

مبنای مسئولیت مدنی بهره‌بردار پایانه در کنوانسیون مسئولیت مدنی بهره‌بردار پایانه‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق دریایی ایران

مرتضی شهبازی نیا*

فاطمه حصارخانی**

تاریخ پذیرش: ۹۷/۱/۲۰

تاریخ دریافت: ۹۶/۶/۴

چکیده

هدف این مقاله بررسی و مقایسه مبنای مسئولیت مدنی بهره‌بردار پایانه‌های حمل و نقل کالا در کنوانسیون ۱۹۹۱ سازمان ملل متحد و حقوق دریایی ایران است. نخست مشخص شده که در کنوانسیون مذکور، مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه «فرض تقصیر» و در مقررات حقوقی دریایی ایران «فرض مسئولیت» پیش‌بینی شده است. در هر دو مقررۀ موضوع این مقاله، زیان‌دیده لازم نیست تقصیر بهره‌بردار پایانه را ثابت کند، بلکه صرفاً با اثبات ورود ضرر، مسئولیت و تقصیر بهره‌بردار پایانه به عنوان فرض قانونی، مفروض و در نتیجه مسئولیت آنان در جبران ضرر ثابت می‌گردد و بر اساس فرض مسئولیت، بهره‌بردار پایانه مجبور می‌شود که به منظور رهایی از مسئولیت، علت حادثه و زیان وارده به کالا را تعیین و اثبات کند. در ادامه، ماهیت حقوقی تعهد بهره‌بردار پایانه حمل و نقل کالا مبتنی بر تحویل سالم کالا بررسی و مشخص می‌شود که در مقررات کنوانسیون ۱۹۹۱، تعهد بهره‌بردار تعهد به وسیله و در مقررات داخلی حقوق ایران، این تعهد از نوع تعهد به نتیجه است. در پایان این مقاله، مسئولیت بهره‌بردار پایانه، ناشی از فعل غیر (مستخدمین و نمایندگان آنان) و مبنای این مسئولیت بررسی شده است.

کلیدواژگان:

بهره‌بردار پایانه، تعهد به نتیجه- تعهد به وسیله، فرض تقصیر- فرض مسئولیت، مسئولیت مدنی.

* دانشیار حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس

shahbazinia@modares.ac.ir

** دانشجوی دکترای حقوق خصوصی، دانشگاه تربیت مدرس

Hesarkhani_f@yahoo.com

مقدمه

از دیرباز توسعه اقتصادی در گرو توسعه بازرگانی و توسعه بازرگانی نیز وابسته به پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل بوده است. امروزه به موازات پیشرفت‌های صنعتی در حمل و نقل بین‌المللی، میزان خساراتی که به کالاها در حین تخلیه، بارگیری و انبارداری وارد می‌شود، بیش از پیش گردیده است. در طی دهه‌های اخیر، بحث‌های نسبتاً زیادی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل کالا صورت گرفته، اما درباره پایانه‌ها و مسئولیت بهره‌بردار پایانه مطالب گفته شده بسیار نادر بوده است؛ یعنی زمانی که کالاها نه تحت مسئولیت متصدی حمل و نقل است و نه صاحب کالا، بلکه تحت تصدی و مسئولیت بهره‌بردار پایانه حمل و نقل قرار دارد و این در حالی است که با توجه به آمارهای اعلام شده، بیشتر موارد فقدان یا آسیب نه در طول حمل و نقل واقعی، بلکه در طول عملیات مربوط به جابجایی کالا قبل یا بعد از حمل و نقل واقعی و در واقع در پایانه‌ها صورت می‌گیرد. پایانه‌ها تعهد به بارگیری، تخلیه و گاه انبارداری از کالاها را به عهده می‌گیرند و این موضوع همواره با مخاطرات خاصی همراه بوده است و با وجود پیشرفت‌های امروزه بشر، هنوز نمونه این خطرها و خسارات به وفور دیده می‌شود. با تصویب کنوانسیون درباره مسئولیت بهره‌بردار پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بین‌المللی در ۱۹ آوریل ۱۹۹۱ مجمع عمومی سازمان ملل متحد، سنگ بنای مقررات بین‌المللی در خصوص مسئولیت بهره‌بردار پایانه نهاده شده است.^۱ در این میان سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی کالا در تجارت بین‌المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد.^۲ لذا قوانین دریایی بهترین مکان برای بررسی مسئولیت بهره‌بردار پایانه‌ها، مقایسه قوانین داخلی و بین‌المللی و تلاش برای هماهنگی با قوانین بین‌المللی است.^۳

1.. Paul B Larsen, "UNITED NATIONS: CONVENTION ON THE LIABILITY OF OPERATORS OF TRANSPORT TERMINALS IN INTERNATIONAL TRADE", *International Legal Materials*, VOL 30. NO 6 (1991), p 1503.

۲. زراعت کار، محمد و علی پرماس، **سهم حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌الملل**، تین نیوز، در www.tinn.ir.

۳. جعفری، حسن و سید ناصر سعیدی، توسعه بنادر کشور راهبری مؤثر در توسعه دریا محور، پایگاه مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی، در www.sid.ir/fa/seminar/ViewPaper.aspx?ID=40601، بهمن ۱۳۹۱، ص ۲.

با توجه به هدف اصلی قواعد مسئولیت مدنی که جبران خسارت‌های زیان‌دیده می‌باشد، بحث‌های فراوانی درباره ماهیت، مبنا و اهداف مسئولیت مدنی صورت گرفته^۱ و کماکان این حوزه محل ورود نظریه‌های جدیدی است. حقوق دانان به این پرسش که شخص چه موقع مسئول جبران ضرر وارده به دیگری است و مبنای این مسئولیت چیست، پاسخ‌های متفاوتی داده‌اند. در خصوص مبنای مسئولیت در قوانین ایران، به تئوری «تقصیر» به عنوان قاعده و تئوری «خطر» به عنوان استثنای این قاعده اشاره شده است.^۲ چنانچه گفته شده است: «شخص وقتی مسئول است که در انجام اعمال خود مرتکب تقصیر و یا خطایی شده باشد».^۳ در مقابل گفته شده است که ارتکاب تقصیر شرط مسئولیت مدنی نیست، بلکه هر کسی که در اثر فعالیت خود خطرهایی ایجاد می‌کند و موجب زیان دیگری می‌شود، مسئول است و ملزم به جبران خسارت وارد شده می‌باشد.^۴ این عقیده به «نظریه خطر» معروف است. امروزه مسئولیت مدنی تابع قاعده واحدی نیست و در کنار این دو نظریه که اساس و پایه مبنای مسئولیت مدنی است، مبنای مسئولیت در زمینه‌های متعدد با توجه به تنوع و پیچیدگی خسارات و فعالیت‌های متنوع، دچار تحولاتی گردیده و نظریه‌های بینایی نیز ایجاد شده است که معمولاً بر حسب اینکه بار اثبات تقصیر و رابطه سببیت بر عهده زیان‌دیده قرار بگیرد یا نه، به ۴ نوع زیر تقسیم شده‌اند:^۵ ۱- مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده،^۶ ۲- مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض (فرض تقصیر یا اماره تقصیر)،^۷ ۳- مسئولیت محض (فرض مسئولیت)،^۸ ۴- مسئولیت مطلق.^۹

۱. حسینی نژاد، حسینقلی، *مسئولیت مدنی*، تهران: مجد، ۱۳۸۹، ص ۲۴.

۲. یزدانیان، علیرضا، *مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قرارداد‌های حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه*، *مجله حقوقی دادگستری*، بهار ۹۰، شماره ۷۳، ص ۹.

۳. لورراسا، میشل، *مسئولیت مدنی*، ترجمه محمد اشتری، تهران: نشر حقوقدان، ۱۳۸۵، ص ۴۵.

۴. کاتوزیان، ناصر، *الزامات خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم، ۱۳۸۹، ص ۲۲۶.

۵. هاشمی‌زاده، سید علیرضا، *مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا، لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی*، فصلنامه پژوهش دانشگاه امام صادق (ع)، بهار ۱۳۷۸، شماره ۹، ص ۱۶۳.

6. Proved Faute prove.

7. Presumption of fault.

8. Presumption of liability.

9. Absolute liability.

علاوه بر چگونگی دفاع بهره‌بردار پایانه، تفاوت‌های سیستم‌های مذکور را می‌توان درباره خسارت ناشی از علل ناشناخته نیز مشاهده کرد. براساس سیستم مبتنی بر فرض تقصیر در زمینه خسارات ناشی از علل ناشناخته و مجهول، بهره‌بردار به راحتی می‌تواند از خود دفاع و خود را از مسئولیت معاف کند؛ چراکه فقط کافی است عدم ارتکاب تقصیر را از جانب خود اثبات نماید. درحالی‌که بر اساس سیستم فرض مسئولیت، بهره‌بردار پایانه برای معافیت باید علت خسارت و غیر قابل انتساب بودن آن را به خود اثبات کند. در این فرض برخلاف فرض تقصیر، با مجهول بودن علت خسارت، بهره‌بردار پایانه مسئول خسارات و زیان‌های وارده است.^۱ این مقاله بر آن است تا معلوم کند مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه در کنوانسیون موصوف و حقوق دریایی ایران بر کدام یک از دیدگاه‌های بالا استوار است. با این هدف، ابتدا مفهوم بهره‌بردار پایانه‌ها بیان می‌شود؛ آنگاه با بررسی مقررات کنوانسیون ۱۹۹۱ و مقررات حقوق دریایی، مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه‌ها معلوم می‌گردد و در پایان، مسئولیت بهره‌بردار پایانه در قبال خسارات ناشی از اقدامات کارگران، نمایندگان او بیان می‌شود.

۱. تعریف بهره‌بردار پایانه حمل و نقل

طبق ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۹۱ سازمان ملل، بهره‌بردار پایانه حمل و نقل به کسی اطلاق می‌گردد که در جریان حرفه و شغل خود اقدام به قبول مسئولیت کالا در حمل و نقل بین‌المللی^۲ به منظور ارائه یا انجام خدمات^۳ حمل و نقل در منطقه مشخص تحت کنترل خود یا منطقه‌ای که حق استفاده و دسترسی به آن را دارد، نماید. شخصی که بر اساس قوانین حاکم بر حمل و نقل، یک متصدی حمل^۴ شناخته شود، بهره‌بردار ترمینال محسوب نمی‌شود.^۵

۱. هاشمی‌زاده، سید علیرضا، پیشین، ص ۱۶۳.

۲. مطابق بند ج ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۹۱، حمل و نقل بین‌المللی به نوعی از حمل و نقل اطلاق می‌گردد که در آن مقصد و مبدأ کالا در دو مکان واقع در دو کشور متفاوت بوده و کالا تحت مسئولیت متصدی ترمینال قرارداشته باشد.

۳. مطابق بند د ماده ۱ کنوانسیون مذکور، خدمات حمل و نقل شامل خدماتی از قبیل: انبار کالا، انبارداری، تخلیه، بارگیری، صفایی، تراز کردن و بستن بار می‌شود.

4. Carrier.

5. Operator of a Transport Terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a→

تعریف آورده شده در کنوانسیون تعریف نسبتاً جامع و مانعی است. با آوردن عبارت «هرکس» تعریف بهره‌بردار را هم شامل اشخاص حقیقی و هم شامل اشخاص حقوقی دانسته است. بهره‌بردار هنگامی دارای مسئولیت است که اولاً ضرر و خسارت وارد شده در جریان حرفه و شغلش باشد؛ به این معنا که خسارت در دامنه وظایف تعریف شده برای او اتفاق افتاده باشد. ثانیاً اقدامات در خصوص حمل و نقل باشد و همچنین در محدوده تحت کنترل یا منطقه‌ای که حق استفاده یا دسترسی را دارد، صورت گرفته باشد. در این ماده صرفاً از کلمه کالا و خدمات استفاده شده و در بندهای بعدی، خدمات و کالا تعریف شده است.^۱ به علاوه با توجه به عبارات آورده شده در کنوانسیون، خدمات مالی یا ساختن، تولید یا دوباره بسته‌بندی کردن کالا شامل خدمات مربوط به حمل و نقل نمی‌شود.^۲ مهم‌ترین نکته در تعریف بهره‌بردار خارج کردن افرادی است که تحت قوانین حمل و نقل، متصدی حمل و نقل شناخته می‌شوند و مشخص‌کننده حد و مرزی بین این دو گروه است.^۳

در بند دوم ماده ۱ آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های راهبری پایانه‌های بندری کالا، بهره‌بردار را این چنین تعریف می‌کند: «شخص حقوقی دارای مجوز^۴ است که به موجب اساسنامه و قانون یا قراردادهای متکی به قانون، مسئولیت باربری^۵، باربندی^۶، بارشماری، تحویل و تحول، خن‌کاری^۷، نگهداری و توزیع و پردازش کالا در اماکن گمرگی بندری و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری را در محدوده مشخصی عهده‌دار می‌باشد». سپس در بند ۱۳ همین ماده

→right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage.

۱. برخلاف آیین‌نامه‌های دریایی داخلی ایران که در تعریف بهره‌بردار به خدمات وی، در تعریف پایانه به خدمات بهره‌بردار اشاره شده و سپس در بندی جداگانه دوباره خدمات بهره‌بردار شمارش شده، در مقررات کنوانسیون هنگام تعریف بهره‌بردار صرفاً به لفظ خدمات اشاره شده است.

2. Paul B LARSEN, Joseph C. Sweeney and PARICK J. FALVEY "The uniform Rules on the liability of operator of transport terminals", *journal of maritime law and commerce*, VOL 20, NO 1, January, (1989), p 26.

3. Joseph C Sweeney "New U.N. Convention on Liability of Terminal Operators in International Trade", *Fordham International Law Journal*, VOL 14, 1990, NO 9, (1990), p 1121.

۴. تصدی انجام راهبری پایانه‌های بندری کالا مستلزم اخذ مجوز فعالیت از سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.

۵. شامل عملیات تخلیه و بارگیری، جابجایی و صفافی کالا می‌باشد.

۶. عبارت است از عملیات مهار کردن کالا بر روی وسیله حمل.

۷. انتقال کالا از / به انبار کشتی می‌باشد.

پایانه را به این صورت تعریف می‌کند: «محدوده تعیین شده تحت نظارت سازمان و گمرک یا مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری جهت باربری، نگهداری کالا و تحویل آن به صاحبان کالا یا شرکت حمل مربوطه و توزیع و پردازش کالا در این اماکن می‌باشد». همچنین در بند ۲ ماده دوم، در خصوص وظایف راهبر (بهره‌بردار) از انجام عملیات تخلیه، بارگیری، باربندی، باربری، صفافی کالا نام برده است^۱.

در این آیین‌نامه، اولاً بهره‌بردار صرفاً یک شخصیت حقوقی است که برای شروع به فعالیت، باید اقدام به اخذ مجوز از سازمان بنادر و دریا نوردی کند. بهره‌بردار یا به موجب قانون یا به موجب قرارداد مسئولیت پیدا می‌کند. همچنین مانند تعریف آورده شده در کنوانسیون، بهره‌بردار پایانه در محدوده‌ای خاص که از قبل تعیین و مشخص شده است، در مقابل اعمالش مسئولیت دارد.

تعریف آورده شده در آیین‌نامه در برخی از عبارات‌ها مجمل و مبهم است، مانند «تحویل و تحول یا پردازش کالا» که مشخص نیست دقیقاً چه عملی مد نظر بوده و آیا به معنای انجام یکسری اقدامات مادی بر روی کالا بوده است؟ اگرچه با تعاریف بعدی از وظایف بهره‌بردار، همان‌طور که در بالا نیز اشاره شد، مشخص می‌گردد که چنین اقداماتی مشمول خدمات مربوط به حمل و نقل کالا نمی‌شود. همچنین در آیین‌نامه به منظور تعریف بهره‌بردار پایانه، به معرفی وظایف و خدماتی استناد کرده است که توسط وی در پایانه‌ها ارائه می‌شود و این در حالی است که پس از آن، بند خاصی را به تعریف وظایف بهره‌بردار اختصاص داده است که هم‌پوشانی با وظایف اولیه نام‌برده در تعریف بهره‌بردار ندارد و فقط به ۶ مورد اکتفا کرده است؛ در حالی که وظایف نام‌برده به صورت کامل نه در تعریف بهره‌بردار و نه در تعریف پایانه‌ها آورده نشده است. لذا بهتر بود در قسمت تعریف بهره‌بردار از وظایف او نام نمی‌برد، بلکه فقط به عبارت کلیه

۱. در مقررات لایحه مصوب ۱۹۲۴ و همچنین در مقررات لایحه-ویزبی مصوب ۱۹۶۸، از معیار چنگک تا چنگک استفاده می‌شد. منظور از این معیار این بود که مسئولیت متصدی حمل از زمان بارگیری کالاها به کشتی آغاز می‌شود و در زمان تخلیه کالاها از کشتی خاتمه می‌یابد. در واقع، در عبارت مزبور چنگک اول مربوط به زمان بارگیری در مبدأ و چنگک دوم به زمان تخلیه در مقصد است. مطابق کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار، ترمینال‌های حمل و نقل کالا در تجارت بین‌الملل مصوب ۱۹۹۱، مسئولیت بهره‌بردار مربوط به زمان قبل از بارگیری کالا به کشتی و بعد از تخلیه کالا از کشتی و همچنین هنگامی است که کالا در انبار قرار دارد. لذا بر اساس دامنه‌های تعیین شده در کنوانسیون مذکور، مسئولیت بهره‌بردار و متصدی حمل تفکیک شده است و هم‌پوشانی ندارد و مطابق صراحت ماده ۱ کنوانسیون، مسئولیت بهره‌بردار فردی که متصدی محسوب می‌گردد، مشمول تعریف و مسئولیت بهره‌بردار نمی‌شوند. اگرچه این موضوع مطابق کنوانسیون رتردام دارای پیچیدگی‌هایی می‌گردد.

خدمات اکتفا می‌کرد و سپس در بند اختصاصی به مسئولیت‌ها و وظایف وی به صورت کامل اشاره می‌کرد؛ کاری که در کنوانسیون ۱۹۹۱ اتفاق افتاده است.

۲. بهره‌بردار در مقابل چه کسی مسئولیت دارد؟

پایانه‌های حمل و نقل کالا به عنوان جزء لاینفک و حلقه‌ای از زنجیره اصلی و گستره حمل و نقل است و یکی از پرسش‌های مطرح در زمینه مسئولیت بهره‌بردار، با توجه به گستردگی و تنوع فعالیت‌ها و وظایف، این است که بهره‌بردار در مقابل چه شخص یا اشخاصی مسئولیت دارد و این مسئولیت قراردادی است یا قهری؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها، از یک طرف احراز وجود تکلیف، انجام یا ترک آن و از طرف دیگر احراز منبع و مبنای این تعهد ضروری است. بهره‌بردار پایانه در مقابل اشخاص گوناگون تکلیف و مسئولیت‌های متنوعی دارد. بهره‌بردار پایانه در مقابل متصدی حمل، سازمان بنادر و دارنده کالا دارای تکلیف و مسئولیت است. بین بهره‌بردار و متصدی حمل^۱ و سازمان بنادر رابطه قراردادی وجود دارد، لذا مسئولیت بهره‌بردار در مقابل آنها از نوع مسئولیت قراردادی است. اما گیرنده کالا، اعم از صاحب کالا یا فرد مستحق برای تحویل کالا، شخص ثالث یا به عنوانی ذی‌نفع ثالث فاقد قرارداد با بهره‌بردار می‌باشد. در واقع عمده‌ترین وظایف بهره‌بردار در مقابل دارنده کالا است و بیشترین خسارات نیز بعد از تحویل کالا از متصدی حمل گرفته می‌شود. تردیدی وجود ندارد که متصدیان و نهادهای مربوطه به استناد مسئولیت قراردادی می‌توانند به طرفیت بهره‌بردار طرح دعوا نمایند، اما در خصوص گیرنده کالا این تردید ایجاد می‌شود که دارنده کالا به چه استنادی می‌تواند به طرفیت بهره‌بردار اقامه دعوا نماید و جبران ضرر و خسارت خود را مطالبه کند. در پاسخ به این پرسش، برخی از حقوق‌دانان معتقدند که گیرنده کالا نیز می‌تواند به طرفیت بهره‌بردار پایانه به عنوان استثنایی بر اصل نسبی بودن آثار قراردادهای، طرح دعوای مسئولیت مدنی قراردادی کند. در مقابل نیز برخی آن را نوعی دعوای مسئولیت مدنی قهری دانسته و استدلال نموده‌اند که از باب ضرورت‌های عملی امکان طرح دعوا برای گیرنده کالا وجود دارد.^۲ بدین بیان بهره‌بردار در مقابل دارنده کالا دارای مسئولیت قهری

۱. رابطه قراردادی بین متصدیان حمل و نقل و بهره‌بردار بر اساس قبوض تالی (Tally Form) است.

2. Christian Van Bar and Mult Ulrich Drobnig, "The interaction of Contract Law and Tort and Property law in Europe", *SELLIER, European Law PUBLISHERS*, First Ed, Hamburg, (1998), p 523.

است. در اینجا این نکته گفتنی است که مسئولیت قهری بهره‌بردار در مقابل دارنده تا زمانی است که کالا در انبار قرار نگرفته است، چراکه با ورود کالا به انبار و صدور قبض انبار، مسئولیت وی تبدیل به مسئولیت قراردادی می‌شود. در این مقاله به بررسی مبنا و ماهیت همین مسئولیت مدنی بهره‌بردار پایانه می‌پردازیم و مسئولیت قراردادی بهره‌بردار خارج از موضوع این مقاله قرار می‌گیرد.

۳. مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه‌ها

در حقوق مسئولیت مدنی، هدف نهایی از تعیین مبنای مسئولیت، اثبات تقصیر است که با توجه به مبنای تعیین شده، ممکن است اثبات تقصیر بر عهدهٔ زیان‌دیده قرار گیرد یا او را از اثبات تقصیر معاف کند و همچنین در صورت پذیرش فرض دوم، آیا متعهد برای رهایی از مسئولیت، لازم است عامل خارجی را به اثبات برساند یا خیر؟ انتخاب هر یک از این موارد، بسته به این موضوع است که عدم انجام تعهد را تقصیر دانسته یا صرفاً اماره‌ای بر تقصیر فرض کرد^۱ که آثار و احکام مسئولیت بهره‌بردار را دگرگون می‌سازد.

۳.۱. مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه حمل و نقل کالا در تجارت بین‌الملل در

کنوانسیون ۱۹۹۱

مادهٔ ۵ کنوانسیون ۱۹۹۱، در مقام بیان مسئولیت بهره‌بردار پایانه مقرر کرده است: «بهره‌بردار مسئول هر گونه آسیب و صدمه به کالای مورد اشاره در مادهٔ ۳ و تأخیر در تحویل آن طی زمانی که کالا تحت مسئولیت وی قرار دارد، خواهد بود، مگر اینکه متصدی اثبات نماید که کلیهٔ عوامل تحت فرمان او و یا اشخاصی که بهره‌بردار از خدمات آنها برای ارائهٔ خدمات حمل استفاده نموده، کلیهٔ اقدامات لازم جهت جلوگیری از وقوع موارد فوق و تبعات ناشی از آن را انجام داده‌اند».

تا اواخر قرن گذشته، از یک سو حقوق‌دانان به علت وجود نداشتن رابطهٔ قراردادی، گاه هیچ‌گونه رابطه‌ای بین فعالیت بهره‌بردار با صاحبان کالا نمی‌دیدند. از این‌رو با فقدان امارهٔ مسئولیت یا تقصیر، زیان‌دیده ملزم بود تقصیر بهره‌بردار پایانه را ثابت کند که این امری بسیار مشکل و در مواردی گاه ناممکن می‌نمود و از سوی دیگر با توجه به تنوع قوانین حاکم بر

۱. یزدانیان، علیرضا، حقوق مدنی، قواعد عمومی مسئولیت مدنی، جلد ۱، تهران: میزان، چاپ اول، ۱۳۹۵، ص ۲۰۷.

مسئولیت بهره‌بردار پایانه در حقوق داخلی و ملی کشورهای مختلف، مبنای مسئولیت بهره‌بردار و در نتیجه روش اثبات مسئولیت دچار تنوع و پیچیدگی‌های بسیاری شده بود. لذا این کنوانسیون به دنبال دستیابی به قوانین یکنواخت و یکسان، یک گروه مطالعاتی متشکل از اعضای مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی قوانین حقوق خصوصی، وکلای متخصص، مشاورین مربوط به شرکت‌های باربری اقتصادی، استادان حقوق در این زمینه و نمایندگان بیمه، انجمن‌های تجاری و اتحادیه‌های صنفی با داشتن منافع مستقیم در حمل و نقل و انبارداری کالا در تجارت بین‌المللی را تشکیل داد.^۱

تعیین مبنای مسئولیت در مقررات کنوانسیون ۱۹۹۱، امری نسبتاً پیچیده و مبهم است و در این خصوص بین حقوق‌دان‌ها اختلاف نظر وجود دارد. برخی از اساتید مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه را «فرض تقصیر» و برخی دیگر از محققین آن را «فرض مسئولیت» عنوان کرده‌اند.^۲ زیرا صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر به وسیله بهره‌بردار پایانه رافع مسئولیت وی نیست و بنابراین وی مسئول خساراتی می‌باشد که علت آنها ناشناخته است. لذا بهره‌بردار در وهله اول، باید ثابت کند که علت وقوع خسارت چه بوده است تا بعد بتواند بر اساس آن ثابت کند که اقدامات معقول را برای جلوگیری از آن انجام داده است؛ لذا با این استدلال مبنای مسئولیت او در این کنوانسیون همان فرض مسئولیت است.

همچنین گفته شده است که بند دوم ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۹۱ دلیل دیگری بر مبنای فرض مسئولیت بهره‌بردار است. چنانچه در ماده مقرر شده است: چنانچه قصور بهره‌بردار یا عوامل تحت فرمان او با عامل دیگری در ایجاد صدمه به کالا یا از بین رفتن آن و یا تأخیر در تحویل آن همراه شده باشد، بهره‌بردار به همان میزان که به کوتاهی وی مربوط می‌شود، مسئول خواهد بود؛ به شرط آنکه بهره‌بردار میزان خسارتی را که به او مربوط نمی‌شود، مشخص و اثبات کند. بنابراین بهره‌بردار برای استناد به این بند ابتدا باید دلیل و علت حادثه را اثبات کند و صرف اثبات عدم تقصیر و انجام اقدامات معقول و لازم برای استفاده از این بند کافی نیست. اما آنچه مسلم است، این بند درصدد بیان مبنای مسئولیت و قرار دادن بار اثبات دلیل بر دوش واردکننده زیان یا

1. Paul B LARSEN, op. cit. p. 21.

2. Ibid 32.

زیان دیده نیست و فقط به دنبال بیان تقسیم مسئولیت در حالی است که چندین علت سبب ایجاد حادثه و خسارت شده‌اند.

در جایی دیگر گفته شده است که پذیرش فرض تقصیر، کنوانسیون را از هدف و مقصود واقعیش دور خواهد کرد. چراکه هدف تهیه‌کنندگان این کنوانسیون همانا تهیه مقرراتی بوده است که برخلاف مقررات سابق داخلی و ملی از گیرنده کالا در مقابل بهره‌بردار پایانه بیشتر حمایت کند؛ درحالی که چنین حمایتی با فرض تقصیر محقق نمی‌شود.

اما با دقت در مفاد این ماده، چنین بر می‌آید که بهره‌بردار پایانه فقط در صورتی از زیر بار مسئولیت رها می‌شود که ثابت کند خود و نمایندگان همه اقدامات لازم را که به طور معقول برای جلوگیری از وقوع حادثه یا عواقب آن لازم بوده، انجام داده است که این چیزی بیشتر از «فرض تقصیر» نمی‌تواند باشد. چراکه بهره‌بردار را ملزم نمی‌کند تا برای معافیت خود عدم انتساب خسارت به خود را که مستلزم اثبات علت وقوع خسارت است، اثبات نماید، بلکه همین قدر کافی است که اعمال مراقبت‌های لازم و اقدامات معقول را اثبات کند. به عبارت دیگر، همان مراقبت «پدر خوب خانواده»^۱ با توجه به این ماده از لحاظ نظری، تعهد بهره‌بردار پایانه ناظر به احتیاط و کوشش در راه احتراز از ورود خسارت است و این چیزی بیشتر از «فرض تقصیر» نیست. در پایان، با توجه به سیاق متن و کلیت اصطلاح انتخابی که از خسارات وارد به کالا سخن می‌گوید، به نظر می‌رسد که خسارت اعم از مادی و معنوی و اقتصادی است.^۲ بنابراین کسر دارایی گیرنده به لحاظ تأخیر در تحویل، اعم از مادی، معنوی و اقتصادی، به عهده بهره‌بردار پایانه است و در صورتی که ۳۰ روز پس از انقضای مهلت تحویل، تحویل داده نشود، مطابق بند ۴ ماده ۵ کالا از بین رفته تلقی می‌شود و صاحب کالا در این صورت محق به دریافت غرامت همچون حالت تلف واقعی است.

۱. هاشمی‌زاده، پیشین، شماره ۹، ص ۱۶۳.

۲. محمدزاده وادقانی، علیرضا، **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**، تهران: مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، بهار ۱۳۸۱، شماره ۵۵، ص ۷۳.

۳.۲. حقوق ایران

آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های راهبردی پایانه بندری کالا، بعد از ارائه تعریف سازمان، بهره‌بردار و پایانه در بند ۲ ماده ۳ در خصوص مسئولیت بهره‌بردار پایانه مقرر می‌دارد: «شرکت مسئول جبران هر گونه آسیب‌دیدگی به کالا، مفقود شدن و تأخیر در تحویل آن می‌باشد، اعم از آنکه قصور در اجرای وظایف محوله را رأساً یا توسط اشخاص دیگر انجام داده باشد، مگر اینکه خسارت ناشی از تحقق عوامل قهریه یا مربوط به خصوصیات ذاتی کالا، نقص در بسته‌بندی، آتش‌سوزی بدون قصور شرکت، اعلام اطلاعات نادرست یا ناخوانا، عدم رعایت ضوابط حمل و نقل کالاهای خطرناک از طرف تحویل دهنده کالا که در آن صورت مسئولیت آن به عهده شرکت نخواهد بود».

عده‌ای برای عقیده‌اند که مبنای مسئولیت در این مقررات، همانا فرض تقصیر است. اما این نظر چندان صحیح به نظر نمی‌رسد؛ زیرا در قسمت انتهایی این بند مواردی را برمی‌شمرد که بهره‌بردار پایانه با اثبات هر کدام از آنها از مسئولیت معاف می‌شود و صرف اثبات احتیاط لازم و معقول او را از مسئولیت مبرا نمی‌سازد. البته صاحب کالا نیز می‌تواند با اثبات هر یک از موارد استثنایی تقصیر بهره‌بردار پایانه یا نمایندگان او را در ایجاد خسارت و ایجاد مسئولیت اثبات کند. بهره‌بردار برای رفع مسئولیت باید تمام اوضاع و احوالی را که منجر به وقوع خسارت شده است یا به عبارتی علت حادثه را توضیح دهد، در غیر این صورت نمی‌تواند ثابت کند که علت ناشی از دخالت وی یا عوامل او نیست. بر همین اساس، بهره‌بردار مسئول خساراتی است که علت آنها ناشناخته است.^۱ به عبارت دیگر، در این بند موارد معافیت بهره‌بردار پایانه شمرده می‌شود و بهره‌بردار با اثبات یکی از این موارد از مسئولیت معاف می‌گردد و اثبات عدم تقصیر کافی برای رفع مسئولیت نیست که این امر با فرض تقصیر، چندان سازگار نیست و آن را به فرض مسئولیت نزدیک می‌کند. بنابراین بهره‌بردار دارای اماره مسئولیت است. بهره‌بردار پایانه نتیجه خاصی را تقبل کرده و آن سالم تحویل دادن کالا به دارنده کالا است و صرف عدم انجام این نتیجه تقصیر است و نیازی به اثبات تقصیر نیست. چنانچه برخی از نویسندگان بیان داشته‌اند که شاید بتوان از

1. David C. Fradrick, "Political participation and legal reform in the international maritime rulemaking process: From Hague to the Hamburg rule", *Journal of Maritime Law Commerce*, Vol.22, No.1, 1991, P 85

آن به تعهد به ایمنی یاد کرد.^۱ به طور کلی، در یک سیستم ساده فرض تقصیر، نمی‌توان مواردی را به عنوان موارد معافیت معرفی کرد؛ چراکه در چنین حالتی، متصدی حمل برای معافیت خود باید علت وقوع خسارت را مشخص سازد تا بتواند اثبات کند جزء موارد معافیت بوده است و از مسئولیت معاف شود و همه سعی و کوشش لازم و معقول برای رفع مسئولیت کافی نیست.

۴. ماهیت تعهد بهره‌بردار پایانه

دغدغه جبران خسارت و ضرر زیان‌دیده، از اصول ثابت و مسلم مسئولیت مدنی است. حقوق‌دانان همواره به دنبال پاسخگویی به این پرسش هستند که چه کسی باید متحمل جبران خسارت گردد؟ آیا جبران خسارت باید توسط متعهدی که تعهد خود را اجرا نکرده است، صورت گیرد یا آن‌کس که همانند انسان متعارف رفتار نکرده و به عبارتی تقصیر کرده است. هریک از این فروضات طرف‌دارانی داشته و در طی سال‌ها زیربنای نظریه‌هایی شده‌اند. از جمله نظریه‌های موجود، تقسیم نوع تعهد براساس مفاد تعهد به، تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه است.^۲ حال با توجه به مبنای مسئولیت بهره‌بردار پایانه، این پرسش مطرح می‌شود که تعهد متصدی پایانه به سالم تحویل دادن کالا تعهد به نتیجه است یا تعهد به وسیله؟ در تعهد نتیجه حصول نتیجه موضوع توافق قرار گرفته است و متعهد باید به نتیجه معین شده در قرارداد دست یابد؛ چنانچه در این گونه تعهدات، اگر متعهد به تعهد خود عمل نکند، فرض تقصیر برای او مفروض می‌شود و صرف اثبات اینکه تمامی کوشش خود را برای انجام نتیجه خاصی انجام داده است، او را از بار مسئولیت معاف نمی‌کند و زمانی از مسئولیت معاف می‌شود که ثابت کند علتی خارجی علت خسارت شده است. درحالی‌که در تعهد به وسیله، متعهد تعهد می‌نماید تمامی تلاش متعارف را برای رسیدن به نتیجه انجام دهد، لذا رسیدن به نتیجه منظور، به تنهایی خطای متعهد را ثابت نمی‌کند. اکنون ماهیت تعهد بهره‌بردار پایانه را از این منظر در کنوانسیون ۱۹۹۱ و حقوق ایران بررسی می‌کنیم.

۱. یزدانیان، علیرضا، قواعد عمومی مسئولیت مدنی، جلد ۴، تهران، میزان، چاپ اول، ۱۳۹۵، ص ۱۲۴.

۲. عیسائی تفرشی، محمد و عبدالحمید مرتضوی، مطالعه تطبیقی تعهد به وسیله و به نتیجه در فقه، حقوق فراتسه و ایران، مجله پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، بهار ۱۳۸۸، شماره ۱۵، ص ۱.

۴.۱. کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار پایانه‌ها

در ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۹۱ آورده شده است که اگر بهره‌بردار پایانه‌ها اثبات کند کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع ضرر را انجام داده، ولی باز هم نتوانسته است جلوی خسارت را بگیرد، از مسئولیت معاف می‌باشد. اگرچه در خصوص ماهیت تعهد بهره‌بردار همانند مبنای آن اتفاق نظر وجود ندارد،^۱ اما مجموعه مواد کنوانسیون به منزله پذیرش «فرض مسئولیت نسبی» برای بهره‌بردار است که با اثبات تلاش معقول و متعارف، اقدامات لازم یا به عبارتی اتخاذ تدابیر ضروری این مسئولیت رد می‌شود و برای رهایی از مسئولیت، اثبات علت خارجی لازم نیست که این همان تعهد به وسیله است. باوجوداین، برخلاف تعهدات به وسیله که اثبات تقصیر بر دوش زیان دیده است، در کنوانسیون، فرض بر تقصیر بهره‌بردار است و اماره تقصیر برای او پذیرفته شده است و بهره‌بردار برای رهایی از مسئولیت و این اماره تقصیر، باید اعمال مراقبت و اقدامات لازم را از ناحیه خود اثبات کند؛ یعنی وسایلی را که در عرف جابجایی برای حفظ سلامت و ایمنی کالا ضرورت دارد، فراهم آورد و همه صلاحیت‌های خود را در این زمینه به کار گیرد. در چنین صورتی، هنگامی بهره‌بردار مسئولیت دارد که ثابت شود زیان به بارآمده ناشی از تقصیر اوست^۲ و تعهد وی عبارت است از انجام احتیاط و کوشش متعارف در راه اجتناب از ورود ضرر به کالا در هنگام حمل و نقل^۳. یک چنین فرض تقصیری در مواد ۱۱۳ قانون دریایی یا مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون ورشو وجود دارد.

باوجوداین، از جنبه نظری، بهتر است تعهد متصدی را تعهد به نتیجه دانست. زیرا متصدی تعهد کرده است تا کالا را سالم به مقصد برساند و تخطی از این امر سبب مسئولیت او خواهد شد و در چنین شرایطی فقط اثبات علت و حادثه خارجی، سبب رهایی از مسئولیت متصدی می‌شود. عده‌ای بر اساس همین جنبه نظری گفته‌اند که از عبارات آورده شده در کنوانسیون، این حکم صرفاً به این منزله نیست که کالا تخلیه یا بارگیری شود یا به انبار انتقال یابد، بلکه متعهد

۱. محمدزاده وادقانی، پیشین، شماره ۵۵، ص ۹۵.

۲. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم، ۱۳۸۹، ص ۴۲۸.

۳. کاتوزیان، ناصر، پیشین، جلد ۴، ص ۷۸۲.

می‌شود کالا را در نهایت سالم یا به تعبیری در همان شرایطی که تحویل گرفته، به دارنده کالا یا فردی که مستحق برای دریافت است، تحویل دهد که این تعبیر در واقع همان تعهد به نتیجه است.

۴.۲. حقوق ایران

در مقررات داخلی حقوق ایران با توجه به عبارات به کاررفته، ماهیت تعهد بهره‌بردار پایانه به تحویل صحیح و سالم کالا از نوع «تعهد به نتیجه» است.^۱ در این فرض، بهره‌بردار پایانه تعهد می‌کند که با تحویل گرفتن کالا از متصدی حمل، امضای برگ تالی و صدور قبض انبار دال بر دریافت سالم کالا، کالا را به دارنده کالا یا نماینده او سالم تحویل دهد و همین که نتیجه مطلوب، یعنی تحویل سالم کالا، به دست نیامد، متعهد مسئول زیان‌های ناشی از آن خواهد بود و برای اثبات معافیت خود از مسئولیت، کافی نیست که انجام کوشش‌های لازم و تلاش معقول و متعارف را برای تحقق نتیجه (تحویل سالم کالا) ثابت کند، مگر اینکه ثابت کند یک حادثه خارجی و اجتناب‌ناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است.^۲ به عبارت دیگر، خسارت وارده به کالا غیرقابل انتساب به اوست. پس در این صورت، اثبات این امر که بهره‌بردار پایانه مرتکب تقصیر نشده است، او را از مسئولیت نمی‌رهاند و مسئولیت بهره‌بردار پایانه فرض مطلق است و بهره‌بردار برای معافیت از مسئولیت باید وجود یک علت خارجی را ثابت کند. علت خارجی هم عبارت است از «هر چه خارج از اراده متعهد است، مانند عوامل قهریه، خصوصیات ذاتی کالا و تقصیر متعهدله».^۳

همچنین، با توجه به تصدی به راهبری پایانه‌ها در قالب بنگاه یا مؤسسه، امکان‌پذیر و مستلزم اخذ پروانه است. لذا این تصور وجود دارد که بهره‌بردار پایانه با دایر نمودن مؤسسه راهبری به نوعی ادعا می‌کند که تخصص و تجربه کافی را برای این امر دارد که کالا را سالم

۱. محمد زاده واقانی، پیشین، ص ۱۲۸.

۲. حسینی نژاد، پیشین، ص ۵۲.

3. Economic Commission for Europe, "Inland transport Committee, possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport", (1998), P.4.

تحویل گیرد و سالم تحویل دهد. بر همین مبنا برخی از نویسندگان بیان داشته‌اند که شاید بتوان از آن به تعهد به ایمنی یاد کرد.^۱

۵. مسئولیت بهره‌بردار ناشی از فعل خدمه و نمایندگان

اصل بر شخصی بودن مسئولیت است، بدین معنا که هرکس ضرری و آسیبی را ایجاد می‌کند، خود مسئول جبران خسارت است و بازخواست از کسی که عملی را انجام نداده یا تحمیل مسئولیت بر شخصی غیر از شخصی که اقدام به عمل یا ترک عملی نموده است، نه فقط عقلاً قبیح است، بلکه ممکن هم نیست.^۲ این قاعده در زیان فقها به قاعده «وزر» معروف است. اما در عین حال، طبیعت مسئولیت مدنی جبران خسارت است، نه صرف تنبیه. لذا قانون‌گذار در برخی از قوانین، بنا به مصالحی، فعل شخص دیگری را موجب مسئولیت افراد دیگر قرار داده و مسئولیت ناشی از عمل غیر نیز مطرح شده است. بند ۲ ماده ۳ آیین‌نامه مورد بحث مقرر می‌دارد: شرکت راهبری مسئول جبران هرگونه آسیب‌دیدگی به کالا، مفقود شدن و تأخیر در تحویل آن است، اعم از اینکه قصور در اجرای وظایف محوله را راساً یا توسط اشخاص دیگر انجام داده باشد. بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار پایانه، البته نه به این صراحت، اما در معنا و مفهوم نیز همین حکم را بیان نموده است.

از واقعیت‌های توسعه اقتصادی امروز این است که افراد زیادی در یک پایانه عهده‌دار وظایف معینی هستند، لذا بروز خسارات ناشی از افعال این عوامل اجتناب‌ناپذیر است و امکان دارد در اثر غفلت یا قصور آنها، صدمه و خسارتی متوجه کالا شود. بهره‌بردار به عنوان یک شخصیت حقوقی عمومی یا خصوصی باید پاسخگوی عمل اشخاصی باشد که به حساب و برای او کار می‌کنند. شاید بتوان فلسفه این مسئولیت را در اقتدار جستجو کرد و از آن با عنوان «مسئولیت مدنی متبوع ناشی از عمل تابع» یاد کرد؛ چنانچه متبوع به دلیل اختیاری که بر فعالیت‌های تابع خود دارد، مسئول رفتارهای اوست. خدمه و مستخدمین بهره‌بردار از دستورات بهره‌بردار تبعیت می‌کنند و بهره‌بردار بر شیوه فعالیت آنها نظارت و کنترل دارد. گفته شده است برای اینکه

۱. یزدانیان، پیشین، جلد ۴، ص ۱۲۴.

۲. یزدانیان، علیرضا، حقوق مدنی، قواعد عمومی مسئولیت مدنی، جلد ۱، تهران: میزان، چاپ اول، ۱۳۹۵، ص ۲۰۷.

شخص نسبت به رفتار کسانی که با نظارت و هدایت او به کاری می‌پردازند یا به حکم قانون به او سپرده شده‌اند، احساس مسئولیت کند و در بازرسی خود اهمال نرزد، قانون گاه او را مسئول کارهای زیردستان خود می‌سازد.^۱

اما برای شکل‌گیری این مسئولیت، اولاً شخص مسئول باید بر روی شخصی که باید پاسخگوی اعمال وی باشد، «اقتدار کافی» داشته باشد؛ یعنی قدرت جهت‌دهی فعالیت وی و مأموریتی که به وی در زمان و مکان خاصی سپرده شده است، منبع آن ممکن است قرارداد باشد یا قانون. ثانیاً فعل زیان‌بار تابع باید در ارتباط با وظیفه و مأموریتی باشد که متبوع به وی واگذار کرده است. شرط دیگری که برای مسئولیت متبوع ناشی از عمل تابع لازم می‌باشد، این است که تابع باید در حین انجام وظیفه یا به سبب آن مرتکب فعل زیان‌بار شده باشد.

حقوق‌دانان انگلیسی نهادی به نام «ادارهٔ محموله» طرح کرده‌اند. در این اداره وظایفی بر دوش کارکنان است که بیشتر مربوط به محموله (کالا) است. در خصوص این وظایف به نظر می‌رسد بهره‌بردار پایانه مسئول تقصیر کارکنان و مستخدمین و خدمهٔ خود در ادارهٔ کالا است و می‌توان برای وی نوعی مسئولیت مدنی ناشی از عمل غیر در نظر گرفت. بنابراین، بهره‌بردار فقط تا جایی مسئولیت عمل دیگران را دارد که قصور کارکنان و خدمه مربوط به ادارهٔ کالا باشد.^۲

بهره‌بردار پایانه زمانی از مسئولیت معاف است که بتواند ثابت کند هم خودش و هم عوامل تحت امرش که در اجرای عملیات حمل و نقل کالا نقش داشته‌اند، کلیهٔ اقداماتی را که برای جلوگیری از بروز خسارت یا تشدید آن لازم بوده است، به عمل آورده‌اند. نکته‌ای که باید خاطر نشان کرد، این است که مبنای مسئولیت بهره‌بردار تقصیر واقعی او نیست؛ مثلاً تقصیر در انتخاب کارگر یا تهیه نکردن وسیله، مناسب بلکه تقصیر مفروضی است که به صورت قراردادی و قهری به نفع زیان‌دیده در نظر گرفته شده است و همین رابطهٔ تابع و متبوع مبنای چنین مسئولیتی است؛ چنانچه برای عدم مسئولیت کافی نیست ثابت کند که او در انتخاب کارگر یا وسایل مورد نیاز تقصیری مرتکب نشده و آموزش کافی را به آنها داده یا حتی تلاش معقول و متناسب را انجام داده است.

۱. عیسائی تفرشی، محمد، مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران، مجلهٔ پژوهش‌های حقوقی تطبیقی، زمستان ۱۳۸۰، شماره ۴، ص ۳۱.
 ۲. یزدانیان، علیرضا، قواعد عمومی مسئولیت مدنی، جلد ۳، تهران: میزان، ۱۳۹۵، چاپ اول، ص ۱۴۶.

در انتها، نکته قابل ذکر این است که هنگام بررسی مقررات کنوانسیون، مسئولیت بهره‌بردار پایانه این گونه معلوم شد که بهره‌بردار با اثبات علت حادثه و تلاش‌های معقول به منظور رفع و جلوگیری حادثه نتوانسته است جلوی بروز خسارت را بگیرد و از مسئولیت معاف است. حال با استناد به مفهوم بند ۲ ماده ۷ کنوانسیون که در خصوص استفاده عوامل تحت فرمان متصدی یا مستخدمین آنها از حمایت و تحدید مسئولیت است، می‌توان اثبات کرد که بهره‌بردار فقط زمانی در قبال اقدامات کارگران و نمایندگان خود مسئول است که آنها در چارچوب حوزه کاری تعیین شده توسط بهره‌بردار پایانه عمل کرده باشند. بدین ترتیب، بهره‌بردار پایانه حق دارد ثابت کند که کارگر یا نماینده او با تخطی از قرارداد (چارچوب حوزه کاری) به کالا خسارت وارد کرده است و لذا او هیچ مسئولیتی در قبال فعل یا ترک فعل کارگر خود ندارد. در این صورت، زیان دیده حق رجوع به متصدی حمل را ندارد و فقط حق دارد خسارت خود را از شخص عامل زیان مطالبه کند، درحالی که در مقررات حقوق ایران ملاحظه شد که متصدی حمل برای معافیت خود از مسئولیت ناشی از فعل کارگران و نمایندگان، باید وجود یک علت خارجی یا یکی از موارد ذکر شده در بند ۲ ماده ۳ را ثابت کند و از این نظر مقررات کنوانسیون مزبور با احکام حقوق ایران متفاوت است.

لازم به ذکر است که گاهی قوانین دریایی ایران در زمینه‌های حمل و نقل دریایی کالا با پیشرفت‌های تکنولوژیکی و تقنینی که در این زمینه در جهان روی داده است، فاصله دارد. بنابراین، یکسان‌سازی و مقایسه این قوانین ضروری به نظر می‌رسد. چنانچه، هر اندازه ظاهر قوانین داخلی با مقررات بین‌المللی و کنوانسیون‌های مربوط و عرف و عادت تجاری دریایی بیشتر انطباق داشته باشد، به همان اندازه مشکلات ارتباطات بین‌المللی کمتر و بسترهای اقتصادی و سیاسی در راستای تسهیل حقوقی امر تجارت آماده‌تر می‌گردد. لذا با توجه به تصویب کنوانسیون جدید، مسئولیت بهره‌بردار از سوی آنسیترال و سپس مجمع عمومی سازمان ملل متحد برای عقب نماندن از عرصه تجارت بین‌الملل، توصیه می‌گردد که جامعه حقوقی با بررسی این کنوانسیون و تحلیل آن، دکرترین خود را در اختیار قانون‌گذار قرار دهد تا قانون‌گذار داخلی نیز ضمن ارزیابی آنها، جوانب مختلفی را برای پیوستن یا نپیوستن به این کنوانسیون و همچنین به‌کارگیری آن را در قوانین داخلی بررسی کند و به تصمیمی صحیح برسد.

نتیجه‌گیری

وقایع سیاسی و پیشرفت‌های فنی به طور بنیادی ساختار اقتصاد جهانی، حقوقی و اجتماعی را در معرض تغییرات مستمر قرار داده است. تکامل حاصل از این تغییرات بر بخش حمل و نقل دریایی و پیشرفت و توسعه بنادر تأثیر مستقیم داشته است. کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار پایانه کالا در تجارت بین‌الملل به منظور پر کردن یک خلأ قانونی در بین کنوانسیون‌های حمل و نقل تنظیم و تصویب شده است. رابطه بین بهره‌بردار پایانه و حامل تحت قرارداد حمل و نقل، اغلب توسط پایانه‌ها تنظیم و اداره می‌شود. اما یک رابطه قراردادی بین بهره‌بردار پایانه و صاحبان کالا وجود نداشت. لذا بهره‌برداران با توسل به قوانین ملی مختلف و بر اساس اصل آزادی قراردادهای و با ارائه شروطی از محدود کردن و گاه سلب مسئولیت خود در مقابل خسارات و صدمات وارده به کالاها یا از بین رفتن آنها سوءاستفاده می‌کردند که این موضوع سبب اجحاف حق دارنده کالا و متصدیان حمل و نقل نیز شده بود. از سوی دیگر، با توجه به موقعیت اقتصادی بهره‌بردار و نبودن مبنای مسئولیت مشخص و معینی برای بهره‌بردار، اثبات تقصیر بهره‌بردار کاری بسیار مشکل‌گانه غیرممکن بود. رژیم حقوقی تعریف‌شده در این کنوانسیون از یک سو در پاسخ به این مشکل تأسیس گردید تا بتواند بین منافع حامل، فرستنده کالا، گیرنده و منافع بهره‌بردار پایانه یک تعادل و تعامل ایجاد کند و از سوی دیگر، کنوانسیون به دنبال یک رژیم حقوقی یکنواخت و یکپارچه به منظور تعیین مبنای مسئولیت بهره‌بردار بود تا صاحبان کالا با مشکلات کمتری روبرو گردند. کنوانسیون ۱۹۹۱ دارای نواقصی هست، اما با توجه به وجود نداشتن هیچ قانون یکسان و یکنواختی در خصوص بهره‌بردار پایانه و گسترش فعالیت و جایگاه پایانه، دارای اهمیت قابل توجهی است؛ چراکه این کنوانسیون و به تبع آن قوانین داخلی سعی نموده است به نحو شایسته‌ای موازنه بین صاحبان منافع ایجاد نمایند. با توجه به اینکه دعاوی مرتبط با پایانه‌ها دارای اهمیت و ظرافت و پیچیدگی‌های خاص و در برگیرنده عواقب اقتصادی فراوان است، لذا به لحاظ دارا بودن اهمیت ویژه، نیازمند رسیدگی سریع و دقیق نیز است که آن هم ممکن نمی‌شود، مگر در سایه قوانینی متناسب با وضعیت موجود.

باید خاطر نشان کرد که با توجه به آنچه گذشت، مقررات کنوانسیون ۱۹۹۱ مسئولیت بهره‌بردار پایانه را بر مبنای «سیستم تقصیر مفروض» و قوانین دریایی داخلی بر مبنای «سیستم

مسئولیت مفروض» قرار داده است. چنانچه در هر دو اگر صاحب کالا وقوع ضرر را ثابت کند، تقصیر متصدی حمل و نقل مفروض است و مسئولیت بهره‌بردار ثابت شده فرض می‌شود و در واقع جریان دعوای مسئولیت معکوس شده و خواننده دعوا، یعنی بهره‌بردار پایانه، باید عدم مسئولیت خود را ثابت کند و با اثبات عدم تقصیر از مسئولیت معاف نمی‌شود. در هر دو مقررات مذکور، متصدی حمل زمانی از مسئولیت معاف است که ثابت کند او و خدمه و نمایندگانش همه تلاش‌های معقول و متعارف خود را در جلوگیری از وقوع حادثه یا گسترش خسارات ناشی از حادثه به کار برده‌اند. به علاوه، در مقررات عمومی حقوق ایران برای معافیت از مسئولیت، بهره‌بردار باید ثابت کند علت خارجی و غیرقابل انتساب به او، موجب خسارت شده است. از این مطالب چنین برمی‌آید که تعهد بهره‌بردار در کنوانسیون ۱۹۹۱ تعهد به وسیله و در مقررات داخلی در حقوق ایران تعهد در سالم رساندن کالا به نتیجه (تعهد غایت) است.

همچنین، بهره‌بردار پایانه در قبال خساراتی که از فعل یا ترک فعل کارگران و نمایندگان حادثه شده مسئول می‌باشد و مبنای این مسئولیت تقصیر مسئولیت متبوع ناشی از عمل تابع است، به دلیل اقتداری که تابع بر فعالیت‌های متبوع خود دارد و فعالیت‌های او را جهت‌دهی و کنترل می‌کند. بر این اساس، زیان‌دیده حق دارد به جای مراجعه به کارگری که عامل زیان بوده است، به خود بهره‌بردار مراجعه و خسارات وارده را از او مطالبه کند. اگر بهره‌بردار طبق مقررات کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار، ثابت کند که خود او، کارگران و نمایندگانش تلاش معقول و متعارف را به کار برده‌اند، ولی خسارت واقع شده است یا ثابت کند که کارگر یا نماینده او از حدود وظایف قراردادی خود خارج نشده و موجب وقوع خسارت گردیده است، از مسئولیت معاف شناخته می‌شود و در حقوق داخلی نیز با اثبات موارد فوق به علاوه اثبات عوامل خارجی از مسئولیت معاف می‌گردند.

در انتها چشم‌انداز اقتصادی که در آن بنادر باید نقش خود را ایفا کنند، به عوامل نسبتاً زیادی بستگی دارد که عبارت‌اند از: توسعه تجارت بین‌المللی، همگام و همراه شدن با الگوی جهانی قانونی و کنوانسیون‌های مربوطه و تأمین نیازهای جدید تجارت جهانی در زمینه حمل و نقل و توزیع. امروزه این یک امر بدیهی است که تولید، تجارت و حمل و نقل، دیگر به عنوان فعالیت‌های مجزا و منفرد بررسی نمی‌شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم واحد و

یکپارچه به یکدیگر پیوند خورده‌اند و بر این واقعیت صحنه می‌گذارد که وظایف بنادر نوین بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتی‌هاست و فعالیت‌های مستقل از آنچه بر تولید، تجارت و حمل و نقل می‌گذرد، انجام نمی‌دهند. در نتیجه به منظور آمادگی برای انجام چنین وظایفی، بنادر باید از مراکز صرفاً حمل و نقل به مراکز لجستیکی که به طور کامل با ساختار جدید حمل و نقل بین‌المللی و دریایی تطبیق دارد، تبدیل شوند. بنابراین، ایجاد و گسترش فعالیت‌های لجستیکی در بنادر نه فقط موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و افزایش منافع حاصل از آن می‌باشد، بلکه جذابیت لازم برای نگهداری و جلب مشتریان فعلی و مشتریان بالقوه جدید را برای بندر به وجود آورد و همچنین موجب حفظ بهبود و تقویت قابل توجه در موقعیت رقابتی بنادر می‌شود.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. حسینی نژاد، حسینقلی، **مسئولیت مدنی**، تهران: مجد، ۱۳۸۹.
۲. کاتوزیان، ناصر، **الزامات خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم، ۱۳۸۹.
۳. کاتوزیان، ناصر، **قواعد عمومی قراردادها**، جلد ۲ و ۴، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم، ۱۳۸۹.
۴. لوراسا، میشل، **مسئولیت مدنی**، ترجمه محمد اشتری، تهران: نشر حقوقدان، ۱۳۸۵.
۵. یزدانیان، علیرضا، **حقوق مدنی، قواعد عمومی مسئولیت مدنی**، جلد ۱ و ۳ و ۴، تهران: میزان، چاپ اول، ۱۳۹۵.

مقاله

۶. عیسانی تفرشی، محمد، **مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران**، مجله پژوهش‌های حقوقی تطبیقی، زمستان ۱۳۸۰، شماره ۴.
۷. عیسانی تفرشی، محمد و عبدالحمید مرتضوی، **مطالعه تطبیقی تعهد به وسیله و به نتیجه در فقه، حقوق فرانسه و ایران**، مجله پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، بهار ۱۳۸۸، شماره ۱۵.
۸. هاشمی‌زاده، سید علیرضا، **مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا، لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی**، فصلنامه پژوهش دانشگاه امام صادق (علیه السلام)، بهار ۱۳۷۸، شماره ۹.
۹. یزدانیان، علیرضا، **مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه**، مجله حقوقی دادگستری، بهار ۹۰، شماره ۷۳.
۱۰. محمدزاده وادقانی، علیرضا، **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**، تهران، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، بهار ۱۳۸۱، شماره ۵۵.

سایت

۱۱. جعفری، حسن، سعیدی، سید ناصر، **توسعه بنادر کشور راهبری موثر در توسعه دریا محور**، پایگاه مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی، در www.sid.ir/fa/seminar/ViewPaper.aspx?ID=40601.
۱۲. زراعت کار، محمد، پرماس، علی، **سهام حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌الملل**، تین نیوز، در www.tinn.ir.

ب) منابع انگلیسی**BOOKS**

13. Christian von Bar and Mult Ulrich Drobignig, *The interaction of Contract Law and Tort and Property law in Europe*, SELLIER. European Law PUBLISHERS, First Ed, Hamburg, 1998.
14. David C Fradrick, *Political participation and legal reform in the international maritime rulemaking process: From Hague to the Hamburg rule*, Journal of Maritime Law Commerce, Vol.22, No.1, 1991.
15. Economic Commission for Europe, *Inland transport Committee, possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport*, 1998.
16. Joseph C Sweeney, *New U.N. Convention on Liability of Terminal Operators in International Trade*, Fordham International Law Journal, VOL 14, 1990, NO 9, 1990.
17. Paul B LARSEN, Joseph C. Sweeney and Parick J. Falvey *The uniform Rules on the liability of operator of transport terminals*, journal of maritime law and commerce, VOL 20, NO 1, January, 1989.
18. Paul B Larsen, *UNITED NATIONS: CONVENTION ON THE LIABILITY OF OPERATORS OF TRANSPORT TERMINALS IN INTERNATIONAL TRADE*, International Legal Materials, VOL 30. NO 6 1991.