

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید

مسئولیت برای دعاوی دریایی»

مقدمه

امروزه تحدید مسئولیت در دعاوی در زمینه حمل و نقل بین المللی در قالب موافقتنامه های بین المللی امری رایج و متداول است. هدف از این رویکرد ایجاد چارچوبی حقوقی به منظور پرهیز از سردرگمی و سوءاستفاده اطراف این روابط - مسافر یا صاحب بار، متصدی حمل و نقل و صاحب کشتی - است که زمینه رونق و شکوفایی صنعت حمل و نقل بین المللی را فراهم آورده و اسباب سرمایه گذاری و تجارت در این باب را فراهم می آورد.

کنوانسیون بین المللی تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی در سال ۱۹۷۶ در لندن به تصویب اعضای کنفرانس بین المللی مربوطه رسیده و از سوی کشورهای مختلف امضا شد. این کنوانسیون همان گونه که در بند «۴» ماده (۱۷) آن نیز تصریح شده است، جایگزین کنوانسیون بین المللی مربوط به تحدید مسئولیت مالکان کشتی های دریایی مصوب ۱۹۵۷ بروکسل و کنوانسیون بین المللی یکسان سازی قواعد خاص مربوط به تحدید مسئولیت مالکان شناورهای دریایی امضا شده در تاریخ ۱۹۲۴ بروکسل شده است.

بررسی لایحه

۱. این لایحه به منظور الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی ارائه شده است. اساس کنوانسیون یاد شده بر محدودسازی مسئولیت مدنی اشخاصی است که در عملیات کشتیرانی و فعالیت های دریایی مشارکت دارند. این اشخاص در ماده (۱) کنوانسیون مورد تصریح قرار گرفته اند و علاوه بر مالک کشتی که اعم از مالک، اجاره کننده، مدیر و بهره بردار کشتی است؛ نجات دهنده را نیز شامل می شود.

۲. تحدید مسئولیت مدنی در این کنوانسیون منحصر به پاره ای از دعاوی شده است که دو قسم اصلی را شامل می شود:

الف) دعاوی مرتبط با موضوع سلب حیات و لطامت بدنی،

ب) دعاوی مرتبط با موضوع مطالبه خسارات وارد شده به اموال و دارایی های اشخاص.

در ذکر مصادیق این دو عنوان کلی، ماده (۲) کنوانسیون به دعاوی مختلفی اشاره می کند؛ لکن بند «۱» ماده (۱۸) در خصوص دو جزء «ت» و «ث» ماده (۲) برای دولت های عضو حق شرط (حق رزرو) قائل شده است که این تنها مورد مجاز برای اعمال حق شرط در این کنوانسیون بوده و در سایر مفاد و قواعد ماهوی آن امکان استثنا وجود ندارد. در این راستا در تبصره «۱» لایحه دولت از این حق استفاده شده و دعاوی مذکور از شمول مقررات کنوانسیون خارج و مشمول مقررات داخلی ایران خواهند بود.

۳. همچنین در دیگر مواد این کنوانسیون برخی دعاوی صراحتاً از تحدید مسئولیت مستثنا گردیده اند. ماده (۳) کنوانسیون در جزء های «الف»، «ب»، «پ»، «ت» و «ث» مبین این استثنائات بوده و نیز در ماده (۴) اشخاصی را که قصد ایجاد ضرر و زیان داشته یا با علم به ایجاد خسارت اقدام به فعل یا ترک فعل زیانبار کرده باشند از امتیازات مقرر در این کنوانسیون محروم نموده است.

۴. این کنوانسیون از جمله کنوانسیون هایی است که واحد محاسبه در آن بر مبنای (SDR) یا همان حق برداشت ویژه که براساس معیارهای صندوق بین المللی پول تعیین می شود، صورت می پذیرد. کنوانسیون برای آن دسته از کشورهای که عضو صندوق بین المللی پول نمی باشند، این معیار را در نظر گرفته که از فرانک طلا که در سابق به عنوان مبنایی برای دادوستد به کار گرفته می شد استفاده کنند. با توجه به اینکه کشور ما از اعضای صندوق بین المللی پول می باشد، در صورت الحاق به این کنوانسیون معیار محاسبه مسئولیت کشتی های ایرانی براساس معیار (SDR) خواهد بود.

۵. اساس و ستون فقرات این کنوانسیون در مواد (۶) و (۷) ذکر شده که براساس آن مسئولیت ناشی از تلفات جانی و تلف کالا و خسارات مالی و بدنی محدود به میزان تصریح شده در این مواد شده است. محل تأمل و اشکال در باب مقررات این کنوانسیون متوجه همین مواد آن می‌باشد. در واقع به‌رغم مزایا و نقاط قوت آنکه مسئولیت فعالان امر کشتیرانی را محدود و فعالیت‌های آنان را تسهیل می‌سازد تا با فراغ بال به امر حمل‌ونقل دریایی و توسعه تجاری بپردازند، اما برخورد و تعارض آن با قوانین داخلی ما و مقررات شرعی مواجه با خدشه و اشکال خواهد شد.

۶. توضیح اینکه، در بند «۱» ماده (۷) کنوانسیون حد مسئولیت مالک کشتی در خصوص تلفات جانی به میزان ۶۷/۶۶۶ واحد (SDR) ضرب در تعداد مسافری مجاز بر طبق گواهینامه کشتی می‌باشد. شایان ذکر می‌باشد که در حال حاضر هر (SDR) معادل حدود ۱/۵ دلار است و با امعان نظر در مقررات ماده (۶) کنوانسیون مشخص می‌گردد که به هر حال مطابق این کنوانسیون در خسارات منتهی به فوت و سایر خسارات جانی، قرار است مبلغی غیر از دیه شرعی که در قانون مجازات اسلامی و مقررات فقهی در نظر گرفته شده و با محاسبات در نظر گرفته شده طبق نرخ دلار به زیان‌دیده یا اولیای دم وی پرداخت گردد؛ روشن است که چنین مقرره‌ای با قوانین داخلی جمهوری اسلامی ایران منافات دارد و مورد خدشه شورای محترم نگهبان واقع خواهد شد، زیرا چنانچه مبلغ قابل پرداخت کمتر از میزان دیه شرعی باشد ایراد آن واضح است و چنانچه این مبلغ بیش از دیه شرعی درآید نیز مطابق قانون مجازات اسلامی و قواعد فقهی در خسارات جانی به زیان‌دیده یا اولیای دم او صرفاً معادل دیه شرعی قابل پرداخت بوده و جانی بیش از این مبلغ هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد. حال آنکه چنانچه جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مورد بحث ملحق گردد در صورت فوت یا صدمه جسمانی مسافران و خدمه کشتی‌های ایرانی، با محاسبه (SDR) و تبدیل به دلار، مبالغی کمتر یا بیشتر از دیه شرعی به خسارت‌دیدگان یا ورثه آنان تعلق خواهد گرفت و این دوگانگی در مقررات در خصوص مسئولیت ناشی از فوت و صدمه بدنی، نظام قضایی ما را دچار مشکل خواهد کرد.

۷. لذا از آنجا که اولاً به دلیل اینکه هر کسی که در ایران آسیب می‌بیند طبق قانون مجازات باید طبق قانون ایران به او خسارت پرداخت شود - از جمله پرداخت دیه - و ثانیاً به دلیل اینکه دیه خسارتی است که بدون رضایت مجنی‌علیه در زمان پس از وقوع حادثه، قابل تخفیف نمی‌باشد، لذا تعارض جدی بین میزان سقف پرداختی خسارت موجود در ماده (۶) با مبحث دیات، به نظر می‌رسد.

۸. علاوه بر مناقشه جدی که در مورد ششم و هفتم بیان گردید، موارد زیر نیز از کنوانسیون دارای ابهام است که پیشنهاد می‌گردد حتماً در طی جلسات در کمیسیون با حضور نماینده آگاه از وزارت راه و شهرسازی، این ابهامات برطرف گردد:

الف) در بند «الف» از ماده (۳) که در مورد دعاوی مستثنا از تحدید است، گفته شده است: «دعاوی برای نجات و یا حق‌السهم در خسارت مشترک»؛ سؤال آن است که اولاً چگونه می‌شود در ماده (۱) همین موافقتنامه، افراد نجات‌دهنده را جزء اشخاص محق به تحدید نمودن مسئولیت ذکر نماییم، اما در ماده (۳)، دعاوی نجات را از شمول دعاوی تحدید، خارج نماییم؟ ثانیاً منظور از دعاوی حق‌السهم در خسارت مشترک دقیقاً چیست؟

ب) در شماره ۲ از ماده (۷)، طرح دعاوی از دست دادن جان یا ورود جراحت را مقید به قیودی نموده است. سؤال آن است که چرا این قیود در مورد خسارات غیرجانی و غیرجراحی که در ماده (۲) بیان شده است، تسری پیدا نکرده است؟ (با اینکه به نظر می‌آید وجود این قیود برای خسارات غیرجانی و غیرجراحی نیز بهتر می‌نماید).

ج) چرا دولت محترم از اختیار خود جهت محدود نمودن حق اسناد به تحدید مسئولیت که در بند «۱» از ماده (۱۰) و بند «۱» ماده (۱۵) آمده است، استفاده ننموده است؟

نتیجه‌گیری

کنوانسیون تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی به‌رغم قدیمی بودن و تردید در پاسخگویی به اقتضائات مدرن صنعت حمل‌ونقل دریایی واجد نکات مثبت و مفیدی است که از آن جمله پیش‌بینی محدودیت برای مسئولیت اشخاص فعال در امر کشتیرانی و نیز تأسیس صندوق مخصوص به پرداخت خسارات می‌باشد، اما در خصوص خسارات بدنی و تلفات جانی با مقررات فقهی راجع به دیه که در قوانین داخلی کشور ما انعکاس یافته است تعارض دارد؛ وانگهی پیش‌بینی می‌شود از این نظر با ایراد شورای محترم نگهبان مواجه شود. این مسئله زمانی دشوارتر می‌گردد که توجه شود که در خصوص مقررات مربوط به این مسئله اجازه حق شرط نیز به اعضای کنوانسیون داده نشده است. بنابراین یا باید کنوانسیون مذکور را با همین ایراد پذیرفت و یا به‌طور کلی الحاق به آن را رد نمود. افزون بر این، شکل‌گیری دوگانگی در نظام حقوقی پرداخت خسارت ناشی از فوت و صدمه بدنی در صورت الحاق به این کنوانسیون در خصوص خسارات بدنی ناشی از کشتیرانی و خسارات بدنی ناشی از غیر آن از دیگر مشکلات بر سر راه الحاق این کنوانسیون به نظر می‌رسد. لذا عدم تصویب آن مورد پیشنهاد است.