

# Limitation of Liability in Maritime Law: A Review of Fundamental Concepts

Barsam Haj Hosseini \*

Master of Laws, Islamic Azad University,  
North Tehran Branch, Tehran, Iran.

## Abstract

Limitation of liability, as one of the key institutions of maritime law, plays a pivotal role in supporting the shipping industry, compensating victims, and facilitating global trade. This article, with an analytical and comparative approach, examines fundamental concepts such as the definition of "ship", "shipowner", "maritime carriage contract", types and origins of limitation of liability, its distinction from similar concepts, theoretical foundations of civil liability, historical background and importance of this institution, and its legal sources. A study of the domestic laws of Iran, England, the United States, and China and international treaties (1924, 1957, 1976, and the 1996 Protocol) shows that the Iranian Maritime Law (1964) lacks comprehensive definitions and coordination with modern standards. By analyzing the common law, Roman-German and Islamic jurisprudence legal systems, this research presents proposals for reforming Iranian maritime law, accession to the HNS and Nairobi conventions, strengthening the compulsory insurance system and establishing national liability limitation funds in order to improve Iran's position in the global maritime legal system. Also, a framework for adapting liability limitation to jurisprudential principles such as the no-harm rule is proposed.

**Keywords:** Limitation of liability, maritime law, ship, shipowner, contract of carriage, international treaties, Iranian maritime law

**How to Cite:** Haj Hosseini, B. (2023). Limitation of Liability in Maritime Law: A Review of Fundamental Concepts. Journal of Intelligent Strategic Management, 2(3), 189 -222.

doi: bumara.3.2.15564.35887873.6341



Intelligent Strategic Management (JISM) in Development and Evolution is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.

© Authors

\* Corresponding Author: barsam0912@yahoo.com

## تحدید مسئولیت در حقوق دریایی: بررسی مفاهیم بنیادین

برسام حاج حسینی \*

کارشناسی ارشد حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال،  
تهران، ایران.

### چکیده

تحدید مسئولیت به عنوان یکی از نهادهای کلیدی حقوق دریایی، نقش محوری در حمایت از صنعت کشتیرانی، جبران خسارات زیان دیدگان و تسهیل تجارت جهانی ایفا می کند. این مقاله با رویکردی تحلیلی و تطبیقی، به بررسی مفاهیم بنیادین مانند تعریف «کشتی»، «مالک کشتی»، «قرارداد حمل و نقل دریایی»، انواع و منشأ تحدید مسئولیت، تمایز آن از مفاهیم مشابه، مبانی نظری مسئولیت مدنی، پیشینه تاریخی و اهمیت این نهاد، و منابع قانونی آن می پردازد. مطالعه قوانین داخلی ایران، انگلیس، آمریکا و چین و معاهدات بین المللی (۱۹۲۴، ۱۹۵۷، ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶) نشان می دهد که قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) فاقد تعاریف جامع و هماهنگی با استانداردهای مدرن است. این پژوهش با تحلیل نظام های حقوقی کامن لا، روم-ژرمنی و فقه اسلامی، پیشنهادهایی برای اصلاح قانون دریایی ایران، الحاق به معاهدات HNS و نایروبی، تقویت نظام بیمه اجباری و ایجاد صندوق های ملی تحدید مسئولیت ارائه می دهد تا جایگاه ایران در نظام حقوقی دریایی جهانی بهبود یابد. همچنین، چارچوبی برای تطبیق تحدید مسئولیت با اصول فقهی مانند قاعده لاضرر پیشنهاد شده است.

**کلیدواژه ها:** تحدید مسئولیت، حقوق دریایی، کشتی، مالک کشتی، قرارداد حمل و نقل، معاهدات بین المللی، قانون دریایی ایران.

**استناد به این مقاله:** حاج حسینی، برسام. (۱۴۰۲). تحدید مسئولیت در حقوق دریایی: بررسی مفاهیم بنیادین. مدیریت استراتژیک هوشمند، ۲(۳)، ۱۸۹-۲۲۲.



مدیریت استراتژیک هوشمند (JISM) در توسعه و تکامل تحت مجوز بین المللی کرییتیو کامنز با شرایط انتساب- غیرتجاری ۴.۰ منتشر می شود.

© نویسندگان

## مقدمه

حقوق دریایی، به‌عنوان یکی از کهن‌ترین و پویاترین شاخه‌های حقوقی، نقشی بی‌بدیل در تنظیم روابط تجاری، ایمنی ناوبری و حفاظت از محیط زیست دریایی ایفا می‌کند. این حوزه، که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی را از طریق حمل‌ونقل دریایی پشتیبانی می‌کند، با چالش‌های پیچیده‌ای نظیر مسئولیت‌های ناشی از سوانح دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی و خسارات جانی و مالی مواجه است (Tetley, 2002). در قلب این نظام حقوقی، مفهوم «تحدید مسئولیت» قرار دارد که به‌عنوان یک نهاد کلیدی، از ورشکستگی مالکان و بهره‌برداران کشتی در برابر خسارات گسترده جلوگیری کرده و همزمان جبران خسارت زیان‌دیدگان را از طریق سازوکارهای بیمه‌ای و صندوق‌های اعتباری تضمین می‌کند (Griggs et al., 2005). با این حال، پیچیدگی‌های حقوق دریایی، که ترکیبی از قوانین داخلی و معاهدات بین‌المللی است، نیازمند تعریف دقیق و یکپارچه اصطلاحات بنیادین مانند «کشتی»، «مالک کشتی»، «قرارداد حمل‌ونقل دریایی» و «تحدید مسئولیت» است (ایوای، ۱۳۸۴). فقدان تعاریف روشن می‌تواند به ناهماهنگی در اجرا، تعارضات حقوقی و اختلال در تجارت جهانی منجر شود (الماسی، ۱۳۷۵).

این مقاله، با تمرکز بر مفاهیم بنیادین حقوق دریایی، به‌دنبال ارائه چارچوبی منسجم برای تحلیل تحدید مسئولیت و نقش آن در تنظیم روابط دریایی است. هدف اصلی، تبیین مفاهیم کلیدی و تمایز آنها از اصطلاحات مشابه، به‌منظور ایجاد پایه‌ای محکم برای پژوهش‌های حقوقی و عملی در این حوزه است. تعریف دقیق این مفاهیم از آن‌رو اهمیت دارد که حقوق دریایی، به‌دلیل ماهیت بین‌المللی و چندوجهی خود، با تنوع گسترده‌ای از نظام‌های حقوقی و معاهدات مواجه است (Baughen, 2001). برای مثال، قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) تعریف جامعی از «کشتی» ارائه نداده و تنها به‌صورت محدود به آن اشاره کرده است، در حالی که کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند لاهه-ویزی (۱۹۶۸) یا ثبت کشتی‌ها (۱۹۸۶) تعاریف جامع‌تری ارائه می‌دهند (Tetley, 2004). این ناهماهنگی می‌تواند در دعای حقوقی یا اجرای معاهدات چالش‌برانگیز باشد (مزدارنی، ۱۳۸۹).

اهمیت تعریف مفاهیم بنیادین فراتر از جنبه نظری، در کاربرد عملی نیز نمایان است. در جهانی که تجارت دریایی ستون فقرات اقتصاد جهانی است، اصطلاحاتی مانند «تحدید مسئولیت» - که ریشه در قرن یازدهم میلادی (جدول آمالفیتان) دارد - نه تنها به پایداری صنعت کشتیرانی کمک می‌کند، بلکه از طریق معاهدات بین‌المللی مانند کنوانسیون‌های ۱۹۲۴، ۱۹۵۷، ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶، تعادل میان منافع مالکان، بیمه‌گران و زیان‌دیدگان را برقرار می‌سازد (Killingbeck, 1999). به‌عنوان مثال، معاهدات خاص مانند آتن (۱۹۷۴) برای حمل مسافران یا CLC (۱۹۶۹) برای آلودگی نفتی، نظام‌های ویژه‌ای برای تحدید مسئولیت ایجاد کرده‌اند که بدون تعاریف روشن، امکان تعارض با معاهدات عام (مانند ۱۹۷۶) وجود دارد (Zhu, 2007). علاوه بر این، در ایران، عدم به‌روزرسانی

قانون دریایی ۱۳۴۳ با استانداردهای بین‌المللی، ضرورت بازنگری در تعاریف و هماهنگی با معاهدات جهانی را برجسته می‌کند (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲). این مقاله با رویکردی تطبیقی و تحلیلی، به بررسی مفاهیم کلیدی مانند تعریف کشتی، مالک کشتی، قرارداد حمل‌ونقل دریایی، انواع و منشأ تحدید مسئولیت، تمایز آن از مفاهیم مشابه، مبانی نظری مسئولیت مدنی، پیشینه و اهمیت تحدید مسئولیت، و منابع قانونی آن می‌پردازد. همچنین، پیشینه تاریخی آن در نظام‌های روم-ژرمنی، کامن‌لا و فقه اسلامی تحلیل می‌شود. در نهایت، با مطالعه منابع قانونی داخلی (ایران، انگلیس، آمریکا، چین) و بین‌المللی، پیشنهادهایی برای اصلاح قوانین ایران و هماهنگی با استانداردهای جهانی ارائه خواهد شد. این تلاش نه تنها به شفاف‌سازی مفاهیم در پژوهش‌های حقوق دریایی کمک می‌کند، بلکه گامی در جهت تقویت جایگاه ایران در نظام حقوقی بین‌المللی دریایی است (مرزبان، ۱۳۹۱).

## تعریف کشتی و انواع آن در حقوق دریایی

### تعریف قانونی کشتی

در حقوق دریایی، تعریف «کشتی» به‌عنوان یکی از ارکان اصلی این حوزه، از اهمیت بسزایی برخوردار است، زیرا مبنای تعیین مسئولیت‌ها، حقوق و تعهدات طرفین در دعاوی دریایی است. با این حال، قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) تعریف جامعی از کشتی ارائه نکرده و تنها در ماده ۵۲ (بند ۴) به صورت محدود آن را «وسیله‌ای برای حمل بار در دریا» معرفی کرده است. این تعریف ناقص است، زیرا شامل جنبه‌های گسترده‌تری مانند حمل مسافر یا کاربری‌های غیرتجاری نمی‌شود (امید، ۱۳۵۳). در مقابل، کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون لاهه-ویزبی (۱۹۶۸) کشتی را هر شناوری تعریف می‌کند که برای حمل بار یا مسافر در دریا به کار می‌رود، فارغ از نوع نیروی محرکه یا کاربری آن (Tetley, 2004). همچنین، کنوانسیون ثبت کشتی‌ها (۱۹۸۶) کشتی را شناوری دریایی با نیروی محرکه مستقل برای حمل کالا یا مسافر تعریف کرده است (Giles, & Chorley, 1988). در نظام حقوقی کامن‌لا، مانند رویه قضایی انگلیس، کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل کالا یا مسافر از بندری به بندر دیگر در دریا استفاده شود (Baughen, 2001). این ناهماهنگی در تعاریف، ضرورت بازنگری قانون دریایی ایران را برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی نشان می‌دهد (مزدارنی، ۱۳۸۹).

### طبقه‌بندی کشتی‌ها

کشتی‌ها در حقوق دریایی بر اساس معیارهای مختلف طبقه‌بندی می‌شوند که هر یک آثار حقوقی متفاوتی در پی دارد:

### بر اساس نوع محموله

- **کشتی های باری:** برای حمل کالاهایی مانند غلات، سنگ معدنی، یا کانتینرها.
- **کشتی های مسافری:** مختص حمل مسافران و بار همراه آنها.
- **نفتکش ها:** برای حمل مواد نفتی و مشتقات آن.
- **کشتی های تخصصی:** مانند کشتی های حمل مواد شیمیایی یا گاز مایع.

### بر اساس نحوه فعالیت

- **کشتی های لاینر:** در خطوط منظم با جدول زمانی مشخص فعالیت می کنند و برای حمل کالاهای متنوع مناسب اند.
- **کشتی های ترامپ:** در مسیرهای نامنظم عمل کرده و معمولاً برای محموله های همگون (مانند سنگ آهن) اجاره می شوند.

### بر اساس ماهیت حقوقی

- **کشتی های تجاری:** با هدف کسب سود برای حمل کالا یا مسافر فعالیت می کنند و مشمول معاهدات تجاری مانند لاهه یا آتن هستند.
- **کشتی های غیر تجاری:** شامل کشتی های جنگی، بیمارستانی، یا تحقیقاتی که عمدتاً برای اهداف دولتی یا عمومی به کار می روند و معمولاً از شمول معاهدات تجاری مستثنی هستند (گروه مولفان، ۱۳۸۷).

### شخصیت حقوقی کشتی

کشتی پس از ساخت و ثبت در دفاتر بندری، شخصیت حقوقی مستقلی پیدا می کند که شامل نام، طبقه بندی، اقامتگاه (بندر ثبت) و تابعیت است. ثبت کشتی در یک کشور، تابعیت آن را تعیین کرده و آثار حقوقی مهمی مانند مالکیت، انتقال، توقیف و مسئولیت های قانونی را به دنبال دارد. برای مثال، معاهده ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت، تابعیت کشتی را مبنای اعمال قوانین قرار می دهد. در ایران، سازمان بنادر و دریانوردی مسئول ثبت کشتی هاست و این فرآیند تعیین کننده مالکیت و تعهدات حقوقی مالک است (مرزبان، ۱۳۹۱).

### مالک کشتی: تعریف و جایگاه حقوقی

#### تعریف مالک کشتی در قانون دریایی ایران و کنوانسیون های بین المللی

مالک کشتی یکی از ارکان اصلی در حقوق دریایی است، زیرا مسئولیت های ناشی از سوانح دریایی، خسارات زیست محیطی و دعاوی حقوقی اغلب به او نسبت داده می شود. قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) تعریف صریحی از مالک کشتی ارائه نکرده، اما بند ب ماده ۸۰ مکرر آن، مالک را شخص حقیقی یا حقوقی ثبت شده در سازمان بنادر و دریانوردی می داند که مالکیت کشتی به نام او ثبت شده است. این تعریف محدود است و جنبه های پیچیده تر مالکیت، مانند بهره برداری توسط شرکت های غیر مالک، را در بر نمی گیرد (ابوعطا، ۱۳۸۳). در مقابل، کنوانسیون های بین المللی مانند کنوانسیون

تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ یا کنوانسیون HNS (۱۹۹۶) تعریف جامع‌تری ارائه می‌دهند. طبق این معاهدات، مالک کشتی شخصی است که به‌عنوان مالک ثبت شده یا، در صورت عدم ثبت، بهره‌بردار یا صاحب کشتی در زمان وقوع حادثه محسوب می‌شود. در مواردی که کشتی متعلق به دولت است و توسط شرکتی بهره‌برداری می‌شود، شرکت ثبت‌شده به‌عنوان مالک تلقی می‌گردد. این تعریف گسترده‌تر، امکان رجوع زیان‌دیدگان به اشخاص بیشتری را فراهم می‌کند و از خلأهای حقوقی جلوگیری می‌نماید (Chen, 2001).

### اهمیت ثبت کشتی در تعیین مالکیت

ثبت کشتی در دفاتر رسمی بندری، فرآیند کلیدی در تعیین مالکیت و ایجاد آثار حقوقی است. ثبت نه‌تنها مالکیت را مشخص می‌کند، بلکه تابعیت کشتی، امکان انتقال مالکیت، توقیف یا رهن کشتی و حتی اعمال معاهدات بین‌المللی را تعیین می‌نماید. برای مثال، در کنوانسیون ۱۹۷۶، مالک ثبت‌شده از حق تحدید مسئولیت برخوردار است، مشروط به اینکه سپرده‌ای معادل سقف مسئولیت نزد دادگاه تودیع کند (Martinez, 2011). در ایران، سازمان بنادر و دریانوردی مسئول ثبت کشتی‌هاست و این فرآیند مبنای شناسایی مالک در دعاوی حقوقی و تعهدات قانونی است. عدم ثبت یا ثبت نادرست می‌تواند به پیچیدگی‌هایی در تعیین مسئولیت منجر شود، به‌ویژه در مواردی که کشتی تحت اجاره یا بهره‌برداری شخص ثالثی باشد. بنابراین، هماهنگی قوانین داخلی ایران با استانداردهای بین‌المللی در زمینه ثبت کشتی، برای کاهش تعارضات حقوقی و تقویت جایگاه ایران در تجارت دریایی ضروری است (مرزبان، ۱۳۹۱).

### مفاهیم بنیادین در تحدید مسئولیت

**بررسی لغوی و اصطلاحی: تحلیل معنای «تحدید» و «مسئولیت» در فرهنگ‌های حقوقی**

#### تحلیل لغوی «تحدید»

واژه «تحدید» در زبان فارسی از ریشه عربی «حد» به معنای مرز، حد و حدود، یا تعیین سقف است. در فرهنگ‌های لغت حقوقی مانند دهخدا و معین، تحدید به معنای محدود کردن، مشخص کردن حدود، یا تعیین سقف برای چیزی به کار رفته است. در اصطلاح حقوقی، «تحدید» به معنای تعیین سقف مسئولیت مالی یا قانونی برای شخص مسئول در قبال خسارات وارده است. این مفهوم در مقابل «مسئولیت نامحدود» قرار می‌گیرد که در آن شخص مسئول موظف به جبران کامل خسارات، بدون سقف مشخص، است. در فرهنگ‌های حقوقی بین‌المللی، معادل «تحدید» در زبان انگلیسی واژه limitation است که در متون حقوقی دریایی، به‌ویژه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند معاهده ۱۹۷۶، به معنای محدود کردن میزان مسئولیت مالی مالک کشتی یا سایر اشخاص مسئول به کار می‌رود (Oxford dictionaries, 2013). در نظام حقوقی روم-ژرمنی، واژه فرانسوی limitation de responsabilité و در نظام کامن‌لا، عبارت limitation of liability

معادل این مفهوم هستند و بر تعیین سقف مسئولیت تأکید دارند (du Pontavice, & Rodière, 1997).

### تحلیل لنوی و اصطلاحی «مسئولیت»

واژه «مسئولیت» در فارسی به معنای پاسخگویی در برابر عمل یا ترک عمل است که می‌تواند تبعات حقوقی یا مالی به دنبال داشته باشد. در فرهنگ‌های حقوقی، مسئولیت (به انگلیسی: liability) به معنای تعهد قانونی شخص به جبران خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل خود یا دیگران تحت نظارت اوست. در حقوق دریایی، مسئولیت معمولاً به دو نوع تقسیم می‌شود:

- **مسئولیت مدنی:** که ناشی از نقض تعهدات قانونی یا قراردادی است و شامل خسارات جانی، مالی یا زیست‌محیطی می‌شود.

- **مسئولیت کیفری:** که به جرایم مرتبط با نقض قوانین دریایی، مانند آلودگی عمدی دریا، مربوط است. در کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند معاهده لاهه (۱۹۲۴) یا معاهده ۱۹۷۶، مسئولیت مدنی مالک کشتی یا بهره‌بردار به‌عنوان محور اصلی تحدید مسئولیت مورد توجه قرار گرفته است (Martinez, 2011). در فقه اسلامی، مفهوم مشابه مسئولیت تحت عنوان «ضمان» شناخته می‌شود، که به معنای تعهد به جبران خسارت ناشی از فعل زیان‌بار است. با این حال، در فقه اسلامی، تحدید مسئولیت به‌صورت صریح پذیرفته نشده و بیشتر بر جبران کامل خسارت تأکید دارد، مگر در مواردی که قواعد خاص مانند قاعده «لاضرر» یا مصلحت عمومی، محدودیت‌هایی را توجیه کند (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

### تحلیل تطبیقی در فرهنگ‌های حقوقی

#### نظام کامن‌لا

در نظام حقوقی انگلیس، تحدید مسئولیت ریشه در قوانین قرن هجدهم، مانند قانون ۱۷۳۴ پارلمان انگلیس، دارد که برای حمایت از مالکان کشتی در برابر دعاوی گسترده طراحی شد. مفهوم limitation of liability در این نظام، بر اساس معیارهایی مانند ارزش کشتی یا تناژ آن تعریف شده و در قانون حمل کالاها از طریق دریا (۱۹۷۱) تبیین شده است (Baughen, 2001).

#### نظام روم-ژرمنی

در نظام حقوقی فرانسه، تحدید مسئولیت تحت عنوان limitation de responsabilité در قانون دریایی ۱۹۶۶ و اصلاحات بعدی آن تعریف شده و بر اساس معاهدات بین‌المللی مانند لاهه-ویزی تنظیم می‌شود. این نظام بر هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی تأکید دارد (du Pontavice, 1997).

## فقه اسلامی و حقوق ایران

در فقه اسلامی، مفهوم ضمان قهری و قراردادی مبنای مسئولیت است، اما تحدید مسئولیت به صورت صریح در متون فقهی سنتی وجود ندارد. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، تحدید مسئولیت با اقتباس از معاهدات بین‌المللی مانند لاهه (۱۹۲۴) و ۱۹۵۷ وارد شده، اما عدم به‌روزرسانی این قانون با معاهدات جدیدتر مانند ۱۹۷۶، چالش‌هایی در هماهنگی با استانداردهای جهانی ایجاد کرده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

### معاهدات بین‌المللی

در کنوانسیون‌های بین‌المللی، مانند معاهده ۱۹۷۶، تحدید مسئولیت به‌عنوان یک نهاد حقوقی برای حمایت از مالکان کشتی و تضمین جبران خسارت زیان‌دیدگان تعریف شده است. این معاهدات مسئولیت را به صورت محض یا مبتنی بر فرض تقصیر تعریف کرده و سقف‌های مالی مشخصی (بر اساس واحد SDR) برای آن تعیین می‌کنند (Martinez, 2011).

### تعریف تحدید مسئولیت: ارائه تعریف پیشنهادی و مقایسه با منابع بین‌المللی

#### تعریف پیشنهادی تحدید مسئولیت

تحدید مسئولیت در حقوق دریایی عبارت است از: «نهادی حقوقی که به موجب آن، شخص مسئول (مانند مالک کشتی، بهره‌بردار یا بیمه‌گر) می‌تواند تعهدات مالی خود را در قبال خسارات ناشی از سوانح دریایی، مانند خسارت به کالا، مسافر، یا محیط‌زیست، تا سقف مشخصی که در قوانین ملی یا معاهدات بین‌المللی تعیین شده، محدود کند، مشروط به اینکه خسارت ناشی از فعل عمدی یا سهل‌انگاری فاحش او نباشد.» این تعریف بر سه عنصر کلیدی تأکید دارد:

- **سقف مالی مشخص:** تحدید مسئولیت سقف مالی مشخصی را برای جبران خسارت تعیین می‌کند، که معمولاً بر اساس تناژ کشتی یا واحد محاسبه (SDR) محاسبه می‌شود.
- **شرایط استناد:** تحدید مسئولیت مشروط به عدم وجود عمد یا سهل‌انگاری فاحش است، که در معاهدات بین‌المللی مانند ۱۹۷۶ صراحتاً ذکر شده است.
- **حمایت از صنعت و زیان‌دیدگان:** این نهاد به‌طور همزمان از ورشکستگی مالکان کشتی جلوگیری کرده و از طریق بیمه اجباری یا صندوق‌های تحدید، جبران خسارت زیان‌دیدگان را تضمین می‌کند (Griggs et al., 2005).

#### مقایسه با منابع بین‌المللی

- **کنوانسیون ۱۹۲۴:** این معاهده، اولین تلاش برای یکسان‌سازی مقررات تحدید مسئولیت، سقف مسئولیت را بر اساس ارزش کشتی و کرایه حمل تعیین کرد. تعریف تحدید در این معاهده محدود به خسارات مالی و جانی بود و فاقد جزئیات در مورد خسارات زیست‌محیطی بود (Official Records of the International

Conference on The Limitation of Liability for Maritime Claims,  
(1976, 1982).

- **کنوانسیون ۱۹۵۷:** این معاهده روش تناژمحور را معرفی کرد و سقف مسئولیت را بر اساس ظرفیت ناخالص کشتی (به فرانک سوئیس) تعیین نمود. تعریف تحدید مسئولیت در این معاهده شامل دعاوی جانی، مالی و خسارات تبعی بود، اما همچنان به خسارات زیست محیطی توجه کافی نداشت (Chen, 2001).
- **کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶:** این معاهده تعریف جامع تری ارائه کرد و تحدید مسئولیت را برای دعاوی گسترده تری، از جمله خسارات زیست محیطی، جانی، مالی و حتی خسارات ناشی از تأخیر در حمل، قابل اعمال دانست. سقف مسئولیت بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین شد و امکان اصلاح سقفها از طریق پروتکل ۱۹۹۶ فراهم گردید. این معاهده، تحدید مسئولیت را مشروط به اثبات عدم عمد یا سهل انگاری فاحش کرد و نظام بیمه اجباری را تقویت نمود (Martinez, 2011).
- **معاهدات خاص:** معاهداتی مانند HNS, CLC (1969) (۱۹۹۶) و ناپروبی (۲۰۰۷) تحدید مسئولیت را برای خسارات خاص (آلودگی نفتی، مواد خطرناک، لاشه کشتی) تعریف کرده اند. این معاهدات مسئولیت را معمولاً محض فرض کرده و سقفهای مالی خاصی (اغلب بر اساس SDR) تعیین می کنند (Zhu, 2007).
- **حقوق ایران:** قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) تحدید مسئولیت را با اقتباس از معاهده ۱۹۵۷ تعریف کرده و سقف مسئولیت را بر اساس تناژ کشتی تعیین می کند. با این حال، این قانون با معاهده ۱۹۷۶ به روزرسانی نشده و فاقد تعریف جامع از تحدید مسئولیت در زمینه خسارات زیست محیطی یا دعاوی تأخیر است (سامانه مرکز پژوهش های مجلس، ۱۳۹۲).

#### تمایز تحدید مسئولیت از مفاهیم مشابه

##### کاهش تعهد

کاهش تعهد به معنای کاهش میزان خسارت قابل مطالبه به دلیل سهل انگاری زیان دیده یا عوامل خارجی است، در حالی که تحدید مسئولیت سقف قانونی مستقلی را بدون توجه به میزان خسارت واقعی تعیین می کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

##### عدم مسئولیت

عدم مسئولیت به معنای معافیت کامل از مسئولیت به دلیل فقدان تقصیر یا شرایط خاص (مانند فورس ماژور) است، در حالی که تحدید مسئولیت، مسئولیت را می پذیرد اما آن را محدود می کند (ایزانلور، ۱۳۸۶).

## ضمان در فقه اسلامی

در فقه اسلامی، ضمان بر جبران کامل خسارت تأکید دارد، مگر در مواردی که مصلحت عمومی یا قواعد خاص مانند قاعده لاضرر، محدودیت‌هایی را توجیه کند. تحدید مسئولیت در حقوق دریایی، برخلاف ضمان سنتی، سقف مشخصی را بدون نیاز به اثبات مصلحت تعیین می‌کند (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

## پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) اصلاح شده و تعریف جامعی از تحدید مسئولیت ارائه شود که:

- شامل دعاوی جانی، مالی، زیست‌محیطی و تأخیر باشد، مشابه معاهده ۱۹۷۶.
- سقف‌های مسئولیت را بر اساس واحد SDR و تناژ کشتی به‌روز کند.
- شرایط استناد به تحدید (عدم عمد یا سهل‌انگاری فاحش) را صراحتاً مشخص نماید.
- نظام بیمه اجباری را برای کشتی‌های با ظرفیت پایین‌تر (مانند معاهده ناپروبی) گسترش دهد (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

## قرارداد حمل و نقل دریایی: مفهوم و ویژگی‌ها

### تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی

قرارداد حمل و نقل دریایی، توافقی حقوقی است که بین متصدی حمل (معمولاً مالک یا بهره‌بردار کشتی) و فرستنده کالا یا مسافر منعقد می‌شود و به موجب آن، متصدی حمل متعهد می‌گردد که کالا یا مسافر را از مبدأ به مقصد مشخص در ازای دریافت کرایه حمل، از طریق دریا منتقل کند. این قرارداد در حقوق دریایی جایگاه محوری دارد، زیرا مبنای تعیین حقوق و تعهدات طرفین، از جمله مسئولیت‌های ناشی از خسارت، تأخیر یا نقض تعهدات، است (ایزانلو، ۱۳۸۶).

در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، قرارداد حمل و نقل دریایی به‌صورت صریح تعریف نشده، اما مواد ۵۲ تا ۶۸ این قانون به‌طور ضمنی به تعهدات متصدی حمل در قبال حمل کالا اشاره دارد. بر اساس ماده ۵۲، متصدی حمل مسئول تحویل کالا در مقصد به‌صورت سالم و در زمان مقرر است، مگر اینکه خسارت ناشی از فورس ماژور یا عیوب ذاتی کالا باشد. در کنوانسیون‌های بین‌المللی، مانند کنوانسیون لاهه-ویزیبی (۱۹۶۸) یا هامبورگ (۱۹۷۸)، قرارداد حمل و نقل دریایی به توافقی اطلاق می‌شود که به موجب آن متصدی حمل، در ازای کرایه، متعهد به انتقال کالا یا مسافر از طریق دریا می‌شود. این قرارداد می‌تواند به‌صورت بارنامه (Bill of Lading)، قرارداد اجاره کشتی (Charterparty)، یا توافق‌نامه حمل مسافر باشد (Todd, 1987).

### ویژگی‌های قرارداد حمل و نقل دریایی

- **ماهیت حقوقی:** این قرارداد معمولاً یک قرارداد معوض است که در آن تعهدات متقابل بین متصدی حمل و فرستنده یا گیرنده کالا وجود دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

• **بین‌المللی بودن:** به دلیل ماهیت جهانی حمل و نقل دریایی، این قرارداد اغلب تابع معاهدات بین‌المللی یا قوانین متحدالشکل است.

• **تعهد به نتیجه:** متصدی حمل متعهد به تحویل کالا یا مسافر در مقصد به صورت سالم است، مگر اینکه معافیت‌های قانونی (مانند فورس ماژور) وجود داشته باشد (تفرشی & کامیار، ۱۳۸۰).

• **تنوع در شکل:** این قرارداد می‌تواند به صورت کتبی (بارنامه یا قرارداد اجاره) یا شفاهی باشد، هرچند در عمل، شکل کتبی به دلیل اهمیت اثباتی غالب است.

### ویژگی‌های بارنامه دریایی: قرارداد حمل، سند مالکیت و رسید کالا

بارنامه دریایی (Bill of Lading) یکی از مهم‌ترین اسناد در حمل و نقل دریایی است که نقش‌های چندگانه‌ای ایفا می‌کند. این سند در حقوق دریایی به عنوان محور اصلی قرارداد حمل و نقل شناخته می‌شود و دارای سه ویژگی کلیدی است:

• **قرارداد حمل:** بارنامه دریایی سندی است که شرایط قرارداد حمل و نقل بین متصدی حمل و فرستنده کالا را مشخص می‌کند. این سند شامل جزئیاتی مانند مبدأ و مقصد حمل، نوع و مقدار کالا، کرایه حمل، و شرایط تحویل است. در کنوانسیون لاهه-ویزبی، بارنامه به عنوان مدرکی از قرارداد حمل تعریف شده که تعهدات متصدی حمل (مانند تحویل سالم کالا) و حقوق فرستنده یا گیرنده را تبیین می‌کند. در قانون دریایی ایران، ماده ۵۴ به صراحت بارنامه را سندی می‌داند که شرایط حمل را مشخص کرده و متصدی حمل را ملزم به رعایت آن می‌کند (ایوامی، ۱۳۸۴).

• **سند مالکیت:** بارنامه دریایی به عنوان سند مالکیت کالا عمل می‌کند و دارنده آن به عنوان صاحب قانونی کالا شناخته می‌شود. این ویژگی به ویژه در تجارت بین‌المللی اهمیت دارد، زیرا بارنامه قابل انتقال به اشخاص ثالث (مانند خریداران کالا) است. در نظام حقوقی کامن‌لا و کنوانسیون‌های بین‌المللی، انتقال بارنامه به معنای انتقال مالکیت کالا است، مشروط به اینکه بارنامه قابل معامله باشد. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ در ماده ۵۵ به این ویژگی اشاره دارد و بارنامه را سندی می‌داند که می‌تواند مالکیت کالا را منتقل کند، به ویژه در صورت ذکر عبارت «به حواله کرد» (توازی زاده، ۱۳۷۱).

• **رسید کالا:** بارنامه به عنوان رسیدی عمل می‌کند که تأیید می‌کند متصدی حمل، کالا را در وضعیت مشخص (مثلاً سالم یا با خسارت) دریافت کرده است. این ویژگی برای اثبات وضعیت کالا در زمان بارگیری و تحویل اهمیت دارد. در کنوانسیون لاهه، بند ۳ ماده ۳، متصدی حمل را ملزم می‌کند که بارنامه‌ای صادر کند که حاوی اطلاعات دقیق درباره وضعیت ظاهری کالا، تعداد بسته‌ها، و علامت‌های تجاری باشد. در قانون دریایی ایران،

ماده ۵۶ به این نقش اشاره دارد و متصدی حمل را مسئول صدور بارنامه‌ای می‌داند که وضعیت کالا را به درستی منعکس کند (ایوامی، ۱۳۸۴).

### انواع بارنامه: قابل معامله و غیر قابل معامله

بارنامه‌های دریایی بر اساس قابلیت انتقال و معامله پذیری به دو دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

#### بارنامه قابل معامله (Negotiable Bill of Lading)

این نوع بارنامه، که به «بارنامه به حواله کرد» (To Order) یا «بارنامه به نام شخص معین» (Named Bill) نیز معروف است، قابلیت انتقال به اشخاص ثالث را دارد. این انتقال معمولاً از طریق ظهرنویسی (Endorsement) انجام می‌شود و دارنده بارنامه به‌عنوان صاحب قانونی کالا شناخته می‌شود. ویژگی قابل معامله بودن، بارنامه را به ابزاری کلیدی در تجارت بین‌المللی تبدیل کرده، زیرا امکان خرید و فروش کالا در حین حمل را فراهم می‌کند. در کنوانسیون لاهه-ویزبی، بارنامه قابل معامله به‌عنوان سند اصلی برای انتقال مالکیت کالا پذیرفته شده است. در ایران، ماده ۵۵ قانون دریایی ۱۳۴۳ به این نوع بارنامه اشاره دارد و امکان انتقال آن را از طریق ظهرنویسی تأیید می‌کند.

#### ویژگی‌ها:

- قابلیت انتقال مالکیت کالا.
- استفاده گسترده در تجارت بین‌المللی.
- امکان استفاده به‌عنوان وثیقه در معاملات بانکی.

#### بارنامه غیر قابل معامله (Non-Negotiable Bill of Lading)

این نوع بارنامه، که به «بارنامه مستقیم» (Straight Bill) نیز شناخته می‌شود، قابل انتقال به اشخاص ثالث نیست و تنها گیرنده مشخص شده در آن (معمولاً گیرنده نهایی کالا) حق دریافت کالا را دارد. این بارنامه بیشتر در مواردی استفاده می‌شود که نیازی به انتقال مالکیت در حین حمل نیست، مانند حمل کالا بین شرکت‌های وابسته یا در معاملات غیرتجاری. در کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، این نوع بارنامه به‌عنوان سندی شناخته می‌شود که صرفاً نقش رسید و قرارداد حمل را ایفا می‌کند. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ به صراحت این نوع بارنامه را تعریف نکرده، اما در عمل، بارنامه‌هایی که فاقد عبارت «به حواله کرد» هستند، به‌عنوان غیر قابل معامله تلقی می‌شوند.

#### ویژگی‌ها:

- محدود به گیرنده مشخص شده.
- عدم امکان ظهرنویسی یا انتقال مالکیت.
- مناسب برای حمل‌های غیرتجاری یا با ریسک پایین.

## تمایز در آثار حقوقی

- بارنامه قابل معامله امکان تجارت پویا و انعطاف‌پذیر را فراهم می‌کند، اما ریسک‌هایی مانند سوءاستفاده یا جعل را به همراه دارد.
- بارنامه غیرقابل معامله امنیت بیشتری برای گیرنده نهایی فراهم می‌کند، اما انعطاف‌پذیری کمتری در تجارت دارد (Todd, 1987).

## پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) با اصلاحات زیر به‌روزرسانی شود:

- ارائه تعریف صریح از قرارداد حمل و نقل دریایی و انواع آن، با تکیه بر معاهدات لاهه-ویزبی و هامبورگ.
- تبیین دقیق نقش‌های سه‌گانه بارنامه (قرارداد، سند مالکیت، رسید) در قانون.
- تصریح تفاوت‌های بارنامه قابل معامله و غیرقابل معامله و آثار حقوقی آنها، به‌ویژه در زمینه انتقال مالکیت و دعاوی حقوقی.
- الزام متصدیان حمل به صدور بارنامه‌های استاندارد با اطلاعات دقیق، هماهنگ با کنوانسیون‌های بین‌المللی (ایوامی، ۱۳۸۴).

## انواع و منشأ تحدید مسؤلیت

### انواع مسؤلیت

#### مسؤلیت مدنی در مقابل مسؤلیت کیفری

**مسؤلیت مدنی:** مسؤلیت مدنی در حقوق دریایی به تعهدی اشاره دارد که شخص (مانند مالک کشتی، بهره‌بردار یا متصدی حمل) برای جبران خسارات وارد شده به اشخاص ثالث، اعم از خسارات جانی، مالی یا زیست‌محیطی، بر عهده دارد. این نوع مسؤلیت معمولاً ناشی از نقض تعهدات قانونی یا قراردادی است. در حقوق دریایی، مسؤلیت مدنی اغلب بر اساس قواعد معاهدات بین‌المللی مانند کنوانسیون لاهه-ویزبی (۱۹۶۸)، هامبورگ (۱۹۷۸)، یا معاهده تحدید مسؤلیت ۱۹۷۶ تعریف می‌شود. برای مثال، در صورت خسارت به کالا یا آلودگی نفتی ناشی از نشت سوخت (مطابق معاهده Bunkers 2001)، مالک کشتی مسئول جبران خسارت است، مگر اینکه معافیت‌های قانونی مانند فورس مازور یا فعل شخص ثالث اثبات شود. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، مواد ۵۲ تا ۶۸ به مسؤلیت مدنی متصدی حمل در قبال خسارات کالا اشاره دارند، اما این مسؤلیت غالباً مبتنی بر فرض تقصیر است (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

**مسؤلیت کیفری:** مسؤلیت کیفری به جرایم مرتبط با نقض قوانین دریایی، مانند آلودگی عمدی دریا، نقض مقررات ایمنی، یا قاچاق از طریق دریا، مربوط می‌شود. این نوع مسؤلیت معمولاً مستلزم اثبات عمد یا سهل‌انگاری فاحش است و می‌تواند منجر به مجازات‌هایی مانند جریمه نقدی، حبس،

یا توقیف کشتی شود. در معاهدات بین‌المللی، مانند کنوانسیون مارپل (۷۸/۱۹۷۳)، نقض عمدی مقررات زیست‌محیطی می‌تواند مسئولیت کیفری را برای مالک یا خدمه کشتی به دنبال داشته باشد. در ایران، قانون مجازات اسلامی و قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی (۱۳۸۸) مسئولیت کیفری را برای اقداماتی مانند آلودگی عمدی دریا پیش‌بینی کرده‌اند. برخلاف مسئولیت مدنی که قابل تحدید است، مسئولیت کیفری معمولاً قابل تحدید نیست، زیرا هدف آن تنبیه و بازدارندگی است، نه صرف جبران خسارت (Chao, 1996).

### تمایز کلیدی:

- مسئولیت مدنی بر جبران خسارت تمرکز دارد و غالباً قابل تحدید است (مانند سقف‌های مالی در معاهده ۱۹۷۶).
- مسئولیت کیفری بر مجازات متمرکز است و معمولاً تحت نظام تحدید مسئولیت قرار نمی‌گیرد.

### مسئولیت قضایی و غیرقضایی

**مسئولیت قضایی:** مسئولیت قضایی به تعهداتی اشاره دارد که از طریق دعاوی حقوقی در محاکم قضایی مطرح و پیگیری می‌شوند. در حقوق دریایی، این نوع مسئولیت معمولاً در دعاوی مربوط به خسارات جانی، مالی، یا زیست‌محیطی مطرح می‌شود. برای مثال، در کنوانسیون CLC (۱۹۶۹)، زیان‌دیدگان از آلودگی نفتی می‌توانند دعاوی قضایی علیه مالک کشتی یا بیمه‌گر او اقامه کنند. در ایران، ماده ۸۰ قانون دریایی (۱۳۴۳) امکان طرح دعاوی قضایی برای مطالبه خسارات ناشی از سوانح دریایی را پیش‌بینی کرده است. مسئولیت قضایی معمولاً تابع قواعد تحدید مسئولیت است، مشروط به اینکه شرایط معاهده یا قانون داخلی (مانند عدم عمد یا سهل‌انگاری فاحش) احراز شود (محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۹).

**مسئولیت غیرقضایی:** مسئولیت غیرقضایی به تعهداتی اشاره دارد که خارج از فرآیندهای قضایی، از طریق توافقات یا سازوکارهای غیررسمی مانند داوری یا میانجی‌گری، حل و فصل می‌شوند. در حقوق دریایی، این نوع مسئولیت ممکن است در قراردادهای اجاره کشتی (Charterparty) یا توافقات بین متصدی حمل و فرستنده کالا به وجود آید. برای مثال، در قراردادهای حمل، طرفین ممکن است توافق کنند که اختلافات از طریق داوری در لندن یا سنگاپور حل شود، به جای ارجاع به دادگاه. در ایران، گرچه قانون دریایی ۱۳۴۳ به طور صریح به مسئولیت غیرقضایی اشاره ندارد، اما در عمل، بسیاری از اختلافات دریایی از طریق مذاکره یا داوری حل می‌شوند، به ویژه در قراردادهای بین‌المللی. مسئولیت غیرقضایی معمولاً انعطاف‌پذیرتر است و می‌تواند تحت شرایط خاصی تحدید شود، مشروط به توافق طرفین (محمدی، ۱۳۸۶).

**تمایز کلیدی:**

- مسئولیت قضایی از طریق محاکم رسمی پیگیری می‌شود و تابع قوانین و معاهدات سختگیرانه است.
- مسئولیت غیرقضایی مبتنی بر توافقات طرفین است و انعطاف بیشتری در تحدید یا حل و فصل دارد.

**منشأ تحدید مسئولیت****تحدید قانونی در مقابل تحدید قراردادی**

**تحدید قانونی:** تحدید قانونی به محدودیت‌هایی اشاره دارد که توسط قوانین ملی یا معاهدات بین‌المللی بر میزان مسئولیت شخص مسئول (مانند مالک کشتی) اعمال می‌شود. این نوع تحدید معمولاً برای حمایت از صنعت کشتیرانی و جلوگیری از ورشکستگی مالکان در برابر دعاوی گسترده طراحی شده است. در کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶، سقف‌های مالی بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین شده و مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را در دعاوی جانی، مالی، یا زیست‌محیطی محدود کند، مشروط به عدم اثبات عمد یا سهل‌انگاری فاحش ( Martinez, 2011). در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ در مواد ۸۰ و ۸۰ مکرر، تحدید قانونی را با اقتباس از معاهده ۱۹۵۷ پیش‌بینی کرده، اما این سقف‌ها با استانداردهای معاهده ۱۹۷۶ به‌روزرسانی نشده‌اند. تحدید قانونی معمولاً اجباری است و طرفین نمی‌توانند برخلاف آن توافق کنند، مگر اینکه قانون اجازه دهد (Chen, 2001).

**تحدید قراردادی:** تحدید قراردادی به محدودیت‌هایی اشاره دارد که از طریق توافق بین طرفین قرارداد (مانند متصدی حمل و فرستنده کالا) تعیین می‌شود. این نوع تحدید معمولاً در بارنامه‌ها یا قراردادهای اجاره کشتی گنجانده می‌شود و می‌تواند شامل سقف‌های مالی یا معافیت‌های خاص باشد. برای مثال، در بارنامه‌های دریایی، ممکن است شرطی درج شود که مسئولیت متصدی حمل را در قبال خسارات ناشی از تأخیر یا عیوب بسته‌بندی محدود کند. در کنوانسیون لاهه-ویزبی، ماده ۴، بند ۵، سقف مسئولیت متصدی حمل را برای هر بسته یا واحد کالا تعیین کرده، اما طرفین می‌توانند با توافق، سقف بالاتری را مشخص کنند. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ به‌طور صریح به تحدید قراردادی اشاره ندارد، اما در عمل، قراردادهای حمل ممکن است شامل چنین شروطی باشند، مشروط به اینکه مغایر نظم عمومی نباشند (ایزائلو، ۱۳۸۶).

**تمایز کلیدی:**

- تحدید قانونی اجباری و ناشی از قانون یا معاهده است و کمتر تحت تأثیر توافق طرفین قرار می‌گیرد.
- تحدید قراردادی اختیاری و مبتنی بر توافق طرفین است، اما نمی‌تواند مغایر قوانین آمره یا نظم عمومی باشد.

## محدودیت‌های قانونی و نظم عمومی در قراردادها

**محدودیت‌های قانونی:** تحدید مسئولیت، چه قانونی و چه قراردادی، تابع محدودیت‌های ناشی از قوانین آمره و معاهدات بین‌المللی است. در کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند لاهه-ویزبی یا ۱۹۷۶، شروطی که به‌طور کامل متصدی حمل یا مالک کشتی را از مسئولیت معاف کنند یا سقف‌های مسئولیت را به سطحی غیرمنطقی کاهش دهند، باطل تلقی می‌شوند. برای مثال، ماده ۳، بند ۸ کنوانسیون لاهه-ویزبی، هر شرطی که مسئولیت متصدی حمل را کمتر از حداقل‌های تعیین‌شده در معاهده کند، باطل می‌داند. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ نیز شروطی که مسئولیت متصدی حمل را به‌طور کامل منتفی کنند، مغایر نظم عمومی تلقی کرده و باطل می‌داند (ماده ۵۵). علاوه بر این، قوانین ملی مانند قانون مدنی ایران (مواد ۱۰ و ۹۷۵) شروط قراردادی را که مغایر نظم عمومی یا اخلاق حسنه باشند، غیرقابل اجرا می‌دانند (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

**نظم عمومی:** نظم عمومی در حقوق دریایی به مجموعه قواعدی اشاره دارد که برای حفظ منافع عمومی، ایمنی دریانوردی، و حفاظت از محیط‌زیست ضروری هستند. تحدید مسئولیت، چه قانونی و چه قراردادی، نمی‌تواند این قواعد را نقض کند. برای مثال، در معاهده CLC (۱۹۶۹)، مسئولیت مالک کشتی در قبال آلودگی نفتی به‌صورت محض و غیرقابل اجتناب تعریف شده و هرگونه شرط قراردادی که این مسئولیت را حذف یا به‌طور غیرمنطقی محدود کند، باطل است. در فقه اسلامی، قاعده «لاضرر» و اصل عدالت نیز محدودیت‌هایی بر تحدید مسئولیت ایجاد می‌کنند، به‌ویژه در مواردی که تحدید به زیان‌دیدگان آسیب جدی وارد کند. در ایران، نظم عمومی مانع از درج شروطی در قراردادهای حمل می‌شود که حقوق زیان‌دیدگان (مانند مسافران یا گیرندگان کالا) را به‌طور کامل سلب کند یا ایمنی دریانوردی را به خطر اندازد (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

## پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی و رفع خلأهای موجود، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) با اصلاحات زیر به‌روزرسانی شود:

- تبیین صریح تفاوت بین مسئولیت مدنی و کیفری در حقوق دریایی و تعیین حدود تحدید برای هر یک.
- پیش‌بینی سازوکارهای مسئولیت غیرقضایی، مانند داوری، برای حل و فصل سریع‌تر اختلافات دریایی.
- تعیین چارچوب‌های دقیق برای تحدید قراردادی در بارنامه‌ها و قراردادهای اجاره، با تأکید بر رعایت نظم عمومی.
- به‌روزرسانی سقف‌های تحدید قانونی با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶، به‌ویژه در زمینه خسارات زیست‌محیطی و دعاوی تأخیر (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

## تمایز تحدید مسؤلیت از مفاهیم مشابه تحدید مسؤلیت در مقابل کاهش تعهد

**تحدید مسؤلیت:** تحدید مسؤلیت به معنای تعیین سقف مالی یا قانونی برای جبران خسارات ناشی از نقض تعهدات توسط شخص مسؤل (مانند مالک کشتی یا متصدی حمل) است. این نهاد حقوقی، مسؤلیت را می‌پذیرد اما میزان جبران خسارت را به سقف مشخصی محدود می‌کند که معمولاً بر اساس قوانین ملی یا معاهدات بین‌المللی (مانند کنوانسیون ۱۹۷۶) تعیین می‌شود. برای مثال، در معاهده تحدید مسؤلیت ۱۹۷۶، مالک کشتی می‌تواند مسؤلیت خود را برای خسارات جانی، مالی یا زیست‌محیطی تا سقف مشخصی (بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR) محدود کند، مشروط به اینکه خسارت ناشی از عمد یا سهل‌انگاری فاحش نباشد. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، مواد ۸۰ و ۸۰ مکرر تحدید مسؤلیت را بر اساس تناژ کشتی پیش‌بینی کرده‌اند، اما این سقف‌ها با استانداردهای جدیدتر جهانی هماهنگ نیستند (Griggs et al., 2005).

**کاهش تعهد:** کاهش تعهد به کاهش میزان خسارت قابل مطالبه به دلیل عوامل خارجی یا سهل‌انگاری زیان‌دیده اشاره دارد، بدون اینکه سقف قانونی مشخصی برای مسؤلیت تعیین شود. این مفهوم معمولاً در مواردی اعمال می‌شود که زیان‌دیده به‌طور نسبی در وقوع خسارت نقش داشته یا عوامل خارجی (مانند شرایط جوی) در خسارت دخیل بوده‌اند. برای مثال، در کنوانسیون لاهه-ویزیبی (۱۹۶۸)، ماده ۴، بند ۲، متصدی حمل را از مسؤلیت خسارات ناشی از عیوب ذاتی کالا یا سهل‌انگاری فرستنده معاف می‌کند، که این به معنای کاهش تعهد است، نه تحدید مسؤلیت. در حقوق ایران، قانون مدنی (مواد ۳۹۲ و ۵۱۸) کاهش تعهد را در مواردی که زیان‌دیده در وقوع خسارت نقش داشته، تأیید می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷).

### تفاوت‌های کلیدی:

- **اصل تعهد:** در تحدید مسؤلیت، اصل تعهد پذیرفته شده و تنها میزان جبران خسارت محدود می‌شود، در حالی که کاهش تعهد ممکن است بخشی از تعهد را به دلیل عوامل خارجی یا رفتار زیان‌دیده حذف کند.
- **مبنای قانونی:** تحدید مسؤلیت معمولاً بر اساس قوانین آمره یا معاهدات بین‌المللی تعیین می‌شود، اما کاهش تعهد به شرایط خاص پرونده و نقش زیان‌دیده بستگی دارد.
- **کاربرد:** تحدید مسؤلیت در دعاوی گسترده (مانند سوانح دریایی) برای حمایت از مالک یا متصدی حمل به کار می‌رود، در حالی که کاهش تعهد بیشتر در دعاوی موردی و با بررسی تقصیر مشترک اعمال می‌شود.

### تحدید مسؤلیت در مقابل تحدید خسارت

**تحدید مسؤلیت:** همان‌طور که ذکر شد، تحدید مسؤلیت به تعیین سقف مالی برای کل تعهدات شخص مسؤل در قبال خسارات ناشی از یک حادثه یا دعوی اشاره دارد. این سقف معمولاً مستقل

از میزان خسارت واقعی است و بر اساس معیارهای قانونی مانند تناژ کشتی یا ارزش کالا تعیین می‌شود. برای مثال، در معاهده ۱۹۷۶، سقف مسئولیت برای خسارات جانی و مالی به صورت جداگانه و بر اساس واحد SDR محاسبه می‌شود. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، تحدید مسئولیت در مواد ۸۰ و ۸۰ مکرر به صورت تناژ محور تعریف شده، اما این قانون به خسارات زیست محیطی یا تأخیر توجه کافی ندارد (Martinez, 2011).

**تحدید خسارت:** تحدید خسارت به معنای محدود کردن نوع یا میزان خسارات قابل مطالبه در یک دعوی خاص است، بدون اینکه لزوماً سقف کلی برای مسئولیت شخص تعیین شود. این مفهوم معمولاً در قراردادهای حمل یا بارنامه‌ها به کار می‌رود، جایی که خسارات خاصی (مانند خسارات غیرمستقیم، تأخیر، یا خسارات تبعی) از شمول جبران خارج می‌شوند. برای مثال، در کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، ماده ۶، متصدی حمل را از جبران خسارات ناشی از تأخیر معاف می‌کند، مگر اینکه در قرارداد به صراحت ذکر شده باشد. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ به طور صریح به تحدید خسارت اشاره ندارد، اما در عمل، قراردادهای حمل ممکن است شروطی برای محدود کردن خسارات خاص (مانند خسارات تبعی) داشته باشند (Todd, 1987).

#### تفاوت‌های کلیدی:

- **دامنه کاربرد:** تحدید مسئولیت کل تعهدات شخص مسئول را در یک دعوی محدود می‌کند، در حالی که تحدید خسارت تنها به نوع خاصی از خسارات (مانند خسارات غیرمستقیم) محدود می‌شود.
- **مبنای محاسبه:** تحدید مسئولیت معمولاً بر اساس معیارهای ثابت (مانند تناژ یا SDR) محاسبه می‌شود، اما تحدید خسارت به توافقات قراردادی یا شرایط خاص دعوی بستگی دارد.
- **هدف:** تحدید مسئولیت برای حمایت از شخص مسئول در برابر دعاوی گسترده طراحی شده، در حالی که تحدید خسارت برای محدود کردن دامنه خسارات قابل مطالبه در یک دعوی خاص است.

#### تحدید مسئولیت در مقابل عدم مسئولیت

**تحدید مسئولیت:** تحدید مسئولیت، همان‌طور که پیش‌تر توضیح داده شد، مسئولیت را می‌پذیرد اما میزان جبران خسارت را به سقف مشخصی محدود می‌کند. این نهاد حقوقی به مالک کشتی یا متصدی حمل اجازه می‌دهد که در برابر دعاوی سنگین از حمایت مالی برخوردار باشد، مشروط به رعایت شرایط قانونی (مانند عدم عمد یا سهل‌انگاری فاحش). برای مثال، در کنوانسیون ۱۹۷۶، مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را تا سقف مشخصی محدود کند، اما این حق در صورت اثبات سهل‌انگاری فاحش سلب می‌شود. در ایران، ماده ۸۰ قانون دریایی ۱۳۴۳ این امکان را برای مالک کشتی فراهم کرده است (Griggs et al., 2005).

**عدم مسئولیت:** عدم مسئولیت به معنای معافیت کامل شخص از هرگونه تعهد جبران خسارت به دلیل فقدان تقصیر، شرایط خاص (مانند فورس ماژور)، یا وجود معافیت‌های قانونی یا قراردادی است. در حقوق دریایی، عدم مسئولیت معمولاً در مواردی اعمال می‌شود که خسارت ناشی از عواملی خارج از کنترل شخص مسئول باشد. برای مثال، در کنوانسیون لاهه-ویزی، ماده ۴، بند ۲، متصدی حمل را از مسئولیت خسارات ناشی از خطای ناوبری، آتش‌سوزی (بدون تقصیر متصدی)، یا فورس ماژور معاف می‌کند. در ایران، ماده ۵۵ قانون دریایی ۱۳۴۳ نیز معافیت‌هایی را برای متصدی حمل در شرایط خاص (مانند عیوب ذاتی کالا) پیش‌بینی کرده است. با این حال، شروط عدم مسئولیت در قراردادها، به‌ویژه اگر حقوق زیان‌دیدگان را به‌طور کامل سلب کند، ممکن است به دلیل مغایرت با نظم عمومی باطل تلقی شود (ایزاتلو، ۱۳۸۶).

### تحلیل پذیرش یا عدم پذیرش شرط عدم مسئولیت

- **پذیرش شرط عدم مسئولیت:** در برخی نظام‌های حقوقی و معاهدات بین‌المللی، شروط عدم مسئولیت در صورتی پذیرفته می‌شوند که با قوانین آمره یا نظم عمومی مغایرت نداشته باشند. برای مثال، در کنوانسیون لاهه-ویزی، متصدی حمل می‌تواند از مسئولیت خسارات ناشی از خطای ناوبری معاف شود، مشروط به اینکه این معافیت صراحتاً در بارنامه ذکر شده باشد. در ایران، قانون مدنی (ماده ۱۰) شروط قراردادی را تا زمانی که مغایر نظم عمومی یا اخلاق حسنه نباشند، معتبر می‌داند (کاتوزیان، ۱۳۸۷).
- **عدم پذیرش شرط عدم مسئولیت:** شروط عدم مسئولیت که حقوق زیان‌دیدگان را به‌طور کامل سلب کنند یا ایمنی دریانوردی را به خطر اندازند، معمولاً باطل تلقی می‌شوند. برای مثال، در کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، ماده ۲۳، هر شرطی که مسئولیت متصدی حمل را به‌طور کامل حذف کند، باطل است. در ایران، ماده ۵۵ قانون دریایی ۱۳۴۳ و ماده ۹۷۵ قانون مدنی، شروط عدم مسئولیت را در صورتی که مغایر نظم عمومی باشند، غیرقابل اجرا می‌دانند. در فقه اسلامی نیز، قاعده «لاضرر» مانع از پذیرش شروطی می‌شود که به زیان‌دیدگان آسیب جدی وارد کند (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

### تفاوت‌های کلیدی:

- **پذیرش مسئولیت:** تحدید مسئولیت، مسئولیت را می‌پذیرد اما آن را محدود می‌کند، در حالی که عدم مسئولیت به معنای رد کامل مسئولیت است.
- **مبنای قانونی:** تحدید مسئولیت معمولاً بر اساس قوانین یا معاهدات اجباری اعمال می‌شود، اما عدم مسئولیت ممکن است ناشی از معافیت‌های قانونی یا شرایط خاص باشد.
- **آثار حقوقی:** تحدید مسئولیت تعادل بین منافع شخص مسئول و زیان‌دیده ایجاد می‌کند، در حالی که عدم مسئولیت ممکن است حقوق زیان‌دیده را به‌طور کامل سلب کند و بنابراین با محدودیت‌های بیشتری مواجه است.

## پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی و رفع خلأهای موجود، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) با اصلاحات زیر به‌روزرسانی شود:

- تبیین صریح تفاوت بین تحدید مسئولیت، کاهش تعهد، تحدید خسارت، و عدم مسئولیت در قانون.
- تعیین معیارهای دقیق برای پذیرش شروط عدم مسئولیت در قراردادهای حمل، با تأکید بر رعایت نظم عمومی و قاعده لاضرر.
- هماهنگی با معاهدات بین‌المللی مانند لاهه-ویزی و هامبورگ برای تنظیم شروط تحدید خسارت و کاهش تعهد در بارنامه‌ها.
- ایجاد سازوکاری برای نظارت بر شروط قراردادی که ممکن است حقوق زیان‌دیدگان را به‌طور غیرمنصفانه محدود کنند (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

## مبانی نظری مسئولیت مدنی در حقوق دریایی

### نظریه‌های مسئولیت مدنی

#### نظریه تقصیر

نظریه تقصیر (Fault-Based Liability) یکی از قدیمی‌ترین مبانی مسئولیت مدنی است که بر اساس آن، شخص تنها در صورتی مسئول جبران خسارت است که تقصیر او (عمد یا سهل‌انگاری) در وقوع خسارت اثبات شود. در حقوق دریایی، این نظریه در مواردی مانند نقض تعهدات قراردادی یا خسارات ناشی از خطای ناوبری کاربرد دارد. برای مثال، در کنوانسیون لاهه-ویزی (۱۹۶۸)، ماده ۴، بند ۲، متصدی حمل را از مسئولیت خسارات ناشی از خطای ناوبری معاف می‌کند، مگر اینکه تقصیر فاحش او اثبات شود. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، ماده ۵۲ مسئولیت متصدی حمل را مبتنی بر تقصیر فرض می‌کند، اما اثبات معافیت‌هایی مانند فورس ماژور یا عیوب ذاتی کالا بر عهده متصدی است (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

#### ویژگی‌ها:

- نیازمند اثبات تقصیر (عمد یا سهل‌انگاری) است.
- بر عدالت فردی تأکید دارد، زیرا تنها شخص مقصر مسئول است.
- در دعاوی دریایی، اثبات تقصیر ممکن است به دلیل پیچیدگی‌های فنی (مانند سوانح دریایی) دشوار باشد.

#### نظریه خطر

نظریه خطر (Risk-Based Liability) مسئولیت را بدون نیاز به اثبات تقصیر به شخصی تحمیل می‌کند که از فعالیت خطرناک (مانند بهره‌برداری از کشتی) سود می‌برد. این نظریه در حقوق دریایی برای فعالیت‌هایی مانند حمل مواد خطرناک یا نفتکش‌ها که ذاتاً ریسک بالایی دارند، کاربرد دارد.

برای مثال، معاهده CLC (۱۹۶۹) مسئولیت مالک کشتی را در قبال آلودگی نفتی بدون نیاز به اثبات تقصیر (مسئولیت محض) اعمال می‌کند، زیرا فعالیت نفتکش‌ها خطر بالایی برای محیط‌زیست ایجاد می‌کند. در ایران، قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی (۱۳۸۸) نیز مسئولیت مالک کشتی را در موارد آلودگی نفتی بر مبنای نظریه خطر تعریف کرده است (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

### ویژگی‌ها:

- بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئولیت اعمال می‌شود.
- بر حمایت از زیان‌دیدگان و توزیع ریسک تأکید دارد.
- مناسب برای فعالیت‌های ذاتاً خطرناک در حمل‌ونقل دریایی.

### نظریه مختلط و واسطه

نظریه مختلط (Mixed or Intermediate Theory) ترکیبی از نظریه تقصیر و خطر است و در مواردی اعمال می‌شود که مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر است، اما امکان اثبات معافیت برای شخص مسئول وجود دارد. در حقوق دریایی، این نظریه در کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸) دیده می‌شود، جایی که متصدی حمل مسئول خسارات وارده به کالا است، مگر اینکه ثابت کند اقدامات معقولی برای جلوگیری از خسارت انجام داده یا خسارت ناشی از علل خارج از کنترل او (مانند فورس مازور) بوده است. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، مواد ۵۲ تا ۶۸ این رویکرد را دنبال می‌کنند، زیرا متصدی حمل مسئول است مگر اینکه معافیت‌هایی مانند عیوب ذاتی کالا یا فورس مازور را اثبات کند (تفرشی & کامیار، ۱۳۸۰).

### ویژگی‌ها:

- فرض تقصیر وجود دارد، اما امکان رد آن با اثبات معافیت فراهم است.
- تعادل بین حمایت از زیان‌دیده و عدالت برای شخص مسئول ایجاد می‌کند.
- در دعاوی دریایی رایج است، به‌ویژه در حمل کالا.

### نظریه تضمین حق

نظریه تضمین حق (Guarantee of Right Theory) بر جبران خسارت زیان‌دیده به‌عنوان یک حق ذاتی تمرکز دارد، صرف‌نظر از تقصیر یا خطر. این نظریه کمتر در حقوق دریایی به‌صورت مستقل اعمال می‌شود، اما در برخی معاهدات خاص، مانند کنوانسیون آتن (۱۹۷۴) برای حمل مسافران، دیده می‌شود که در آن جبران خسارت به مسافران بدون نیاز به اثبات تقصیر یا خطر تضمین شده است. در فقه اسلامی، این نظریه با قاعده «لاضرر» همخوانی دارد، که بر جبران کامل خسارت زیان‌دیده تأکید می‌کند. در ایران، قانون دریایی ۱۳۴۳ به‌طور مستقیم به این نظریه اشاره ندارد، اما در مواردی که خسارت به مسافران یا کالاها وارد شود، رویکردهای مشابهی در رویه قضایی دیده می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

**ویژگی‌ها:**

- تمرکز بر حق زیان‌دیده برای جبران خسارت است.
- نیازی به اثبات تقصیر یا خطر ندارد.
- بیشتر در دعاوی مربوط به مسافران یا خسارات زیست‌محیطی کاربرد دارد.

**مبانی مسئولیت در معاهدات دریایی****مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده**

این نوع مسئولیت، که بر نظریه تقصیر استوار است، مستلزم اثبات عمد یا سهل‌انگاری شخص مسئول (مانند مالک کشتی یا متصدی حمل) است. در کنوانسیون لاهه-ویزی (۱۹۶۸)، مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارات کالا مبتنی بر تقصیر اثبات شده است، مگر اینکه معافیت‌هایی مانند خطای ناوبری یا فورس ماژور احراز شود. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، ماده ۵۵ به‌طور ضمنی این رویکرد را تأیید می‌کند، زیرا متصدی حمل می‌تواند با اثبات فقدان تقصیر از مسئولیت معاف شود. این نوع مسئولیت در دعاوی مربوط به خسارات کالا یا نقض قراردادهای حمل رایج است، اما اثبات تقصیر در سوانح دریایی ممکن است به دلیل پیچیدگی‌های فنی دشوار باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

**ویژگی‌ها:**

- بار اثبات تقصیر بر عهده زیان‌دیده است.
- معافیت‌های قانونی (مانند فورس ماژور) نقش کلیدی دارند.
- بیشتر در نظام‌های حقوقی سنتی و دعاوی قراردادی کاربرد دارد.

**مسئولیت مبتنی بر تقصیر مفروض**

این نوع مسئولیت، که بر نظریه مختلط استوار است، فرض می‌کند که شخص مسئول (مانند متصدی حمل) مقصر است، مگر اینکه خلاف آن را اثبات کند. در کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸)، ماده ۵، متصدی حمل مسئول خسارات وارده به کالا است، مگر اینکه ثابت کند اقدامات معقولی برای جلوگیری از خسارت انجام داده است. در قانون دریایی ایران (۱۳۴۳)، مواد ۵۲ و ۵۴ این رویکرد را دنبال می‌کنند، زیرا متصدی حمل مسئول تحویل سالم کالا در مقصد است، مگر اینکه معافیت‌هایی مانند عیوب ذاتی کالا یا فورس ماژور را اثبات کند. این نوع مسئولیت تعادل بین حمایت از زیان‌دیده و امکان دفاع برای شخص مسئول ایجاد می‌کند (تفرشی & کامیار، ۱۳۸۰).

**ویژگی‌ها:**

- فرض تقصیر وجود دارد، اما شخص مسئول می‌تواند آن را رد کند.
- بار اثبات معافیت بر عهده شخص مسئول است.
- در دعاوی حمل کالا و سوانح دریایی رایج است.

## مسئولیت محض و مطلق

مسئولیت محض (Strict Liability) بدون نیاز به اثبات تقصیر یا حتی امکان رد مسئولیت اعمال می‌شود و در مواردی که فعالیت ذاتاً خطرناک است (مانند حمل مواد نفتی یا خطرناک) استفاده می‌شود. در معاهده CLC (۱۹۶۹)، مالک کشتی مسئول جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی است، حتی اگر تقصیری نداشته باشد. همچنین، معاهده HNS (۱۹۹۶) مسئولیت محض را برای خسارات ناشی از مواد خطرناک و مضر اعمال می‌کند. در ایران، قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی (۱۳۸۸) مسئولیت محض را برای آلودگی نفتی پیش‌بینی کرده است. مسئولیت مطلق (Absolute Liability) نوع شدیدتری است که حتی معافیت‌های فورس ماژور را نیز نمی‌پذیرد، اما در حقوق دریایی کمتر رایج است و بیشتر در معاهدات خاص مانند نایروبی (۲۰۰۷) برای حذف لاشه کشتی دیده می‌شود (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

### ویژگی‌ها:

- بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئولیت اعمال می‌شود.
- معافیت‌های محدودی (مانند فورس ماژور) در مسئولیت محض ممکن است پذیرفته شود.
- برای حمایت از زیان‌دیدگان در فعالیت‌های پرخطر طراحی شده است.

## پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی و تقویت نظام حقوقی دریایی، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) با اصلاحات زیر به‌روزرسانی شود:

- تبیین صریح مبانی نظری مسئولیت مدنی (تقصیر، خطر، مختلط، تضمین حق) در قانون.
- تعیین دقیق شرایط اعمال مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات‌شده، تقصیر مفروض، و محض در دعاوی دریایی.
- هماهنگی با معاهدات بین‌المللی مانند CLC (۱۹۶۹) و هامبورگ (۱۹۷۸) برای اعمال مسئولیت محض در خسارات زیست‌محیطی و دعاوی حمل کالا.
- ایجاد سازوکارهای قضایی برای تسریع در رسیدگی به دعاوی مبتنی بر نظریه‌های مختلف مسئولیت (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

## پیشینه و اهمیت تحدید مسئولیت در حقوق دریایی

### پیشینه تاریخی

#### ریشه‌های تحدید مسئولیت در حقوق روم-ژرمنی و کامن‌لا

تحدید مسئولیت در حقوق دریایی ریشه در نظام‌های حقوقی باستانی و قرون وسطی دارد. در نظام حقوقی روم-ژرمنی، مفهوم تحدید مسئولیت به‌صورت ابتدایی در قوانین دریایی مدیترانه‌ای، مانند جدول آمالفتیان (قرن یازدهم) و قوانین اولرون (قرن دوازدهم)، دیده می‌شود. این قوانین برای حمایت از مالکان کشتی در برابر خسارات گسترده ناشی از سوانح دریایی، امکان محدود کردن

مسئولیت را به ارزش کشتی یا محموله آن فراهم می‌کردند. در نظام حقوقی کامن‌لا، تحدید مسئولیت به‌طور رسمی با قانون پارلمان انگلیس در سال ۱۷۳۴ (قانون مسئولیت مالکان کشتی) شکل گرفت. این قانون به مالکان کشتی اجازه می‌داد که مسئولیت خود را در قبال خسارات ناشی از سوانح دریایی تا ارزش کشتی و کرایه حمل محدود کنند، به‌ویژه برای جلوگیری از ورشکستگی در دعاوی سنگین. این رویکرد بعدها در قانون حمل کالاها از طریق دریا (۱۹۷۱) انگلیس تکامل یافت و مبنای معاهدات بین‌المللی شد (Ripert, 1929).

### ویژگی‌های تاریخی:

- تحدید مسئولیت برای تشویق سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و کاهش ریسک‌های مالی طراحی شد.
- در نظام روم-ژرمنی، تمرکز بر ارزش کشتی بود، در حالی که کامن‌لا به تدریج معیارهای تناژمحور را نیز پذیرفت.
- این قوانین به تدریج با نیازهای تجارت جهانی هماهنگ شدند و به معاهدات بین‌المللی منجر شدند (Baughen, 2001).

### معاهدات بین‌المللی (۱۹۲۴، ۱۹۵۷، ۱۹۷۶) و روش‌های ارزش‌محور و تناژمحور

تحدید مسئولیت در حقوق دریایی مدرن از طریق معاهدات بین‌المللی یکسان‌سازی شد:

- **کنوانسیون ۱۹۲۴ (کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی قواعد تحدید مسئولیت):** این معاهده اولین تلاش جهانی برای استانداردسازی تحدید مسئولیت بود. سقف مسئولیت بر اساس روش ارزش‌محور (ارزش کشتی پس از حادثه به علاوه کرایه حمل) تعیین می‌شد. این روش به دلیل وابستگی به ارزش واقعی کشتی (که پس از سوانح اغلب کاهش می‌یافت) مورد انتقاد قرار گرفت، زیرا زیان‌دیدگان را در برابر خسارات سنگین با جبران ناکافی مواجه می‌کرد (Official Records of the International Conference on The Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, 1982).
- **کنوانسیون ۱۹۵۷:** این معاهده روش تناژمحور را معرفی کرد و سقف مسئولیت را بر اساس ظرفیت ناخالص کشتی (به فرانک سوئیس) تعیین کرد. این روش عادلانه‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر بود، اما همچنان به خسارات زیست‌محیطی توجه کافی نداشت (Chen, 2001).
- **کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶:** این معاهده رویکرد تناژمحور را بهبود بخشید و سقف‌های مسئولیت را بر اساس واحد پولی بین‌المللی (SDR) و تناژ کشتی تعیین کرد. این معاهده دامنه دعاوی قابل تحدید را گسترش داد (شامل خسارات جانی، مالی، زیست‌محیطی و تأخیر) و شرایط سخت‌تری برای سلب حق تحدید (عمد یا سهل‌انگاری

فاحش) وضع کرد. پروتکل ۱۹۹۶ سقف‌های مالی را افزایش داد تا با نیازهای مدرن هماهنگ شود (Martinez, 2011).

### تمایز روش‌ها:

- **ارزش‌محور:** سقف مسئولیت به ارزش کشتی و کرایه حمل وابسته بود، که اغلب به زیان زیان‌دیدگان منجر می‌شد.
- **تناژمحور:** سقف مسئولیت بر اساس ظرفیت کشتی تعیین می‌شود، که عادلانه‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر است.
- **تأثیر:** معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶ به دلیل استفاده از SDR و پوشش گسترده‌تر دعاوی، به استاندارد جهانی تبدیل شدند (Killingbeck, 1999).

### پیشینه در فقه اسلامی: بررسی عدم وجود تحدید مسئولیت قانونی

در فقه اسلامی، مفهوم ضمان (مسئولیت مدنی) بر جبران کامل خسارت زیان‌دیده تأکید دارد و تحدید مسئولیت به صورت قانونی و صریح در متون فقهی سنتی دیده نمی‌شود. بر اساس قاعده «لاضرر» (ممنوعیت ضرر رساندن) و اصل عدالت، شخص مسئول موظف است خسارت وارده را به طور کامل جبران کند، مگر اینکه مصلحت عمومی یا قواعد خاص (مانند قاعده اقدام یا رضایت زیان‌دیده) این تعهد را محدود کند. در فقه، مسئولیت معمولاً مبتنی بر تقصیر (عمد یا سهل‌انگاری) یا ضمان قهری (مانند غضب یا اتلاف) است و هیچ سقف مالی پیش‌فرضی برای محدود کردن جبران خسارت وجود ندارد (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

### ویژگی‌های فقه اسلامی:

- تأکید بر جبران کامل خسارت با استناد به آیات قرآنی (مانند آیه ۲۹ سوره نساء) و روایات (مانند «من ألتف مال غیره فهو له ضامن»).
- عدم پذیرش تحدید مسئولیت به صورت پیش‌فرض، مگر در مواردی که توافق طرفین یا مصلحت عمومی آن را توجیه کند (مانند قراردادهای خاص).
- در حقوق دریایی، فقدان تحدید مسئولیت در فقه سنتی به دلیل ماهیت محدود تجارت دریایی در صدر اسلام بوده است.

با این حال، در برخی نظام‌های حقوقی اسلامی مدرن، مانند ایران، تحدید مسئولیت از طریق اقتباس از قوانین غربی و معاهدات بین‌المللی وارد شده است. برای مثال، قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) با الهام از معاهدات ۱۹۲۴ و ۱۹۵۷، تحدید مسئولیت را برای مالکان کشتی پیش‌بینی کرده، اما این قانون با اصول فقهی سنتی هماهنگی کامل ندارد و نیاز به بازنگری برای تطبیق با قواعد فقهی (مانند لاضرر) و معاهدات مدرن دارد (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱).

### اهمیت تحدید مسئولیت: حمایت از صنعت کشتیرانی و تعادل منافع طرفین

تحدید مسئولیت در حقوق دریایی به عنوان یک نهاد کلیدی، نقش مهمی در توسعه و پایداری صنعت کشتیرانی و ایجاد تعادل بین منافع طرفین ایفا می کند:

- **حمایت از صنعت کشتیرانی:** تحدید مسئولیت از مالکان کشتی و متصدیان حمل در برابر دعاوی سنگین (مانند خسارات زیست محیطی یا سوانح گسترده) محافظت می کند و از ورشکستگی آنها جلوگیری می نماید. این حمایت برای تشویق سرمایه گذاری در صنعت کشتیرانی، که نیازمند سرمایه های کلان و مواجه با ریسک های بالا (مانند طوفان، تصادم، یا آلودگی) است، ضروری است. برای مثال، معاهده ۱۹۷۶ با تعیین سقف های مالی مشخص، امکان پیش بینی ریسک های مالی را برای مالکان کشتی فراهم کرده و از طریق نظام بیمه اجباری، جبران خسارت زیان دیدگان را تضمین می کند (Griggs et al., 2005).
- **تعادل منافع طرفین:** تحدید مسئولیت تعادلی بین حقوق زیان دیدگان و مالکان کشتی ایجاد می کند. از یک سو، زیان دیدگان از طریق صندوق های تحدید یا بیمه اجباری (مانند صندوق های معاهده CLC) جبران خسارت می شوند، و از سوی دیگر، مالکان کشتی از مسئولیت های نامحدود که می تواند به ورشکستگی منجر شود، محافظت می گردند. برای مثال، در معاهده آتن (۱۹۷۴)، سقف های مسئولیت برای خسارات جانی به مسافران به گونه ای تنظیم شده که هم جبران خسارت را تضمین می کند و هم مالک کشتی را از دعاوی غیرمنطقی مصون می دارد (Christopher Hill, 1985).
- **تقویت تجارت جهانی:** با ایجاد چارچوبی قابل پیش بینی برای مسئولیت ها، تحدید مسئولیت به توسعه تجارت دریایی کمک می کند. این نهاد حقوقی، ریسک های مالی را برای طرف های درگیر (مالکان، متصدیان حمل، و بیمه گران) کاهش داده و اعتماد به سیستم حمل و نقل دریایی را تقویت می کند (Tetley, 2002).

#### چالش ها:

- عدم هماهنگی قوانین ملی (مانند قانون دریایی ایران ۱۳۴۳) با معاهدات مدرن مانند ۱۹۷۶، می تواند به ناهماهنگی در اجرا منجر شود.
- در برخی موارد، سقف های تحدید ممکن است برای جبران خسارات سنگین (مانند آلودگی زیست محیطی گسترده) ناکافی باشد، که نیاز به بازنگری معاهدات را نشان می دهد.
- در فقه اسلامی، پذیرش تحدید مسئولیت با قواعد سنتی مانند لاضرر نیازمند توجیه فقهی است، به ویژه در دعاوی زیست محیطی یا جانی (کاتوزیان، ۱۳۸۸).

#### پیشنهاد برای قانون دریایی ایران

برای تقویت نظام حقوقی دریایی ایران و هماهنگی با معاهدات بین المللی، پیشنهاد می شود:

- بازنگری قانون دریایی ۱۳۴۳ برای هماهنگی با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶، با تأکید بر روش تناژمحور و واحد SDR.
- تبیین چارچوب فقهی برای تحدید مسئولیت، با استناد به قواعد لاضرر و مصلحت عمومی، به منظور رفع تعارض با اصول فقه اسلامی.
- تقویت نظام بیمه اجباری برای حمایت از زیان‌دیدگان و کاهش ریسک‌های مالی مالکان کشتی.
- ایجاد صندوق‌های تحدید مسئولیت ملی برای دعاوی زیست‌محیطی و سوانح دریایی، مشابه معاهدات CLC و نایروبی (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

### منابع قانونی تحدید مسئولیت

#### معاهدات بین‌المللی

#### معاهدات عام تحدید مسئولیت

معاهدات بین‌المللی عام تحدید مسئولیت، چارچوب‌های کلی برای محدود کردن مسئولیت مالکان کشتی و سایر اشخاص مسئول در برابر دعاوی مختلف ارائه می‌دهند. این معاهدات به منظور یکسان‌سازی قواعد جهانی و حمایت از صنعت کشتیرانی طراحی شده‌اند:

#### منابع قانونی تحدید مسئولیت (۱۵مه)

#### معاهدات عام تحدید مسئولیت (۱۵مه)

- کنوانسیون ۱۹۲۴ (کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی قواعد تحدید مسئولیت): این معاهده اولین تلاش جهانی برای استانداردسازی تحدید مسئولیت بود. سقف مسئولیت بر اساس روش ارزش‌محور (ارزش کشتی پس از حادثه به علاوه کرایه حمل) تعیین می‌شد. این روش به دلیل وابستگی به ارزش واقعی کشتی (که پس از سوانح اغلب کاهش می‌یافت) مورد انتقاد قرار گرفت، زیرا زیان‌دیدگان را در برابر خسارات سنگین با جبران ناکافی مواجه می‌کرد. این معاهده دامنه محدودی داشت و عمدتاً به خسارات جانی و مالی پرداخته و به مسائل زیست‌محیطی توجه کافی نداشت (Official Records of the International Conference on The Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, 1982).
- کنوانسیون ۱۹۵۷: این معاهده روش تناژمحور را معرفی کرد و سقف مسئولیت را بر اساس ظرفیت ناخالص کشتی (به فرانک سوئیس) تعیین کرد. این روش عادلانه‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر بود، اما همچنان به خسارات زیست‌محیطی توجه کافی نداشت. کنوانسیون ۱۹۵۷ در بسیاری از کشورها، از جمله ایران، مبنای قوانین ملی قرار گرفت (Chen, 2001).

- **کنوانسیون ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶:** این معاهده پیشرفته‌ترین چارچوب برای تحدید مسئولیت را ارائه کرد. سقف‌های مسئولیت بر اساس تناژ کشتی و واحد پولی بین‌المللی (SDR) تعیین شد و دامنه دعاوی قابل تحدید به خسارات جانی، مالی، زیست‌محیطی، و حتی تأخیر گسترش یافت. این معاهده شرایط سخت‌تری برای سلب حق تحدید (اثبات عمد یا سهل‌انگاری فاحش) وضع کرد و نظام بیمه اجباری را تقویت نمود. پروتکل ۱۹۹۶ سقف‌های مالی را افزایش داد تا با نیازهای اقتصادی مدرن هماهنگ شود. این معاهده به‌عنوان استاندارد جهانی پذیرفته شده و بسیاری از کشورها قوانین خود را با آن هماهنگ کرده‌اند (Martinez, 2011).

### معاهدات خاص

معاهدات خاص به حوزه‌های ویژه‌ای از حقوق دریایی، مانند حمل کالا، حمل مسافر، و آلودگی زیست‌محیطی، پرداخته و قواعد تحدید مسئولیت را برای این حوزه‌ها تنظیم می‌کنند:

#### حمل کالا

- **کنوانسیون لاهه-ویزی (۱۹۶۸/۱۹۲۴):** این معاهده مسئولیت متصدی حمل را در قبال خسارات وارده به کالا تنظیم می‌کند و سقف مسئولیت را بر اساس وزن یا تعداد بسته‌های کالا تعیین می‌کند (ماده ۴، بند ۵). این معاهده مسئولیت را مبتنی بر تقصیر فرض کرده و معافیت‌هایی مانند خطای ناوبری یا فورس ماژور را برای متصدی حمل پیش‌بینی می‌کند (Todd, 1987).

- **کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸):** این معاهده جایگزین لاهه-ویزی شد و سقف‌های مسئولیت را افزایش داد. همچنین، مسئولیت متصدی حمل را مبتنی بر فرض تقصیر تعریف کرد و دامنه دعاوی را به خسارات ناشی از تأخیر گسترش داد (ایوامی، ۱۳۸۴).

#### حمل مسافر

- **کنوانسیون آتن (۱۹۷۴):** این معاهده مسئولیت مالک کشتی یا متصدی حمل را در قبال خسارات جانی یا مالی به مسافران تنظیم می‌کند. سقف‌های مسئولیت بر اساس واحد SDR و تعداد مسافران تعیین شده و مسئولیت محض برای خسارات جانی اعمال می‌شود. این معاهده از مسافران در برابر سوانح دریایی محافظت کرده و تعادل بین حقوق مسافران و مالکان کشتی ایجاد می‌کند (Baughen, 2001).

#### آلودگی محیط‌زیست

- **کنوانسیون CLC (۱۹۶۹):** این معاهده، که به‌طور کامل به‌عنوان کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی شناخته می‌شود، مسئولیت مالک کشتی را در قبال خسارات ناشی از نشت نفت به‌صورت محض تعریف می‌کند. سقف‌های مسئولیت بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR (حق برداشت ویژه) تعیین شده و مالک

کشتی موظف به داشتن بیمه اجباری برای پوشش این خسارات است. این معاهده برای جبران خسارات زیست محیطی، هزینه‌های پاکسازی و خسارات اقتصادی ناشی از آلودگی طراحی شده است. پروتکل‌های بعدی (مانند ۱۹۹۲) سقف‌های مسئولیت را افزایش داده و دامنه پوشش را گسترش داده‌اند. ایران به این معاهده ملحق شده و قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی (۱۳۸۸) این تعهدات را در نظام حقوقی داخلی منعکس کرده است. با این حال، عدم به‌روزرسانی کامل این قانون با پروتکل ۱۹۹۲ باعث شده برخی سقف‌های مسئولیت و سازوکارهای اجرایی با استانداردهای جهانی ناهماهنگ باشد (Chao, 1996).

- **کنوانسیون HNS (۱۹۹۶):** کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا (HNS) مسئولیت مالک کشتی را در قبال خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک، مانند مواد شیمیایی یا گازهای مایع، به صورت محض تعریف می‌کند. این معاهده، مشابه CLC، سقف‌های مسئولیت را بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین کرده و بیمه اجباری را الزامی می‌کند. دامنه پوشش این معاهده شامل خسارات جانی، مالی، زیست محیطی و هزینه‌های پاکسازی است. ایران هنوز به این معاهده ملحق نشده، که این امر خلأهایی در تنظیم مسئولیت‌های ناشی از حمل مواد خطرناک در آب‌های ایران ایجاد کرده است (Gunasekera, 2010).
- **کنوانسیون Bunkers (۲۰۰۱):** این معاهده مسئولیت مالک کشتی را در قبال خسارات ناشی از نشت سوخت (بونکر) کشتی‌ها، که جدا از محموله‌های نفتی است، تنظیم می‌کند. مسئولیت در این معاهده نیز محض بوده و سقف‌های آن با معاهده ۱۹۷۶ هماهنگ است. این معاهده به‌ویژه برای کشتی‌های غیرنفتکش که سوخت آنها ممکن است به آلودگی منجر شود، اهمیت دارد. ایران به این معاهده ملحق نشده، اما قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی (۱۳۸۸) به‌طور کلی آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌ها را تحت پوشش قرار داده است (Zhu, 2007).
- **کنوانسیون ناپروبی (۲۰۰۷):** کنوانسیون بین‌المللی حذف لاشه کشتی‌ها مسئولیت مالک کشتی را برای هزینه‌های حذف لاشه‌های دریایی، که ممکن است خطری برای ناوبری یا محیط‌زیست ایجاد کنند، تعریف می‌کند. این معاهده مسئولیت را به صورت محض اعمال کرده و مالک کشتی را ملزم به داشتن بیمه اجباری برای پوشش این هزینه‌ها می‌کند. سقف‌های مسئولیت بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین شده و امکان تحدید مسئولیت برای مالک فراهم است، مگر در موارد عمد یا سهل‌انگاری فاحش. ایران هنوز به این معاهده ملحق نشده، که این امر می‌تواند در مدیریت سوانح دریایی و حذف لاشه‌ها در آب‌های ایران چالش‌هایی ایجاد کند (Gunasekera, 2010).

## معاهدات دیگر

- **کنوانسیون مارپل (۷۸/۱۹۷۳):** این معاهده، که به پیشگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها اختصاص دارد، بیشتر بر جنبه‌های کیفی و نظارتی تمرکز دارد تا تحدید مسئولیت مدنی. با این حال، در مواردی که آلودگی عمدی یا ناشی از سهل‌انگاری فاحش باشد، مالک کشتی ممکن است از حق تحدید مسئولیت محروم شود. ایران به این معاهده ملحق شده و قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی (۱۳۸۸) برخی از تعهدات آن را در نظام حقوقی داخلی پیاده‌سازی کرده است (Chao, 1996).

## منابع داخلی

### ایران

- **قانون دریایی ایران (۱۳۴۳):** این قانون تحدید مسئولیت را عمدتاً با اقتباس از کنوانسیون ۱۹۵۷ تنظیم کرده است. مواد ۸۰ و ۸۰ مکرر این قانون سقف‌های مسئولیت را بر اساس تناژ کشتی تعیین می‌کنند و امکان تحدید را برای مالک کشتی در دعاوی جانی و مالی فراهم می‌کنند، مشروط به اینکه خسارت ناشی از عمد یا سهل‌انگاری فاحش نباشد. با این حال، این قانون به خسارات زیست‌محیطی یا دعاوی ناشی از تأخیر توجه کافی ندارد و با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶ به‌روزرسانی نشده است.
- **قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی (۱۳۸۸):** این قانون مسئولیت محض را برای آلودگی‌های نفتی پیش‌بینی کرده و مالکان کشتی‌ها را ملزم به داشتن بیمه اجباری می‌کند. با این حال، عدم الحاق ایران به معاهداتی مانند HNS و نایروبی، محدودیت‌هایی در پوشش خسارات ناشی از مواد خطرناک یا حذف لاشه‌ها ایجاد کرده است (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

## چالش‌ها:

- عدم هماهنگی کامل با معاهدات مدرن مانند ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶.
- فقدان تعریف جامع از خسارات زیست‌محیطی و دعاوی تأخیر.
- خلأهای قانونی در زمینه مواد خطرناک و حذف لاشه‌ها.

## پیشنهادها:

- بازنگری قانون دریایی ۱۳۴۳ برای هماهنگی با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶.
- الحاق به معاهدات HNS و نایروبی برای پوشش خسارات ناشی از مواد خطرناک و حذف لاشه‌ها.
- تقویت نظام بیمه اجباری و ایجاد صندوق‌های ملی تحدید مسئولیت برای جبران خسارات زیست‌محیطی (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

### انگلیس

در نظام حقوقی انگلیس، تحدید مسئولیت تحت **قانون حمل کالاها از طریق دریا (۱۹۷۱)** و **قانون دریایی (۱۹۹۵)** تنظیم می‌شود، که هر دو با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶ هماهنگ هستند. این قوانین سقف‌های مسئولیت را بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین کرده و دامنه دعاوی قابل تحدید را به خسارات جانی، مالی، زیست‌محیطی و تأخیر گسترش داده‌اند. انگلیس همچنین به معاهدات خاص مانند CLC، HNS و نایروبی ملحق شده و نظام بیمه اجباری را به‌طور کامل اجرا می‌کند. رویه قضایی انگلیس، مانند پرونده‌های *The Bramley Moore* (۱۹۶۴) و *The Limnos* (۲۰۰۸)، شرایط سخت‌تری برای سلب حق تحدید (اثبات عمد یا سهل‌انگاری فاحش) وضع کرده است (Baughen, 2001).

### آمریکا

در ایالات متحده، تحدید مسئولیت تحت **قانون تحدید مسئولیت کشتی‌ها (۱۸۵۱)** و اصلاحات بعدی آن تنظیم می‌شود، که تا حدی با معاهده ۱۹۷۶ هماهنگ است. این قانون روش ارزش‌محور را برای تعیین سقف مسئولیت به‌کار می‌برد، اما در برخی دعاوی (مانند آلودگی نفتی) تحت **قانون آلودگی نفتی (OPA 1990)** مسئولیت محض و بدون سقف اعمال می‌شود. آمریکا به معاهدات CLC و HNS ملحق نشده، اما قوانین داخلی سختگیرانه‌ای برای جبران خسارات زیست‌محیطی دارد. رویه قضایی آمریکا، مانند پرونده *Deepwater Horizon* (۲۰۱۰)، نشان‌دهنده رویکرد سختگیرانه‌تر به مسئولیت‌های زیست‌محیطی است (Chen, 2001).

### چین

چین **قانون دریایی خود را در سال ۱۹۹۲** تصویب کرد که با معاهده ۱۹۷۶ هماهنگ است. این قانون سقف‌های مسئولیت را بر اساس تناژ کشتی و واحد SDR تعیین کرده و دامنه دعاوی قابل تحدید را به خسارات جانی، مالی و زیست‌محیطی گسترش داده است. چین به معاهدات CLC، HNS و نایروبی ملحق شده و نظام بیمه اجباری را به‌طور کامل اجرا می‌کند. رویه قضایی چین، مانند پرونده *Dalian Oil Spill* (۲۰۱۰)، بر مسئولیت محض در خسارات زیست‌محیطی تأکید دارد (Huanning, 1988).

### تحلیل تطبیقی و پیشنهادها

#### تحلیل تطبیقی

- **نقاط قوت قانون دریایی ایران:** قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) چارچوب اولیه‌ای برای تحدید مسئولیت فراهم کرده و با معاهدات قدیمی (۱۹۲۴ و ۱۹۵۷) هماهنگ است. این قانون امکان تحدید مسئولیت برای دعاوی جانی و مالی را به مالکان کشتی می‌دهد.

- **نقاط ضعف:** عدم به‌روزرسانی با معاهدات مدرن (۱۹۷۶، پروتکل ۱۹۹۶، HNS، نایروبی)، فقدان تعریف جامع از مفاهیم کلیدی، عدم توجه به خسارات زیست‌محیطی و تأخیر، و عدم هماهنگی با اصول فقهی مانند قاعده لاضرر.
- **مقایسه با انگلیس، آمریکا و چین:** قوانین این کشورها با معاهدات بین‌المللی هماهنگ‌تر بوده و به خسارات زیست‌محیطی، نظام بیمه اجباری، و دعاوی تأخیر توجه بیشتری دارند. انگلیس و چین از روش تناژمحور و SDR استفاده می‌کنند، در حالی که آمریکا همچنان از روش ارزش‌محور در برخی موارد بهره می‌برد.

### پیشنهادها برای اصلاح قانون دریایی ایران

برای تقویت جایگاه ایران در نظام حقوقی دریایی جهانی، پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

- **بازنگری قانون دریایی ۱۳۴۳:** به‌روزرسانی قانون با معاهده ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶، با تأکید بر روش تناژمحور و واحد SDR برای تعیین سقف‌های مسئولیت.
- **الحاق به معاهدات جدید:** پیوستن ایران به معاهدات HNS (۱۹۹۶) و نایروبی (۲۰۰۷) برای پوشش خسارات ناشی از مواد خطرناک و حذف لاشه کشتی.
- **تقویت نظام بیمه اجباری:** الزام مالکان کشتی به داشتن بیمه مسئولیت مدنی برای پوشش خسارات جانی، مالی و زیست‌محیطی، مشابه معاهده CLC.
- **ایجاد صندوق‌های ملی تحدید مسئولیت:** تأسیس صندوق‌های ملی برای جبران خسارات زیست‌محیطی و سوانح دریایی، مشابه صندوق IOPC.
- **تطبیق با اصول فقهی:** تبیین چارچوب فقهی برای تحدید مسئولیت با استناد به قواعد لاضرر و مصلحت عمومی، به‌منظور رفع تعارض با اصول فقه اسلامی.
- **تدوین تعاریف جامع:** ارائه تعاریف دقیق از مفاهیم کلیدی مانند «کشتی»، «مالک کشتی» و «قرارداد حمل‌ونقل دریایی» در قانون دریایی، هماهنگ با کنوانسیون‌های لاهه-ویزبی و هامبورگ.
- **تقویت سازوکارهای غیرقضایی:** ترویج داوری و میانجی‌گری برای حل و فصل سریع‌تر اختلافات دریایی، به‌ویژه در قراردادهای بین‌المللی (سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲).

### نتیجه‌گیری

تحدید مسئولیت در حقوق دریایی به‌عنوان یک نهاد کلیدی، نقش مهمی در حمایت از صنعت کشتیرانی، جبران خسارات زیان‌دیدگان و تقویت تجارت جهانی ایفا می‌کند. مفاهیم بنیادین مانند تعریف کشتی، مالک کشتی، قرارداد حمل‌ونقل دریایی و انواع مسئولیت، پایه‌های این نهاد را تشکیل می‌دهند. معاهدات بین‌المللی مانند CLC، HNS و نایروبی، همراه با قوانین داخلی کشورهای پیشرو مانند انگلیس و چین، چارچوب‌های مدرنی برای تحدید مسئولیت ارائه داده‌اند. با

این حال، قانون دریایی ایران (۱۳۴۳) نیاز به بازنگری برای هماهنگی با معاهدات مدرن، به ویژه در زمینه خسارات زیست محیطی و دعاوی تأخیر، دارد. الحاق به معاهدات بین‌المللی، تقویت نظام بیمه اجباری و ایجاد صندوق‌های ملی تحدید مسئولیت می‌تواند جایگاه ایران را در نظام حقوقی دریایی جهانی تقویت کند. همچنین، تطبیق این نهاد با اصول فقه اسلامی، مانند قاعده لاضرر، می‌تواند پذیرش آن را در نظام حقوقی داخلی تسهیل کند (Tetley, 2002).

## منابع

- ابوعطا، محمد. (۱۳۸۳). *مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها* (رساله دکتری). دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.
- ابوعطا، محمد. (۱۳۸۵). *نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها*. فصلنامه سیاست، (۷۲).
- الماسی، نجاد علی. (۱۳۷۵). *تعارض قوانین* (چاپ چهارم). مرکز نشر دانشگاهی.
- امید، هوشنگ. (۱۳۵۳). *حقوق دریایی* (جلد دوم). نشریه شماره ۷ مدرسه عالی بیمه ایران.
- ایزائلو، محسن. (۱۳۸۶). *شروط محدودکننده و ساقط‌کننده مسئولیت در قراردادها* (چاپ دوم). تهران: شرکت سهامی انتشار.
- ایوای، هاردی. (۱۳۸۴). *حقوق حمل‌ونقل دریایی کالا* (ترجمه دکتر منصور پورنوری، چاپ دوم). انتشارات مهد حقوق.
- بادینی، حسن، و سایرین. (۱۳۹۱). *مسئولیت محض، مبانی و مصادیق*. مجله مطالعات حقوق تطبیقی، (۱۳).
- تفرشی، محمد عیسی؛ کامیار، محمد رضا. (۱۳۸۰). *مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی*. مجله مدرس علوم انسانی، (۲۱).
- توازی زاده، عباس. (۱۳۷۱). *قرارداد اجاره کشتی* (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.
- کشاورز، بهمن. (۱۳۷۰). *فرهنگ حقوقی (انگلیسی به فارسی)*. تهران: انتشارات آگاه.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۷). *حقوق مدنی، دوره عقود معین* (جلد ۱، چاپ دهم). تهران: شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۸). *دوره مقدماتی حقوق مدنی، وقایع حقوقی* (چاپ دهم). تهران: شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۷). *مسئولیت مدنی، جلد اول، قواعد عمومی* (چاپ هشتم). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۸). *تحول مفهوم تقصیر در حقوق مسئولیت مدنی*. فصلنامه حقوق (مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران)، (۱)۳۹.
- گروه مولفان. (۱۳۸۷). *دایرةالمعارف جامع بندری و دریایی ایران* (جلد ۱). تهران: انتشارات نگاه.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا. (۱۳۷۹). *مسئولیت و حقوق عامل حمل‌ونقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰*. نشریه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، (۵۰).
- محمدی، عباس. (۱۳۸۶). *قرارداد اجاره کشتی* (رساله دوره دکتری). دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.
- مرزبان، علی اکبر. (۱۳۹۱). *سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی*. اسرار دانش، تهران.
- مزدارنی، هادی. (۱۳۸۹). *بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در نظام حقوقی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی*. مجله حمل‌ونقل و توسعه، (۳۹).

- معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری. (۱۳۸۷). فرهنگ حقوقی (انگلیسی به فارسی و فارسی به انگلیسی) (چاپ دوم). انتشارات معاونت پژوهش، تدوین و تنقیح قوانین و مقررات.
- سامانه مرکز پژوهش‌های مجلس. (۱۳۹۲). به نشانی [www.rc.majlis.ir](http://www.rc.majlis.ir)، مراجعه در تاریخ ۳۱/۳/۹۲.
- Baughen, Simon. (2001). *Shipping Law* (Second edition). London: Cavendish Publishing Limited.
- Chao, Wu. (1996). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea*. London: Kluwer Law International Ltd.
- Chen, Xia. (2001). *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law, and International Conventions*. The Hague: Kluwer Law International.
- Christopher Hill. (1985). *Maritime Law* (Second Edition). Lloyd's of London Press Ltd.
- Chorley & Giles. (1988). *Shipping Law* (Eighth Edition). Pitman Publishing.
- Griggs, Williams & Farr. (2005). *Limitation of Liability for Maritime Claims* (4th Ed). London: LLP.
- Gunasekera, Dan Malika. (2010). *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*. Peter Lang, Frankfurt.
- Huanning, Wu. (1988). *China and Maritime Law*. Australian and New Zealand Maritime Law Journal, Vol 5.
- Killingbeck, Serge. (1999). *Limitation of liability for maritime claims and its place in the past, present and future: how can it survive?*. Southern Cross University Law Review, vol 3, no.1, pp. 1-29.
- Martinez, Norman A. (2011). *Limitation of Liability in International Maritime Convention*. Routledge.
- Official Records of the International Conference on The Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. (1982). International Maritime Organization.
- Oxford dictionaries. (2013). *Summary of Status of Convention*, 2/12/2013.
- Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. (2013).
- Tetley, William. (2004). *Glossary of Maritime Law Terms* (2nd Ed.).
- Tetley, William. (2002). *International Maritime and Admiralty Law*. International Shipping Publication, Canada.
- Todd, Paul. (1987). *Contract for the Carriage of Goods by Sea*. BSP Professional Books.
- Zhu, Ling. (2007). *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Rodière, René; du Pontavice, Emmanuel. (1997). *Droit maritime* (12e Edition). Dalloz, Paris.
- Ripert, Georges. (1929). *Droit maritime* (T 1, 3e Edition). Rousseau et Cie Editeurs, Paris