

The Development of Rules Governing the Passengers Transportation by Sea under the Athens Convention 1974 and the London Amendment Protocol 2002

Parviz Ameri	Assistant professor at faculty of law, Shiraz University, Shiraz, Iran
Habib Talebhamadi	Assistant Professor, Private and Islamic Law Department, University of Shiraz, Shiraz, Iran
Ali Rezaee	Assistant Professor, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran
Erfan Khosravani*	Phd Student in Private Law, University of Shiraz, Shiraz, Iran

Abstract

Passenger transportation by sea is more than other modes by considering of safety and cost. Due to this large volume, the codification of international rules and conventions were required. In this regard, the first convention was drafted in 1961 under the Brussels Rules. This convention was not welcomed by the states and therefore the 1974 Athens Convention was envisaged. In order to increase the carrier's liability and to provide more protection to the passenger, this convention completely changed the basis and extent of liability contained in the Brussels Convention. However, the evolution of regulations of air transportation has led governments to change the rules governing to passenger transportation by sea. After several unsuccessful attempts, the 2002 London Amendment Protocol was finally incorporated into the Athens Convention. This protocol intensified the carrier's liability. This article examines the changes made to the Athens Convention and the London Amendment Protocol and reasons of these changes. Finally, it will be seen that the basis of liability has been changed to absolute and the reason of these changes is unification with the rules governing to air transportation of passenger. According to these developments, the changing of the internal regulations governing maritime passenger transport is necessary.

Keywords: Carrier, The Basis of Liability, Passenger, Cabin Luggage, Athens Convention.

* Corresponding Author: Khosravani.erfan@gmail.com

How to Cite: Ameri, P., Talebhamadi, H., Rezaee, A., & Khosravani, E. (2021). The development of rules governing the Passengers transportation by sea under the Athens Convention 1974 and the London Amendment Protocol 2002. *Private Law Research*, 10(36), 39-66. doi: 10.22054/jplr.2022.56821.2499

تحول در مقررات ناظر بر حمل بین‌المللی مسافر از طریق دریا در پرتوی کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ و پروتکل اصلاحی لندن ۲۰۰۲

پرویز عامری

عضو هیأت علمی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

حبیب طالب احمدی

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده ی حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

علی رضائی

استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

<https://orcid.org/0000-0003-0423-5299>

عرفان خسروانی*

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

چکیده

حجم حمل مسافر از طریق دریا به لحاظ امنیت بالا و هزینه اندک، بیشتر از سایر طرق حمل است. به جهت همین حجم گسترده وضع قواعد و کنوانسیون‌های بین‌المللی لازم بود. در این راستا اولین کنوانسیون در سال ۱۹۶۱ تحت عنوان قواعد بروکسل تدوین شد. این کنوانسیون با استقبال دولت‌ها مواجه نشد و به همین جهت کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ پیش‌بینی گردید. این کنوانسیون در راستای افزایش مسئولیت متصدی حمل و نقل و حمایت بیشتر از مسافر، مسئولیت مندرج در کنوانسیون بروکسل را کاملاً متحول نمود. با این حال سیر تحول مقررات ناظر بر حمل هوایی، دولت‌ها را بر آن داشت که مقررات ناظر بر حمل دریایی مسافر را نیز تغییر دهند. پس از چند تلاش بی‌نتیجه نهایتاً پروتکل اصلاحی ۲۰۰۲ لندن به کنوانسیون آتن الحاق شد. این پروتکل مسئولیت متصدی حمل و نقل را شدیدتر نمود. در این پژوهش تغییرات صورت گرفته در کنوانسیون آتن و پروتکل اصلاحی لندن و چرایی آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. نهایتاً ملاحظه می‌گردد که مبنای مسئولیت تغییر یافته است و این تحول به جهت یکسان شدن با احکام ناظر بر حمل هوایی مسافر بوده‌است. با عنایت به این تحولات تغییر مقررات داخلی ناظر بر حمل دریایی مسافر، ضروری می‌نماید.

کلیدواژه‌ها: متصدی حمل و نقل، مبنای مسئولیت، مسافر، بار همراه مسافر، کنوانسیون آتن.

* نویسنده مسئول: Khosravani.erfan@gmail.com

مقدمه

قراردادهای تصدی حمل از گذشته مورد نظر قانون‌گذاران کشورهای مختلف بوده است. در ابتدا متصدیان حمل و نقل با تشکیل اتحادیه‌هایی تخصص خود را به صورت صنعتی انحصاری ارائه می‌دادند و به همین جهت فرستندگان کالا و مسافران همواره در موضع ضعف بودند. در این قراردادها حتی شرط عدم مسئولیت نیز درج می‌گردید. علاوه بر این با عنایت به اینکه مبنای مسئولیت مبتنی بر لزوم اثبات تقصیر بود و فرستندگان کالا و مسافران از آنجا که آگاه به فرایند تخصصی حمل نبوده و معمولاً در روند حمل مداخله نمی‌نمودند، ناتوان از اثبات تقصیر متصدی بودند و در نتیجه محق به دریافت خسارت تشخیص داده نمی‌شدند. اساس مداخله قانون‌گذاران نیز حمایت از طرف ضعیف‌تر بود. در همین راستا شرط عدم مسئولیت ممنوع اعلام شد و مبنای مسئولیت هم از «اثبات تقصیر»، به «فرض تقصیر» تغییر یافت. در مقابل برای متصدیان حمل و نقل هم یک امتیاز بزرگ در نظر گرفته شد و آن تحدید مسئولیت بود. این فرایند جهت مقابله با انحصار و با عنایت به قدرت متصدیان حمل و نقل طراحی شده است. در نتیجه اگر انحصار یا قدرت متصدیان حمل و نقل مضمحل گردد، باسد حدود و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل تغییر یابد. چنین فرایندی در روند قرارداد حمل هوایی مسافر به چشم می‌خورد. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون ورشو فرض تقصیر است، اما رفته‌رفته این رویکرد به موجب کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ تغییر یافته است. امروزه تمام تلاش‌ها بر این است که مبنای مسئولیتی مشدد و حدود مسئولیتی موسع برای متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته شود. اوج این رویکرد در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ به چشم می‌خورد.

در خصوص حمل و نقل بین‌المللی مسافر از طریق دریا اولین کنوانسیون مربوط به سال ۱۹۶۱ موسوم به کنوانسیون بروکسل است. این کنوانسیون هرچند لازم‌الاجرا گردید،^۱ ولی چندان مورد استقبال قرار نگرفت.^۲ به همین دلیل تأثیر آن بر حمل و نقل بین‌المللی مسافر

۱. کنوانسیون یادشده در سال ۱۹۶۵ لازم‌الاجرا گردید.

۲. تا سال ۲۰۲۰، دوازده کشور به این کنوانسیون پیوسته‌اند:

ضعیف بود. با این حال با تدوین این کنوانسیون تلاش‌ها جهت تدوین یک کنوانسیون قوی‌تر ادامه یافت و نهایتاً این تلاش‌ها به تدوین کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ انجامید. این کنوانسیون در نوع خود و نسبت به کنوانسیون بروکسل تحول بزرگی محسوب می‌شد، اما هم‌سو با تحولات صورت گرفته در عرصه حمل‌هوایی، کنفرانس‌هایی در راستای اصلاح این کنوانسیون برگزار گردید و پس از مباحثه‌های بسیار، نهایتاً از بین پروتکل‌های تدوین‌شده، پروتکل لندن ۲۰۰۲ لازم‌الاجرا شد.^۱ شایان ذکر است که دولت ایران به موجب ماده واحد مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۰۵ به کنوانسیون بروکسل پیوسته است^۲ و علاوه بر این متن این کنوانسیون را به عنوان مواد ۱۱۱ به بعد قانون دریایی در خصوص حمل داخلی نیز مجرا دانسته است.

در این پژوهش طی بخش‌های مجزا تحولات صورت گرفته در باب مفاهیم و مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در عرصه حمل بین‌المللی مسافر از طریق دریا در کنوانسیون آتن^۳ و پروتکل اصلاحی لندن و چرایی این تحولات مورد بررسی قرار می‌گیرد. جهت درک بهتر این تحولات و همچنین تبیین جایگاه حمل مسافر از طریق دریا در حقوق ایران به فراخور به احکام موجود در «کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا ۱۹۶۱»^۴ اشاره خواهد شد.^۵ با عنایت به مطالعات انجام‌شده، تغییر در نظام حقوقی ایران ضروری به نظر می‌رسد. لازم به ذکر است که در حقوق داخلی هیچ پژوهشی در این خصوص صورت نگرفته است.

۱. پیش از تصویب پروتکل ۲۰۰۲ لندن، دو پروتکل ناموفق به سال‌های ۱۹۷۶ و ۱۹۹۰ تدوین گردید که هیچ کدام لازم‌الاجرا نشد.

۲. شایان ذکر است که در جلسه عمومی رأی‌گیری در خصوص این کنوانسیون ایران ممتنع بود:

K.H.N., "International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers" by Sea, Brussels 1961", *The American Journal of Comparative Law*, Volume 10, Issue 4, (1961), 445-450, p. 445.

3. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) (1974).

4. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers by Sea (1961).

۵. تمام مقرره‌های مربوط به کنوانسیون بروکسل که در این مقاله به آن اشاره می‌شود، در قانون دریایی ایران نیز عیناً وجود دارد که به جهت پرهیز از تکرار مطالب، مقررات مندرج در قانون دریایی ایران ذکر نمی‌گردد.

۱. تحولات صورت گرفته در مفاهیم

در کنوانسیون آتن چند واژه که نقش به‌سزایی در مسئولیت متصدی حمل و نقل دارند، تغییر نموده است. در این راستا مفهوم قرارداد حمل، متصدی حمل و نقل، مسافر و کشتی در کنوانسیون بروکسل و آتن بررسی و تحولات صورت گرفته تبیین خواهد شد. شایان ذکر است که این مفاهیم در پروتکل ۲۰۰۲ لندن تغییر ننموده است.

۱-۱. قرارداد حمل و نقل

در کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۱ در بند «ب» از ماده ۱ «قرارداد حمل و نقل» تعریف شده است.^۱ بنا به بند مزبور حمل کالا و بار همراه مسافر در شمول قرارداد حمل و نقل قرار نمی‌گیرد. همچنین در این کنوانسیون راجع به چگونگی و تعیین اوصاف قرارداد حمل و نقل مقررهای یافت نمی‌گردد. در کنوانسیون آتن قرارداد تصدی حمل، حمل مسافر، کالا و بار همراه مسافر را در بر می‌گیرد. باین حال رویکرد عدم تعیین اوصاف قرارداد حمل با تعبیری متفاوت در این کنوانسیون نیز اتخاذ گردیده است.^۲ در واقع تدوین کنندگان کنوانسیون تعیین اوصاف و چگونگی قرارداد حمل و نقل را به حقوق داخلی کشورهای عضو کنوانسیون واگذار نموده‌اند. برای مثال در کنوانسیون آتن در خصوص رایگان یا معوض بودن قرارداد حمل و نقل تعیین تکلیف نشده است و از این حیث مشخص نیست که اشخاصی که به صورت بلاعوض و با دریافت یک بلیت مجانی از متصدی حمل و نقل یا کارکنان وی و با اهداف تبلیغاتی حمل می‌شوند، در چارچوب قرارداد حمل و نقل قرار می‌گیرند یا خیر؟ در حقوق انگلستان و در قانونی^۳ که به موجب آن کنوانسیون آتن در این کشور پذیرفته شده است، صراحتاً مقرر گردیده است: «هرگونه اشاره‌ای در کنوانسیون به قرارداد حمل و نقل، قرارداد

۱. بند «ب» از ماده ۱ کنوانسیون بروکسل: «قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد ولی قرارداد اجاره کشتی را شامل نمی‌گردد».

۲. بند ۲ از ماده ۱ کنوانسیون آتن قرارداد حمل و نقل را چنین تعریف نموده است: «قرارداد حمل و نقل به معنای قراردادی است که به واسطه متصدی حمل و نقل یا از طرف او حسب مورد جهت حمل مسافر یا مسافر و بار همراه وی از طریق دریا منعقد می‌گردد».

حمل و نقلی که در ازای دریافت اجرت نیست را مستثنی می‌نماید؛^۱ بنابراین به موجب این مقرر هرگونه حمل و نقل رایگان - از جمله مثال گفته شده - از شمول کنوانسیون خارج می‌گردد. این تعبیر از کنوانسیون در پاره‌ای از موارد مشکلات جدی ایجاد می‌نماید؛ متداول است که کارکنان کشتی برای کودکانی که با بزرگسالان مسافرت می‌نمایند بلیت رایگان صادر می‌کنند. در این مورد آیا بلیت رایگان صادر شده برای کودکان در شمول کنوانسیون آتن قرار می‌گیرد؟ از لحاظ فنی و از آنجا که قرارداد برای دریافت اجرت نبوده است قاعدتاً پاسخ باید منفی باشد، اما در مقابل می‌توان این گونه استدلال نمود که قرارداد حمل کودکان تنها زمانی که بلیت شخص بزرگسال فروخته می‌شود، منعقد می‌گردد. در این مورد پرداختی شخص بزرگسال به نحو متناسب متوجه قرارداد حمل خود و نیز قرارداد حمل کودک بوده است.^۲ در مقابل در کشور کانادا همان‌طور که در پرونده *Buhlman v. Buckley* تصدیق شده است، اعمال مفاد کنوانسیون آتن به همه مسافران یک کشتی تجاری یا عمومی که از طریق آب حمل می‌شوند؛ خواه حمل آنها متعاقب یک قرارداد باشد یا نباشد، پذیرفته شده است؛ بنابراین دو مثال فوق به موجب قانون کشور کانادا مشمول نظام مسئولیت کنوانسیون آتن می‌گردد.

۲-۱. متصدی حمل و نقل

تعریف ارائه شده از «متصدی حمل و نقل» در کنوانسیون بروکسل^۳ در قیاس با کنوانسیون آتن^۴ محدودتر است. در واقع کنوانسیون آتن در راستای حمایت از مسافران مبادرت به ارائه تعریفی بسیار وسیع از متصدی حمل و نقل نموده است. بنا به این تعریف یک متصدی اجراکننده تورهای مسافرت دریایی ولو اینکه حمل دریایی واقعی توسط یک متصدی دیگر

1. Soyer, Baris and Leloudas, G., "Carriage of Passengers by Sea: A Critical Analysis of the International Regime", *Michigan State International Law Review*, Vol. 26.3, 2018, 483- 536, p. 495.

2. Ibid, p. 496.

۳. بند «الف» از ماده ۱ این کنوانسیون اعلام می‌دارد: «متصدی حمل عبارت است از مالک، مستأجر یا تجهیز کننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع گردد».

۴. جزء «الف» از بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون اعلام داشته است: «متصدی حمل و نقل به معنای شخصی است که به واسطه او یا از طرف او یک قرارداد حمل منعقد می‌گردد؛ خواه حمل واقعی از جانب وی صورت گرفته باشد؛ خواه از جانب حمل کننده دیگری».

انجام شده باشد، می‌تواند متصدی حمل و نقل قلمداد گردد. در پرونده «*Lee v. Airtours Holidays Ltd*» قاضی اظهار داشت: «پرسش اساسی این است که آیا بین خواهان و اجراکننده تور مسافرتی، قرارداد حمل از طریق دریا وجود داشته است؟ اگر چنین باشد اجراکننده تور به‌عنوان متصدی حمل و نقل مسئول قلمداد خواهد شد. با توجه به کلمه «متصدی حمل و نقل» که [در کنوانسیون آتن]... استفاده شده است... من مشکلی در گفتن این جمله که اجراکنندگان تور متصدی حمل و نقل هستند نمی‌بینم؛ به این ترتیب که [در پرونده حاضر] توافق با خواهان‌ها تعهدات مربوط به حمل از طریق دریا را در بر می‌گیرد و این نشان می‌دهد که قراردادی در خصوص حمل از طریق دریا بین خواهان و اجراکننده تور وجود داشته است».^۱ همین رویه در پرونده «*Norfolk v. My Travel Grp. Plc*» مورد پذیرش قرار گرفته است.^۲ البته این مسئله، یک موضع‌گیری نامطلوب نیست و می‌توان پیش‌بینی چنین تعبیر وسیعی از متصدی حمل و نقل را یک حسن برای کنوانسیون آتن قلمداد نمود. البته در هر حال آژانس‌های مسافرتی را نمی‌توان متصدی حمل و نقل دانست؛ چرا که این آژانس‌ها از جانب متصدی حمل و نقل یا اجراکنندگان تور مبادرت به صدور بلیت می‌نمایند و این به مفهوم انعقاد قرارداد حمل و نقل و به تبع آن پذیرش تعهد در قبال حمل دریایی نیست.

۱-۳. مسافر

به موجب بند «ج» از ماده ۱ کنوانسیون بروکسل «مسافر فقط به شخصی اطلاق می‌گردد که بر طبق قرارداد حمل با کشتی حمل می‌شود». در مقابل بند ۴ از ماده ۱ کنوانسیون آتن نیز بیان می‌دارد: «مسافر به معنای هر شخصی است که به وسیله کشتی حمل می‌شود: (الف) تحت یک قرارداد حمل؛ یا (ب) شخصی که با رضایت حمل‌کننده، یک وسیله نقلیه یا حیوان زنده را همراهی می‌کند که تحت یک قرارداد حمل کالا قرار می‌گیرد که توسط این کنوانسیون اداره نمی‌شود». با ملاحظه تعاریف فوق دو سؤال شایسته پاسخگویی است: اولاً در مواردی که موضوع قرارداد تصدی حمل، حمل کالا است و شخصی کالا را همراهی می‌نماید، آیا شخص مزبور مسافر محسوب می‌گردد؟ با عنایت به ظاهر تعاریف فوق به نظر می‌رسد

1. *Lee v. Airtours Holidays Ltd*, [2004] 1 Lloyd's Rep. 683, [32] (Cent. London Cty. Ct.). From: Soyer, Baris and Leloudas, G., *Ibid*, p. 502.

2. *Norfolk v. My Travel Grp. Plc*, [2004] 1 Lloyd's Rep. 106 (Plymouth Cty. Ct.).

به موجب کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۱، چنین شخصی مسافر نیست. در این صورت یک کلاً بزرگ در باب مسئولیت متصدی حمل و نقل در این کنوانسیون وجود خواهد داشت؛ چرا که برای خسارات جانی و بدنی وارد بر این شخص یا اشخاص هیچ حکم قانونی خاصی یافت نمی‌گردد و لذا جبران خسارت مزبور با ابهام همراه خواهد بود.^۱ ناگفته پیداست که این احکام عمومی حقوق شخص یا اشخاص موضوع بحث را به خوبی تأمین نمی‌نماید. در مقابل بنا به مقررۀ فوق چنین شخص یا اشخاصی از دیدگاه کنوانسیون آتن مسافر محسوب می‌شوند. ثانیاً آیا شخصی که با قایق حمل می‌شود مسافر محسوب می‌گردد؟ در احکام قانونی فوق صراحتاً از کلمه «کشتی» استفاده شده است. چنان که در پروندۀ *Buckley v. Buhlman* قاضی اعلام داشت: «مسافر کسی است که در روی عرشۀ یک کشتی - که برای منظور تجاری یا عمومی فعالیت می‌کند - حمل می‌شود. حمل در روی قایق هر چند در راستای هدفی تجاری صورت پذیرد، نمی‌تواند مصداقی از حمل مسافر از طریق دریا قلمداد گردد.»^۲

۱-۴. کشتی

بند «د» از ماده ۱ کنوانسیون بروکسل کشتی موضوع کنوانسیون را تحت عنوان «کشتی دریایما»^۳ توصیف نموده است.^۴ در مقابل بند ۳ از ماده ۱ کنوانسیون آتن اعلام نموده است که منظور از کشتی در کنوانسیون «فقط یک کشتی دریایما» است؛ به استثنای وسیله نقلیه حائز «کوسن هوا»^۵؛ بنابراین هاور کرافت‌ها در شمول کنوانسیون آتن قرار نمی‌گیرند؛ عمده ابهام موجود در تبیین مفهوم کشتی به شرح گفته شده به واژه «دریایما» باز می‌گردد. مشخص نیست که صرف توانایی بالقوه شناور برای حمل در دریا کفایت می‌نماید یا اینکه برای صدق

۱. برای مثال می‌توان به حادثۀ رخ داده برای کشتی تجاری ایران با نام «بهبهان» اشاره نمود که پانزدهم خرداد ماده سال ۱۳۹۹ در آب‌های داخلی عراق غرق شد. در خصوص نظام مسؤلیت حاکم بر صدمات وارد بر شخص همراه کالا در این سانحه ابهام وجود دارد.

2. Buckley v. Buhlman, Docket A- 82- 11, 2012 FCA 9, From: Coles, Richard, Lorenzon, Filippo, *Law of Yachts and Yachting (Maritime and Transport Law Library)*, Informa Law from Routledge, London; 2013, M07 31.

3. Seagoing Ship

۴. بند د از ماده ۱ کنوانسیون بروکسل: «کشتی فقط به کشتی‌های دریایما اطلاق می‌شود».

5. Air-cushion vehicle

عنوان «دریاپیما» ضروری است که شناور بالفعل و واقعاً حمل در دریا را انجام دهد؟ برای پاسخ به این سؤال نیز باید به قوانین داخلی کشورهای عضو کنوانسیون مراجعه نمود. به‌عنوان نمونه در کشور انگلیس سال‌ها پیش از تدوین کنوانسیون آتن در این خصوص تعیین تکلیف شده است. در پرونده *Salt Union Ltd. v. Wood* یک کشتی بخار برای حمل نمک بر روی رودخانه‌های ویور^۱ و مرسی^۲ حدفاصل ویندزور^۳ تا لیورپول مورد استفاده قرار گرفته بود. دادگاه مقرر داشت که این کشتی به عنوان یک کشتی بخار که هرگز به خارج از آب‌های داخلی نرفته است، یک کشتی دریاپیما محسوب نمی‌شود.^۴ همین رویکرد در سایر پرونده‌ها نیز مورد تبعیت قرار گرفته است؛ برای مثال می‌توان به پرونده *Michael v Musgrave* معروف به «عقاب دریا»^۵ اشاره نمود.^۶ با عنایت به پرونده‌های *Union SS Kirmani v Captain Co of New Zealand Ltd v Commonwealth* و *Cook Cruises Proprietary Ltd* رویکرد مشابهی در کشور استرالیا اتخاذ گردیده است.^۷ اگر این رویکرد پذیرفته شود کشتی‌هایی که در محدوده بنادر فعالیت و تورهای گردشگری را برای گردشگران فراهم می‌نمایند، احتمالاً به عنوان یک کشتی دریاپیما قلمداد نخواهند شد.^۸

۲. تحولات صورت گرفته در مسئولیت متصدی حمل و نقل

کنوانسیون آتن و پروتکل اصلاحی لندن مقررات ناظر بر مسئولیت متصدی حمل و نقل مندرج در کنوانسیون بروکسل را تغییر داده‌اند. ذیلاً به تفکیک عمده این تغییرات مورد بررسی قرار می‌گیرد.

1. Weaver
2. Mersey
3. Windsor
4. *Salt Union Ltd. v. Wood* [1893] 1 QB 370. From: *Ibid*, p. 501.
5. *Sea Eagle*
6. *Michael v Musgrave* (Trading as YNYS Ribs), [2011] EWHC 1438 (Admlty); [2012] 2 Lloyd's Rep. 37. From: Chovanec, Viliam, *Cruise Ship Passengers and Their Rights*, Lund University, Faculty of Law, Master Thesis, 2013, p. 5.
7. *Union SS Co of New Zealand Ltd v Commonwealth* (1925) 37 CLR 130; *Kirmani v Captain Cook Cruises Proprietary Ltd* (1985) 159 CLR 351.
8. *Soyer, Baris and Leloudas, G.*, *Ibid*, p. 501.

۱-۲. کنوانسیون آتن

در قیاس با کنوانسیون بروکسل، کنوانسیون آتن مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل و خسارات قابل مطالبه را در راستای حمایت بیشتر از مسافران تغییر داده است.

۱-۱-۲. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل

در کنوانسیون بروکسل به موجب ماده ۱۴ اصولاً مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر لزوم اثبات تقصیر است و بدین ترتیب خواهان علاوه بر اثبات این امر که حادثه مسبب زیان یا خسارت در جریان سفر داده است، باید تقصیر متصدی حمل و نقل، خدمه یا نمایندگان وی را اثبات نماید و اگر از اثبات یکی از این دو مورد عاجز بماند، اصولاً متصدی حمل و نقل مسئولیتی نخواهد داشت. البته بنا به بند ۲ در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی^۲ باشد، تقصیر متصدی حمل و نقل مفروض بوده و متصدی حمل و نقل برای رهایی از مسئولیت باید عدم تقصیر خویش و اعمال سعی و تلاش متعارف را اثبات نماید. هم‌چنین بنا به ماده ۳ کنوانسیون^۳ مزبور، متصدی حمل و نقل باید سعی و تلاش کافی در خصوص انجام تعهد خویش مبنی بر قابلیت دریانوردی کشتی مبذول دارد. بدین ترتیب مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ناشی از فقدان قابلیت دریانوردی کشتی نیز مبتنی بر فرض تقصیر است. مبنای

۱. این ماده بیان می‌دارد: «۱- متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر خواهد بود مشروط بر این که حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان سفر و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل - مأموران مجاز یا عاملین وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد. ۲- در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی و بر اثر تصادم - به گل نشستن - انفجار - حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و مأموران مجاز و یا نمایندگان او اتفاق افتاده است مگر این که خلاف آن ثابت شود. ۳- به استثناء مواردی که در بند ۲ این ماده شرط شده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل - مأموران مجاز یا نمایندگان او به عهده مدعی خواهد بود».

۲. به نظر می‌رسد «واژگونی کشتی» در اصطلاح «غرق کشتی» مستتر است.

۳. ماده ۳: «۱- در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مطمئن شود مأموران مجاز و نمایندگان او در حدود وظایف استخدامی خود عمل کرده و از ابتداء سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی - تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جان مسافرن از هر حیث کوشیده‌اند. ۲- در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی حامل نباشد مراقبت خواهد نمود که مالک کشتی و تجهیزکننده بر حسب مورد و همچنین مأمورین و نمایندگان مجاز آنها حین انجام وظیفه در مورد انجام وظایف محوله مذکور در بند (۱) این ماده اهتمام کافی معمول داشته‌اند».

پیش‌بینی شده در کنوانسیون بروکسل به ویژه با توجه به احکام ناظر بر حمل هوایی مسافر قابل پذیرش نبود.^۱ در نتیجه انتقادات صورت گرفته و ضرورت انطباق با مسائل روز جامعه، کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ تدوین گردید. این کنوانسیون با تغییر دادن مسئولیت متصدی حمل و نقل و حمایت بیشتر از مسافر، نظر کشورهای بیشتری را جلب نمود.^۲

ماده ۳ کنوانسیون آتن مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل را تبیین نموده است.^۳ این ماده مسافر، بار همراه وی و سایر بارها را در بر می‌گیرد: در مورد مسافر و بار همراه وی، اصولاً مبنای مسئولیت مبتنی بر اثبات تقصیر است و صرفاً در صورتی که زیان، ناشی از غرق کشتی، تصادف، به گل نشستن، انفجار یا آتش یا عیب موجود در کشتی باشد، برای متصدی حمل، فرض تقصیر شده است. در مورد سایر بارها، مبنای مسئولیت در تمامی موارد فرض تقصیر خواهد بود. واژه «تصادف»^۴ مندرج در ماده ۳، آن گونه که در پرونده *Edwards v. Quickenden* مقرر گردیده است، ناظر بر برخورد بین دو کشتی است^۵ و برخورد کشتی با یک مانع ثابت را در بر نمی‌گیرد. هم‌چنین مفهوم عبارت «عیب موجود در کشتی» در این کنوانسیون تبیین نگردیده است و تدوین کنندگان کنوانسیون تلاشی برای ارائه ملاک عیب ارائه ننموده‌اند. بنا به اطلاق عبارت مزبور، مسمومیت غذایی ناشی از زنگ‌زدگی فر

۱. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ فرض تقصیر بود؛ از این رو مبنای پیش‌بینی شده در کنوانسیون ۱۹۶۱ بروکسل از سوی بسیاری از کشورها مورد پذیرش قرار نگرفت.

۲. تا تاریخ ۲۰۱۹/۰۵/۲۷ سی و نه کشور به این کنوانسیون پیوسته‌اند.

۳. این ماده بیان می‌دارد: «۱- متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ایجاد شده در نتیجه مرگ یا آسیب‌های شخصی به مسافر و تلف یا نقص وارد شده به بار مسؤل است؛ مشروط بر اینکه حادثه‌ای که منجر به ایجاد خسارات شده است در مسیر حمل رخ داده باشد و ناشی از خطا یا تقصیر حمل‌کننده یا خدمه یا عاملین وی و در حدود دامنه استخدام ایشان باشد؛ ۲- اثبات اینکه حادثه مسبب تلف یا خسارت در مسیر حمل رخ داده و نیز اثبات حدود این تلف یا نقصان بر عهده خواهان است؛ ۳- خطا یا تقصیر متصدی حمل و نقل یا خدمه و نمایندگان وی در حدود دامنه استخدام ایشان، در صورتی که مرگ یا صدمات جانی وارد به مسافر یا تلف و نقص وارده به بار همراه مسافر ناشی از یا در ارتباط با غرق کشتی، تصادف، به گل نشستن، انفجار یا آتش یا عیب موجود در کشتی باشد مفروض انگاشته می‌شود؛ مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. در ارتباط با تلف یا نقص وارده به سایر بارها چنین خطا یا تقصیری باید قطع نظر از ماهیت حادثه‌ای که موجب تلف یا نقص شده است مفروض دانسته شود؛ مگر آنکه خلاف آن اثبات شود. در تمام موارد دیگر بار اثبات خطا یا تقصیر باید بر دوش خواهان گذاشته شود».

4. Collision

5. *Edwards v. Quickenden* [1939] 1 ALL ER 759. From: Soyer, Baris and Leloudas, G., *Ibid*, p. 504.

آشپزخانه کشتی و یا جراحت ناشی از خراب بودن درب کشویی رستوران کشتی در شمول این عبارت قرار می‌گیرد. در حالی که نویسندگان بر این باورند که چنین معنای وسیعی از عبارت «عیب موجود در کشتی» مد نظر تدوین کنندگان نبوده است.^۱

۲-۱-۲. خسارات قابل مطالبه

در کنوانسیون بروکسل به موجب بند ۱ از ماده ۴ «متصدی حمل و نقل مسئول خسارات ناشی از فوت یا آسیب‌های بدنی^۲ وارد بر مسافر خواهد بود». بر این اساس مطالبه خسارات معنوی وارد بر مسافر در چارچوب این مقررات پذیرفته نشده است. در مقابل در راستای حمایت بیشتر از مسافران، کنوانسیون آتن واژه «آسیب شخصی»^۳ را جایگزین واژه «آسیب بدنی»^۴ نموده است. واضح است که آسیب شخصی اعم از آسیب بدنی خواهد بود. بر این اساس در این کنوانسیون دایره شمول خسارات قابل مطالبه افزایش یافته و خسارات معنوی نیز قابل مطالبه قلمداد گردیده است. البته در کنوانسیون آتن مفهوم عبارت «آسیب شخصی» تبیین نگردیده است و علی‌الظاهر تعیین گستره آن به حقوق داخلی کشورها واگذار گردیده است. در انگلستان، آن گونه که در پرونده *Thompson v. Royal Mail Lines* تصدیق گردیده است، اگر یک مسافر در جریان حمل دریایی آسیب ببیند یا جان خود را از دست بدهد، طرح دعوا جهت مطالبه خسارت ناشی از درد و رنج، من جمله رنج ناشی از اندوه و پریشانی ممکن خواهد بود و به چنین دعوایی باید از باب مسئولیت مدنی ترتیب اثر داده شود.^۵ در کانادا نیز به موجب پرونده *Kotai v. Queen of the North* نسبت به تجویز طرح دعوا با چنین ماهیتی تمایل نشان داده شده است.^۶ هر چند به وضوح فیما بین کشورها در این خصوص دیدگاه یکسانی وجود ندارد؛ اما تردیدی وجود ندارد که آسیب ناشی از بیماری در شمول خسارت شخصی قرار می‌گیرد. چنان که در پرونده *Bird v Celebrity Cruise Line* مسافر به جهت اینکه در اثر مسمومیت غذایی دچار التهاب روده‌ای باکتریایی شده بود، علیه متصدی حمل و نقل طرح دعوا نمود و متصدی حمل و نقل نیز در این

1. Ibid, p. 504.

2. Bodily Injury

3. Personal Injury

4. De Gonzalo, Marco Lopez, "The International Regime of Carriage of Passangers", Milano, *Diritto Del Commercio Internazionale*, Anno XXVIII Fasc. 3- 2014, 673-695, p. 682.

5. *Thompson v. Royal Mail Lines* [1957] 1 Lloyd's Rep. 99 (QB). From: Soyer, Baris and Leloudas, G., Ibid, p. 510.

6. *Kotai v. Queen of the North*, [2009] B.C.S.C. 1180. From: Ibid, p. 510.

خصوصاً مسئول قلمداد گردید.^۱ البته امکان طرح دعوا از سوی مسافر علیه شخص ثالث نیز ممکن است. در واقع در مواردی طرح دعوا علیه متصدی حمل و نقل با عنایت به محدودیت مسئولیت مندرج در کنوانسیون آتن، مقرون به صرفه نیست. در این موارد مسافر آسیب دیده می‌تواند علیه شخص ثالث مقصر طرح دعوا نماید. کما اینکه در پرونده *Silivanch v. Celebrity Cruises, Inc* مسافر مبادرت به طرح دعوا علیه شرکت سازنده فیلتر نمود و این شرکت مسئول قلمداد گردید. در این پرونده فیلتری که در کابین کشتی جهت جلوگیری از ورود ماسه نصب می‌شود، معیوب بود و مسافر دچار بیماری ریوی گردید و نهایتاً با طرح دعوا دو میلیون دلار خسارت از شرکت سازنده ماسک دریافت نمود.^۲ در حالی که این مبلغ در صورت طرح دعوا علیه متصدی حمل و نقل بسیار کمتر از این میزان بود.

در خصوص آسیب شخصی این سؤال قابل طرح است که آیا مسافر می‌تواند بابت اندوه یا آزرده‌گی ناشی شده از نقض قرارداد حمل و نقل در اثر یک حادثه غیر دریانوردی ادعای خسارت نماید؟ برای مثال مسافری که به سبب غذای ارائه شده در رستوران کشتی، دچار مسمومیت غذایی شده است و بدین واسطه از بخش اعظم سیاحت و گشت و گذار سفر دریایی محروم شده است آیا می‌تواند به سبب این محرومیت ادعای خسارت نماید؟ در حقوق انگلستان «از سوی عالی‌ترین مرجع قضایی تأیید شده است که این نوع از خسارات ناشی شده از نقض قرارداد در مواردی که لاقلاً یکی از اهداف «مهم یا اصلی» از [انعقاد] قرارداد حمل، فراهم آمدن موجبات «لذت، تمدد اعصاب یا آرامش ذهن» بوده است، قابل مطالبه است»^۳ اما در قراردادهای حمل و نقلی که هدف اصلی امر دیگری باشد، امکان مطالبه خسارت مزبور وجود نخواهد داشت. در پرونده *Jarvis v. Swans Tours Ltd* قاضی رسیدگی کننده برای تبیین این تمایز در مثالی جالب مقرر نمود: «به سختی می‌توان اظهار داشت که یکی از اهداف اصلی و مهم قرارداد مربوط به حمل در دریای کارائیب، لذت بردن و آرامش بوده است»^۴ در این پرونده اجراکننده تور سفر دریایی در فراهم آوردن وسایل راحتی مطابق استاندارد قول داده شده کوتاهی نموده و بدین واسطه تعطیلات مسافر

1. Bird v. Celebrity Cruise Line, Inc. (2005) 428 F.Supp.2d 1275 at 1277, From: Chovanec, Viliam, Ibid, p. 54.

2. Silivanch v. Celebrity Cruises, Inc. (2001) 171 F.Supp.2d 241, From: Ibid, p. 55.

3. Farley v. Skinner, [2001] UKHL 49, [2002] 2 AC 737 (HL) 732 at 749–750. From: Soyer, Baris and Leloudas, G., Ibid, p. 512.

4. Jarvis v. Swans Tours Ltd., [1973] QB 233. From: Ibid, p. 512.

را خراب کرده بود. دادگاه ضمن شناسایی اینکه یکی از اهداف مهم و اصلی مسافر از انعقاد قرارداد با متصدی حمل و نقل، لذت بردن و کسب آرامش بوده است، حق جبران خسارت مربوط به اندوه و رنج را به مسافر اعطا نمود.^۱ این رویکرد در کانادا^۲ و نیوزیلند^۳ نیز پذیرفته شده است. در حقوق فرانسه تنها زمانی امکان مطالبه چنین خسارتی وجود دارد که مسافر بتواند رابطه سببیت بین نقض قرارداد و زیان وارده را احراز نماید.^۴

در خصوص بار^۵، بند ۷ از ماده ۱ کنوانسیون آتن فقط «خسارت مالی»^۶ را قابل مطالبه می‌داند؛ بنابراین تردیدی وجود ندارد که خسارات غیرمالی نظیر اندوه، رنج و فقدان آرامش و یا از دست دادن لذت در خصوص بار قابل مطالبه نیست. در مقابل بند ۶ از ماده ۱ این کنوانسیون که ناظر بر بار همراه مسافر^۷ است، هیچ اشاره‌ای به ماهیت خسارات قابل مطالبه ننموده است. با این فرض که بند ۷ از ماده ۱ کنوانسیون یادشده ارتباطی به بار همراه مسافر نداشته باشد و منصرف از آن باشد، این سؤال قابل طرح است که در فرضی که بار همراه به وسیله متصدی حمل و نقل به مسافر تحویل داده نمی‌شود، آیا او می‌تواند در خصوص خسارات ناشی از ناراحتی و اندوه طرح دعوا نماید؟ برای مثال آیا یک مسافر می‌تواند ادعا نماید که چون بار همراهش به وی تحویل داده نشده است، نتوانسته است در شام‌ها و مراسم‌های متنوع رسمی در روی کشتی شرکت نماید و بدین واسطه او اندوهگین و مضطرب شده است؟ هیچ مقرره‌ای دال بر امکان طرح چنین دعوایی در کنوانسیون آتن وجود ندارد، اما هیچ مقرره‌ای که دعوایی با این ماهیت را منع نماید نیز وجود ندارد. برخی از نویسندگان بر این عقیده‌اند که دادگاه‌های دول عضو کنوانسیون می‌توانند دعوای مطروحه از طرف مسافران با چنین ماهیتی را بپذیرند.^۸

1. Ibid, p. 512.

2. Vorvis v. Ins. Corp. of B.C. [1989] 1 S.C.R. 1085. From: Ibid, p. 512.

3. Byrne v. Auckland Irish Soc'y Inc. [1979] 1 NZLR 351. From: Ibid, p. 512.

4. Ibid, p. 513.

5. Luggage

6. Pecuniary Loss

7. Cabin Luggage

8. Ibid, p. 516.

«خسارت مالی» موضوع بند ۷ از ماده ۱، در حقوق کامن‌لا دو شکل مهم را در بر می‌گیرد.^۱ شکل اول تحت عنوان خسارت مالی معمولی نامیده شده است^۲ و عبارت است از تفاوت بین ارزش چیزی که باید به موجب قرارداد انجام می‌شده و ارزش چیزی که در عمل و به صورت واقعی انجام شده است. بر این اساس این خسارت در مورد تلف بار معادل ارزش بار و در مورد آسیب وارد بر بار معادل کاهش ارزش بار خواهد بود. شکل دوم تحت عنوان «خسارت متعاقب»^۳ نامیده شده است و عبارت است از کاهش یافتن یا از بین رفتن منفعت، و رای کاهش یافتن یا از بین رفتن ارزش که به صورت آتی در موضوع قرارداد رخ می‌دهد.^۴ تبیین مفهوم «خسارت مالی» به دادگاه‌های ملی واگذار شده است. هم‌چنین از آنجا که «خسارت مالی» در بند ۷ از ماده ۱ و فقط در رابطه با بار پیش‌بینی شده است و بار همراه مسافر نیز به صورت جداگانه و در بند ۶ از ماده ۱ تعریف گردیده است، به نظر می‌رسد خسارت متعاقب در رابطه با بار همراه مسافر قابل مطالبه نخواهد بود.

۲-۲. پروتکل اصلاحی لندن ۲۰۰۲

کنوانسیون آتن هرچند در قیاس با کنوانسیون بروکسل و در راستای حمایت از مسافر یک تحول بزرگ محسوب می‌شد، اما رفته‌رفته با مخالفت مواجه شد. دلیل عمده این مخالفت لزوم حمایت بیشتر از مسافر بود. امری که در کنوانسیون مونترال در باب حمل هوایی منظور گردیده بود.^۵ نهایتاً به منظور یکسان‌سازی مقررات حمل دریایی مسافر با مقررات ناظر بر صنعت روبه‌پیشرفت حمل هوایی،^۶ کنفرانس‌هایی برگزار گردید که نتیجه گفت‌وگوها به

1. Farley v. Skinner, [2001] UKHL 49, [2002] 2 AC 737 (HL) 732 at 749-750. From: Ibid, p. 514.

2. British Westinghouse Elec. & Mfg. Co. v. Underground Elec. Rys. [1912] 3AC 128 (HL). From: Ibid, p. 514.

3. Consequential Loss

4. Spring v. Guardian Assurance P.L.C., [1995] 2 A.C. 296 (HL). From: Ibid, p. 514.

5. S. Kastela, D. Kovacevic, T. Tepes, "A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea", Promet - Traffic & Transportation, Vol. 15 No. 4, 2003, 283-289, p. 285.

6. Soyer, Baris, "Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 4, October, 2002, 1-22, p. 2.

شکل یک پروتکل به سال ۲۰۰۲ تصویب شد.^۱ به موجب این پروتکل متصدیان حمل و نقل مکلف به «بیمه اجباری»^۲ مسافران شدند.^۳ به علاوه سه تغییر عمده دیگر در کنوانسیون آتن اعمال گردید که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۱-۲. پیش‌بینی مبنای مسئولیت دو لایه

در جریان مذاکرات و گفت‌وگوهای صورت گرفته جهت تدوین پروتکل ۲۰۰۲ لندن، برخی از کشورها نظیر ژاپن، بلژیک و نروژ خواهان وضع مبنای مسئولیت محض برای متصدی حمل و نقل در کلیه حالات شدند. در مقابل برخی دیگر از کشورها نظیر یونان و سوئد ایجاد نهاد «بیمه اجباری» را کافی دانسته و بر این عقیده بودند که مبنای مسئولیت پیش‌بینی شده در کنوانسیون آتن باید عیناً حفظ گردد. در نهایت به پیشنهاد ژاپن یک مسئولیت دولایه در نظر گرفته شد.^۴ همین امر در ماده ۴ پروتکل اصلاحی که در مقام اصلاح ماده ۳ کنوانسیون آتن بوده، لحاظ شده است. در حالی که هدف از تدوین پروتکل به شرح گفته شده، یکسان نمودن مقررات حمل دریایی با حمل هوایی بود، تعارض در منافع کشورها موجب پیدایش یک نظام مسئولیت پیچیده گردید. بنا به ماده ۴ پروتکل اصلاحی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بدین شرح تعیین شده است: الف) در خصوص مرگ یا خسارات شخصی پروتکل خسارت ناشی از حادثه دریانوردی را از خسارت ناشی از حادثه غیردریانوردی تفکیک نموده است؛ بدین شرح که بنا به بند ۱ از این ماده ۴ در صورتی که خسارت ناشی از «حادثه دریانوردی»^۵ باشد، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل تا ۲۵۰۰۰۰ اس.دی. آر.،^۶ مبتنی بر مسئولیت محض است و متصدی حمل و نقل صرفاً در صورتی از مسئولیت رهایی

۱. این پروتکل در ۲۳ آوریل ۲۰۱۴ و ۱۲ ماه پس از پیوستن دهمین کشور به آن لازم‌الاجرا گردید. تا تاریخ ۲۰۲۰/۰۴/۰۳، سی دو کشور به آن پیوسته‌اند:

IMO, "Ratifications by State", 2020, Seen in: 2020/10/25, From: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>.

2. Compulsory Insurance

۳. مطابق ماده ۴ این پروتکل، کشتی‌هایی که حائز مجوز برای حمل بیش از ۲۰ مسافر هستند و در دول عضو به ثبت رسیده‌اند باید بیمه یا دیگر گارانتی‌های مالی را به دست آورند.

4. Soyer, Baris, Ibid, p 4.

5. Shipping incident

6. S.D.R (Special Drawing Right)

می‌یابد که بتواند اثبات نماید که حادثه «ناشی از جنگ، عملیات خصمانه^۱، جنگ داخلی، شورش^۲ یا یک پدیده طبیعی^۳ به عنوان یک استثنا و با ویژگی غیرقابل اجتناب^۴ و غیرقابل مقاومت^۵ روی داده است». یا اینکه حادثه مزبور «تماماً به واسطه یک فعل یا ترک فعل ایجاد شده که با قصد بر ایجاد حادثه از جانب ثالث روی داده است»، اما مبنای مسئولیت متصدی حمل نسبت به مازاد بر ۲۵۰۰۰۰ اس. دی. آر. تا ۴۰۰۰۰۰ اس. دی. آر.، فرض تقصیر استف اما در صورتی که خسارات وارده ناشی از حادثه دریانوردی نباشد، بنا به بند ۲ از ماده ۴، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر اثبات تقصیر است و بر این اساس این خواهان است که باید تقصیر متصدی را اثبات نماید تا محق به مطالبه خسارت گردد؛^۶ (ب) خسارات وارد بر بار همراه مسافر: بنا به بند ۳ از ماده ۴ پروتکل اصلاحی، در صورتی که خسارات وارده ناشی از حادثه دریانوردی باشد، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل فرض تقصیر است، اما در صورتی که خسارات وارده ناشی از حادثه دریانوردی نباشد، مبنای مسئولیت اثبات تقصیر خواهد بود و این خواهان است که باید تقصیر متصدی حمل را اثبات نماید؛ (پ) خسارات وارد بر سایر بارها: مبنای مسئولیت متصدی حمل در مورد این خسارات، با استناد به بند ۴ از ماده ۴ پروتکل، فرض تقصیر است، خواه خسارت ناشی از حادثه دریانوردی باشد خواه نباشد.

شایان ذکر است که بنا به جزء «a» بند ۵ ماده ۴ اصلاحی پروتکل ۲۰۰۲، «حادثه دریانوردی به معنای غرق شدن، واژگونی^۷، تصادف یا به گل نشستن کشتی، انفجار یا آتش گرفتن کشتی یا عیب موجود در آن می‌باشد». عیب موجود در کشتی نیز در جزء «C» از بند مزبور، تعریف گردیده است. به نظر می‌رسد موارد مندرج در تعریف حوادث دریانوردی مندرج در جزء «a» بند ۵ ماده ۴ پروتکل اصلاحی حصری است؛ حال آن که بهتر بود موارد مزبور به صورت تمثیلی ذکر می‌گردید. جدای از این، ظاهراً بار اثبات این امر که خسارت

1. Hostilities

2. Insurrection

3. Natural phenomenon

4. Inevitable

5. Irresistible

6. See Lamont-Black, Simone, "Sea Passenger Rights and the implementation of the Athens Convention in the EU", Australian and New Zealand Maritime Law Journal, Vol. 32, No. 2, (2019), 36-58, p. 41. And De Gonzalo, Marco Lopez, Ibid, p. 683.

7. Capsizing

وارد شده ناشی از حوادث دریانوردی است، بر عهده مسافر است؛ حال آن که وقوع خسارت در نتیجه حوادث دریانوردی باید مفروض انگاشته می‌شد و بار اثبات خلاف بر عهده متصدی قرار می‌گرفت.

۲-۲-۲. پیش‌بینی حادثه دریانوردی

گفته شد که در کنوانسیون آتن از واژه تصادف استفاده شده است که صرفاً برخورد دو کشتی را پوشش می‌دهد و منصرف از برخورد کشتی با موانع ثابت است. پروتکل ۲۰۰۲ جهت رفع نقیصه از پیش‌گفته، واژه «حادثه»^۱ را جایگزین واژه تصادف نمود. پروتکل حادثه را به دو نوع «دریانوردی»^۲ و «غیردریانوردی»^۳ تقسیم نموده است و برای هر کدام به شرح از پیش‌گفته شده مبنای مسئولیت متفاوت در نظر گرفته است. بنا به تعریف پیش‌بینی شده برای حادثه دریانوردی در پروتکل ۲۰۰۲ مزبور واژگونی کشتی از مصادیق حادثه دریانوردی قلمداد گردیده است. بنا به مفهوم عرفی واژگونی همین که کشتی وارونه شود به گونه‌ای که عرشه کشتی پایین و ته آن بالا قرار بگیرد، ولو اینکه هیچ آسیبی به کشتی وارد یا کشتی تخریب نشده باشد، حادثه روی داده یک حادثه دریانوردی قلمداد خواهد گردید و مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال آسیب‌های احتمالی وارده به مسافر به شرح از پیش‌گفته شده تغییر خواهد یافت. عبارت واژگون شدن در پاره‌ای از موارد بحث برانگیز است؛ برای مثال در وضعیتی که یک کشتی کاملاً کج شود به گونه‌ای که در حالت عمود بر آب قرار بگیرد و بدین واسطه به مسافری آسیب وارد شود، ولی کشتی واژگون نشده و به حالت عادی باز گردد، آیا می‌توان به سیاق عبارت «واژگون شدن»، «کج شدن کشتی»^۴ را هم یک حادثه دریانوردی قلمداد نمود؟ اگر ظاهر عبارت در نظر گرفته شود، پاسخ منفی است، اما توجه به چرایی اضافه نمودن واژه «واژگون شدن» به تعریف «حادثه دریانوردی» این دیدگاه را تقویت می‌نماید که «کج شدن کشتی» به کیفیت گفته شده نیز حادثه دریانوردی محسوب می‌شود.^۵ هم‌چنین با عنایت به تعریف ارائه شده از حادثه دریانوردی، واضح است که آتش‌سوزی یا انفجار در صورتی حادثه دریانوردی محسوب می‌شود که

-
1. Incident
 2. Shipping
 3. Non-shipping
 4. Listing of the vessel
 5. Soyer, Baris and Leloudas, G., Ibid, p. 505.

مستقیماً مربوط به خود کشتی یا کالای موجود در آن باشد. در خصوص علت وقوع آتش‌سوزی یا انفجار در کنوانسیون مقرره‌ای یافت نمی‌شود و بر این اساس آتش‌سوزی و انفجار صرف نظر از اینکه علت آن چه چیزی باشد، حادثه دریانوردی محسوب می‌شود؛ برای مثال حتی اگر آتش‌سوزی منتسب به سایر مسافرین یا آشپز رستوران کشتی باشد باز هم حادثه دریانوردی خواهد بود. البته این امر مانع از اعمال ماده ۶ نخواهد بود؛ به موجب این ماده اگر متصدی حمل‌ونقل بتواند اثبات نماید که مرگ، جراحت یا آسیب وارده به وسیله خود مسافر ایجاد شده است یا به خطا و تقصیر وی منتسب است، دادگاه می‌تواند تماماً یا جزئاً متصدی حمل‌ونقل را از هرگونه مسئولیتی مبرا نماید.

در مجموع پروتکل ۲۰۰۲ لندن از دو جهت شایسته تحسین است: نخست اینکه به کار بردن واژه *incident* به جای *accident* بسیار کمتر بحث برانگیز است. هر چند بهتر بود از واژه *event* بهره برده شود ولی احتمالاً این واژه به جهت بالا بردن هزینه بیمه مورد پذیرش قرار نمی‌گرفت. در هر حال واژه *incident* از حیث آثار بسیار شبیه به واژه *event* است و در عین حال حساسیت زیادی را ایجاد نمی‌نماید. بر این اساس بنا به پروتکل ۲۰۰۲ لندن، نیازی نیست که واقعه موجب مسئولیت لزوماً ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی باشد و هم‌چنین تفاوتی نمی‌نماید که واقعه ناشی از علت طبیعی، رفتار متصدی حمل‌ونقل یا مسافر دیگر باشد و در هر حال متصدی حمل‌ونقل مسئول خواهد بود؛ دوم، تمایز قائل شدن بین حادثه دریانوردی و غیردریانوردی هرچند قابل انتقاد است، باین حال با استقبال کشورها مواجه شده است. در نظر گرفتن این تمایز لاقلاً این سؤال را که چه نوع حادثه‌ای و به چه نحو موجب مسئولیت می‌شود را منتفی می‌نماید. تعریف ارائه‌شده از حادثه دریانوردی، وضعیت بسیاری از مصادیق مشتبه را مشخص نموده است. برای مثال یک علت معمول که در روی کشتی موجب آسیب می‌شود «بدی آب و هوا»^۱ است، بنا به تعریف حادثه دریانوردی، از دیدگاه پروتکل ۲۰۰۲ لندن، بدی آب و هوا حادثه دریانوردی محسوب نمی‌شود و بر این امر در پرونده‌های *Hollingworth v. Southern Ferries Ltd* و *Davies v. Stena Line* تأکید شده است؛^۲ بنابراین هرگونه ادعای آسیب وارد بر خود مسافر یا بار همراه وی

1. Rough weather

2. *Hollingworth v. Southern Ferries Ltd*. [1977] 2 Lloyd's L. Reps. 70 (QB) at 79; *Davies v. Stena Line* [2005] EWHC 420 (QB), [2005] 2 Lloyd's Rep. 13. From: *Ibid*, p. 504.

به جهت بدی آب و هوا از مبنای مسئولیت مبتنی بر لزوم اثبات تقصیر تبعیت می‌نماید و در این خصوص مبنای مسئولیت محض نخواهد بود. این مبنای مسئولیت فقط حوادث با ماهیت دریانوردی را پوشش می‌دهد؛ بنابراین اگر مسافر در قسمت هتل کشتی مسافربری آسیب ببیند، مسئولیت محض اعمال نخواهد شد و اصول معمول مبتنی بر تقصیر اعمال می‌گردد. کما اینکه در پرونده *Dawkins v Carnival* زمانی که مسافر در رستوران کشتی لیز خورده بود،^۱ دادگاه با تبعیت از آرای صادره در پرونده‌های *Ward v Tesco Stores Ltd* و *Turner v Arding & Hobbs Ltd* با این حادثه به عنوان یک لیز خوردن و سقوط بر روی زمین برخورد نمود و مبنای مسئولیت را مبتنی بر لزوم اثبات تقصیر قلمداد کرد.^۲ بر این اساس مسئولیت در قبال لیز خوردن و افتادن بستگی به این دارد که چه چیزی باعث لیز خوردن و افتادن شده است و آیا متصدی حمل و نقل در وقوع آن تقصیری داشته است یا خیر؟ در پرونده *Dawkins v Carnival* که پیش‌تر ذکر شد، با توجه به اینکه کف کشتی به صورت خیس و بدون نظارت رها شده بود، متصدی حمل و نقل مقصر و مسئول شناخته شد. همچنین در پرونده *Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique* که کف پوش‌های کشتی با ایمنی نامناسب مورد استفاده قرار گرفته بود باز هم متصدی حمل و نقل مسئول قلمداد گردید.^۳ همان‌طور که در پرونده *Mendel v. Royal Caribbean Cruises, Ltd* تصدیق گردیده است، به صورت کلی صاحب کشتی در مقابل مسافران متعهد است که تحت هر شرایطی مراقبت‌های معمول را اعمال نماید.^۴ این تعهد شامل هشدار دادن به مسافران در مقابل خطرات غیر مشهود است، با این حال اگر خطر مشهود باشد، مانند خطر لغزش هنگام خارج شدن از استخر یا زیر دوش، آن گونه که در پرونده *Young v. Carnival Cruise Lines* اعلام شد، تعهد به هشدار دادن منتفی است^۵ و در نتیجه اگر لغزش به جهات گفته شده رخ داده باشد، متصدی حمل و نقل چون مرتکب

1. Janet Dawkins v Carnival Plc (T/AS P & O Cruises) [2011] EWCA Civ 1237; 2011 WL 4966529, From: Chovanec, Viliam, Ibid, p. 6.

2. Ward v Tesco Stores Ltd [1976] 1 WLR 810 (CA), Turner v Arding & Hobbs Ltd [1949] 2 All E.R. 911 (KBD).

3. Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique (1958) 358 U.S. 625, 79 S.Ct. 406. From: Ibid, p. 54.

4. Mendel v. Royal Caribbean Cruises, Ltd. 2012 WL 2367853 (S.D.Fla.). From: Ibid, p. 54.

5. Young v. Carnival Cruise Lines (2011) WL 465366, From: Ibid, p. 54.

تقصیری نشده است، مسئول نخواهد بود. در پرونده *Luby v. Carnival Cruise Lines, Inc* مسافر سعی نمود که به دلیل لغزش در زیر دوش علیه متصدی حمل و نقل طرح دعوا نماید که دادگاه ضمن عدم پذیرش دعوا اعلام نمود که مسافر در مواردی باید مسئولیت اقدامات خود را بر عهده بگیرد و اندکی احتیاط نماید.^۱

۳-۲-۲. تبیین عیب موجود در کشتی

پیش‌تر گفته شد که در کنوانسیون آتن، «عیب موجود در کشتی» تعریف نشده بود و این امر به جهت اطلاق عبارت، مشکلاتی را ایجاد می‌کرد. همچنین گفته شد که در کنوانسیون مزبور از واژه «تصادف» استفاده شده که فقط ناظر بر برخورد دو کشتی و منصرف از برخورد کشتی به موانع ثابت بود. در راستای مرتفع نمودن این ایرادات در پروتکل اصلاحی ۲۰۰۲، «عیب موجود در کشتی» بدین نحو تعریف گردید: «هرگونه نقص، خرابی یا عدم رعایت مقررات ایمنی مربوط در مورد هر قسمت از کشتی یا تجهیزات آن، زمانی که برای گریز، تخلیه، سوار کردن و پیاده نمودن مسافر یا زمانی که برای حرکت، هدایت، ناوبری ایمن، ثابت نگه داشتن، لنگر انداختن، ورود به اسکله یا لنگرگاه یا خروج از آن یا کنترل آسیب پس از طغیان یا زمانی که برای پرتاب نمودن وسایل نجات غریق در آب استفاده می‌شود». پروتکل ۲۰۰۲ با تعیین مواردی که در شمول «عیب موجود در کشتی» قرار می‌گیرد، باعث شده است که هرگونه ابهامی که ممکن بود در رابطه با این عبارت در کنوانسیون آتن وجود داشته باشد، مرتفع گردد. علی‌رغم ترمیم و بهبود وضعیت موجود در کنوانسیون آتن، باز هم تعریف مندرج در کنوانسیون، مصادیقی را که باید منطقیاً موجب مسئولیت گردند را دربر نمی‌گیرد؛ برای مثال زمانی که یکی از دریچه‌های موتور کشتی، از سوی خدمه - که به دلیل یک وضعیت اضطراری محتمل‌الوقوع سردرگم گردیده‌اند - باز گذاشته می‌شود و مسافر در جریان سفر و در حالتی که کشتی در حال ناوبری نیست، قدم در درون این دریچه باز می‌گذارد، موضوع در شمول عبارت «عیب موجود در کشتی» نمی‌گیرد. تردیدی نیست که در این حالت «مقررات ایمنی مربوط در مورد هر قسمت از کشتی یا تجهیزات آن» رعایت نگردیده است، اما باز گذاشتن دریچه موتور برای هیچ یک از مقاصد مندرج در جزء (C) رخ نداده است؛ بنابراین موضوع از مصادیق «عیب موجود در کشتی» محسوب نمی‌گردد؛

1. *Luby v. Carnival Cruise Lines, Inc.* (S.D.Fla.1986) 633 F.Supp. 40, From: *Ibid*, p. 54.

هر چند که این موضوع غیر منطقی به نظر می‌رسد. هم‌چنین در فرضی که در نتیجه نقص امنیتی در خدمه، کشتی مورد حمله دزدان دریایی قرار بگیرد و در نتیجه حمله برخی از مسافران جان خود را از دست بدهند، موضوع از شمول تعریف «عیب موجود در کشتی» خارج است؛ مگر اینکه این گونه استدلال شود که خدمه قسمتی از کشتی هستند و عدم رعایت مقررات ایمنی کشتی از سوی آنها، تضمین‌کننده ناوبری ایمن است. در نتیجه عدم رعایت نکات ایمنی که منجر به دزدی دریایی گردیده است، مصداقی از «عیب موجود در کشتی» قلمداد می‌گردد و خسارت وارده حتی اگر دزدان دریایی خارج از کشتی باشند، مصداقی از «حادثه دریانوردی» محسوب می‌شود.^۱ استدلالی که صحیح به نظر می‌رسد.

۳. جایگاه کنوانسیون اصلاحی آتن در حقوق تجارت بین‌الملل

کنوانسیون آتن توسط اکثر کشورهای مطرح در حوزه حمل دریایی پذیرفته شده است. با این حال برخی از کشورها با مسئولیت در نظر گرفته شده برای متصدی حمل و نقل در این کنوانسیون مخالفت نموده‌اند؛ من باب نمونه می‌توان به کشورهای آسیای جنوب شرقی اشاره نمود. در این کشورها صنعت حمل و نقل دولتی است و در نتیجه دول کشورهای مزبور میزان مسئولیت در نظر گرفته شده در کنوانسیون اصلاحی را گزاف قلمداد نموده و از پیوستن به کنوانسیون امتناع نموده‌اند. در مقابل در سال ۲۰۰۶، سازمان بین‌المللی دریانوردی، سندی با عنوان «راهنما جهت اجرای کنوانسیون ۲۰۰۲ آتن در باب حمل مسافرها و کالای همراه آنها به وسیله دریا»^۲ تدوین نمود. به موجب پاراگراف ۱-۵. این راهنما «حق رزرو و عدم تعهد در پاراگراف ۱-۲ اعمال خواهد شد، بر خلاف مبانی مسئولیت مندرج در ذیل پاراگراف ۱ و ۲ از ماده ۳ [کنوانسیون]...». بر این اساس و البته با عنایت به متن خود پروتکل، کشورها هیچ حق رزروی در مورد مبانی مسئولیت ندارند. این امر موجب عدم استقبال برخی از کشورها شده است؛ توضیح آن که یکی از دلایل عمده‌ای که کشور آمریکا به این کنوانسیون نپیوسته است همین نکته می‌باشد؛ چرا که در حقوق آمریکا، مسئولیت محض در

1. Soyer, Baris and Leloudas, G., Ibid, p. 506.

2. Guidelines for the implementation of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

تحول در مقررات ناظر بر حمل بین‌المللی مسافر از طریق دریا در پروتوی کنوانسیون آتن ... | عامری و همکاران | ۶۱

این باب پیش‌بینی نشده است و خواهان باید تقصیر متصدی حمل و نقل را اثبات نماید.^۱ در هر حال کنوانسیون آتن بر حدود بیست درصد از مسافران دریایی آمریکا حاکم است.^۳ به واقع دادگاه‌های آمریکا برای رسیدگی به اختلافات با خارجی‌ان و نیز اتباع آمریکایی که توافق بر کنوانسیون آتن نموده‌اند، ناگزیر از استناد به این پروتکل می‌باشند.^۴ کما اینکه در پرونده‌های *Becantinos v. Cunard Line Ltd* و *Mills v. Renaissance Cruises* و *Kirman v. Compagnie Francaise De Croisieres* و *Berman v. Royal Cruise Line* دادگاه‌های آمریکا کنوانسیون آتن را اعمال نموده‌اند.^۵

این در حالی است که برخی کشورها به صراحت شمول کنوانسیون را در قوانین خود پیش‌بینی نموده‌اند؛ برای مثال بنا به بند ۲ از ماده ۳۷ قانون مسئولیت دریایی کانادا^۶ مواد ۱ تا ۲۲ کنوانسیون در حمل مسافر و کالایی که از کانادا آغاز یا به آن ختم شود، اعمال می‌گردد.^۷ در اتحادیه اروپا نیز به موجب مقررۀ مصوب ۲۳ آوریل سال ۲۰۰۹، پروتکل لندن

1. Kirchner, Stefan, Tüngler, Grit, and Hoffmann, Jan Martin, "Carrier Liability for Damages Incurred by Ship Passengers: The European Union as a Trailblazer Towards a Global Liability Regime?", 23 U. Miami Int'l & Comp. L. Rev. 193 (2015), 194-214, pp. 199- 202. And Chovanec, Viliam, Ibid, p. 41.

۲ در حقوق آمریکا سوانح مرتبط با حمل و نقل و دعاوی مربوط به آسیب‌های بدنی و فوت مسافر تحت قانون مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار می‌گیرد. این قانون در کلیه ایالت‌ها لازم‌الاجرا است. در قانون یادشده متصدی حمل و نقل مسئولیتی ندارد؛ مگر اینکه مسافر یا صاحب کالا بتواند سهل‌انگاری متصدی یا عوامل وی را احراز نماید. در صورت احراز سهل‌انگاری یا احراز عمد، هیچ‌گونه تحدید مسئولیتی برای جبران خسارات وارده بر مسافر یا صاحب کالا وجود ندارد. هیئت منصفه در این دعاوی، علاوه بر احراز سهل‌انگاری و معرفی شخص مسئول، میزان خسارات وارده را نیز مشخص خواهد نمود (کاظمی، حمید، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی، چاپ اول (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۴)، صص ۶۲ تا ۶۴).

3. Chovanec, Viliam, Ibid, p. 40.

4. Soyer, Baris, Ibid, p. 22.

5. *Mills v. Renaissance Cruises* 1993 A.M.C. 131 (N.D. Ca.1993), *Becantinos v. Cunard Line Ltd.* 1991 WL 64187 (S.D.N.Y.); *Berman v. Royal Cruise Line* 1995 A.M.C. 1926 (Ca. Sup. Ct. 1995); *Kirman v. Compagnie Francaise De Croisieres* 39 Cal.Rptr.2d 401, 1994 A.M.C. 2848, From: Chovanec, Viliam, Ibid, p. 41.

6. Marine Liability Act

7. M. Sharpe, William, "Carriage Outside The Hague Visby Rules", Seen in: 2020/10/25, From: http://www.cmla.org/papers/013B%20Sharpe_Carriage%20Outside%20Visby%20Hague_Paper_ENG.pdf.

۲۰۰۲ و راهنمای ۲۰۰۶ سازمان بین‌المللی دریانوردی برای اعضای اتحادیه اجباری است.^۱ در ماده ۱ مقررۀ مربوط به حقوق اروپا به سال ۲۰۰۹، لزوم رعایت مقررات آتن و سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد تصریح قرار گرفته است. جدای از این ماده ۳ نیز بر لزوم رعایت مواد ۱، ۲-۲، ۳ تا ۱۶، ۱۸، ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون آتن، به انضمام راهنمای تدوین شده از جانب سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد مبنا و محدودیت مسئولیت متصدی حمل و نقل تأکید دارد.^۳ در پروندۀ *South West SHA v Bay Island Voyages* نقش پر رنگ کنوانسیون آتن در اتحادیه اروپا روشن گردیده است.^۴ اخیراً بحث خروج انگلستان از اتحادیه اروپا^۵ مطرح شده است، اما خروج انگلستان از اتحادیه اروپا نیز تأثیری در جایگاه کنوانسیون آتن و پروتکل الحاقی به آن نخواهد داشت؛ چرا که انگلستان هم به خود کنوانسیون و هم به پروتکل اصلاحی آن پیوسته است.^۶ بدین ترتیب اهمیت پروتکل ۲۰۰۲ الحاقی به کنوانسیون آتن ۱۹۷۴، کاملاً مبرهن و آشکار است.

نتیجه‌گیری

کنوانسیون‌های ناظر بر حمل مسافر از طریق دریا در گذر زمان و در راستای حمایت بیشتر از مسافران متحول گردیده است. در این خصوص تحولات صورت گرفته در کنوانسیون آتن و پروتکل اصلاحی لندن مورد بررسی قرار گرفت و به صورت کلی این تحولات مطلوب ارزیابی می‌گردد. عمده دلیل تغییر مفاد کنوانسیون‌های ناظر بر حمل دریایی مسافر، تلاش در راستای یکسان‌سازی با مقررات ناظر بر حمل هوایی بوده است. هرچند به دلیل منافع متعارض دولت‌ها یکسان‌سازی به صورت کامل محقق نگردیده است، اما تردیدی نیست که

1. Lamont-Black, Simone, Ibid, p. 39. And Amižić Jelovčić, Petra, "Rights of Passengers in Maritime Carriage - European Legislation, International workshop on Law and Politics - Proceedings Booklet / İlhan gazi (ur.). Ankara, Turkey: Scientific Cooperations, (2015). str. 307-322, p. 54.

2. Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents

3. Testa, David, "Liability and Insurance for the Carriage of Passengers by Sea under Regulation 392/2009: Providing a Lifeline to the Cruise Industry and Ensuring Proper Compensation for Passengers in the Event of Accidents", ELSA Malta Law Review Edition III, 2015, 142- 157, p. 4. And Chovanec, Viliam, Ibid, pp 34-39.

4. South West SHA v Bay Island Voyages, [2015] EWCA Civ 708; [2016] Q.B. 503. From: Lamont-Black, Simone, Ibid, p. 56.

5. BREXIT

6. Ibid, pp. 53- 54.

احکام ناظر بر این دو شیوه حمل رفته‌رفته به یکدیگر نزدیک شده است. برخی بر این عقیده‌اند که دلیل این تعارض، تفاوت در ماهیت حمل دریایی و هوایی است؛ توضیح آن که در حمل هوایی، مسافر آزادی چندانی ندارد و این در حالی است مسافر در حمل دریایی آزادی عمل دارد. با این حال به نظر می‌رسد جز در موارد خاصی تفاوت یادشده نمی‌تواند منجر به تمایز در مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل از طریق دریا و هوا گردد؛ چه اینکه در هر دو نوع حمل و به صورت کلی در کلیه طرق حمل وظایف متصدی حمل و نقل یکسان است و اصل مسئولیت و مبنای حدود آن نیز با عنایت به وظایف واحد باید یکسان باشد. بر این اساس و با توجه به سیر تطور احکام ناظر بر حمل مسافر به نظر می‌رسد دلیل تعارض فیمابین احکام، نه به جهت تفاوت در ماهیت حمل که به دلیل منافع متعارض دولت‌ها است و اگر از این منافع متعارض صرف نظر شود می‌توان احکام ناظر بر حمل مسافر از طریق دریا و هوا را یکسان نمود؛ بنابراین بنا به مطالب از پیش گفته، مراتب ذیل را می‌توان پیشنهاد نمود:

* با توجه به اینکه دولت ایران به کنوانسیون ۱۹۶۱ بروکسل پیوسته و متن کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۱ با وجود تمام نارسایی‌ها و ایرادات وارد بر آن و بدون توجه به وصف بین‌المللی آن، به عنوان قانون داخلی ایران ترجمه شده است و با عنایت به عدم حمایت شایسته از مسافران، مقررات ناظر بر حمل داخلی و بین‌المللی مسافر از طریق دریا در حقوق ایران نیازمند یک بازنگری نسبتاً اساسی است. امروزه در عرصه بین‌المللی، کنوانسیون اصلاحی آتن کارآمدترین سند در خصوص حمل دریایی مسافر محسوب می‌گردد و پیوستن به آن می‌تواند در بهبود مقرره‌های حاکم بر حمل بین‌المللی مسافر راهگشا باشد. در عین حال از مفاد این کنوانسیون با در نظر گرفتن آموزه‌های این پژوهش، می‌توان در راستای تهیه یک قانون داخلی کارآمد نیز استفاده نمود.^۱ با این حال ترجمه عین کنوانسیون و حکومت مقرر مزبور بر حمل داخلی مسافر از طریق دریا توصیه نمی‌شود؛ چرا که این کنوانسیون از برخی جهات حائز ایراداتی است که می‌توان منشأ آن را تلاش در راستای جذب حداکثری کشورها و رسیدن به نقطه نظری مشترک بین آنها دانست. امری که در حمل داخلی منتفی است.

۱. تلاش در راستای یکسان‌سازی مقررات ناظر بر متصدیان حمل و نقل اقتضای چنین امری را دارد (برای مطالعه بیشتر ر.ک: نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، چاپ سوم (تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۰)، صص ۲۰ تا ۲۲).

* علاوه بر این همان‌طور که گفته شد دلیل تعارض فی‌مابین کنوانسیون‌های ناظر بر حمل مسافر از طریق دریا و هوا منافع متعارض دولت‌هاست و به جهت همین منافع متعارض بوده است که تلاش‌های صورت گرفته برای یکسان‌سازی مقررات ناظر بر حمل، با شکست مواجه شده است. در مقررات داخلی چنین تعارضی موضوعیت پیدا نمی‌کند و با توجه به اینکه وظایف و تعهدات متصدی حمل و نقل در کلیه طرق حمل من جمله حمل دریایی و حمل هوایی یکسان است، توصیه می‌گردد در حقوق داخلی قانونی واحد برای تمام طرق حمل تدوین گردد.

منابع

- کاظمی، حمید، *مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی*، چاپ اول (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۴).
- نجفی اسفاد، مرتضی، *حقوق دریایی*، چاپ سوم (تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۰).

References

- Amižić Jelovčić, Petra. "Rights of Passengers in Maritime Carriage - European Legislation", *International workshop on Law and Politics - Proceedings Booklet* / Ilhan gazi (ur.). Ankara.
- Chovanec, Viliam, *Cruise Ship Passengers and Their Rights*, Lund University, Faculty of Law, Master Thesis, (2013).
- Coles, Richard; Lorenzon, Filippo. *Law of Yachts and Yachting (Maritime and Transport Law Library)*, (London: Informa Law from Routledge, 2013).
- Comitemaritime, "Status of Ratifications of Maritime Conventions", 2020, Seen in: 2020/10/25, From: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf>.
- De Gonzalo, Marco Lopez. "The International Regime of Carriage of Passangers", *Diritto Del Commercio Internazionale*, Anno XXVIII Fasc, Milano, 3- (2014), pp. 673- 695.
- European Union (EU), *Entry into force of the Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents (the ,PLR')*, September 2012.
- European Union (EU), *Guidelines for the implementation of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 2002.

- European Union (EU), *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*, 2009.
- IMO, "Ratifications by State", 2020, Seen in: 2020/10/25, From: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>.
- K.H.N., "International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea, Brussels 1961", *The American Journal of Comparative Law*, Volume 10, Issue 4, Autumn 1961, 445–450.
- Kirchner, Stefan; Tüngler, Grit; Hoffmann, Jan Martin. "Carrier Liability for Damages Incurred by Ship Passengers: The European Union as a Trailblazer Towards a Global Liability Regime?", *23 U. Miami Int'l & Comp. L., Rev.* Vol. 193 (2015), pp. 194- 214.
- Lamont-Black, Simone. "Sea Passenger Rights and the implementation of the Athens Convention in the EU", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 2, (2019), pp. 36-58.
- Leng Sun, Chan. "Claims Arising from Air Carriage", *Singapore Academy of Law Journal*, Vol. 12 S.Ac.L.J., (2000).
- Sharpe, William M., "Carriage Outside The Hague Visby Rules", Seen in: 2020/10/25, From: http://www.cmla.org/papers/013B%20Sharpe_Carriage%20Outside%20Visby%20Hague_Paper_ENG.pdf.
- S. Kastela, D; Kovacevic, T. Tepes. "A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea", *Promet - Traffic&Transportation*, Vol. 15 No. 4, (2003), pp. 283-289.
- Soyer, Barış. "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?", *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 30, Issue 2 (2012).
- Soyer, Baris. "Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 33, No. 4 (2002), pp. 1-22.
- Soyer, Baris; Leloudas, G., "Carriage of Passengers by Sea: A Critical Analysis of the International Regime", *Michigan State International Law Review*, Vol. 26.3, (2018), pp. 483-536.
- Testa, David, "Liability and Insurance for the Carriage of Passengers by Sea under Regulation 392/2009: Providing a Lifeline to the Cruise Industry and

Ensuring Proper Compensation for Passengers in the Event of Accidents”,
ELSA Malta Law Review, Edition III, (2015), pp. 142-157.

استناد به این مقاله: عامری، پرویز، طالب احمدی، حبیب، رضائی، علی، & خسروانی، عرفان. (۱۴۰۰). تحول در مقررات ناظر بر حمل بین‌المللی مسافر از طریق دریا در پرتو کنوانسیون آتن ۱۹۷۴ و پروتکل اصلاحی لندن ۲۰۰۲. پژوهش حقوق خصوصی، ۱۰(۳۶)، ۳۹-۶۶. doi: 10.22054/jplr.2022.56821.2499



Private Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.