

مزیت‌های حقوقی کنوانسیون قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا؛ رویکردی بر حمایت از فرستنده کالا

محمد شکری

استادیار، گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

mshokri@pnu.ac.ir

قابل انتشار در دوره ۲۵، شماره ۶۸ (زمستان ۱۴۰۵) نشریه پژوهش‌های حقوقی

چکیده

هدف پژوهش حاضر شناسایی و تحلیل مزیت‌های «کنوانسیون قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی از طریق دریا» مصوب ۲۰۰۸ است که در مقایسه با سایر کنوانسیون‌ها بررسی و مشخص می‌گردد. با پردازش نقاط قوت این کنوانسیون بر اساس مبانی حقوقی در تطبیق با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی وجوه مختلف جامعیت آن هویدا گردد. از جمله مزیت‌ها این است که کنوانسیون مزبور محدودیت‌های سابق در خصوص اسناد حمل (به ویژه تقید به بارنامه و صدور سند حمل از دولت متعاقد یا تخلیه بار در دولت متعاقد) را برداشت؛ و برای حکومت کنوانسیون، ارتباط قرارداد به هر نحو به یکی از دولت‌های متعاقد کافی را دانست. همچنین با تصریح به «سابقه الکترونیکی حمل»، اسناد الکترونیکی را نیز تحت پوشش قرار داد. در مواردی نیز که بخشی از حمل به صورت دریایی و بخش یا بخش‌های دیگر غیردریایی (زمینی یا هوایی) باشد، نه تنها بخش حمل دریایی بلکه تمام بخش‌های حمل مشمول کنوانسیون است. به علاوه اصطلاح طرف مجری، تعمیم قانونی مسئولیت به متصدی حمل ثانویه، کارگران، کارکنان و همه مجریان حمل دریایی را امکان‌پذیر نموده است.

واژگان کلیدی: متصدی حمل و نقل، حمل و نقل دریایی، مسئولیت، مجری دریایی، اسناد حمل

Legal advantages of united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea; An approach to supporting the shipper

Mohammad Shokri

Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Law and Social Sciences, Payam Noor University, Tehran, Iran.
mshokri@pnu.ac.ir

Abstract

The purpose of the present research is identification and analysis the advantages of the “Nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea” (approved in 2008), which will be examined and specified in comparison with other conventions. by processing the strengths of this convention based on legal principles in compliance with other maritime transport conventions, various aspects of its comprehensiveness will be revealed. among the advantages is that the aforementioned convention removed the previous restrictions on transport documents (especially binding to the bill of lading and issuing a transport document from a contracting state or unloading in a contracting state); and for the convention to be governed, it considered the connection of the contract in any way to one of the contracting states sufficient. it also covered electronic documents by idiomatic expression of the “Electronic transport record”. also in cases that a part of the transport is by sea and other part or parts is non-sea (land or air) , not just the sea transport part Rather, all parts of transportation are subject to the Convention. in addition, the term performing party has made it possible to extend the legal liability to the secondary carrier, workers, employees and all maritime transport operators

Key words: transport operator, maritime transport, responsibility, executive, Maritime executor, shipping documents

مقدمه

شاخص حمل‌ونقل دریایی استفاده از کشتی است، ماده ۱۱ قانون دریایی ایران منظور از آن را کشتی‌های دریایی دانسته است، برخی با انتقاد از ابهام این ماده در تعریف آن به قابلیت لازم و آمادگی فنی برای سفر دریایی و ثبت در دفتر مخصوص اشاره نموده‌اند.^۱ در خصوص حمل‌ونقل دریایی، با توجه به گسترش روز افزون استفاده از این شیوه حمل و ظرفیت بالای آن از جهت حجم کالاهای موضوع انتقال، پس از قانون هارتر در امریکا، جهت وحدت مقررات این حوزه، نخستین کنوانسیون حمل‌ونقل دریایی، کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ است، این مقررات متعاقباً تحت عنوان لاهه- ویزی اصلاح گردید. پس از آن در سال ۱۹۷۸ کنوانسیون هامبورگ تصویب گردید، النهایه با پیشرفت سریع و روزافزون حمل‌ونقل دریایی و تحولات با هدف رفع کاستی‌های هویدا شده مقررات سابق در گذر زمان، کنوانسیون قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا در دسامبر ۲۰۰۸ به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل رسید و در سپتامبر ۲۰۰۹ در بندر رتردام هلند به امضا ۲۴ کشور رسید، به همین اعتبار این کنوانسیون به کنوانسیون رتردام موسوم گردید.^۲

کنوانسیون رتردام با وجود برخی نقائص یک نظام فراگیر، جامع و متعادل برای حمل‌ونقل بین‌المللی کالا محسوب می‌شود.^۳ ماده ۱ آن شامل فهرستی با تعاریف مفاهیم مختلف مورد استفاده در کنوانسیون است. مفاد تعریف مقررات رتردام به طور قابل ملاحظه‌ای از معادل‌های آن در کنوانسیون‌های قدیمی‌تر گسترده‌تر و جامع‌تر است (ماده ۱ به تنهایی چهار و نیم صفحه از کنوانسیون را در بر می‌گیرد). این به دلیل این واقعیت است که بسیاری از مفاهیم جدید در مقررات رتردام معرفی شده‌اند و مقررات آن دامنه کاربرد گسترده‌تری دارند.^۴

این کنوانسیون نسبت به کنوانسیون‌های سابق خود (بروکسل و هامبورگ) از جهات متعدد دارای جامعیت قابل توجهی است که در این نوشتار مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرد، با این هدف که گامی در جهت تبیین بیشتر این سند بین‌المللی و راهگشایی برای انجام تحقیقات عمیق‌تر و بیشتر در حوزه حمل‌ونقل دریایی باشد؛ رویکردی که می‌تواند عضویت در آن و هماهنگ‌سازی قوانین داخلی با آن را موجه سازد.

روش پژوهش با توجه به ماهیت تحقیق و موضوع آن به صورت کتابخانه‌ای و مبتنی بر شیوه توصیفی تحلیلی است که با پردازش نقاط قوت این کنوانسیون بر اساس مبانی حقوقی مسئولیت مدنی و مسئولیت قراردادی در تطبیق با کنوانسیون‌های حمل‌ونقل دریایی بروکسل و هامبورگ وجوه مختلف جامعیت آن هویدا گردد. ساختار پژوهش در تبیین و تحلیل جامعیت کنوانسیون رتردام نسبت به موارد سابق از جهت مصادیق اسناد حمل، دامنه شمول حاکمیت بر مراحل حمل، مفهوم متصدی حمل، محمولات حمل و مسئولیت متصدی حمل است.

۱. گسترش مصادیق اسناد حمل

^۱ داوود اندرز؛ مهدی منتظر و فرزاد مسعودی، «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)»، دانش حقوق مدنی، ۷۶. (۱۳۹۱).

^۲ بر این اساس و به جهت اختصار در مقایسه با نام کامل کنوانسیون در متن نوشتار از اصطلاح «کنوانسیون رتردام» استفاده می‌گردد.

^۳ Elson Thana, Shippers obligations and liabilities under United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules), (Master thesis, Faculty of law, Lund University. 2010), 44. Available at: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1668846&fileId=1668847>

^۴ Joakim Adamsson, The Rotterdam Rules A transport convention for the future? (Master thesis, Faculty of Law, Lund University, 2011) 36.

کنوانسیون بین الملل به منظور هماهنگ‌سازی برخی احکام قانونی بارنامه دریایی^۵ مصوب ۲۵ اوت ۱۹۲۴ در بروکسل به عنوان یکی از اسناد بین‌المللی متقدم در خصوص حمل‌ونقل دریایی در بند ب ماده ۱، قرارداد حمل را با تکیه بر بارنامه تعریف می‌نماید: قرارداد حمل، قراردادی است که فقط بر اساس بارنامه دریایی یا سند مالکیت مشابه دیگری که برای حمل‌ونقل کالا از طریق دریا صورت می‌گیرد، منعقد شود، شامل هر بارنامه دریایی یا سند مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین حمل‌کننده و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید.^۶ تمرکز این کنوانسیون بر روی بارنامه در عمل نوعی محدودیت در دایره شمول آن ایجاد کرد.

با توجه به مشکل مزبور، کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل کالا از طریق دریا (هامبورگ، ۳۱ مارس ۱۹۷۸)^۷ به موجب پاراگراف اول ماده ۲، مفاد کنوانسیون هامبورگ را به همه قراردادهای حمل دریایی بین دو کشور مختلف تسری داد، منوط به اینکه بندر بارگیری یا بندر تخلیه یا یکی از بنادر اختیاری تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل دریایی، بندر تخلیه واقعی بوده و چنین بندری در یک دولت متعاقد واقع شده باشد، یا بارنامه یا سند مثبِت قرارداد حمل‌ونقل دریایی صادره از یک کشور متعاقد باشد و یا اینکه در بارنامه یا سند مثبِت قرارداد حمل، حاکمیت کنوانسیون یا قوانین یک کشور عامل به کنوانسیون پیش‌بینی گردد،^۸ کنوانسیون رتردام^۹ در بند اول ماده ۱، قرارداد حمل را این گونه تعریف می‌نماید: قرارداد حمل به قراردادی اطلاق می‌شود که در آن متصدی حمل در قبال پرداخت کرایه حمل، متعهد می‌شود که کالا را از مکانی به مکان دیگر حمل کند، قرارداد باید حمل از طریق دریا را پیش‌بینی کند و ممکن است علاوه بر حمل دریایی روش‌های حمل‌ونقل از طریق دیگری را نیز پیش‌بینی نماید. برخلاف کنوانسیون بروکسل در هیچ کجای این تعریف عبارت «بارنامه» دیده نمی‌شود؛ رویکرد ارجح در مقررات رتردام، انطباق با مفهوم گسترده‌تر «سند حمل» و همچنین شامل «سوابق الکترونیکی حمل» به عنوان یک وسیله ممکن برای قرارداد حمل است.^{۱۰} مقررات رتردام با این تعریف از قرارداد حمل و اطلاق آن، در واقع محدودیت‌های سابق را با عدم تقید به بارنامه برداشته است و از سوی دیگر با نفی قید صدور سند حمل از دولت متعاقد یا تخلیه بار در دولت متعاقد به خوبی بر محدودیت‌های موجود در قواعد لاهه و هامبورگ فائق آمده است؛ بر این اساس برای حکومت کنوانسیون رتردام کافی است به نحوی قرارداد حمل به وسیله هر عنصری به یکی از دول متعاقد مربوط باشد، خواه از نوع موارد مذکور در کنوانسیون بروکسل و یا هامبورگ باشد یا غیر آن.

⁵. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924)

⁶. (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

⁷. The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 31 March 1978) ("the Hamburg Rules").

⁸. 1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if: (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is Located in a Contracting State, or (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

⁹. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2008) (the "Rotterdam Rules")

¹⁰. Baatz, Yvonne; Debattista, Charles; Lorenzon, Filippo; Serdy Andrew; Staniland, Hilton; Tsimplis, Michael (2009), THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION, (London: Informa Law from Routledge, 2009). 1

به موجب بند ۱۴ ماده ۱ کنوانسیون رتردام «سند حمل» به سندی اطلاق می‌شود که بر اساس قرارداد حمل توسط متصدی حمل صادر می‌شود که: الف) دلیل دریافت کالا توسط متصدی حمل یا یکی از طرف‌های مجری بر اساس قرارداد حمل باشد. و ب) دلیل یا حاوی قرارداد حمل و نقل باشد.

استفاده از اصطلاح «سند حمل» به طور مطلق به جای بارنامه از مصادیق جامعیت کنوانسیون رتردام محسوب می‌گردد؛ بارنامه سندی خاص است و رابطه بین سند حمل و بارنامه عموم و خصوص مطلق است، لذا هر نوع سندی را می‌تواند شامل شود اعم از اینکه دلالت بر مالکیت نماید یا خیر. بند ۱۴ ماده ۱ مقررات رتردام اولاً به ضرورت صدور سند حمل توسط متصدی حمل اشاره می‌کند و ثانیاً شرط آن را دلالت نمودن بر دریافت کالا توسط متصدی حمل یا طرف مجری به موجب قرارداد ذکر می‌نماید و همچنین باید یا حاوی قرارداد حمل باشد و یا اینکه بر آن دلالت نماید.

بند الف ماده ۴۱ کنوانسیون رتردام، اماریت سند حمل را به مشخصات قراردادی مندرج در ماده ۳۶ محدود و منحصر نمی‌سازد؛ این در حالی است که بند ۴ ماده ۳ کنوانسیون بروکسل صراحتاً بارنامه را مدرکی مبنی بر وصول کالا به شرح مندرج در بند ۳ همان ماده می‌داند. بدین ترتیب مقررات رتردام با داشتن دامنه شمول بیشتر علاوه بر مندرجات ماده ۳۶ خود، هر توافق متعاقبی بین دو طرف را نیز پوشش می‌دهد.

از سوی دیگر مجموعه تعاریف مندرج در مواد ۱(۱۷) تا ۱(۲۲) زیرساخت اساسی لازم برای پذیرش سوابق حمل و نقل الکترونیکی توسط قوانین رتردام را فراهم می‌کند. این «سوابق» توسط قوانین، معادل اسناد حمل و نقل تلقی می‌شود،^{۱۱} از تفاوت‌های کنوانسیون رتردام با مقررات سابق استفاده از اصطلاح «سابقه الکترونیکی حمل» در بند ۱۷ ماده ۱ و بند ۱ ماده ۳۶ است. نظر به توسعه روزافزون از اسناد الکترونیکی به جای اسناد کاغذی، می‌توان آن را گامی در جهت هماهنگی با اقتضانات فعلی و از جهت نوع سند، جامعیت آن به منظور پوشش‌دهی بیشتر دانست.

تغییرات در قوانین رتردام عمداً تکاملی هستند، نه انقلابی؛ تمرکز بر به روز رسانی و نوسازی نظام‌های قانونی موجود حاکم بر حمل و نقل کالا، هماهنگی مقررات حاکم و پر کردن برخی از شکاف‌هایی است که طی سال‌ها در عمل شناسایی شده است؛ در واقع، گروه کاری پیشنهادهایی برای پرداختن به موضوعات انقلابی‌تر (یا حداقل موضوعات بحث برانگیزتر که هماهنگی در مورد آنها دشوار بود) را رد کرد.^{۱۲} به نظر برخی نویسندگان در مقام مقایسه، مقررات رتردام اگر در سایر جهات دارای ویژگی تکاملی باشد، می‌توان گفت که مسئله اسناد حمل و نقل در آن به شیوه‌ای نسبتاً انقلابی تنظیم شده است؛ زیرا ارزش و اعتبار یکسانی به اسناد کاغذی و الکترونیکی می‌دهد.^{۱۳} این تحول نوعی پیشرفت در جامعیت بخشی به حقوق حمل و نقل دریایی محسوب می‌گردد؛ تصریح به سند الکترونیکی در کنوانسیون رتردام، در حالی است که در کنوانسیون بروکسل و کنوانسیون هامبورگ صرفاً سند حمل (قرارداد حمل) بیان شده است. هرچند کنوانسیون هامبورگ نوشته را شامل تلگراف و تلکس نیز نمود لکن اثری از اسناد و ارتباط الکترونیکی دیده نمی‌شود.

۲. توسعه دامنه شمول حاکمیت کنوانسیون بر مراحل حمل

¹¹. Baatz, Yvonne; Debattista, Charles; Lorenzon, Filippo; Serdy Andrew; Staniland, Hilton; Tsimplis, Michael, THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION, (London: Informa Law from Routledge, 2009). 7

¹². Michael F Sturley, General principles of transport law and the Rotterdam rules, Chapter in European Journal of Commercial Contract Law, (2011), 82-83. DOI: 10.1007/978-3-642-19650-8_2

¹³. Deniz Güner-Özbek (Ed.). The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules". XXXI POLISH YEARBOOK OF INTERNATIONAL LAW, (2011), 452. Available at: file:///C:/Users/stock%20bartar/Downloads/PYIL2011.pdf

از جمله موضوعات راجع به مسئولیت متصدی حمل دریایی، مراحل مشمول این مسئولیت است. مطابق حقوق ایران متصدی حمل مسئول خسارات پیش از بارگیری و پس از تخلیه نیست هر چند ناشی از غفلت کارکنان وی باشد و تاجر باید ثابت کند که خسارت در طی دوران تصدی به حمل واقع شده است.^{۱۴}

مطابق پاراگراف ۵ از ماده ۱ کنوانسیون بروکسل دوران مسئولیت متصدی حمل، «حمل کالا» شامل دوره زمانی از بارگیری کالا تا زمان تخلیه آن از کشتی است که از آن به تئوری چنگال به چنگال تعبیر می‌شود. به نحوی که از زمان برداشتن اولین بار توسط چنگال جرثقیل برای انبار و جاسازی در کشتی شروع و با فرود آمدن آخرین کالا از جرثقیل در اسکله یا بارانداز پایان می‌یابد که براساس پاراگراف ۲ ماده ۳، متصدی حمل موظف به بارگیری، جابجایی، حمل، محافظت و تخلیه محمولات با کمال دقت و به نحو مطلوب است.

نقص مقررات لاهه درخصوص دوران مسئولیت متصدی حمل در مواردی روشن می‌شود که فرستنده مدتی قبل از شروع بارگیری بار را به متصدی حمل تسلیم می‌نماید و تحویل به گیرنده نیز پس از گذشت مدت زمانی از پایان تخلیه صورت می‌پذیرد. در واقع در این برهه زمانی با اینکه کالا در اختیار متصدی یا عوامل اوست، خارج از شمول کنوانسیون می‌ماند. از همین رو مقررات هامبورگ دوره مسئولیت متصدی حمل را براساس معیار زمان تعیین نمود؛ به طوری که براساس ماده ۴ آن، مسئولیت متصدی حمل با دریافت کالا از فرستنده یا نماینده او در بندر مبدأ آغاز و تا تحویل آن به گیرنده یا نماینده وی یا شخص ثالثی که باید کالا به او تحویل شود، ادامه می‌یابد.

مسئولیت حمل‌کننده طبق قوانین روتردام نسبت به کنوانسیون‌های موجود کاملاً متفاوت است، زیرا مسئولیت حمل و نقل از نوع درب به درب است. با لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، متصدیان حمل و نقل تعهدات جدیدی بر آنها تحمیل خواهند شد.^{۱۵} کنوانسیون روتردام با اتخاذ شیوه درب به درب در مقایسه با کنوانسیون‌های سابق بر دامنه شمول مصادیق تحت کنوانسیون افزوده است، بر این مبنا مسئولیت از لحظه دریافت کالا شروع و تا زمان تحویل آن به گیرنده امتداد می‌یابد. نظر به ماده ۱۱ کنوانسیون روتردام، «تحویل کالا» نخستین تعهد متصدی حمل است. چنین تعهدی برای اولین بار در این کنوانسیون به صراحت مقرر گردید، در حالی که این موضوع در مقررات لاهه مسکوت است. در مقررات هامبورگ نیز در این باره تصریح نشده است.

بنابراین کنوانسیون روتردام شاخص دوره مسئولیت متصدی حمل را «از دریافت تا تحویل کالا» می‌داند؛ به موجب بند اول ماده ۱۲ کنوانسیون روتردام، دوره مسئولیت متصدی حمل از زمان دریافت کالا توسط وی یا یکی از طرف‌های مجری آغاز و با تحویل کالا پایان می‌یابد. دوره وسیع‌تر مسئولیت حمل و نقل قوانین روتردام با پوشش کامل درب به درب (به‌جای پوشش چنگال تا چنگال^{۱۶} بر اساس قوانین لاهه و لاهه-ویسبی یا پوشش بندر به بندر^{۱۷} تحت قوانین هامبورگ) به مثابه یک نوآوری عمل‌گرایانه و ضروری برای نوسازی قانون است.^{۱۸}

از وجوه جامعیت مقررات روتردام پیش‌بینی حالتی است که مرجع یا شخص ثالثی در مرحله تحویل کالاها برای حمل از او دریافت یا پس از بارگیری و تخلیه به او تحویل می‌گردد؛ بر اساس بند ۲ ماده ۱۲ در صورتی که حسب مورد قانون یا مقررات محل دریافت یا تحویل کالا، مستلزم تحویل کالا در مبدأ برای بارگیری و حمل یا تحویل در مقصد پس از تخلیه به مرجع یا شخص ثالث دیگری باشد که متصدی حمل می‌تواند کالا را از آن دریافت یا به وی تحویل دهد، مدت مسئولیت متصدی حمل از زمانی شروع می‌شود که وی

^{۱۴}. سعید انتصاری، «حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرارداد حمل دریایی کالا در بارنامه ایرانی»، نامه اتاق بازرگانی، ۹ (۱۳۷۳). ۴۶.

^{۱۵}. Deniz Güner-Özbek, op.cit. 450

^{۱۶}. Tacke to Tacke

^{۱۷}. port-to-port

^{۱۸}. Michael F Sturley, op.cit. 81

کالا را از مرجع یا شخص ثالث دیگر تحویل بگیرد و تا زمانی امتداد می‌یابد که به مرجع مزبور یا شخص ثالث تحویل دهد. در حالی که این موضوع در کنوانسیون بروکسل مسکوت و در هامبورگ صرفاً راجع به مرحله دریافت است، ضمن اینکه با اشاره به اصطلاح «مرجع» در کنار شخص ثالث دیگر با وضوح بیشتری به قابلیت مؤسسه، شرکت، نهاد، اداره خاص یا سایر اشخاص حقوقی ذیصلاح علاوه بر شخص حقیقی ثالث اذعان داشته است.

براساس کنوانسیون رتردام (بند سوم ماده ۱۲) طرفین می‌توانند نسبت به کاهش زمان مسئولیت متصدی توافق نمایند لکن این آزادی قراردادی را نسبت به بعد از شروع بارگیری اولیه تا قبل از پایان تخلیه نهایی فاقد اعتبار دانسته است؛ به عبارت دیگر با توافق نمی‌توان دوره مسئولیت متصدی را کمتر از شروع آن از آغاز بارگیری اولیه تا تخلیه نهایی کالاها تعیین نمود. مفهوم مخالف این است که با توافق طرفین می‌توان دوره مسئولیت متصدی را قبل از شروع بارگیری و بعد از تخلیه نهایی قرار داد. رویکرد این موضع قانونی حمایت از مالک کالا و پیشگیری از امکان سوءاستفاده متصدی حمل از موقعیت نیاز وی به حمل و تن دادن به قراردادی است که دوره مسئولیت متصدی حمل را کاهش دهد.

بنابراین درخصوص امکان توافق برای کاهش مدت زمان مسئولیت متصدی حمل باید دو دوره زمانی را تفکیک نمود؛ یکی از زمان شروع بارگیری تا پایان تخلیه نهایی. دیگری مدت زمان قبل از شروع بارگیری و پس از تخلیه نهایی که دوره اول با توافق قابل کاهش نمی‌باشد و در واقع به موجب بند ۳ ماده ۱۲ کنوانسیون رتردام، قرارداد راجع به این دوران باطل و بی‌اثر است لکن نسبت به قبل یا بعد آن صحیح است.

البته شرط لازم برای تقلیل مسئولیت متصدی نسبت به خارج از محدوده حداقل ذکر شده، وجود قراردادهای جداگانه ضروری است و چنانچه قرارداد حمل یک قرارداد واحد باشد امکان تقلیل دوران مسئولیت وجود ندارد^{۱۹} مصداق دیگر این بحث مواردی است که حمل به صورت ترکیبی (دریایی و غیردریایی) انجام می‌گردد. در خصوص شمول کنوانسیون رتردام بر بخش‌های غیردریایی حمل، نظر ارجح شمول کنوانسیون در موارد وجود قرارداد واحد حمل با هدف رویکرد تفاوت و ترجیح بر کنوانسیون‌های سابق (بروکسل و هامبورگ) می‌باشد، بر مبنای این دیدگاه در مورد حمل‌ونقل داخلی در صورتی که حملی قبل یا بعد از قسمت دریایی حمل انجام شود، چنانچه تحت همان قراردادی حمل‌ونقل دریایی قرار گیرد، قوانین رتردام در مورد آن نیز اعمال می‌شود.^{۲۰}

اگر چه کنوانسیون هامبورگ به موجب بند ۶ ماده ۱ به قرارداد چندوجهی تصریح نموده اما به موجب همین مقرره دامنه شمول کنوانسیون صرفاً بر بخش حمل دریایی است، و دیگر شیوه‌های حمل را در بر نمی‌گیرد و به عبارت دیگر نویسندگان، در این حالت اعمال کنوانسیون فقط محدود به مرحله حمل دریایی بین‌المللی است نه تمام قرارداد.^{۲۱} کنوانسیون رتردام متعاقب تعریف قرارداد حمل می‌افزاید؛ حمل از طریق دریا یا روش‌های دیگر حمل علاوه بر حمل دریایی است. (بند ۱ ماده ۱)^{۲۲} بر این اساس علاوه بر مواردی که حمل صرفاً از طریق دریا بعمل می‌آید، در مواردی نیز که بخشی از حمل دریایی و بخش یا بخش‌های دیگر غیردریایی (زمینی یا هوایی) باشد، نه تنها بخش حمل دریایی بلکه تمام بخش‌های حمل مشمول کنوانسیون رتردام است.

^{۱۹} ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل‌ونقل دریایی، (تهران: مجد، ۱۳۹۴). ۱۰۶.

^{۲۰} Gertjan Van der Ziel, Multimodal aspects of the Rotterdam Rules. Unif, 14(2009). 995.

^{۲۱} نگار روخ‌چکاو و اعظم انصاری، «قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی در چارچوب قواعد هامبورگ و قواعد رتردام»، دانشنامه حقوق اقتصادی، ۱۱(۱۳۹۶).

^{۲۲} “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

در مورد شرط «از طریق دریا» در ماده ۱(۱) و ۱(۵) مقررات رتردام سؤال دیگری که می‌توان مطرح کرد این است که دریا چیست؟ آیا فقط اقیانوس‌ها را پوشش می‌دهد؟ یا حمل و نقل بین‌المللی در دریاها یا درون مرزی^{۲۳} نیز تحت پوشش قرار می‌گیرد؟ این گونه سوالات باید در آینده توسط دادگاه‌ها در تفسیر کنوانسیون پاسخ داده شود. سؤال دیگری که می‌توان در مورد بخش حمل دریایی مطرح کرد این است که اگر قرارداد حمل دریایی را پیش‌بینی کرده باشد اما کالا در واقع از طریق دریا حمل نشود، آیا مقررات رتردام قابل اجراست؟ در چنین حالتی قوانین رتردام قابل اجرا خواهد بود؛ زیرا این قرارداد است که حمل از طریق دریا و در نتیجه دامنه کاربرد کنوانسیون را تعیین می‌کند نه حمل واقعی، ضمناً لازم به ذکر است که در چنین مواردی برای اعمال کنوانسیون، شرط طولانی‌تر بودن بخش دریایی از سایر مراحل سفر یا شروطی مانند آن لحاظ نشده است.^{۲۴}

در واقع آنچه مطابق مقررات رتردام ضروری است، دریایی بودن بخشی از حمل است هرچند بخش‌های دیگر حمل دریایی نباشد. در حالی که کنوانسیون بروکسل مطابق بند ب ماده ۱ آن صرفاً شامل حمل کالا از طریق دریاست و همچنین کنوانسیون هامبورگ با تعیین شیوه حمل بندر به بندر، محدوده اعمال آن صرفاً حمل دریایی است. صرف انعقاد قرارداد مبنی بر حمل دریایی کافی است، تا مشمول قواعد کنوانسیون رتردام گردد؛ هر چند در عمل حمل به طریق غیردریایی انجام گردد اما حالت عکس آن (قرارداد حمل مبتنی بر غیردریایی ولی در عمل حمل از طریق دریا) اصولاً صادق نیست.^{۲۵} به جز کنوانسیون رتردام، سایر کنوانسیونها (اعم از بروکسل (لاسه)، لاهه-ویزی و هامبورگ ممکن نیست حاکم بر حمل و نقل از سایر طرق غیردریایی شود و تمام مسیر حمل تحت یک نظام مسئولیت واحد باشد.^{۲۶} این قسم از جامعیت و توسعه قلمرو به «حمل دریایی به علاوه حمل غیردریایی» موسوم است، نظام‌های حقوقی جداگانه برای هر مرحله از سفر چندوجهی، در دورانی که هر مرحله تحت یک قرارداد متفاوت انجام می‌شد، ممکن است منطقی بوده باشد، اما دنیای تجاری مدت‌هاست که از آن شیوه تجاری عبور کرده است. زمان آن فرا رسیده است که جامعه حقوقی به این واقعیت تجاری برسد؛ همانطور که دادگاه عالی ایالات متحده اخیراً در زمینه برنامه چندوجهی مشاهده کرد، «اگر بیش از یک قانون بر معنای قرارداد حاکم باشد، ناگزیر آشفتگی و ناکارآمدی به وجود خواهد آمد». بنابراین قوانین رتردام مقرر می‌دارد که نظام حقوقی این کنوانسیون بر روابط بین فرستنده و متصدی حمل و نقل (دو طرف متعاقد) در تمام مدت اجرای یک قرارداد چندوجهی که شامل حمل مناسب از طریق دریا است، حاکم خواهد بود.^{۲۷} البته حمل دریایی مؤلفه اصلی برای شمول کنوانسیون رتردام است؛ چنانچه تمام حمل از طریق غیردریا باشد و هیچ جزئی از آن دریایی نباشد، خارج از حاکمیت این کنوانسیون است.^{۲۸}

۳. معیار عنوان متصدی حمل و تسری مسئولیت آن به سایر دست‌اندرکاران

مطابق بند الف ماده ۱ کنوانسیون بروکسل متصدی حمل شامل مالک یا مستأجر کشتی است که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد می‌کند. که در خصوص حصری یا تمثیلی بودن عناوین مالک و مستأجر و به تبع شمول غیر آن اختلاف نظر وجود دارد. بر اساس کنوانسیون هامبورگ شخصی که اقدام به حمل کالای فرستنده می‌نماید لکن طرف قرارداد با وی نیست به متصدی حمل واقعی

²³. inland seas

²⁴. Joakim Adamsson, op. Cit.39-40.

^{۲۵}. روخ‌چکاو و انصاری، پیشین، ۷۴.

^{۲۶}. غلام‌نبی فیضی‌چکاب و مهسا آذر مهر، «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی رتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل»، پژوهش حقوق خصوصی، ۷(۱۳۹۳)، ۱۴۲-۱۴۱.

²⁷. Michael F Sturley, op.cit. 81.

^{۲۸}. حسین سیمایی صراف و میثم یاری، «قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۴۵(۱۳۹۰)، ۱۱۵.

موسوم است، بنابراین مستنبط از کنوانسیون هامبورگ دو نوع متصدی وجود دارد؛ متصدی حمل دریایی طرف قرارداد با فرستنده که در مقابل وی مسئول همه عملیات حمل و نقل است و متصدی حمل واقعی، شخصی که در عمل اقدام به حمل کالا می‌کند که می‌تواند کل حمل موضوع قرارداد را در برگیرد یا اینکه صرفاً شامل قسمتی از آن باشد.

به هر حال مطابق بخش دوم ماده ۱۰ کنوانسیون هامبورگ، تمامی شرایط کنوانسیون راجع به مسئولیت‌های متصدی حمل، بر متصدی حمل واقعی نیز اعمال می‌گردد؛ منظور از این شخص، حمل‌کننده عملی کالا است بدون اینکه با ارسال‌کننده کالا رابطه قراردادی داشته باشد. کنوانسیون رتردام در اقدامی صحیح برای عنوان متصدی حمل تعریفی بر محور طرف قرارداد حمل ارائه نموده است، به موجب بند ۵ ماده ۱ «حمل‌کننده به معنای شخصی است که با یک فرستنده قرارداد حمل منعقد می‌کند. اتکای این تعریف بر منعقدکننده قرارداد با فرستنده است خواه در عمل خود اقدام به حمل نماید و یا حمل را بوسیله دیگران انجام دهد.

برخلاف مقررات لاهه ویزبی که صرفاً مسئولیت متصدی حمل (مالک یا مستأجر کشتی) را مقرر نموده است.^{۲۹} در بندهای سه-گانه ماده ۳۷ کنوانسیون رتردام، فرض اول درج نام متصدی حمل در اسناد حمل است، در این حالت متصدی مشخص است. فرض دوم حالت فقدان نام متصدی در اسناد حمل می‌باشد، در این حالت متصدی مفروض، مالک کشتی است. فرض سوم زمانی است که ذینفع ثابت نماید شخصی غیر از دو مورد مذکور متصدی حمل است. مورد اخیر حاکی از واقع‌گرایی و پیش‌بینی مواردی است که در قرارداد حمل، نام شخصی برخلاف واقع به عنوان متصدی قید گردیده است. می‌توان گفت به موجب مقررات رتردام این قسمت از قرارداد نوعی اماره تلقی می‌شود که ذینفع می‌تواند خلاف آن را ثابت نماید؛ به طوری که اثبات نماید متصدی حمل واقعی شخص دیگری غیر از شخصی است که نام او در قرارداد حمل به عنوان متصدی حمل معرفی شده است. نکته این که در مقرر مزبور «ذینفع» اطلاق دارد، از این رو می‌تواند هر شخصی اعم از فرستنده، متصدی حمل قراردادی، متصدی حمل واقعی و یا دیگر اشخاص باشند که در اثبات این موضوع نوعاً نفعی داشته باشند.

در خصوص مقفودی و خسارت، مقررات کنوانسیون رتردام همانند کنوانسیون هامبورگ قائل به مسئولیت متصدی حمل اول و ثانویه است؛ اما به نوع اخیر عنوان «طرف مجری دریایی»^{۳۰} داده است (ماده ۲۰). رویکرد به کار بردن اصطلاح «طرف مجری»، اولاً موجب تعیین عنوان متصدی حمل به اولین حامل و اصولاً طرف قرارداد با فرستنده است (مگر خلاف آن اثبات شود)، ثانیاً تصریح به مسئولیت مجری یا مجریان به مانند متصدی، متضمن جامعیت و حمایت از فرستنده است. در بند ۶ الف ماده ۱ «طرف مجری» شخصی غیر از متصدی حمل و نقل و شخصی است که هر یک از تعهدات متصدی حمل و نقل را در فاصله زمانی بین ورود کالا به بندر بارگیری کشتی و خروج آنها از بندر تخلیه کشتی انجام می‌دهد یا متعهد می‌شود،^{۳۱} به طور مستقیم یا غیرمستقیم بنا به درخواست متصدی حمل یا تحت نظارت یا کنترل وی عمل نماید. بر اساس مواد ۱۹ و ۲۰ این کنوانسیون طرف مجری دریانوردی به انضمام متصدی حمل و نقل قراردادی در قبال از دست دادن محموله یا خسارت یا تأخیر در تحویل که (اساساً) به دلیل انجام کار خود او یا در مدت مراقبت او رخ داده است، مسئول شناخته می‌شود. بر اساس این مقررات متصدی حمل و نقل و طرف مجری دریایی، تضامی و منفرداً مسئولیت دارند، البته میزان این مسئولیت در مجموع فقط تا سقف خسارت وارده و تحت حاکمیت کنوانسیون است، از این رو امکان دریافت خسارت از متصدی حمل و سپس بار دوم از طرف مجری دریایی وجود ندارد.^{۳۲} بنابراین کنوانسیون رتردام با استعمال

^{۲۹}. حسین صالحی، مسعودرضا رنجبر، قوام کریمی و داریوش بابایی، «آثار مسئولیت تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا در قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و رتردام»، مطالعات بین‌المللی پلیس، ۴۳(۱۳۹۹)، ۱۷۷.

^{۳۰}. maritime performing parties

^{۳۱}. اقداماتی مانند دریافت، بارگیری، جابجایی، انبار کردن، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه یا تحویل کالا

^{۳۲}. Sumita Patwari, Rotterdam and HagueVisby Rules: A Comparative Analysis, (January 21, 2014) 10. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2382614> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2382614>

اصطلاح طرف مجری، تعمیم قانونی مسئولیت به متصدی حمل دوم را فراهم نموده است، علاوه بر آن کارگران، کارکنان و همه مجریان حمل دریایی را برخوردار از این مسئولیت نموده است. همچنین تعهدات قابل واگذاری به طرف مجری در مقررات رتردام صرفاً معطوف به حمل نمی‌شود و تمامی تعهدات در بازه زمانی شروع تا پایان مسئولیت متصدی حمل از دریافت تا تخلیه یا تحویل را شامل می‌شود. مفهوم مجری دریایی در رتردام یک گام متوسط رو به جلو در توسعه قانون حمل و نقل یکنواخت است و تهیه‌کنندگان قوانین رتردام موفق به رسیدن به یک نتیجه نسبتاً متعادل شده‌اند که در آن طرفین دریایی تحت حمایت نظام مسئولیت اجباری قوانین رتردام قرار گرفته‌اند.^{۳۳}

قواعد خسارت قراردادی تابع تحلیل‌های اقتصادی حقوق قراردادی است، قواعد جبران خسارت بر انگیزه طرفین تأثیر می‌گذارد تا این اقدامات را به کار گیرند، اگر میزان برآورد خسارت، بالا باشد، متعهد احتیاط بیشتری می‌نماید و در جهت کاستن از ضرر نیز گام بر می‌دارد.^{۳۴} رویکرد این ترتیب قانونی دقت و اهتمام جدی و بایسته همه دست‌اندرکاران حمل دریایی در انجام وظایف مرتبط با حمل دریایی است، امری که علاوه بر فراهم نمودن زمینه تحقق جبران کامل خسارت زیان‌دیده جنبه پیشگیرانه از بی‌احتیاطی و در نتیجه جلوگیری از بسیاری خسارت‌های بالقوه در حالتی است که این مسئولیت صرفاً اختصاص به متصدی حمل اولیه داشته باشد.

۴. توسعه مصادیق محمولات مشمول کنوانسیون

در حالی که براساس کنوانسیون بروکسل حیوانات زنده و حمل کالا روی عرشه کشتی خارج از شمول کنوانسیون است لکن در مقررات هامبورگ، توافق فرستنده و متصدی حمل، عرف خاص و قوانین و مقررات را به عنوان مجوز برای حمل کالا روی عرشه می‌پذیرد و آن را مشمول کنوانسیون می‌داند. همچنین مقررات کنوانسیون هامبورگ در خصوص حمل حیوانات زنده به موجب بند ۵ از ماده ۱ مورد را مشمول کنوانسیون قرار می‌دهد لکن براساس بند بعدی همان ماده، مسئولیت متصدی حمل نسبت به خطرات از بین رفتن و خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از ماهیت اینگونه باربری را در صورت اثبات رعایت کلیه دستورات فرستنده منتفی می‌نماید مگر خسارت ناشی از قصور یا مسامحه متصدی حمل یا عوامل او باشد.

مقررات رتردام، اولاً با تعریف کالا در بند ۲۴ ماده ۱، آن را شامل اجناس، مال التجاره و اقلام از هر نوع می‌داند که متصدی حمل به موجب قرارداد حمل متعهد به حمل آنها می‌شود، بنابراین حیوانات زنده به طور مطلق مشمول کنوانسیون می‌شوند و در واقع بر اساس کنوانسیون رتردام تفاوتی بین حیوانات زنده و سایر کالاها نیست. ثانیاً در خصوص حمل کالا بر روی عرشه مقررات آن تفاوت‌هایی با کنوانسیون هامبورگ دارد و با توجه به توسعه گسترده استفاده از کانتینر در حمل کالا واقعیت‌های روز را بهتر در نظر گرفته است.

بر اساس بند ۱ و ۲ ماده ۲۵ این کنوانسیون در موارد اجازه به متصدی جهت حمل روی عرشه، اصل مسئولیت متصدی مبتنی بر تقصیر جاری خواهد شد و مسئول خطرات خاص مانند بدی هوای دریا، امواج نیست، این حمایتی شگفت از متصدی است.^{۳۵} بر اساس مقررات رتردام اگر حمل بر روی عرشه براساس توافق، عرف یا مقررات صورت گرفته باشد، چنانچه کالا در کانتینر یا وسایل حمل مناسب عرشه، حمل گردد و عرشه کشتی مناسب حمل آن کالا باشد، متصدی نسبت به خسارات وارده مسئول است لکن در موارد نامناسب بودن کانتینر یا وسایل حمل یا عرشه کشتی، مسئولیت متصدی نسبت به خسارات ناشی از خطرات خاص حمل روی عرشه، منتفی است. همچنین در صورتی که طبق توافق صریح فرستنده و متصدی حمل مبنی بر حمل زیر عرشه باشد لکن حمل

^{۳۳}. Smeele, Frank.. The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009. EJCL, 2(2010).23.

^{۳۴}. مهدی انصاری، تحلیل اقتصادی حقوق قراردادها، (تهران: جاودانه، جنگل، ۱۳۹۰). ۵۱۵.

^{۳۵}. لعیا جنیدی و سیاوش سفیداری، «حمل کالا بر عرشه کشتی و مسئولیت متصدی حمل»، مطالعات حقوق خصوصی، ۲(۱۳۹۵)، ۲۱۸-۲۱۷.

روی عرشه صورت گیرد، متصدی نسبت به زیان و خسارات و تأخیر تحویل کالا مسئول می‌باشد و امکان تحدید مسئولیت ناشی از خسارات و تأخیر حاصل از حمل روی عرشه وجود ندارد.

در کنوانسیون بروکسل با توجه به محدودیت بارنامه، رویه اسنادی و کنوانسیون هامبورگ، رویه قراردادی را اتخاذ نموده است لکن کنوانسیون رتردام با اهتمام بر توجه به هر دو رویه مذکور یعنی تعریف سند حمل و قرارداد حمل، اهتمام بر رفع نقائص دارد، از طرف دیگر با تأسیس حمل‌ونقل منظم و غیرمنظم به اتخاذ رویه تجاری نیز التفات داشته است (ماده ۶). قراردادهای حمل‌ونقل توسط خطوط کشتیرانی غیرمنظم از شمول کنوانسیون رتردام خارج است.

در موارد اختلاف قرارداد حمل با آنچه در عمل انجام می‌گردد، به نظر برخی چنانچه قرارداد حمل شامل بخش حمل دریایی باشد لکن در عمل همه بخش‌های حمل غیردریایی باشد، در صورت اثبات، اعمال کمیسیون موضوعیت نخواهد داشت؛ چه در این فرض اعمال کنوانسیون سالبه به انتفای موضوع است.^{۳۶} در نظری دیگر گفته شده همین که قرارداد بتواند یک بندر را به عنوان بندر بارگیری و یک بندر را به عنوان بندر تخلیه کالاها در کشورهای مختلف مشخص سازد، مقررات رتردام قابل اعمال خواهد بود؛ حتی اگر کالاها واقعاً در آن بنادر مشخص شده در قرارداد حمل، بارگیری یا تخلیه نشده باشد و همین طور اگر در قرارداد حمل به هیچ یک از بنادر و محل‌های بند ۱ (الف و ب) ماده ۵ اشاره نگردیده باشد، مقررات رتردام قابل اعمال نیست اگر چه کالاها در عمل از طریق دریا و به روش کنوانسیون رتردام حمل شده باشد.^{۳۷} نظر اخیر با ظاهر مقرر کنوانسیون رتردام موافق است و با رویکرد جامعیت و پوشش دهی آن هماهنگ است.

نکته تکمیلی در این خصوص عدم وابستگی اعمال کنوانسیون رتردام به تابعیت طرفین و کشتی است؛ این ویژگی به موجب بند ۲ ماده ۵ بیان گردیده است که در نتیجه آن حتی در فرض تابعیت یکسان طرفین قرارداد حمل و کشتی نیز منعی برای حاکمیت مقررات این کنوانسیون وجود ندارد.

۵. حدود مسئولیت متصدی حمل

مسئولیت مدنی متصدی حمل مطابق قانون مدنی ایران منوط به اثبات تعدی و تفریط اوست اما در قانون تجارت برای مسئولیت متصدی اثبات تعدی و تفریط بر عهده صاحب کالا نیست.^{۳۸} برخی نافی تفاوت مبنایی ماده ۵۱۶ قانون مدنی و ۳۸۶ قانون تجارت در مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بوده و علت تفاوت را تعهد ضمنی ناشی از عرف تجارت در تعهد ایمنی و سالم رسانیدن کالا دانسته‌اند.^{۳۹} در حمل‌ونقل دریایی، تعهد متصدی، به وسیله است، لکن این تعهد با فرض تقصیر برای او از حیث اثبات تقصیر مانند تعهد به نتیجه است و زیان‌دیده را از آوردن دلیل بی‌نیاز می‌کند.^{۴۰} به موجب ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ کشتی و متصدی حمل را مسئول فقدان یا خسارات حاصل از عدم قابلیت باربری ندانسته مگر کوتاهی او در وظایف و مراقبت او ثابت گردد، به همین دلیل برخی این مقرره را مبنای تئوری فرض تقصیر تلقی نموده‌اند.^{۴۱} دیگران به استناد لزوم اثبات قطع رابطه سببیت بین عدم انجام تعهد و

^{۳۶} ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل‌ونقل دریایی، (تهران: مجد، ۱۳۹۴)، ۱۳۲.

^{۳۷} سیمایی‌صراف و یاری، پیشین، ۱۱۲.

^{۳۸} ربیعا اسکینی، حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)، (تهران: سمت، ۱۳۹۲)، ۲۵.

^{۳۹} ناصر کاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی: درس‌هایی از عقود معین، جلد اول، (تهران: گنج دانش، ۱۳۸۰)، ۱۶۵-۱۶۴.

^{۴۰} ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، (تهران: شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا، ۱۳۸۳)، ۱۹۵.

^{۴۱} امید هوشنگ، حقوق دریایی، (تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳)، ۲۸۶.

متعهد (متصدی) که با اثبات قوه قاهره ممکن است، مبنای فرض مسئولیت را برای این ماده قانونی برگزیده‌اند.^{۴۲} نویسندگان دیگر نیز تعهد متصدی حمل را از نوع تعهد به وسیله دانسته و نیز قائل به تقصیر مفروض شده‌اند؛ زیرا معافیت متصدی از مسئولیت مستلزم اثبات مراقبت و سعی و اهتمام متعارف او در ممانعت از خسارت است.^{۴۳}

در کنوانسیون لاهه دیدگاه غالب فرض تقصیر ولی در کنوانسیون هامبورگ مبنای فرض مسئولیت است؛ زیرا متصدی جهت رهایی از مسئولیت باید علت خارجی موجب خسارت را اثبات کند. در کنوانسیون رتردام با وجود پذیرش فرض تقصیر، قائل به تقسیم متعادل مسئولیت مابین مدعی و متصدی در هر کدام از مراحل شده است؛ این شیوه را می‌توان اتخاذ ساختاری جدید در کنوانسیون رتردام محسوب نمود.^{۴۴} بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون رتردام بیان می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسئول از فقدان یا خسارت کالا و همچنین تأخیر در تحویل است، در صورتی که مدعی ثابت کند که فقدان یا خسارت یا تأخیر، یا رویداد یا شرایطی که باعث شده یا به آن کمک کرده است در طول دوره مسئولیت متصدی همانطور که در فصل ۴ بیان شده، رخ داده است». همچنین طبق بند ۲ ماده مذکور: متصدی حمل و نقل در صورتی که ثابت کند علت یا یکی از علل تلف، خسارت یا تأخیر ناشی از تقصیر او یا تقصیر هیچ‌یک از اشخاص مذکور در ماده ۱۸ نیست، طبق بند ۱ این ماده از تمام یا بخشی از مسئولیت خود بری می‌شود.

این ماده با تصریح به ضرورت اثبات علت وقوع خسارت، مبنای فرض مسئولیت را در مسئولیت متصدی حمل دریایی به ذهن متبادر می‌نماید، در بند ۲ ماده مزبور، با خودداری از قید عباراتی مانند «اثبات سعی و اهتمام کافی» که در بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل آمده و همچنین «کلیه اقداماتی که به طور معمول ... لازم بوده» مندرج در بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ احتمال اتخاذ مبنای مسئولیت تقصیر برای متصدی را رفع می‌کند.^{۴۵} همچنین در کنوانسیون رتردام از مفاد شرط بند q ماده ۴ کنوانسیون بروکسل،^{۴۶} خودداری شده است، بند مذکور در کنوانسیون بروکسل به نوعی حاوی تضاد مفادی با روح حاکم بر سایر موارد است و ضرورت تقصیر را برای مسئولیت متصدی حمل به ذهن القا می‌نماید، در حالی که عمل بدان متضمن ضرورت اثبات علت غیرقابل انتساب به متصدی است، زیرا اثبات بی‌تقصیری متصدی با اثبات علت خسارت و عدم انتساب آن به متصدی، انجام کلیه اقدامات لازم برای احتراز از آن، غیرقابل پیش‌بینی و خارجی بودن ممکن می‌گردد. عدم قید چنین بندی در کنوانسیون رتردام در واقع گامی به جلو برای عینی‌تر نمودن اتخاذ مبنای فرض مسئولیت است؛ امری که رویکرد جامعیت‌بخشی مسئولیت متصدی را در پی دارد.

قابلیت دریانوردی به عنوان یکی از مؤلفه‌های مسئولیت حمل و نقل دریایی بسته به شرایط سفر باید از سوی متصدی حمل احراز گردد، این مفهوم مطلق نبوده بلکه نسبی و وابسته به شرایط هر سفر است.^{۴۷} این تعهد مشتمل بر برخورداری تمام شرایط لازم برای رساندن ایمن و به موقع محموله به مقصد در دو بعد فنی و تجاری باید تأمین شود.^{۴۸} این تعهد در مقررات لاهه (بروکسل) محدود به

^{۴۲} ابراهیم تقی‌زاده و سیداحمدعلی هاشمی، مسئولیت مدنی: ضمان قهری، (تهران: دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۱)، ۳۶.

^{۴۳} فیض‌الله جعفری، «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسؤلیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران»، پژوهش‌های حقوقی، ۱۵(۱۳۸۸)، ۷۸.

^{۴۴} صالحی، رنجبر، کریمی و بابایی، پیشین، ۱۷۲.

^{۴۵} ابراهیم تقی‌زاده، حقوق حمل و نقل دریایی، (تهران: مجد، ۱۳۹۴)، ۲۰۷.

^{۴۶} q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

^{۴۷} عادل ظهیری، مسعودرضا رنجبر و حکمت‌اله عسکری، «مطالعه تطبیقی تعهد متصدی حمل و نقل دریایی کالا در مهیا نمودن یک کشتی با قابلیت دریانوردی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، هامبورگ و رتردام»، مطالعات بین‌المللی پلیس، ۴۲(۱۳۹۹)، ۹۴.

^{۴۸} جعفر نوری یاشانلوئی و سمیراسادات حسینی، «تحلیل حقوقی تعهد به قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتنی)»، مطالعات حقوقی، ۲(۱۴۰۲)، ۳۱.

قبل و حین شروع سفر دریایی است (بند ۱ ماده ۳) و سلب این قابلیت در طول سفر موجب معافیت وی است. (بند ۱ ماده ۴) اما در کنوانسیون رتردام تحول توسعه تعهد قابلیت دریانوردی کشتی برای متصدی در طول سفر یعنی از قبل از شروع تا پایان سفر دریایی از مصادیق ویژگی جامعیت مقررات آن برای حمایت از فرستنده و متضمن رویکرد دقت و مراقبت کامل متصدی در انجام سفر دریایی است.

یکی دیگر از مصادیق جامعیت کنوانسیون در مقایسه با کنوانسیون‌های دیگر، رویکرد حمایت از محیط زیست است؛ این کنوانسیون برای اولین بار بر نفع جدایی مسئولیت کالا و حفظ محیط زیست صحنه گذاشت؛ به طوری که متصدی حمل علاوه بر مسئولیت نسبت به کالا در برابر مالک کالا، مسئولیت نسبت به سلامت کشتی در برابر صاحب کشتی، نسبت به آلودگی‌های زیست محیطی حاصل از حوادث دریایی نیز مسئول است. (ماده ۳۲) مسئولیتی که دارای مبنای حقوق بین‌الملل است.^{۴۹} صراحت کنوانسیون رتردام در توجه به محیط زیست و مسئولیت ناشی از آن در ماده ۱۵ این کنوانسیون است که حق امتناع از دریافت یا بازگیری کالای خطرناک برای محیط زیست را در عرض کالای خطرناک برای اشخاص و اموال قرار داده است؛ این در حالی است که در کنوانسیون‌های دیگر چنین صراحتی وجود ندارد.

در ماده ۳۲ مقررات رتردام قواعد ویژه‌ای در راستای ایمن‌سازی کالاهای خطرناک بیان نموده است، ضمن اینکه ماده ۲۷ نیز اقدامات لازم برای حمل مناسب و عدم صدمه را مقرر نموده است، آنچه در خصوص حمل ایمن کالا آمده است، تعیین حداقل الزاماتی است که یک فرستنده هر محموله برای حمل ایمن باید از آنها پیروی کند، حتی اگر محموله در تعریف محموله خطرناک نباشد. با این حال، باید توجه داشت که دو تفاوت عمده بین مفاد ماده ۲۷ و ماده ۳۲ وجود دارد؛ در ماده ۲۷ اولاً از عبارت «ایجاد ضرر» به جای «احتمالاً خطرناک هستند یا منطقیاً احتمال دارد خطرناک شوند» استفاده شده است، ثانیاً هیچ اشاره‌ای به محیط زیست وجود ندارد.^{۵۰} بر اساس مقررات رتردام هیچ‌گونه انحرافی از اقدامات ایمنی مجاز نیست، زیرا اقداماتی که برای اطمینان از قابلیت دریانوردی کشتی، حفاظت از حامل در برابر کالاهای خطرناک (ماده ۳۲) و اطلاعاتی که فرستنده باید مطابق ماده ۲۹ به متصدی حمل‌کننده بدهد، ضروری می‌باشد.^{۵۱}

کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزبی و هامبورگ فاقد تعریف جامع از کالای خطرناک است؛ معیار کالای خطرناک در کنوانسیون لاهه-ویزبی «آسیب به اموال و در کنوانسیون هامبورگ «آسیب به اشخاص و اموال» است؛ اما کنوانسیون رتردام علاوه بر اشخاص و اموال، محیط زیست و رویکرد اکولوژیکی را به عنوان معیار کالای خطرناک بیان نمود تا از این جهت نیز متضمن جامعیت و برتری نسبت به کنوانسیون‌های ماقبل خود باشد. علاوه بر صراحت ماده ۱۵ در این کنوانسیون تعهد متصدی حمل نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی در طول سفر (و نه صرفاً قبل و حین شروع) موضوع ماده ۱۴ و همچنین استثنا نمودن قصور دریانوردی از لیست شروط معافیت بند ۳ ماده ۱۷ به طور غیرمستقیم دغدغه خسارت‌های زیست محیطی را لحاظ نموده است.^{۵۲}

۶. سقف مسئولیت و خسارت تأخیر در تحویل کالا

^{۴۹}. صفا قائم‌مقامی، «واکنش نظام حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی کالا به چالش‌های زیست محیطی ناشی از نشت نفت و گاز (با تأکید بر کنوانسیون رتردام)»، مطالعات حقوق انرژی، ۲ (۱۳۹۸) ۴۲۲.

^{۵۰}. Σοφία Πουλιόση, The new Rotterdam rules. (MS thesis. ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Πανεπιστήμιο Πετραίας, 2014), 32 Available at: <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6478/MN08039.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

^{۵۱}. Massimiliano Rimaboschi, The new Rotterdam Rules: An overview on the main differences with the international regulations in force on carriage of goods by sea. (2009), 59. available at: <http://hdl.handle.net/10077/8183>

^{۵۲}. صفا قائم‌مقامی، «واکنش نظام حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی کالا به چالش‌های زیست محیطی ناشی از نشت نفت و گاز (با تأکید بر کنوانسیون رتردام)»، مطالعات حقوق انرژی، ۲ (۱۳۹۸) ۴۲۴.

از تغییرات چشمگیر مقررات رتردام سقف مسئولیت متصدی حمل است که در قبال نقض تعهداتش به ۸۷۵ واحد شمارش در هر بسته یا سایر واحدهای حمل و نقل یا ۳ واحد شمارش به ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص محدود می‌شود. (بند ۱ ماده ۵۹) تغییری که در مقایسه با مقررات لاهه-ویزی و مقررات هامبورگ متضمن افزایش مسئولیت متصدی و به نوعی موجب حمایت بیشتر از فرستنده کالا است.

همچنین بر اساس ماده ۱۸ مقررات رتردام، متصدی حمل در برابر فعل و ترک کارکنان متصدی، مسئول است و فرستنده مخیر است به متصدی حمل یا کارکنان مقصر مراجعه نماید؛ در حالی که مقررات بروکسل در خصوص اشتباهات کارکنان، متصدی حمل را فاقد مسئولیت می‌داند و در واقع متصدی نسبت به اشتباهات کارکنان مسئولیتی ندارد. رویکرد این امر در کنوانسیون رتردام افزایش مسئولیت متصدی حمل است.

مسئولیت تضامنی «التزامهای متعدد برای پرداخت یک دین است.»؛ وسیله تأمین وصول طلب و وثیقه شخصی به سود طلبکار است، به نحوی که هر التزام بدل دیگران است و می‌تواند به جای آنها مورد استفاده قرار گیرد.^{۵۳} یکی دیگر از امتیازات حقوقی مقررات رتردام در جهت حمایت بیشتر از فرستنده، لحاظ مسئولین متعدد (متصدی حمل و یک یا چند مجری دریایی) نسبت به فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل می‌باشد که در ماده ۲۰ کنوانسیون مقرر شده است، این اقدام تا آن زمان سابقه نداشته است؛ به ویژه اینکه عموم طرف‌های مجری دریایی، شرکت‌هایی هستند که از توان مالی خوبی برخوردارند و در واقع چنانچه فرستنده با عدم پرداخت یا ورشکستگی متصدی حمل مواجه گردد، امکان مراجعه به مجری به حفظ حق وی کمک شایانی خواهد نمود.

در خصوص مسئولیت متعدد مذکور در کنوانسیون عبارت «Joint and several liability» بکار رفته است؛ این عبارت کلی است و مفهوم آن می‌تواند شامل هر دو مورد تضامنی و تضامی گردد، اما از آنجایی که وجه اساسی تفکیک مسئولیت تضامنی و تضامنی از باب وحدت یا تعدد منشأ است؛ به نظر مسئولیت موضوع این ماده از کنوانسیون ناظر به مسئولیت تضامنی است؛ زیرا در مسئولیت تضامنی منشأ مسئولیت مسئولین نسبت به دین مورد نظر واحد اما در تضامنی منشأ تعهد آنها متعدد است؛ مانند مسئولیت مالک خودرو و بیمه‌گر نسبت به خسارات که مسئولیت مالک منشأ قهری دارد اما مسئولیت بیمه‌گر ناشی از قرارداد (قرارداد بیمه) است، از این رو مصداق تضامنی است، اما مسئولیت امضاکنندگان برات منشأ تعهد همه مسئولین، واحد (سند تجاری) و در نتیجه تضامنی است. در خصوص عبارت ماده مورد نظر از کنوانسیون رتردام نیز منشأ مسئولیت متصدی و مجری یا مجریان واحد نیست؛ مسئولیت متصدی حمل ناشی از قرارداد حمل می‌باشد لکن در مورد مجری یا مجریان دریایی، رابطه قراردادی آنها با فرستنده منتفی و منشأ مسئولیت آنها صرفاً مقررات کنوانسیون رتردام است؛ از این رو با مسئولیت تضامنی سنخیت دارد.

تحدید مسئولیت گرچه به لحاظ مصلحت عمومی در حمل و نقل دریایی قدمتی دیرینه دارد؛ اما منافی اهداف قواعد مسئولیت مدنی و جبران کامل خسارت است،^{۵۴} کنوانسیون رتردام در خصوص بطلان شرط تحدید یا عدم مسئولیت متصدی و تصریح بدان با واژه‌های «تعهدات» در بند الف و «مسئولیت» در بند ب ماده ۷۹ جامع‌تر عمل کرده است. ولی بروکسل با قید «فقدان، خسارت وارد به محموله و ناشی از تقصیر و اهمال» به نوعی تاب تفسیر مخالف را دارد، همچنین در کنوانسیون هامبورگ با قید «بطلان هرگونه شرایط مغایر شرایط کنوانسیون» در بند ۱ ماده ۲۳ هرچند جامع است ولی زیاده از حد کلی است.

نکته دیگر این موضوع خسارت ناشی از تأخیر در اجرای تعهدات است، در کنوانسیون بروکسل نسبت به خسارت تأخیر تحویل کالا ساکت است، در کنوانسیون هامبورگ (بند ۱ ماده ۵) با تصریح به خسارت تأخیر در تحویل، تردید را در این خصوص رفع کرده است و

^{۵۳}. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی: نظریه عمومی تعهدات، (تهران: میزان، ۱۳۸۲). ۲۰۲.

^{۵۴}. فیض‌الله جعفری و مهناز مختاری، «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریایی (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۵۵ (۱۳۹۵). ۲۲۹.

ملاک تحقق تأخیر را عدم تحویل کالا در بندر تخلیه، در تاریخ معین شده و در صورت فقدان توافق عدم تحویل کالا در مدت زمان معقول را اعلام می‌کند. به نظر برخی نویسندگان سیاق متن و کلیت اصطلاح انتخابی از خسارت به کالا بیانگر انواع خسارت اعم از مادی، معنوی و اقتصادی است.^{۵۵} خسارت معنوی ناشی از ترک تعهد نیز گونه‌ای ضرر برای متعهدله محسوب می‌شود؛ از این رو موجب مسئولیت متعهد است.^{۵۶} نکته دیگر این که در رابطه با مطالبات زیان اقتصادی ناشی از تأخیر، ابهاماتی وجود دارد؛ مشخص نیست که آیا قوانین چنین ادعاهایی را پوشش می‌دهد یا تحت قوانین ملی قرار می‌گیرد.^{۵۷}

در مقررات رتردام مسئولیت تأخیر در مقایسه با مقررات لاهه-ویسبی جدید است اما در قوانین هامبورگ نیز گنجانده شده است.^{۵۸} گر چه کنوانسیون رتردام نیز با تصریح به خسارت تأخیر همانند مقررات هامبورگ عمل نموده لکن آن را متفاوت تعریف کرده است؛ به موجب ماده ۲۱ تأخیر در تحویل هنگامی اتفاق می‌افتد که کالا در زمان توافق شده در مقصد مقرر در قرارداد حمل و نقل تحویل نگردد. این تفاوت عبارت است از استعمال اصطلاح مقصد تعیین شده در قرارداد حمل به جای بندر تخلیه و عدم تصریح به زمان معقول و متعارف. علاوه بر مورد مذکور بر اساس بند اول ماده ۲۳ ارسال اخطار به خسارت در موارد تلف جزئی یا خسارت به کالا در کنوانسیون رتردام در خسارت ظاهری و آشکار همانند کنوانسیون بروکسل باید قبل یا همزمان با تحویل صورت گیرد ولی در موارد خسارت غیرآشکار این مهلت تا ۷ روز کاری بعد از تحویل کالا به متصدی یا طرف مجری حمل است همچنین با اِبتنای بر ماده ۳ کنوانسیون رتردام علاوه بر اصل کتبی بودن اخطار خسارت، اخطار به مزبور به نحو الکترونیکی را نیز در صورت رضایت طرفین جایز می‌داند.

اخطار ضرر در ماده ۲۳ مقررات رتردام شبیه به اسلاف خود ولی با تغییراتی است؛ این ماده اساساً بیان می‌کند که اگر اخطار ضرر ظاهری، قبل از تحویل یا در زمان تحویل یا برای خسارات غیر ظاهری حداکثر ظرف مدت هفت روز کاری پس از تحویل (بر خلاف سه روز تحت مقررات لاهه و بیژی) ارائه نشود، فرض این است که کالا در شرایط خوبی (سالم) تحویل داده شده است. با این حال، خلاف این فرض قابل اثبات است، اثر این ماده این است که در این صورت مدعی باید ورود خسارت را اثبات نماید.^{۵۹}

نتیجه‌گیری

از آنجا که حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از مهم‌ترین شیوه‌های انتقال کالاها و حجم بالای مبادلات از گسترده‌ترین طرق تجارت بین‌المللی محسوب می‌گردد، مستلزم تعیین مقررات مشخص و مفیدی است تا بتواند اختلافات حقوقی ناشی از خسارات وارده و سایر امور را حل و فصل نماید، جنبه بین‌المللی این مبادلات و تفاوت قوانین ملی کشورها فلسفه ایجاد کنوانسیون‌ها و معاهداتی گردید تا حقوق و تکالیف طرفین قرارداد حمل (فرستنده و متصدی حمل) روشن گردد. کنوانسیون‌های بروکسل (لااهه)، هامبورگ و رتردام بر این مبنا تصویب گردید تا کشورها با عضویت در آنها به وحدت مقرراتی در این باره دست یابند. با توجه به آشکار شدن نقائص کنوانسیون بروکسل که نخستین آنها بود، کنوانسیون هامبورگ تصویب و برخی از مشکلات را مرتفع نمود، اما کنوانسیون قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی از طریق دریا (کنوانسیون رتردام) که در سال ۲۰۰۸ تصویب شد، در تکامل این مقررات گام‌های قابل توجهی برداشت به نحوی که برخی تحولات آن واجد ویژگی جامعیت‌بخشی مقررات حمل دریایی است.

^{۵۵} .علیرضا محمدزاده‌وادقانی، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۵۵ (۱۳۸۱). ۹۵.

^{۵۶} . مهدی شهیدی، آثار قراردادهای و تعهدات، (تهران: مجد، ۱۳۸۳). ۲۶۱.

⁵⁷ - Elson Thana, op.cit.44

⁵⁸ - Joakim Adamsson, Ibid. 60.

⁵⁹ - Ibidem.

مواردی از جمله عدم تقید به بارنامه تصریح به اسناد الکترونیکی حمل، مسئولیت متصدی از لحظه دریافت کالا تا تحویل آن، شمول کنوانسیون در مواردی نیز که بخشی از حمل دریایی و بخش یا بخش‌های دیگر غیردریایی (زمینی یا هوایی) باشد، به کار بردن اصطلاح طرف مجری، و پوشش‌دهی جامع مسئولیت همه دست‌اندرکاران حمل و نقل دریایی، لحاظ مسئولیت زیست‌محیطی و رویکرد حمایت از محیط زیست از وجوه جامعیت و مزیت‌های حقوقی کنوانسیون رتردام در مقایسه با کنوانسیون‌های سابق است؛ رویکرد این جامعیت دقت و اهتمام جدی و بایسته همه دست‌اندرکاران حمل دریایی در انجام وظایف مرتبط با حمل دریایی است، امری که علاوه بر فراهم نمودن زمینه تحقق جبران کامل خسارت جنبه پیشگیرانه از بی‌احتیاطی و در نتیجه جلوگیری از بسیاری خسارت‌های بالقوه است؛ امری که رویکرد آن حمایت بیشتر از فرستنده و صاحب کالاهای موضوع حمل و نقل دریایی است. توجه به مزیت‌ها و وجوه جامعیت کنوانسیون قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی از طریق دریا مصوب ۲۰۰۸ رتردام در مقایسه با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ، فواید پیوستن به این سند بین‌المللی، پذیرش این مقررات در قوانین داخلی و در نتیجه اصلاحات تقنینی لازم را روشن می‌سازد.

منابع

- اسکینی، ربیعا. حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری). چاپ شانزدهم، تهران: سمت، ۱۳۹۲.
- امید، هوشنگ. حقوق دریایی. ج ۲، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳.
- انتصاری، سعید. «حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرارداد حمل دریایی کالا در بارنامه ایرانی». نامه اتاق بازرگانی، ۹(۱۳۷۳)، ۴۷-۴۴.
- اندرز، داوود، مهدی منتظر و فرزاد مسعودی. «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران (با مطالعه تطبیقی)». دانش حقوق مدنی، ۱(۱۳۹۱)، ۷۵-۸۳.
- انصاری، مهدی، تحلیل اقتصادی حقوق قراردادهای، تهران: جاودانه، جنگل، ۱۳۹۰.
- تقی‌زاده، ابراهیم. حقوق حمل و نقل دریایی. چاپ چهارم، تهران: مجد، ۱۳۹۴.
- تقی‌زاده، ابراهیم و سیداحمدعلی هاشمی. مسئولیت مدنی (ضمان قهری). تهران: دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۱.
- روح‌چکاو، نگار و اعظم انصاری. «قانون حاکم بر حمل و نقل چندوجهی در چارچوب قواعد هامبورگ و قواعد رتردام». دانشنامه حقوق اقتصادی، ۲۴، ۱۱(۱۳۹۶)، ۵۶-۸۳.
- جعفری، فیض‌الله و مهناز مختاری. «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریاییما (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)». مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۳، ۵۵(۱۳۹۵)، ۲۳۲-۲۱۱.
- جعفری فیض‌الله. «مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسؤولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران». پژوهش‌های حقوقی، ۱۵(۱۳۸۸)، ۸۲-۵۷.
- جنیدی، لعی و سیاوش سفیداری. «حمل کالا بر عرشه کشتی و مسئولیت متصدی حمل». مطالعات حقوق خصوصی، ۲۶، ۲(۱۳۹۵)، ۲۲۴-۲۰۷.
- سیمایی صراف، حسین و میثم یاری. «قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط». مجله حقوقی بین‌المللی، ۲۸، ۴۵(۱۳۹۰)، صص ۱۳۸-۱۰۵.
- شهیدی، مهدی. آثار قراردادهای و تعهدات. چاپ دوم، تهران: مجد، ۱۳۸۳.
- صالحی، حسین؛ مسعودرضا رنجبر، قوام کریمی و داریوش بابایی. «آثار مسئولیت تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا در قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و رتردام». مطالعات بین‌المللی پلیس، ۱۱، ۴۳(۱۳۹۹)، ۱۸۹-۱۶۷.

ظهیری، عادل، مسعودرضا رنجبر و حکمت‌اله عسکری. «مطالعه تطبیقی تعهد متصدی حمل‌ونقل دریایی کالا در مهیا نمودن یک کشتی با قابلیت دریانوردی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، هامبورگ و روتردام». مطالعات بین‌المللی پلیس، ۱۱، ۴۲ (۱۳۹۹)، ۹۶-۷۹.

فیضی‌چکاب، غلام‌نبی و مهسا آذر مهر. «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل‌مركب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل». پژوهش حقوق خصوصی، ۷، ۳ (۱۳۹۳)، ۱۷۴-۱۳۷.

قائم‌مقامی، صفا، «واکنش نظام حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی کالابه چالش‌های زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت و گاز (با تأکید بر کنوانسیون روتردام)». مطالعات حقوق انرژی، ۵، ۲ (۱۳۹۸)، ۴۳۸-۴۱۹.

کاتوزیان، ناصر. حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها. جلد چهارم، چاپ چهارم، تهران: شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا، ۱۳۸۳.

کاتوزیان، ناصر. حقوق مدنی: نظریه عمومی تعهدات. چاپ دوم، تهران: میزان، ۱۳۸۲.

کاتوزیان، ناصر. دوره مقدماتی حقوق مدنی: درس‌هایی از عقود معین. جلد اول، چاپ سوم، تهران: گنج دانش، ۱۳۸۰.

محمدزاده‌وادقانی، علیرضا. «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۵۵ (۱۳۸۱)، ۱۰۱-۶۹.

نوری یاشانلوئی، جعفر و سمیراسادات حسینی. «تحلیل حقوقی تعهد به قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتی)». مطالعات حقوقی، ۱۵، ۲ (۱۴۰۲)، ۳۶-۱.

Adamsson, Joakim. The Rotterdam Rules A transport convention for the future? Master thesis, Faculty of Law, Lund University, 2011.

Baatz, Yvonne, Debbatista, Charles; Lorenzon, Filippo; Serdy Andrew; Staniland, Hilton; Tsimplis, Michael, THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION, London: Informa Law from Routledge, 2009.

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

Güner-Özbek, Deniz. (Ed.). "The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea: An Appraisal of the" Rotterdam Rules", XXXI POLISH YEARBOOK OF INTERNATIONAL LAW, 2011, 447-509. Available at: file:///C:/Users/stock%20bartar/Downloads/PYIL2011.pdf

Rimaboschi, Massimiliano. "The new Rotterdam Rules: An overview on the main differences with the international regulations in force on carriage of goods by sea". *Trasporti. Diritto, economia, politica*, 108 (2009), 57-64. Available at: <http://hdl.handle.net/10077/8183>

The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 31 March 1978) ("the Hamburg Rules").

Smeele, Frank, The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009. *EJCLL*, 2(2010), 1-23.

Sturley, Michael F. "General principles of transport law and the rotterdam rules". Chapter in *European Journal of Commercial Contract Law*, 2011, 63-86. DOI: 10.1007/978-3-642-19650-8_2

Thana, Elson, Shippers obligations and liabilities under United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules). Master thesis, Faculty of law, Lund University, 2010. Available at: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOID=1668846&fileOID=1668847>

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2008) (the "Rotterdam Rules")

Gertijan Van der Ziel. "Multimodal aspects of the Rotterdam Rules". *Unif. L. Rev.*, 14(2009), 981-995.

Πουλιάση, Σοφία. "The new Rotterdam rules". MS thesis, ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2014. Available at: <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6478/MN08039.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Patwari, Sumita. Rotterdam and Hague-Visby Rules: A Comparative Analysis. (January 21, 2014). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2382614> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2382614>