ دچار خواهد شد؛ کنوانسیونی که هیچ نمونه‌ای از اعمال آن در رویه قضایی مشاهده نشده است.

## منابع و مأخذ

### الف - فارسی

۱. ابوعطا، محمد (۱۳۹۰). دعوا علیه مال. فصلنامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره ۴۰، شماره ۴، ص ۲۰-۱.
۲. امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی. جلد ۲، مدرسه عالی بیمه تهران.
۳. توازنی‌زاده، عباس (۱۳۸۶). انصراف از معاهدات بین‌المللی و پذیرش ضمنی اصلاحیه‌های آن در نظام حقوقی ایران. مجلس و راهبرد، شماره ۵۶، ص ۱۲۴-۸۵.

### ب - خارجی

1. Baughen, S. (2009). *Shipping law*. Fourth Edition London: Routledge-Cavendish
2. Berlingieri, F. (2014). *International Maritime Conventions: (Volume 1): The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, Informa Law from Routledge
3. Berlingieri, F., (ed.). (2000). *The travaux préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*. Antwerpen: Comité Maritime Internat
4. Boal, A. M. (1978). Efforts to Achieve International Uniformity of Law Relating to the Limitation of Shipowners' Liability. *Tul. L. Rev.*, 53, 1277.
5. Cheka, C. N. (1987). Conduct Barring Limitation. *J. Mar. L. & Com.*, 18, 487.

- 6.CMI. (2013). Status of the ratifications of and accessions to the Brussels International Maritime Conventions, *CMI Yearbook 2013*, p. 598.
- 7.Donovan, J. J. (1978). Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability. *Tul. L. Rev.*, 53, 999.
- 8.Griggs, P. (1997). Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*.
- 9.Griggs, P., Williams, R., & Farr, J. (2005). *Limitation of liability for maritime claims*. Fourth Edition, London: LLP.
- 10.Hare, J. (2004). Limitation of Liability: A Nigerian Perspective, *the eighth annual Maritime Seminar for Judges in Nigeria*.
- 11.Lowndes, R., Rudolf, G. R., & Cooke, J. H. S. (2008). *Lowndes and Rudolf, The law of general average and The York-Antwerp rules*. London: Sweet & Maxwell.
- 12.Mandaraka-Sheppard, A. (2013). *Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks*. Hoboken: Taylor and Francis. Pp. 425
- 13.Mandaraka-Sheppard, A. (2013). *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing risks and liabilities*. Hoboken: Taylor and Francis. pp. 1019
- 14.Martin, E., & Law, J. (2013). *A dictionary of law (online)*. Oxford: Oxford University Press.
- 15.Martínez, G. N. A. (2011). *Limitation of liability in international maritime conventions*. London: Routledge.
- 16.Miribel, Stéphane. (2011). Conception subjective de la faute inexcusable, limitation accordée, *Droit Maritime Français (DMF)*, n°722, p.155.
- 17.Miribel, Stéphane. (2014). Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité, *Droit Maritime Français (DMF)*, n° 763.
- 18.Özçayir, Z. O. (1998). *Liability for oil pollution and collisions*, LLP, London
- 19.Paulette Veaux-Fournerie, Daniel Veaux et Barham Touré. (2004). *COMMERCE MARITIME . – Responsabilité du transporteur -Régime interne: règles de fond, fasc 1266, JCI Transports (lexisnexis.fr)*.
- 20.Rein, A. (1978). International variations on concepts of limitation of liability. *Tul. L. Rev.*, 53, 1259.
- 21.Reynolds, B. W., & Tsimplis, M. N. (2012). *Shipowner's limitation of liability*. Kluwer Law International.
- 22.Sweeney, J. C. (2001). Limitation of Shipowner Liability: Its American Roots and Some Problems Particular to Collision. *J. Mar. L. & Com.*, 32, 241.
- 23.Tetley, W. (2002). *International maritime and admiralty law*. Cowansville, Quebec: Editions Y. Blais.