

مسئولیت مالکان یدک‌کش و بارج در حقوق دریایی ایران

نادر مردانی*

حسین تقی ملا**

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۱/۲۰

تاریخ پذیرش: ۹۷/۰۳/۱۹

چکیده

از جمله شناورهایی که در دریا، به ویژه در حوزه خلیج فارس، فعالیت دارند، یدک‌کش و بارج است. یدک‌کش‌ها در زمینه حمل و نقل کالا به همراه بارج به عنوان یک واحد کاربرد دارند و در خصوص ارائه خدمات، به ویژه در صنعت نفت نیز نقش غیرقابل انکاری را ایفا می‌کنند از آنجا که غالباً قراردادهای حمل و نقل کالا با این وسیله در حوزه خلیج فارس بر مبنای حقوق داخلی است، در عمل در آرای محاکم تشتت زیادی وجود دارد و محاکم اغلب با استناد به مواد ۳۷۷ و ۳۸۶ قانون تجارت اتخاذ تصمیم می‌نمایند. هدف از پژوهش حاضر این است که با توجه به قوانین دریایی موجود و کنوانسیون‌هایی که ایران در آن عضو است، مسئولیت مالک یدک‌کش و بارج را در فروض مختلف بررسی و تبیین نماید که فعالیت مالکان یدک‌کش و بارج به خصوص در زمینه یدک‌کشی تجاری و حمل‌ونقل دریایی مشمول قانون دریایی است و مالکان می‌توانند از مزایای قانون مزبور، از جمله تحدید مسئولیت مالکان یدک‌کش با رعایت کنوانسیون ۱۹۷۶ که ایران در سال ۱۳۹۳ به آن ملحق گردیده است، استفاده نمایند و اینکه قانون دریایی بر غیر مفروض بودن خطای مالکان بارج و یدک‌کش در تصادمات دریایی تأکید دارد.

کلیدواژگان:

شناور، قانون دریایی، مسئولیت مالک، یدک‌کش.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز (نویسنده مسئول)

Drnadermardani@gmail.com

** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد امارات

Taghimola@gmail.com

مقدمه

در حال حاضر، بخش عمده‌ای از تجارت کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد. توسعه روزافزون تجارت و صنعت و به تبع آن افزایش حجم مبادلات کالا و تولیدات صنایع وابسته به نفت و گاز، همانطور که نیازمند گسترش حمل‌ونقل دریایی است، گسترش آگاهی از حقوق و تکالیف مالکان وسائط حمل‌ونقل دریایی را نیز به عنوان یک ضرورت به همراه دارد. پیشرفت پایدار کشوری که به دریا و منابع عظیم آن دسترسی دارد، به مانند کشور ایران در گرو پیشرفت صنایع دریایی آن کشور است. توسعه و رشد اقتصاد جهانی، نیاز به نفت و مشتقات تولید شده از آن و نیاز به مبادله کالاهای عمومی باعث رشد سیستم حمل و نقل دریایی شده و حجم مبادلات میان کشورهای منطقه افزایش پیدا کرده است. در همین راستا، با توجه به گسترش ناوگان حمل‌ونقل دریایی، ظهور کشتی‌های بزرگ، انواع شناورهای خدماتی، نفتکش‌ها و غیره هم به تبع آن رشد چشمگیر پیدا کرده‌اند؛ از جمله این شناورها یدک‌کش و بارج می‌باشند که در حوزه خلیج فارس هم از نظر حمل کالا و هم ارائه خدمات نقش اساسی در دریا دارند؛ زیرا در تجارت ایران با کشورهای همسایه که رقم بزرگی از تجارت کل کشور را دربر می‌گیرد، به ویژه در زمان تحریم استفاده از یدک‌کش و بارج در حمل‌ونقل دریایی رشد قابل ملاحظه‌ای داشته است. مسئولیت مالکان یدک‌کش و بارج در فروض مختلف در حقوق ایران مسکوت مانده است و در عمل نیز دادگاه‌ها به دلیل عدم وجود منبع و عدم رویه قضایی واحد تصمیمات متناقضی را اتخاذ می‌نمایند که مرتباً با حقوق دریایی به ویژه مالکان را با سردرگمی نسبت به مسئولیت خود مواجه ساخته است. مشکلات متعدد موجود در روابط حقوقی مالکان یدک‌کش و بارج، کشتی‌ها، تأسیسات بندری و پرونده‌های مطروحه در این خصوص باعث شد، با در نظر گرفتن این نکته که بیشتر مالکان ایرانی دارای یدک‌کش و بارج در حوزه خلیج فارس می‌باشند، نسبت به بررسی مسئولیت مالکان یدک‌کش و بارج اقدام نمایند؛ زیرا اغلب در حقوق دریایی، کشتی کانون اصلی توجهات بوده است و برخی بر این عقیده‌اند که با توجه به تعریف کشتی در قانون دریایی در بند ۴ ماده ۵۲ که ترجمه‌ای از بند «د» ماده ۱ کنواسیون بروکسل (مقررات لاهه) ۱۹۲۴ است، به جز کشتی، شناورهای دیگر مشمول این قانون نیستند. در این پژوهش، مسئولیت مالک شناور یدک‌کننده (یدک‌کش) و بارج مورد نظر است تا با بررسی آن معین شود که مسئولیت مالکان این

دو شناور مشمول قانون تجارت است و یا قانون دریایی، و آیا مالکان یدک‌کش و بارج نیز به مانند مالکان کشتی می‌توانند از مزایای قانون دریایی از جمله معافیت‌های مندرج در آن بهره‌مند شوند یا خیر؟ و در عمل ایرادات موجود را بیان کنند تا امکان ایجاد رویه‌ای واحد برای قضات، وکلا و به طور کلی فعالان عرصه دریایی در شناخت مسئولیت برای بهره‌گیری بهتر از امکانات موجود فراهم گردد.

۱. مفاهیم

از آنجاکه در قانون دریایی ایران و بعضاً کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریایی، از جمله کنوانسیون بروکسل (مقررات لاهه)^۱ ۱۹۲۴ و کنوانسیون ۱۹۷۸ (قواعد هامبورگ)^۲ تعریف و تفکیک درستی از شناور، کشتی و یدک‌کش نشده و گاهی نیز این عناوین به اشتباه به جای یکدیگر استفاده شده و در کتب حقوقی نیز اغلب کشتی و مسائل مربوط به آن مورد اظهار نظر و بررسی قرار گرفته است، از طرفی نیز با توجه به اینکه مفهوم مالک در حقوق دریایی نسبت به مفهوم آن در زمینه‌های دیگر حقوق تفاوت‌هایی ولو اندک دارد، لذا ضروری است ابتدا به اختصار مفهوم عناوین مذکور در عنوان تبیین گردد.

۱.۱. مالک در حقوق دریایی

مالک در لغت به معنای کسی که دارای چیزی باشد و بتواند در آن تصرف کند،^۳ آمده است. مالک در اصطلاح به معنای مطلق صاحب مال (منقول و غیرمنقول) را گویند.^۴ حق مالکیت از قدیمی‌ترین، محترم‌ترین و بدیهی‌ترین حقوق شناخته شده در دنیا است که به مالک آن اختیاراتی را بر مبنای یک سری قواعد کلی و شناخته شده در جهان و قانون حاکم بر محل وقوع مال تفویض می‌نماید. مالک در معنای اعم به دارنده تسلط و استیلا بر شیء اطلاق می‌شود و در

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924).

2. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules).

۳. دهخدا، علی اکبر، *لغت نامه دهخدا*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ذیل عنوان مالک.

۴. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *مبسوط در ترمینولوژی حقوق*، جلد ۴، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ سوم، ۱۳۸۶، شماره ۱۱۸۴۱.

معنای اخص به شخصی اطلاق می‌گردد که مستقلاً بر شیء تسلط و استیلائی حقوقی دارد و می‌تواند هرگونه دخل و تصرفی در مایملک خود بنماید.^۱ مالکیت شناور در حقوق ایران بیشتر به مالکیت اموال غیرمنقول شباهت دارد؛ به نحوی که به موجب اسناد رسمی مالکیت آن محرز شده است و باید به ثبت برسد و تغییر مالکیت نیز با تغییر عنوان و نام مالک در دفاتر ثبت صورت می‌گیرد. همان‌طور که مالک در قانون اصلاح قانون دریایی مصوب سال ۱۳۹۱ در ماده ۸۰ مکرر ۱ بند «پ» تعریف شده است، یدک‌کش و بارج نیز دارای شخصیت حقوقی مستقل‌اند و هر کدام با دارا بودن گواهینامه صادره از سازمان ذی‌صلاح کشور صاحب پرچم، این شخصیت حقوقی را دارا می‌باشند و یک شماره ثبت خواهند داشت، تعریف ماده مزبور اشاره به مالکانی دارد که یدک‌کش و بارج با پرچم ایران دارند و از این نظر که تعریف مالک یدک‌کش و بارج با پرچم خارجی را شامل نمی‌شود، دارای ایراد است؛ زیرا مالکیت در بارج‌ها و یدک‌کش‌های خارجی با ارائه یک سند فروش^۲ مشخص می‌شود. بنابراین برای مشخص شدن دایره شمول مالک در عنوان مقاله، بهتر است مالک را اینگونه تعریف کنیم: «منظور از مالک هر شخص حقیقی یا حقوقی می‌باشد که در دفتر ثبت شناورهای دولت، نام وی به عنوان مالک قید شده است». مالکان یدک‌کش و بارج با توجه به نوع پرچم آنها و قوانین و مقررات کشور صاحب پرچم تعریف خواهند شد.

گاهی مالکیت شناور یدک‌کش و یا بارج برای دولت بوده و به فراخور مسئولیت ایجادشده برای یدک‌کش درگیر نمودن دولت در موضوع سخت خواهد بود، بنابراین در این حالت اداره و مدیریت آنها به شرکتی به عنوان متصدی واگذار می‌گردد و شرکت، قائم مقام مالک محسوب شده، تمامی مسئولیت‌های آن را بر عهده دارد. از این نظر، مالک و در حکم آن را می‌توان به دارنده آن، شخص حقیقی یا حقوقی دیگر نظیر مدیر، کارگزار و اجاره‌کننده در بست که مسئولیت کار یدک‌کش و بارج را از طرف مالک بر عهده دارد، تعریف نمود. به عبارت دیگر، شخصی که وظایف، تکالیف و حقوق مالک را به نیابت بر عهده گرفته است، نیز می‌توان مالک دانست. با رعایت قواعد عمومی و اصول کلی حقوقی، خریداران یدک‌کش و بارج با سند عادی یا با روش

۱. نظری، ایراندخت، **مسئولیت مدنی مالک**، تهران: انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۸۹، ص ۳۳.

2. Bill of sale

اجاره به شرط تملیک را نیز باید مالک دانست و کلیه حقوق و تعهدات مالک را در خصوص آنان اعمال نمود.

۱.۲. شناور

شناور^۱ در لغت به معنای «چیزی که روی آب حرکت کند»^۲ تعریف شده است. بعضی از نویسندگان دو واژه "Ship" و "Vessel" را به معنای کشتی آورده‌اند؛^۳ در حالی که "Ship" یکی از انواع "Vessel" است.^۴ در قانون دریایی ایران بیشتر از واژه کشتی استفاده شده است. اما گاهی نیز عبارت شناور در کنار کشتی بکار رفته است، به طور مثال، در ماده ۳۷ قانون دریایی ایران: «در مواردی که کشتی یا شناورهای مغروق یا مصدوم و...» و در موارد مختلف عبارت کشتی را بکار برده‌اند؛ مانند مواد ۲۷، ۸۰ و ۱۰۱ مکرر و غیره. اما همان‌طور که بیان شد، این دو واژه مترادف یکدیگر نیستند، بلکه رابطه شناور و کشتی از نظر منطقی رابطه عموم و خصوص مطلق است و لفظ شناور نسبت به کشتی عام‌تر محسوب می‌گردد. پیش از این در معنای لغوی شناور نیز ذکر گردید: هر چیزی که قابلیت ماندن بر روی آب را داشته باشد، به نوعی شناور تلقی می‌شود و در معنای تخصصی‌تر، شناور به هر وسیله‌ای بر روی آب اطلاق می‌گردد، فارغ از اینکه نیروی محرکه^۵ یا قابلیت حمل کالا و مسافر داشته باشد یا خیر و از این بابت مفهوم عام‌تری را در بر می‌گیرد که کشتی، یدک‌کش و بارج نیز زیر مجموعه آن قرار می‌گیرند.

۱.۲.۱. کشتی

کشتی^۶ از نظر لغوی به معنای آلتی است که روی آب به وسیله پارو، بادبان، بخار و غیره حرکت و بار و مسافر حمل می‌کند^۷ و آن را مرادف واژگان سفینه، زورق و جهاز به شمار می‌آورند.^۸ کنوانسیون‌ها در تعریف کشتی شیوه یکسانی را انتخاب نموده‌اند؛ به طوری که کنوانسیون

1. Vessel

۲. معین، محمد، فرهنگ معین، تهران: انتشارات امیرکبیر، ذیل عنوان شناور.

3. «Vessel: A Floating structure designed for the transport of cargo and/or passengers». Yousefi, H., sardarzehi, *Maritime Terms*, Tehran, Jangalpub, 2009, p 412.

4. Brodie, P., *Dictionary of shipping terms*, London, informa law, from Routledge, 2013, p 265.

5. Propulsion

6. Ship

7. Ibid, p 222.

۸. معین، محمد، فرهنگ معین، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم، ذیل عنوان کشتی.

رترداد ۲۰۰۸ در ماده ۱ بند ۲۵ همان تعریفی را اتخاذ نموده که پیش از آن کنوانسیون بروکسل (لاهی) ۱۹۲۴ در بند «د» ماده ۱ بیان کرده است: «کشتی منظور از آن هر شناوری است که برای حمل محموله در دریا به کار می‌رود».^۱

قانون دریایی ایران نیز تحت تأثیر کامل کنوانسیون بروکسل (لاهی) در بند ۴ ماده ۵۲ کشتی را به همین صورت تعریف نموده است. اما کنوانسیون ملل متحد راجع به شرایط ثبت کشتی‌ها^۲ مصوب ۱۹۸۶ برای تعریف کشتی ویژگی دیگری را اضافه نموده و داشتن نیروی محرکه را برای کشتی پیش‌بینی کرده است: «کشتی عبارت است از هرگونه شناور در دریا و هدایت شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو در تجارت دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد، به استثنای شناورهایی با ظرفیت ناخالص ثبت‌شده زیر پانصد تن»^۳ که به نظر می‌رسد این تعریف به لحاظ اینکه لفظ کشتی را عام‌تر از شناور فرض نموده است، دارای ایراد باشد.

با توجه به تعاریف فوق و همچنین تعریف کشتی در قانون دریایی ایران و ویژگی حمل بار و مسافر مذکور در آن می‌توان گفت، اگر وسیله‌ای در دریا برای حمل کالا و مسافر به کار نرود، نمی‌توان آن را کشتی نامید. از طرف دیگر نیز اگر وسیله‌ای برای حمل بار در دریا به کار رود، به تنهایی نمی‌توان آن را کشتی دانست؛ زیرا دارا بودن قوه محرکه برای کشتی نامیدن وسیله ضرورت دارد. در حقوق بین‌الملل نیز اگر تعریف خاصی از کشتی نشده باشد، منظور از کشتی هر شناوری است که برای حمل و نقل در دریا به کار می‌رود یا قابلیت حمل و نقل در دریا را دارد.^۴

۱.۲.۲. یدک‌کش و بارج

یدک‌کش^۵ شناوری است با نیروی محرکه با قابلیت‌های مختلف، اعم از ارائه خدمات مورد نیاز به سکوها نفتی و کشتی‌ها، جابجایی کشتی‌ها، پهلوگیری در اسکله‌ها و غیره.^۶ در بنادر

1. Article 1:...(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

2. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ship, (Geneva, 7 February 1986).

3. Article 2:..."Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered.

4. Encyclopedia of public international law, North-Holland, T 11, 1990, p 228.

5. Tug-boat

6. Brodie, P, Ibid, p 259.

ایران یدک کش‌ها اغلب برای سوخت‌رسانی، جابه‌جایی راهنما، مراجعه به سکوها‌ی نفتی، پهلو دادن و جدا کردن کشتی‌ها از اسکله مورد استفاده قرار می‌گیرند. اصلی‌ترین فعالیت یدک‌کش، یدک‌کشی است. یدک‌کشی عبارت است از کمک گرفتن از نیروی محرکه خارجی برای تغییر مکان چیزی که توانایی برای انتقال خودبه‌خود را ندارد و یا در زمان یدک‌کشی این توانایی را از دست داده است. به عبارت دیگر، یدک‌کشی تنها برای شناور بدون نیروی محرکه به کار نمی‌رود، بلکه گاهی شناوری که یدک می‌شود، دارای نیروی محرکه است، اما به واسطه شرایطی، از یدک‌کش درخواست کمک می‌نماید. یدک‌کش‌ها گاهی صرفاً جنبه خدماتی مانند سوخت‌رسانی دارند، اما وقتی این شناورها در حمل‌ونقل دریایی و جابه‌جایی کالا به کار می‌روند، با رعایت قانون دریایی می‌توانند مانند کشتی مشمول این قانون قرار گیرند.

بارج^۱ نیز شناوری بدون نیروی محرکه است که به صورت مسطح یا خن‌دار با تناژهای متفاوت وجود دارند. بارج‌ها به وسیله شناورهای دیگر که غالباً یدک‌کش‌ها می‌باشند، یدک می‌شوند و فعالیت خدماتی و یا حمل‌ونقل کالا را انجام می‌دهند.^۲ بارج‌ها برای حمل کالا اغلب در حوزه خلیج فارس مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۲. مبنای مسئولیت مالک یدک‌کش

همان‌طور که بیان گردید، یدک‌کش دارای قابلیت‌های گوناگونی بوده که یکی از آنها یدک‌کشی تجاری^۳ است و به منظور حمل‌ونقل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر در دریا، لنگرگاه و آبراه‌های داخلی به کار گرفته می‌شود. در حوزه خلیج فارس، اکثر دارندگان بارج و یدک‌کش، به ویژه مالکان سنتی در حمل‌ونقل کالاها مانند آهن، شن، ماسه و ماشین‌آلات راهسازی از بارج و یدک‌کش استفاده می‌کنند. علت رواج این نوع حمل در حوزه خلیج فارس نزدیکی مسافت بنادر کشورهای همسایه، ارزان بودن آن برای صاحبان کالا و ساده‌تر بودن قواعد مؤسسه‌های رده‌بندی برای مالکان و در نتیجه پایین‌تر بودن هزینه‌های مالک است. اما علی‌رغم صرفه اقتصادی، این نوع حمل به واسطه خطرهایی که برای سلامت کالا و تحویل به موقع آن وجود

1. Boat, Barge

2. Ibid, p 39.

3. Commercial Towing

دارد، خیلی متداول و مرسوم نشده است و در کتب حقوقی نیز اشاره‌ای به این نوع حمل نمی‌شود. از آنجا که یدک و یدک‌کش مانند کشتی نمی‌تواند از یکپارچگی و هماهنگی مناسب برخوردار باشد و فاصله بین یدک و یدک‌کش بین ۱۷۰ تا ۵۰۰ متر است،^۱ کنترل شناور یدک در شرایط بحرانی و طوفانی کار ساده و آسانی نیست، خصوصاً در بارج مسطح که کالا بر روی عرشه آن بارچینی می‌شود. با استناد به بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی، می‌توان گفت هر شناوری از جمله یدک‌کش و بارج که دریایما باشد و بتواند در حمل‌ونقل دریایی به کار رود، مشمول قانون دریایی است و رابطه حقوقی مالک یا مالکان یدک‌کش و بارج با صاحبان کالا ممکن است بر مبنای قرارداد و یا مشمول حمل‌ونقل دریایی با وجود بارنامه باشد.

یدک‌کشی تجاری مشمول تعریف قرارداد باربری به شرح مندرج در بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی قرار گرفته و یدک‌کش از نظر بارنامه دریایی، نحوه صدور آن و مسئولیت مالک در عمل مطابق نمونه‌های موجود به مانند کشتی است؛ زیرا در این حالت یدک‌کش به عنوان شناوری با قوه محرکه در جابجایی کالا در مسافت‌های کوتاه مورد استفاده قرار می‌گیرد.^۲ این نوع فعالیت یدک‌کش، فرمانده و مالک را در وضعیت مشابه مالک کشتی قرار می‌دهد که در این حالت مالک یدک‌کش و صاحب کالا برای حمل کالا توافق و بر اساس آن اقدام می‌نمایند. از آنجا که یدک‌کش بدون بارج امکان انجام حمل‌ونقل دریایی به معنای مورد نظر قانون‌گذار در بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی را ندارد و از طرف دیگر بارج نیز شناوری دارای شخصیت حقوقی مجزا از یدک‌کش با شماره ثبت، پرچم، ظرفیت معین و گواهینامه‌های لازم برای امکان تردد در آب‌های بین‌المللی و آزاد است و از آنجا که لزوماً مالک این دو شناور شخص واحدی نیست، لذا ضروری است که مسئولیت مالکان در دو فرض مختلف مالکیت مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد:

۱. طاهری، علی، *دایرة المعارف جامع دریایی بندری*، جلد ۹، موسسه انتشارات نگاه، چاپ اول، ۱۳۸۸، ص ۱۰۴.

۲. *حقوق حمل و نقل دریایی*، ترجمه عباس رضانی، موسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، ۱۳۷۱، ص ۳۸۴.

۲.۱. مالکیت بارج و یدک‌کش برای شخص واحد

در فرضی که مالکیت یدک‌کش و بارج برای شخص واحدی اعم از حقیقی یا حقوقی باشد و مالک به حمل و نقل کالا پرداخته، از این بابت خسارتی به کالا وارد گردد، فارغ از اینکه سبب ایراد خسارت یدک‌کش و یا بارج بوده، مسئولیت مالک در برابر صاحب کالا با وحدت ملاک و استفاده از مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی ایران که برگرفته و ترجمه از مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه ۱۹۲۴ است، تعیین می‌گردد. با این توضیح که در قانون دریایی ایران اصل مسئولیت نسبی و اماره مسئولیت مورد پذیرش قرار می‌گیرد، لیکن در ماده ۳۸۶ قانون تجارت فرض مسئولیت مورد پذیرش قرار گرفته است. هرگاه یدک‌کش و بارج قابلیت دریانوردی را در زمان بارگیری و شروع سفر داشته باشند و مالک نیز در مورد بارگیری صحیح و مهارت چیدن صحیح کالا مراقبت‌های لازم را به عمل آورده، سوخت لازم برای سفر را مهیا کرده، کارکنانی مجرب را به کار گرفته و به کلیه قوانین و مقررات مربوط به ایمنی عمل نموده باشد، به نحوی که عرفاً و عادتاً بتوان مالک را فردی محتاط تشخیص داد و یا وجود یکی از موارد مندرج در ماده ۵۵ قانون دریایی را اثبات کند، با رعایت قانون دریایی مسئولیتی ندارد. از آنجا که دلیل خلاف از طرف صاحب کالا در تمام موارد در انتساب مسئولیت به مالک پذیرفته می‌شود، به منظور رفع این انتساب، مالک باید ثابت نماید که تقصیری مرتکب نشده و خسارت وارده نیز ناشی از تقصیر او نیست، در این حالت مسئولیتی نخواهد داشت.

۲.۲. مالکیت بارج و یدک‌کش برای اشخاص متفاوت

همان‌طور که بیان گردید، بارج شناوری است بدون قوه محرکه که به صورت مسطح و خن‌دار بوده، برای حمل بار در مسافت‌های نزدیک و در پروژه‌های دریایی، بیشتر با نصب تجهیزات بر روی آن مورد استفاده قرار می‌گیرد، دارای شخصیت حقوقی ثبت شده با رعایت قانون کشور صاحب پرچم^۱ است و درحالتی که مالکیت بارج متعلق به شخصی غیر از مالک یدک‌کش باشد و کالا نیز بر روی بارج بارگیری شده باشد، در این صورت بر فرض وقوع خسارت، باید بررسی گردد که مسئول جبران خسارت چه شخصی است.

1. Flag state jurisdiction

بنابر اصول کلی و مسلم حقوقی پذیرفته شده در کلیه نظام‌های حقوقی، شخصی که در کسب منافع قراردادی شرکت دارد، باید در ضرر و زیان وارده نیز سهیم باشد. کالایی بر روی بارج بارگیری و در مقصد به صاحب کالا، گیرنده یا مالک به واسطه انتقال بارنامه تحویل می‌گردد و مبلغ تعیین شده از بابت کرایه به نسبت تعیین شده میان مالک بارج و مالک یدک‌کش تقسیم می‌شود. بنابراین، باید به همین ترتیب نیز در خسارات وارده و جبران آن سهیم باشند. اما در عمل، هنگامی که صاحب کالا با خسارات وارده به کالا روبرو می‌گردد، به استناد بارنامه‌ای که در اختیار دارد، علیه مالک بارج مبادرت به طرح دعوای جبران خسارت می‌نماید؛ زیرا بار بر روی بارج بارگیری شده و یدک‌کش صرفاً جابجایی بارج را در دریا به واسطه داشتن قوه محرکه بر عهده داشته است؛ در حالی که در فروض مختلف ممکن است مالک هر یک از شناورها به تنهایی یا هر دو مسئول باشند و برای تفکیک فروض لازم است ابتدا به توضیح دو اصل متفاوت مطرح شده در خصوص یدک‌کش و یدک‌شونده پرداخته شود:

۲.۲.۱. یدک‌کش در خدمت یدک‌شونده

در حالتی که بارج از خدمات یدک‌کش در یدک‌شدن استفاده می‌نماید، فرمانده و کارکنان یدک‌کش به عنوان پرسنل و تحت امر مالک بارج بوده، ماهیت این موضوع چیزی جز رابطه پیمانکاری فی‌مابین دو شناور نیست و پیمانکار از دستورات کارفرما تبعیت می‌نماید. نکته قابل ذکر این است که دارنده بارنامه یا صاحب کالا به عنوان شخص ثالث که بارنامه صادره را به صورت یک بارنامه پاک و تمیز^۱ در اختیار دارد، در صورت ورود خسارت به کالا باید برای جبران آن به چه کسی مراجعه نماید. در فرضی که رابطه دو شناور مذکور را در قالب پیمان پذیریم، مسئولیتی متوجه مالک یدک‌کش نیست. اما از طرفی، با توجه به اینکه اجرای موضوع توافق به وسیله یدک‌کش و کلیه عملیات به وسیله فرمانده یدک‌کش انجام می‌پذیرد، چگونه می‌توان مالک بارج را به تنهایی مسئول جبران خسارت دانست؛ در حالی که در اکثر مواقع علت ورود خسارت نحوه هدایت یا غفلت فرمانده یدک‌کش که تحت امر مالک آن است، می‌باشد. گاهی

1. Clean Bill of Lading

اوقات یدک‌کشی دریایی انجام می‌پذیرد که به موجب آن مالک یدک‌کش متعهد می‌شود کشتی یا شناور دیگر را در برابر اخذ اجرت معینی بکشد.^۱

۲.۲.۱. یدک‌کش و یدک‌شونده به عنوان یک واحد

در عرف کشتیرانی، اگرچه «فروند» برای شناور و کشتی به کار می‌رود، اما بیشتر در بین فعالان در عرصه دریایی اصطلاح «واحد» به کار می‌رود. بر این مبنا که بارج بدون یدک‌کش غالباً کارایی ندارد و یدک‌کش نیز برای فعالیت در حوزه حمل‌ونقل باید بارج را به همراه داشته باشد و از آنجا که هر دو با یکدیگر یک واحد را تشکیل می‌دهند، می‌توان گفت که مالکین هر دو شناور در برابر صاحب کالا مسئولیت دارند. بر این اساس و با رعایت اصل تساوی مسئولیت، باید هر یک را به نسبت مساوی در برابر صاحب کالا مسئول دانست؛ زیرا در حقوق ایران، مسئولیت تضامنی برخلاف اصل است و نیاز به نص صریح دارد که در این خصوص نصی وجود ندارد. از طرف دیگر، اصل تساوی در فرض تفاوت مالکان بارج و یدک‌کش جایگاهی ندارد و قابل ترتیب اثر و استناد نیست؛ زیرا از نظر فنی بارج فاقد هرگونه قوه محرکه است و غالباً هیچ‌گونه خدمه، فرمانده یا پرسنلی به صورت مستقر بر روی خود ندارد و تسلط بر عملیات ناوبری و حمل‌ونقل کالا به وسیله فرمانده یدک‌کش و کارکنان آن صورت می‌پذیرد و کلیه مراحل بارگیری، حمل، تخلیه و صدور بارنامه به وسیله فرمانده یدک‌کش انجام می‌گیرد و بارج تابع یدک‌کش است و مالک بارج نقشی در هدایت یدک‌کش و بارج، سفر دریایی، بارچینی و مهار آن، مراقبت لازم و معمول، بررسی قابلیت دریانوردی و دیگر تعهدات مالک به شرح مندرج در قانون و عرف دریایی را نخواهد داشت، به همین علت مسئولیت نهایی باتوجه به نقش فرمانده در اداره یدک‌کش و بارج و انجام وظیفه مطابق با نظر مالک بر عهده مالک یدک‌کش خواهد بود.

حال این پرسش مطرح می‌گردد، در فرضی که بارنامه به وسیله فرمانده یدک‌کش صادر شود، لیکن شناور حمل‌کننده کالا بارج باشد و با توجه به خاصیت بارنامه دریایی در انتقال با ظهرونیسی^۲ اگر صاحب کالا، گیرنده و به طور کلی دارنده با حسن‌نیت بارنامه بابت خسارات وارده بر کالا علیه مالک بارج طرح دعوا کند، مالک بارج چه وضعیتی می‌تواند داشته باشد.

۱. دویدار، رهایی محمد، *حقوق دریایی براساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین‌المللی*، مترجم عزیز فیضی طالب، تهران: انتشارات رایحه عترت، چاپ اول، ۱۳۸۰، ص ۲۰۳.

2. Indorsement

وفق ماده ۸۱ سابق قانون دریایی ایران که با تغییرات جزئی در ماده ۸۱ قانون اصلاح قانون دریایی ایران تحت عنوان «وظیفه و مسئولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار» آمده است، بارنامه باید به وسیله فرمانده شناور از طرف مالک صادر شود. فرمانده، طبق بند (الف) ماده ۸۰ مکرر ۲ قانون اصلاح قانون دریایی ایران کسی است که از طرف مالک بر این سمت گمارده می‌شود. در فرض مطرح‌شده، مالک بارج اغلب اطلاع و شناختی از فرمانده یدک‌کش ندارد و با عنایت به اینکه راهبری بارج و یدک‌کش بر عهده فرمانده و کارکنان یدک‌کش بوده و بارج دارای فرمانده و خدمه‌ای نیست تا امکان صدور بارنامه از طرف مالک آن را داشته باشد و بارنامه صادره با اختیارات تفویض‌شده به‌وسیله مالک یدک‌کش به فرمانده صادر می‌گردد، لذا مسئولیتی متوجه مالک بارج نخواهد بود. مالک بارج باید دعوایی تحت عنوان جلب ثالث به طرفیت صاحب کالا و مالک یدک‌کش مطرح نماید تا بر مبنای اسناد و مدارک و مسئولیت مالک یدک‌کش مرجع قضایی اتخاذ تصمیم نماید.

۳. مالک و اجاره یدک‌کش

قرارداد اجاره یدک‌کش، با توجه به ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران و تعریف قرارداد اجاره کشتی،^۱ قراردادی است که به موجب آن مالک یدک‌کش یا مالک منافع آن به منظور حمل کالا، یدک‌کردن شناور یا کشتی دیگر، ارائه خدمات به تأسیسات دریایی، رساندن سوخت و راهنما در برابر مبلغی معین با شخص ثالث منعقد می‌نماید. همان‌طور که در ارتباط با حمل‌ونقل دریایی مطرح شد، اجاره یدک‌کش با بارج به عنوان یک واحد می‌تواند برای حمل کالا از محلی به محل دیگر مورد استفاده قرار گیرد که انواع قرارداد اجاره، شرایط آن و مسئولیت مالک در هر فرض به اختصار ارائه می‌شود.

۱. رجوع کنید به ماده ۱۳۵ قانون دریایی ایران و همچنین، نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، تهران: انتشارات سمت، چاپ چهارم، ۱۳۹۲، ص ۱۷۰.

۳.۱. اجاره زمانی^۱

در اجاره زمانی، مالک یدک‌کش و بارج کلیه اوصاف آن از جمله قدرت موتور، میزان ظرفیت بارج، کلاس و سرعت را اعلام می‌کند و در زمان تحویل^۲ میزان سوخت و آب آن اندازه‌گیری شده، بارج و یدک‌کش برای مدت معین به منظور حمل‌ونقل، به اجاره داده می‌شود. مالک موظف است شناوری را تحویل نماید که در مدت زمان قرارداد قابلیت دریانوردی^۳ داشته و برای ارائه خدمات با رعایت مقررات و ضوابط مؤسسه‌های رده‌بندی^۴ و بیمه‌های موجود به اصطلاح «سرپا»^۵ باشد. در این نوع قرارداد هدایت و راهبری با فرمانده که نماینده مالک است، می‌باشد و هزینه سوخت، عوارض بندری و آب با مستأجر است و در مقابل مستأجر نیز باید اجاره‌بها را در موعد مقرر پرداخت و از حمل کالاهای خطرناک و ممنوع امتناع نماید. مدیریت بازرگانی یدک‌کش تجاری در اختیار مستأجر قرار می‌گیرد. با عنایت به اینکه قانون دریایی ایران و مقررات لاهه ناظر به کالاهایی است که به موجب بارنامه دریایی حمل می‌گردد و ارتباطی به قرارداد اجاره ندارد، موجر می‌تواند مسئولیت خود را محدود نموده یا از بین ببرد.^۶ لیکن این شرط باید به نحوی تنظیم گردد که اولاً صریح باشد؛ ثانیاً بر خلاف نظم عمومی نباشد. در پایان مهلت قرارداد، مستأجر باید یدک‌کش و بارج را در موعد مقرر تحویل مالک نماید. اگر پایان مهلت قرارداد نزدیک بوده، درخواست سفری شود که عدم تحویل شناورها در زمان انقضای قرارداد محرز باشد، فرمانده می‌تواند از دستور مستأجر سرپیچی نماید و مالک نیز مسئولیتی نخواهد داشت. اما اگر علی‌رغم اطلاع، فرمانده سفر را شروع نماید، توافق بر دریافت اجاره‌بها به نرخ مندرج در قرارداد مفروض است و بیش از آن مال الاجاره ای پرداخت نمی‌گردد. از آنجا که مستأجر در این نوع قراردادها به دلیل شرایط خاص کار نسبت به صدور بارنامه اقدام می‌نماید، در این‌گونه موارد و جایی که دارنده بارنامه شخصی غیر از مستأجر باشد، دارنده بارنامه برای خسارات وارده می‌تواند به مالک مراجعه نماید. به نظر نگارنده برای جلوگیری از مسئولیت مالک، بهتر است کلیه شرایط

1. Time Charter
2. On hire
3. Seaworthiness
4. Classification Societies

۵. اصطلاح «سرپا» در عرف کشتیرانی به این معناست که شناور قابلیت دریانوردی را دارا باشد.

۶. نجفی اسفاد، مرتضی، همان، ص ۱۱۵.

لازم در بارنامه، به خصوص شرط پذیرش مسئولیت به وسیله مستأجر، در صورت طرح هرگونه ادعا توسط ثالث، به ویژه دارنده بارنامه ظهن‌نویسی شده، درج گردد.

۳.۲. اجاره سفری

قرارداد اجاره سفری^۱ قراردادی است که برای سفری معین بین مالک یدک‌کش و بارج و اجاره‌کننده منعقد می‌گردد؛ مانند اینکه مالک یدک‌کش حمل ۴۰۰۰ تن سنگ آهن از بندر شهید رجایی را به بندری در قطر با بارج و یدک‌کش تقبل می‌نماید. در این نوع قراردادها نیز امکان صدور بارنامه وجود دارد. مسئولیت مالک یدک‌کش در دوران اجاره و سفر به قوت خود باقی است و اگر به شخص ثالث به عنوان دارنده بارنامه خسارت وارد شود، متضرر باید علاوه بر اجاره‌کننده، مالک را نیز طرف دعوا قرار دهد؛ زیرا بارنامه به وسیله فرمانده یدک‌کش که نماینده مالک می‌باشد، صادر گردیده است. در قرارداد اجاره سفری برای تخلیه بار موجود در روی بارج، مالک یدک‌کش یا مدت زمان مجاز^۲ برای بارگیری^۳ و تخلیه^۴ را تعیین می‌کند و یا میزان مشخصی از محموله بر حسب نوع آن بر اساس تعداد و یا تناژ برای تخلیه و بارگیری تعیین می‌نماید و در صورتی که در مدت زمان تعیین شده عملیات تخلیه به اتمام نرسد، مشمول خسارت تأخیر به اصطلاح «دموراز»^۵ می‌گردد^۶ که در صورت عدم تعیین میزان آن، کرایه ایام معطلی^۷ بر حسب نوع فعالیت به یدک‌کش تعلق می‌گیرد.^۸

۳.۳. اجاره لخت یا دربست

در صورتی که اجاره‌کننده، یدک‌کش را بدون فرمانده و خدمه در اجاره بگیرد و عملیات راهبری و هدایت آن نیز با اجاره‌کننده باشد، این نوع اجاره، اجاره لخت یا دربست^۹ نامیده می‌شود

1. Voyage Charter

2. Lay days

3. Lay time for discharge

4. Lay time for loading

5. Demourage

۶. دادخدا، سحر و مهشید عسگر، کلیات حمل و نقل دریایی، تهران: انتشارات پژوهاک فرهنگ، چاپ اول، ۱۳۸۰، ص ۵۳.

7. Damages for detention

۸. پورنوری، منصور، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، تهران: انتشارات مهدحقوق، چاپ اول، ۱۳۸۳، صص ۹۱-۹۲.

9. Demise Charter

که در این فرض اگر بارج و یدک‌کش به اجاره گرفته شود، مالک یدک‌کش و بارج در صورت بروز خسارت در برابر صاحب کالا مسئول نیست؛ زیرا اجاره‌کننده جانشین مالک است و کنترل یدک‌کش را در اختیار دارد. در این حالت صادرکننده بارنامه که فرمانده یدک‌کش یا نماینده مالک است، وفق قانون به مانند مالک در برابر دارنده آن، مسئولیت دارد. در قانون دریایی ایران نامی از این نوع اجاره برده نشده، اما با توجه به کاربرد آن در عرف دریایی در کتب صاحب‌نظران حقوقی بدان پرداخته شده است.^۱ از نظر مدت، شبیه قرارداد اجاره برای مدت معین است، با این تفاوت که در این نوع قرارداد اجاره، اجاره‌کننده برای مدتی به جای مالک یدک‌کش قرار گرفته، یدک‌کش را به منظور تحقق اهداف خود به کار می‌گیرد. اجاره لخت نوعی قرارداد مدیریت و اداره یدک‌کش و بارج است که در آن اجاره‌کننده شخصاً خدمه، آذوقه، سوخت و غیره برای یدک‌کش فراهم می‌نماید. بدیهی است، در این قرارداد، اجاره‌کننده در برابر صاحب کالا و خسارات وارده به آن مسئولیت دارد. در عمل، برای جلوگیری از درگیر شدن مالک از نظر حقوقی، مقتضی است فرمانده در زمان صدور بارنامه صراحتاً اشاره به امضای بارنامه از طرف مستأجر و در راستای اجاره لخت بنماید تا مالک با مسئولیتی مواجه نگردد.

در این نوع اجاره نیز به مانند دو نوع دیگر، مالک یدک‌کش و بارج متعهد به تحویل یدک‌کش و بارج با قابلیت دربانوردی و در وضعیت مناسب و به اصطلاح «سرپا» در طول قرارداد اجاره است. با وجود این، به واسطه خصوصیت این نوع اجاره، مالک می‌تواند مسئولیت انجام هرگونه تعمیر یدک‌کش، سرپا بودن آن را به اجاره‌کننده واگذار نماید؛ به نحوی که مالک در طول قرارداد هیچ‌گونه دخالتی در یدک‌کش نداشته باشد.

۴. یدک‌کش و تصادم

مسئولیت مالک یدک‌کش صرفاً در برابر صاحب کالا نیست، بلکه هر حادثه‌ای که ناشی از تقصیر و کوتاهی مالک یا کارکنان یدک‌کش باشد و به شناور، کشتی، افراد و تأسیسات بندری

۱. اعلانی فرد، محمد، *حقوق دریایی (حمل و نقل بین‌المللی دریایی)*، تهران: انتشارات نخل دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۱۰۱؛ گروه مؤلفان، *دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری*، جلد ۹، تهران: انتشارات نگاه، چاپ اول، ۱۳۸۸، ص ۶۰؛ نجفی اسفاد، مرتضی، پیشین، ص ۲۵۲؛ صدیق، حسن، *اصول کلی حقوق دریایی*، تهران: انتشارات جنگل جاودانه، چاپ اول، ۱۳۹۳، ص ۲۸۹.

خساراتی وارد آید، مسئولیت مالک را به همراه خواهد داشت. منظور از تصادم^۱ برخورد یدک‌کش و بارج با هرگونه وسیله شناور دیگر است. در تصادمی که مالک مقصر باشد، مسئولیت نیز متصور است. اما در تصادمی که به واسطه خطرات دریایی ایجاد می‌گردد، مالک مسئولیتی ندارد. تصادم در دریا با برخورد تفاوت دارد؛ بدین توضیح که اگر یدک‌کش و بارج در حال حرکت در مواجهه با اسکله، موج شکن، راهنمای شناور، دیواره بندرگاه و یا اشیای ثابت دیگری دچار حادثه شود، به عنوان برخورد تلقی گردیده، مشمول تصادم واقعی نمی‌گردد.^۲

در مسئولیت‌هایی که خارج از چهارچوب قرارداد ایجاد می‌شود، مسئول بر مبنای تقصیر تعیین گردیده و پاسخگو خواهد بود. خسارات ناشی از تصادمات دریایی با رعایت «حقوق ممتاز» جبران می‌شود و برای جبران نیز شناور مقصر، خود تضمین و وثیقه پرداخت خسارت زیان‌دیده است. این امر با توجه به اینکه شناور دارای شخصیت حقوقی است، مورد توجه قرار گرفته، اما در عمل در حقوق کشور ما جایگاه خود را پیدا نکرده است. بر همین مبنای تصادمات دریایی، مالکان یدک‌کش و بارج به فراخور موضوع مسئولیت پیدا می‌نمایند؛ زیرا شناور بالنفسه نمی‌تواند مسئول شناخته شود؛ چون خطا و تقصیر در اثر عمل انسان ایجاد می‌گردد و اشیاء امکان خطا ندارند. در تصادمات دریایی، خواهان باید تقصیر خواننده را اثبات کند که مبنای تقصیر نیز غفلت، بی‌مبالاتی، بی‌احتیاطی، اهمال، تفریط، سهل‌انگاری و سستی در انجام وظایف و تکالیف است. اغلب تصادمات دریایی به واسطه عمل اشخاص، آن هم عدم دقت و عدم توجه کافی برای جلوگیری از حادثه صورت می‌پذیرد. در صورتی که یدک‌کش تحت تصرف و نظارت شناور یدک‌باشد، در صورت بروز تصادم، مسئولیت جبران خسارت بر عهده شناور یدک‌شونده است که عملیات کنترل و هدایت را بر عهده دارد. در فرضی که کنترل و هدایت به وسیله یدک‌کش انجام شود و شناور یدک نقشی در عملیات نداشته باشد، بالطبع مسئول تصادم، مالک یدک‌کش است. از آنجا که فرمانده یدک‌کش حقوق و مزایای خود را از مالک دریافت می‌نماید و دستورات مالک را نیز اجرا می‌کند، بنابراین در صورت وجود تقصیر، مالک یدک‌کش باید در برابر اشخاص ثالث و زیان‌دیده از تصادم، پاسخگو باشد.

1. Collision

۲. ابوعطا، محمد، *مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها*، تهران: انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۹۳، ص ۴۹.

در حال حاضر، در ارتباط با تصادم، مقصرین حادثه با نظر کارشناسان رسمی دادگستری و میزان مسئولیت هریک معین می‌گردد که دادگاه با توجه به نظر کارشناسان رسمی و در نظر گرفتن قرارداد و رعایت جنبه‌های حقوقی، تعیین تکلیف می‌نماید. قانون دریایی نیز در راستای مسئول شناختن مالک، احراز تقصیر وی را لازم دانسته، از جمله ماده ۶۹ قانون مذکور مقرر می‌دارد: «مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و... قصور و خطاهای خود... است» و در ماده ۱۶۴ قانون فوق‌الذکر نیز جبران خسارت ناشی از تصادم را برعهده خطاکار دانسته و ماده ۱۶۵ قانون دریایی نیز تقصیر مالک شناور را مفروض نمی‌داند.^۱ در تصادمات دریایی، در صورتی که مالک شناور مسئولیت خود را محدود نموده باشد تا میزان محدود شود و مسئولیت مالک با رعایت بند ۳ ماده ۷۵ قانون دریایی ایران مفروض باشد. اما نسبت به مازاد می‌بایست تقصیر مالک اثبات گردد و تقصیر مفروض نیست.^۲

منشأ مسئولیت مالک یدک‌کش و بارج یا ناشی از خسارات منبعت از حوادث دریا نظیر تصادم، غرق شدن، آتش‌سوزی، به گل نشستن، انفجار و به شرح بند ۱ ماده ۱۳۳ قانون دریایی است یا ناشی از خساراتی است که به علت نقض یا عیب در ساختمان کشتی، عدم تجهیزیات کافی یا عدم مانورهای لازم ایجاد گردیده که در خصوص تصادم فصل دهم قانون دریایی قابل استناد است. برخی^۳ بر این باورند که تنها کشتی‌ها مشمول فصل دهم قانون دریایی‌اند و شناورهای دیگر مشمول ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ که هم‌اکنون در مواد ۵۲۸ و ۵۳۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ با کمی تغییر آمده، قرار می‌گیرند؛ در حالی که با توجه به نوع وسیله حمل و محل فعالیت یدک‌کش و بارج که در دریاست، باید گفت این دو شناور نیز در خصوص تصادم مشمول قانون دریایی می‌باشند. بدیهی است، با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (لندن-۱۹۷۲)^۴ که در سال ۱۹۷۷ لازم‌الاجرا شد، مالکان شناور ملزم به رعایت مقررات کنوانسیون می‌باشند.

۱. امید، هوشنگ، **حقوق دریایی**، تهران: انتشارات مدرسه عالی بیمه ایران، چاپ اول، ۱۳۵۳، ص ۲۴۷.

۲. نظری، ایراندخت، پیشین، ص ۱۰۰.

۳. محمدی، مهدی، مهرزاد ابدالی و پروین اکبرینه، **مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه**، مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۲، زمستان ۱۳۹۵، شماره ۴، ص ۱۵۰.

4. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).

در فرضی که یدک‌کش به همراه بارج در دریا تصادم می‌نماید و بارج سبب ورود خسارت است، با توجه به اینکه هدایت بارج به وسیله یدک‌کش و فرمانده آن صورت می‌گیرد، مسئولیت نیز بر عهده مالک یدک‌کش است. در شرح پرونده‌ها و موضوعات عملی مطروحه در این خصوص در طوفان‌ها، اغلب بارج‌ها از یدک‌کش جدا می‌شوند و با تأسیسات برخورد و یا با شناورهای دیگر تصادم و خسارت وارد می‌نمایند. در این حالت، اگر مالک یدک‌کش کلیه شرایط را رعایت کرده باشد، ظاهراً مسئول نیست و مالک بارج نیز مسئولیتی نخواهد داشت، اما با توجه به اینکه هیچ خسارتی نباید جبران نشده باقی بماند، به نظر می‌رسد که از طریق بیمه و پوشش انجمن‌های حمایت و غرامت بتوان این معضل را برطرف نمود. در فرضی که بارج از نظر فنی دارای ایراد باشد و علت اصلی وقوع تصادم نیز ایراد بارج باشد، مالک بارج مسئول خواهد بود که ظاهراً تنها فرضی است که مالک بارج مسئولیت دارد.^۱

۴.۱. یدک‌کش و ارائه خدمات

گاهی مالک یدک‌کش قراردادی با شخص ثالث منعقد و توافق می‌نماید که یدک‌کش در ازای دریافت مبلغ معینی به خدمات یدک‌کشی مبادرت ورزد. در اینجا دیگر بحث حمل کالا نیست و این نوع قراردادها می‌تواند در قالب قرارداد نجات در دریا نیز منعقد گردد. در عمل، شرکت‌های نفتی برای این نوع خدمات یدک‌کش و برای جابجایی کشتی‌های نفت‌کش قرارداد سه یا پنج‌ساله منعقد می‌نمایند که یدک‌کش در اختیار آنان قرار گیرد و مبلغ ثابتی را تحت عنوان اجاره‌بها پرداخت می‌کنند. در این نوع قراردادها، اجاره‌کننده بیشتر به عنوان کارفرماست و فرمانده از دستورات کارفرما تبعیت می‌نماید، در این نوع قرارداد مالک یدک‌کش باید یدک‌کش را بیمه تجهیزات و پی‌اندای^۲ کند و در اختیار کارفرما با فرمانده و خدمه متخصص قرار دهد و از باب مالک بودن با رعایت قواعد مسئولیت مدنی در برابر اشخاص ثالث مسئولیت دارد. گاهی ارائه خدمات یدک‌کشی به واسطه قرارداد طولانی مدت نیست و در شرایط خاص یدک‌کش در دریا مبادرت به یدک‌کشی می‌کند. در این حالت، در صورتی که یدک‌کش «حداکثر سعی و تلاش» خود را به کار بندد و به مانند یک مالک محتاط و متخصص، شناور را با قابلیت دریانوردی، سرپا و

۱. کمال طه، مصطفی، *اصول القانون البحری*، الاسکندریه، چاپ اول، ۱۹۵۲، شماره ۶۷۱

2. Protection And Indemnity Insurance (P&I Insurance).

فرمانده توانمند به کار گیرد، در صورت تغییر شرایط از مسئولیت مبرا است، مشروط بر آنکه تغییر شرایط در نتیجه تقصیر، سوء رفتار یا نقص تجهیزات مالک ایجاد نشده باشد.

در حالتی که عملیات یدک‌کشی به صورت کامل انجام نشود، مالک یدک‌کش نمی‌تواند مطالبه حق الزحمه نماید. در صورتی که در قرارداد شرط نتیجه نشده باشد، مالک یدک‌کش متعهد نیست، واحد یدک را حتماً به مقصد تعیین شده برساند، بلکه به هر مقدار که به عمل یدک‌کشی مبادرت ورزد، نسبت به همان میزان استحقاق دریافت اجرت را داراست. اما اگر شرط حصول نتیجه مورد نظر شده باشد، دیگر مالک استحقاق اجرت را ندارد و در جایی که قرارداد عقیم می‌شود، طرفین از کلیه تعهدات خود مبرا می‌شوند. وفق اصول کلی در جایی که یدک‌کش قبل از عقیم شدن قرارداد خدمات مفید ارائه کرده باشد، مالک آن مستحق دریافت اجرت آن خدمات مفید خواهد بود. تعهد اصلی مالک یدک‌کش استفاده از حداکثر سعی و کوشش در ارائه خدمات و نداشتن سوء رفتار در اجرای قرارداد است و مالک باید یدک‌کش مناسب و سرپا داشته باشد و این جزء تعهدات واضح صریح مالک است که علاوه بر مناسب بودن تجهیزات و فیزیک یدک‌کش به تعیین فرمانده و خدمه مناسب و سوخت و آذوقه کافی نیز تسری دارد.

در جایی که یدک‌کش قابلیت دریانوردی ندارد و مالک یدک‌کش نتواند تعهدات خود را انجام دهد، مسئولیت مالک یدک‌کش مفروض است؛ مگر آنکه مالک اثبات نماید که به دلایل غیرقابل پیش‌بینی و خارج از اراده و اختیار وی خسارت ایجاد شده است.

۴.۲. یدک‌کش و حمل‌ونقل

در جایی که مالک یدک‌کش به منظور حمل کالا اقدام می‌کند، با رعایت ماده ۶۹ قانون دریایی ایران در قبال اعمال، تعهدات، قصور و خطاهای خود و عملیات فرمانده مسئول بوده و با رعایت بند ۱ ماده ۵۲ و ماده ۵۴ قانون دریایی مسئول سلامت کالا نیز است. لیکن با توجه به ماده ۷۵ قانون دریایی ایران و ماده ۷۷ قانون مزبور می‌تواند مسئولیت خود را محدود نماید که قانون دریایی و عهدنامه تحدید مسئولیت در برابر دعوی دریایی ۱۹۷۶، تحدید مسئولیت مالک یدک‌کش در این فرض را مورد تأیید قرار داده است، مگر آنکه ثابت شود خسارت وارده بر محموله ناشی از فعل یا ترک فعل مالک یا نماینده آن به قصد وارد آوردن چنین خسارتی است (عمد) و یا از روی بی‌احتیاطی خسارت بروز کرده، یا با علم به اینکه احتمال ورود خسارت در

نتیجه عمل وی وجود داشته، مبادرت به این گونه اعمال کرده باشد که در این صورت دیگر نمی‌تواند به تحدید مسئولیت استناد نماید.^۱ در رویه قضایی اغلب مسئولیت مالکان یدک‌کش و بارج را با استناد به مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت تعیین می‌نمایند که صحیح نیست؛ زیرا به واسطه شرایط بارج، کالا در آن باید بر روی عرشه حمل گردد یا اگر به صورت خن‌دار باشد، بر روی بارج بارگیری و حمل گردد. در بند ۳ ماده ۵۲ قانون دریایی بار^۲ تعریف شده است: «هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگر می‌باشد، به استثنای حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود، عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد». لیکن چون در بارج، کالا بر روی عرشه حمل می‌گردد، آن را از تعریف بار خارج می‌کنند و مشمول قانون دریایی نمی‌دانند که این استنباط نمی‌تواند درست باشد؛ زیرا در حمل به وسیله بارج نیز وسیله حمل، دریایی است و کالا نیز در دریا جابجا می‌گردد. بند ۳ ماده ۵۲ در خصوص بارهایی است که در کشتی بر خلاف شرایط آن بر روی عرشه بارگیری و حمل گردند؛ زیرا در کشتی اصل بر این است که محموله و کالا در انبار بارگیری و حمل می‌گردد و حمل کالا بر روی عرشه استثناء است، نه در بارج که غیر از عرشه محلی برای بارگیری ندارد. نکته دیگر آنکه در حمل و نقل دریایی مالک با اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت رهایی می‌یابد، اما بر مبنای قانون تجارت مالک باید وجود علت خارجی و ورود خسارت خارج از اراده و به نوعی قوه قاهره را اثبات کند.

همان‌طور که بیان گردید، یکی از کاربردهای بارج و یدک‌کش حمل و نقل کالا در دریاست و در موارد حدوث خسارت و اختلاف، رویه قضایی به علت عدم شناخت از دو شناور و کارکرد آنها با استناد به قانون تجارت تعیین تکلیف می‌نمایند که برای روشن شدن موضوع نقد و تحلیل دادنامه صادره از شعبه سوم دادگاه عمومی حقوقی تهران می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد:

قراردادی برای حمل ۴۰۰۰ تن آهن به وسیله بارج و یدک‌کش از بندر امام خمینی تا ابوظبی منعقد می‌شود. کالا در ابوظبی تحویل نمی‌گردد. مالک که شخصیت حقوقی دارد، با انتخاب وکیل طرح دعوا به خواسته «پرداخت مبلغ ۴۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به انضمام هزینه دادرسی، تأخیر تأدیه و حق الوکاله» علیه مالک بارج و شرکت طرف قرارداد مطرح و به استناد مواد ۳۸۶ تا

۱. ابوامی، هاردی، حقوق دریایی، مترجم منصور پورنوری، تهران: انتشارات مهد حقوق، چاپ دوم، ۱۳۸۴، ص ۲۱۴.

2. Cargo

۳۸۸ قانون تجارت مطالبه وجه کالا را می‌نماید. شرکت بازرسی در گزارش خود علت بروز حادثه را عدم مهارت کافی و اصولی رول‌های آهن ذکر کرده بود. دادگاه موضوع را به کارشناس ارجاع داد و کارشناس وفق نظریه خود، مالک بارج را به علت عدم تحویل کالا در مقصد مسئول شناخت که پس از اعتراض، موضوع به هیئت ۳ نفره کارشناسی ارجاع داده شد که هیئت ۵۰ درصد صاحب کالا را به علت بارگیری کالا بر روی بارج و علم و اطلاع صاحب کالا از امکان ریختن کالا در شرایط نامساعد جوی و ۵۰ درصد مالک بارج و یدک‌کش را مسئول اعلام می‌نماید. در نهایت، دادگاه با بررسی موضوع به شرح ذیل اتخاذ تصمیم نمود:

«نظر به اینکه متعاقب تحویل مقدار ۲۲۱۲/۲۱۰ تن آهن رول به متصدی حمل (مالک یدک‌کش (ض) و بارج (ص)) و صدور بارنامه به منظور حمل در تاریخ ۸۵/۰۲/۰۲ قرارداد حمل دریایی مورخ ۸۵/۰۲/۰۳ فی مابین خواهان ردیف دوم به نمایندگی از صاحب کالا خواهان ردیف اول با نماینده مالک شناور (خوانده ردیف دوم) منعقد گردید و در بند ۳ ماده ۵ مقرر گردیده در صورت بروز هرگونه خسارت به کالا متصدی حمل بایستی خسارات وارده به صاحب کالا را پرداخت نماید و هرچند که در بارنامه به عدم مسئولیت متصدی حمل نسبت به کالاهایی که در عرشه حمل می‌شود، اشاره شده است، اما نظر به اینکه مطابق بند ۳ ماده ۵۲ قانون دریایی بار شامل هر گونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگر می‌باشد، به استثنای حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم به این ترتیب حمل شده باشد و نظر به اینکه در مانحن‌فیه محموله موضوع دعوی بر روی عرشه (بارج) حمل شده، لذا از شمول تعریف فوق و در نتیجه از مقررات قانون دریایی خارج است و مشمول مقررات قانون تجارت است و نظر به اینکه مطابق ماده ۳۸۶ قانون تجارت، اصل بر مسئولیت متصدی حمل به جبران خسارات وارده می‌باشد، مگر اینکه ثابت شود تلف یا گم شدن کالا مربوط به جنس مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند و خواننده دلیلی بر معافیت خود از مسئولیت مطابق شرایط مقرر در ماده مزبور ارائه ننموده و نظر به محتوای گزارش ناخدای یدک‌کش، محموله غرق شده و به مقصد نرسیده است و کارشناس منتخب اولیه میزان خسارت معادل مبلغ خواسته را تأیید نموده است، اما هیئت کارشناسی به تقصیر مساوی هریک از طرفین

دعوی و پرداخت بالمناصفه خسارت نظر داده‌اند، دادگاه با متابعت از نظر کارشناسی واحد که به نظر می‌رسد مغایرتی با اوضاع و احوال معلوم و محقق قضیه ندارد، ضمن رد مدافعات وکیل خواندگان در ماهیت، دعوای خواهان را ثابت تشخیص داده... مستنداً به ماده ۳۷۷ و ۳۸۶ از قانون تجارت و مواد ۱۰ و ۲۱۹ قانون مدنی و مواد ۱۹۸ و ۵۱۹ و ۵۲۲ از قانون آئین دادرسی مدنی حکم به محکومیت خوانده ردیف دوم به پرداخت مبلغ... در حق خواهان ردیف اول صادر و اعلام می‌گردد...».

با عنایت به مطالب مطروحه در این پژوهش در خصوص دادنامه صادره می‌توان نکات ذیل را ذکر کرد:

۱. بر خلاف استنباط دادگاه صادرکننده رأی چون حمل دریایی بوده، قطعاً مقررات قانون دریایی ایران به عنوان یک قانون خاص بر دعوای حاکم بوده و موضوع مشمول قانون تجارت نیست؛ زیرا قرارداد حمل دریایی، بارنامه دریایی صادره و وسائط حمل انتخابی دلالت بر آن دارد که باید قانون دریایی حاکم باشد و استناد به قانون تجارت و ماده ۳۸۶ که بیانگر فرض مسئولیت است، جایگاهی نداشته و ندارد؛ زیرا دعوای دریایی در جایی است که شناور در موضوع دخالت دارد، موضوع در آب‌های قابل دریانوردی اتفاق افتاده و حادثه با فعالیت دریایی رابطه مستقیمی داشته باشد که در مانحن‌فیه نیز نمی‌توان با توجه به وسیله حمل، کالای بارگیری شده در روی بارج و ریختن کل کالا در دریا، حادثه را مشمول قانون تجارت فرض نمود و حمل را دریایی ندانست. نکته دیگر آنکه مالک شناور همیشه متصدی حمل نبوده و دادگاه با استناد به موادی که متصدی را تعریف نموده و مسئولیت متصدی را بیان داشته، مالک را محکوم کرده است که از این جهت نیز به نظر می‌رسد دادگاه دچار خلط مبحث شده است؛ زیرا مالک با متصدی حمل متفاوت است.
۲. مالک بارج با توجه به اینکه کلیه اقدامات هدایت راهبری و کنترل به وسیله یدک‌کش و فرمانده یدک‌کش انجام گرفته است، مسئولیتی ندارد؛ زیرا کوتاهی و قصور طبق گزارش به وسیله یدک‌کش انجام گرفته و بارچینی، حمل و کلیه اقدامات تحت نظر فرمانده یدک‌کش بوده است؛ در حالی که در دادنامه صادره هیچ صحبتی از مسئولیت مالک یدک‌کش مطرح نگردیده و نقش اساسی را در وقوع حادثه یدک‌کش بر عهده داشته است.

۳. مالکیت یدک‌کش و بارج برای اشخاص متفاوتی بوده و دادگاه در این خصوص نیز تعیین تکلیف ننموده و وارد موضوع نگردیده است.

۴. دادگاه به نظریه کارشناسان رسمی دادگستری متخصص در امور دریایی در ارتباط با تقصیر توجهی ننموده است؛ به عبارت دیگر، از آنجا که انتساب عمل عبث به حاکم شایسته نیست، اگر محکمه به این نتیجه رسیده بود که مالک بارج صددرصد از نظر حقوقی مسئولیت دارد، با عنایت به اینکه نظریه کارشناسان رسمی دادگستری در حد یک اماره است، نباید موضوع را به هیئت کارشناسان رسمی دادگستری ارجاع نماید. از طرف دیگر، دادگاه نمی‌تواند موضوعات حقوقی را به کارشناس ارجاع نماید، اگر دادگاه در بررسی موضوع از نظر حقوقی مسئولیت مالک بارج را محرز بداند، ارجاع به کارشناس منتخب یک‌نفره هم جایگاهی ندارد؛ زیرا دادگاه در موضوعات حقوقی امکان ارجاع موضوع به کارشناس را ندارد.

۵. دادگاه به مفاد بارنامه و شرط عدم مسئولیت مالک یدک‌کش در برابر صاحب کالا توجهی نمی‌کند و استناد دادگاه به اینکه با توجه به بند ۳ ماده ۵۲ قانون دریایی محموله را مشمول تعریف بار نمی‌داند، دلالت بر این امر ندارد که حمل دریایی و مشمول قوانین دریایی نیست. متأسفانه با توجه به موارد فوق مشخص می‌گردد که در عمل، محاکم توجهی به یدک‌کش، بارج، نوع حمل، قراردادهای نحوه فعالیت و نوع یدک‌کشی ندارند و با استناد به قانون تجارت در خصوص مسئولیت مالکان بارج و یدک‌کش اتخاذ تصمیم می‌نمایند.

نتیجه‌گیری

با بررسی قانون دریایی و شرایط مالکان یدک‌کش و بارج و نحوه فعالیت آنان در حمل دریایی، باید گفت که مالکان یدک‌کش و بارج نیز به مانند مالکان کشتی از معافیت‌های مندرج در قانون دریایی برخوردارند و محمولاتی که به وسیله یدک‌کش و بارج حمل می‌گردند، مشمول قانون تجارت نیست؛ زیرا وسیله حمل دریایی است و مشمول قانون خاص خود یعنی قانون دریایی می‌باشد و مالکان یدک‌کش و بارج نیز باید از کلیه معافیت‌های مندرج در قانون و کنوانسیون‌های مربوطه برخوردار باشند. در خصوص حمل محموله و کالا به وسیله یدک‌کش، چون بارج در اختیار یدک‌کش قرار دارد و هیچ‌گونه دخالتی در کنترل و هدایت عملیات ندارد، بر فرض اختلاف در مالکیت، مالک بارج مسئول نیست و مسئولیت جبران خسارت بر عهده مالک یدک‌کش است. لیکن در جایی که ایراد موجود در بارج بدون خطای یدک‌کشی باعث ایراد خسارت به کالا گردد، مالک نیز علم یا آگاهی از شرایط منتج به حادثه داشته باشد، مالک بارج مسئول خواهد بود. بدیهی است، مالک یدک‌کش تجاری و بارج با عنایت به الحاق ایران به کنوانسیون ۱۹۷۶ در سال ۱۳۹۳ می‌تواند نسبت به تحدید مسئولیت مالکان استناد و با استفاده از قانون مزبور از معافیت‌ها برخوردار گردد. در تصادمات دریایی نیز قانون‌گذار خطای مالک بارج و یدک‌کش را مفروض نمی‌داند و مالک شناور مقصر در برابر شناور زیان‌دیده مسئولیت دارد.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. ابوعطا، محمد، *مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها*، تهران: انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۹۳.
۲. احمدی، افشین، *حقوق حمل‌ونقل دریایی با تأکید بر کنوانسیون رتردام ۲۰۰۹*، تهران: انتشارات بهنامی، چاپ اول، ۱۳۹۵.
۳. اعلائی فرد، محمد، *حقوق دریایی (حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی)*، تهران: انتشارات نخل دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷.
۴. امید، هوشنگ، *حقوق دریایی*، تهران: انتشارات مدرسه عالی بیمه ایران، چاپ اول، ۱۳۵۳.
۵. ایوامی، هاردی، *حقوق دریایی*، مترجم منصور پورنوری، تهران: انتشارات مهدحقوق، چاپ دوم، ۱۳۸۴.
۶. تقی‌زاده، ابراهیم، *حقوق حمل‌ونقل دریایی*، تهران: انتشارات مجد، چاپ سوم، ۱۳۹۴.
۷. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *مبسوط در ترمینولوژی حقوق*، جلد ۴، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ سوم، ۱۳۸۶.
۸. دادخدا، سحر و مهشید عسگر، *کلیات حقوق حمل و نقل دریایی*، تهران: انتشارات پژوهاک فرهنگ، چاپ اول، ۱۳۸۰.
۹. دویدار، رهایی محمد، *حقوق دریایی براساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین‌المللی*، مترجم عزیز فیضی طالب، تهران: انتشارات رایحه عترت، چاپ اول، ۱۳۸۰.
۱۰. رضائی، عباس، *حقوق حمل‌ونقل دریایی*، تهران: انتشارات موسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، ۱۳۷۱.
۱۱. صدیق، حسن، *اصول کلی حقوق دریایی*، تهران: انتشارات جنگل جاودانه، چاپ اول، ۱۳۹۳.

۱۲. طاهری، علی، *دایره‌المعارف جامع دریایی بندری*، جلد ۹، موسسه انتشارات نگاه، چاپ اول، ۱۳۸۸.
۱۳. کمال طه، مصطفی، *اصول القانون البحری*، الاسکندریه، چاپ اول، ۱۹۵۲.
۱۴. نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، تهران: انتشارات سمت، چاپ چهارم، ۱۳۹۲.
۱۵. نظری، ایراندخت، *مسئولیت مدنی مالک*، تهران: انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۸۹.
۱۶. گروه مولفان، *دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری*، جلد ۹، تهران: انتشارات نگاه، چاپ اول، ۱۳۸۸.

مقاله

۱۷. محمدی، مهدی، مهرزاد ابدالی و پروین اکبرینه، *مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه*، مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۲، زمستان ۱۳۹۵، شماره ۴.

ب) منابع انگلیسی

Books

18. *Encyclopedia of public international law*, North-Holland, T 11.
19. Yousefi, H, sardarzehi, *Maritime Terms*, Tehran, Jangalpub, 2009.

Internet sites

20. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>
کنوانسیون بروکسل (قواعد لاهه) ۱۹۲۴.
21. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf
کنوانسیون ۱۹۷۸ (قواعد هامبورگ).
22. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf
کنوانسیون ملل متحد ۱۹۸۶ (شرایط ثبت کشتی‌ها).