

# پژوهشهای حقوقی

علمی - ترویجی

شماره ۲۴

هزار و سیصد و نود و دو - نیمسال دوم

- ۶ • **داوری و حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی**  
سید جمال سیفی
- ۲۰ • **جنبه های حقوقی برنامه عمل مشترک ژنو میان ایران و گروه ۵+۱**  
نادر ساعد
- ۳۹ • **چالش های فراروی نقض موافقتنامه های سازمان جهانی تجارت**  
مجتبی مرّوت
- ۷۱ • **نگرشی بر مفاهیم عدالت و عدالت گرایی از دیدگاه مبانی الزام حقوق بین الملل**  
اکبر ادیبی
- ۱۲۵ • **ارزیابی نقض حقوق بشر در بحرین بر اساس هنجارهای حقوق بین الملل بشر**  
مهرداد محمدی
- ۱۶۲ • **تبیین مفهوم صدور و انتقال آلودگی در حقوق بین الملل**  
سید هادی پژومان
- ۱۹۸ • **بررسی تطبیقی مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارت به کالا**  
مهرآسا محبی
- ۲۱۷ • **معرفی کتابخانه برخط (آنلاین) پژوهشکده حقوقی شهر دانش**  
الهام السادات الوانکار





[http://jlr.sdil.ac.ir/article\\_32744.html](http://jlr.sdil.ac.ir/article_32744.html)

مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره ۲۴، نیمسال دوم ۱۳۹۲  
صفحات ۱۹۸ الی ۲۱۶، تاریخ وصول: ۱۳۸۹/۱۱/۱۷، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۲/۲۲

## بررسی تطبیقی مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارت به کالا در کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام

مهر آسا محبی\*

**چکیده:** این مقاله با هدف بررسی و شناخت بیشتر وظایف و مسؤولیت‌های متصدی حمل و نقل در قبال خسارت کالا می‌باشد. از آنجایی که حمل و نقل بین‌المللی کالا نقش اساسی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند، علاوه بر فروشندگان و خریداران کالا، متصدیان حمل و نقل در این خصوص به عنوان یکی از ارکان اصلی و اساسی، تلقی می‌شوند. همچنین متصدیان حمل و نقل دریایی در جابه‌جایی کالا در عرصه بین‌المللی نقش ویژه‌ای دارند. تعریف وظایف و مسؤولیت آن‌ها در ابعاد بین‌المللی خصوصاً در زمینه مراقبت از کالا و ایمنی آن، قانونمند شدن فعالیت آن‌ها را به دنبال دارد. کنوانسیون هامبورگ به طور مفصل در مورد مسؤولیت‌ها بحث کرده است اما چون حمل و نقل دریایی کالا که امروزه به شیوه‌های مدرن انجام می‌گیرد خصوصاً با ظهور مبادلات الکترونیکی، تجدید نظر در مسؤولیت‌ها برای هماهنگی و مراقبت از کالا در روابط متصدیان حمل و نقل با صاحبان کالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است که به نظر می‌رسد کنوانسیون روتردام نیز در این راستا تنظیم شده است و به بررسی و تکمیل و شفاف‌سازی این موضوع (حمل و نقل) می‌پردازد. نتایج این پژوهش‌ها نشان می‌دهد که مسؤولیت حمل‌کنندگان کالا و محمولات با توجه به قراردادهای منعقد شده فی‌مابین آنان و صاحبان کالا و ... جمیع شرایط

تأثیرگذار بر مسؤلیت آن‌ها نیز دارای اهمیت شایانی است و برای توسعه و پیشرفت در این زمینه ضروری است که مقررات کامل‌تر و دقیق‌تری وضع شود که به نظر می‌رسد کنوانسیون روتردام تا حدی توانسته است به این مهم دست یابد.

**کلیدواژه‌ها:** متصدی حمل و نقل، کنوانسیون هامبورگ، کنوانسیون روتردام.

#### مقدمه

از آخرین تحولات و الحاقات در کنوانسیون‌های حمل و نقل در سطح جهان که به رعایت تغییرات مثبت در جهت پیشبرد صنعت حمل و نقل نیز می‌پردازد می‌توان به کنوانسیون‌های بین‌المللی که در این حوزه به تصویب رسیده و بخشی از آن نیز مربوط به حمل کالا از طریق دریا می‌باشد «مقررات روتردام» است که در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ در روتردام هلند به تصویب رسیده و برای امضاء و الحاق سایر کشورها در مقر سازمان ملل متحد مفتوح می‌باشد و به عنوان جدیدترین مقررات حمل و نقل بین‌المللی کالا ضروری است که مورد توجه قرار گیرد. تاکنون تعداد ۱۹ کشور جهان به آن ملحق شده و ۲۰ کشور نیز آن را امضاء نموده‌اند و با الحاق یک کشور دیگر به طور رسمی قابلیت اجرا پیدا خواهد کرد و الحاق به این کنوانسیون با توجه به تحولات و تغییرات اساسی که در خصوص دوران مسؤلیت، حمل و نقل انبار به انبار، قابلیت صدور اسناد الکترونیکی، انتخاب واحد «حق برداشت ویژه» برای جبران خسارت، حمل و نقل کانتینری و... در آن صورت گرفته موجبات رفع نواقص موجود در زمینه مقررات حمل و نقل بین‌المللی کالا از جمله حمل و نقل دریایی را فراهم آورده است و بی‌تردید با توجه به تغییرات مثبت صورت گرفته در این کنوانسیون به کارگیری آن در تجارت خارجی کشور و الحاق رسمی به آن اسباب پیشرفت و توسعه حمل و نقل بین‌المللی ایران را فراهم خواهد آورد و راهگشای بسیاری از مشکلات موجود در زمینه حمل و نقل بین‌المللی و به نحو خاص حمل و نقل دریایی کالا خواهد بود. همچنین گفتنی است که در این مقررات از دولت هلند به خاطر میزبانی از مراسم امضای قرارداد در روتردام قدردانی به عمل آمده است. همچنین در مقدمه مقررات (کنوانسیون) روتردام آمده است که تطبیق قوانین یکسان‌سازی برای اداره عهدنامه‌ها (قراردادهای) بین‌المللی در حمل و نقل به صورت عمده و جزئی از طریق دریا باعث ایجاد قطعیت می‌شود و بازده حمل و نقل بین‌المللی کالا را اصلاح می‌کند و فرصت‌های جدیدی را برای بازاریابی از

راه دور فراهم می‌کند، بنابراین کنوانسیون روتردام یک نقش بنیادین در تجارت و توسعه اقتصادی هم به صورت داخلی و هم بین‌المللی بازی می‌کند.

### مفهوم مسؤولیت در حمل و نقل دریایی

از آنجا که جبران خسارت بر اساس مسؤولیت اشخاص درگیر در حمل و نقل دریایی مشخص می‌شود و میزان جبران خسارت به میزان مسؤولیت بستگی دارد. لذا به بررسی مفهوم مسؤولیت در حمل و نقل دریایی می‌پردازیم.

#### تعریف مسؤولیت

ابتدا باید گفت برای مسؤولیت تعاریف مختلفی شده است. لکن اکثراً نارسا بوده و جامع نمی‌باشد. مسؤولیت از نظر لغوی به معنای مؤاخذه و بازخواست است و مسؤول به کسی گفته می‌شود که از وی سوال و بازخواست شود. در اصطلاح نیز، مفهوم مسؤولیت از مفهوم لغوی آن مایه گرفته و بدان معناست که هر شخص باید پاسخگویی آثار و نتایج اعمال خود باشد، به تعبیر دیگر مسؤولیت حالتی است که انسان در آن حالت در مورد فعل خویش مؤاخذه می‌شود و آن فعل، یک اختلال در قاعده است، اگر قاعده مختل شده اخلاقی باشد مسؤولیت اخلاقی و چنانچه حقوقی باشد مسؤولیت حاصله حقوقی خواهد بود.

با وجود تعاریف مختلف، به نظر می‌رسد که این تعریف کامل‌تر و مناسب‌تر باشد که بگوییم: مسؤولیت عبارت از الزام شخص به جبران خسارت وارده به غیر یا تحمل مجازات قانونی است که در نتیجه عدم اجرای قرارداد توسط وی یا عمل مجرمانه یا تقصیر وی یا شخص و یا شیء تحت سرپرستی وی، موجب ورود خسارت به فرد یا اجتماع گردیده است.<sup>۱</sup>

همان‌طور که گفته شد چنانچه قاعده مختل شده حقوقی باشد در نتیجه مسؤولیت حاصله نیز حقوقی خواهد بود بر همین اساس می‌توانیم مسؤولیت حقوقی را به دو نوع اصلی مسؤولیت مدنی و مسؤولیت کیفری تقسیم نماییم. مسؤولیت مدنی نیز در علم حقوق یک معنای عام دارد و یک معنای خاص، در معنای عام مسؤولیت مدنی شامل مسؤولیت قراردادی یا مسؤولیت ناشی از نقض قرارداد و مسؤولیت قهری می‌شود. لکن

۱. فرهاد مهران، مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی کالا در حقوق ایران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، سال ۱۳۷۳، ص ۶۶.

در معنای خاص فقط مسؤلیت قهری را شامل می‌شود. از آنجایی که مقاله حاضر در خصوص مسؤلیت مدنی متصدی حمل و نقل در قبال خسارت کالا می‌باشد لذا از بحث پیرامون مسؤلیت کیفری صرف نظر نموده و به مسؤلیت مدنی در معنای عام و خاص آن می‌پردازیم.

### مسؤلیت مدنی

بعضی از حقوقدانان فرانسه مسؤلیت مدنی را چنین تعریف می‌کنند: «در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد می‌گویند در برابر او مسؤلیت مدنی دارد.»<sup>۲</sup> از نظر بعضی دیگر مسؤلیت مدنی عبارت است از ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد آمده است. مسؤلیت مدنی زمانی به وجود می‌آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه زند و در اثر آن زیانی به او وارد آورد.

به نظر می‌رسد مسؤلیت مدنی را می‌توان چنین تعریف نمود که هرگاه شخصی متعهد به جبران خسارت وارده به دیگری باشد که این خسارت عرفاً منسوب به وی باشد و شخص هیچ حق مشروعی در اضرار به غیر نداشته باشد، مسؤلیت مدنی و جبران خسارت خواهد داشت.<sup>۳</sup>

### مسؤلیت قراردادی

مسؤلیت قراردادی یا ناشی از قرارداد عبارت است از مسؤلیت کسی که به موجب عقدی از عقود معین یا غیر معین، تعهدی را پذیرفته باشد و به علت عدم انجام تعهد یا تأخیر در انجام تعهد یا در ارتباط با عدم انجام تعهد خسارتی به متعهد له وارد کند که در این صورت متعهد مکلف است خسارت وارده را جبران کند. مبنای مسؤلیت به نحوی به قرارداد بازگشت می‌کند.

به طور کلی باید گفت مسؤلیت ناشی از قرارداد، جزای عهدشکنی و نقض قرارداد است. البته این نکته نیز شایان توجه می‌باشد که مسؤلیت قراردادی را نباید با تعهد قراردادی اشتباه نمود. همچنین مسؤلیت ناشی از قرارداد از مسأله اجبار به انجام عین تعهد جداست. چرا که در اجبار به انجام عین تعهد اصلاً خسارتی وارد نشده است

۲. علیرضا یزدانیا، قلمرو مسؤلیت مدنی، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۷۸، ص ۶۰.

۳. سعیده موسوی، مطالبه خسارت در مسؤلیت‌های قهری و قراردادی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه

آزاد، سال ۸۱، ص ۲۰.

بلکه فقط متعهدله از محکمه تقاضا می‌کند که متعهد را وادار به انجام عین تعهد کند، بدون اینکه اصلاً بحث خسارت مطرح باشد و در مسئولیت ناشی از قرارداد نیز متعهدله از محکمه تقاضای جبران خسارت می‌کند و چه بسا اصلاً انجام عین تعهد را نمی‌خواهد. بنابراین مسئولیت ناشی از قرارداد بخشی از مسئولیت مدنی است که با توجه به منشأ پیدایش این مسئولیت که به نوعی به عقد مربوط می‌شود آن را مسئولیت ناشی از قرارداد می‌نامیم.<sup>۴</sup> طبق نظر مرسوم مسئولیت ناشی از قرارداد از آثار تعهد فیما بین طرفین است یعنی تخطی از تعهد مذکور، سبب مسئولیت است، طبق این نظر مسئولیت ناشی از قرارداد تا حدودی ماهیت قراردادی پیدا می‌کند.<sup>۵</sup> ماده ۲۲۱ قانون مدنی ایران در مورد جبران خسارت در مسئولیت قراردادی چنین مقرر می‌دارد:

«اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری کند در صورت تخلف مسئول خسارت طرف مقابل است، مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد یا برحسب قانون موجب ضمان باشد.»

امروزه چنان عرف در مقام جبران خسارت نقش دارد که باید گفت هم در حکم تصریح است و ماهیت قراردادی دارد. اما به نظر می‌رسد در واقع امر، مسئولیت ناشی از قرارداد نه عمل حقوقی است و نه واقعه حقوقی. مسئولیت ناشی از قرارداد عمل حقوقی است. اثر عقد است و این از قانون مدنی فرانسه و ایران قابل استنباط است.<sup>۶</sup> بنابراین در تحقق مسئولیت ناشی از قرارداد اراده انشایی تأثیری ندارد بلکه اراده انشایی سبب تعهد قراردادی است. پس اگر متعهد به نحو ارادی اعلام کند که قصد عهدشکنی و عدم انجام تعهد را دارد این قصد و اراده، اراده انشایی نیست و در عالم اعتبار اثری به وجود نمی‌آورد، بلکه این قانون است که به محض عهدشکنی، اثر قرارداد یعنی مسئولیت را بر آن بار می‌نماید. تنها بدین علت که تعهد منشأ این مسئولیت قراردادی است به آن مسئولیت ناشی از قرارداد می‌گویند چرا که همان‌طور که گفتیم این مسئولیت ماهیت قراردادی نداشته بلکه اثر عقد است و در همین حد به اراده و قرارداد منسوب است.

۴. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، اعمال حقوقی قرارداد، ایقاع، چاپ ۷، جلد ۴، ۱۳۸۴، ص ۲۶۸.

۵. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، ۱۳۸۴، ج ۴، ص ۳۰۷.

۶. یزدانیان، پیشین، همانجا.

### مسؤولیت قهری

معنای اخص مسؤلیت مدنی که همان مسؤلیت قهری است شامل جبران خسارتی است که از قرارداد ناشی نشده بلکه منبعث از هر فعل یا ترک فعلی است که منشأ آن قانون است، به عبارت دیگر، هر چند مبنای تمامی مسؤلیت‌ها قانون است اما در مسؤلیت ناشی از قرارداد این اختیار با طرفین است که خود را متعهد سازند. اما در مسؤلیت قهری مبنای قراردادی وجود ندارد، بلکه قانون شخص ضرر رساننده را مجبور به جبران خسارت می‌کند، به بیان دیگر مسؤلیت قهری مسؤلیت جبران ضرر ناشی از فعل یا ترک فعلی است که از نظر قانون و عرف خطا محسوب می‌شود.<sup>۷</sup> قانون مدنی ایران نیز به پیروی از شیوه قانون فرانسه در باب دوم خود این عنوان را اتخاذ کرده است. «در الزاماتی که بدون قرارداد حاصل می‌شود» آنچه مسلم می‌باشد این است که مسؤلیت قهری جزء قراردادها نیست. اما اینکه آیا از ایقاعات است یا در زمره وقایع، باید بررسی نمود، جزء ایقاعات نیست، چرا که اراده انشایی در آن مدخلیتی ندارد. اراده ممکن است در عمل مادی دخالت داشته باشد اما در بار کردن اثر، دخالت ندارد به عبارتی اراده مزبور انشایی نیست در یک تعریف می‌توان گفت وقایع آن دسته از افعال و حوادثی است که آثار حقوقی آنها نتیجه اراده شخصی نیست و به حکم قانون ایجاد می‌شود.<sup>۸</sup> به نظر می‌رسد باید بین واقعه حقوقی و اثر واقعه حقوقی تفاوت باشد واقعه حقوقی، خود عمل و حادثه‌ای است که گاه ارادی است گاه غیر ارادی، اما اثر واقعه حقوقی همان چیزی است که قانون بار می‌نماید، اراده هیچ دخالتی در آن ندارد. نتیجه اینکه مسؤلیت قهری واقعه حقوقی نیست بلکه اثر واقعه حقوقی است.

### مسؤولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال کالا

متصدی حمل و نقل مسؤل جبران خسارت تأخیر در تحویل و یا معیوب شدن کالا خواهد بود. دارنده بارنامه به صرف اثبات تحویل کالا به متصدی باربری می‌تواند از وی مطالبه خسارت نماید و متصدی حمل نیز مکلف به جبران خواهد بود. به عبارت دیگر، زیان دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل نیست، لذا در حمل و نقل دریایی اصل بر مسؤلیت متصدی حمل و نقل است (غیر از موارد استثنا). در دعاوی فرستنده یا گیرنده کالا علیه متصدی حمل و نقل، کافی نیست که متصدی بارگیری ثابت

۷. موسوی، پیشین، ص ۲۷.

۸. کاتوزیان، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، ص ۲.

کند که تقصیر نکرده و رعایت کلیه احتیاطات لازم را برای سالم رسانیدن کالا به مقصد نموده است بلکه باید ثابت کند حادثه معلول یک علت خارجی است که به هیچ وجه نمی‌توان به وی مربوط دانست. در اغلب کشورها مسئولیت متصدی حمل و نقل را با تأثیر از حقوق رومی - ژرمنی یک اماره می‌دانند. بعضی از آن کشورها به عنوان اماره مسئولیت و بعضی دیگر اماره تقصیر، و هر دو در این مسأله متفق‌القولند که به صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر موجب معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت نمی‌گردد.<sup>۹</sup> در ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ در مواردی از اماره مسئولیت پیروی نموده و در مواردی دیگر از اماره تقصیر که در ذیل به هر دو مورد اشاره می‌شود.<sup>۱۰</sup>

### در خصوص اماره مسئولیت

۱- چنانچه هنگام وقوع حادثه‌ای که منجر به از بین رفتن و خسارت کالا و یا تأخیر در تحویل آن می‌شود و محموله در اختیار متصدی حمل به گونه‌ای که طبق ماده ۴ توصیف شده است قرار گرفته باشد، متصدی حمل مسؤول زیان ناشی از بین رفتن و خسارت کالا و نیز تحویل کالا خواهد بود، مگر اینکه متصدی حمل اثبات نماید که او یا خدمه یا عاملان او کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری از وقوع حادثه و نتایج ناشی از آن به عمل آورده است.

۲- چنانچه محمولات در بندر تخلیه تعیین شده، به ترتیبی که در قرارداد حمل دریایی صراحتاً توافق شده تحویل داده نشود و یا در صورت عدم چنین توافقی، مدت زمان متعارفی که یک متصدی حمل کوشا برای تحویل محموله لازم دارد، با توجه به شرایط تحویل تحقق نیابد، تأخیری روی داده است. در ماده ۱۷ روتردام هم به اماره مسئولیت استناد شده است و مستلزم دو عنصر می‌باشد: در این کنوانسیون مقرر شده است که در طول دوره‌ای که متصدی حمل، مسؤول کالا بوده و در نتیجه اگر کالا از دست رود یا آسیب ببیند یا تأخیر ایجاد شود. (۲) مدعی ثابت کند که این آسیب یا تأخیر... در زمان دوره‌ای بوده است که متصدی حمل، مسؤول کالا بوده. در این موارد متصدی حمل و نقل مسؤول می‌باشد.

۹. محمدهاشم صمدی اهری، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه آزاد، سال ۷۰-۶۹، ص ۵۰-۴۹.

۱۰. بهروز لامعی حسن کیاده، پایان‌نامه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ، دانشکده حقوق دانشگاه آزاد واحد تهران مرکزی، سال ۸۲-۸۱، ص ۵۱.



۳- شخصی که قانوناً حق ادعای خسارت در قبال از بین رفتن کالا را دارد چنانچه محموله او طبق ماده ۴ پس از گذشت ۶۰ روز متوالی بعد از انقضا تاریخ تحویل (مطابق بند ۲ این ماده) تحویل نشود، می‌تواند محموله را از بین رفته تلقی نماید. این در حالی است که در ماده ۱۷ مقررات روتردام زمان مشخصی را همانند کنوانسیون هامبورگ تعیین نکرده است و آن را به اختیار متصدی حمل و فرستنده قرار داده است. همچنین شایان توجه است که در کنوانسیون هامبورگ اماره تقصیر در دو حالت احصاء شده است، این در حالی است که کنوانسیون روتردام نه تنها تقصیر را محدود به موارد آتش‌سوزی و حمل حیوانات زنده مانند کنوانسیون هامبورگ ننموده بلکه هرگونه تقصیری را در بر می‌گیرد (بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام). به عنوان مثال در بند ۴ ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ در خصوص اماره تقصیر این‌طور مقرر شده است: در صورت از بین رفتن یا خسارت کالا در آتش‌سوزی، متصدی حمل و نقل زمانی مسؤول است که مدعی اثبات نماید آتش‌سوزی در اثر قصور و مسامحه متصدی یا خدمه او به وقوع پیوسته است. و همچنین در ارتباط با حمل حیوانات زنده، متصدی حمل مسؤول خطرات از بین رفتن و خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از ماهیت این‌گونه باربری نیست مگر اینکه اثبات گردد خسارت مذکور در اثر قصور یا مسامحه متصدی حمل، خدمه، و یا عاملان او ایجاد شده باشد. در این موارد اصل بر عدم مسؤولیت متصدی است مگر اینکه تقصیر متصدی اثبات گردد (در مورد حمل حیوانات زنده). همچنین در بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام مقرر شده است که متصدی ابتدا باید ثابت کند که تقصیر نکرده است و سپس ثابت کند که یکی از موارد زیر سبب آسیب رسیدن یا تأخیر شده است. مثال: (۱) بلایای طبیعی (۲) جنگ، دشمنی، زد و خورد و ... نتیجه آنکه مسؤولیت متصدی حمل و نقل، مسؤولیتی مطلق است، مگر آنکه بتواند ثابت نماید که شرایط خاصی موجب تلف، گم شدن یا تأخیر کالا شده است که در نتیجه در این صورت ناچار به پرداخت خسارت است<sup>۱۱</sup>

### شرایط تحقق مسؤولیت متصدی و ورود خسارت توسط آن

اصولاً پس از انعقاد قرارداد حمل و تحویل کالا متصدی حمل متعهد می‌شود که:  
۱- کالا را در مقصد تحویل دهد؛

۱۱. مرتضی نجفی اسفاد، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، انتشارات سمت، سال ۱۳۸۷، ص ۱۳۱.

۲- کالا را با همان شرایطی که آن‌ها را دریافت کرده است، تحویل دهد؛  
 ۳- کالا را بدون تأخیر تحویل دهد.  
 بنابراین صرف این حقیقت که کالا به علت تلف کلی یا جزئی، به طور کامل تحویل داده نشده یا تحویل کالا همراه با خسارت یا تأخیر بوده است نشان دهنده نقض قرارداد بوده و مسئولیت متصدی حمل را ایجاد می‌کند.  
 بنابراین نحوه ایجاد مسئولیت برای متصدی حمل به یکی از سه شکل زیر خواهد بود:<sup>۱۲</sup>

- ۱- خسارت ناشی از تلف شدن کالا
- ۲- خسارت ناشی از معیوب نمودن کالا
- ۳- خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا

### خسارت ناشی از تلف شدن کالا

چنانچه متصدی حمل و نقل دریایی کالا را به مرسل‌الیه تحویل ندهد مسئول عدم اجرای تعهد خویش است و بدیهی است اگر تمام کالا تلف یا گم شده باشد تعهد کلاً انجام نگرفته است. و در صورتی که قسمتی از کالا مفقود شده باشد تعهد بعضاً اجرا نشده تلقی می‌شود، و در هر صورت متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود. در لسان علم حقوق این دو نوع از تلف را به ترتیب، تلف کلی و تلف جزئی کالا می‌نامند. البته بر این تقسیم‌بندی آثار حقوقی نیز مترتب است. مثلاً شروع مرور زمان در مورد تلف کلی و جزئی با هم متفاوت می‌باشد.

### تلف کلی کالا

تلف کلی وقتی مصداق پیدا می‌کند که متصدی حمل و نقل نتواند هیچ‌یک از عناصر و اجزاء محموله را به مرسوله تحویل دهد. اما اگر متصدی حمل و نقل مدعی باشد که کالا را در آینده تحویل خواهد داد، محل بحث است که تأخیر تا چه مدت را می‌توان با عدم امکان قطعی تحویل کالا متمایز دانست. در کنوانسیون هامبورگ مدت تأخیری را که بتواند محموله را از بین رفته تلقی نمود گذشت ۶۰ روز متوالی بعد از انقضا تاریخ تحویل فوق ذکر نموده است.<sup>۱۳</sup> این در حالی است که در کنوانسیون روتردام مدت

۱۲. لامعی حسن کیاده، پیشین، ص ۵۶.

۱۳. بند ۳، ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸.

زمانی با این صراحت برای از بین رفته تلفی شدن کالا تعیین نشده است (ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام).

### تلف جزئی کالا

تلف جزئی یا کسری کالا وقتی مصداق پیدا می‌کند که فقط قسمتی از اشیاء مورد حمل (بخشی از محموله) توسط متصدی حمل و نقل به مرسل‌الیه تحویل می‌شود و در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤل قیمت بخش تحویل نشده از کالا خواهد بود. علی‌الاصول متصدی حمل و نقل باید محموله را با همان مشخصاتی که تحویل گرفته به مرسل‌الیه تسلیم نماید. لذا کسر کالا با مقایسه وزن و تعداد بسته‌ها و سایر مشخصات مندرج در بارنامه و متن رسیدی که متصدی در حین تحویل محموله از مرسل‌الیه گرفته معین می‌گردد.<sup>۱۴</sup>

در حالی که مقررات روتردام در ماده ۱۱ خود این‌طور بیان می‌دارد که متصدی حمل باید طبق این کنوانسیون عمل کند و بنا به موارد قرارداد حمل، کالاها را به مقصد برساند و به گیرنده کالا تحویل دهد. حتی اگر در آن نقص وجود داشته باشد به عبارت دیگر کالا را همان‌گونه که هست و در اختیار دارد، تحویل دهد.

### خسارت ناشی از معیوب نمودن کالا

گاه ممکن است در بندر مقصد، کالا به صورت معیوب و خراب به دست مرسل‌الیه برسد، در واقع امر، متصدی حمل و نقل به تعهد خود عمل نکرده است. عیب و نقص شامل کلیه خرابی‌ها و ضایعاتی می‌شود که در اثر آن قابلیت استفاده از کالا کم شده و یا اینکه استفاده کامل از کالا مستلزم تعمیر و رفع عیب از آن باشد. در این صورت نیز متصدی حمل و نقل مسؤل جبران ناشی از عیب و خرابی کالا خواهد بود. همچنین خسارت به کالا، ممکن است به شکل «خسارت آشکار» یا «خسارت پنهان» باشد. همچنین در ماده ۲۳ کنوانسیون روتردام مقرر گردیده است: فرض می‌شود که متصدی حمل و نقل کالاها را مطابق با توصیف<sup>۱۵</sup> آن‌ها در اوصاف قرارداد تحویل گرفته است مگر اینکه آسیب یا خسارت به کالا، بر ماهیت کلی چنین آسیب یا خسارتی دلالت کند و متصدی حمل و نقل یا شخص مجری که کالاها را، زمان تحویل، دریافت کرده است

۱۴. صمدی اهری، همان، صص ۳۴-۳۳.

می‌تواند در آن زمان اعلام خسارت کند و اگر این آسیب یا خسارت آشکار نیست (پنهان است) پس از هفت روز کاری بعد از تحویل کالاها در مکان مربوطه، می‌تواند اعلام خسارت نماید. در اینجا سخن از آشکار یا پنهان بودن خسارت یا عیب کالا است که فرض می‌شود که متصدی حمل و نقل لازم نیست آن را اثبات کند.<sup>۱۶</sup>

### خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا

در بند ۳ ماده ۳۹ کنوانسیون روتردام مقرر شده است که اگر مشخصات قرارداد برای بیان وضعیت کالاها در زمان دریافت آنها به وسیله متصدی یا طرف اجرایی دچار نقص باشد بر اساس مشخصات قرارداد باید کالاها را به صورت درست و با وضعیت مشخص شده در زمان دریافت آنها را تحویل دهد. مطابق مقررات هامبورگ یکی از مندرجات بارنامه دریایی ذکر تاریخ با زمان تحویل کالا در بندر تخلیه است. متصدی حمل مکلف است کالا را در تاریخ مقرر در بندر تخلیه تحویل گیرنده نماید چرا که با تأخیر در تحویل کالا، خسارتی به کالا وارد کرده است. به عبارتی تأخیر در تحویل کالا خسارتی است که به کالا وارد می‌شود. این خسارت می‌تواند هم شامل خسارت مادی و فیزیکی باشد و هم شامل خسارتی که به دلیل عدم دسترسی به موقع صاحب کالا از نظر اقتصادی و در نتیجه عواملی مثل پایین آمدن ارزش کالا به او وارد می‌شود باشد.

در کنوانسیون هامبورگ مبحث تأخیر، آسیب و خسارت کالا را در یک ماده آورده و آنها را تفکیک نکرده است در حالی که کنوانسیون روتردام تنها بحث تأخیر را به صورت یک ماده جداگانه (ماده ۲۱) آورده است و توضیحاتی که برای تأخیر آمده است بسیار کلی بوده و به خسارات معنوی مانند عدم دسترسی به موقع صاحب کالا از نظر اقتصادی و پایین آمدن ارزش کالا اشاره‌ای نکرده است ولی می‌توان این‌طور استنباط نمود که مقررات کنوانسیون روتردام هم به طور ضمنی به این نوع خسارات (معنوی اقتصادی) که از تأخیر در تحویل کالا ناشی می‌شود اشاره داشته است (ماده ۶۰ کنوانسیون روتردام). اگر موضوع قرارداد حمل و نقل مقادیری دارو باشد و متصدی در اجرای قرارداد آن قدر تأخیر کند که موعد استفاده داروها منقضی شود تعهد ساقط شده و متصدی قطعاً ملزم به جبران خسارت خواهد بود. می‌توان چنین گفت که در فرض فوق اولاً: اجرای تعهد بعد از انقضا مدت غیر ممکن است و بدین جهت تعهد ساقط و

16. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of loss or damage...

قرارداد منحل می‌شود، و متعهدله فقط می‌تواند جبران خسارت وارده را مطالبه نماید، ثانیاً: موعد در قرارداد دارای خصوصیتی نسبی است و مادام که تعهد انجام نشود ساقط نمی‌شود، یعنی علاوه بر خسارت تأخیر تحویل، متعهدله می‌تواند متصدی را ملزم به اجرای آن نماید. در کنوانسیون هامبورگ تأخیر نیز همچون تلف کالا و خسارت به آن صریحاً به عنوان مبنای ایجاد مسؤلیت برای متصدی حمل ذکر شده است.<sup>۱۷</sup> به عبارت دیگر در کنار آن‌ها مطرح شده است و نه به صورت مجزا همانند کنوانسیون روتردام (ماده ۱۹).

از نظر کنوانسیون هامبورگ، تأخیر عبارت است از عدم تحویل کالا در بندر در تاریخ معین شده و در صورت فقدان توافق بر تاریخ تخلیه، ملاک تاریخی است که به طور معقول کالا باید در آن زمان تحویل داده شود. منظور از تاریخ معقول زمانی است که یک متصدی حمل کوشا و با تجربه بتواند در شرایط مشابه کالا را در بندر مقصد تحویل دهد. علاوه بر این طبق این مقررات در صورتی که تأخیر در تحویل برای مدتی بیش از ۶۰ روز طول بکشد، خواهان می‌تواند کالا را تلف شده محسوب کرده و بر این اساس دعوایی علیه متصدی حمل طرح کند.

پیش‌بینی این مسأله در مقررات هامبورگ از این جهت برای فرستنده کالا دارای مزیت است که اگر کالا بعد از انقضای این مدت به مقصد برسد، او می‌تواند با توجه به وضعیتی که کالا در هنگام رسیدن به بندر تخلیه دارد و نیز با توجه به ارزش اقتصادی آن در زمان تحویل، بین طرح دعوا بر مبنای «تأخیر» یا «تلف کالا» یکی را انتخاب کند. پیش‌بینی ایجاد مسؤلیت برای تأخیر در تحویل کالا یکی از نوآوری‌های جدیدی است که علاوه بر ایجاد یک قاعده بین‌المللی متحد الشکل در مورد تأخیر این کنوانسیون را به مقررات سایر اشکال حمل نیز نزدیک‌تر کرده است.<sup>۱۸</sup> در حالی که در کنوانسیون روتردام چنین حق انتخابی برای فرستنده کالا به منظور طرح دعوا وجود ندارد و مدعی تنها می‌تواند به تأخیر استناد نموده و طرح دعوا کند. (ماده ۲۱ روتردام). و هیچ‌گونه حقی در طرح دعوا به صورت تلف کالا (مبنی بر گذشت ۶۰ روز وجود ندارد) اگر صاحب کالا یا هر ذی‌نفع دیگری ادعایی در خصوص فقدان یا خسارت وارده بر بار داشته باشد و این موضوع را ناشی از عدم قابلیت دریانوردی بداند،

۱۷. ماده ۶ (۱) (الف) و ماده ۱۸ (ب) و ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸.

۱۸. در کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو (ماده ۱۹)، کنوانسیون CMI (ماده ۱) (۳۶)، کنوانسیون CMR (ماده ۱) (۱۷) نیز

تأخیر به عنوان یکی از مبنای ایجاد مسؤلیت تلقی شده است.

متصدی حمل باید با اثبات انجام مراقبت‌های لازم، خود را از این اتهام برهاند، در غیر این صورت مسؤول شناخته می‌شود. به عبارت دیگر متصدی حمل دریایی در اصل مسؤول نیست مگر اینکه تقصیر او ثابت شود و در اینجا مقصود از تقصیر همان تعدی و تفریط است.

## نوآوری‌های کنوانسیون روتردام

### کرایه پیش پرداخت در مبدأ

در رابطه با حقوق متصدی حمل و نقل اصطلاحی وجود دارد تحت عنوان کرایه حمل پیش پرداخت (در مبدأ)، این بدان معناست که متصدی حمل و نقل کرایه حمل خود را از مبدأ دریافت نموده است و وی حق دارد در مقصد کرایه حمل را از گیرنده کالا دریافت نماید. این مفهوم معمولاً در اصطلاحات FOB<sup>۱۹</sup> و FAS<sup>۲۰</sup> و مفاهیم قبل از آن در اینکو ترمز کاربرد دارد.

یکی از مواردی که در کنوانسیون هامبورگ اصلاً به آن پرداخته نشده است بحث کرایه حمل پیش پرداخت (در مبدأ) یا (Freight Prepaid) می‌باشد. در ماده ۴۲ روتردام این‌طور مقرر شده است که اگر قرارداد حاوی عبارت پیش‌پرداخت بارگیری یا عبارتی مشابه آن باشد متصدی حمل نمی‌تواند در برابر گیرنده یا دارنده بارنامه اصرار ورزد (تأکید ورزد) که پیش‌پرداخت داده نشده است، زیرا چنین شرطی در قرارداد لحاظ شده است. این در حالی است که در کنوانسیون هامبورگ سخنی از پیش‌پرداخت کرایه وجود ندارد.<sup>۲۱</sup>

### اسناد الکترونیکی

در کنوانسیون روتردام هر جا صحبت از سند حمل و نقل شده است در کنار آن سوابق حمل و نقل الکترونیکی نیز آمده است و از آنجایی که این‌گونه اسناد نقش بسزایی در پیشبرد توسعه و تجارت بین‌المللی دارند پرداختن به این‌گونه اسناد بیش از پیش احساس می‌شود که کنوانسیون روتردام به این مقوله توجه نموده است. به عنوان مثال

19. Free on board

20. Free a long side

21. If the contract particulars contains the statement. Freight prepaid or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper

در ماده ۳۷ کنوانسیون روتردام<sup>۲۲</sup> مقرر گردیده است که اگر متصدی حمل و نقل که نام او در قرارداد آمده است، اطلاعات دیگری که در سایر سند حمل و نقل یا سوابق الکترونیکی حمل و نقل مربوط به هویت متصدی حمل و نقل به آن اشاره شده باشد تا آنجایی که با آن هویت (موجود در قرارداد) ناسازگار است اثر قانونی ندارد به عبارت دیگر هر اطلاعات دیگری در سایر اسناد از متصدی حمل و نقل تا آنجایی که مربوط به هویت متصدی حمل و نقل می‌شود و با قرارداد سازگار است، مؤثر است و در صورت تعارض دو سند، اطلاعات موجود در قرارداد ملاک خواهد بود. علاوه بر این در ماده ۴۰ کنوانسیون روتردام این‌طور مقرر شده است: متصدی حمل و نقل باید دلایلی را که حاکی از آن است که او مسؤول فرض نمی‌شود را برای فرستنده قید نماید اگر:

الف) متصدی حمل ثابت کند که هر اطلاعاتی که در سند حمل و نقل یا سوابق حمل و نقل الکترونیکی که توسط فرستنده تنظیم شده است، اشتباه و گمراه‌کننده است و

...

ب) متصدی حمل و نقل دلایل منطقی داشته باشد مبنی بر آنکه یک مطلب اصلی<sup>۲۳</sup> در سند حمل و نقل یا سوابق حمل و نقل الکترونیکی، اشتباه یا گمراه‌کننده است.

به نظر می‌رسد که کنوانسیون روتردام در اینجا نیز برای سوابق حمل و نقل الکترونیکی این اهمیت را قائل شده است (که اطلاعات در ارتباط با کالاها در قرارداد قید شود) و این در حالی است که در کنوانسیون‌های پیشین به طور کلی سخنی از اسناد الکترونیکی حمل و نقل اظهار نشده است و این یکی از مزیت‌هایی است که کنوانسیون روتردام نسبت به آن‌ها دارد.

### محاسبه خسارت

در بند ۲ ماده ۲۲ روتردام مقرر شده است ارزش کالاهایی که تعیین شده مطابق با قیمت مبادله کالاها (قیمت تعیین شده در قرارداد) یا اگر این قیمت وجود نداشت مطابق با قیمت بازار و اگر این دو هم مشخص نبود با استناد به ارزش طبیعی کالاها همان نوع و کیفیت در مکان تحویل، برای جبران خسارت محاسبه می‌شود در حالی که

22. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification ...

23. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, 60 indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if: a) the carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading: or...

کنوانسیون‌های پیشین در این خصوص ساکت است. به نظر می‌رسد کنوانسیون روتردام موضوع محاسبه جبران خسارت کالاها را، به هیچ عنوان مسکوت نگذاشته است و علاوه بر قیمت مبادله‌ای کالاها، در صورت مشخص نبودن به قیمت بازار کالاها و ... هم پرداخته است و با این کار در نظر داشته است که خسارت کالا تحت هر شرایطی محاسبه و پرداخت شود.<sup>۲۴</sup>

### اعلامیه و اثر آن

در ماده ۹۱ کنوانسیون روتردام از رویه‌ها و اثراتی که اعلامیه دارند سخن می‌گوید این در حالی است که در کنوانسیون هامبورگ به اثرات اعلامیه اشاره‌ای نشده و به این موضوع به صورت مجزا پرداخته نشده است.

در ماده ۹۱ کنوانسیون روتردام<sup>۲۵</sup> این‌طور مقرر شده است که:

۱) اعلامیه‌ها در مواد ۷۴ و ۷۸ ممکن است در هر زمان صادر شوند، اعلامیه‌های اولیه صادر شده در ماده ۹۲، پاراگراف ۱ و ماده ۹۳ پاراگراف ۲، باید در زمان امضاء، تصویب، پذیرش یا الحاق صادر شوند و هیچ اعلامیه دیگری تحت این کنوانسیون در غیر موارد فوق (امضاء، تصویب و ...) صادر نمی‌شود. به عبارت دیگر اعلامیه‌ها باید در این زمان‌ها صادر شوند در غیر این صورت، اعلامیه مزبور فاقد اثر خواهد بود.

۲) اعلامیه‌های صادر شده در زمان امضاء تابع تأیید بعدی در تصویب، پذیرش، یا الحاق هستند.

۳) اعلامیه‌ها و تأییدات آن‌ها به صورت کتبی و رسمی به امین معاهده ابلاغ می‌شوند.

۴) یک اعلامیه به طور همزمان بر لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون نسبت به دولت مربوطه اثر می‌گذارد. با این وجود بعد از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون روتردام اعلامیه‌ای که امین معاهده با ابلاغ رسمی دریافت می‌کند، پس از سپری شدن شش ماه از تاریخ دریافت، اثر می‌کند (به عبارت دیگر بعد از اینکه امین معاهده آن را دریافت کرد شش

24. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

25. The declaration permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1. and article 93 paragraph 2, shall be made at the time of signature' ratification, 1. The declaration permitted by articles 74 and 78 may be made at any time the initial declarations permitted by article 92 paragraph 1 and article 93 paragraph 2 shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession no other declaration is permitted under this convention.



ماه بعد اعلامیه اثر خود را می‌گذارد.)

۵) هر دولتی که تحت این کنوانسیون اعلامیه صادر کند ممکن آن را در هر زمان از طریق ابلاغ رسمی به صورت کتبی و با اطلاع امین معاهده پس گیرد. پس گرفتن اعلامیه یا تعدیل از آنجایی که از طریق این کنوانسیون اجازه داده می‌شود، از اولین روز ماه، بعد از سپری شدن شش ماه از تاریخ دریافت ابلاغیه از طرف امین معاهده اثرگذار است به عبارت دیگر امین معاهده پس از دریافت اعلامیه شش ماه فرصت دارد تا نظر خود را اعلام نماید.

همچنین در بند ۱ ماده ۷۳ کنوانسیون روتردام مقرر گردیده است:

«تصمیماتی که در یکی از کشورهای طرف قرارداد توسط دادگاهی که به موجب این کنوانسیون صلاحیت دارد، اتخاذ می‌شود باید در کشور طرف دیگر مطابق با قانون، شناسایی و اجرا شود. البته مشروط بر آن است که مطابق با ماده ۷۴، هر دو کشور، اعلامیه صادر کرده باشند.»

در واقع در این ماده این طور بیان شده که وجود اعلامیه (مبنی بر رضایت) از سوی هر دو کشور، بیانگر اجرای تصمیمات در کشور دیگر است. و وجود این اعلامیه برای کشورهای طرف قرارداد ایجاد التزام می‌کند. همچنین در ادامه در بند ۲ همین ماده مقرر شده است که ممکن دادگاه در صورت عدم وجود اعلامیه از شناسایی و اجرای تصمیمات، امتناع کند در حالی که در کنوانسیون‌های پیشین به این موضوع پرداخته نشده است (شناسایی و اجرا).<sup>۲۶</sup>

### کشورهای فدرال

یکی از نوآوری‌های مهم کنوانسیون روتردام پرداختن و بررسی کردن وضعیت کشورهای فدرال می‌باشد که در این رابطه کنوانسیون به بهترین شکل ممکن به حل تعارض قوانین در این کشورها پرداخته است. به عنوان مثال در ماده ۹۲ کنوانسیون روتردام این طور مقرر شده است که:

۱- اگر یک دولت طرف قرارداد، دو یا چند واحد منطقه‌ای (مانند امریکا، سوئیس که به ترتیب شامل ایالت و کانتون) داشته باشد که در نظام‌های مختلف حقوقی در

26. A decision made in one contracting state by a court having jurisdiction under this convention shall be recognized and enforced in another contracting state in accordance with the law of such later contracting state when both states have made a declaration in accordance with article 74.

رابطه با موضوعات مربوط به این کنوانسیون قابل اجرا باشد، آن ممکن است در زمان امضاء، تصویب پذیرش یا الحاق، اعلام نماید که این کنوانسیون به همه واحدهای منطقه‌ای یا فقط به یک یا چند واحد از آن‌ها تعمیم داده می‌شود. و همچنین ممکن است اعلامیه‌اش را با صدور اعلامیه‌ای دیگر، در هر زمان اصلاح کند.

۲- این اعلامیه به امین معاهده ابلاغ می‌شود و به صورت صریح به واحدهای منطقه‌ای که کنوانسیون به آن‌ها تعمیم یافته اعلام می‌کند.

۳- زمانی که یک دولت عضو اعلام کرده است به دنبال این ماده که این کنوانسیون به یک یا چند اما نه همه واحدهای منطقه‌ای تعمیم می‌یابد، مکانی که به عنوان واحد منطقه‌ای، که این کنوانسیون به آنجا تعمیم نیافته، در نتیجه برای اهداف این کنوانسیون در نظر گرفته نمی‌شود. زیرا کنوانسیون روتردام آن را به عنوان واحد منطقه‌ای در نظر نگرفته است.

۴- اگر یک دولت عضو به دنبال پاراگراف ۱ این ماده، اعلامیه‌ای صادر نکند، مقررات کنوانسیون به همه واحدهای منطقه‌ای آن دولت تسری می‌یابد. به عبارت دیگر عدم صدور اعلامیه مبنی بر اعتراض، به منزله رضایت ضمنی است.<sup>۲۷</sup> به عبارت دیگر در این کشورها بحث تعارض قوانین را حل کرده است.

### نتیجه

با توجه به نیازهای جامعه بین‌المللی و روش‌های مدرن حمل‌ونقل به نظر می‌رسد الحاق کشورها به کنوانسیون روتردام موجبات رفع نواقص موجود در زمینه مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از جمله حمل‌ونقل دریایی را فراهم کند. همچنین کنوانسیون روتردام نسبت به سایر کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی پیشین، کامل‌تر و دقیق‌تر به مقوله حمل‌ونقل پرداخته و ابعاد مختلف حقوقی آن را بررسی نموده است و از این جهت می‌توان گفت نقش عمده‌ای در تجارت و توسعه اقتصادی هم به صورت داخلی و هم بین‌المللی ایفا می‌کند. یکی از موضوعاتی که در این رساله نیز بدان پرداخته شد موضوع مسؤولیت متصدی حمل‌ونقل می‌باشد که کنوانسیون روتردام در این رابطه بسیار دقیق و شفاف عمل نموده است و این در حالی است که کنوانسیون هامبورگ به

27. If a contracting state has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this convention it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this convention is to extend to all its territorial units or only 60 one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.

طور کلی و نه موشکافانه به این موضوع پرداخته است. به عنوان مثال مسؤلیت متصدی حمل و نقل در برابر خسارت کالا چنانچه در مدت زمانی باشد که کالا را باید حمل نماید اعم از اینکه خود به تنهایی این کار را انجام دهد یا دیگری را مامور به انجام آن نماید، دارای مسؤلیت مطلق بوده مگر آنکه بتواند ثابت نماید که به دلیل وجود شرایط خاص یا اوضاع و احوال غیر قابل پیش بینی، خسارت، ایجاد شده و او و یا خدمه او هیچ گونه قصور یا کوتاهی در این امر ننموده‌اند. همچنین کنوانسیون روتردام نه تنها از لحاظ کمی بلکه از لحاظ کیفی نیز حائز اهمیت است. به عنوان مثال این کنوانسیون به بحث پیرامون اسناد الکترونیکی پرداخته است و از آنجایی که این گونه اسناد تجاری، نقش مهمی در مبادلات اقتصادی دارند و در دنیای امروز متداول شده‌اند، پرداختن به این موضوع کمک شایانی به توسعه تجارت در عرصه حمل و نقل بین‌المللی خصوصاً دریایی، نموده است. یکی ریگر از مزایای این کنوانسیون بحث محاسبه جبران خسارت است در این رابطه، کنوانسیون به هیچ عنوان جبران خسارت را مسکوت نگذاشته و در وضعیت‌های مختلف، از جمله تعیین قیمت توافق شده در قرارداد، قیمت بازار، در صورت نبودن این دو، قیمت واقعی کالا را برای محاسبه جبران خسارت مد نظر قرار داده است این در حالی است که کنوانسیون‌های پیشین در مواردی که ارزش کالا مشخص نباشد راهی برای جبران خسارت معین نکرده‌اند. یکی دیگر از مهم‌ترین مزایای این کنوانسیون، پرداختن به کشورهای است که دارای واحدهای منطقه‌ای مختلف می‌باشند مانند کشورهای فدرال که در کنوانسیون‌های پیشین به بررسی این گونه کشورها پرداخته نشده بود. از آنجایی که در کشورهای فدرال هر واحد منطقه‌ای دارای قانون مخصوص به خود بوده و قوانین واحدها (به استثنای قانون اساسی) با یکدیگر متفاوت است کنوانسیون روتردام توانسته است در این راستا گام مهمی در جهت حل تعارض قوانین در این کشورها بردارد و شاید بتوان گفت که آن یکی از نوآوری‌های این کنوانسیون به حساب آید. با این وجود از آنجایی که هر کنوانسیونی در کنار محاسنی که در ارتباط با موضوع معین دارد و برای آن موضوع خاص، تأسیس شده است، دارای معایبی نیز خواهد بود، که کنوانسیون روتردام نیز از این قاعده مستثنا نمی‌باشد. به نظر می‌رسد اگر کنوانسیون روتردام بخش جداگانه‌ای را به اسناد الکترونیکی که امروزه از موضوعات مهم و متداول جامعه بین‌المللی در زمینه تجارت می‌باشد اختصاص می‌داد و ابعاد حقوقی آن را نیز لحاظ می‌کرد و جایگاه این گونه اسناد را در عرصه بین‌المللی بیش از پیش مورد بحث و بررسی قرار می‌داد، این امر

می‌توانست تا حد بسیار زیادی، کشورها خصوصاً کشورهای جهان سوم را از سردرگمی در مبادلات بین‌المللی در آورد. همچنین کنوانسیون روتردام در ارتباط با موضوع اقدامات حمایتی یا موقتی کشورها، بسیار کلی عمل نموده است و به نظر می‌رسد اگر ماده‌ای جداگانه برای توصیف این‌گونه اقدامات در نظر می‌گرفت با این تعریف کمک شایانی به شناخت هر چه بیشتر تفاوت میان این اقدامات با اقدامات اصلی می‌کرد.

در پایان باید گفت کنوانسیون روتردام با تمام ویژگی‌های خاص خود، بهتر از هر کنوانسیون دیگری می‌تواند خود را با نیازهای جامعه بین‌المللی خصوصاً در زمینه حمل‌ونقل دریایی همسو و هم‌جهت نماید.

### فهرست منابع

- کاتوزیان، ناصر. حقوق مدنی، اعمال حقوقی: قراردادها، ایقاع، جلد چهارم. چاپ ۷. تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴.
- نجفی اسفاد، مرتضی. حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. چاپ اول. تهران: سمت، ۱۳۸۷.
- یزدانیان، علیرضا. قلمرو مسئولیت مدنی. چاپ اول. تهران: میزان، ۱۳۷۸.
- صمدی اهری، محمدهاشم. «مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل دریایی». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ۱۳۷۰.
- لامعی، حسن. «مسئولیت مدنی، متصدی حمل‌ونقل دریایی بر اساس کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ۱۳۸۲.
- موسوی، سعیده. «مطالبه خسارت در مسئولیت‌های قهری و قراردادی». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ۱۳۸۱.
- مهران، فرهاد. «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی کالا در حقوق ایران». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۳.

## **Liability of Carrier toward Goods under International Convention of Hamburg and International Convention of Rotterdam: Comparative Study**

*Mehrasa MOHEBI*

LL.M. in International Law

The Purpose of this article is study and more understanding of duties forwarding agent's duties and responsibilities for goods damage. Since international goods transport plays essential role in international trade, in addition to goods sellers and purchasers, forwarding agents are considered one of principal pillars in this regard. Also, sea carriage agents internationally have a special role in transfer of goods. Definition of their duties and responsibilities from international aspects especially with regard to taking care of goods and their safety has as a consequence the regulation of their activities. Hamburg Convention discusses in details these responsibilities, but since sea carriage of goods which today is carried out through modern ways particularly with emergence of electronic exchanges, revision in responsibilities for coordination and care of goods is of especial importance in relationship of forwarding agents with commodity owners. It seems Rotterdam Convention, by study and completion of this matter (transportation) and making it transparent, is drawn up in line with the above legal objectives.

**Keywords:** Liability of Carrier, International Convention of Hamburg, International Convention of Rotterdam, carriage of goods, Transportation.

# Journal of **LEGAL RESEARCH**

**VOL. XII, No. 2**

**2013-2**

- Arbitration and the Peaceful Settlement of International Disputes  
Seyed Jamal SEIFI
- Legal Aspects of the Geneva Joint Plan of Action 2013  
Nader SAED
- Violation of the World Trade Organization's Agreements  
Mojtaba MOROVVAT
- The Attitude toward Justice and Justifce-orientd Concepts  
from viewpoint of Foundations of International Law  
Akbar ADIBI
- Breaching Human Rights in Bahrain  
Mehrddad MOHAMMADI
- Explaining the Export and Transfer of Pollution in International law  
Seyed Hadi PAZHOUAN
- Liability of Carrier toward Goods under International Conventions  
Mehrasa MOHEBI
- Introduction to the Online Library of SDIL  
Elham Sadate ALVANKAR



**S. D. I. L.**

**The S.D. Institute of Law**  
Research & Study