



## تعهدات و مسولیت‌های فرستنده کالا در کنوانسیون روتردام؛

### مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ

\* میثم یاری \* بهروز مهاجری

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۵/۱۲ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۰۶/۱۱

#### چکیده:

مجمع عمومی سازمان ملل متحد در دسامبر ۲۰۰۸، "کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا" را تصویب کرد. این کنوانسیون که به "مقررات روتردام" معروف شد در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ (اول مهر ۱۳۸۸) منتشر گردید. کنوانسیون‌های قبلی در زمینه حمل و نقل دریایی، در خصوص تعهدات و مسولیت فرستنده مقررات جامعی ندارند. کنوانسیون روتردام در فصل هفتم تحت عنوان "تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل"، به این بحث پرداخته و مقررات جامعی را تدوین نموده است. این مسولیتها و تعهدات فقط در برابر متصدی حمل و نقل و محدود به حمل کالاها می‌باشد. بعلاوه، مسولیت فرستنده محدود به فقدان کالاها یا ورود خسارت مستقیم بر کالاهاست و خسارت وارده به کالاها ناشی از تأخیر در تحویل آنها را در بر نمی‌گیرد. در مجموع، از بررسی مواد موجود در کنوانسیون، بویژه فصل هفتم که موضوع اصلی این کار تحقیقی است، می‌توان این نتیجه‌گیری را به قانونگذار داخلی پیشنهاد داد که میان مسولیت فرستنده و متصدی حمل و نقل نوعی تعادل برقرار شده و بر خلاف کنوانسیون‌های پیشین در این زمینه، کنوانسیون روتردام یکطرفه به نفع فرستنده یا متصدی حمل و نقل عمل ننموده و تعهدات و مسولیت‌های فرستنده افزایش نیافته، بلکه به لحاظ حقوقی و قانونی موارد تعهدات و مسولیت‌های وی وضعیت بهتری برای استناد یافته‌اند. در واقع پیوستن به این کنوانسیون یک بازی برد-برد را هم برای کشورهای متصدی حمل و نقل و هم برای کشورهای فرستنده، از قبیل کشورمان، به ارمغان می‌آورد.

واژگان کلیدی: قانون دریایی ایران، کنوانسیون بروکسل، کنوانسیون هامبورگ، کنوانسیون روتردام، تعهدات

#### مقدمه

۱. در ۲۶ ژوئن ۲۰۰۸، کمیسیون حقوق تجارت بین الملل سازمان ملل متحد (آنسیترال)<sup>۱</sup> نسخه‌ی پیش نویس کنوانسیون روتردام را نهایی کرد. عنوان کامل این کنوانسیون، "کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا"<sup>۲</sup> می‌باشد. این کنوانسیون در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ طی مراسم ویژه‌ای که توسط دولت هلند در شهر روتردام برگزار شد، برای امضای کشورها مفتوح گذاشته شد؛ از اینرو، به "مقررات روتردام"<sup>۳</sup> معروف شد. هدف تدوین کنندگان کنوانسیون، جایگزین نمودن آن با قواعد لاهه، پروتکل اصلاحی لاهه-ویزی و کنوانسیون هامبورگ می‌باشد. این کنوانسیون چیزی فراتر از یک اصلاحیه به کنوانسیون-های قبلی است؛ نگاهی به موضوعات آن نشان می‌دهد که حوزه‌ی حاکمیت آن به موضوعات بیشتری گسترش یافته است. در این نوشتار بر آنیم تا به یکی از موضوعات مهم در این کنوانسیون یعنی تعهدات و مسولیت‌های

\* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی و قاضی دادگستری. نویسنده اصلی.

\*\* دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم شناسی و قاضی دادگستری. مسئول مکاتبات

<sup>۱</sup> UNCITRAL.

<sup>۲</sup> "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea".

<sup>۳</sup> "Rotterdam Rules".

فرستنده پردازیم. در تمام کنوانسیون‌های مربوط به انواع گوناگون حمل و نقل، موضوع مسئولیت متصدی حمل و نقل و فرستنده همواره یکی از مهم‌ترین مباحث بوده، بگونه‌ای که بعضی از کنوانسیون‌ها بیشترین مقررات خود را در این خصوص تدوین نموده‌اند. یکی از جنبه‌های مهم در کنوانسیون روتردام این است که بر خلاف کنوانسیون‌های پیشین، یک فصل کامل به تعهدات و مسولیت‌های فرستنده اختصاص داده؛ از اینرو، ممکن است گفته شود که این امر افزایش تعهدات و مسولیت‌های فرستنده را در پی دارد و این موضوع به نوبه خود ممکن است که بر تصمیم بعضی از کشورها به ویژه کشورهایی که عمدتاً فرستنده هستند، در تصویب کنوانسیون روتردام تأثیر گذار باشد. بررسی این وضعیت نسبت به کشورمان حایز اهمیت است؛ چراکه کشورمان با افزایش ظرفیت‌های صادرات خود در سال‌های اخیر می‌تواند به عنوان کشوری فرستنده مطرح شود. هم چنین بررسی تعهدات و مسولیت‌های بعضی از اشخاص مرتبط با فرستنده در کنوانسیون روتردام، از جمله "فرستنده اسنادی"<sup>۴</sup> و مفاهیم جدید در کنوانسیون در این زمینه حایز اهمیت می‌باشد. اینک موضوعات فوق را بصورت تطبیقی با قانون دریایی کشورمان، مقررات لاهه، لاهه - ویزی و هامبورگ بررسی می‌نماییم.

۲. ایران تا سال ۱۳۴۳ فاقد قانون دریایی بود. تنها، بند ۲ ماده ۱۰ قانون تجارت اشاره به حمل و نقل دریایی و کشتی‌سازی می‌کرد و آن‌ها را جزء عملیات تجاری قلمداد می‌نمود. هم چنین مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ این قانون، به قرارداد حمل و نقل اختصاص دارد که در ماده ۳۸۷ به حمل و نقل دریایی و خسارات بحری اشاره شده، در قانون مدنی نیز در مواد ۵۱۷ و ۵۱۶ به موضوع قرارداد حمل و نقل پرداخته است. بالأخره، در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی به تصویب هیأت وزیران رسید که مدت کوتاهی به صورت آزمایشی به مرحله اجرا در آمد. پس از آن با تجدید نظر کامل در سال ۱۳۴۳ در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده به تصویب مجلسین رسید و از آن زمان تا کنون اجرا می‌گردد.<sup>۵</sup> گذشته از قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، کشور ایران در سال ۱۳۴۴ و به موجب قانون الحاق ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۱۵، به کنوانسیون بروکسل نیز ملحق گردید.<sup>۶</sup> بعد از کنوانسیون لاهه، پروتکل تکمیلی لاهه - ویزی مصوب ۱۹۶۸ و سپس کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ به تصویب رسیدند که ایران تاکنون هیچ کدام از آن‌ها نپیوسته است.<sup>۷</sup>

۳. برای تشخیص این که در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها کدام قانون حاکم می‌باشد تا مبنای تطبیق با

#### ۴. Documentary Shipper.

<sup>۵</sup> محمدعلی، اعلائی فرد، "حقوق دریایی (حمل و نقل بین المللی دریایی)"، چاپ اول، تهران: نخل دانش، ۱۳۸۷، ص ۳۳.  
<sup>۶</sup> ۱. قرارداد بین المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها. ۲. قرارداد بین المللی مربوط به تحدید مسولیت صاحبان کشتی‌های دریا پیمایا. ۳. قرارداد بین المللی مربوط به برقراری بعضی از مقررات متحد الشکل در تصادم کشتی‌ها و مقاوله نامه امضاء آن. ۴. قرارداد بین المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها. ۵. قرارداد بین المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا. ۶. قرارداد بین المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا. ۷. قرارداد بین المللی حفظ جان اشخاص در دریا. (اعلائی فرد، همان، ص ۲۳).

<sup>۷</sup> ابراهیم، تقی زاده، "حقوق حمل و نقل دریایی"، چاپ اول، تهران: مجد، ۱۳۸۹، ص ۱۸.  
<sup>۸</sup> اخیراً، "لایحه اصلاح قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳" که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۳۰/۰۵/۱۳۹۰ هیأت وزیران به تصویب رسیده، جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده که در زمان نگارش مقاله حاضر در دست بررسی و شور می‌باشد. لایحه مزبور، با توجه به مقدمه توجیهی آن، بیشتر ناظر بر مباحث حقوق اداری دریایی می‌باشد که از بحث ما (حمل و نقل دریایی کالا) که موضوع حقوق تجاری دریایی می‌باشد، خروج موضوعی دارد. این لایحه بیشتر به تجدید نظر در فصل ششم قانون دریایی پرداخته و ارتباط چندانی با موضوع ما که مربوط به فصل چهارم قانون دریایی کشورمان می‌باشد، ندارد. البته پیشنهاد ما این است که امروزه باید مبحث حقوق حمل و نقل دریایی کالا از مباحث حقوق اداری دریایی جدا شود؛ موضوعی که آنستیرال در کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام بخوبی آنرا رعایت نموده است.

کنوانسیون هامبورگ و روتردام قرار گیرد، لازم است تا قوانین مذکور را با همدیگر مقایسه کنیم:

۳-۱ قانون دریایی با قوانین مدنی و تجارت: اشاره کردیم که، علاوه بر قانون دریایی و حتی پیش از تصویب آن، موادی از قانون مدنی (مواد ۵۱۷ و ۵۱۶) و قانون تجارت (مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴) به موضوع قرارداد حمل و نقل و مسولیت‌های متصدی حمل پرداخته‌اند. اکنون سخن این است که در قراردادهای حمل دریایی و در موارد تعارض کدام یک را باید قانون حاکم تلقی کرد؟ بی شک قواعد و اصول تفسیری ایجاب می‌کند که در خصوص قراردادهای حمل دریایی، قانون دریایی حاکم شده و تنها در موارد سکوت، نخست به قانون تجارت - در صورتی که مورد اختلاف خصیصه تجاری داشته باشد - و سپس به قانون مدنی - در فرض سکوت قانون تجارت - به عنوان قانون عام و مرجع رجوع کرد.

۳-۲ کنوانسیون بروکسل با قانون دریایی: قبل از بررسی این که کدام قانون بر حمل و نقل دریایی ایران حاکم-اند، سئوالی مطرح می‌شود که چرا قانونگذار به صورت تکراری ابتدا اقدام به وضع قانون دریایی (فصل چهارم) که ترجمه قواعد لاهه است نموده و متعاقباً اقدام به تصویب این قواعد، بر اساس الحاق ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی در سال ۱۳۴۴، نموده است. در پاسخ باید گفت که بعید است مقصود قانونگذار از تصویب این دو این باشد که قانون دریایی، بر حمل و نقل دریایی بین دو بندر ایرانی حاکم گردد و قواعد لاهه حاکم بر حمل و نقل دریایی بین بندر ایران و بندر خارجی.<sup>۹</sup> اکنون مساله این است که با عنایت به ماده ۹ قانون مدنی که معاهدات را نیز در حکم قانون ایران تلقی می‌کند در صورت بروز تعارض بین قانون دریایی و کنوانسیون بروکسل، کدام یک مقدم است و حق استناد به آن‌ها با کدام یک است؟ در پاسخ ممکن است گفته شود که به استناد به قواعد بین المللی کنوانسیون بر قوانین داخلی مقدم می‌باشد.<sup>۱۰</sup> اما اصول تفسیری ایجاب می‌کند که با عنایت به مؤخر بودن تاریخ الحاق به کنوانسیون بر قانون دریایی، مفاد کنوانسیون در صورت تعارض مقدم باشد، لیکن رویه قضایی مغایر با دکتین و اصول تفسیر است.

۴. با توضیحات فوق، مشخص گردید که از بین قوانین قابل اعمال بر حمل و نقل دریایی کالا در کشورمان، نهایتاً به قواعد لاهه رسیدیم؛ لذا در راستای مطالعه تطبیقی مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی کالاها در کشورمان با قوانین و کنوانسیون‌های موجود در عرصه بین المللی باید مبنای کارمان را قواعد لاهه قرار دهیم.<sup>۱۱</sup>

<sup>۹</sup>. تقی زاده، همان، ص ۱۸.

<sup>۱۰</sup>. اعلانی فرد، همان، ص ۳۱.

<sup>۱۱</sup>. در اینجا باید اشاره کنیم که مقررات لاهه در سال ۱۹۶۸ توسط پروتکل اصلاحی لاهه-ویزبی مورد اصلاح قرار گرفتند؛ کشور ما به این پروتکل اصلاحی نپیوسته است. حال این سئوال مطرح می‌شود که آیا پیوستن یک کشور به یک کنوانسیون به معنای این است که در آینده نیز پروتکل‌های اصلاحی که نسبت به آن کنوانسیون به عمل می‌آید، نسبت به آن کشور قابل اعمال خواهد بود؟ عکس این سئوال نیز صادق است بدین ترتیب که آیا اگر کشوری به اصلاحیه یک کنوانسیون بپیوندد، این اقدام به معنای پیوستن آن کشور به متن اصلی کنوانسیون نیز خواهد بود؟ وضعیت کشورمان در خصوص پروتکل اصلاحی لاهه-ویزبی مطابق با سئوال اول می‌باشد. در متن کنوانسیون لاهه و نیز در پروتکل اصلاحی لاهه-ویزبی راه حلی برای این سئوالات پیش بینی نشده است. برای پاسخ به این سئوالات باید به سراغ قواعد عمومی حقوق بین الملل معاهدات برویم. در آنجا بحث شده است که "آثار اصلاح یک معاهده، بر طرف‌هایی بار می‌شود که آن را پذیرفته‌اند. در نتیجه، آنها که نپذیرفته‌اند، تنها ملتزم به معاهده اولیه می‌باشند. این قاعده کلی است که در بندهای ۴ و ۵ عهدنامه‌های حقوق معاهدات آمده است. لذا اگر کشوری فقط طرف معاهد اولیه باشد و خود را نسبت به موافقت‌نامه اصلاحی ملتزم نداند- برای مثال کشور ایران که طرف کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل (لاهی) می‌باشد اما به پروتکل اصلاحی ۱۹۶۸ لاهه-ویزبی نپیوسته است- حقوق و تعهدات آن تابع مقررات معاهده اولیه است." رجوع کنید به: محمدرضا، ضیایی بیگدلی، "حقوق معاهدات بین المللی"، چاپ چهارم، تهران: گنج دانش، ۱۳۸۸، ص ۱۹۴.

سامان نوشتار: مطابق کنوانسیون روتردام، در جریان حمل و نقل کالاها، از زمانیکه از سوی فرستنده ارسال می- شوند تا به گیرنده می-رسند، افراد مختلفی درگیرند که در بندهایی از ماده ۱ کنوانسیون، این افراد تعریف شده-اند: متصدی حمل<sup>۱۲</sup> (بنده ۵)، عامل<sup>۱۳</sup> (بنده ۶)، عامل دریایی<sup>۱۴</sup> (بنده ۷)، فرستنده<sup>۱۵</sup> (بنده ۸)، فرستنده اسنادی<sup>۱۶</sup> (بنده ۹)، دارنده سند حمل<sup>۱۷</sup> (بنده ۱۰)، گیرنده<sup>۱۸</sup> (بنده ۱۱)، کنترل کننده<sup>۱۹</sup> (بنده ۱۳) اشاره نمود. در خلال مواد کنوانسیون نیز به تعهدات و مسولیت‌های هر یک از این افراد اشاره شده است.

اما تعهدات و مسولیت‌های فرستنده و متصدی حمل و نقل از اهمیت بیشتری برخوردار است لذا دو فصل جداگانه به تعهدات و مسولیت‌های متصدی حمل و نقل (فصل چهارم) و تعهدات و مسولیت‌های فرستنده (فصل هفتم) اختصاص داده شده و تعهدات و مسولیت‌های سایر اشخاص نامبرده شده در بالا در ذیل این دو فصل بیان شده-اند. ما در این نوشتار کوتاه با محور قراردادن فرستنده، نخست تعهدات وی را (گفتار اول) و سپس مسولیت‌های ناشی از نقض تعهدات مزبور را (گفتار دوم) با مطالعه تطبیقی<sup>۲۰</sup> - هر جا که ممکن است - با کنوانسیون بروکسل (قانون ایران در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی کالا)، پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ، بررسی می-نماییم؛ هم چنین به تعهدات و مسولیت سایر اشخاص مرتبط با فرستنده نیز خواهیم پرداخت و مفاهیم جدید کنوانسیون روتردام را در این زمینه بررسی می-نماییم. در نهایت به این می-پردازیم که آیا این تعهدات و مسولیت‌ها افزایش یافته یا خیر.

#### رویکرد کنوانسیون‌های پیشین نسبت به تعهدات و مسولیت‌های فرستنده

قبل از پرداختن به موضوع اصلی این کار تحقیقی، لازم است تا بصورت مختصر رویکرد کنوانسیون‌های پیشین را نسبت به تعهدات و مسولیت‌های فرستنده بررسی نماییم. مقررات پیشین مربوط به حمل و نقل دریایی کالا، توجه چندانی به فرستنده و تعهدات و مسولیت‌های وی ننموده بودند. در مقررات لاهه و لاهه - ویزی، فرستنده تعریف نشده بود، اما در قواعد هامبورگ در ماده ۱(۳) بالأخره فرستنده به عنوان یکی از طرفین قرارداد حمل تعریف می-گردد.<sup>۲۱</sup> در قواعد لاهه و لاهه - ویزی سه مقرر هدر ارتباطات تعهدات و مسولیت‌های فرستنده کالا وجود دارد که در قسمت‌های مختلف آن بصورت پراکنده آمده-اند. اول، در ماده ۳ (۵) فرستنده در مقابل متصدی حمل و نقل در زمان ارسال محموله، ضامن صحت اظهارات خود در مورد علامت‌گذاری بر روی کالاها، تعداد، مقدار و وزن آن‌ها می-باشد. دوم، در ماده ۴ (۳) آمده است که در صورت فقدان کالاها یا ورود صدمه به آن‌ها که توسط متصدی حمل و نقل باکشتی و بدون دخالت یا قصور فرستنده ایجاد شده باشد، وی هیچگونه مسولیتی نخواهد داشت؛ از این رو با لحنی مشابه با لحن به کار رفته در ماده ۴ (۲) در خصوص متصدی حمل و نقل، بیان

<sup>۱۲</sup>. Carrier.

<sup>۱۳</sup>. Performing Party.

<sup>۱۴</sup>. Maritime Performing Party.

<sup>۱۵</sup>. Shipper.

<sup>۱۶</sup>. Documentary Shipper.

<sup>۱۷</sup>. Holder.

<sup>۱۸</sup>. Consignee.

<sup>۱۹</sup>. Controlling Party.

<sup>۲۰</sup>. ببینید: طاهر، حبیب زاده، "نگاهی کاربردی به روش مطالعه تطبیقی در علم حقوق"، قابل دسترسی در وبسایت شخصی نویسنده ی مقاله: (www.Novinlaw.ir).

<sup>۲۱</sup>. Thana, Elson, "Shippers Obligations and Liabilities under Rotterdam Rules", Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal, University of Lund, ۲۰۱۰, p. ۷.

می‌کند که در صورت فقدان کالاها یا ورود صدمه به آنها که توسط متصدی حمل و نقل اما با دخالت یا قصور فرستنده ایجاد شده، وی مسئول خسارات و آسیب‌های وارده می‌باشد. سوم، ماده ۴ (۶) بیان می‌کند که فرستنده کالا مسئولیت تمام خسارت‌ها و هزینه‌هایی را که به طور مستقیم و غیرمستقیم از انتقال کالاها یا کالاهایی که متصدی حمل و نقل در رابطه با ویژگی و خصوصیات آنها توافقی نداشته، برعهده دارد؛ در خصوص موارد اول و سوم مسئولیت مطلق اما در خصوص مورد دوم مسئولیت مبتنی بر تقصیر را برای فرستنده در پیش گرفته است. کنوانسیون هامبورگ نیز که در سال ۱۹۷۸ به تصویب رسیده بود اساساً مسئولیت فرستنده کالا را در بخش سوم که شامل مواد ۱۲ و ۱۳ می‌شود، تدوین نموده است. ماده ۱۲ مشابه ماده ۴ (۳) قواعد هیگ-ویزی و ماده ۱۳ مشابه ماده ۴ (۶) می‌باشد با این تفاوت که در این ماده صراحتاً می‌گوید که فرستنده باید متصدی حمل و نقل را از ماهیت خطرناک کالاها مطلع نماید. با این وجود، یکی از موارد مسئولیت فرستنده کالا- یعنی مسئولیت برای توصیف ناصحیح کالاها - در بخش بعدی (چهارم) که به اسناد حمل می‌پردازد، آمده است: در واقع، ماده ۱۷ شامل مقرره‌ای مشابه با مقرره موجود در ماده ۳(۵) از قواعد لاهه-ویزی می‌شود.

### گفتار اول: تعهدات فرستنده در کنوانسیون روتردام

کنوانسیون روتردام در فصل هفتم تحت عنوان "تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل"، از ماده ۲۷ الی ۳۴ به این بحث پرداخته است. در خصوص مواد این فصل ذکر چند نکته مفید می‌باشد:

اول، همان طور که از عنوان این فصل و از بررسی تک تک مواد این فصل بر می‌آید، در هیچ یک از این مواد به مسولیت‌ها و تعهدات فرستنده در قبال شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل اشاره نشده؛ لذا تعهدات و مسولیت‌های فرستنده در این مواد، فقط نسبت به متصدی حمل و نقل می‌باشد.

دوم، چون این کنوانسیون در خصوص حمل و نقل کالاها می‌باشد و حمل مسافر و توشه (بار همراه مسافر) را شامل نمی‌شود، لذا تعهدات و مسولیت‌های فرستنده نسبت به متصدی حمل و نقل نیز محدود به کالاها می‌باشد و هر جا که خسارتی خارج از خسارت وارد بر کالاها توسط فرستنده ایجاد گردد، به موجب کنوانسیون روتردام و بویژه فصل هفتم تعیین تکلیف نخواهد شد؛ در این خصوص باید اضافه نمود که این خسارت محدود به فقدان کالاها یا ورود خسارت مستقیم بر کالاهاست و خسارتی که بر کالاها وارد می‌شود و ناشی از تأخیر در تحویل آنها می‌باشد را در بر نمی‌گیرد. مؤید این حرف این است که در ماده ۳۰ کنوانسیون بر خلاف ماده ۱۷ آن که به خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالاها اشاره شده، هیچ صحبتی از خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا نشده است.

سوم، گرچه فصل هفتم از تعهدات فرستنده صحبت نموده، اما دقت در برخی از این مواد نشان می‌دهد که در مواردی به تعهدات متصدی حمل نیز اشاره شده است، از جمله در ماده ۲۸ از تعهدات فرستنده و متصدی حمل در مقابل یکدیگر صحبت می‌کند. هم چنین باید اضافه نمود در این گفتار علاوه بر تعهدات و مسولیت‌های فرستنده، به تعهدات و مسولیت‌های فرستنده اسنادی نیز به عنوان شخصی که زیر مجموعه فرستنده هست، می‌پردازیم.

گفتیم که، قواعد روتردام در فصل ۷، تعهدات و مسولیت‌های فرستنده کالا را با جزییات بیشتر بیان نموده که این موضوع می‌تواند باعث این برداشت بشود که این تعهدات و مسولیت‌ها افزایش یافته است. اما به نظر می‌رسد که مقررات این فصل، بیشتر تعهدات فرستنده کالا که قبلاً نیز وجود داشته و نقض آنها مستلزم مسولیت فرستنده

کالا تحت ماده ۴ (۳) قواعد هیگ-ویزی و ماده ۱۲ قواعد هامبورگ می‌شد را تصریح می‌کنند<sup>۲۲</sup> و در واقع این تعهدات و مسولیت‌ها بیش از آن که افزایش یافته باشند، به لحاظ حقوق و قانونی وضعیت بهتری برای استناد یافته-اند.<sup>۲۳</sup> به منظور تایید صحت این نتیجه‌گیری، تحلیل جداگانه از تعهدات فرستنده‌ی کالا تحت قواعد روتردام و مقایسه‌ی آن‌ها با مقررات مشابه قواعد لاهه-ویزی و قواعد هامبورگ ضروری می‌باشد. از اینرو، ابتدا به تعهدات فرستنده و سپس به مسولیت‌های وی ناشی از نقض این تعهدات می‌پردازیم.

### بند اول: تعهد بر تحویل کالاها به متصدی حمل و نقل جهت حمل

ماده ۲۷ (۱) کنوانسیون روتردام، به تعهد کلی فرستنده به تحویل کالاها می‌پردازد. صدر بند ۱، اشاره دارد به تعهد فرستنده که کالا را در شرایطی که آماده حمل باشد، تحویل دهد. در ادامه می‌گوید: "مگر این که به نحو دیگری در قرارداد حمل توافق شده باشد." درج این قید یعنی این که طرفین می‌توانند از طریق قرارداد حمل این تعهد را تغییر دهند. در ادامه همین بند مقرر می‌دارد که کالا باید در همه حال، در شرایطی که با نوع حمل سازگار است و به اموال یا اشخاص صدمه نمی‌زند، تحویل داده شود. در این خصوص باید گفت با توجه به عبارت "در هر حال فرستنده باید کالا را در شرایطی که از نظر بارگیری، جابجایی، صفافی، مهار و ایمن سازی و تخلیه با نوع حمل مورد نظر سازگار می‌باشد، تحویل دهد"، با توجه به مذاکرات گروه کاری سوم آنسیترالاین تعهد قابل عدول نیست؛ یعنی طرفین نمی‌توانند از طریق قرارداد، این تعهد را تغییر دهند.<sup>۲۴</sup> بند ۳ ماده ۲۷ به جهت اهمیت حمل کانتینری و برای تأکید بیشتر به فرستنده نسبت به صفافی و چیدن صحیح کالاها تنظیم گردیده است؛ در واقع، با وجود بند ۱ نیازی به آوردن بند ۳ نبود مگر این که بگوییم به جهت اهمیت حمل کانتینری آمده است.

در تعهد فوق اشاره شده که فرستنده باید کالاها را به گونه‌ای که آماده برای حمل است به متصدی حمل و نقل تحویل دهد و هیچ اشاره‌ای به این که آیا فرستنده باید شخصا این کار را بکند یا خیر، نشده است. از اینرو، محدودیتی نیست که فرستنده از طریق قراردادهای فرعی با اشخاص دیگری، این کار را انجام دهد. اما مشخص نیست که آیا امکان دارد متصدی حمل و نقل انجام این خدمت را به فرستنده پیشنهاد کند یا خیر. در پاسخ گفته شده که می‌توان چنین تفسیری از ماده ۲۷ (۱) نمود.<sup>۲۵</sup>

علیرغم تصریح قواعد روتردام به این تعهد، قواعد لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ هیچ اشاره‌ای به تعهد فرستندگان کالا در خصوص آماده سازی کالا برای حمل و نقل نمی‌کنند. با این وجود، بنظر می‌رسد که در قواعد لاهه و لاهه-ویزی این تعهد به طور ضمنی وجود دارد. این موضوع با توجه به ماده ۴ (۲) (س) این قواعد، تحت عنوان "عدم کفایت بسته‌بندی کالاها" که از مصادیق خطرات مستثنی شده به نفع متصدی حمل و نقل است، تایید می‌شود.<sup>۲۶</sup>

در خصوص بار اثبات دعوا در این زمینه، هیچ مقرره‌ای در قواعد لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ دیده نمی‌شود اما عبارات به کار رفته در آن‌ها نشان می‌دهد که بار اثبات بر عهده‌ی متصدی حمل و نقل می‌باشد؛ این موضوع به

<sup>۲۲</sup>. Berlingieri, Francesco, "Comparative Analysis of the Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules", ۲۰۰۹, p. ۱۹, (available at: [http://www.uncitral.org/pdf/english/working\\_groups/wg\\_2/berlingieri\\_paper\\_comparing\\_Rotterdam\\_Rules\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/working_groups/wg_2/berlingieri_paper_comparing_Rotterdam_Rules_Hamb_HVR.pdf)).

<sup>۲۳</sup>. Adamsson, Joakim, "The Rotterdam Rules: A transport convention for the future?", Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal, University of Lund, ۲۰۱۱, p. ۶۴.

<sup>۲۴</sup>. Thana, Elson, *Ibid*, ۲۰۱۰, ۱۳

<sup>۲۵</sup>. *Ibid*, ۱۴.

<sup>۲۶</sup>. Berlingieri, *Ibid*, p. ۱۹.

صراحت در ماده ۳۰ (۱) قواعد روتردام دیده می‌شود و اثبات این که کالاها توسط فرستنده تحویل داده نشده‌اند بر عهده متصدی حمل گذاشته شده.<sup>۲۷</sup>

#### بند دوم: انجام تعهدات به موجب شروط فایوست

در بند ۲ ماده ۲۷ که به توافق مندرج در ماده ۱۳ بند ۲ ارجاع داده است، به اعتبار و نفوذ شروط فایوست<sup>۲۸</sup> پرداخته است، که به موجب آن‌ها بعضی از وظایف متصدی حمل و نقل ممکن است توسط یا به نمایندگی جانب از فرستنده، فرستنده اسنادی یا گیرنده کالا انجام گیرد. پس اگر این چنین شرطی در قرارداد حمل و نقل موجود باشد و طی آن فرستنده را موظف به انجام بعضی از تعهداتی نماید که در حالت عادی وظیفه متصدی حمل و نقل است، فرستنده موظف است که آن وظایف را با دقت و صحت لازم انجام دهد. بنابراین اگر اقداماتی که به موجب شروط فایوست باید انجام گیرند، توسط فرستنده صورت نگیرد، بلکه برای مثال توسط گیرنده یا هر کس دیگری صورت گیرد فرستنده مسئول نیست.

در هیچکدام از قواعد لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ اشاره‌ای به این چنین تعهدی بر عهده فرستنده نشده است؛ مطرح شدن این موضوع در قواعد روتردام می‌تواند به دلیل اقتضائات کنونی عرصه صنعت حمل و نقل دریایی کالاها باشد که انجام بعضی از وظایف متصدی حمل و نقل را می‌توان بر عهده فرستنده گذاشت.

#### بند سوم: تعهد بر همکاری ۲۹ با متصدی حمل و نقل

گرچه فصل هفتم به تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل می‌پردازد، همان طور که پیش‌تر نیز گفتیم در بعضی موارد از تعهدات متقابل متصدی حمل و نقل نیز نامبرده است. در جریان مذاکرات کار گروه سوم آنسیترال، تصمیم گرفته شد که هر دوی فرستنده و متصدی حمل و نقل باید به تقاضاهایشان از یکدیگر در خصوص تأمین اطلاعات، دستور العمل‌های مربوط به اداره‌ی صحیح کشتی و حمل کالاها پاسخ بدهند.<sup>۳۰</sup> به همین دلیل ماده ۲۸ تدوین شد که فرستنده و متصدی حمل و نقل را ملزم به همکاری در تهیه اطلاعات و دستور العمل‌های مورد نیاز یکدیگر نموده است:

"متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا موظف به تأمین درخواست یکدیگر در فراهم ساختن اطلاعات و دستورالعملهایی که برای جابجایی و حمل و نقل صحیح کالا مورد نیاز است، می‌باشند به شرطی که آن اطلاعات در اختیار طرفی باشد که از وی درخواست تأمین شده و یا آن دستورالعملها به نحو منطقی قابل تأمین از سوی شخصی که از او درخواست شده است، باشند و از سوی دیگر طرف متقاضی به نحو منطقی امکان تأمین آن‌ها را نداشته باشد."

بدیهی است که اجرای کامل و صحیح قرارداد حمل نیازمند ارتباط صحیح طرفین قرارداد با یکدیگر است. در عمل، ممکن است که انجام بسیاری از امور به علت کمبود ارتباط با مشکل مواجه شود. بنابراین ارتباط متقابل طرفین برای اجرای صحیح و کامل قرارداد حمل ضروری می‌نماید. ماده ۲۸ با ایجاد تعهد برای طرفین، به این

<sup>۲۷</sup>. Ibid, p. ۱۹.

<sup>۲۸</sup>. foist clauses (free in, out, stowed and trimmed).

منظور از این شروط این است که طرفین می‌توانند توافق نمایند که عملیات بارگیری، جابجایی، چیدن، صفافی و تخلیه‌ی کالاها توسط فرستنده، فرستنده اسنادی یا گیرنده انجام شود. این چنین شروطی بطور معمول در حمل و نقل دریایی اعمال می‌شود.

<sup>۲۹</sup>. Cooperation.

<sup>۳۰</sup>. Thana, Elson, Ibid, p. ۱۵.

همکاری رسمیت بخشیده و آنرا تنها بصورت توصیه برگزار ننموده است. در راستای اجرای این تعهد، همان طور که از ماده ۲۸ بر می آید، هر یک از طرفین باید اطلاعاتی را که در اختیار دارند یا دستور العمل‌هایی را که به طور معقول می‌توانند بدهند، به طرف دیگر ارایه دهند. از اینرو تکلیف سنگینی بر طرفین بار نشده است.

#### بند چهارم: تهیه اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد

ماده ۲۹ تحت عنوان "تعهدات فرستنده در تهیه اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد"<sup>۳۱</sup> بیان می‌دارد: "۱. فرستنده می‌بایست نسبت به تأمین به موقع اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد مربوط به حمل کالا که به طور متعارف توسط متصدی حمل قابل تأمین نیستند و از سوی دیگر وجود آن‌ها برای موارد زیر ضروری است، اقدام نماید: (الف) جهت حمل و جابجایی صحیح کالا، شامل اقدامات احتیاطی که می‌بایست توسط متصدی حمل یا عامل به عمل آید؛ و (ب) برای متصدی حمل تا بتواند خود را با قوانین، مقررات و سایر الزامات مقامات دولتی در ارتباط با حمل مورد نظر تطبیق دهد، البته به شرطی که متصدی حمل در یک فرجه معقول به فرستنده کالا اعلام کند که اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد مذکور را نیاز دارد. ۲. مفاد این ماده هر نوع تعهد خاص مبنی بر تأمین اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد ویژه مربوط به حمل کالا را که بر اساس قوانین، مقررات و سایر الزامات مقامات عمومی در خصوص حمل مورد نظر می‌باشند، نفی نمی‌نماید."

گرچه تعهد به ارایه اطلاعات از سوی فرستنده به استثنای دادن اطلاعات در خصوص کالاهای خطرناک، در هیچ یک از کنوانسیون‌های قبلی وجود نداشت، قرارداد حمل غالباً فرستنده را ملزم می‌نمود تا نسبت به ارایه اطلاعات ضروری برای حمل اقدام نماید. از اینرو می‌توان گفت که کنوانسیون روتردام که به صراحت به این تعهد فرستنده اشاره نموده، آن چه که در رویه مورد عمل واقع می‌شد را تدوین نموده است و چیز جدیدی را پیش بینی ننموده است.<sup>۳۲</sup> حتی ماده ۳ (۳) (الف) و (ب) از مقررات لاهه و لاهه-ویزی و نیز مواد ۱۵ (الف) و ۱۷ (۱) از مقررات هامبورگ به طور ضمنی اشاره به انجام تعهد فوق توسط فرستنده دارند.

از بند ۱ ماده فوق متوجه می‌شویم که دو دسته اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد باید توسط فرستنده تهیه شوند؛ یکی اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسنادی که جهت حمل و جابجایی صحیح کالاها برای متصدی حمل و نقل ضروری هستند و دیگری، اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسنادی که متصدی حمل و نقل نیاز دارد تا بتواند خود را با قوانین، مقررات و سایر الزامات مقامات دولتی در ارتباط با حمل مورد نظر تطبیق دهد. دسته اول فقط تا حدی که وجود آن‌ها ضروری باشد، و دسته دوم تنها زمانی که متصدی حمل و نقل در یک فرجه معقول به فرستنده کالا اعلام کند که اطلاعات، دستور العمل‌ها و اسناد مذکور را نیاز دارد، باید توسط فرستنده فراهم شوند. به علاوه برخلاف اطلاعات و دستور العمل‌های مورد نیاز در ماده ۲۸، این اطلاعات (موضوع ماده ۲۹) باید از طرف فرستنده تأمین گردند، خواه متصدی حمل و نقل تقاضا نموده باشد و خواه تقاضا ننموده باشد.

#### بند پنجم: تعهدات فرستنده در ارتباط با اطلاعات مربوط به مفاد قرارداد

ماده ۳۱ تحت عنوان اطلاعات مربوط به تدوین "مفاد قرارداد"<sup>۳۳</sup>، تعهداتی را برای فرستنده پیش بینی نموده

<sup>۳۱</sup>. Shipper's obligation to provide information, instructions and documents.

<sup>۳۲</sup>. Fujita, Tomotaka, "Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam Rules", University of Tokyo, Journal of Law and Politics, Vol. ۸, spring ۲۰۱۱, pp. ۶۴-۵.

<sup>۳۳</sup>. Contracts Particulars.



است: "۱. فرستنده کالا باید نسبت به تأمین به موقع اطلاعات دقیق مورد نیاز متصدی حمل و نقل برای تدوین مفاد قرارداد یا صدور اسناد حمل یا سوابق الکترونیکی حمل از قبیل جزییات مورد اشاره در ماده ۳۶ بند ۱<sup>۳۴</sup>؛ نام طرفی که در مفاد قرارداد به عنوان فرستنده شناخته خواهد شد؛ نام گیرنده کالا (اگر موجود باشد) و نام شخصی که اسناد حمل یا سوابق الکترونیکی حمل به دستور او صادر می‌شود (چنان چه باشد) اقدام نماید.۲. فرض بر این است که فرستنده، دقت و صحت اطلاعاتی را که بر اساس بند ۱ این ماده تهیه شده است، در زمان دریافت توسط متصدی حمل و نقل، تضمین کرده است. فرستنده باید خسارات وارده به متصدی حمل و نقل را در برابر فقدان یا خسارتی که ناشی از عدم دقت و صحت اطلاعات مذکور باشد، جبران نماید."

در ماده ۳ (۵) مقررات لاهه و لاهه- ویزی و نیز در ماده ۱۷ (۱) قواعد هامبورگ شبیه به این تعهد وجود دارد. این مواد در عمل مشابه می‌باشند، اما ماده ۳۱ قواعد روتردام کمی متفاوت می‌باشد و دامنه شمول آن وسیع‌تر است، گرچه مفاد آن با مواد فوق یکسان است و تعهدات فرستنده کالا افزایش نیافته است.

باید توجه نمود که به موجب ماده ۳۱ مقررات روتردام، فرستنده نه تنها باید دقت و صحت اطلاعات را تضمین نماید بلکه باید این وظیفه را به موقع و در زمانی مقتضی انجام دهد. در بند ۱ به تعهد فرستنده برای تهیه اطلاعاتی که برای تکمیل مفاد قرارداد و نیز صدور اسناد حمل یا سوابق الکترونیکی حمل ضروری است، اشاره شده است. اطلاعاتی که به موجب این بند باید تهیه گردند، تمثیلی و غیر قطعی هستند و ملاک اصلی هم چنان که در متن ماده آمده، ضرورت امر می‌باشد؛ از اینرو هرگونه اطلاعاتی که برای موارد مندرج در بند ۱ ضروری باشد باید توسط فرستنده تهیه شوند.<sup>۳۵</sup>

بند ۲ ماده ۳۱ فرض تضمین صحت اطلاعات مندرج در بند ۱، توسط فرستنده را مطرح نموده است و هم چنین فرستنده را ملزم به جبران خسارات وارده بر متصدی حمل در برابر فقدان یا خسارتی که ناشی از عدم دقت و صحت اطلاعات مذکور باشد، نموده است. با توجه به شیوه‌ی نگارش بند ۲، باید گفت که تعهد فرستنده به تضمین صحت اطلاعات، تنها شامل مواردی می‌باشد که در بند ۱ تهیه شده‌اند. لذا اگر اطلاعات مندرج در بند ۱ صحیح باشند اما جامع نباشند (یعنی شامل تمام اطلاعات مورد نیاز نباشند) و یا به موقع نباشند، مسئولیتی به موجب بند ۲ برای فرستنده متصور نیست. موارد و وضعیت‌های مختلفی را می‌توان مثال زد که در آنها فرستنده به موجب ماده ۳۱ بند ۲ مسئول شناخته می‌شود. مورد اول می‌تواند ناشی از اثر ظاهری و استنادی سند حمل یا سابقه‌ی الکترونیکی حملی باشد که دارای اطلاعات ناصحیحی در مفاد قرارداد است.<sup>۳۶</sup> برای مثال، فرستنده به متصدی حمل اطلاع می‌دهد که تعداد ۴۰ اتومبیل در درون یک کانتینر جای گیری شده است، و متصدی حمل نیز بر این اساس بارنامه‌ای را صادر می‌کند که در آن قید شده: "محتوی ۴۰ اتومبیل"، بدون درج هیچ گونه شرط تعیین کننده دیگری. زمانی که کانتینر به گیرنده تحویل داده می‌شود، تنها ۳۰ اتومبیل در آن یافت می‌شود. در این جا متصدی حمل به موجب ماده ۴۱ بند (ب) که بیان می‌دارد: "ماده ۴۱ در بند (ب) بیان می‌دارد: (ب) اقامه دلیل خلاف از سوی متصدی حمل در خصوص هر یک از مفاد قرارداد، نباید مسموع باشد، چنان چه مفاد قرارداد در یکی از موارد زیر

<sup>۳۴</sup>. در ماده ۳۶ بند ۱ به موارد زیر اشاره شده است: (الف) توصیفی از کالایی که برای حمل تخصیص یافته است. (ب) علایم راهنما که برای شناسایی کالا ضروری هستند. (ج) تعداد بسته‌ها یا قطعه‌ها یا مقدار کالا؛ و (د) وزن کالا، چنانچه بوسیله فرستنده فراهم شده باشد.

<sup>۳۵</sup>. Fujita, Ibid, pp. ۷۲-۳.  
<sup>۳۶</sup>. Ibid, p. ۷۴.

درج شده باشد: (۱) سند حمل قابل انتقال یا سابقه الکترونیکی حمل قابل انتقال که به شخص ثالثی که بر اساس حسن نیت عمل می‌کند داده شود. (۲) سند حمل غیر قابل انتقال حاکی از این که آن سند باید به منظور حصول اطمینان از تحویل کالاها تسلیم شود، و به گیرنده کالا که با حسن نیت اقدام می‌کند، منتقل شود.<sup>۳۷</sup> "مسئول فقدان ۱۰ اتومبیل مزبور می‌باشد. البته متصدی حمل نیز به نوبه خود می‌تواند علیه فرستنده به استناد این که فقدان مزبور ناشی از عدم صحت اطلاعات ارائه شده از جانب فرستنده بوده است، اقامه دعوی کند. مورد دیگر وضعیتی است که ارتباطی با اثر ظاهری و استنادی سند حمل یا سابقه الکترونیکی حمل ندارد.<sup>۳۷</sup> برای مثال، فرستنده به متصدی حمل اطلاع می‌دهد که وزن کانتینری که قرار است که حمل شود، ۵ تن می‌باشد در حالیکه وزن دقیق آن ۲۵ تن می‌باشد. متصدی حمل نیز بر اساس گفته فرستنده، وزن کانتینر را در مفاد قرارداد، ۵ تن ذکر می‌کند. در هنگام بارگیری نیز متصدی حمل از یک جرثقیلی که حداکثر قدرت آن حمل ۲۰ تن می‌باشد استفاده می‌کند. این در حالی است که متصدی حمل جرثقیل‌های بزرگتر برای حمل کالاهای سنگین‌تر از ۲۰ تن را نیز در اختیار دارد. در جریان حمل جرثقیل خراب می‌شود و کشتی خسارت می‌بیند. در این جا فرستنده به موجب ماده ۲۹ بند ۱ مسئول شناخته می‌شود. با وجود این، تا حدی که اطلاعات مورد بحث برای تکمیل اسناد حمل تهیه شده، فرستنده ممکن است به موجب ماده ۳۱ بند ۲ نیز مسئول شناخته شود.

#### بند ششم: تعهدات فرستنده در ارتباط با کالاهای خطرناک

ماده ۳۲ مقررات روتردام، از تعهدات و مسولیت‌های فرستنده در ارتباط با "کالاهای خطرناک"<sup>۳۸</sup> صحبت می‌کند. این ماده بیان می‌دارد: "وقتی که کالاها طبیعتاً و ماهیتاً برای اشخاص، اموال یا محیط زیست خطرناک باشند یا به طور معقولی احتمال چنین خطری را داشته باشند: (الف) فرستنده باید متصدی حمل و نقل را به موقع و قبل از تحویل کالا به وی یا عامل از ماهیت و طبیعت خطرناک کالا مطلع سازد. اگر فرستنده تعهدش در این خصوص را ایفا نکند و متصدی حمل و نقل یا عامل حمل به نحو دیگری اطلاعات مربوط به ماهیت و طبیعت خطرناک کالا را نداشته باشند، فرستنده در برابر متصدی حمل در قبال فقدان یا خسارت که از قصور در اطلاع رسانی مذکور حاصل می‌شود، مسئول خواهد بود؛ و (ب) فرستنده کالا باید مطابق قوانین، مقررات و سایر الزامات اقتدارات عمومی که در جریان هر یک از مراحل حمل مورد نظر کالاها اعمال می‌شود، بر روی کالاهای خطرناک علامت یا برچسب بزند. اگر فرستنده تعهدش را ایفا نکند در برابر متصدی حمل و نقل در قبال فقدان یا خسارت که از این قصور حاصل می‌شود، مسئول خواهد بود."

همان طور که قبلاً نیز گفتیم، بحث مسولیت فرستنده در خصوص کالاهای خطرناک در کنوانسیون‌های قبلی نیز وجود داشت. به موجب ماده ۴ (۶) قواعد لاهه و لاهه-ویزی، فرستنده‌ی کالا مسئول خسارات وارده ناشی از ارسال کالاهای خطرناک بدون آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت آن‌ها می‌باشد. از عبارت "ارسال بدون آگاهی متصدی حمل" در ماده مذکور می‌توان استنباط نمود که اگر متصدی حمل و نقل از ماهیت این کالاهای خطرناک آگاه باشد، فرستنده مسئول نمی‌باشد.

طبق ماده ۱۳ قواعد هامبورگ، فرستنده موظف است تا ماهیت کالاهای خطرناک و نیز هرگونه اقدام و احتیاط لازم را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد؛ در صورت عدم آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت این نوع کالاها،

<sup>۳۷</sup> Ibid, p. ۷۴.

<sup>۳۸</sup> Dangerous Goods.

فرستنده کالا مسئول خسارات ناشی از ارسال آن‌ها می‌باشد.

طبق قواعد روتردام فرستنده‌ی کالا دارای دو تعهد مجزا می‌باشد: اطلاع رسانی به متصدی حمل و نقل در مورد ماهیت خطرناک کالاها و علامت و برچسب گذاری بر روی آن‌ها طبق قانون حاکم یا دیگر الزامات مقامات عمومی. نقض تعهد اول، تنها در صورتیکه متصدی حمل و نقل آگاهی لازم را نسبت به ماهیت خطرناک کالاها نداشته باشد، همانند قواعد لاهه - ویزی و هامبورگ، باعث ایجاد مسئولیت فرستنده کالا می‌شود.

با وجود پیش بینی‌های فوق در این کنوانسیون‌ها، در هیچ کدام از آن‌ها تعریفی از کالاهای خطرناک نشده است؛ عدم وجود تعریفی جامع از کالاهای خطرناک در کنوانسیون‌های پیشین، باعث مطرح شدن مباحث تکنیکی و عمیقی شد که نتیجه‌ی آن را در دو پرونده‌ی مهم در دادگاههای انگلستان در این خصوص می‌بینیم؛ پرونده‌ی جیانیس ان کی و پرونده‌ی داریا راده‌ی. در پرونده‌ی اول محموله‌ای حاوی بادام زمینی که به وسیله‌ی نوع خاصی از حشرات آلوده شده بود، به عنوان کالای خطرناک در نظر گرفته شد. در پرونده‌ی دوم محموله‌ای حاوی دانه‌ی سویا که به وسیله‌ی موش‌های زنده در درون کشتی از بین رفته بود، به عنوان کالای خطرناک تلقی نشد.<sup>۳۹</sup> ملاحظه می‌گردد که در این دو پرونده‌ی نمونه هیچ ملاک و ضابطه‌ی یکسانی اعمال نگردید و بیشتر سلیقه‌ای به موضوع پرداخته شده است.

در ماده ۳۲ مقررات روتردام، بر خلاف مقررات لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ، در خصوص ملاک خطرناک بودن کالاها شیوه یکسانی را برگزیده است. در صدر ماده ۳۲ می‌گوید کالاهایی که "طبیعتاً و ماهیتاً برای اشخاص، اموال یا محیط زیست خطرناک باشند یا به طور معقولی احتمال چنین خطری را داشته باشند"؛ از این قید متوجه می‌شویم که کنوانسیون در صدد ارایه ملاک کلی بوده تا از به وجود آمدن هرگونه ابهام خودداری کند. در واقع، در قواعد روتردام منظور از خطر در عبارت "کالای خطرناک"، خطر مرتبط با اشخاص، اموال و محیط زیست می‌باشد. بنظر می‌رسد که این معیار بهتر می‌تواند شرایطی را ترسیم کند که در آن کالاهایی متعلق به گروه کالاهای خطرناک در نظر گرفته شوند.<sup>۴۰</sup>

برای اولین بار است که در یک کنوانسیون مربوط به حمل و نقل دریایی کالاها، ملاک و معیاری را برای تعریف کالاهای خطرناک ارایه داده است؛ این امر وجه تمایز قواعد این کنوانسیون در خصوص کالاهای خطرناک با قواعد هامبورگ در این زمینه می‌باشد.<sup>۴۱</sup> بدیهی است که هر کالایی می‌تواند تحت شرایطی خطرناک باشد، اما منظور کنوانسیون روتردام هر نوع کالایی نیست، بلکه به نظر می‌رسد، منظور کالاهایی است که ذاتاً در بطن خود همراه با خطر هستند. برای مثال می‌توان از حمل مواد اشتعال زای نفتی و بنزینی یا مواد رادیو اکتیو نام برد. اگر کالایی ذاتاً خطرناک نباشد اما بر اثر اوضاع و احوال خاصی اتفاقاً موجب بروز خطر شود، منظور کنوانسیون روتردام نیست. البته در این حالت ممکن است که به موجب مواد دیگری بتوانیم از مسئولیت فرستنده صحبت کنیم ولی به ماده ۳۲ نمی‌توانیم استناد کنیم. برای مثال می‌توان فرستنده را به موجب ماده ۲۷ مسئول دانست.

بعلاوه، کنوانسیون روتردام با اشاره به این که ممکن است "کالا یا کالاهایی به طور معقولی خطرناک باشند"، با این کالاها نیز مانند کالاهای خطرناک رفتار نموده و از این لحاظ با مقررات لاهه و هامبورگ متفاوت هست و در این خصوص، مسئولیت را به نفع متصدی حمل و نقل و به ضرر فرستنده وضع نموده است. در خصوص ماده ۳۲

<sup>۳۹</sup>. ThanaElson, Ibid, pp. ۳۴-۴۳.

<sup>۴۰</sup>. Berlingieri, Ibid, p. ۱۹.

<sup>۴۱</sup>. Wilson, John Furness, "carriage of goods by sea (۷th edn)", London, Pearson, ۲۰۱۰, p. ۲۳۴.

می‌توان گفت علاوه بر وضعیتی که کالاها ذاتاً خطرناک هستند و باعث خسارت می‌شوند، در وضعیتی نیز که این چنین کالاهایی با اقدامات متصدی حمل و نقل بی‌خطر می‌شوند و از بروز خسارت جلوگیری می‌شود، حال اگر هزینه اضافی بر متصدی حمل و نقل تحمیل گردد، وی می‌تواند به موجب ماده ۳۲ از فرستنده بگیرد؛ این چنین حقی از عموماً قواعد مسئولیت مدنی برای متصدی حمل برداشت می‌شود. حتی زمانیکه به موجب قسمت اخیر صدر ماده ۳۲ کالاها ذاتاً خطرناک نیستند اما در جریان سفر و به طور معقولی احتمال خطر آنها می‌رود، در این جا نیز اگر متصدی حمل بتواند با انجام اقداماتی از بروز خسارت جلوگیری کند، وی می‌تواند برای خسارتی که متحمل شده از فرستنده تقاضای جبران خسارت نماید. در این خصوص می‌توان به ماده ۱۵ نیز استناد نمود که متصدی حمل و نقل را مجاز به انجام اقداماتی معقول برای بی‌خطر سازی و خنثی سازی کالاهای خطرناک یا کالاهایی که بعداً خطرناک می‌شوند، می‌داند.

با اوصاف فوق، به نظر می‌رسد که در رابطه با کالاهای خطرناک، مسئولیت فرستنده‌ی کالا طبق قواعد روتردام افزایش پیدا نمی‌کند.

تعهد اضافی که در ماده ۳۲ (۲) قواعد روتردام ذکر شده، یعنی علامت و برچسب گذاری بر روی کالاها، از این ماده (و به تبع آن از کنوانسیون روتردام) نشأت نمی‌گیرد بلکه از مقررات قانون حاکم یا دیگر الزامات مقامات عمومی ایجاد می‌شود و از اینرو زمانی که قواعد هامبورگ یا لاهه-ویزیبی اعمال می‌شود، باعث ایجاد تعهد برای فرستنده کالا نمی‌شود. هم چنین مسئولیت بعدی فرستنده کالا در قبال هرگونه خسارت وارده به متصدی حمل و نقل، مسأله‌ی جدیدی نیست، زیرا این امر در زمانی که قواعد هامبورگ و لاهه-ویزیبی اعمال می‌شود نیز وجود دارد.<sup>۴۲</sup> سئوالی که در خصوص همین بند مطرح می‌شود این است که آیا در صورت عدم رعایت این تعهد، مسئولیت سنگینی بر فرستنده تحمیل می‌شود؟ اهمیت این سئوال وقتی بیشتر نمود می‌یابد که در بسیاری از مراحل حمل، به ویژه در حمل و نقل‌های مرکب، وی اطلاعات و ابزار چندانی در خصوص انجام تعهد موضوع این بند ندارد. بنظر می‌رسد که پاسخ را می‌توان در ماده ۲۸ یافت و در بسیاری از موارد این متصدی حمل و نقل است که بنا به درخواست فرستنده، باید اطلاعات و موارد مورد نیاز او را در خصوص انجام تعهدات موضوع این بند در اختیار وی قرار دهد.<sup>۴۳</sup>

در خصوص بار اثبات دعوا نسبت به این تعهد فرستنده، در تمام این کنوانسیون‌ها گرچه به صراحت بیان نشده - مسئولیت مطلق می‌باشد. فرستنده‌ی کالا می‌بایست آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت خطرناک کالاها را در زمان خسارت ناشی از این ماهیت خطرناک اثبات نماید.<sup>۴۴</sup>

## گفتار دوم: مسئولیت فرستنده

پس از بررسی موارد تعهدات فرستنده در مقابل متصدی حمل و نقل، اکنون لازم است که به مسئولیت فرستنده که از نقض این تعهدات حاصل می‌شود پردازیم. در این خصوص، ابتدا به مبنای مسئولیت فرستنده و سپس به اقسام مسئولیت وی می‌پردازیم و در ادامه به تعهدات و مسوولیت‌های فرستنده اسنادی نیز به عنوان فردی که زیر مجموعه فرستنده محسوب می‌شود، می‌پردازیم.

<sup>۴۲</sup>. Berlingieri, Ibid, p. ۲۰.

<sup>۴۳</sup>. Elson, Thana, Ibid, p. ۳۲.

<sup>۴۴</sup>. Berlingieri, Ibid, p. ۱۹.

## بند اول: مبنای مسئولیت فرستنده<sup>۴۵</sup>

ماده ۳۰ مبنای مسئولیت فرستنده در مقابل متصدی حمل و نقل را بیان می‌دارد. پیش‌تر گفتیم که در بعضی موارد، مسئولیت فرستنده مطلق است و در بعضی موارد دیگر باید ابتدا تقصیر وی احراز شود؛ حال با توجه به این ماده، مشخص می‌شود که کدام یک از مسولیت‌های وی مطلق و کدام یک نیست.

ماده ۳۰ - مبنای مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی حمل و نقل: ۱. فرستنده در قبال فقدان و خسارتی که توسط متصدی حمل و نقل در یک دعوا علیه‌اش اقامه شده، مسئول شناخته می‌شود، به شرطی که متصدی حمل و نقل اثبات کند که فقدان یا خسارات مذکور در اثر نقض تعهداتی که به موجب این کنوانسیون بر عهده ی فرستنده است، حادث شده است. ۲. به استثنای موردی که فقدان یا خسارت توسط فرستنده و بر اثر نقض تعهداتش طبق مفاد ماده ۳۱ بند ۲ و ماده ۳۲ ایجاد شده باشد، وی از تمام یا بخشی از مسئولیتش معاف می‌شود، چنان چه علت یا یکی از علل بروز فقدان یا خسارات، قابل انتصاب به خطای او یا هر شخصی که در ماده ۳۴ مورد اشاره قرار گرفته، نباشد. ۳. هنگامیکه فرستنده طبق مفاد این ماده از تمام یا بخشی از مسئولیت‌هایش رهایی یابد، وی فقط در قبال فقدان یا خسارتی که قابل انتصاب به خطای خودش یا یکی از اشخاص مورد اشاره در ماده ۳۴ باشد، مسئول خواهد بود.

الف - قاعده مسئولیت مبتنی بر تقصیر<sup>۴۶</sup>؛ با توجه به بند ۱ ماده ۳۰ متوجه می‌شویم که کنوانسیون روتردام، برای نقض تعهدات فرستنده و فرستنده اسنادی مندرج در فصل هفتم، رژیم مسئولیت مبتنی بر تقصیر را پیش‌بینی نموده است. در قواعد لاهه، لاهه- ویزی در ماده ۴(۳) و هم چنین در کنوانسیون هامبورگ در ماده ۱۲ وضعیت به این ترتیب می‌باشد.

ب - استثنا: مسئولیت مطلق<sup>۴۷</sup>؛ در خصوص نقض تعهدات مندرج در مواد ۳۱ بند (ب) و ۳۲ مسئولیت مطلق را پیش‌بینی نموده. یعنی در خصوص خسارات وارده به متصدی حمل و نقل که از عدم دقت و صحت اطلاعات ارایه شده توسط فرستنده در جهت تکمیل مفاد قرارداد حمل به بار آمده و نیز در خصوص حمل کالاهای خطرناک مسئولیت فرستنده مطلق می‌باشد. هر دوی این موارد در مقررات لاهه، لاهه- ویزی و هامبورگ نیز وجود داشتند.<sup>۴۸</sup>

## بند دوم: اقسام مسئولیت فرستنده

همان‌طور که از عنوان ماده ۳۰ بر می‌آید، مسئولیتی که بر فرستنده بار می‌شود، فقط به نفع متصدی حمل و نقل است و در خصوص اشخاص دیگر از قبیل عامل حمل یا مالکین دیگر کالاها که در نتیجه نقض تعهد فرستنده، متحمل فقدان کالا یا خسارتی بر آن شده‌اند، جاری نمی‌گردد. هم چنین، در این ماده صرفاً به مسئولیت فرستنده برای فقدان کالاها یا ورود خسارت بر آن‌ها که بر متصدی حمل تحمیل شده است، صحبت می‌کند اما هیچ اشاره‌ای به ضرر اقتصادی تحمیل شده به خاطر تأخیر ننموده است. آیا در این ماده، تأخیر نیز در بطن فقدان یا خسارت آمده است؟ با توجه به ظاهر ماده فوق و هم چنین با توجه به گزارشات کار گروه شماره ۳ آنسیترال، پاسخ منفی است.<sup>۴۹</sup> کنوانسیون روتردام تنها در ارتباط با مسئولیت متصدی حمل و عاملین دریایی، به طرز واضح و آشکاری به

<sup>۴۵</sup> Basis of shipper's liability.

<sup>۴۶</sup> Fault based liability.

<sup>۴۷</sup> Strict liability.

<sup>۴۸</sup> ThanaElson, Ibid, pp. ۲۳-۴.

<sup>۴۹</sup> Ibid, pp. ۲۵-۶.

مسئولیت برای تأخیر اشاره نموده است. ارجاع به تأخیر در کنار "فقدان" و "خسارت" در موادی از قبیل ماده ۱۷ بند ۱، ماده ۲۰ (مسئولیت تضامنی) و ماده ۲۳ (اخطاریه‌ی نقصان، خسارت و تأخیر<sup>۵۰</sup>) آمده است. اما در مقابل، در ماده ۲۲ (محاسبه غرامت) هیچ اشاره‌ای به تأخیر نشده و فقط فقدان و خسارت آورده شده‌اند. با وجود این، ماده ۶۰ مقرر می‌دارد که جبران خسارت برای نقصان یا خسارت وارده بر کالاها ناشی از تأخیر، باید بر اساس ماده ۲۲ محاسبه گردد و سقف مسئولیت برای زیان اقتصادی ناشی از تأخیر، به مبلغی معادل ۲/۵ برابر مبلغ هزینه حمل قابل پرداخت برای کالاهای مورد تأخیر، محدود می‌شود. در خصوص عدم پذیرش مسئولیت فرستنده برای تأخیر، یکی از نویسندگان می‌نویسد: "بررسی گزارشات کار گروه شماره ۳ آنسیترا، نشان می‌دهد که موضوع مسئولیت فرستندگان برای تأخیر مورد بحث و بررسی‌های زیادی قرار گرفته و نهایتاً پیشنهاد شده بود که ارجاع و اشاره به این نوع مسئولیت، می‌بایست از طریق اقتباس یک جدول مشخص و مناسب تعیین گردد؛ این امر ممکن نبود و نتیجه این که فرستنده قادر نبود تا مسئولیتش را به موجب کنوانسیون محدود نماید. در چنین شرایطی، عدم ارجاع و عدم اشاره به مسئولیت فرستنده برای تأخیر می‌بایست قصد صریح نویسندگان پیش نویس کنوانسیون را نشان دهد که فرستنده و فرستنده اسنادی چنین مسئولیتی (مسئولیت برای تأخیر) را برای نقض تعهداتشان به موجب فصل هفتم نخواهند داشت. کارگروه مذکور، در پاراگراف ۲۳۷، در توصیه خود برای حذف ارجاع و اشاره به تأخیر در این کنوانسیون، پیشنهاد کرده بود که می‌توان متنی حاکی از این که قانون حاکم در ارتباط با مسئولیت فرستنده ناشی از تأخیر نباید مورد تأثیر قرار گیرد، در کنوانسیون گنجانند. با این وجود، چنین متنی در آخرین پیش نویس کنوانسیون ظاهر نگردید. به نظر می‌رسد که گزارشات کار گروه در این خصوص، حق مطلب را ادا نکرده؛ نتیجه‌ی نهایی این که این وظیفه را به دادگاه ملی محول نموده است"<sup>۵۱</sup>.

### بند سوم: تعهدات و مسولیت‌های فرستنده اسنادی

در این خصوص مواد ۳۳ و ۳۴ قابل بررسی هستند. این مواد به ترتیب بیان می‌دارند:

ماده ۳۳ - به عهده گرفتن حقوق و تعهدات فرستنده توسط فرستنده اسنادی: ۱. فرستنده اسنادی موضوع تعهدات و مسولیت‌هایی که به موجب مفاد این فصل و ماده ۵۵ بر عهده فرستنده (اصیل) گذارده می‌شود، واقع می‌شود و حق اعمال حقوق و دفاعیات فرستنده‌ی اصیل که بر اساس مفاد این فصل و فصل ۱۳، تمهید شده را دارد. ۲. بند ۱ این ماده تأثیری در تعهدات، مسولیت‌ها، حقوق و دفاعیات فرستنده ندارد.

ماده ۳۴ - مسئولیت فرستنده نسبت به سایر اشخاص: فرستنده در قبال نقض تعهداتش به موجب این کنوانسیون که ناشی از فعل یا ترک فعل هر شخصی از جمله کارکنان، نمایندگان و پیمانکاران جزء که او اجرای هر یک از تعهداتش را به آنان واگذار نموده است، مسئول می‌باشد. اما در قبال فعل یا ترک فعل متصدی حمل یا عامل حملی که از طرف متصدی حمل اقدام می‌کند و وی اجرای هر یکی از تعهداتش را به آنان واگذار کرده است، مسئول نخواهد بود.

به موجب مقررات روتردام، گاهی اوقات شخصی غیر از فرستنده، در مفاد قرارداد حمل و نقل وارد می‌شود. برای مثال، یک فرستنده به روش فوب (اف، ا، بی)<sup>۵۲</sup>، فرستنده به معنای قرارداد حمل نیست زیرا در روش فوب این

<sup>۵۰</sup>. Notice in case of loss, damage or delay.

<sup>۵۱</sup>. Baughon, Simon, "Shipping Law", (4<sup>th</sup>ed), Cavendish, ۲۰۰۹, p. ۱۶۳.

<sup>۵۲</sup>. FOB (free on board).

وظیفه خریدار است که برای حمل کالاها از بندر معینی با هزینه خود مبادرت به انعقاد قرارداد نماید. گرچه بعضی اوقات فروشنده به روش فوب، قرارداد حمل را نیز ترتیب می‌بندد، اما او این کار را از جانب فرستنده می‌کند نه این که خود به طور مستقیم و اصالتاً یک طرف قرارداد حمل باشد. با وجود همه این اوصاف، بعضی اوقات نام فروشنده‌ی به روش فوب نیز در اسناد حمل به عنوان "فرستنده" ذکر می‌گردد. وضعیت حقوقی این چنین اشخاصی در قواعد لاهه و لاهه-ویزبی نامشخص و مبهم بود. قواعد هامبورگ در ماده ۱(۳) یک معنای وسیعی را برای فرستنده اتخاذ می‌نمود به گونه‌ای که نه تنها شخصی که قرارداد حمل را با متصدی حمل نهایی می‌کرد را در بر داشت، بلکه هر شخصی که توسط او یا بنام او یا به حساب او کالاها را به طور واقعی در ارتباط با قرارداد حمل و نقل دریایی به متصدی حمل و نقل تحویل می‌نمود را نیز در بر می‌گرفت. بنابراین، اگر یک فروشنده به روش فوب عملاً کالاها را به متصدی حمل و نقل تحویل می‌نمود، به موجب قواعد هامبورگ به عنوان فرستنده در نظر گرفته می‌شد. مقررات روتردام رویکرد دیگری در این خصوص اتخاذ نمود؛ به جای توجه به شخصی که عملاً کالاها را به متصدی حمل و نقل تحویل می‌نمود، ایده "فرستنده اسنادی" را مطرح نمود.<sup>۵۳</sup>

فرستنده‌ی اسنادی در ماده ۱(۹) تعریف شده است: "فرستنده اسنادی به شخصی، غیر از فرستنده‌ی (اصیل) گفته می‌شود که می‌پذیرد تا به عنوان "فرستنده ی کالا" در سند حمل و نقل و یا سابقه الکترونیکی نامیده شود." مقررات روتردام بیشتر بر فرض اشخاص از وضعیت‌شان تمرکز می‌کند تا بر تحویل واقعی کالاها توسط آن‌ها. با توجه به تعریف فوق، اگر شخصی غیر از فرستنده اصیل در مفاد قرارداد بعنوان فرستنده مشخص شده و پذیرفته که به عنوان فرستنده تلقی گردد، فرستنده‌ی اسنادی در نظر گرفته می‌شود.<sup>۵۴</sup>

فرستنده‌ی اسنادی صرفاً موضوع تعهدات و مسولیت‌هایی که به موجب فصل هفتم و نیز ماده ۵۵ کنوانسیون روتردام بر فرستنده‌ی اصیل بار می‌شود، قرار می‌گیرد و هم چنین از کلیه حقوق و دفاعیاتی که به موجب فصول ۷ و ۱۳ برای فرستنده‌ی اصیل تمهید دیده شده برخوردار است. هم چنین، تعهدات و مسولیت‌های وی جایگزین تعهدات و مسولیت‌های فرستنده‌ی اصیل نمی‌باشند؛ یعنی، وقتی که فرستنده‌ی اسنادی مسئول واقع می‌شود به معنای معافیت فرستنده‌ی اصیل نمی‌باشد. گرچه متصدی حمل نمی‌تواند که دوبار کرایه حمل دریافت کند، اما اگر چیزی دریافت نکرده، می‌تواند که علیه هر کدام اقامه دعوا کند و اگر از یکی گرفت دیگر نمی‌تواند علیه دیگری اقامه دعوا کند.

## نتیجه گیری

کنوانسیون روتردام با نوآوری‌ها و نکات مثبت زیادی همراه است. در این کنوانسیون در حالی که بحث مسئولیت کماکان به عنوان یکی از مفاهیم کلیدی باقی مانده است، به کلیه روابط قراردادی بین فرستنده و متصدی حمل پرداخته شده است. از نکات مثبت موجود در آن میتوان به چشم انداز بسیار خوب آن در به روزآوری مقررات حمل و نقل دریایی و یکنواختی نحوه‌ی برخورد در سراسر جهان اشاره کرد. کنوانسیون روتردام در فصل هفتم تحت عنوان "تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل"، به این بحث پرداخته است. این مسولیت‌ها و تعهدات فقط نسبت به متصدی حمل و نقل و محدود به حمل کالاها می‌باشد. در این خصوص باید اضافه نمود که این خسارت محدود به فقدان کالاها یا ورود خسارت مستقیم بر کالاهاست و خسارتی که بر کالاها وارد می‌شود و

<sup>۵۳</sup>. Fujita, Ibid, p. ۲۲۶.

<sup>۵۴</sup>. Ibid, p. ۲۲۶.

ناشی از تأخیر در تحویل آن‌ها می‌باشد را در بر نمی‌گیرد. از مواد فصل چهارم و هفتم کنوانسیون ملاحظه گردید که مقررات قابل فهم و نظام مندی در خصوص مسئولیت متصدی حمل و فرستنده و نیز تخصیص متعادل ریسک بین آن‌ها تدوین شده است. به علاوه، ضمن واضح شدن حدود و ثغور مسئولیت کلیه‌ی کسانی که در امر حمل و نقل دریایی مشغولند - که در خلال این مقاله به آن‌ها پرداخته شد - رژیم یکسان مسئولیت طراحی شده و از اعمال قواعد منطقه‌ای پرهیز شده است. در واقع، به موجب رژیم‌ی که امروزه در خصوص تعهدات و مسولیت‌های فرستنده در حمل و نقل دریایی بین المللی کالاها حاکم است، می‌توان فرستنده را در مواردی مسئول دانست که نظر به متفاوت بودن سیستم‌های حقوقی داخلی، این موضوع با یکسان سازی قواعد حقوقی در این زمینه در تعارض است؛ اما اگر قواعد روتردام لازم الاجرا گردد این تشتت پایان می‌یابد. در مجموع، از بررسی مواد موجود در کنوانسیون، به ویژه فصل هفتم که موضوع اصلی این کار تحقیقی بود، می‌توان به این نتیجه رسید که میان مسئولیت فرستنده و متصدی حمل یک نوع تعادل برقرار شده و بر خلاف کنوانسیون‌های پیشین در این زمینه، کنوانسیون یکطرفه به نفع فرستنده یا متصدی حمل عمل ننموده؛ امری که در کنوانسیون‌های قبلی موجود بود. در خصوص قواعد لاهه گفته می‌شود که به نفع متصدیان حمل (کشورهای پیشرفته) می‌باشد، اما در خصوص کنوانسیون هامبورگ گفته می‌شود که به نفع کشورهای فرستنده (کشورهای در حال توسعه) می‌باشد.

تنها انتقادی که در این زمینه نسبت به مقررات روتردام قابل طرح است این است که در خصوص مسئولیت فرستنده بر خلاف متصدی حمل و نقل سقف و محدودیتی پیش بینی نشده است که با توجه به عدم ذکر مسئولیت فرستنده در قبال تأخیر در تحویل کالاها از یک سو و ذکر این مسئولیت برای متصدی حمل و نقل از سوی دیگر، بنوعی تعادل میان تعهدات و مسولیت‌های این دو شخص رعایت شده است.

بر اساس کنوانسیون روتردام، فرستندگان ممکن است به هر یک از موارد زیر به عنوان نقاط مثبت کنوانسیون به نفع خود اشاره کنند: افزایش حداقل واحد پولی در خصوص مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان یا ورود خسارت به کالاها؛ حذف استثنای مربوط به تقصیر دریایی متصدی حمل که وی را برای فقدان یا خسارت وارده به کالاها معاف می‌نمود، و مشخص نمودن حدود و ثغور استثنای مربوط به آتش سوزی؛ گسترش تعهدات متصدی حمل بر انجام اقدامات و مراقبت‌های لازم در خصوص این که کشتی در طول سفر نیز قابلیت دریانوردی داشته باشد؛ اضافه نمودن رژیم خاص برای حمل کالا بر روی عرشه که دیگر متصدی حمل نمی‌تواند به طور اتوماتیک از مسئولیت فقدان یا ورود خسارت نسبت به کالاهای روی عرشه معاف گردد؛ شفاف نمودن مسولیت‌های عاملین حمل دریایی؛ افزایش دوره اطلاع از مفقود شدن یا ورود خسارت به کالاها به مدت ۷ روز؛ حذف امکان این که متصدی حمل بتواند هویت خود را در اسناد حمل پنهان نگه دارد؛ و گسترش دوره ی محدود اقامه دعوا به دو سال. در حالیکه این موارد را به ضرر خود می‌دانند: مطرح شدن تعهدات فرستنده به صورت شفاف و صریح؛ طرح قواعد شفاف در خصوص تحویل کالا؛ مطرح شدن مبنای مسئولیت در قالبی شفاف و صریح؛ طرح رژیم بهبود یافته‌تری برای بیراهه رفتن در دریا؛ مجاز دانستن متصدی حمل که تحت شرایطی، بدون این که هر گونه سند حمل قابل انتقالی را مشاهده کند، کالا را تحویل دهد؛ در حالیکه هم چنان حقوق تمام طرفین قابل حفظ است؛ حل این مشکل که چگونه می‌توان در حمل و نقل مرکب به خسارت مخفی پرداخت؛ ابداع مقررات جدید و شفاف برای کالاهای تحویل داده نشده؛ در پایان، پس از بررسی موضوع مسئولیت در کنوانسیون روتردام و اشاره به رویکرد اتخاذ شده در این کنوانسیون در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و فرستندگان، پیشنهاد ما این است که کشور ما



که تقریباً در زمره کشورهای فرستنده می‌باشد به قواعد روتردام به مثابه یک بازی برد - برد بنگرد نه یک بازی برد- باخت، و به مزایای بیشماری بنگرد که کارگزاران عرصه تجارت بین الملل اعم از فرستندگان و متصدیان حمل و نقل، هر یک به نحوی، از آن بهره مند می‌گردند. و به این که چون کنوانسیون در فصلی جداگانه به موضوع مسولیت‌های فرستنده پرداخته، لذا مسولیت‌های فرستنده را افزایش داده است، توجهی نکند؛ چرا که مسولیت‌های فرستنده در مقایسه با کنوانسیونهای پیشین بیش از آن که افزایش یافته باشد، صرفاً شفاف‌تر و نظام‌مند گشته‌اند و چندان افزایش نیافته‌اند.

## منابع و مأخذ

### منابع فارسی:

۱. اعلائی فرد، محمد علی، "حقوق دریایی (حمل و نقل بین المللی دریایی)"، چاپ اول، تهران: نخل دانش، ۱۳۸۷.
۲. تقی زاده، ابراهیم، "حقوق حمل و نقل دریایی"، چاپ اول، تهران: مجد، ۱۳۸۹.
۳. حبیب زاده، طاهر، "نگاهی کاربردی به روش مطالعه تطبیقی در علم حقوق"، قابل دسترسی در وبسایت شخصی نویسنده مقاله: (www. Novinlaw.ir).
۴. سیمایی صراف، حسین، یاری، میثم، "قلمرو اجرا کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض در اجرا با دیگر کنوانسیونها و عدم پذیرش حق شرط"، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۴۵، ۱۳۹۰.
۵. ضیایی بیگدلی، محمد رضا، "حقوق معاهدات بین المللی"، چاپ چهارم، تهران: گنج دانش، ۱۳۸۸.
۶. "کنوانسیون ۱۹۷۸ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل دریایی کالا (قواعد هامبورگ)"، ترجمه: محمد زاده وادقانی، علیرضا، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
۷. "کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا"، ترجمه: یاری، میثم، مقاله در دست چاپ در مجله حقوقی بین المللی، ویژه نامه ترجمه زمستان ۱۳۹۱.
۸. محمد زاده وادقانی، علیرضا، "مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.

### منابع لاتین:

۹. Adamsson, Joakim, "The Rotterdam Rules: A transport convention for the future?", Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal, University of Lund, ۲۰۱۱.
۱۰. Baughon, Simon, "Shipping Law", (۴<sup>th</sup>ed), Cavendish, ۲۰۰۹.
۱۱. Berlingieri, Francesco, "Comparative Analysis of the Hague- visby, Hamburg and Rotterdam Rules", ۲۰۰۹, ( available at: [http://www.uncitral.org/pdf/english/working\\_groups/wg\\_3/berlingieri\\_paper\\_comparing\\_Rotterdam\\_Rules\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/working_groups/wg_3/berlingieri_paper_comparing_Rotterdam_Rules_Hamb_HVR.pdf)).
۱۲. Damar, Duygu, "Wilful misconduct in international transport law", Springer, Berlin, ۲۰۱۱.
۱۳. Fujita, Tomotaka, "Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam Rules", University of Tokyo, Journal of Law and Politics, Vol. ۸, Spring ۲۰۱۱.
۱۴. Fujita, Tomotaka, "Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam Rules", in: "Meltem Deniz Guner- Ozbe", "An Appraisal of the Rotterdam Rules". (International Conference in order to thoroughly discuss the Rotterdam Rules, Koc University School of law, Turkey, ۶-۷ May ۲۰۱۰).
۱۵. Lannan, Kate, "The Rotterdam Rules: A Win- Win Proposition", (available at: [http://www.maritimesgateway.com/mgw/index.php?option=com\\_content&view=article&id=۱۲۳:the-rotterdam-rules-a-win-win-proposition&catid=۵۱:article](http://www.maritimesgateway.com/mgw/index.php?option=com_content&view=article&id=۱۲۳:the-rotterdam-rules-a-win-win-proposition&catid=۵۱:article)).
۱۶. Thana, Elson, "Shippers Obligations and Liabilities under Rotterdam Rules", Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal, University of Lund, ۲۰۱۰.
۱۷. Uhgener, M. Fehmi, "Obligations and Liabilities of the Carrier", in: "Meltem

Deniz Guner- Ozbek”, “An Appraisal of the Rotterdam Rules”. (International Conference in order to thoroughly discuss the Rotterdam Rules, Koc University School of law, Turkey, ٤-٧ May ٢٠١٠).

١٨. Wilson, John Furness, “carriage of goods by sea(٧th edn)”, London, pearson, ٢٠١٠.

- کنوانسیون‌ها:

١٩. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Brussels, ١٩٢٤ (The Hague Rules).

٢٠. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, ١٩٩٩.

٢١. Schedule Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road.

٢٢. Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM), ١٩٨٠.

٢٣. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, ١٩٧٨ (Hamburg Rules).

٢٤. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, ٢٠٠٨.