

## ماهیت تعهدات متقابل و تبعی متصدیان حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا با مطالعه تطبیقی حقوق ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و روتردام

حسین صالحی<sup>۱</sup>، مسعود رضا رنجبر<sup>۲</sup>✉

### چکیده:

**زمینه و هدف:** هدف پژوهش حاضر، بررسی تعهدات متصدی اولیه و ثانویه و تشخیص ماهیت حقوقی تعهدات آنهاست؟ و آیا واگذاری قسمتی از تعهدات قابل تصور است یا خیر؟ ابتدا مشخص گردید طبق قانون ایران و کنوانسیون‌های سه گانه تعهدات طرفین، تعهدات تبعی ناشی از آن برگرفته از قرارداد می‌باشد. در ادامه، ماهیت حقوقی تعهد متصدی حمل و نقل مبنی بر سالم رساندن کالا بررسی شده و معلوم گردیده در قانون دریایی ایران و لاهه- ویزی تعهد متصدیان از نوع تعهد به وسیله است.

**روش‌شناسی:** پژوهش حاضر با روش توصیفی و تحلیل انجام شده است.

**یافته‌ها و نتیجه‌گیری:** با مقایسه سه کنوانسیون و قانون دریایی ایران پی بردیم در زمان واگذاری قسمتی از تعهدات از سوی متصدی حمل اولیه به ثانویه در قانون ایران و کنوانسیون‌های لاهه مقررهای پیش‌بینی نشده است، اما در کنوانسیون هامبورگ و روتردام تعهدات متصدی ثانویه ذکر شده و همینطور در مقررات هامبورگ به عهده گرفتن هر گونه تعهد اضافه بر قرارداد در صورت رضایت متصدی ثانویه موثر است. ماهیت تعهدات متصدیان بر حسب نوع تعهد متفاوت خواهد بود. در رابطه با تعهد، قابلیت دریانوردی کشتی این تعهد از نوع تعهد به وسیله، اما تعهد حمل کالا از مبدا به مقصد از نوع تعهد به نتیجه می‌باشد.

**واژگان کلیدی:** تعهدات، متصدی اولیه و ثانویه، کنوانسیون لاهه، هامبورگ، روتردام.

\* استناددهی (APA): صالحی، حسین و رنجبر، مسعود رضا (۱۴۰۰). ماهیت تعهدات متقابل و تبعی متصدیان حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا با مطالعه تطبیقی حقوق ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و روتردام. تحقیقات حقوقی آزاد. ۱۱۴(۵۱): ۱۰۱-۱۱۶. قابل بازیابی از: [http://alr.iauctb.ac.ir/article\\_684634.html](http://alr.iauctb.ac.ir/article_684634.html)

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی، یاسوج، ایران. رایانامه: hoseinsalehi1358@gmail.com

<sup>۲</sup> استادیار حقوق، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران. (نویسنده مسئول) رایانامه: MasoudRezaRanjbar@gmail.com



## مقدمه

حمل و نقل جزء شاخص‌های مهم توسعه یافتگی هر کشور است که از این میان، حمل و نقل دریایی در کنار سایر ویژگی‌های منحصر به فردش نقش بی‌بدیلی در توسعه‌ی تجارت بین‌المللی دارد، تا جایی که حدود ۹۵٪ کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل توسط دریا صورت می‌گیرد (رجائیان و همکاران، ۱۳۹۳: ۹۷). با توجه به خطرهای خاص حمل کالا در دریا، مسئله‌ی اصلی حمل دریایی، تعریف و تعیین تعهدات برای افراد متصدی حمل و نقل است، که در این راستا تعیین نوع عقد حمل و نقل و تحلیل ماهیت آن در شناخت مسئولیت متصدی موثر است؛ چرا که مسئولیت متصدی وابسته به چگونگی تعهدی است که پذیرفته است.

از قرن نوزدهم، ضرورت وجود مقرراتی جامع و مدون برای ساماندهی وضعیت حقوقی حمل و نقل کالا در دریا احساس شد. این قوانین برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در بروکسل به تصویب رسید، اما پیشرفت‌های فنی و تکنولوژی باعث شد که قواعد لاهه دیگر پاسخگوی نیازهای امروز حمل و نقل نباشد و مورد انتقاداتی قرار گرفت که منجر به تصویب اصلاحیه‌ای در سال ۱۹۶۸ شد و از آن زمان به بعد، به قرارداد لاهه-ویزی معروف شد. این اصلاحیه هم نتوانست رضایت کشورهای کمتر توسعه یافته را جلب کند. از طرفی، پایان جنگ جهانی دوم فرصت مناسبی را در اختیار کشورهای در حال توسعه قرار داد، که برای جبران عقب ماندگی خود گام بردارند. سرانجام، این عوامل منجر به تصویب کنوانسیون جدیدی در سال ۱۹۷۸ در هامبورگ گردید. مقررات هامبورگ نیز از طرف کشورهای دریانورد مطرود شد و توفیقی نیافت. شاید بتوان گفت در کنار تمام جوانب فنی و حقوقی، مهم‌ترین دلیل شکست کنوانسیون هامبورگ را انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی دانست. ناکارآمدی مقررات لاهه و عقب ماندگی آن و مطرود ماندن مقررات هامبورگ از یک طرف و نیاز مبرم به مقرراتی جدید و متناسب با ضروریات از سوی دیگر، جامعه جهانی را بر آن داشت که تلاشهایی را در این جهت صورت دهد، تا مقرراتی به‌روز و جامع تدوین گردد، که منافع هر دو گروه فرستندگان و متصدیان حمل و نقل را تامین کند. مقررات رتردام ضمن اجتناب از افراط‌های مقررات هامبورگ، نقاط قوت آن را حفظ نموده و سعی کرده است نقایص لاهه را برطرف نماید. طیف اظهارنظرها به قدری گسترده است که برخی، مقررات را پیشرفتی در حقوق حمل و نقل دریایی به ویژه مبحث مسئولیت متصدی می‌دانند (دمرچیلی، ۱۳۹۳: ۲۵۷). در نهایت، کنوانسیون رتردام در مجمع عمومی سازمان ملل در تاریخ ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ طی قطعنامه شماره ۶۳/۱۲۲ به تصویب رسید. هدف پژوهش حاضر، پرداختن به مبنا و ماهیت تعهدات متقابل و تبعی متصدیان حمل و نقل اولیه و ثانویه است. نکته قابل توجه در این پژوهش، توجه به نقش متصدی حمل اولیه و ثانویه در بحث حمل و نقل دریایی است؛ موضوعی که شاید در تحقیقات قبلی و حتی در قانون دریایی ایران و

کنوانسیونهای سه گانه به طور مستقیم و صریح به آن اشاره نشده است.

اگرچه مفهوم تعهد آسان به نظر می‌رسد، اما در عمل، شناخت مفهوم تعهد هم چندان سهل و آسان نیست. خلط دو مفهوم عقد و تعهد نشانه‌ای از عدم سهولت شناخت مفهوم تعهد است. از آنجا که با انعقاد قرارداد حمل فی‌مابین متصدی حمل و نقل اولیه و متصدی حمل و نقل ثانویه (واقعی) یک سری تعهدات متقابل برای هر دو متصدی در مقابل همدیگر ایجاد خواهد شد که نقض عهد از طرف هر کدام موجب مسئولیت برای ایشان می‌گردد که آثار حقوقی دیگری به همراه دارد. بنابراین، آنچه در این تحقیق مورد پژوهش و بررسی قرار خواهد گرفت، ماهیت تعهدات متقابل بین دو متصدی اولیه و ثانویه بر اساس قوانین موضوعه ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و رتردام می‌باشد.

### ۱. متصدی اولیه و ثانویه

حمل و نقل دریایی کالا از جمله مهم‌ترین موضوعات حقوقی است، چرا که امروزه حجم بالایی از درصد حمل و نقل و صادرات و واردات کشورها از طریق دریا انجام می‌شود و به دلیل اقتضانات خاص خود از جمله تخصصی بودن امر جابجایی کالا از طریق دریا، افراد شخصاً مبادرت به این کار نمی‌کنند و باید به متصدیات حمل و نقل که تخصص لازم در این زمینه را دارند، رجوع نمایند. به موجب قانون تجارت، متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل دریافت اجرت، حمل اشیا را بر عهده می‌گیرد (ماده ۳۷۷ قانون مزبور) و لذا، قاعداً شخصی است که شغل معمولی خود را حمل و نقل قرار داده است. به عبارتی، متصدی حمل و نقل، کسی است که به حرفه حمل و نقل به عنوان امری مداوم و مستقل اشتغال دارد (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ۲۴). در بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون رتردام، متصدی به شخصی اطلاق می‌شود که برای حمل کالا با فرستنده قرارداد حمل منعقد می‌کند. کنوانسیون با تعریف جامع‌تری که از قرارداد حمل در بند ۱ همین ماده ارائه کرده، خود را از توضیح اضافه راجع به متصدی و فرستنده مبری کرده است و به ذکر این که متصدی و فرستنده طرفین این قرارداد می‌باشند، اکتفا نموده است. در بند ۱ در تعریف قرارداد حمل بیان می‌دارد: «قرارداد حمل به معنی قراردادی است که در آن متصدی حمل در ازای پرداخت کرایه، تعهد به جابجایی کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌کند. قرارداد مقرر می‌دارد حمل از طریق دریاست و روش دیگر حمل علاوه بر حمل دریایی را نیز می‌تواند شامل شود». در مقررات لاهه در بند ۱ ماده ۱ آمده است: «متصدی حمل شامل مالک یا مستاجر کسی می‌شود که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد می‌نماید». نقطه ابهام این تعریف لحن حضری آن است که اطلاق متصدی را تنها به مالک یا مستاجر می‌داند. روال حمل و نقل کالا و رویه مرسوم این گونه است که مالکین و یا مستاجرین همیشه خود طرف قرارداد نیستند و کسانی به نام فورواردر (*Forwarder*) اقدام به انعقاد

قرارداد با فرستندگان کالا می‌نمایند. در مقررات لاهه شمول این افراد محل تردید باقی ماند. در مقررات هامبروگ، برای اجتناب از این قضیه، متصدی را در بند ۱ ماده ۱ چنین تعریف کردند: «به شخصی اطلاق می‌شود که قرارداد حمل و نقل دریایی توسط او یا به نام فرستنده منعقد گردد» (احمدی، ۱۳۹۲: ۴۰). با این وجود، ضرورت حمل و نقل دریایی موجب آن گردیده که متصدیان حمل و نقل، عموماً نقشی در عملیات نداشته و در قالب کارفرمایان بزرگ یا بکارگماردن عوامل خویش، به تعهدات قراردادی خود عمل می‌کنند. لذا، عملیات حمل و نقل را به شخص دیگری می‌سپارند که به موجب آن، متصدی ثانویه نقشی در قرارداد اولیه ندارد. ماده ۳۸۸ قانون تجارت، امکان مباشرت اشخاص دیگر غیر از خود متصدی حمل و نقل را به حمل کالا پیش‌بینی کرده است. در این فرض که موضوع قرارداد حمل توسط حمل و نقل‌کننده دیگری انجام یابد، حمل‌کننده اصلی را مسئول می‌داند. حال در فرضی که خسارتی به کالا وارد شود و مسئولیتی از باب حمل کالا بر عهده متصدی حمل و نقل قرار گیرد، بدلیل نبود رابطه قراردادی میان این اشخاص و فرستندگان کالا، مبنای طرح دعوی، مورد بحث خواهد بود که بعضی نویسندگان مبنای طرح دعوا را مسئولیت قهری دانستند (تقی‌زاده و احمدی، ۱۳۹۴: ۴۶۰)، چرا که تعهدات حاصل از عقود، به دلیل نسبی بودن عقد، متوجه طرفین عقد است و نسبت به ثالث، تسری ندارد.

## ۲. مبنای مسئولیت متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا

حمل و نقل کالا بدلیل اهمیت بالای خود در حوزه حقوق دریایی، قواعد مخصوص به خود را دارد. از جمله این قواعد، مسئولیت متصدی حمل است که بسته به میزان تعهد او در قانون یا قرارداد، مبتنی بر مبانی مختلفی است (جعفری، ۱۳۸۸: ۵۷). قواعد حقوق کشورها در این زمینه یکسان نبوده و کنوانسیون‌های مختلفی که در این زمینه وجود دارد، هر یک به گونه‌ای در این مورد قواعدی را پیش‌بینی کرده است. متصدی حمل ممکن است این وظیفه را خود بر عهده بگیرد و یا این که شخص دیگری را اجیر کند. در هر یک از این فروض، با توجه به قرارداد اولیه، آثار و احکام خاصی به دنبال دارد. متصدی حمل و نقل کالا، تعهدات صریح و ضمنی بسیاری بر عهده دارد که مهم‌ترین آن، حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر است که در صورت نقض این تعهد، تعهد جدید جبران خسارت فرستنده‌ی کالا، بر ذمه متصدی حمل مستقر می‌گردد (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۱۰). مبانی تعهدات متصدی حمل و نقل کالا به دلیل قواعد حاکم بر آن که در اثر تحولات ناشی از انقلاب صنعتی و حوادثی که به دنبال آن در حوزه حمل و نقل دریایی اتفاق افتاد، از حالت سنتی خود فاصله گرفت، چرا که حمل و نقل کالا از طریق دریا امری تخصصی بوده و از پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است که زیان‌دیده به آسانی نمی‌تواند تقصیر متصدی را اثبات نموده و خسارت وارده بر کالای خود را مطالبه نماید. لذا، در مبانی جدید از تعهد متصدی حمل و نقل، نظریاتی

چون نظریه تضمین که به موجب آن، حق فرستنده کالا است که کالاهای وی سالم به مقصد برسد، در غیر این صورت متصدی ضامن است یا نظریه تعهد ایمنی است که به موجب آن، علاوه بر تعهد به حمل کالا، حمل ایمن و سالم را نیز بر عهده دارد (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۱۶). در پرونده‌های مربوط به حمل و نقل دریایی کالا، موضوع اثبات تقصیر، مسئولیت و جبران خسارت، همیشه مسئله‌ای است که حل آن به کنکاش نیاز دارد. حتی در پرونده‌هایی که ابتدائاً در تعیین بار اثبات تقصیر تصمیم‌گیری شده است که مثلاً بر عهده فرستنده باشد، پیدا کردن دلیل قابل قبول جهت اثبات یا عدم اثبات قصور، کاری بس دشوار است. به این علت که فرستنده در لحظه‌ی ایجاد ضرر و زیان که معمولاً هم در حین سفر دریایی اتفاق می‌افتد، در کشتی حضور ندارد، به همین دلیل هیچ منبع قابل اعتمادی در دسترس او نیست تا با اعتماد و با استناد به آن بتواند عدم تقصیر خود یا متصدی را ثابت کند و همچنین، ایجاد ضرر و زیان به کالا یا از بین رفتن آن‌ها یا تاخیر در رسیدن محموله، معلول چندین عامل بوده و نتیجتاً اثبات این که کدام علت، عامل اصلی بروز خسارت بوده و به چه نحو زیان حاصله رخ داده است، عملیاتی پیچیده بوده و برای کسی که در کشتی نیست، می‌تواند غیرممکن باشد (آذر مهر، ۱۳۹۲: ۴۶). در حقوق ایران، به موجب ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳: «کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین، مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد، هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که با استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند، ملزم‌اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند». لذا، این ماده فرض تقصیر را برای متصدی حمل و نقل به رسمیت می‌شناسد، که با اثبات بی‌تقصیری توسط متصدی، وی از مسئولیت معاف می‌شود. با این وجود، چهار گونه مسئولیت برای متصدی حمل شناخته شده است: مسئولیت مبتنی بر تقصیر اثبات شده، مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر، مسئولیت مبتنی بر فرض مسئولیت و مسئولیت محض (هاشمی زاده، ۱۳۷۸: ۱۶۱). در سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده، اصل عدم تقصیر متعهد است و مدعی باید تقصیر وی را ثابت نماید. سیستم مبتنی بر فرض تقصیر، تقصیر متعهد مفروض تلقی می‌شود و وی می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت فرار کند. سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت، متعهد به صرف اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت معاف نمی‌شود، بلکه باید غیر قابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را با ذکر عامل ورود خسارت اثبات نماید. و در مسئولیت مطلق، متعهد در هر صورت مسئول است و اثبات قوه قاهره هم معاف کننده نیست (تقی‌زاده، احمدی: ۱۳۹۴: ۴۴۶).

### ۳. تعهدات متقابل و تبعی متصدیان اولیه و ثانویه حمل و نقل

تعهدات ناشی از عقود، به خصوص در عقود معوض به صورت متقابل هستند که عدم انجام تکالیف و تعهدات از سوی هر یک از طرفین، حقوقی را برای دیگری به وجود می‌آورد. با این حال، تعهداتی هستند که جنبه فرعی و تبعی دارند و با انعقاد عقد، جنبه الزامی پیدا کرده و متعهد را در برابر متعهد له، ملزم به اجرای آن می‌نماید. این تعهدات تبعی، به دلیل ارتباط خاص با عقد، آثار متفاوتی را هم به دنبال دارد.

#### ۳-۱. تعهدات متقابل متصدی حمل اولیه و ثانویه

در عقود معوض، تعهد هر یک از طرفین در مقابل تعهد دیگری قرار دارد و این است که گفته می‌شود که تعهدات طرفین در عقود معوض متقابل است. تئوری تقابل تعهدات، یک تئوری فرانسوی است که در خود این کشور و همچنین، کشورهای غربی که تابع نظام حقوق رومی ژرمنی می‌باشند به عنوان مبنایی برای فسخ قرارداد در صورت تخلف در تعهد توسط یکی از طرفین مطرح بوده است. تئوری تعهدات متقابل می‌خواهد بگوید که در موردی که یک طرف تعهد خود را انجام نمی‌دهد، طرف دیگر نیز باید این امکان را داشته باشد که از تعهد آزاد گردد؛ منتهی این آزادی از تعهد بر اساس گروکشی و حق حبس منظور نیست، چرا که در فرض مذکور متعهد از تعهد آزاد نمی‌شود، بلکه مراد از آزادی از تعهد امکان فسخ قرارداد از ناحیه طرفی است که طرف مقابل او عهدشکنی کرده است.

#### ۳-۲. تعهدات تبعی متصدی حمل اولیه و ثانویه

تعهد تبعی تعهدی است که در حدوث خود از تعهد دیگری که تعهد اصلی است، پیروی می‌کند (صادقی مقدم و شکوهی زاده، ۱۳۹۰: ۴۵). این تعهد از جهت انشاء استقلالی ندارد، به این معنی که برخلاف عقد اصلی مستقلاً انشاء نمی‌شود، بلکه در مرحله پیدایش تابع قرارداد اصلی است که تعهد نیز ضمن آن مندرج گردیده است. در همین راستا، تعهد تبعی را برخی به تعهد تبعی شرطی و عقدی تقسیم نموده‌اند. مطابق این تقسیم‌بندی، منظور از تعهد تبعی شرطی، تعهد ناشی از شروط التزامی که ضمیمه تعهدات اصلی عقد می‌شود، است (احمدی، ۱۳۸۰: ۱۲۱). با این حال، به نظر می‌رسد که در خصوص تعهدات ناشی از شروط ضمن عقد، با فرعیت مواجه می‌باشیم و نه تبعیت. شروط ضمن عقد دارای موضوع مستقل بوده و ایجاد، اثر و انحلال آنها فرع بر عقد اصلی است، اما تابع آن نیست. برای روشن شدن تفاوت فرعیت و تبعیت، می‌توان این مثال را مطرح نمود که با اجرای عقد تبعی، تعهد اصلی منحل می‌گردد، اما اجرای شرط ضمن عقد تأثیری در بقای عقد اصلی ندارد. انحلال شرط در صورت انحلال عقد، برخلاف عقود تبعی، به این دلیل نیست که

موضوعی برای شرط باقی نمانده، بلکه به این دلیل است که شرط پایگاه اصلی خود را از دست داده است. بنابراین، تعهد ناشی از شروط ضمن عقد را نمی‌توان تعهدی تبعی دانست، بلکه این گونه تعهدات، با عقد اصلی دارای رابطه فرعی‌اند. به این ترتیب، بایستی قائل به آن بود که همه تعهدات تبعی، ناشی از عقود تبعی است. به بیان دیگر، تنها عقد تبعی می‌تواند تعهدی تبعی به بار آورد.

#### ۴. انواع تعهدات متقابل و تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا

متصدی حمل و نقل، به دلیل وظیفه خطیر خود در حمل کالا به عنوان تعهد اصلی خود، تعهدات دیگری هم بر حسب ماهیت حاکم بر تعهد وی دارد. این تعهدات یا طبق قانون و یا مطابق عرف، بر عهده متصدی حمل است. ذکر جزئیات وظایف وی می‌تواند آثار حقوقی متفاوتی داشته باشد و در عین حال، نوع مسئولیت متصدی را تعیین نماید.

#### ۴-۱. وظایف و تعهدات متصدی حمل در قانون دریایی ایران

طبق بند ۱ ماده ۵۴ قانون دریایی، متصدی باید کشتی را برای «دریانوردی» آماده کند. قابلیت دریانوردی بر حسب نوع محموله و سفری که در پیش است، متفاوت می‌شود. این نسبی بودن در ماده ۲۱ قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ فرانسه صراحتاً پیش‌بینی شده است. متصدی ثانویه موظف است قبل و در ابتدای هر سفر مراقبت به عمل آورد به لحاظ سفر و نوع کالایی که کشتی باید آن را حمل کند، کشتی دارای قابلیت دریانوردی باشد. همچنین، به موجب بند دوم ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، وظایف متصدی حمل و نقل را بدین گونه مد نظر قرار داده است که وی باید با کمال دقت و به نحو مطلوب، اقدام به بارگیری، جابجایی، حمل، محافظت و مواظبت و تخلیه بنماید، ولی در هیچ کجا تعریفی از کمال دقت و به نحو مطلوب ارائه نشده است. طبق ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، اثبات قابلیت دریانوردی به عهده متصدی باربری است. بنابراین، در حقوق ایران گرچه در قانون تجارت، ظاهراً تعهدات متصدی از نوع تعهد به نتیجه است و متصدی برای رهائی از مسئولیت اصولاً باید عامل خارجی را ثابت کند، اما در قانون دریایی ایران تعهد متصدی از نوع تعهد به وسیله و اثبات حادثه خارجی برای رهائی از مسئولیت لازم نیست. با وجود این، برخلاف تعهدات به وسیله که اثبات تقصیر بر دوش زیان‌دیده است، در قانون دریایی ظاهراً فرض بر تقصیر متصدی است و متصدی برای رهائی از مسئولیت باید اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کند که در حقوق فرانسه نیز عده ای معتقدند در این موارد، فرض تقصیر یا فرض مسئولیت وجود دارد. چنانچه در حمل و نقل کالا متصدی موظف است تا کالاها را سالم و به موقع در مقصد تحویل دهد. در این حالت، در صورتی که مرسل الیه ثابت کند که کالا کلاً یا بخشی از آن به مقصد نرسیده است، این موضوع حاکی از آن است که متصدی به تعهدات خود در مورد رسانیدن

کالا به طور سالم عمل نکرده است. در کنوانسیون لاهه نیز از ماده ۲۷ قانون سال ۱۹۶۶ نیز همین نتیجه به دست می آید.

#### ۴-۲. وظایف و تعهدات متصدی حمل در کنوانسیون لاهه

در کنوانسیون لاهه به عنوان اولین کنوانسیون بین‌المللی در زمینه حمل و نقل دریایی، تلاش شده است تا وظایف عرفی متصدی حمل در این کنوانسیون منظور شود. در این کنوانسیون موارد مشروحه ذیل بصورت تصریحی به عنوان وظایف متصدی حمل ذکر شده است:

- ۱- انجام دقیق و مناسب امورات مربوط به: بارگیری، جابجائی، انبارش (انبار کردن)، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه محموله (بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۲- مراقبت و مواظبت از کالا از زمان تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن آن (بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۳- قابل دریانوردی نمودن کشتی قبل و در شروع سفر (بند ۱a ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۴- تهیه و تدارک و بکارگیری کارکنان و خدمه مناسب برای انجام امور کشتی (بند ۱b ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۵- فراهم نمودن تجهیزات و تدارکات مناسب و مورد نیاز کشتی برای انجام سفر دریایی (بند ۱b ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۶- آماده‌سازی و مناسب‌سازی و ایمن‌سازی انبارها، یخچالها، سردخانه‌ها و کلیه قسمتهای کشتی که کالا در آن حمل می‌شود (بند ۱c ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۷- صدور بارنامه دریایی و قید علانم، تعداد، مقدار و وزن محموله و وضعیت ظاهری (فیزیکی) کالا (بند ۳a ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۸- قید عبارت «بارگیری شده» روی بارنامه دریایی وقتی کالا در کشتی بارگیری شده باشد (بند ۷ ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۹- تحویل گرفتن اخطاریه مربوط به کسری (جزئی) یا خسارت کالا ابرازی از سوی فرستنده یا نماینده وی (بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون لاهه).
- ۱۰- انجام همکاری لازم با ذینفع جهت رسیدگی و تعیین میزان کسری و خسارت واقعی یا فرضی وارده به کالا (قسمت اخیر بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون لاهه).

#### ۴-۳. وظایف و تعهدات متصدی حمل در کنوانسیون هامبورگ

در کنوانسیون هامبورگ تعهدات متصدی حمل آنگونه که در کنوانسیون‌های لاهه و روتردام تشریح شده است، بصورت جزئی و تشریحی مطلبی قید نشده است و تنها در بند ۶ ماده ۱ به تعهد



متصدی حمل به «حمل» کالا طبق قرارداد حمل اکتفاء شده است. در ماده ۱۴ این کنوانسیون نیز صدور بارنامه دریایی با جزئیات مندرج در ماده ۱۵ بصورت تصریحی مورد تاکید نویسندگان کنوانسیون هامبورگ قرار گرفته است.

از طرفی، مستفاد از بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ متصدی مکلف است کلیه اقدامات لازم و معقول جهت جلوگیری از وقوع حوادث و وقایعی که منجر به ایجاد خسارت، تلف، کسری و تاخیر در تحویل می شود را انجام دهد و در صورت وقوع حادثه نیز هرگونه اقدام لازم جهت جلوگیری از اثرگذاری و تشدید وقایعی که باعث ایجاد خسارت و تلف و کسری و تاخیر در تحویل می شود را انجام دهد (بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ).

دلیل عدم قید جزئیات مربوط به وظایف متصدی حمل ناشی در کنوانسیون هامبورگ را می توان ناشی از این امر دانست که مبنای مسئولیت متصدی حمل «فرض تقصیر» یا «خطای مفروض» گذاشته شده است، اگرچه در بعضی موارد این قاعده تغییر کرده است (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱: ۸۸)؛ امری که در بخش پایانی کنوانسیون هامبورگ مورد تاکید نویسندگان و کشورهای عضو این کنوانسیون قرار گرفته است. البته، بین حقوقدانان در خصوص اینکه مبنای مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون هامبورگ «فرض تقصیر» است یا «فرض مسئولیت»، اختلاف نظر وجود دارد.

#### ۴-۴. وظایف و تعهدات متصدی حمل در کنوانسیون روتردام

در کنوانسیون روتردام تلاش شده است تا وظایف و تعهدات متصدی حمل و اشخاص وابسته به وی و فرستنده و اشخاص وابسته به وی به صورت تشریحی و کاملتری نسبت به کنوانسیون لاهه<sup>۱</sup> ذکر شود و میزان مسئولیت هر کدام از آنها در کنار دیگری (از نظر تضامنی و اشتراکی یا تساوی بودن آن) تعیین گردد. در این کنوانسیون تعهدات و وظایفی به شرح ذیل برای متصدی حمل در نظر گرفته شده است:

۱- انجام صحیح و دقیق دریافت، بارگیری، جابجائی، چیدمان (صفافی)، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و تحویل دادن کالا (بند ۱ ماده ۱۳ کنوانسیون روتردام).

۲- صدور «سند حمل کتبی» (غیرقابل انتقال یا قابل انتقال) یا «سند حمل الکترونیکی» (غیرقابل انتقال یا قابل انتقال) بنا به درخواست فرستنده یا فرستنده اسنادی (ماده ۳۵ کنوانسیون روتردام).

۳- ذکر جزئیات مربوط به کالا در «سند حمل کتبی» یا «سند حمل الکترونیکی» (ماده ۳۶

<sup>۵</sup> - برخی از وظایف و تعهدات مذکور در کنوانسیون روتردام نظیر «دریافت محموله» و «تحویل دادن آن» در کنوانسیون لاهه قید نشده است.

- کنوانسیون روتردام).
- ۴- امضاء «سند حمل کتبی» یا امضاء الکترونیکی «سند حمل الکترونیکی» توسط متصدی حمل یا اشخاص ذیسمت از طرف ایشان (ماده ۳۸ کنوانسیون روتردام).
- ۵- همکاری در تامین اطلاعات و آموزش‌های مربوط به محموله (ماده ۲۸ کنوانسیون روتردام).
- ۶- حرکت دادن کشتی در مسیر متعارف و جلوگیری از انحراف از مسیر (ماده ۲۴ کنوانسیون روتردام).
- ۷- تامین قابلیت دریانوردی کشتی قبل و در شروع سفر تا انتهای سفر بصورت مستمر (بند  $a$  ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام).
- ۸- تامین و حفظ کارکنان و خدمه کشتی از ابتدای سفر تا انتهای آن (بند  $b$  ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام).
- ۹- تامین تجهیزات لازم برای کشتی و حفظ آن تا پایان سفر (بند  $b$  ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام).<sup>۱</sup>
- ۱۰- مناسب و ایمن‌سازی قسمت‌هایی که کالا در آن حمل می‌شود، قبل و در شروع سفر تا انتهای آن سفر (بند  $c$  ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام).
- ۱۱- مناسب‌سازی و ایمن‌سازی بارگنجی که کالا در آن حمل می‌شود، قبل و شروع و تا پایان سفر (در صورتی که این بارگنج توسط متصدی حمل تهیه و در اختیار فرستنده گذاشته شده باشد) (بند  $c$  ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام).
- ۱۲- تحویل دادن کالا در زمان مقرر به ذینفع (ماده ۱۱ کنوانسیون روتردام).

## ۵. ماهیت تعهدات متقابل و تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا

تعهدات از یک نظر به دو دسته تقسیم می‌شوند: تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه. با توجه به مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل و احکام مربوط به آن، سوال این است که تعهد متصدی حمل و نقل به سالم رساندن کالا تعهد به نتیجه است یا تعهد به وسیله؟ در تعهد به نتیجه متعهد باید نتیجه تعهد را به متعهد له بدهد. در این گونه تعهدات، اگر متعهد به تعهد خود عمل نکند، فرض تقصیر برای او می‌شود و زمانی از مسئولیت معاف می‌گردد که ثابت کند علتی خارجی موجب خسارت شده است (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ۲۷). در تعهد به وسیله یا تعهد حفاظت، تعهد متعهد، ناظر بر تهیه

<sup>۱</sup> - برای مثال، یکی از تجهیزاتی که در اکثر کشتی‌ها برای حمل بارگنج‌های حامل مواد غذایی وجود دارد، ژنراتورهای (پاور پک) برق و تجهیزات جانبی آن مانند کابل و... می‌باشد و وجود تعداد کافی از این دستگاه‌ها (اصلی و کمکی) و آماده بکاری آنها در طول سفر از طریق تکنیسین‌های متخصص یکی از نمونه‌های تجهیزات مورد نیاز سفر حمل دریایی می‌باشد.

مقدمات کار معین یا کوشش و احتیاط در این مسیر است. نرسیدن به نتیجه منظور، به تنهایی خطای متعهد را ثابت نمی‌کند و بر متعهد له است که تقصیر متعهد را ثابت کند. «پیش از این گمان می‌رفت که تمام تعهدات قراردادی، تعهد به نتیجه است و همه الزامها ناظر به وسیله؛ ولی اکنون می‌دانیم که پاره‌ای از تعهدات قراردادی نیز ناظر به تهیه وسایل و کوشش در راه رسیدن به نتیجه است (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۱۳۰). اینک، توسط نگارنده در ادامه ماهیت تعهد متصدی حمل و نقل به صورت تشریحی بیان شده است.

#### ۵-۱. تعهد ایمنی متصدی، به عنوان تعهد به وسیله

در این نوع از تعهد، متعهد بر عهده می‌گیرد که وسیله رسیدن مطلوب به نتیجه را فراهم آورد، یعنی در این راه همه کوشش خود را به کار گیرد، جانب احتیاط را نگاه دارد و از اصول فنی و قانونی تجاوز ننماید (تقی‌زاده، ۱۳۹۴: ۸۰). در این صورت، متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند که مواظبت‌های متعارف را در حفظ کالا، انجام دهد. البته، درجه تقصیر در تمام مسئولیت‌ها به وسیله یکسان نمی‌باشد. تعهد به وسیله در قراردادهای متفاوت دقت متفاوتی را می‌طلبد (تقی‌زاده، ۱۳۹۴: ۸۰). لذا، در این فرض میزان دقت و تکالیف متصدی به موجب مقررات آمره روشن می‌گردد.

#### ۵-۲. تعهد ایمنی متصدی به عنوان تعهد به نتیجه

در این فرض، متصدی حمل تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند و همین که نتیجه مطلوب، سالم به مقصد رسیدن کالا، به دست نیامد، متعهد مسئول زیان‌های ناشی از آن خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت کند که یک حادثه خارجی و اجتناب‌ناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است. به عبارت دیگر، خسارت وارد به کالا، غیرقابل انتساب به او می‌باشد.

#### ۳-۵. ماهیت تعهدات در حقوق ایران و کنوانسیون سه‌گانه

در مقررات داخلی حقوق ایران (قانون تجارت)، احراز سعی و تلاش متصدی حمل و نقل برای اثبات معافیت خود از مسئولیت، کافی نیست. متصدی یا باید کالا را سالم تحویل دهد (وفای به عهد) یا ثابت کند که حادثه خارجی و احترازناپذیری موجب عدم اجرای تعهد بوده است. متصدی حمل، حتی اگر ثابت کند تمام تلاش و کوشش معقول و متعارف را به کار برده است، کافی نیست تا از مسئولیت معاف شود، بلکه باید وقوع علتی خارجی را که سبب خسارت شده ثابت کند. بنابراین، طبق مقررات داخلی حقوق ایران، تعهد متصدی حمل و نقل تعهد به نتیجه است. و امکان رد مسئولیت تنها با اثبات قوه قاهره ممکن است. به عبارتی، فرض تقصیری که قانون تجارت وضع کرده است، فرضی مطلق است. حال آنکه فرض تقصیر مذکور در ماده ۱۶ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، فرضی قابل رد و نسبی است. در کنوانسیون روتردام،

منظور از متصدی حمل و نقل شخصی است که طرف قرارداد حمل با فرستنده‌ی کالا قرار می‌گیرد (ماده ۱ بند ۵). همان طور که می‌بینیم، متصدی حمل در معنایی وسیع به کار رفته تا هر شخصی که قرارداد حمل را با فرستنده منعقد می‌نماید، گرچه آن شخص قصد حمل فیزیکی کالاها را ندارد، دربرگیرد. تمایز موجود در کنوانسیون هامبورگ بین متصدی حمل قراردادی و متصدی حمل واقعی، به وسیله وضع مفهوم «عامل حمل» جایگزین گردیده است. اولین تعهد متصدی حمل و نقل در مقررات روتردام، تحویل کالاهاست. در قواعد لاهه چنین تعهدی بر شمرده نشده است؛ ماهیت اصلی این قواعد به عنوان شروط استاندارد بارنامه‌های دریایی، علت عدم ذکر تعهد اصلی متصدی حمل و نقل، یعنی تحویل کالا به گیرنده‌ی آن را به خوبی نشان می‌دهد. حتی این مساله در قواعد هامبورگ نیز ذکر نشده است، اگرچه می‌توان آن را از ماده ۵ برداشت نمود. در حالی که این چنین تعهدی به صراحت در ماده ۱۱ قواعد روتردام آمده است، با عنایت به ماده ۱۱ اولین تعهد متصدی حمل، تعهد بر تحویل کالاهاست. متصدی حمل و نقل باید بر اساس مفاد این کنوانسیون و نیز مطابق با شرایط مندرج در قرارداد حمل، کالا را تا مقصد حمل نماید و آن‌ها را به گیرنده تحویل نماید. در این ماده، تعهد بر تحویل به طور صریح و جداگانه به عنوان تعهد متصدی حمل آمده است، برخلاف این که در مقررات لاهه ویزی تعهد بر تحویل تنها در بند ۶ ماده ۳ مورد اشاره قرار گرفته بود.

مطابق مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت ایران: تعهد حمل کالا و باربری یک تعهد ناشی از قرارداد است و کالا می‌بایست صحیح و سالم در موعد مقرر مورد توافق طرفین به گیرنده تحویل گردد. در صورت تلف یا نقص کالا یا تاخیر در تحویل، متصدی مسئول خواهد بود، و مسئولیت بر طرف نخواهد شد مگر اثبات اینکه علت عدم انجام تعهد ناشی از قوه قاهره بوده است. همچنین، قانون‌گذار ایرانی در بند ۱ ماده ۵۵ قانون دریایی متصدی باربری را در خصوص خسارات از عدم قابلیت دریانوردی و مواظبت حمل زمانی مسئول می‌داند که سعی و تلاش خود را نکرده باشند و اصل را بر عدم مسئولیت متصدی حمل دانسته و متصدی حمل با اثبات انجام مراقبت‌های لازم از مسئولیت معاف خواهد شد و در این خصوص، مواضع قانون دریایی با قانون مدنی در ماده ۵۱۶ همسو می‌باشد و با این تغییر تعهد متصدی را تعهد به وسیله قلمداد نموده‌اند (نجفی، ۱۳۹۳: ۱۳۳-۱۳۴). با ملاحظه در پاراگراف ۷ ماده ۵ مقررات هامبورگ و بند ۶ ماده ۱۷ مقررات روتردام و مواد ۳ و ۴ این مقررات، هر متصدی حمل و نقل زمانی از مسئولیت مبرا خواهد شد که اثبات نماید علت وقوع خسارات منتسب به وی نبوده، بنابراین تعهد متصدی تعهد به سالم رساندن کالا به مقصد یک تعهد به نتیجه و در صورت عدم حصول نتیجه مطلوب، متصدی مسئول جبران خسارات است و تعهد ایمنی متصدی از نوع تعهد به نتیجه قلمداد گردیده است؛ بنابراین، با انعقاد قرارداد حمل و نقل فی مابین متصدی اولیه با واقعی (ثانویه) تعهداتی برای متعاقدين ایجاد می‌شود که ماهیت این

تعهدات بسته به نوع تعهد می‌تواند تعهد به نتیجه یا تعهد به وسیله قلمداد گردد، به طوری که تعهد متصدی حمل ثانویه در خصوص حمل وجابه‌جائی کالا به بندر مقصد از نوع تعهد به نتیجه و تعهد وی درباره‌ی قابلیت دریانوردی کشتی می‌تواند از مصادیق تعهد به وسیله باشد.

مطابق ماده ۱۹ مقررات رتردام، طرف اجراکننده دریایی تابع مسئولیت و تعهدات متصدی حمل بوده و براساس بند ۲ ماده ۱۹ این کنوانسیون، چنانچه متصدی حمل تعهداتی جدای از تعهدات الزامی متصدی حمل در کنوانسیون قبول نماید یا مسئولیت خود را بالاتر از محدودیت‌های مسئولیت مقرر در کنوانسیون بپذیرد، طرف اجراکننده دریایی در صورتی که صریحاً چنین تعهدات یا محدودیت‌هایی را پذیرفته باشد، ملزم به آنها خواهد بود (سعیدی و همکاران: ۱۳۹۵: ۳۱۶).

همچنین، براساس مفاد بندهای ۱ و ۲ و ۳ ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ، چنانچه عملیات حمل کلاً یا جزئاً از طرف متصدی حمل و نقل به یک حمل و نقل کننده ثانویه محول شود، اعم از اینکه در قرارداد حمل و نقل چنین اختیاری را داشته یا نداشته باشد، حمل کننده اولیه کماکان مسئول خواهد بود و تمام مقررات کنوانسیون در مورد مسئولیت حمل و نقل کننده ثانویه مجری بوده و توافقات خارج از مقررات کنوانسیون توسط حمل کننده اولیه که موجب افزایش تعهدات یا مسئولیت متصدی حمل و نقل ثانویه گردد، فقط در صورت رضایت صریح ایشان موثر می‌باشد (سعیدی و همکاران: ۱۳۹۵: ۳۴۵).

کنوانسیون لاهه و پروتکل تکمیلی لاهه-ویزی و قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مقررهای در خصوص زمانی که متصدی حمل و نقل عملیات حمل را کلاً یا جزئاً به دیگری واگذار می‌نماید، پیش‌بینی نموده‌اند؛ بالتبع، در خصوص تعهدات و مسئولیت متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه نیز مقرراتی وضع نموده‌اند.

قانون تجارت ایران در ماده ۳۸۸ به طور کلی بیان نموده متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیرات در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت در حمل داشته یا حمل و نقل کننده دیگری مأمور کرده خواهد بود، لکن در خصوص تعهدات متصدی حمل و نقل ثانویه مقرراتی وضع نموده است. لذا، در مواردی که مقرره‌ای در خصوص متصدی ثانویه ذکر نشده و همچنین، در قرارداد هم تصریحی به انجام تعهد به وسیله خود متعهد (متصدی اولیه) یا دیگری ندارد، باید گفت که در صورت بروز خسارت به کالا، طرف قرارداد تقصیر نموده است؛ چرا که متصدی حمل، به تعهد خود عمل نکرده و لذا مقصر است و این تقصیر، به نمایندگی متعهد اصلی واقع می‌شود، چرا که متعهد اصلی، در مقابل طرف دیگر قرارداد (فرستنده) ملزم به انجام تعهد بوده، چه خودش به انجام آن اقدام نماید و چه دیگری را به جای خود بگمارد؛ مگر آن که ثابت نماید علت حادثه منتسب به او و خدمه او نیست یا ناشی از حادثه‌ای بوده که در وقوع آن تقصیری نداشته است (ماده ۳۸۶ قانون تجارت) و لذا، مسئولیت وی، از نوع تعهد به نتیجه

می‌باشد.

## بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب ذکر شده، ابتدا راجع به نقش و تعهدات متصدی ثانویه اینگونه استنباط می‌شود که در کنوانسیون هامبورگ به کاربردن کلمه (عامل حمل) می‌تواند نشان‌دهنده تمایز بین متصدی اولیه و ثانویه باشد. طبق مقررات هامبورگ، چنانچه عملیات حمل کلاً یا جزئاً از طرف متصدی حمل و نقل به یک حمل و نقل کننده ثانویه محول شود، حمل کننده اولیه کماکان مسئول خواهد بود؛ البته، تمام مقررات کنوانسیون در مورد مسئولیت حمل و نقل متصدی ثانویه نیز قابل اجرا است. همچنین، در کنوانسیون روتردام با توجه به ذکر این جمله (متصدی حمل یعنی هر شخصی که قرارداد حمل را با فرستنده کالا منعقد می‌کند اگرچه خود آن شخص قصد حمل فیزیکی کالا را نداشته باشد) نشان‌دهنده‌ی توجه به نقش متصدی ثانویه است. اما در قانون دریایی ایران و پروتکل لاهه - ویزی به نقش و وظایف متصدی حمل و نقل ثانویه توجه نشده است، از اینرو عدم پرداختن به تعهدات متصدی ثانویه در مقابل متصدی اولیه دور از انتظار نیست، اما از آنجا که در ماده ۳۸۸ قانون تجارت به مباشرت اشخاصی غیر از متصدی اولیه اشاره شده است و در این ماده به طور کلی بیان نموده متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیرات در مدت حمل و نقل خواهد بود، چه خود متصدی اولیه مباشرت در حمل داشته باشد، چه حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد، لکن در خصوص تعهدات و وظایف متصدیان حمل و نقل اولیه و ثانویه مقرراتی وضع نموده است.

تعریف وظایف و تعهدات متصدی ثانویه که در واقع، متصدی واقعی محسوب می‌شود، در قانون دریایی ایران ضرورت پیدا می‌کند. اما در مورد ماهیت تعهدات متصدیان می‌توان گفت: مطابق قانون تجارت ایران، کالا می‌بایست صحیح و سالم در موعد مقرر مورد توافق طرفین به گیرنده تحویل گردد. در صورت تلف یا نقص کالا یا تاخیر در تحویل، متصدی مسئول خواهد بود، و مسئولیت برطرف نخواهد شد مگر اثبات اینکه علت عدم انجام تعهد ناشی از قوه قاهره بوده است، یعنی این تعهد از نوع تعهد به نتیجه و مطلق است. اما با توجه به مقررات دریایی ایران، متصدی باربری را در خصوص خسارات ناشی از عدم قابلیت دریانوردی و مواظبت حمل زمانی مسئول می‌داند که سعی و تلاش خود را نکرده باشند و اصل را بر عدم مسئولیت متصدی حمل دانسته و متصدی حمل با اثبات انجام مراقبت‌های لازم از مسئولیت معاف خواهد شد و در این خصوص، مواضع قانون دریایی با قانون مدنی در ماده ۵۱۶ همسو می‌باشد و با این تغییر، تعهد متصدی را تعهد به وسیله قلمداد نموده‌اند. در قواعد لاهه چنین تعهدی بر شمرده نشده است. در مقررات لاهه ویزی تعهد بر تحویل تنها در بند ۶ ماده ۳ مورد اشاره قرار گرفته بود؛ که این‌گونه برداشت می‌شود ماهیت تعهد در مقررات لاهه - ویزی از نوع تعهد به وسیله است. در مقررات



هامبورگ و مقررات روتردام، هر متصدی حمل و نقل زمانی از مسئولیت مبری خواهد شد که اثبات نماید علت وقوع خسارات منتسب به وی نبوده، بنابراین تعهد متصدی، تعهد به نتیجه و در صورت عدم حصول نتیجه مطلوب، متصدی مسئول جبران خسارات است. قابل ذکر است که با انعقاد قرارداد حمل و نقل بین متصدی اولیه با واقعی (ثانویه) بسته به نوع تعهد، ماهیت تعهد می تواند تغییر کند، به طوری که تعهد متصدی حمل ثانویه در خصوص حمل و جابه جایی کالا به بندر مقصد از نوع تعهد به نتیجه و تعهد وی درباره‌ی قابلیت دریانوردی کشتی می تواند از مصادیق تعهد به وسیله باشد.

### تشکر و قدردانی

پژوهشگران، از عزیزانی که در فرآیند ویراستاری ادبی و صفحه‌آرایی این مقاله همکاری و راهنمایی داشتند، کمال تشکر و امتنان را دارند.

## منابع

- آذر مهر، مهسا (۱۳۹۲). **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام و مقایسه آن با کنوانسیون هامبورگ**، پایان نامه ارشد، دامشگاه علامه طباطبایی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
- احمدی، محمدرضا (۱۳۸۰). **تعهد تبعی**، پایان نامه دکتری دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
- احمدی، افشین (۱۳۹۲). **حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد معافیت از مسئولیت بر اساس کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹**، پایان نامه ارشد، دانشگاه پیام نور، دانشکده علوم انسانی، مرکز تهران جنوب.
- تفرشی، محمد عیسی؛ کامیار، محمدرضا (۱۳۸۰). **مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران**.
- تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۴). **حقوق حمل و نقل دریایی**، تهران، انتشارات مجد.
- تقی زاده، ابراهیم (۱۳۸۹). **حقوق حمل و نقل دریایی**، تهران، انتشارات مجد.
- تقی زاده، ابراهیم و احمدی، افشین (۱۳۹۴). «**بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون های بروکسب و هامبورگ**»، مطالعات حقوق تطبیقی، ۶(۲): ۴۶۷-۴۴۳.
- جعفری، فیض ا... (۱۳۸۸). **مطالعه تطبیقی ماهیت و مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون های بین المللی و حقوق ایران**، مجله پژوهش های حقوقی، ۸(۱۵): ۸۲-۵۷.
- دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳). **مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون هامبورگ)**، رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه تهران.
- رجائیان، سیده مریم؛ ایزدی، حجت؛ خوب نژادیان، صادق؛ زارع، محسن (۱۳۹۳). **حمل و نقل دریایی در حقوق بین الملل**، همایش توسعه پایدار دریامحور، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر.
- سعیدی، مهدی و سیاوشی، مهرداد و خلخالی، سیدمحمدحسن (۱۳۹۵). **مجموعه اسناد کاربردی حمل و نقل بین المللی کالا**، تهران: انتشارات جنگل جاودانه.
- صادقی مقدم، محمدحسن و شکوهی زاده، رضا (۱۳۹۰). **نظریه تبعیت در اعمال حقوقی**، فصلنامه دیدگاه های حقوق قضایی، ۱۷(۵۷): ۷۸-۴۳.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۸). **ضمان قهری**، جلد اول، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱). **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۵۵(۵۱۴): ۱۰۱-۶۹.
- نجفی، مرتضی (۱۳۹۳). **حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی دریایی**.
- هاشمی زاده، علیرضا (۱۳۷۸). **مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا؛ مقررات لاهه، هامبورگ و حقوق اسلامی**، دین و ارتباطات، ۵(۹): ۱۸۰-۱۶۱.
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). **قواعد عمومی مسئولیت مدنی با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه**، نشر بیناد حقوقی میزان.
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۰). **مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه**، مجله حقوقی دادگستری، ۷۵(۷۳): ۳۵-۹.