

## ابعاد اخلاقی شرط عدم مسئولیت در حقوق ایران و حقوق بین‌الملل

جواد کلهری<sup>۱</sup>، دکتر محمد رضائی\*<sup>۲</sup>، دکتر مرضیه پیله ور<sup>۳</sup>

۱. دانشجوی دکتری، گروه فقه و مبانی حقوق، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران.

۲. گروه الهیات، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.

۳. گروه فقه و مبانی حقوق، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران.

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۱۹، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۲/۲۱)

### چکیده

**زمینه:** شرط عدم مسئولیت نوعی قرارداد است که طی آن توافق می‌شود که طرفین نسبت به مسئولیت‌های اخلاقی احتمالی که در آینده ممکن است ایجاد شود معاف شوند یا مسئولیت آنها کاهش یابد. بدین ترتیب می‌توان گفت شرط عدم مسئولیت شرطی است که در متن قرارداد گنجانده می‌شود و هدف آن از بین بردن مسئولیتی است که در صورت عدم اجرای قرارداد یا تأخیر در اجرای آن و یا اجرای ناقص قرارداد متوجه متعهد می‌گردد. لذا هدف این تحقیق بررسی بعد اخلاقی این شرط، در حقوق ایران و بین‌الملل می‌باشد که با روش توصیفی تحلیلی با فن کتابخانه‌ای انجام شد.

**نتیجه‌گیری:** شرط عدم مسئولیت شرطی است که با هدف رفع مسئولیت قراردادی یا غیر قراردادی یک‌طرف نسبت به جبران خسارت در قرارداد گنجانده می‌شود. طبق یک نظر شرط عدم مسئولیت باطل است. طبق نظر دیگر، شرط عدم مسئولیت معتبر است. مقایسه وضعیت شرط عدم مسئولیت در حقوق بین‌الملل با حقوق ایران، با توجه به ابعاد آن در حقوق و تعهدات اخلاقی طرفین قرارداد، در معاهدات داخلی و بین‌المللی و تعهدات اخلاقی آنها تأثیر گذار بوده است. هرگاه شرط عدم مسئولیت به طور صحیح واقع شود مسئولیت اخلاقی متعهد را از بین می‌برد و دیگر زیان دیده نمی‌تواند از زیان‌کننده‌ی زیان‌مطلوبه‌ی خسارت نماید. شرط عدم مسئولیت در محدوده‌ی مسئولیت‌های مدنی قراردادی که ناشی از اشتباه و خطا باشد، نافذ می‌باشد.

**کلیدواژه‌گان:** شرط عدم مسئولیت، حقوق، حقوق ایران، حقوق بین‌الملل، اخلاق

### سرآغاز

اخلاق با باورها و ارزشها و آرمانهای مردم گره خورده است و عرف برای آن قداست خاصی قایل می‌باشد و حقوق از جمله حقوق مسئولیت مدنی که در خدمت مردم و اجتماع می‌باشد، نمی‌تواند اخلاق را بی‌اهمیت انگارد، زیرا در غیر این صورت از ضمانت اجرای کافی برخوردار نخواهد بود. (۱) پژوهش حاضر نیز با این سوال اساسی که آیا اخلاق در جهت دادن به حقوق مسئولیت مدنی (شرط عدم مسئولیت) ایفای نقش می‌کند. قاعده این است که اشخاص در مقابل دیگران مسئولیتی نداشته و در فقدان شرط خلاف یا اطلاق آن، موضوع عدم مسئولیت او مطرح است. (۲) شرط عدم مسئولیت به مفهوم از بین بردن تمام مسئولیت موجود یا احتمالی در نظام‌های حقوقی مختلف بخشی از مباحث مربوط به حقوق قراردادها را به خود اختصاص داده است. (۳) در این زمینه دو موضوع اصل آزادی قرارداد و لزوم حمایت از مصرف‌کننده و طرف ضعیف قرارداد، همواره به‌عنوان موضوعات اصلی و درعین حال بعضاً معارض مطرح هستند. (۴).

اصل آزادی قرارداد به‌عنوان یک اصل اساسی و مهم در حقوق قراردادها در نظام‌های حقوقی مختلف پذیرفته شده است. در حقوق ایران مطابق ماده ۱۰ قانون مدنی، «قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آن را منعقد نموده‌اند در صورتی که خلاف صریح قانون نباشد، نافذ است» و اصل آزادی قرارداد و حاکمیت اراده اشخاص به‌عنوان یک اصل پذیرفته شده است. مطابق این اصل اشخاص در انعقاد قرارداد و تعیین شروط و مفاد آن آزادند و دخالت دولت در غیر موارد مربوط به مالیات و برخی موارد استثنایی دیگر توجیهی نداشته و به‌عنوان نقض اصل آزادی قرارداد تلقی می‌شود. (۵) شرط عدم مسئولیت نیز به‌عنوان یک شرط قراردادی و بخشی از قرارداد از این قاعده مستثنا نبوده و به استناد اصل آزادی قراردادها، طرفین قرارداد می‌توانند شرط عدم مسئولیت موردنظر و توافق خود را در قرارداد درج کنند تا طرفی که مسئولیت قطعی و قانونی است یا در آینده ایجاد خواهد شد، به استناد شرط عدم مسئولیت، از مسئولیت مبری و معاف شناخته شود. (۶)

نویسنده مسئول: نشانی الکترونیکی: mrezaei@basu.ac.ir

با توجه به کارکرد و نقش دوگانه (مثبت و منفی) شرط عدم مسئولیت، اعتبار و نفوذ و قلمرو آن در نظام‌های حقوقی مختلف مورد بحث بوده است، در حقوق ایران در خصوص امکان از بین بردن مسئولیت شخص نسبت به جبران خسارت ناشی از عمل او از طریق درج شرط عدم مسئولیت در ضمن عقد، قاعده روشنی وجود ندارد و از قانون مدنی در مورد عقود مختلف نمی‌توان حکم واحدی را استنباط کرد. هدف از مقاله حاضر مطالعه ابعاد اخلاقی شرط عدم مسئولیت در حقوق ایران و حقوق بین‌الملل بوده و که به روش توصیفی تحلیلی با فن کتابخانه‌ای تدوین شده است.

## بحث

### مفهوم شرط عدم مسئولیت

جبران خسارت زیان‌دیده به‌طور طبیعی بر عهده کسی است که مسئول ایجاد ضرر بوده است. ولی گاه قراردادهای خصوصی این تعهد را محدود می‌سازد یا از بین می‌برد و یا به شخص دیگری تحمیل می‌کند. این تراضی در قراردادها باعث می‌شود که مسئولیت جبران زیان‌ها در قالب شروط ضمن عقد و تحت عنوان شروط تحدید و عدم مسئولیت کاهش یا به صفر برسد. در شرط عدم مسئولیت مسئله اساسی ایجاد سازش بین آزادی و نظم است. آزادی مبنای قرارداد و نظم مبنای مسئولیت است. (۷) بعضی از اساتید حقوق عقیده دارند که خسارت حقی است مالی و صاحب حق می‌تواند از آن صرف‌نظر نماید و همانطوریکه طرفین می‌توانند برای تخلف از قرارداد وجه التزام تعیین کنند، می‌توانند توافق نمایند که در صورت تخلف از قرارداد، ملزم به پرداخت خسارت نباشند. (۸) بنابراین شرط عدم مسئولیت را خلاف مقتضای عقد نمی‌دانند و چون چنین شرطی مخالف صریح قانون نیست علیهذا مطابق «ماده ۱۰ ق.م.ا الزام‌آور است.

شرط عدم مسئولیت یا معافیت ناشی از شرط ضمن عقد عبارت است از اینکه به‌موجب قرارداد تنظیمی، یکی از طرفین قبول کند که طرف دیگر مسئول تمام یا قسمتی از خساراتی که احتمالاً در آینده وارد خواهد شد، نباشد. به عبارت دیگر زیان‌دیده قبل از ایجاد خسارت حق مطالبه خسارت را از خود سلب می‌کند. (۹)

### تشریح ارتباط اخلاق و شرط عدم مسئولیت

نسبت به انسان که در آن آزادی، سرنوشت انسان را تعیین می‌کند، نمی‌تواند نسبت به مسئله مسئولیت بی تفاوت باشد. در واقع چون قانون اخلاق نسبت شناختی آزادی است و آزادی نسبت وجودی قانون اخلاقی است و شناسایی و تصور قانون اخلاقی مقدم بر آزادی است و وجود آزادی و اختیار نیز مقدم بر قانون اخلاقی است، انسان مستقیماً در وجدان خویش احساس وظیفه می‌کند و خویشتن را مختار می‌داند. به این دلیل باید، هم در برابر خویشتن و هم در مقابل دیگران نسبت به اعمال و نیاتش پاسخگو باشد و مسئولیت را به عنوان توانایی

قانونگذاری عقلش تجربه کند. به عبارت دیگر مسئولیت نتیجه مستقیم آزادی است. (۱۰)

در مسئولیت وارد کننده زیان، نیت و انگیزه های درونی وی بسیار حایز اهمیت می باشد، به گونه ای که نظریه و تقسیماتی با محوریت نیت زیان زننده در حوزه مسئولیت مدنی شکل گرفته است و چنان که ذکر نموده ایم، مبنای توجه به سوء نیت و حسن نیت افراد قطعاً، اخلاقی می باشد. این چنین اخلاق مداری با توجه به قصد و نیت زیان زننده در جبران خسارات که مهم ترین هدف مسئولیت مدنی می باشد، نیز به چشم می خورد.

با توجه به اصل جبران کامل خسارت، زیان باید به طور کامل محو شود، به بیانی دیگر وارد کننده زیان ملزم به جبران کلیه خسارات می باشد اما در جایی که بین طرفین شرط عدم مسئولیت باشد، از اصل مذکور عدول می شود. با این وجود در خصوص تقصیر عمدی شرط مذکور فاقد اثر می باشد. در تعریف این شرط می توان گفت، شرطی است که بین مسئول و زیان دیده احتمالی آینده بسته می شود و به موجب آن مسئول از پرداختن تمام یا قسمتی از خساراتی که به واسطه نقض تعهدات قراردادی خویش ایجاد کرده است، معاف می گردد، به طوری که اگر این شرط وجود نداشت، مسئول یا همان متعهد ملزم به جبران خسارت می شد. (۱۱)

گرچه شرط مذکور در حوزه قراردادها رواج بیشتری دارد، اما امکان طرح بحث در الزامات خارج از قرارداد هم وجود دارد. گاهی نیز در قراردادی که بسته می شود درباره تخلفی که چهره ضمان آور قهری هم دارد شرط عدم مسئولیت می شود. گرچه در صحت و اعتبار این گونه شرط اختلاف شده است، اما با توجه به اصل آزادی اراده و پذیرش عرفی شرط مذکور و عدم تنافی با نظم عمومی ۳۳ و به همراه داشتن منافع اقتصادی ۳۴ چنین شرطی نافذ می باشد. اما چنانکه می دانیم در تقصیر عمدی، عنصر حسن نیت مفقود می باشد و بی گمان دو طرف در قرار دادن شرط عدم مسئولیت، این شرط را بر مبنای داشتن حسن نیت و اجتناب از حيله و تقلب قرار می دهند، این بنای ضمنی قید تراضی درباره شرط عدم مسئولیت نیز می باشد و تجاوز به عمد را از شمول آن خارج می سازد. (۱۲)

علاوه بر آن در مواردی که شخص به عمد باعث ورود خسارت می شود یا آگاهانه به اعمالی دست می زند که در نظر عرف عمد محسوب می شود، شرط عدم مسئولیت نمی تواند از تعهد او مبنی بر جبران خسارت بکاهد، زیرا اخلاق ایجاب می کند که در یک جامعه منظم کسی تعهدات قراردادی و توافقات را وسیله ای برای آزار رساندن به دیگران و کسب سود شخصی و منفعت طلبی و خود خواهی نکند.

از آن گذشته در صورتی که در خصوص تقصیر عمدی، شرط عدم مسئولیت را صحیح بدانیم در واقع زمینه بدبختی و مردم آزاری را که از صفات مذموم اخلاقی است و از نمونه های تجاوز به نظم عمومی می باشد، فراهم می کنیم.

برای اینکه شرط عدم مسئولیت مندرج در قراردادها از نظر حقوقی نافذ شناخته شود، رعایت نکات ذیل الزامی است:

۱- وجود قصد و رضا: شرط عدم مسئولیت وقتی می‌تواند مؤثر باشد که مقصود متعاملین بوده و هر دو از آن آگاه باشند. صورت دیگر شرط عدم مسئولیت در قالب ایقاعات، تنها بااراده مدیون یا متعهد است. یکی از مهم‌ترین این موارد حالتی است که متعهد در تعهد به نفع ثالث در قبال عدم انجام آن، تحدید یا عدم مسئولیت را شرط می‌کند. (۱۵)

۲- معقول بودن و رعایت اصل قسط: شرط عدم مسئولیت باید منصفانه و معقول باشد. از مهم‌ترین معیارهای معقولیت آن است که باید معنای واضح داشته و معلوم باشد و به‌طور خاص مشخص شود. لذا شرایط معافیتی که با تعبیر هرگونه ضرر مطرح می‌شود، معقول نیست چراکه زمینه سوءاستفاده از حق و بی‌عدالتی و بر هم خوردن تعادل قرارداد فراهم می‌گردد و به فریب و تعدی طرف دیگر معامله می‌انجامد.

۳- عدم مخالفت با قوانین حمایتی: در مواردی مقنن برای حمایت از مصرف‌کننده یا فرد غیرحرفه‌ای و گیرنده خدمات، شرط عدم مسئولیت را غیر معتبر دانسته است.

۴- عدم علم به عیب و کتمان آن: در واقع کسی که به عیب موردنظر در یک معامله آگاه است، شرط کاهش یا اسقاط مسئولیت از او سلب می‌شود و باطل است.

۵- عدم ارتکاب تقصیر سنگین یا عمدی: کسی که به‌عمد و به‌قصد اضرار، یا با عمل در حکم عمد باعث ورود خسارت گردیده و خود را با شرط عدم مسئولیت از جبران خسارت معاف سازد، پذیرفته نیست؛ زیرا یکی از شرایط نافذ بودن این شرط، عدم اضرار عمدی یا تقصیر سنگین است. البته اگر شرط عدم مسئولیت ناظر به تقصیر سنگین باشد و در اوضاع و احوال قرارداد پذیرش آن عرفه معقول باشد، به‌جز آسیب‌های وارده به جسم و به‌شرط آنکه آلوده به تدلیس و سوءنیت نباشد، می‌توان آن را پذیرفت. برخی حقوقدانان معتقدند، اگر سنگینی تقصیر تنها اماره بر وجود قصد اضرار باشد در صورتی که مرتکب ثابت کند که قصد اضرار نداشته است، باید آن را در زمره تقصیرهایی آورد که با شرط عدم مسئولیت به کار نمی‌رود. به عقیده عده‌ای دیگر، قرارداد شرط عدم مسئولیت نافذ است مگر اینکه موضوع آن ضرر جسمانی، شخصیتی و اضرار عمدی باشد. (۱۶)

### تشریح ابعاد اخلاقی شرط عدم مسئولیت در حقوق بین‌الملل

در سطوح بین‌المللی در بحث حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی کنوانسیون‌های متعددی به‌منظور یکسان‌سازی قوانین به وجود آمده‌اند. چنانچه کشورها به عضو این کنوانسیون‌های بین‌المللی درآمده باشند، ملزم به رعایت این قوانین هستند. شیوه و مکانیزم پیش‌بینی‌شده در این کنوانسیون‌ها مبین شروط تحدید و عدم مسئولیت در قراردادها یا برنامه‌های حمل‌ونقل می‌باشند. منظور از شروط محدودکننده مسئولیت،

به‌عنوان مثال به فرض که شرط حذف ضمان درک درست باشد در موردی که شخص به عمد ملک دیگری را می‌فروشد و برای گریز از رد ثمن شرط می‌کند که ضمان درک را به عهده نمی‌گیرد، باید آن را به دلیل برخورد بانظم عمومی و اخلاق حسنه باطل شمرد. (۱۳)

بنابراین اقتضات اخلاقی ایجاب می‌کند که باوجود پذیرش شرط عدم مسئولیت، موارد تقصیر عمدی را از شمول این قاعده کلی جدا بدانیم. در واقع آنچه مبنای استثناء تلقی شدن تقصیر عمدی می‌باشد، مبنای اخلاقی می‌باشد زیرا در جایی که شخص مرتکب تقصیر به عمد می‌شود به دلیل داشتن سوء نیت، اخلاق نمی‌تواند از آن حمایت کند.

### تشریح ابعاد اخلاقی شرط عدم مسئولیت در حقوق ایران

شرط عدم مسئولیت به‌عنوان شروط ضمن عقد در قراردادها درج می‌شوند، اما باید دید که این امر در قالب شرط فعل صورت می‌گیرد یا شرط نتیجه بر اساس «ماده ۲۳۴ ق.م.»، شروط صحیح در سه قالب شرط فعل، شرط نتیجه و شرط صفت بیان می‌شود. در مورد شرط برائت این پرسش مطرح می‌شود که شرط یادشده از کدام قسم شروط صحیح است؟ با توجه به تعریف شرط صفت که راجع به کمیت و کیفیت است، روشن است که شرط عدم مسئولیت، شرط صفت نیست. به عقیده برخی شرط فعل است و از دیدگاه عده‌ای دیگر شرط نتیجه استنباط می‌گردد که در ذیل به‌اختصار به توضیح هر یک پرداخته می‌شود:

**الف) دیدگاه شرط نتیجه:** از عبارت اکثر فقیهان فهمیده می‌شود که شرط برائت، از قبیل شرط نتیجه است. یعنی در زمان انعقاد قرارداد گنجاندن شرط برائت در ضمن آن، مقصود طرفین قرارداد این است که مسئولیت ساقط شود و اصلاً پدید نیاید. به عبارتی مشروط علیه حق مطالبه خسارت در مورد ضامن را به‌صورت شرط نتیجه از خود اسقاط می‌کند.

**ب) دیدگاه شرط فعل:** از عبارت تعداد کمی از فقیهان، شرط فعل فهمیده می‌شود. معنای شرط فعل در اینجا این است که اگر در آینده مسئولیت محقق شود، صاحب حق آن را مطالبه نکند و یا آن زمان اسقاط شود. این فرض، مطابق قواعد است و اشکالی ندارد زیرا هر صاحب حقی می‌تواند حق خود را اسقاط نماید. البته از دیدگاه بعضی دیگر از فقها مانند "محقق اردبیلی"، دیدگاه شرط فعل و نتیجه استنباط می‌گردد. اما به نظر می‌رسد که شرط برائت از گونه شرط فعل باشد، به این معنا که متعهد با متعهدله در ضمن قرارداد شرط می‌کند که اگر در فرایند کار ضمانی پدید آید، زیان دیده متعهد می‌شود که آن را مطالبه نکنند و درواقع شرط برائت نوعی ترک فعل حقوقی است؛ زیرا ضمان و مسئولیت، اثر قانونی تخلف از تعهد است و زمانی که برائت تخلف خسارتی به متعهدله وارد شد، مسئولیت محقق می‌شود و حتی برای زیان دیده ثابت می‌گردد. طرفین قرارداد نمی‌توانند با انعقاد قرارداد جلوی تحقق این حق را بگیرند زیرا ثبوت حق تابع اراده اشخاص نیست بلکه ثبوت حق به‌حکم قانون است. (۱۴)

شروطی هستند که موضوع قراردادهای مربوط به تقویم و ارزیابی خسارات قابل مطالبه را تشکیل می‌دهند و از لحاظ رقم و درصد غرامات قابل مطالبه حداکثری را تعیین می‌نمایند. (۱۷) لذا برای بررسی اعتبار این شروط در قراردادهای حمل‌ونقل بین‌المللی ضروری است که به قوانینی که این کنوانسیون‌ها در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل زمینی، دریایی و هوایی در زمینه ی تحدید و عدم مسئولیت وضع کرده‌اند، اشاره شود.

۱- حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای: از مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که حاکم بر قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای است، کنوانسیون «CMR» است. بر اساس «ماده ۴۰» این کنوانسیون، «حمل‌کنندگان می‌توانند بین خود و در برنامه حمل‌ونقل مقرراتی غیر از آنچه در مواد ۳۷ و ۳۸ این کنوانسیون پیش‌بینی شده است، تعیین نمایند و در صورت پرداخت غرامت نحوه آن را اعلام کنند. همچنین بر اساس «ماده ۴۱» این کنوانسیون: «شرایط نفع بیمه‌ای به سود حمل‌کننده یا هر شرط دیگری که با اثبات مسئولیت را بر عهده دیگری منتقل نماید عدول از مقررات کنوانسیون تلقی و باطل خواهد بود. وضعیت حقوقی و مسئولیت‌های صاحب کالا و متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای به شرایط مندرج در سند برنامه و قانون حاکم بر این قرارداد بستگی دارد (۱۸). همان‌طور که از «ماده ۴۰» این کنوانسیون استنباط می‌گردد، صرف‌نظر از توافقات داخلی بین متصدیان متوالی حمل، هرگونه شرطی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم که مغایر با مقررات «CMR» باشد باطل و نامعتبر خواهد بود. بر طبق این کنوانسیون، میزان غرامتی که متصدی حمل در مورد تلف کلی و یا جزئی کالاها مسئول پرداخت آن است تابع سقف مسئولیت در قرارداد است و به‌موجب این کنوانسیون این سقف مسئولیت به میزان  $8/33$   $SDR$  یا حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم وزن خالص محدود شده است. بنابراین متصدی می‌تواند به‌احتمال هر یک از موارد فوق شرط عدم مسئولیت را در قرارداد درج کند و بدین شکل خود را از هرگونه جبران خسارت معاف سازد؛ اما متصدی در صورتی می‌تواند به این شرط در قرارداد استناد کند که ثابت کند تمامی اقدامات لازم و متعارف را به کار گرفته است و ضرر حاصل‌شده ناشی از حادثه‌ای بوده که نمی‌توانسته از آن جلوگیری کند و ارتباط بین عمل خود و ضرر را قطع کند. (۱۹) از جمله خطرهای احتمالی که در این کنوانسیون متصدی حمل را از مسئولیت مبری می‌سازد، استفاده از وسایل نقلیه روباز است. چنانچه طرفین در قرارداد این موضوع را به‌عنوان شرط معافیت از مسئولیت در نظر بگیرند، اگر حمل به‌وسیله وسایل نقلیه‌ای صورت گرفته باشد که به طرز مخصوص به وسایل حفاظت از کالا در مقابل آثار گرما و سرما و تغییر درجه حرارت یا رطوبت هوا مجهز باشند، متصدی حمل نمی‌تواند مدعی بهره‌مندی از معافیت‌های ناشی از وسایل نقلیه روباز بشود که در غیر این صورت می‌توانست از آن معافیت‌ها استفاده کند، مگر اینکه ثابت نماید که تمامی اقداماتی که در آن اوضاع‌واحوال برای انتخاب حفاظت نگهداری و استفاده از تجهیزات بر او واجب بوده است انجام داده است. (۲۰)

۲- حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی: مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی راه‌آهن، هر نوع شرطی در برنامه حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی که برای فقدان، خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا، بین طرفین توافق می‌شود نایستی منجر به عدول از این قوانین گردد. بدیهی است که چنین شرطی باطل و نامعتبر خواهد بود. (۲۱) همچنین برابر مقررات «CIM»، «در صورتی که تأخیری در تحویل وسیله نقلیه صورت بگیرد، راه‌آهن در نتیجه خسارتی که به ذی‌نفع وارد می‌شود باید غرامتی حداکثر به میزان کرایه حمل به وی بپردازد و در صورت ورود خسارت جزئی یا کلی به‌وسیله نقلیه، غرامت قابل پرداخت به شخص ذی‌نفع بر اساس ارزش متداول و رایج وسیله نقلیه و حداکثر به میزان ۸۰۰ واحد پولی محاسبه می‌شود. به‌موجب این مقررات زمانی که فورواردرها به‌عنوان واسطه عمل می‌کنند، در صورت وقوع سانحه یا ورود خسارت به کالا یا تلف یا نقص آن، پرداخت غرامت از سوی فورواردر سی فرانک طلا به ازای هر کیلوگرم حدود  $SDR 2$  نسبت به وزن ناخالص محموله مفقودشده یا خسارت‌دیده محدود خواهد بود مگر اینکه صاحبان کالا با رضایت فورواردر قیمت بیشتری را برای محموله اعلام کرده باشند که در این حالت مبلغ مندرج در برنامه ملاک عمل خواهد بود.

باید توجه داشت که کنوانسیون‌های متعددی حقوق و مسئولیت‌های حمل‌کننده راه‌آهن را تعریف کرده و بر اساس هر کدام سقف مبلغ معینی برای پرداخت خسارت وجود دارد که معمولاً به‌صورت مقدار مشخصی وجه نقد برای هر واحد وزن کالا یا بسته تعیین شده است؛ اما آنچه حائز اهمیت است آن است که برای درج شرط محدودیت مسئولیت در قرارداد بین‌المللی راه‌آهن، چنانچه کشورها عضو این کنوانسیون‌ها باشند، بایستی به موارد محدودیت ذکر شده در این قوانین استناد کنند بطوریکه مبالغ پیش‌بینی‌شده در قرارداد از مبالغ قانونی ذکر شده کمتر نباشد. (۲۱)

بنابراین شرط عدم مسئولیت در هر یک از موارد فوق‌الذکر که در قانون پیش‌بینی شده می‌تواند واقع شود، نکته قابل‌ذکر این است که شرط عدم مسئولیت در این‌گونه قراردادها زمانی نافذ است و متصدی می‌تواند از مسئولیت مبری شود که ثابت کند: اولاً، کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری از وقوع حادثه به کار گرفته است. ثانیاً، خسارت ناشی از حادثه‌ای بوده که متصدی نمی‌توانسته از وقوع آن اجتناب ورزد. لازم به ذکر است در کنوانسیون‌های بین‌المللی زمینی اعم از جاده و ریل در مورد دعاوی ناشی از مرور زمان که بعد از گذشت زمان مقرر شخص زبان‌دیده نمی‌تواند خسارت خود را مطالبه کند، طرفین نمی‌توانند به کمتر از زمان مقرر شده در قانون استناد کنند.

۳- حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی: در گذشته صاحبان کشتی سعی می‌کردند مسئولیت‌های خود را به طرق گوناگون محدود کنند تا سرانجام در جهت یکنواخت کردن مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت آن‌ها اجلاس‌های ویژه‌ای برگزار شد. از جمله کنوانسیون‌هایی که در این بخش به‌عنوان مبنای قانونی محدودیت مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل دریایی مدنظر هستند، کنوانسیون «بروکسل» یا همان مقررات «لا‌هه» و کنوانسیون «هامبورگ» است. (۲۲)

## نتیجه‌گیری

قرارداد عدم مسئولیت از نظر عقلا و اخلاقی معنی ندارد و مغایرت و مباحثه‌نامه آن با نظم عمومی و مقررات امری مورد تردید است و بطلان ابراء مالیم یجب نیز در صحت آن خدشه‌ای وارد نمی‌کند؛ زیرا در قرارداد عدم مسئولیت دو طرف توافق می‌کنند که: هرگاه در آینده شرایط تحقق مسئولیت مهیا شود، مسئولیت به وجود نیاید. مفاد تراخی ناظر به آینده است و با در نظر گرفتن احتمالی بودن آن، موضوع قرارداد یا شرط ضمن عقد واقع می‌شود، بنابراین در مقام ارزیابی دلایل موافق و مخالف چنین به دست می‌آید که: قرارداد عدم مسئولیت از نظر حقوقی نافذ است مگر اینکه ضررها، ضررهای جسمانی و شخصیتی بوده و اضرار عمدی، مانند اتلاف عمدی، صورت گرفته باشد و تقصیر سنگین نیز ملحق به تقصیر عمدی است که در این موارد قرارداد باطل است. نافذ شناختن شرط عدم مسئولیت به سرمایه‌داران بزرگ و به‌ویژه آن‌ها که انجام خدمتی را به‌طور انحصاری در اختیار دارند این امکان را می‌دهد که با آوردن آن در قراردادهای الحاقی در برابر همه مشتریان خود در آینده نسبت به خساراتی که به بار می‌آورند مصونیت یابند. از بین رفتن نگرانی کسانی که توانسته‌اند شرط عدم مسئولیت را به سود خود تحصیل کنند، آنان را نسبت به رعایت اخلاق و قوانین و اجرای تعهداتی که پذیرفته‌اند بی‌اعتنا می‌سازد و بی‌مبالاتی را رواج می‌دهد. وجود این واقعیت‌های اقتصادی و اجتماعی موجب شده است که درباره نفوذ «شرط عدم مسئولیت» بحث‌های فراوانی به وجود آید و قانون‌گذاران نتوانند در این باره به طور قاطع تصمیم بگیرند و دادگاه‌ها نیز به تردید افتند. گفتنی است در مواردی که قانون تقصیر مرتکب را نموده است با رضایت متضرر و قرارداد عدم مسئولیت از طرف او قانون اعتبار خود را از دست می‌دهد و مانند موارد عادی در مسئولیت مدنی متضرر باید را اثبات نماید مگر در مورد تضرر عمدی.

## ملاحظه‌های اخلاقی

در این پژوهش مروری با معرفی منابع مورد استفاده، اصل اخلاق امانت داری علمی رعایت و حق معنوی مولفین آثار محترم شمرده شده است.

## واژه نامه

1. Ethics	اخلاق
2. Contract	قرار داد
3. Limitation condition	شرط تحدید
4. Serious fault	شرط عدم مسئولیت
5. Law and Jurisprudence	فقه و حقوق
6. International law	حقوق بین‌الملل
7. Intentional Fault	تقصیر عمدی
8. Damage	خسارت
9. Contract	عقد
10. Law	حقوق
11. Common law system	عقد ضامن
12. Independently Valid	بطلان

۱- مقررات بروکسل یا لاهه: طبق بند ۸ ماده ۳ مقررات لاهه که به‌منظور یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها تدوین شده است، «قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به‌منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارت وارده به آن ناشی از غفلت یا تقصیر یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلااثر خواهد بود.» از این ماده استنباط می‌شود که اولاً، کنوانسیون به‌طور غیرمستقیم قید تحدید و عدم مسئولیت را پذیرفته است زیرا در مفهوم مخالف این ماده می‌توان گفت که اگر شرط وارده ناشی از غفلت یا تقصیر متصدی حمل نباشد، نافذ و معتبر است. ثانیاً، طرفین قرارداد مجاز نیستند توافقی برخلاف تعهدات مصرحه در قانون انجام دهند. «ماده ۴» این قانون، بخشودگی‌ها و حقوق متصدی حمل را به‌طور مفصل بیان می‌کند و مقصود از آن تحدید مسئولیت‌های متصدی و موارد بخشودگی اوست و بنابراین مجاز نیست که متصدی حمل برخلاف این حدود توافقی با فرستنده کالا نماید، مگر اینکه فرض از این توافق توسعه مسئولیت‌ها و تکالیف او باشد. به‌عنوان مثال، متصدی به بارگیری، جابه‌جایی و تخلیه در طول دوران مسئولیت خود ملزم است و این بر اساس قانون یک الزام اجباری است و جایز نیست که خود را از این مسئولیت خلاص نماید. (۲۳)

۲- مقررات هامبورگ: پاراگراف ۱ ماده ۲۳ مقررات هامبورگ، مقرر می‌دارد: «هرگونه شرطی در قرارداد حمل و نقل دریایی یا هر شرط دیگری که حاکی از وجود قرارداد حمل دریایی است تا حدی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم شرایط این کنوانسیون را فسخ نماید، باطل و بلااثر خواهد بود.» بر اساس این ماده نیز، قید هرگونه شرط در قرارداد حمل و نقل دریایی اعم از شرط تحدید و عدم مسئولیت پذیرفته شده است اما کماکان درج این شروط نایستی ناقض این کنوانسیون باشد. طبق این معاهده، محدودیت مسئولیت متصدی حمل و نقل برای پرداخت خسارت که ناشی از فقدان یا خسارت وارده به کالا است برابر مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه در ازای هر واحد بارگیری یا ۵/۲ واحد محاسبه در ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالاهای از بین رفته یا خسارت دیده است. در مورد تأخیر در تحویل کالا نیز، میزان مسئولیت محدود به ۵/۲ برابر کرایه حمل یا اجاره بهایی است که برای کالای مشمول تأخیر قابل پرداخت است مشروط به اینکه مبلغ مزبور از کل کرایه قابل حمل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی تجاوز نکند. (۳۰)

بر این مبنا طرفین می‌توانند حسب توافق، مسئولیت خود را کاهش یا افزایش دهند، لیکن نباید همانند هر نوع قرارداد خصوصی میان اشخاص، توافقات آنان مخالفتی با قوانین آمره مربوط به نظم عمومی داشته باشد که در غیر این صورت آن قسمت از توافقات مغایر با اخلاق و نظم عمومی باطل است.

15. Civil liability

مسئولیت مدنی

13. Termination

انحلال

14. Condition

شرط

## References

- Ghafari S, Nur Sharq J. (2013). The role of ethics in civil liability law. *International Legal Research Journal*; 5(5): 110-138.
- Yamerli S, Vahidi Qalanlou Z. (2016). Examining the condition of non-responsibility in Islamic jurisprudence and law. *Journal of Jurisprudence, Law and Criminal Sciences Spring*; 3(1): 30-39.
- Kadri M, Jafarzadeh S, Javadi MH. (2021). Adaptation of civil responsibility and social justice: attention to the component of intentional fault. *Ethics in Science and Technology*; 16(3): 3-9.
- Abbas Tabar Firouzjah M, Ruhizadeh Kikanlu A. (2014). Time limitation condition for filing a liability lawsuit. *Judicial Law Journal Spring*; 89: 105-122.
- Mohagheg Damad SM. (2011). *General theory of conditions and obligations in Islamic law*. Tehran: Islamic Sciences Publishing Center.
- Adel M. (2001). Agreement on damages in contracts. *Journal of Faculty of Law and Political Sciences*; 53(2).
- Ghasemzadeh SMO. (2008). *The principles of theoretical and practical contracts and obligations*. Beyba: Justice Publications.
- Katouzian N. (1991). *Legal application of the contract, iqaa*. Beyba: Publishing Joint Stock Company.
- Afshar H. (1968). *Comparative law*. 3<sup>rd</sup> ed. Tehran: Tehran University Press.
- Jafari Langroudi MJ. *Encyclopaedia of civil law and business*. 1<sup>st</sup> ed. Tehran: Mashal Azadi Publishing House.
- Naraghi MA. (1996). *The profits of the days*. First Edition. Qom: Office of Islamic Propaganda.
- Bohlen FH. (1908). The moral duty to aid other as a basis of tort liability. *University of Pennsylvania Law Review and American Law Register*; 56(4).
- Jermy H. (1995). Intention in the criminal law: a rejoinder. *The Modern Law Review*; 58(5).
- Heydari AM. (2010). Commercial law along with unanimous opinions of the Supreme Court and legal opinions. 2<sup>nd</sup> ed. Tehran: Khorsandi Publications.
- Ahmadinejad Razdari S, Rajabzadeh Estehbanati A, Moradi H. (2022). The moral position of traditional and electronic transactions in the absence of intention and consent. *Ethics in Science and Technology*; 17 (3) :29-35
- Katouzian N. (2016). *Obligations outside the contract*. 3<sup>rd</sup> ed. Iran/Tehran: Mizan Publication.
- Molavi Gonabadi M. (1988). Liability due to non-performance of the contract. [M.A. thesis]. Tarbiat Modares University.
- Mokhtari M. (2002). Carrying goods and the responsibility of the carrier. *Chamber of Commerce Magazine*; 5(3).
- Hosseini E. (2010). The principle of prohibition of resorting to force in exceptional cases in Islam and international law. Qom: Maarif Publishing.
- Smithton C. (1999). *International trade law*. 2<sup>nd</sup> ed. Translated by Akhlik B. Tehran: Semit Publisher.
- Valijani F. (2012). Responsibility of railway transport operators. [M.A. thesis]. Payam Noor University, Tehran.
- Ramezani A. (2009). *Sea freight rights*. 1<sup>st</sup> ed. Tehran: Publications of Iran Shipping Institute.
- Najafi MH. (1424). *Jawaharlal Kalam in the description of the laws of Islam*. Beirut: Darahiya al-Tratah al-Arabi.
- Taghizadeh I. (2010). *Sea freight rights*. 1<sup>st</sup> ed. Tehren: Majd Publications.

