

شرایط و آثار تحدید مسئولیت نسبت به نجات دهنده دریایی

بنفشه مظلوم ترشیزی* | دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

غلام نبی فیضی چکاب | استادیار حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده

مسئولیت جبران خسارت وارده یکی از آثار اجرای عملیات نجات برای نجات‌دهنده دریایی و از عوامل منفی تأثیرگذار بر انگیزه وی تلقی می‌گردد. در کنار سایر قواعد حمایتی، تحدید مسئولیت نجات‌دهنده می‌تواند راه کار مؤثری در تعیین سقف احتمالی مسئولیت نجات‌دهنده باشد. در قانون دریایی ایران تحدید مسئولیت نجات‌دهنده مجاز نیست، لکن یکی از نوآوری‌های کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی که ایران نیز به آن ملحق شده است، امکان تحدید مسئولیت نجات‌دهنده است. از جمله مبانی عمده پذیرش تحدید مسئولیت نجات‌دهنده آزادی اراده، لزوم کاهش ریسک بیمه و تأمین انگیزه کافی برای نجات‌دهنده و افزایش ضریب اطمینان جهت ادامه فعالیت نجات است. تحدید مسئولیت می‌تواند از طریق توافق نیز محقق شود. اثبات قصد و بی احتیاطی با علم به ورود زیان توسط طرف زیان‌دیده از جمله موانع استناد به تحدید مسئولیت است. با توجه به اینکه به علت اعمال حق شرط پیش‌بینی شده در کنوانسیون ۱۹۷۶، اجرای مقررات آن در کشور در همه موارد امکان‌پذیر نیست، اصلاح مقررات قانون دریایی در راستای بهره‌مندی نجات‌دهنده از قواعد تحدید مسئولیت، امری ضروری تلقی می‌گردد.

کلیدواژه‌ها: نجات دریایی، نجات‌دهنده، مسئولیت نجات‌دهنده، تحدید مسئولیت، کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت دعاوی دریایی.

مقدمه

یکی از موضوعات مهم و مبتلابه حقوق دریایی به عنوان یکی از قدیمی ترین رشته های حقوق در جهان، نجات دریایی است. حقوق دریایی از شاخه های حقوق خصوصی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است؛ از جمله موضوعاتی مانند حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی ها و ایمنی دریاها و از جمله نجات دریایی. از زمانی که بشر اقدام به دریانوردی نموده تا صنعتی شدن دریانوردی در عصر حاضر، همواره احتمال مواجهه با خطرات مختلف از جمله تصادم با سایر کشتی ها و برخورد با برخی اشیاء همچون کوه های یخی و صخره ها، اشتباه در تشخیص مسیر دریایی و ورود به آب های خطرناک، مواجهه با گرداب های شدید و طوفان و ناآرامی آب ها، آتش سوزی در کشتی و به گل نشستن آن و غیره همواره پیش روی کشتی ها و شناورها بوده است. در دنیای کنونی نیز که بخش قابل توجهی از صنعت حمل و نقل کالا و مسافر از طریق دریا صورت می گیرد و در نتیجه بروز سوانح دریایی امری اجتناب ناپذیر است، بحث ایمنی و نجات دریایی یکی از مهم ترین چالش های فراروی این صنعت تلقی می شود. از جمله در کشور ما که با هزاران کیلومتر مرز آبی و فراوانی حمل و نقل دریایی، طبیعی است که احتمال بروز سانحه و خطر نیز افزایش یابد. در ایران در خصوص نجات دریایی قانون مستقل و جداگانه ای تدوین نشده و مقررات آن در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ گنجانده شده است. در رویکرد بین المللی نیز پس از معاهده ۱۹۱۰ بروکسل، کنوانسیون نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن تصویب و لازم الاجرا گردیده که دولت ایران در سال ۱۳۷۳ نیز به عضویت آن درآمده است. به موجب مقررات عمومی، هر شخصی به دیگری زیان وارد نماید، مسئول جبران خسارت فرض می شود. کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات نیز مطابق با همین قواعد عمومی، نجات دهنده را ملزم کرده در عملیات نجات دقت لازم را داشته باشد،^۱ در غیر این صورت نه تنها ممکن است از تمام یا بخشی از پاداش محروم گردد، بلکه حتی ممکن است ملزم به جبران خسارت طرف مقابل گردد. به همین دلیل است که تحدید مسئولیت در این صنعت

1. Article 8- Duties of the salvor and of the owner and master: 1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger: (a) to carry out the salvage operations with due care.

کاربرد فروان دارد تا آنجا که یکی از ویژگی‌های حقوق حمل و نقل توصیف شده است.^۱ در این مقاله پس از ذکر کلیات مربوط به نجات دریایی و مسئولیت نجات‌دهنده، به بررسی مفهوم و شرایط تحدید مسئولیت و روند تحدید مسئولیت نجات‌دهنده بر اساس کنوانسیون ۱۹۷۶ دعاوی دریایی خواهیم پرداخت تا امکان استفاده هر چه بیشتر از ظرفیت‌های کنوانسیون در حقوق داخلی فراهم گردد.

۱. مفهوم نجات دریایی و شرایط تحقق آن

نجات که یک نهاد عرفی و با سابقه در حقوق دریایی است و می‌توان قدمت آن را حتی به روم باستان نسبت داد،^۲ به این معنا است که شخص یا اشخاصی به صورت داوطلبانه فعالی را جهت حفظ اموال دریایی شامل کشتی، محموله، کرایه حمل و سایر اشیا، از خطر انجام می‌دهند.^۳ در اسناد بین‌المللی نیز تعریف نجات به این معنای عرفی بسیار نزدیک است، از جمله به موجب بند «الف» ماده یک کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات دریایی عبارت است از هر عمل یا فعالیت انجام‌شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال در مواجهه با خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌ها از هر قبیل^۴ که ممکن است از طریق انعقاد قرارداد یا بدون قرارداد انجام شود.

کنوانسیون ۱۹۸۹ که از آن به عنوان ستون فقرات حقوقی در معماری قانون نجات مدرن یاد شده است،^۵ اصل قدیمی و عرفی نجات را که اگر چیزی نجات ندهی، پرداختی نصیبت نمی‌شود، تثبیت نمود، اما نسبت به کنوانسیون قبلی ۱۹۱۰، از سخت‌گیری آن کاست، به‌خصوص در خصوص اقدامات مربوط به کاهش آلودگی محیط زیست. موضوع نجات دریایی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۹ ممکن است شناور و سایر اموال دریایی و حفاظت

1. Damar, Duygu, "Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport", *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 36, No. 2, (2012), P. 659.

2. Jingjing, Xu. "Assessment of salvage award under Lloyd's Open Form LOF", Master thesis, Sweden, world maritime university, p. 2000.

3. Brice, Geoffrey. *The maritime law of salvage*, 5th edition, sweet & Maxwell, (2011), p. 1.

4. Article 1: (a): Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or any waters whatsoever.

5. Djadjev, Ilian. "The Scopie clause as a major development in salvage law" <https://papers.ssrn.com/>, (June 2020), Available at SSRN:

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2627798

محیط‌زیست باشد، لکن تنها عملیات نجات موفق نجات‌دهنده را مستحق مطالبه پاداش می‌نماید. شرایط اصلی موفق تلقی شدن عملیات نجات به‌طور خلاصه عبارت است از وجود خطر، داوطلبانه بودن و مفید بودن عملیات نجات؛ هرچند برخی نویسندگان معتقدند بیش از سه اصل یا عنصر برای نجات موفق نجات وجود دارد.^۱

۲. مسئولیت نجات‌دهنده ناشی از عملیات نجات

نجات‌دهنده نیز مانند هر شخص دیگری ملزم به رعایت دقت و استانداردهایی است که یک نجات‌دهنده محتاط با توجه به اوضاع و احوال می‌بایست اعمال نماید و در انجام عملیات نجات مرتکب تقصیر و اهمال نگردد^۲، طبعاً نتیجه نقض این امر در صورت اجتماع شرایط عمومی، ایجاد مسئولیت مدنی برای نجات‌دهنده خواهد بود. به‌عبارت‌دیگر مجموعه اقدامات نجات‌دهنده ممکن است منجر به نتیجه‌ای شود که در آن نجات‌دهنده نه تنها موفق به کسب پاداش نجات نشود، بلکه مسئول پرداخت خسارت نیز باشد.^۳

نگرانی از بابت مسئولیت‌های احتمالی، عاملی مؤثر در کاهش انگیزه نجات‌دهنده تلقی می‌گردد که آثار منفی آن متوجه صنعت حمل و نقل دریایی و اقتصاد خواهد شد. هرچند احراز تقصیر نجات‌دهنده در عمل چندان آسان نیست، از جمله به دلایل حرفه‌ای و تخصصی شدن نجات و افزایش کمیت و کیفیت تجهیزات و انتقال بار اثبات بر عهده طرف مدعی تقصیر و همچنین سیاست و خط‌مشی ملایمت نسبت به انجام‌دهندگان خدمات

1. Eghosa Ekhaton. "Protection of the Environment and the International Salvage Convention 1989", *mizan law review*, Vol. 10, No.1, (2016), p. 79.

۲. تقصیر نجات‌دهنده می‌تواند مصادیق مختلفی داشته باشد، مثلاً نجات‌دهنده علی‌رغم نیاز، از سایر نجات‌دهندگان درخواست کمک ننماید و باعث شود بخشی از اموال یا محیط‌زیست از خطر نجات نیابد که در این حالت مسئول خسارات وارده خواهد بود. همچنین هنگامی که مداخله سایر نجات‌دهندگان به تقاضای موجه مالک شناور یا اموال یا فرمانده شناور در عملیات نجات پیشنهاد گردد و نجات‌دهنده علی‌رغم اینکه به‌موجب قسمت (د) بند اول ماده ۸ کنوانسیون موظف به پذیرفتن تقاضا است، کمک نکند و به‌این ترتیب سبب ورود خسارت یا عدم نجات اموال و محیط‌زیست به نحو کامل یا هر دو گردد. لازم به ذکر است در صورتی که چنین تقاضایی غیرموجه باشد در میزان پاداش نجات‌گر خلل وارد نکرده و باعث کاهش آن نخواهد شد.

3. Mudrić, Mišo. "Claiming against a Negligent Salvor Elements Necessary to Establish a Case of Salvor's Liability", *New Comparative Perspectives in Maritime Transport and International Trade Law Journal*, Bologna, Liberi, (2014), p. 151.

عمومی مانند نجات‌دهنده^۱ تا نجات‌دهنده از انجام خدمات نجات به خاطر ترس ناشی از ادعای مسئولیت دلسرد نشود؛^۲ لکن این موارد به طور قطعی نمی‌تواند رافع نگرانی‌های نجات‌دهنده باشد و توسل به بیمه مسئولیت نیز به تنهایی چاره‌ساز نیست؛ بنابراین در شرایطی که اصل مسئولیت را نمی‌توان نفی نمود، توسل به تحدید مسئولیت نجات‌دهنده و تعیین حدود مرز آن، می‌تواند یک روش مؤثر تلقی گردد.

۳. مفهوم و سابقه تحدید مسئولیت در حقوق دریایی

واژه تحدید که در لغت به معنای مرزبندی است، از منظر حقوقی پدیده‌ای است که منجر به کاهش مسئولیت متعهد می‌گردد.^۳ تحدید مسئولیت همواره نقش مهمی در صنعت دریایی ایفا کرده^۴ و در خصوص منشأ آن چنین اظهار نظر شده که ریشه در حقوق رُم دارد. برخی دیگر اظهار داشته‌اند که گرچه نظریه تحدید به دوران رم می‌رسد، اما هیچ سابقه‌ای از تحدید در حقوق دریایی از آن دوره وجود ندارد. به نظر می‌رسد که اولین شناسایی واقعی حق تحدید مسئولیت مالک کشتی در حدود قرن یازدهم میلادی دیده می‌شود که باعث شد بسیاری از نویسندگان این دیدگاه را ترجیح دهند. مهد این مفهوم در ایتالیا بوده که در ادامه به فرانسه و اسپانیا گسترش یافته و در قرون شانزدهم و هفدهم، مفهوم تحدید مسئولیت از مدیترانه غربی گسترش یافت و به نظر می‌رسد که در کشورهای دریایی اروپا ریشه دوانیده است. با وجود رویکردها و توجهات متفاوتی که این مفهوم در طول این دوره به خود دید، تحدید مسئولیت در بسیاری از کشورها مورد پذیرش قرار گرفت و گسترش قانون‌گذاری در خصوص این مفهوم نیز در مقررات مختلف منعکس شد. از جمله فرمان دریایی لوئی چهاردهم نیز در سال ۱۶۸۱ این مفهوم را به رسمیت شناخت. این فرمان تقریباً در تمامی قوانین تجارت فرانسه ۱۸۰۷ مندرج گشت و جامعه

1. Mudrić, Mišo. op.cit, p. 147.

2. Mudric, Miso. "Salvor's Liability for Professional Negligence", *Comité Maritime International Dublin Symposium*, (2013), p. 2.

۳. ایزانلو، محسن؛ بهادران شیروان، مرتضی؛ مهاجرانی، علی، «تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، تهران: مجله آموزه‌های حقوقی گواه، دانشگاه امام صادق، شماره دوم، (۱۳۹۵)، ص ۳۲.

4. Franco, David Baylis. *The Limitation of Liability Regime A Comparison of United States and South African Law*, Master of Laws Programme, South Africa, university of cape town, (2008), p. 1.

دریایی به طور گسترده آن را پذیرفت. پس از آن به عنوان الگویی برای حقوق دریایی سایر کشورها شد.^۱

در قرن حاضر نیز از دیدگاه برخی نویسندگان تحدید مسئولیت یادگاری از گذشته است که پایدار شده و هیچ نشانی از پایان زود هنگام آن وجود ندارد.^۲

۳-۱. تحدید مسئولیت نجات دهنده به موجب کنوانسیون ۱۹۷۶

غرق شدن کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲ و طرح دعاوی متعدد و صدور آرای متفاوت، هشداری برای جامعه بین‌المللی در حوزه تحدید مسئولیت به حساب می‌آمد.^۳ برای تحقق این هدف، با پیگیری کمیته بین‌المللی دریانوردی، با تصویب کنوانسیون ۱۹۲۴ اولین اقدام اساسی به سوی هماهنگ‌سازی قوانین ناظر بر تحدید مسئولیت در خصوص دعاوی دریایی به عمل آمد. لکن از حمایت قابل توجهی از سوی جامعه بین‌المللی برخوردار نشد. دومین قانون‌گذاری بین‌المللی در این موضوع یعنی کنوانسیون ۱۹۵۷ با استقبال گسترده‌تری روبه‌رو شد و ایران نیز به آن ملحق گردید. لکن کنوانسیون مذکور نجات دهنده را مجاز به استناد به تحدید مسئولیت ندانسته بود.

بی‌تردید پرونده The Tojo Maru تا حدودی که به حق تحدید نجات دهندگان مربوط می‌شود، در شناسایی عدم امکان استناد نجات دهنده به تحدید مسئولیت به عنوان یک نقص و خلأ قانونی، بسیار مؤثر بود و این پرونده این حقیقت را آشکار کرد که کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۵۷ دارای نقاط ضعف در خصوص حق نجات دهنده در تحدید مسئولیت خود است.^۴ در آن پرونده، خواص شرکت کننده در عملیات نجات، موجب ایراد خسارات گسترده‌ای به کشتی‌ای که در حال نجات بود، گردید. ادعای نجات دهنده برای مطالبه پاداش نجات و دعاوی متقابل مالک کشتی

1. Martinez Gutierrez, Nirman. *Limitation of liability in international maritime convention*, New York: Routledge, (2011), pp. 5-7.

2. Emmanuel Igwe, Ifeanyichukwu. "Limitation of Ship owners' Liability in Maritime Transport: the Question of its Prolonged Presence", *Scholars Journal of Economics, Business and Management*, Scholars Academic and Scientific Publishers, (2015), p. 636.

3. Martinez Gutierrez, Nirman. op.cit, p.18.

4. Mudric, Miso. *Salvor's Liability for Professional Negligence* op.cit, p. 12.

برای خسارات وارده، به دادگاه ارجاع و در نهایت چنین تصمیم‌گیری شد که با توجه به قواعد موجود از جمله کنوانسیون ۱۹۵۷ نجات‌دهنده حق استناد به تحدید مسئولیت را ندارد و ملزم به جبران خسارات است.^۱

لذا با احساس نیاز جامعه بین‌المللی به تعمیم حق تحدید مسئولیت برای نجات‌دهنده، فرایند بازنگری در کنوانسیون مذکور آغاز گردد که سرانجام کنوانسیون جدید در سال ۱۹۷۶ تصویب شد و از سال ۱۹۸۶ لازم‌الاجرا گردید. یکی از تغییرات مهم این کنوانسیون تسری تحدید مسئولیت به نجات‌دهنده است. لازم به ذکر است پس از تصویب کنوانسیون تحدید با توجه به تورم و افزایش قیمت‌ها و با هدف افزایش محدودیت‌های مسئولیت مشمولان در دعاوی دریایی،^۲ پروتکل ۱۹۹۶ در اجلاس دیپلماتیک از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید.^۳ از جمله اصلاحات انجام‌شده افزایش محدودیت‌های مندرج در مواد ۶ تا ۸ کنوانسیون ۱۹۷۶ و نیز توجه به حق نجات‌دهنده برای تحدید مسئولیت در خصوص ادعاهای مطرح‌شده علیه وی در خصوص ماده ۱۴ کنوانسیون نجات بود.^۴

در کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت تعریف نشده، اما در مقام ارائه تعریف می‌توان گفت تحدید مسئولیت، ابزاری توجیه‌شده و روشی مناسب برای توزیع خطر در حمل‌ونقل دریایی است که بر اساس آن، می‌توان مسئولیت را در قبال ضرر یا آسیب وارده به افراد یا اشیای موجود در کشتی، به میزان مقرر در کنوانسیون، تحدید نمود. به بیان دیگر نظام مذکور به اشخاص ذی‌نفع امکان می‌دهد تا بدون توجه به میزان واقعی خسارت، مسئولیت خود را برای دعاوی دریایی محدود نمایند.^۵

1. Windahl, Jesper, "Global Limitation of Maritime Claims and the Brussels Regulation", *Journal of Law and Economics*, vol. 44, No. 6, (2009), p. 619.

2. Windahl, Jesper, "Global Limitation of Maritime Claims and the Brussels Regulation", *Journal of Law and Economics*, vol. 44, No. 6, (2009), p. 619.

3. Berlingieri, Francesco. *The Travaux preparatoires of the Convention 1976 and of the Protocol of 1996*, (Belgium, Publisher CMI, 2000), pp. 480-482.

4. Franco, David Baylis, op.cit, p. 49

5. Windahl, Jesper, op.cit, p. 619.

شرایط و آثار تحدید مسئولیت نسبت به نجات دهنده دریایی | فیضی | ۱۰۱

دیگر نوآوری کنوانسیون ۱۹۷۶ این است که حق تحدید را به بیمه‌گران مسئولیت و اشخاصی که مسئولیت آن‌ها از جانب نجات‌دهنده است، نیز تعمیم داده است.^۱ برای مثال بیمه‌گر مسئولیت نجات‌دهنده، حق تحدید مسئولیت خود را با همان حدود مسئولیت نجات‌دهنده دارد؛^۲ بنابراین اگر نجات‌دهنده مطابق ماده ۴ کنوانسیون، حق تحدید خود را رد نماید، بیمه‌گر دیگر نخواهد توانست مسئولیت خود را تحدید نماید.

لازم به ذکر است در حقوق داخلی تا قبل از تصویب قانون دریایی ایران، با توجه به مقررات عمومی و قانون مدنی و در صورت درج شرطی در قرارداد نجات، در این خصوص مانع جدی وجود نداشت. همین‌طور مطابق با اصول فقهی و تعیین دیه بابت خسارات جانی، به نظر می‌رسید تعیین دیه مقدر به نوعی سقفی برای مسئولیت متعهد به جبران خسارات ایجاد کرده، به‌ویژه که تا مدت‌ها در خصوص اینکه ضرر و زیان مازاد دیه قابل مطالبه هست یا خیر، اختلاف نظر وجود داشت.

با تصویب قانون دریایی ایران و به استناد بند «الف» پاراگراف چهارم ماده ۷۵ قانون دریایی تحت تأثیر کنوانسیون ۱۹۵۷، نجات‌دهنده از استناد به قواعد تحدید مسئولیت محروم بود و کنوانسیون ۱۹۸۹ نیز در این خصوص ساکت بود، لکن دولت ایران با تصویب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی، از سوی مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان در سال ۱۳۹۳ به این کنوانسیون ۱۹۷۶ ملحق گردید و لذا وفق ماده ۹ قانون مدنی، مقررات کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ در حقوق داخلی ایران معتبر و قابل استناد خواهد بود. از این‌رو و با توجه به فقدان هرگونه قانون داخلی دیگر در این خصوص، مباحثی که در مقام بحث و بررسی کنوانسیون ۱۹۷۶ نسبت به نجات‌دهنده، توضیح داده می‌شود همگی در حقوق داخلی قابل استناد هستند، مگر در مواردی که قانون‌گذار ایران از اعمال حق شرط در کنوانسیون ۱۹۷۶ استفاده کرده است.

1 . Article 1 :Persons entitled to limit liability: ...4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.... 6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

۲ . لازم به ذکر است شرایط قرارداد بیمه که بین طرفین منعقد شده است، باید مورد توجه قرار گیرد.

۳-۲. ضرورت و تأثیرات تحدید مسئولیت برای نجات‌دهنده

به‌طور کلی در خصوص تحدید مسئولیت در حقوق دریایی دو دیدگاه موافق و مخالف وجود دارد. از جمله انتقادات وارد به نهاد تحدید مسئولیت آن است که زیان‌دیده را از حق جبران خسارت کامل محروم نموده، درحالی‌که در صورتی که یک حق کامل وجود داشته باشد، در صورت نقض آن حق، باید یک درمان کامل نیز وجود داشته باشد.^۱ حتی اگر صنعت کشتیرانی برای رونق خود، نیاز به حمایت داشته باشد، نباید به این بهانه زیان‌دیدگان را از جبران کامل خسارت محروم کرد.^۲

از دلایل دیگر مطرح‌شده غیرضروری بودن آن در شرایط فعلی است؛ زیرا با توسعه سیستم‌های ارتباطی و توسعه فنی تجهیزات و صنایع دریایی، سفرهای دریایی دیگر مثل قبل تا آن اندازه خطرناک نیستند.^۳ همچنین با توسعه بازار بیمه دریایی و ظرفیت نامحدود بیمه به‌عنوان منبع جبران خسارت، نظام تحدید مسئولیت، عملاً غیرضروری به نظر می‌رسد.^۴

در پاسخ به انتقادات مطرح‌شده و در بیان مبانی نظام تحدید مسئولیت، می‌توان گفت اگرچه رشد و توسعه فناوری در سال‌های اخیر در کنترل برخی خطرات مؤثر بوده، اما هرگز نمی‌توان آن را به معنای عدم نیاز به نجات دریایی تلقی کرد، اتفاقاً در سال‌های اخیر با افزایش صنایع جدید و افزایش حمل دریایی نفت و مواد شیمیایی سوانح و خسارات بسیار سنگین به صنعت حمل‌ونقل وارد آمده است. نمونه آن حادثه تلخ اخیر که برای نفت‌کش سانچی در آب‌های چین اتفاق افتاد که بحث‌های فراوان پیرامون نحوه امداد و نجات کشور چین ایجاد نمود.^۵

1. Emmanuel Igwe, Ifeanyichukwu, op.cit, p.636.

2. Ibid.

3. Taheri, Kourosch. *Limitation of Liability for Maritime Claims Multiple Perspectives and Legal Implications*, Master of Laws Thesis, Sweden, Lund Universit, (2013), p. 54.

4. Billah, Muhammad Masum. *Effects of Insurance on Maritime Liability Law A Legal and Economic Analysis*, Switzerland, Springer International Publishing, (2014), p. 12.

۵. برای مطالعه بیشتر رجوع شود به مسگری، سعید، «همه‌چیز درباره سانچی»، ماهنامه بندر و دریا، شماره دوم پیاپی ۲۴۹، (۱۳۹۶)، ص ۳۶. همچنین سانچی و زیرویم حقوق دریاها، مصاحبه با فیضی چکاب، غلام‌نبی. پیشین، ص ۳۸.

اگرچه تحدید مسئولیت در نگاه اول مغایر با اصل جبران کامل خسارت است، به منظور ترویج و تشویق سرمایه‌گذاری در صنعت دریایی اجتناب‌ناپذیر است.^۱ در پرونده «Bramley Moore» چنین اظهار نظر شده که تحدید مسئولیت مسئله عدالت نیست، بلکه یکی از اصول نظم عمومی است که در تاریخ ریشه دارد و توجیه آن در تسهیل سفرهای دریایی است.^۲ یا در پرونده «IF eaU and others v George Michael» دادگاه چنین اظهار نظر نمود که: «اصل مسئولیت محدود این است که غرامت کامل، (حق طبیعی بر مبنای عدالت)، به دلایل سیاسی کاهش می‌یابد.^۳

هرچند تأثیرات مثبت صنعت بیمه قابل انکار نیست (به گونه‌ای که بنا بر یک نظر بدون بیمه نظام مسئولیت مدنی به سادگی فرو می‌ریزد)،^۴ لکن با توسعه صنعت بیمه دریایی و افزایش ظرفیت بیمه به عنوان منبع جبران خسارت، تحدید مسئولیت کاربرد خود را از دست نداده. شاید بتوان بیمه نامه ای با پوشش کلیه حوادث احتمالی بدون سقف و به صورت حداکثر پیش بینی کرد، لکن جهت پوشش چنین ریسکی طبعا بیمه گر حق بیمه بسیار بالاتری از بیمه گزار مطالبه نماید، اما باز هم بیمه گر نمی‌داند که سقف تعهداتش چه میزان است و هم اینکه حق بیمه سنگین تری که بیمه گذار باید پرداخت نماید، در نهایت باعث افزایش بهای تمام شده کالا یا خدمات شده و مصرف کننده نیز متحمل زیان می‌شود. وجود نظام تحدید مسئولیت این امکان را فراهم می‌نماید که بیمه گر به سقف مسئولیت خود آگاه باشد و بیمه گذار هم پوشش کامل بیمه را هم با هزینه‌ای منطقی و واقعی اخذ نماید و هزینه اضافی به مصرف کننده نهایی نیز تحمیل نشود.^۵ به ویژه با توجه به اینکه در کنوانسیون ۱۹۷۶ بیمه گر نیز تحت شمول مقررات تحدید مسئولیت قرار گرفته است.^۶

1. Killingbeck, Serge. "Limitation of Liability for maritime claims and its place in the past present and future how can it survive", Southern Cross University Law Review, vol. 3, no. 1, (1999), pp. 2-3.

2. Martinez Gutierrez, Nirman. op.cit, p. 6-7.

3. Killingbeck, Serge. op.cit, p. 2.

۴. داراب پور، مهرباب، «اصول کلی مسئولیت مدنی در نظام حقوقی انگلستان»، تهران: فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی، دانشگاه علوم قضایی، شماره ۴۴ و ۴۵، (۱۳۸۷)، ص ۷۶.

5. Özbek, Güner. Deniz, Meltem. *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Berlin: Publisher Springer Verlag, (2008), p. 212.

۶. این نکته حائز اهمیت است که برای زیان دیده از جمله مالک یا ذی‌نفع کشتی یا اموال در معرض خطر، امکان بیمه‌هایی مانند بیمه بدنه، یا بیمه اموال یا تمام خطر وجود دارد، لکن موضوع در این قسمت مسئولیت نجات دهنده به جبران خسارات طرف مقابل است.

یکی دیگر از مبانی پذیرش تحدید مسئولیت، به‌ویژه در خصوص شرط تحدید مسئولیت، اصل آزادی قرارداد است. به‌موجب این اصل در مرحله انعقاد قرارداد اشخاص در تعیین محتوا و مفاد قرارداد آزادند و باید به تعهدات قراردادی خود ملتزم باشند. اصل آزادی قراردادی اقتضا می‌کند اشخاص بتوانند محدوده حقوق و تعهدات خود را در برابر هم معین کنند، همان‌گونه که شخص می‌تواند از اصل متعهد نشود، به طریق اولی می‌تواند تا حد معینی ملتزم شود.

همچنین از منظر تسریع در آیین دادرسی وقتی میزان مسئولیت مشخص باشد، این کاهش ریسک هم دادرسی و داوری را تسهیل می‌نماید و هم به رشد و توسعه نجات دریایی و در نتیجه صنعت دریایی کمک می‌نماید. نجات‌دهنده می‌تواند تا قبل از صدور حکم قطعی محکمه، از توقیف اموال یا پاداش خود با ارائه ضمانت‌نامه‌ای معتبر تا سقف مبلغی که می‌تواند مسئول شناخته شود، جلوگیری نماید؛ لذا با تحدید مسئولیت رسیدگی قضایی یا تصمیم‌گیری داور نیز تسهیل و موجبات اطالۀ دادرسی کمتر می‌شود.

با توجه به تمام معایب و مزایای مطرح‌شده برای تحدید مسئولیت، به‌طور خلاصه می‌توان گفت که وجود آن برای طرف قدرتمند امکان سوءاستفاده را فراهم می‌کند و از طرف دیگر فقدان آن سبب ورود خسارت به اشخاصی می‌شود که واقعاً به آن نیازمندند؛^۱ از جمله ارائه‌کنندگان خدمات پُرسیک مانند نجات‌دهندگان دریایی؛ بنابراین وجود قوانین و مقرراتی که بتواند تعادل را ایجاد نماید بسیار با اهمیت خواهد بود.

۳-۳. ماهیت تحدید مسئولیت

تحدید مسئولیت، حقی در اختیار ذی‌نفع است و الزامی برای وی ایجاد نمی‌کند و نجات‌دهنده‌ای که مشمول کنوانسیون گردد، می‌تواند طبق کنوانسیون به تحدید مسئولیت استناد کند، اما در مواردی که تحدید مسئولیت به صورت شرطی در توافق نجات‌دهنده با طرف مقابل ذکر شده است، باید مفاد تراضی طرفین بررسی شود که به‌طور کلی می‌تواند به یکی از این دو شکل باشد:

الف) مشروطاً علیه حق مطالبۀ خسارت در مورد خاص را به صورت شرط نتیجه از خود اسقاط می‌نماید. این شرط که مفاد آن سلب یک حق مدنی است، به علت جزئی بودن

1. Emmanuel Igwe, Ifeanyichukwu, op.cit, p. 637.

سلب حق مخالفتی با ماده ۹۵۹ قانون مدنی ندارد و چون نتیجه شرط در این حالت سلب حق است، می توان ماهیت شرط را شرط نتیجه منفی دانست. با اشتراط چنین شرطی حتی اگر شرایط تحقق مسئولیت جمع گردد، مسئولیتی برای زیان زنده در قبال زیان دیده ایجاد نمی شود. در این حالت دیگر مبنایی برای طرح دعوی خسارت توسط مشروط علیه متضرر وجود ندارد و اگر اقدام به طرح دعوا نماید دادگاه باید حکم بر بی حقی او نماید. (ب) مشروط علیه متعهد می شود در صورت ورود زیان خاصی به خود از ناحیه نجات دهنده از طرح دعوی مطالبه خسارت خودداری نماید. ماهیت شرط در این حالت شرط فعل منفی است.

تفاوت اساسی شرط در صورت اخیر با صورت قبلی آن است که در صورت اخیر مسئولیت ایجاد می شود، اما زیان دیده به مقتضای تعهد خود قانوناً از مطالبه خسارت منع می شود؛ بنابراین در صورت طرح دعوا باید قرار عدم استماع دعوا صادر گردد. برای تحدید مسئولیت می توان قرارداد نیز منعقد نمود که این روش در مسئولیت های خارج از قرارداد که توافق بر تحدید مسئولیت تابع قرارداد دیگری نیست، مناسب تر است. باین حال در این فرض نیز توافق جنبه تبعی خود را حفظ می کند و به یک تکلیف قانونی معین یا کلی، یا به زیان دیگر به یک فعالیت زیان بار وابسته است. در مسئولیت های قراردادی، به کار بردن این عنوان اگر بدان معنا باشد که توافق بر تحدید مسئولیت می تواند در خارج از قرارداد اصلی (پیش یا پس از انعقاد آن) صورت گیرد، قابل دفاع است، اما اگر مقصود نشان دادن جنبه استقلال آن از قرارداد اصلی باشد، بهتر است کنار گذاشته شود.^۱ توافق بر عدم مسئولیت بابت عدم انجام تعهدات قراردادی، همیشه شرط ضمن عقد محسوب می شود، حتی اگر این توافق خارج از قرارداد صورت بگیرد.^۲

۱. رحمان آبادی، ناصر؛ حسینی، ابراهیم، «شروط محدودکننده و ساقط کننده مسئولیت در قراردادها از منظر فقه امامیه و حقوق ایران» ارائه در پنجمین همایش ملی فقه حقوق و علوم جزا، (۱۳۹۶)، قابل مشاهده در نشانی ذیل:

<http://irindexing.ir/article.aspx?conferenceid=59&volume=2027>

۲. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها، تهران: انتشارات شرکت سهامی انتشار، جلد سوم، (۱۳۸۳)،

۳-۴. منشأ تحدید مسئولیت نجات‌دهنده

همان‌طور که اشاره گردید تحدید مسئولیت، امری است در جهت افزایش اطمینان خاطر نجات‌دهنده در انجام عملیات نجات‌دریایی و تحدید مسئولیت نیز از دو منشأ قراردادی و قانونی قابل بررسی و تحلیل است.

۳-۴-۱. منشأ قانونی

منظور از منشأ قانونی تحدید مسئولیت آن است که سقف مسئولیت نجات‌دهنده در کنوانسیون یا قانون داخلی معین‌شده و ملاک عمل قرار گیرد. کنوانسیون ۱۹۷۶ نیز مسئولیت نجات‌دهنده را به میزان معینی محدود نموده و با توجه به ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون داخلی است.

۳-۴-۲. منشأ قراردادی

با توجه به اینکه الزام فاعل زیان به جبران خسارت در راستای تأمین منافع زیان‌دیده است، بنابراین وی حق دارد که از این حق خود صرف‌نظر نماید، لکن قبل از ورود زیان نیز می‌توان در خصوص تحدید مسئولیت توافق نمود و در فرض توافق بر تحدید مسئولیت، طرفین توافق می‌نمایند که شرایط تحقق مسئولیت به وجود نیاید، نه اینکه توافق نمایند با تحقق شرایط مسئولیت، آن مسئولیت موجود نشود و نه اینکه مسئولیت مورد نظر را قبل از پیدایش اسقاط نمایند. در واقع موضوع توافق طرفین آن است که حق طرفی که احتمالاً زیان متوجه او خواهد شد از زمان توافق ساقط گردد تا اگر در آینده هم ضرری متوجه او شد، شرایط تحقق مسئولیت عامل زیان جمع نگردد، به‌ویژه با توجه به اینکه حق شخصی که احتمالاً در آینده زیان می‌بیند، در همان زمان توافق موجود است، نه اینکه فعلاً موجود نیست و قرار است در آینده به وجود بیاید.^۱ به نظر می‌رسد رویه موجود در خصوص اعتبار این توافق نیز پذیرش اصل اعتبار آن در کنار موارد استثنا باشد.^۲ حتی در فرض توافق بر تحدید مسئولیت نیز مدعی زیان باید ورود خسارت را اثبات کند و پیش‌بینی سقفی برای

۱. ارسطا، محمدجواد، «توافق بر تحدید یا عدم مسئولیت از دیدگاه حقوق تطبیقی»، قم: نشریه طلوع، مجتمع آموزش عالی امام خمینی، شماره ۳۰، (۱۳۸۸)، ص ۱۱.

۲. در حقوق ما نیز در مواردی قانون به صراحت شرط عدم یا تحدید مسئولیت را باطل اعلام نموده: از جمله رجوع شود به: ماده ۱۱۸ و بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی.

شرایط و آثار تحدید مسئولیت نسبت به نجات دهنده دریایی | فیضی | ۱۰۷

مسئولیت نجات‌دهنده به این معنی نیست که در مواقعی که خسارتی وارد می‌شود، نجات‌دهنده لزوماً مبلغ تعیین شده را پرداخت کند؛ زیرا مبلغ تعیین شده حداکثر مسئولیت است، نه حداقل آن و نه مبلغ مقطوع یا وجه التزام که به صرف اثبات ورود خسارت قابل پرداخت باشد. قرارداد عدم یا تحدید مسئولیت صحیح است، مگر در مورد خسارات ناشی از تقصیر عمدی و سنگین و مخالفت با نظم عمومی.

۴. موانع استناد به تحدید مسئولیت مطابق با کنوانسیون ۱۹۷۶

قانون دریایی ایران در بخش تحدید مسئولیت همچنان حاوی مقررات کنوانسیون ۱۹۵۷ است، لذا در صورتی که کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ برای نجات‌دهنده قابل استناد نباشد،^۱ نجات‌دهنده امکان استناد به تحدید مسئولیت را ندارد. صرف نظر از آن در شرایطی ممکن است مشروط علیه در خصوص شرایط خسارت تحدید شده، دچار اشتباه شده باشد یا تحدید مسئولیت برای زمانی خاص انجام شده باشد. همچنین به موجب ماده چهار کنوانسیون در صورت اثبات اینکه خسارت از فعل یا ترک فعل با قصد ایجاد چنین ضرر و زیانی ارتکاب یافته یا از روی بی‌احتیاطی (با علم به امکان منجر شدن به چنان ضرر و زیانی)، ناشی شده باشد، نجات‌دهنده حق استناد به تحدید مسئولیت را نخواهد داشت.

۴-۱. اشتباه مشروط علیه در مورد میزان خسارت

اگر مشروط علیه با تصور اشتباه از میزان معمول و متعارف زیان محتمل، با نجات‌دهنده بر سر تحدید مسئولیت وی توافق نماید، آیا چنین اشتباهی معتبر تلقی شده و مانع استناد نجات‌دهنده به تحدید مسئولیت خواهد بود؟ به نظر می‌رسد باید مفاد و حدود اراده طرفین بررسی شود و هر شرطی باید در حدود متعارف خود تفسیر شود مگر آنکه طرفین به صراحت حدودی وسیع تر از حدود متعارف برای آن ترسیم و مقرر کرده باشند و شرط تحدید مسئولیت نیز از این قاعده مستثنا نیست. در چنین حالتی تنها تا میزانی که معمول و متعارف تلقی می‌گردد (به نظر می‌رسد با جلب نظر کارشناس)، نجات‌دهنده می‌تواند از

۱. به موجب تبصره یک قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی به موجب بند (۱) ماده (۱۸) کنوانسیون، جزءهای (ت) و (ث) بند (۱) ماده (۲) آن، توسط دولت جمهوری اسلامی ایران اعمال نمی‌شود و از حق شرط استفاده شده.

تحدید مسئولیت بهره‌مند شود. اگر منظور طرفین در توافق در خصوص تحدید مسئولیت، هراندازه خسارتی که وارد شود، بوده و حد و مرزی برای آن متصور نشده‌اند که جبران خسارت به کلی منتفی است. لکن ممکن است نجات‌دهنده با سوءاستفاده از اضطرار طرف مقابل شروط تحدید مسئولیت را به صورتی ناعادلانه در قرارداد بگنجانند. هرچند که طرفین قرارداد طبق اصل حاکمیت اراده اقدام به انعقاد قرارداد می‌نمایند، اما پذیرش این اصل به‌طور مطلق ممکن است به بی‌عدالتی منجر شود. در حقوق ایران قوانین خاصی برای مقابله با شروط غیرمنصفانه وضع نگردیده^۱، لذا در شرایط موجود با توجه به اصولی نظیر آزادی قراردادها، حاکمیت اراده طرفین، اصل صحت و لزوم، شروط غیرمنصفانه هرچند مورد تأیید اخلاق و انصاف نباشند، اما در معنای حقوقی خود صحیح هستند؛ لذا لزوم وضع مقررات ویژه به‌منظور حمایت از طرف ضعیف‌تر قرارداد در برابر شروط غیرمنصفانه ضروری به نظر می‌رسد.

۲-۴. تحدید زمانی مسئولیت نجات‌دهنده

در مواردی که رابطه نجات‌دهنده و ذی‌نفع عملیات نجات، به‌موجب قرارداد است و شرط تحدید مسئولیت در قرارداد مذکور پیش‌بینی می‌شود، دادگاه در صورت مؤثر دانستن شرط، مسئولیت نجات‌دهنده را کاهش می‌دهد، لکن گاهی طرفین زمان طرح دعوا را نیز محدود می‌نمایند. شرط تحدید زمانی مسئولیت نجات‌دهنده می‌تواند کمک شایانی به نجات‌دهنده کرده و غیرمشروع نیز تلقی نشود؛ زیرا وقتی شرط تحدید مسئولیت مجاز باشد، به طریق اولی شرط تحدید زمانی مسئولیت نیز باید مجاز دانسته شود، زیرا شرط مذکور به این معنا است که مسئولیت باقی است، اما محدود به زمان معینی است.^۲ در این باره برخی از نویسندگان حقوقی نیز شرط تحدید مدت اقامه دعوی مسئولیت و مرور زمان را نوع دیگری از شروط محدودکننده مسئولیت می‌دانند و معتقدند که در

۱. نمونه‌های موردی از جمله ماده ۴۶ قانون تجارت الکترونیکی به دلیل خاص بودن قابل تسری به سایر موارد به نظر نمی‌رسد.

۲. عباس‌تبار فیروزجاه، مجید؛ روحی‌زاده کیکانلو، مجید، «شرط تحدید زمانی اقامه دعوی مسئولیت»، تهران: مجله حقوقی دادگستری، شماره ۸۹، (۱۳۹۴)، ص ۱۱۸.

فرض پذیرش اعتبار آن، شرط محدودکننده مدت طرح دعوا نیز معتبر است.^۱ لازم به توضیح است علی‌رغم حذف مقررات مرور زمان به‌عنوان قاعده عام از مقررات آیین دادرسی، با توجه به پیش‌بینی مرور زمان طرح دعاوی نجات در ماده ۱۸۳ قانون دریایی (به‌عنوان یک قاعده خاص) و همچنین عضویت ایران در کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات، در حال حاضر برای طرح دعاوی مربوط به نجات مدت مرور زمان معتبر و قابل اعمال است.

۳-۴. دعاوی برای نجات یا حق‌السهم در خسارت مشترک

بند «الف» ماده سوم کنوانسیون ۱۹۷۶ همان استثنای مذکور در قسمت «الف» از بند چهار ماده اول کنوانسیون ۱۹۵۷ را بازگو می‌کند. این بند مقرر می‌کند که مقررات کنوانسیون به دعاوی نجات و تسهیم در خسارات مشترک اعمال نمی‌شود. لازم به ذکر است که این استثنا فقط بر دعاوی مستقیم نجات‌دهنده یا طرفی که متحمل ضرر یا تلف از خسارات مشترک شده، اعمال می‌شود؛ بنابراین اگر طرفی سهم نجات یا خسارت مشترک خود را پرداخت کرده باشد، دعاوی وی برای دریافت چنین مبلغی علیه مالکان کشتی مشمول تحدید خواهد بود، مشروط بر اینکه مالک اثبات نماید که این دعوی یکی از دعاوی ای است که تحت ماده دو (دعاوی مشمول تحدید) قرار می‌گیرد.

البته خاطر نشان کرد که مالکان کشتی^۲ و مالکان کالا، هر یک به‌طور جداگانه مسئول سهم خود از پاداش نجات می‌باشند؛ بنابراین مالکان کالا مسئول پرداخت سهم خود از پاداش نجات هستند و چنین مسئولیتی می‌تواند به‌طور مستقیم توسط حق حبس نجات‌دهندگان بر اموال نجات‌داده شده، علیه کالای کشتی به اجرا درآید. لذا طرح این ایراد معقول به نظر می‌رسد که چرا مالکان کالا پس از جبران خسارت کامل در خصوص دعاوی نجات، زمانی که درصدد استرداد پرداخت چنین پاداش نجاتی از مالک کشتی برآیند، ممکن است دریابند که دعوی آن‌ها مشمول تحدید است؟ با وجود اینکه دعاوی نجات از جمله استثنائات بند «الف» ماده ۳ است.

۱. ایزانلو، محسن، شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادهای دریایی، شرکت سهامی انتشار، (۱۳۹۳)، ص ۶۳.

۲. طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ حق تحدید در ارتباط با دعاوی مرتبط با کشتی‌های دریایی اعمال می‌شود. با این حال دولت‌های عضو می‌توانند با استناد به ماده ۱۵ کنوانسیون سیستم تحدید برای کشتی‌های ناوبری داخلی را مقرر کنند.

پاسخ این سؤال در پرونده «The Breydon Merchant» آشکار می‌گردد. در این دعوا دادگاه ماهیت جبران زیانی که مالکان کالا خواستار آن بودند را بررسی نمود و در نهایت حکم کرد که چنین دعوایی برای بازپرداخت، دعوای نجات نیست، بلکه از جمله دعوای ناشی از نقض قرارداد است. از این رو می‌توان نتیجه گرفت زمانی که دعوای رجوعی برای پول‌های پرداخت شده به نجات‌دهندگان مطرح می‌شود، دادگاه باید دعوای اقامه شده علیه طرفی که به دنبال تحدید مسئولیت است (نه دعوای اصلی یا مبنای قانونی یا واقعی آن) را رسیدگی نماید.^۱

۵. اثبات علم و بی‌پروایی نجات‌دهنده

با مقایسه متن اصلی کنوانسیون با متن ترجمه شده به‌عنوان ضمیمه قانون الحاق ایران به کنوانسیون ۱۹۷۶، آشکار می‌شود که عدم دقت در ترجمه ماده چهار کنوانسیون ۱۹۷۶^۲ و استفاده از عبارت بی‌احتیاطی یا علم به ورود زیان به جای بی‌تفاوتی شدید با علم به ورود زیان، عملاً باعث شده یکی از تغییرات مهم کنوانسیون ۱۹۷۶ در متن فارسی منعکس نشود؛ به عبارت دیگر به موجب کنوانسیون دو معیار بی‌پروایی و علم متمایز از یکدیگر، لکن قابل جمع با یکدیگر هستند؛^۳ بنابراین برای نقض حق تحدید باید هر دو احراز شوند.^۴ لازم به ذکر است تقصیر سنگین خود نوعی بی‌پروایی است. بی‌پروایی‌ای که در کنوانسیون از آن صحبت شده، دربردارنده یک ریسک آشکار برای ورود خسارت و عدم پیشگیری یا اقدامی جهت جلوگیری از تحقق آن است. با وجود این، در اجرای ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ یک مفهوم مضیق‌تر از بی‌پروایی لحاظ شده و اثبات اینکه رفتار مورد نظر ممکن بود منجر به زیان شود، کافی نیست، بلکه باید اثبات شود به احتمال زیاد به این نتیجه

1. Martinez Gutierrez, Nirman. op.cit, p. 48.

2. Article 4: Conduct barring limitation: A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

3. Martinez, Gutierrez. op.cit, p. 68

۴. همچنین مراجعه شود به پرونده Gurtner v. Beaton قابل دسترسی در:

https://www.scc-csc.ca/WebDocuments-DocumentsWeb/34991/FM010_Appellants_Peracomo-Inc-et-al.pdf. Page 20, And <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149968>

منجر می‌گردد است.^۱ ارائه ضابطه و معیار دقیق برای تقصیر سنگین که در تمام موارد قابل اعمال باشد، دشوار بوده و باید به شرایط و اوضاع و احوال خاص حاکم بر هر پرونده مراجعه نمود.^۲ برای مثال در پرونده «Thai Airways Internatinal Ltd v. Goldman» دادگاه در رأی خود چنین زمانی که عمل خوانده تحت عنوان عمل همراه با بی‌پروایی شناسایی می‌شود، این به آن معنا است از نحوه فعل خوانده چنین استنباط می‌شود که آیا می‌خواسته چنین خطری را انجام دهد و یا حداقل بی‌احتیاطی و بی‌تفاوتی بسیار آشکاری نسبت به نتایج فعل از خود نشان داده است. در هر حال نتیجه و خطر اتفاق افتاده همواره در تشخیص بی‌پروایانه بودن یا نبودن فعل خوانده باید مد نظر قرار گیرد. بودن فعل یا ترک فعل اتخاذ تصمیم نمود.»^۳

چنانچه در پرونده‌ای بروز خسارت معلول تقصیر سنگین باشد، قابلیت استناد به شرط تحدید مسئولیت از ناحیه شخصی که از این شرط سود می‌برد وجود نخواهد داشت؛ زیرا تقصیر سنگین معادل تقصیر عمدی تلقی می‌گردد. در نتیجه در تعیین حکم قضیه‌ای که در آن خسارت، ناشی از تقصیر سنگین باشد، مقررات ناظر بر عمد، بی‌احتیاطی و دیگر موارد نفی محدودیت مسئولیت جاری خواهد بود.^۴ با توجه به اینکه اثبات عمد و سوءنیت امری درونی و دشوار است، خطا و تقصیر سنگین نیز به این حکم تسری پیدا کرده تا متعهد نتواند عمداً تعهد خود را نقض نموده و از مسئولیت فرار نماید.^۵

۵-۱. بار اثبات

با ملاحظه ماده ۴ کنوانسیون^۶ کاملاً مسلم است که بار اثبات بر دوش کسی است که حق تحدید مسئولیت نجات‌دهنده به ضرر او است. همان‌طور که در پرونده «The Capitan San Luis»

۱. حقیقی، امیرحسین؛ و کیلی، حمید، *تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی*، تهران: انتشارات خرسندی، (۱۳۹۴)، ص ۷۶

۲. صفایی، حسین، «مفهوم تقصیر سنگین در ارتباط با شرط عدم مسئولیت»، تهران: مجله حقوقی بین‌المللی، مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، شماره چهارم، (۱۳۶۴)، صص ۱۹۴-۱۹۵.

3. <http://www.kluwerlawonline.com/abstract.php?area=journals&id=AILA1981036>

۴. برادری، خسرو، «تحدید مسئولیت مالک کشتی»، مجله کانون وکلا، شماره ۲۰۰، (۱۳۸۷)، ص ۳۹.

۵. صفایی، حسین، پیشین، صص ۱۶۷-۱۶۸.

6. Article 4: A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

در خصوص تحدید مسئولیت مالک کشتی^۱ قید شده: «مالک کشتی صرفاً باید اثبات نماید که دعوی مربوطه تحت قلمروی ماده ۲ کنوانسیون قرار دارد. به محض اثبات چنین امری، مستحق تحدید مسئولیت خویش خواهد بود، مگر آنکه خواهان اثبات نماید که مقررات مندرج در ماده ۴ واقع شده است.»^۲

۵-۲. روند تحدید مسئولیت نجات‌دهنده

نظام‌های متعدد تحدید به‌طور خلاصه عبارت‌اند از:

- تحدید با تَنَاز: در این نوع تحدید مسئولیت که به نظام انگلیسی نیز معروف است، مسئولیت مطابق با ظرفیت کشتی احراز می‌گردد.^۳

- تحدید از طریق ارزش باقیمانده: این نظام حدود مسئولیت بر ارزش پس از سانحه کشتی مبتنی است. این نظام مورد استفاده کشورهای اروپایی است.^۴

- نظام‌های اختیاری: چندین کشور نظام‌هایی را اتخاذ کرده‌اند که ترکیبی از نظام‌های فوق است. از موارد قابل توجه نظام آمریکایی و نظام بلژیکی است.^۵

نجات‌دهنده در حال حاضر به موجب کنوانسیون ۱۹۷۶ حق تحدید مسئولیت خود را دارد و در کنوانسیون مذکور روش تحدید با تَنَاز غلبه دارد. همچنین با توجه به آنکه نجات‌دهندگان در وضعیت‌های مختلف عملیات نجات را انجام می‌دهند،^۶ برای استناد به تحدید مسئولیت لزومی ندارد که حتماً از کشتی در معرض خطر و درگیر در اجرای عملیات نجات، مرتکب فعل مستوجب مسئولیت شده باشند. در مواردی که نجات‌دهنده بر روی کشتی فعالیت نکرده بلکه از ساحل یا اتاق عملیات، نجات را مدیریت می‌کند یا تنها بر روی عرشه کشتی در حال عملیات نجات است و این عملیات ممکن است منجر به

۱. مالک در اینجا خصوصیتی نداشته و قابل تسری به بار اثبات در خصوص نجات‌دهنده نیز می‌باشد.

2. Mandaraka Sheppard, Alexandra *modern maritime law Managing Risks and Liabilities*, Routledge-Cavendish, second edition, (2007), p. 767.

۳. حقیقی، امیرحسین؛ وکیلی، حمید، پیشین، صص ۲۴-۲۷.

۴. همان.

۵. همان.

۶. برای نمونه برخی از عرشه کشتی در حال نجات (کشتی‌ای که در معرض خطر قرار گرفته است)، برخی از ساحل و در مقام کنترل‌کننده و هدایت‌کننده عملیات نیروهای تحت امر خود و برخی از روی یک شناور دیگر.

خسارت شود، مبتنی بر بند ۴ ماده ۶ یعنی ظرفیت ۱۵۰۰ تن محاسبه خواهد شد.^۱ سایر موارد نیز در ماده ۶ کنوانسیون با جزئیات شرح داده شده است، لذا در صورتی که نجات‌دهنده بخواهد از مقررات تحدید مسئولیت کنوانسیون استفاده نماید، قطعاً دادگاه با ارجاع امر به کارشناس درصد بهره‌مندی نجات‌دهنده از تحدید مسئولیت را تعیین خواهد کرد.

البته در کنوانسیون ۱۹۷۶ ضرورت شخصی بودن فعل یا ترک فعل شخص مسئول پذیرفته شده که طبعاً باید ناشی از فعل یا ترک فعل نجات‌دهنده باشد. از این رو نجات‌دهنده برای فعل یا ترک فعل خدمه یا نمایندگان خود در موارد عمدی مسئول نیست، مگر فعل یا ترک فعل خدمه یا نمایندگان به شخص مسئول قابل انتساب باشد. در عمل با توجه به اینکه به موجب قانون دریایی ایران، نجات‌دهنده حق تحدید مسئولیت ندارد و در اجرای کنوانسیون ۱۹۷۶ نیز با توجه به اعمال حق شرط از طرف ایران در برخی موارد امکان‌پذیر نیست، مطمئن‌ترین راه برای نجات‌دهنده توافق در خصوص تحدید مسئولیت است. در عمل در حقوق ایران می‌توان دو نظریه را در ارتباط با شرط تحدید مسئولیت شناسایی کرد: یک دیدگاه آن است که مانند انگلستان شرط تحدید مسئولیت باید در ضمن عقد گنجانده شود.^۲ به عبارتی به‌منظور اینکه این شرط الزام‌آور باشد، باید وارد قرارداد شده و ضمن آن قید شود، در غیر این صورت هیچ الزامی برای متعهد ایجاد نمی‌کند.^۳ دیدگاه دیگر آن است که لزومی ندارد این شروط، ضمن قرارداد درج شوند، بلکه صرف تراضی چه پیش از عقد چه پس از آن به‌صورت قرارداد مستقل کفایت می‌کند.^۴ به نظر می‌رسد در حقوق ایران لزومی نداشته باشد شرط ضمن عقد حتماً ضمن قرارداد اصلی قید گردد تا الزام‌آور باشد؛ لذا در عمل نجات‌دهنده و طرف مقابل می‌توانند ضمن توافق اصلی در این خصوص نیز توافق نمایند.

1. Article 6: The general limits, part 4: The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

۲. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، حقوق تعهدات، تهران: انتشارات گنج دانش، (۱۳۸۹)، صص ۳۱۸ و ۳۱۹.

۳. همان، ۱۲۲.

۴. قاسم‌زاده، مرتضی، اصول قراردادها و تعهدات، تهران: نشر دادگستر، (۱۳۸۹)، ص ۲۳.

نتیجه

با توجه به تأثیری که عملیات نجات دریایی در رشد و توسعه صنعت حمل و نقل دریایی دارد، رویکرد دولت‌ها به خصوص دولت‌های ساحلی تقویت این حوزه و حمایت از فعالیت‌های نجات است. با توجه به ماهیت فعالیت‌های نجات و ریسک موجود در این رشته، یکی از نگرانی‌ها و دغدغه‌های نجات‌دهندگان امکان ایجاد مسئولیت برای آن‌ها است که ممکن است نه تنها آنان را از پاداشی که در ابتدا برایشان قابل تصور بود محروم نماید، بلکه حتی ممکن است منجر به لزوم جبران خسارات وارده گردد. با توجه به تأثیر منفی این امر در انگیزه نجات‌دهندگان در مداخله در فرایند نجات از یک سو و نیاز صنعت حمل و نقل به فعالیت‌های نجات‌دهندگان از سوی دیگر و با توجه به تأثیر مثبت مشخص بودن سقف مسئولیت در کاهش هزینه‌های فعالیت و بیمه، تحدید مسئولیت می‌تواند به عنوان یک راه حل به کمک نجات‌دهندگان بیاید.

با توجه به حمایت بین‌المللی از این امر در کنوانسیون ۱۹۷۶ مربوط به دعاوی دریایی، استناد نجات‌دهنده، بیمه‌گر و اشخاصی که مسئولیت آن‌ها از جانب نجات‌دهنده است، به تحدید مسئولیت امکان‌پذیر گردید که یکی از نوآوری‌های این کنوانسیون نسبت به کنوانسیون قبلی محسوب می‌شود. لازم به ذکر است تحدید مسئولیت نجات‌دهنده از طریق توافق فی‌مابین نجات‌دهنده و طرف مقابل نیز می‌تواند محقق شود که علی‌رغم وجود نظرهای متفاوت در خصوص اعتبار چنین شروطی، باید صحت آن را پذیرفت.

فرض اصلی عدم امکان استناد نجات‌دهنده به تحدید مسئولیت در کنوانسیون ۱۹۷۶، در مواردی است (در فرض اثبات اینکه خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل نجات‌دهنده باشد) که نجات‌دهنده با علم به ورود زیان یا قصد ایجاد چنین ضرر و زیانی اقدام کرده یا از روی بی‌احتیاطی یا علم به این که می‌توانسته است به چنان ضرر و زیانی منتج گردد، عملیات را انجام داده است.

در قانون دریایی ایران نجات‌دهنده حق استناد به قواعد تحدید مسئولیت را ندارد. هرچند دولت ایران با تصویب مجلس شورای اسلامی به کنوانسیون ۱۹۷۶ ملحق گردیده و این اقدام گام مؤثری در ایجاد وحدت رویه با نظام بین‌المللی دریایی و حمایت از نجات‌دهندگان تلقی می‌گردد، لکن با توجه به اعمال حق شرط‌های پیش‌بینی شده در ماده ۱۸ کنوانسیون و محدود شدن موارد اعمال کنوانسیون، عدم اصلاح و به‌روزرسانی مقررات

داخلی قانون دریایی که متأثر از اسناد بین‌المللی قبل از تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶ تنظیم شده و بعضاً عدم ترجمه دقیق متن کنوانسیون در قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۹۷۶، مطابقت کامل میان قانون داخلی با مقررات کنوانسیون وجود ندارد.

تردید نیست که نجات دریایی موفق و کارآمد هم در عرصه بین‌المللی و هم در عرصه ملی برای کشورمان از اهمیت دوچندانی برخوردار است. صنعت نجات دریایی در ایران با وجود هزاران کیلومتر مرز آبی نیازمند بهره‌مندی از قوانینی کامل و جامع و هماهنگ با از قوانین و مقررات بین‌المللی در زمینه نجات دریایی است تا فعالان عرصه نجات دریایی، ضمن شناخت مسئولیت‌های خود بتوانند از کلیه مزایای پیش‌بینی شده مطابق با قوانین داخلی و اسناد بین‌المللی استفاده نمایند. لذا به نظر می‌رسد در اولین گام با توجه به قدمت تاریخ تصویب قانون دریایی، به‌روزرسانی قانون و تأکید بر امکان بهره‌مندی نجات‌دهنده از تحدید مسئولیت و تعیین شرایط آن و تصویب و وضع آیین‌نامه‌های مربوطه می‌تواند در کنار ایجاد محاکم اختصاصی برای رسیدگی به دعاوی دریایی مذکور راهگشا باشد.

منابع

- ارسطو، محمدجواد، «توافق بر تحدید یا عدم مسئولیت از دیدگاه حقوق تطبیقی»، قم: نشریه طلوع، مجتمع آموزش عالی امام خمینی، شماره ۳۰ (۱۳۸۸).
- ایزانلو، محسن؛ بهادران شیروان، مرتضی؛ مهاجرانی، علی، «تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، تهران: مجله آموزه‌های حقوقی گواه، دانشگاه امام صادق، شماره دوم (۱۳۹۵).
- ایزانلو، محسن، شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادها، (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۳).
- برادری، خسرو، «تحدید مسئولیت مالک کشتی»، مجله کانون وکلا، شماره ۲۰۰ (۱۳۸۷).
- تقی‌زاده، مجتبی، بررسی شرط عدم مسئولیت در حقوق ایران، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد دانشگاه علوم اسلامی رضوی، (۱۳۸۴).
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، حقوق تعهدات، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۹).
- حقیقی، امیرحسین؛ وکیلی، حمید، تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی، (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۴).

- داراب‌پور، مه‌راب، «اصول کلی مسئولیت مدنی در نظام حقوقی انگلستان»، تهران: فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی، دانشگاه علوم قضایی، شماره ۴۴ و ۴۵ (۱۳۸۷).
- رحمان‌آبادی، ناصر؛ حسینی، ابراهیم «شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادها از منظر فقه امامیه و حقوق ایران» ارائه در پنجمین همایش ملی فقه حقوق و علوم جزا، (۱۳۹۶).
- صفایی، حسین، «مفهوم تقصیر سنگین در ارتباط با شرط عدم مسئولیت»، تهران: مجله حقوقی بین‌المللی، مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، شماره چهارم (۱۳۶۴).
- عباس‌تبار فیروزجاه، مجید؛ روحی‌زاده کیکانلو، مجید، «شرط تحدید زمانی اقامه دعوی مسئولیت»، تهران: مجله حقوقی دادگستری، شماره ۸۹ (۱۳۹۴).
- قاسم‌زاده، مرتضی. اصول قراردادها و تعهدات، (تهران: نشر دادگستر، ۱۳۸۹).
- کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها، (تهران: انتشارات شرکت سهامی انتشار، جلد سوم، ۱۳۸۳).

References

Persian books

- Izanloo, Mohsen. clauses Limiting or excluding Liability in contracts , Tehran, Sherkate Sahami Enteshar publications, 2014. [In Persian]
- Jafari Langroudi, Mohammad Jaafar. Rights of obligations, Tehran, Ganje Danesh publications, 2010.[In Persian]
- Haghghi, Amirhoseyn. Vakili, Hamid.the limitation of liability in maritime claims , Tehran, Khorsandi publications, 2015. [In Persian]
- Ghasemzade, Mortaza. The Principles of contracts and obligations, Tehran, Dadgostar publications, 2010 . [In Persian]
- Katouzian, Nasser. Civil law general principles of contracts, vo 3, Tehran, Sherkate Sahami Enteshar publications, 2004. [In Persian]

Persian articles

- Abbas Tabar Firoozjah, Majid. Roohizadeh Keykanloo, Ali. Time Limitation Clause on Liability Litigation, The Legal Journal of Justice, No 89, 2015. [In Persian]
- Arasta, Mohammad Javad. Agreement on the limitation or non-liability from the point of view of comparative law, Toloo Journal, No 30, 2009. [In Persian]
- Baradari, Khosro. Limitation of liability of the ship owner, Kanoone Vokala Journal, No 200, 2008. [In Persian]
- Darabpoor, Mehrab. General principles of civil liability in the English legal system, Legal views Journal, No 44-45, 2008. [In Persian]

- Ghasemzade, Mortaza. the liability of abstention person , Journal of the Faculty of Law and Political Science, No 5, 1999. [In Persian]
- Izanluo, Mohsen. Bahadoran Shiravan, Morteza. Mohajerani , Ali . Limitations of Liability of Marine Carrier in Law of Iran and International Conventions, Legal Educations Journal, No. 2 , 2016. [In Persian]
- Rahman Abadi , Naser. Ebrahim , Hoseyni. Clauses Limiting or excluding Liability in contracts from the perspective of Imami jurisprudence and Iranian law, Presented at the Fifth National Conference on Jurisprudence, Law and Criminal Sciences, 2017 . [In Persian]
- Safaei, Hoseyn. The concept of heavy fault in relation to the condition of non-liability, Law Journal, No 4, 1985. [In Persian]
- Taghizadeh, Mojtaba. Examining the condition of non-liability in Iranian law, Master Thesis of Razavi University of Islamic Sciences, 2005. [In Persian]

English References

- Berlingieri, Francesco . *The Travaux preparatoires of the Convention 1976 and of the Protocol of 1996*, (Belgium, Publisher CMI ,2000)
- Billah, Muhammad Masum. *Effects of Insurance on Maritime Liability Law A Legal and Economic Analysis*, (Switzerland, Springer International Publishing, 2014)
- Billah, Muhammad Masum. “Incentive Effect of Liability Rules in the Presence of Liability Insurance in the Maritime Law Context: An Economic Analysis”, *Dalhousie Law Journal*,vol 31,(2008)
- Damar, Duygu.” Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport ” , *Tulane Maritime Law Journal* , Vol. 36, No. 2 ,(2012)
- Damar, Duygu. *Wilful Misconduct in International Transport Law*,(Berlin, Springer –Verlag, 2011)
- Djadjev, Ilian.”The Scopic clause as a major development in salvage law “, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2627798> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2627798>, (2015)
- Franco, David Baylis. *The Limitation of Liability Regime A Comparison of United States and South African Law*, (Master of Laws Programme , South Africa ,university of cape town ,2008)
- Emmanuel Igwe, Ifeanyichukwu. “Limitation of Ship owners’ Liability in Maritime Transport the Question of its Prolonged Presence”, *Scholars Journal of Economics, Business and Management* , Scholars Academic and Scientific Publishers, (2015)
- Hodges, Susan. Hill, Christopher. *Principles of maritime law* ,(Publisher LLP, 2001.

- Killingbeck, Serge. "Limitation of Liability for maritime claims and its place in the past present and future how can it survive", Southern Cross University Law Review, vol 3, no. 1, (1999)
- Lansakara, F. "Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest", International Journal on Marine Navigation, and Safety of Sea Transportation, Volume 6, Number 3, (2012)
- Mudric, Miso. "Salvor's Liability for Professional Negligence", Comité Maritime International Dublin Symposium, (2013)
- Mandaraka Sheppard, Alexandra. *modern maritime law Managing Risks and Liabilities*, (Routledge-avendish, second edition, 2007)
- Martinez Gutierrez , Nirman. *limitation of liability in international maritime convention*, (New York , Routledge, 2011)
- Taheri, Kouros. *Limitation of Liability for Maritime Claims Multiple Perspectives and Legal Implications*, (Master of Laws Thesis ,Sweden, Lund Universit, 2013)
- Windahl, Jesper, "Global Limitation of Maritime Claims and the Brussels Regulation", Journal of Law and Economics, vol. 44, No. 6, (2009)
- Özbek , Güner. Deniz, Meltem. *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, (Berlin ,Publisher Springer Verlag, 2008)