

تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل‌ونقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ

حسین سیمایی صراف*

میشم یاری**

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱۰/۸

چکیده

مجمع عمومی ملل متحد در دسامبر ۲۰۰۸، «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا» را تصویب کرد. کنوانسیون مزبور که به «مقررات روتردام» معروف شد در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ (اول مهر ۱۳۸۸) منتشر گردید. در صورت فراگیر شدن این کنوانسیون مسئولیت‌های متصدیان حمل‌افزایش و فهرست طولانی مصونیت‌های آن‌ها کاهش خواهد یافت. همچنین تعهد متصدیان حمل‌ونقل در کاربست مراقبت‌های لازم برای قابلیت دریانوردی کشتی به تمام طول سفر گسترش یافته و دیگر به قبل از حرکت کشتی یا شروع سفر (طبق مقررات لاهه) محدود نخواهد ماند. همچنین با ابداع ایده‌ی عامل حمل دریایی در این کنوانسیون، تعداد اشخاصی که این احکام بر آن‌ها اعمال خواهد شد افزایش یافته و آن‌ها نیز تابع تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل‌ونقل خواهند بود. سقف محدودیت مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نیز به ازای هر بسته یا هر کیلو افزایش خواهد یافت. کنوانسیون روتردام برخلاف کنوانسیون‌های پیشین یک‌طرفه، به نفع فرستنده یا متصدی حمل‌ونقل عمل ننموده است. پیوستن به این کنوانسیون یک بازی برد-برد را، هم برای کشورهای متصدی حمل و هم برای کشورهای فرستنده از قبیل کشور ما به ارمغان می‌آورد.

کلیدواژگان: کنوانسیون روتردام، مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، قانون دریایی ایران، کنوانسیون بروکسل، کنوانسیون هامبورگ.

* عضو هیات علمی دانشکده حقوق دانشگاه دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول).

Simae_s@yahoo.com

** کارشناس ارشد حقوق تجارت بین الملل دانشگاه شهید بهشتی.

مقدمه

۱. در ۲۶ ژوئن ۲۰۰۸، کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل متحد (آنسیترال)^۱ نسخه‌ی پیش‌نویس کنوانسیون روتردام را نهایی کرد. عنوان کامل این کنوانسیون، «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا»^۲ می‌باشد. این کنوانسیون در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ طی مراسم ویژه‌ای که توسط دولت هلند در شهر روتردام برگزار شد، برای امضای کشورهای مفتوح گذاشته شد، از این رو، به مقررات روتردام معروف شد. هدف تدوین‌کنندگان کنوانسیون، جایگزین کردن آن با قواعد لاهه، پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ می‌باشد. کنوانسیون مزبور چیزی فراتر از یک اصلاحیه به کنوانسیون‌های قبلی است. نگاهی به آن نشان می‌دهد که حوزه‌ی حاکمیت آن به موضوعات بیشتری گسترش یافته است.^۳ در این نوشتار بر آنیم تا به یکی از موضوعات مهم در این کنوانسیون یعنی «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل»^۴ بپردازیم. در تمام کنوانسیون‌های مربوط به انواع گوناگون حمل‌ونقل، موضوع مسئولیت، همواره یکی از مهم‌ترین مباحث بوده، به گونه‌ای که بعضی از کنوانسیون‌ها بیشترین مقررات خود را حول محور مسئولیت تدوین نموده‌اند. کنوانسیون روتردام نیز مقررات خاصی در باب مسئولیت دارد. البته این کنوانسیون، برخلاف قواعد لاهه و هامبورگ، نه تنها برای حمل از طریق دریا بلکه برای حمل از «در تا در»^۵ نیز مقرراتی را

^۱ "United Nations Commission on International Trade Law" (UNCITRAL).

^۲ "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea".

^۳ برای دسترسی به ترجمه فارسی کنوانسیون رجوع کنید به: "کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا"، ترجمه میثم یاری، در دست چاپ در مجله حقوقی بین‌المللی، ویژه‌نامه ترجمه ۱۳۹۱.

^۴ "Responsibility of the Carrier".

^۵ "Door-to-Door Transportation".

برابر نهاد فارسی این شیوه‌ی حمل‌ونقل را که امروزه متداول گردیده، "حمل‌ونقل از در تا در" گرفتیم. عبارت فارسی بهتری برای این اصطلاح لاتین نیافتیم. از این رو بهتر دانستیم همان ترجمه‌ی تحت‌اللفظی را بیاوریم و توضیح دهیم که منظور از این شیوه‌ی حمل‌ونقل که با کانتینری شدن صنعت حمل‌ونقل رواج پیدا کرده، این است که کالا از در انبار مبدا که می‌تواند جدای از محل کارخانه‌ی تولیدکننده‌ی کالا یا در مجاورت آن باشد، به درون کانتینر چیده شده و سپس در در انبار مقصد تخلیه می‌شوند. در این‌جا آنچه مهم است این است که حداقل یکی از انبارهایی که در مبدا و مقصد حمل هستند، غیر از انبارهای موجود در بنادر مبدا یا مقصد باشند؛ زیرا در غیر این صورت اصطلاح "بندر تا بندر" که معادل لاتین آن "port-to-port" می‌باشد به کار می‌رود.

پیش‌بینی نموده است؛^۱ و بدین ترتیب هدفش این است که تا حد ممکن، همه‌ی انواع حمل‌ونقل را تحت یک رژیم واحد دریاورد؛ رژیم‌های گوناگون مسئولیت که در بارنامه‌ی دریایی برای برای بخش‌های حمل‌ونقل غیر دریایی (خسارات ناشی از حمل‌ونقل زمینی) وجود دارد، با لازم‌الاجرا شدن قواعد روتردام تغییر خواهند کرد.^۲

۲. ایران تا سال ۱۳۴۳ فاقد قانون دریایی بود. تنها، بند ۲ ماده ۱۰ قانون تجارت اشاره به حمل‌ونقل دریایی و کشتی‌سازی می‌کرد و آن‌ها را جزو عملیات تجاری قلمداد می‌نمود. همچنین مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ این قانون، به قرارداد حمل‌ونقل اختصاص دارد که در بین آن‌ها ماده ۳۸۷ به حمل‌ونقل دریایی و خسارات بحری اشاره دارد. در قانون مدنی نیز در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ به موضوع قرارداد حمل‌ونقل پرداخته شده است. در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی به تصویب هیات وزیران رسید که مدت کوتاهی به صورت آزمایشی به مرحله اجرا درآمد؛ پس از آن با تجدیدنظر کامل در سال ۱۳۴۳ در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده به تصویب مجلسین رسید و از آن زمان تا کنون اجرا می‌گردد.^۳ گذشته از قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، کشور ایران در سال ۱۳۴۴ و به موجب «ماده واحده قانون الحاق ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۰۵»^۴، به کنوانسیون بروکسل نیز ملحق گردید.^۵ بعد از کنوانسیون لاهه، پروتکل تکمیلی لاهه - ویزی مصوب ۱۹۶۸ و سپس کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ به تصویب

۱. در خصوص قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام، رجوع شود به: سیمایی صراف، حسین؛ یاری، میثم، "قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض در اجرا با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط"، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۵، ۱۳۹۰.

۲. Uhgener, M. Fehmi, "Obligations and Liabilities of the Carrier", in: Meltem Deniz Guner- Ozbek, An Appraisal of the Rotterdam Rules, 2011, p. 142.

۳. اعلامی‌فرد، محمدعلی، حقوق دریایی (حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی)، تهران: نخل دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷، ص ۳۳.

۴. روزنامه رسمی شماره: ۶۱۵۹، تاریخ انتشار: ۱۳۴۵/۰۱/۲۸.

۵. یک. قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها. دو. قرارداد بین‌المللی مربوط به تعیین مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی. سه. قرارداد بین‌المللی مربوط به برقراری بعضی از مقررات متحدالشکل در تصادم کشتی‌ها و مقاله‌نامه امضای آن. چهار. قرارداد بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها. پنج. قرارداد بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا. شش. قرارداد بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا. هفت. قرارداد بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا (اعلامی‌فرد، پیشین، ص ۲۳).

رسیدند که ایران تاکنون به هیچ‌کدام از آن‌ها نپیوسته است.^۱

۳. برای تشخیص این که در زمینه حمل‌ونقل دریایی کالاها کدام قانون حاکم می‌باشد تا مبنای تطبیق با کنوانسیون هامبورگ و روتردام قرار گیرد، لازم است 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 ۵۱۶ و ۵۱۷) و قانون تجارت (مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴) به موضوع قرارداد حمل‌ونقل و مسولیت‌های متصدی حمل پرداخته‌اند. اکنون سخن این است که در قراردادهای حمل دریایی و در موارد تعارض کدام یک را باید قانون حاکم دانست؟ بی‌گمان 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 خصیصه‌ی 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: پیش از بررسی این که کدام قانون بر حمل‌ونقل دریایی ایران حاکم است، پرسشی مطرح می‌شود و آن این که چرا قانون‌گذار به صورت تکراری نخست اقدام به وضع قانون دریایی (فصل چهارم) که ترجمه‌ی «قواعد لاهه» است نموده و متعاقباً اقدام به تصویب این قواعد، بر اساس «ماده واحده قانون الحاق ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵»، نموده است. در پاسخ باید گفت بعید است مقصود

^۱ تقی‌زاده، ابراهیم، حقوق حمل‌ونقل دریایی، چاپ اول، تهران: مجد، ۱۳۸۹، ص ۱۸.

^۲ اخیراً، لایحه‌ی اصلاح قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۳۹۰/۵/۳۰ هیات وزیران به تصویب رسیده، جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده که در زمان نگارش مقاله‌ی حاضر در دست بررسی و شور می‌باشد. لایحه‌ی مزبور، با توجه به مقدمه‌ی توجیهی آن، بیشتر ناظر بر مباحث حقوق اداری دریایی می‌باشد که از بحث ما (حمل‌ونقل دریایی کالا) که موضوع حقوق تجاری دریایی می‌باشد، خروج موضوعی دارد. این لایحه به تجدیدنظر در فصل ششم قانون دریایی پرداخته و ارتباط چندانی با موضوع ما که مربوط به فصل چهارم قانون دریایی کشورمان می‌باشد ندارد. البته پیشنهاد این است که امروزه باید حقوق حمل‌ونقل دریایی کالا از مباحث حقوق اداری دریایی جدا شود؛ موضوعی که آنسیترال در کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام به خوبی آن را رعایت کرده است.

قانون‌گذار از تصویب این دو این باشد که قانون دریایی، بر حمل‌ونقل دریایی بین دو بندر ایرانی حاکم گردد و قواعد لاهه حاکم بر حمل‌ونقل دریایی بین بنادر ایران و بنادر خارجی^۱. 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 استناد به قواعد بین‌المللی کنوانسیون بر قوانین داخلی مقدم می‌باشد^۲. اما اصول تفسیری ایجاب می‌کند که با عنایت به موخر بودن تاریخ الحاق به کنوانسیون بر قانون دریایی، مفاد کنوانسیون در صورت تعارض مقدم باشد، لیکن رویه‌ی قضایی مغایر با دکترین و اصول تفسیر است.

۴. با توضیحات فوق، از میان قوانین قابل اعمال بر حمل‌ونقل دریایی کالا در کشورمان، نهایتاً به «قواعد لاهه» رسیدیم؛ لذا در راستای مطالعه‌ی تطبیقی مقررات حاکم بر حمل‌ونقل دریایی کالاها در کشورمان با قوانین و کنوانسیون‌های موجود در عرصه‌ی بین‌المللی، باید مبنای کارمان را قواعد لاهه قرار دهیم^۳.

^۱. همان، ص ۱۸.

^۲. اعلانی‌فرد، پیشین، ص ۳۱.

^۳. در این‌جا باید اشاره کنیم که مقررات لاهه در سال ۱۹۶۸ توسط پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی اصلاح شده است، ولی کشور ما به این پروتکل اصلاحی نپیوسته است. حال این پرسش مطرح می‌شود که آیا پیوستن یک کشور به یک کنوانسیون به معنای این است که در آینده پروتکل‌های اصلاحی آن کنوانسیون، نسبت به آن کشور قابل اعمال خواهد بود؟ عکس این پرسش نیز صادق است. بدین ترتیب که آیا اگر کشوری به اصلاحیه‌ی یک کنوانسیون بپیوندد، این اقدام به معنای پیوستن آن کشور به متن اصلی کنوانسیون نیز خواهد بود؟ وضعیت کشورمان در خصوص پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی مطابق با پرسش اول می‌باشد. در متن کنوانسیون لاهه و نیز در پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی راه‌حلی برای این پرسش‌ها پیش‌بینی نشده است. با این وصف، برای یافتن پاسخ باید به سراغ قواعد عمومی حقوق بین‌الملل 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 معاهده‌ی اولیه می‌باشند. این قاعده کلی است که در بندهای ۴ و ۵ عهدنامه‌های حقوق معاهدات آمده است. لذا اگر کشوری فقط طرف معاهده 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 - ویزی نپیوسته است - حقوق و تعهدات آن تابع مقررات معاهده اولیه است». رجوع کنید به: ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق معاهدات بین‌المللی، تهران: گنج دانش، چاپ چهارم، ۱۳۸۸، ص ۱۹۴. همچنین رجوع کنید به: فلسفی، هدایت‌الله، حقوق بین‌الملل معاهدات، تهران: فرهنگ نشر نو، چاپ سوم، ۱۳۹۱.

۵. سامان نوشتار: مطابق کنوانسیون روتردام، در جریان حمل‌ونقل کالاها، از زمانی که از سوی فرستنده ارسال می‌شوند تا به گیرنده می‌رسند، افراد مختلفی درگیرند. در بندهایی از ماده ۱ کنوانسیون، این افراد تعریف شده‌اند: متصدی حمل (بند ۵)، عامل (بند ۶)، عامل دریایی (بند ۷)، فرستنده (بند ۸)، فرستنده اسنادی (بند ۹)، دارنده سند حمل (بند ۱۰)، گیرنده (بند ۱۱)، کنترل‌کننده (بند ۱۳). در خلال مواد کنوانسیون نیز به تعهدات و مسئولیت‌های هر یک از این افراد اشاره شده است.

در این میان، تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده و متصدی حمل از اهمیت بیشتری برخوردار است. با توجه به عنوان این نوشتار، به طور خاص به تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل خواهیم پرداخت. ما در این نوشتار کوتاه با محور قرار دادن متصدی حمل‌ونقل، نخست تعهدات وی را (گفتار اول) و سپس مسئولیت‌های ناشی از نقض تعهدات مزبور را (گفتار دوم) و همچنین موارد معافیت و تحدید مسئولیت وی را (گفتار سوم)، با مطالعه‌ی تطبیقی با کنوانسیون بروکسل (قانون ایران در زمینه‌ی حمل‌ونقل دریایی کالا)، پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ، بررسی می‌نماییم. در ضمن به تعهدات و مسئولیت سایر اشخاص مرتبط با متصدی حمل نیز خواهیم پرداخت.

گفتار اول: تعهدات^۱ متصدی حمل‌ونقل

در کنوانسیون روتردام منظور از متصدی حمل‌ونقل شخصی است که طرف قرارداد حمل با فرستنده‌ی کالا قرار می‌گیرد (ماده ۱ بند ۵). همان‌طور 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، دربر گیرد. تمایز موجود در کنوانسیون هامبورگ بین متصدی حمل قراردادی و متصدی حمل واقعی، به وسیله وضع مفهوم «عامل حمل»^۲ جایگزین گردیده است.^۳ در این گفتار به تعهدات متصدی حمل‌ونقل با توجه به مواد کنوانسیون روتردام

^۱. Obligations.

^۲. Performing Party.

^۳. Wilson, John Furness, Carriage of Goods by Sea, London: Pearson, 7th end, 2010, p. 234.

می‌پردازیم. در واقع، اولین گام در بحث مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، بررسی تعهداتی است که نقض آن‌ها منجر به بار نمودن مسئولیت بر وی می‌باشد.

بند اول: تحویل کالاها^۱

اولین تعهد متصدی حمل‌ونقل در مقررات روتردام، تحویل کالاهاست. در قواعد لاهه چنین تعهدی برشمرده نشده است؛ ماهیت اصلی این قواعد به عنوان شروط استاندارد بارنامه‌های دریایی، علت عدم ذکر تعهد اصلی متصدی حمل‌ونقل، 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(۱) برداشت نمود؛ در حالی که این چنین تعهدی به صراحت در ماده ۱۱ قواعد روتردام آمده است.^۲ با عنایت به ماده ۱۱، اولین تعهد متصدی حمل، تعهد بر تحویل کالاهاست: «متصدی حمل‌ونقل 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 - ویزیبی تعهد بر تحویل تنها در بند ۶ ماده ۳ مورد اشاره قرار گرفته بود. حال، با توجه به تعهد متصدی حمل‌ونقل بر تحویل کالاها به موجب ماده ۱۱، این پرسش مطرح می‌شود که دوره‌ی مسئولیت وی از چه زمانی شروع می‌شود؟ و تا چه زمانی ادامه دارد؟

در این خصوص، بند ۱ از ماده ۱۲ بیان می‌دارد: «به موجب این کنوانسیون، دوره مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال کالاها از زمانی که وی یا عامل حمل، کالاها را به منظور حمل دریافت می‌نماید شروع می‌شود و در زمانی که کالاها تحویل داده شوند، پایان می‌پذیرد». مقررات روتردام برخلاف سایر کنوانسیون‌های مربوط به حمل‌ونقل دریایی، به طور صریح حدود دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل را بیان می‌دارد. در این ماده دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل از زمانی که وی کالاها را تحویل می‌گیرد تا زمانی که آن‌ها را تحویل می‌دهد، گسترش داده شده

^۱. Delivery of the Goods.

^۲. Berlingieri, Francesco, "Comparative Analysis of the Hague - visby, Hamburg and Rotterdam Rules", p. 6, available at: http://www.uncitral.org/pdf/english/working_groups/wg_3/berlingieri_paper_comparing_Rotterdam_Rules_Hamb_HVR.pdf.

که در مقایسه با معیار «جرثقیل تا جرثقیل»^۱ در مقررات لاهه، و «بندر تا بندر»^۲ در کنوانسیون هامبورگ، بسیار گسترده‌تر است. در واقع، در این کنوانسیون دوره‌ی مسئولیت به عنوان دوره‌ای که در طول آن کالاها در تصرف واقعی متصدی حمل هستند، تعریف شده؛ و به صراحت بیان شده که دوره مسئولیت نمی‌تواند کم‌تر از دوره تسلط بر کالاها باشد که به نظر می‌رسد ملاک مناسبی باشد و ایجاد ابهام نکند. به علاوه طرفین می‌توانند در خصوص زمان و مکان دریافت کالاها با همدیگر توافق نمایند؛ البته این توافق محدود بر این است که اولاً زمان دریافت کالاها موخر بر شروع اولیه‌ی بارگیری آنها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد و ثانیاً زمان تحویل‌شان نیز مقدم بر اتمام عملیات تخلیه‌ی آنها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد.^۳

بند دوم: تعهدات ویژه متصدی حمل‌ونقل

ماده ۱۳ مقررات روتردام، «تعهدات ویژه»^۴ را برای متصدی حمل بیان می‌دارد: «۱. متصدی حمل باید در طول دوره‌ی مسئولیتش، به شرحی که در ماده ۱۲ رفت و مطابق مفاد ماده ۲۶، نسبت به دریافت، بارگیری، جابه‌جایی، چیدن، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و تحویل دادن کالاها با صحت و دقت لازم اقدام نماید. ۲. با وجود تصریح بند ۱ این ماده، و بدون تعرض به مفاد مندرج در فصل ۴ و فصل‌های ۵ و ۷، متصدی حمل و فرستنده می‌توانند توافق نمایند عملیات بارگیری، جابه‌جایی، چیدن، صفای و تخلیه‌ی کالاها توسط فرستنده، فرستنده اسنادی یا گیرنده انجام شود. چنین توافقی باید در مفاد قرارداد درج شود». شبیه این مقرره، در بند ۲ از ماده ۳ مقررات لاهه - ویزی نیز آمده است، با این تفاوت که ماده ۱۳ به صراحت به بحث تحویل دادن کالاها پرداخته است.

بند ۱ تعهدات خاصی را بر عهده‌ی متصدی حمل‌ونقل گذاشته که از این میان اشاره به تعهد بر دریافت کالاها به عنوان یکی از تعهدات متصدی حمل جالب است. بند ۲ به اعتبار و نفوذ شروط فایوست (Foist Clauses (free in, out, stowed and trimmed) پرداخته، که به

۱. "Tackle to Tackle".

۲. "Port- to- Port".

۳. Baughon, Simon, Shipping Law, Cavendish, 4th ed, 2009, p. 156.

۴. Specific Obligations.

موجب آن‌ها بعضی وظایف متصدی حمل ممکن است توسط یا به نمایندگی از فرستنده، فرستنده اسنادی یا گیرنده‌ی کالا انجام شود. منظور از این شروط آن است که طرفین می‌توانند توافق نمایند عملیات بارگیری، جابه‌جایی، چیدن، صفافی و تخلیه‌ی کالاها توسط فرستنده، فرستنده اسنادی یا گیرنده انجام شود؛ چنین توافقی باید در مفاد قرارداد درج شود.^۱ این چنین شروطی به طور معمول در حمل‌ونقل دریایی اعمال می‌شود.

به عنوان قاعده کلی، این اقدامات باید توسط متصدی حمل صورت گیرند. با وجود این، در عمل و در بسیاری از موارد این اقدامات به کسانی که ذینفع از انجام این اقدامات هستند سپرده می‌شود. در واقع، ذینفع‌های کالاها در عمل اقداماتی از قبیل بارگیری، جابه‌جایی، صفافی یا تخلیه را انجام می‌دهند (یعنی آن‌چه به وسیله شروط فایوست صورت می‌گیرد)؛ نه این که صرفاً کالاها را به کشتی تحویل دهند و بعداً نیز آن‌ها را از کشتی تحویل بگیرند. اما در مقررات لاهه اعتبار چنین شروط عدم مسئولیتی تنها در جایی بود که به طور ضمنی بتوانستیم این شروط را از قرارداد یا بارنامه‌ی دریایی برداشت نماییم؛ یعنی در جایی که شروط فایوست در قرارداد یا بارنامه دریایی مندرج شده بود. این امر در عمل باعث اختلاف بسیار و تفاسیر غلط به ضرر متصدی حمل می‌شد؛ از این رو همان‌طور که گفتیم این موضوع در مقررات روتردام به صراحت گنجانده شد و جایی برای تفسیر غلط باقی نگذاشت.^۲ لذا اگر این اقدامات که بر شمرده‌یم توسط متصدی حمل انجام نگیرد، بلکه به موجب شروط فایوست توسط اشخاص دیگری انجام شود، وی برای خسارت یا فقدان یا تاخیر در تحویل کالاها مسئول نخواهد بود.

بند سوم: تامین و حفظ قابلیت دریانوردی^۳ کشتی

سومین تعهدی که برای متصدی حمل‌ونقل در مقررات روتردام پیش‌بینی شده، تعهد بر تامین قابلیت دریانوردی کشتی و حفظ آن می‌باشد. در قواعد لاهه و لاهه - ویزبی، در خصوص تعهدات متصدی حمل‌ونقل برای قابلیت دریانوردی کشتی و مراقبت از کالا مقرراتی تدوین شده، اما، در قواعد هامبورگ هیچ اشاره‌ای به آن‌ها نشده، زیرا در ماده ۵(۱) مقررات هامبورگ، به طور

^۱ Ibid., p. 156.

^۲ Uhgener, op. cit., pp. 140-141, 150.

^۳ Seaworthiness.

کلی مفروض این است که متصدی حمل‌ونقل در هر حال مسئول است مگر در صورتی که وی ثابت کند خود و خدمه‌اش یا نمایندگان‌شان تمام پیشگیری‌های لازم را برای جلوگیری از حوادث و عواقب آن انجام داده‌اند.

تعهدات کلاسیک متصدی حمل‌ونقل برای قابلیت دریانوردی کشتی و مراقبت از کالاهای نیز در قواعد روتردام حفظ گردیده است؛ اما تعهد بر قابلیت دریانوردی کشتی در تمام طول سفر دریایی ادامه دارد. در واقع، زمانی که کشتی از بندری شروع به حرکت می‌کند، هیچ دلیلی مبنی بر رها شدن متصدی حمل از وظیفه‌اش نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی وجود ندارد. وی ممکن است لازم نباشد همانند زمانی که کشتی در بندرگاه می‌باشد، اقداماتی را انجام دهد، اما به هر حال حداقل اقدامات لازم، باید صورت بگیرد.^۱

به موجب قواعد لاهه مهم‌ترین تعهد متصدی حمل‌ونقل اطمینان از داشتن قابلیت دریانوردی کشتی در آغاز سفر دریایی است.^۲ همان‌طور که به طور کلی در دکترین حقوقی در این خصوص پذیرفته شده، در مواردی که کشتی تحت شرایطی که در مقررات لاهه اشاره شده، یا به هر دلیلی، در آغاز سفر دریایی غیر قابل دریانوردی شود، چنین فرض می‌شود که متصدی حمل نتوانسته کشتی را دارای قابلیت دریانوردی نماید.^۳ ماده ۱۴ «قواعد روتردام» در این خصوص بیان می‌دارد: «متصدی حمل موظف است قبل از سفر دریایی، در آغاز آن و در طول آن، اقدامات متعارف را نسبت به هر یک از موارد ذیل به‌عمل آورد: (الف) قابلیت دریانوردی کشتی را تأمین و حفظ نماید، (ب) به نحو شایسته خدمه، تجهیزات و امکانات لازم را برای کشتی تأمین کند و در طول سفر نیز موارد مذکور را حفظ نماید، و (ج) انبارها و قسمت‌های کشتی را که محموله با آن‌ها حمل می‌شوند و کانتینرهایی را که متصدی حمل به منظور حمل کالاها تأمین کرده است، به منظور دریافت، حمل و نگهداری کالاها، مناسب (جهت حمل) و ایمن سازد و در طول سفر نیز آن‌ها را مناسب (جهت حمل) و ایمن نگه دارد».

این ماده مشابه بند ۱ از ماده ۳ مقررات لاهه - ویزی می‌باشد، با این تفاوت که در این

^۱. Berlingieri, op. cit., p. 6.

^۲. Ibid., p. 141.

^۳. Ibid.

کنوناسیون موضوع تعهد، تلاش و کوشش متعارف در ارتباط با قابلیت دریانوردی کشتی، در طول تمام سفر دریایی است. همچنین موضوع قابلیت دریانوردی به صراحت نسبت به کانتینرهایی که توسط متصدی حمل فراهم شده‌اند، گسترش داده شده است.^۱ در ماده فوق، برای نخستین بار مقرر شده قابلیت دریانوردی کشتی باید در طول سفر نیز وجود داشته باشد.^۲ تعهد بر قابلیت دریانوردی کشتی، در قواعد روتردام به نفع فرستنده و علیه متصدی حمل‌ونقل گسترده شده است. در خصوص علت این گسترش گفته می‌شود در دوره‌ای که مقررات لاهه به وجود آمد، متصدی حمل کنترل چندانی بر کشتی در جریان سفر نداشت، اما امروزه متصدی حمل نه تنها مسئولیت دارد که کشتی را قبل و در آغاز سفر دریایی دارای قابلیت دریانوردی نماید، بلکه همچنین مسئول است قابلیت دریانوردی کشتی را در طول سفر دریایی حفظ کند. علت این است که متصدی حمل امروزه با وجود امکانات و فناوری بالا، در تمام مراحل سفر تسلط کامل بر کشتی دارد.^۳ مقرره‌ی مربوط به قابلیت دریانوردی کشتی، مقرره‌ای اجباری است، زیرا بند ۴ از ماده ۸۰ که استثنائات مقررات اجباری کنوانسیون را برمی‌شمارد، به صراحت بیان می‌دارد خصیصه‌ی اجباری بودن مندرجات ماده ۱۴ (الف) و (ب) به هیچ‌وجه قابل عدول نیست. از سوی دیگر، گرچه امروزه مسئولیت متصدی حمل نسبت به کشتی و قابلیت دریانوردی آن، به تمام طول سفر تسری یافته، اما باید توجه داشت قابلیت دریانوردی کشتی قبل از شروع سفر دریایی متفاوت از قابلیت دریانوردی در طول سفر دریایی است؛ مسئولیت متصدی حمل قبل از شروع سفر، در ارتباط با قابلیت دریانوردی کشتی بسیار مهم می‌باشد و باید به طور مطلق تفسیر گردد، اما در خصوص مسئولیت متصدی حمل در ارتباط با قابلیت دریانوردی کشتی در طول سفر، با توجه به این که وی تنها نسبت به دستورها و تصمیماتی که گرفته و یا بایست می‌گرفت مسئول است، لذا باید به صورت مطلق نگرسته نشود؛ در واقع در طول سفر دریایی با توجه به این که کاپیتان کشتی بر کشتی کنترل دارد، مسئولیت متصدی حمل قبل از شروع سفر دریایی بسیار قابل اثبات‌تر از مسئولیت در طول سفر می‌باشد.^۴ بنابر این، می‌توان گفت برای متصدی حمل

^۱. Baughon, op. cit., p. 156.

^۲. Wilson, op. cit., p. 232.

^۳. Uhgener, op. cit., p. 142.

^۴. Ibid., p. 142.

قبل از شروع سفر دریایی، در ارتباط با قابلیت دربانوردی کشتی باید مسئولیت مطلق قائل بود، ولی در طول سفر دریایی باید حسب مورد عمل کنیم و شرایط را در نظر بگیریم.

بند چهارم: صدور سند حمل

دیگر تعهد متصدی حمل‌ونقل به موجب مقررات روتردام، صدور سند حمل می‌باشد. از نظر اسناد حمل‌ونقل، در قواعد لاهه، لاهه - ویزی و هامبورگ، پیش‌بینی شده که متصدی حمل‌ونقل بایست بارنامه‌ای را صادر کند. به علاوه، در قواعد هامبورگ، مقرره‌ای برای موردی که متصدی حمل‌ونقل سندی، غیر از بارنامه را بدون هیچ‌گونه تصریحی، صادر می‌کند اضافه شده که ماهیت این سند و زمان صدور آن توسط متصدی حمل‌ونقل را تعیین می‌کند.^۱ این مقرره در ماده ۱۸ کنوانسیون هامبورگ تحت عنوان «اسناد حمل‌ونقل به‌جز بارنامه»^۲ آمده است.

در قواعد روتردام چندین جایگزین - به عنوان سند حمل که هر کدام به تنهایی ارزشی برابر با بارنامه را دارند^۳ - در ماده ۳۵ تعیین شده و متصدی حمل‌ونقل موظف گردیده طبق انتخاب فرستنده‌ی کالا، یک سند حمل قابل انتقال یا غیر قابل انتقال صادر کند، مگر آن که عدم استفاده از هر کدام از آنها را رسوم، رویه یا عرف تجاری اقتضا کند. حال پرسشی که ممکن است مطرح شود این است که آیا متصدی حمل‌ونقلی که ملزم به صدور سند حمل قابل انتقال می‌باشد، می‌تواند سند قابل انتقالی را صادر کند که به صراحت حاکی از امکان تحویل کالا بدون نیاز به ارائه سند حمل باشد یا خیر؟ یعنی همان سندی که در ماده ۴۷(۲) به آن اشاره شده است. در پاسخ باید گفت به نظر می‌رسد این امر، ممکن نیست، زیرا این نوع خاص از سند قابل انتقال، استثنایی بر ماهیت معمولی سند حمل قابل انتقال به عنوان سند تسلیم می‌باشد و از این رو، متصدی حمل‌ونقل نمی‌تواند سند مذکور در ماده ۴۷(۲) را صادر کند مگر آن که طبق خواسته یا توافق با فرستنده‌ی کالا، ملزم گردد.^۴

^۱. Berlingieri, op. cit., p. 6.

^۲. "Documents Other than Bill of Lading".

^۳. این اسناد چهارگانه در ماده ۳۵ عبارتند از: سند حمل قابل انتقال و یا غیر قابل انتقال، و سابقه‌ی الکترونیکی حمل قابل انتقال و یا غیر قابل انتقال.

^۴. Ibid., p. 7.

گفتار دوم: مسئولیت^۱ متصدی حمل‌ونقل

پس از بررسی تعهدات متصدی حمل‌ونقل، نوبت به مسئولیت وی می‌رسد که از نقض این تعهدات حاصل می‌شود. مسئولیت نیز در کنوانسیون روتردام برای موارد خاصی می‌باشد که عبارتند از: فقدان، ورود خسارت و تاخیر در تحویل کالاهای تحت پوشش قرارداد حمل؛ یکی از تفاوت‌ها بین کنوانسیون‌های بروکسل، هامبورگ و روتردام، در بحث مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، به همین موضوع بازمی‌گردد. قواعد لاهه مسئولیت ناشی از تاخیر در تحویل کالاها را پوشش نمی‌دهند، در حالی که قواعد روتردام و هامبورگ این مسئولیت را پوشش می‌دهند. در این گفتار به مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، طرق معافیت از مسئولیت و نیز مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال سایر اشخاص و مسئولیت عامل دریایی در کنوانسیون روتردام می‌پردازیم.

بند اول: مبنای مسئولیت متصدی حمل

ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام اصلی‌ترین مقرره‌ای است که به مبنای مسئولیت در کنوانسیون روتردام پرداخته است.

ماده ۱۷- مبنای مسئولیت^۲

۱. اگر خواهان اثبات کند فقدان، خسارت، تاخیر (در تحویل کالا) یا حادثه و اوضاع و احوالی که منجر به بروز هر کدام از موارد بالا شده یا در بروز آنها نقشی داشته، در طول دوره مسئولیت متصدی حمل - به شرحی که در فصل ۴ رفت- حادث شده، متصدی حمل در قبال فقدان، خسارت و تاخیر در تحویل دادن کالاها مسئول می‌باشد.

۲. چنانچه متصدی حمل ثابت کند علت یا یکی از علل فقدان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالاها ناشی از قصور او یا هر یک از اشخاصی که در ماده ۱۸ به آنها اشاره شده، نبوده است، از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ این ماده معاف می‌شود.

۳. متصدی حمل همچنین از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ این ماده معاف می‌گردد، چنانچه به‌جای اثبات عدم قصوری که در بند ۲ این ماده قید شده، ثابت کند که یک

^۱. Liability.

^۲. Basis of Liability.

یا چند مورد از حوادث یا اوضاع و احوال زیر منجر به فقدان، خسارت یا تاخیر شده و یا در بروز آن‌ها نقش داشته است:

(الف) بلایای طبیعی (قوه قهریه^۱)؛

(ب) مخاطرات جدی، خطرناک و یا تصادفات در دریا یا در سایر آب‌های قابل دریانوردی؛

(پ) جنگ‌ها، خصومت‌ها، درگیری‌های مسلحانه، دزدی دریایی، تروریسم، شورش‌ها و آشوب‌های داخلی؛

(ت) محدودیت‌های قرنطینه‌ای، دخالت یا مانع تراشی‌های دولت‌ها، مقامات عمومی، حکمرانان و مردم شامل توقیف، دستگیری و ضبط که هیچ کدامشان قابل انتساب به متصدی حمل یا هیچ کدام از اشخاص مورد اشاره در ماده ۱۸ نباشد؛

(ث) اعتصابات، تحریم‌ها، توقف کار یا نیروی کار؛

(ج) آتش‌سوزی در کشتی؛

(چ) نقص (فنی) پنهان به نحوی که با اقدامات متعارف قابل تشخیص نباشد؛

(ح) فعل یا ترک فعل فرستنده، فرستنده اسنادی، کنترل‌کننده یا هر شخص دیگری که

فرستنده یا فرستنده اسنادی مطابق مواد ۳۳ یا ۳۴ در قبال اعمال او مسئول می‌باشند؛

(خ) بارگیری، جابه‌جایی، صفافی یا تخلیه به موجب قراردادی که طبق ماده ۱۳(۲) منعقد شده،

انجام شده باشد، مگر این که متصدی حمل یا عامل به نمایندگی از طرف فرستنده یا

فرستنده اسنادی یا گیرنده کالا عملیات مذکور را انجام داده باشند؛

(د) کاهش حجم یا وزن یا هر گونه فقدان یا خسارتی که ناشی از نقص ذاتی، نقص در کیفیت

یا فساد در کالا باشد؛

(ذ) نارسایی یا شرایط ناقص در عدل‌بندی یا علامت‌گذاری کالاها که توسط متصدی حمل یا

به نمایندگی از وی انجام نشده باشد؛

(ر) نجات یا تلاش برای نجات جان انسان‌ها در دریا؛

(ز) اقدامات معقول به منظور حفظ یا تلاش برای حفظ اموال در دریا؛

^۱. Act of God.

- (س) اقدامات معقول به منظور اجتناب یا تلاش برای جلوگیری از ورود خسارت به محیط زیست؛
- (ش) اقدامات متصدی حمل مطابق با اختیاراتی که مواد ۱۵ و ۱۶ به او اعطا می‌کند.
۴. با وجود تصریح بند ۳ این ماده، متصدی حمل در موارد زیر در قبال تمام یا بخشی از فقدان، خسارت و یا تاخیر مسئول است: (الف) اگر خواهان اثبات کند قصور متصدی حمل یا شخصی که در ماده ۱۸ به آن اشاره شده است، منجر به بروز یا دخالت در بروز حادثه یا وضعیتی شده که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت به آن استناد می‌کند. (ب) اگر خواهان اثبات کند حادثه یا وضعیتی که در بند ۳ این ماده قید نشده در بروز فقدان، خسارت یا تاخیر دخیل بوده و متصدی حمل نیز نتواند ثابت کند این حادثه و وضعیت، قابل انتساب به قصور وی یا هر شخصی که در ماده ۱۸ به آن اشاره شده نیست.
۵. همچنین با وجود تصریح بند ۳ این ماده، متصدی حمل در قبال تمام یا بخشی از فقدان، خسارت یا تاخیر مربوط به موارد زیر مسئول است: (الف) خواهان اثبات کند علت فقدان، خسارت یا تاخیر یا دخالت در بروز این موارد قطعا یا احتمالا یکی از موارد زیر بوده است: (۱) عدم قابلیت دریانوردی کشتی، (۲) تامین غیر اصولی خدمه، تجهیزات و امکانات مورد نیاز کشتی، (۳) و نیز این واقعیت که انبارها و سایر قسمت‌های کشتی که کالا با آن‌ها حمل خواهد شد و کانتینرهایی که متصدی حمل به منظور حمل کالاها تامین کرده است، برای دریافت، حمل و نگهداری کالاها مناسب و ایمن نبوده‌اند. (ب) متصدی حمل نمی‌تواند به اثبات این امر پردازد که: (۱) هیچ‌کدام از حوادث یا اوضاع و احوالی که در بند ۵ الف این ماده به آن‌ها اشاره شد منجر به فقدان، خسارت یا تاخیر نشده است، یا (۲) آن حوادث با مسئولیت وی مبنی بر اعمال اقدامات متعارف بر اساس ماده ۱۴ منطبق بوده است.
۶. زمانی که متصدی حمل از بخشی از مسئولیت خود به موجب این ماده معاف گردد، وی تنها در برابر آن بخش از فقدان، خسارت یا تاخیر مسئول خواهد بود که قابل انتساب به حادثه یا وضعیتی باشد که طبق مفاد این ماده در قبال آن مسئول است.
- در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، گرچه در تمام قواعد بر مبنای تقصیر می‌باشد، اما تفاوت‌های عمده‌ای میان آن‌ها از جهت استثنائاتشان نسبت به قاعده‌ی کلی (مسئولیت مبتنی بر تقصیر) و نیز تخصیص بار اثبات دعوا وجود دارد. کنوانسیون روتردام از

فرمول ساده‌ی «فرض تقصیر» که در کنوانسیون هامبورگ پیش‌بینی شده بود، پیروی نکرده، بلکه از مدل اصلاح شده‌ی «مقررات لاهه - ویزی» استفاده کرده است.^۱ مبنای مسئولیت تقصیر می‌باشد و تغییر چندانی نکرده است.^۲ همچنین باید اضافه کنیم که به موجب کنوانسیون روتردام، مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان، ایراد خسارت، و تاخیر در تحویل کالاها می‌باشد؛ در حالی که مسئولیت فرستنده صرفاً در قبال فقدان کالاها یا ورود خسارت بر آنها مطرح می‌گردد و فرستنده مسئولیتی در قبال تاخیر در تحویل کالاها ندارد (از مقایسه مواد ۱۷ و ۳۰ این کنوانسیون به این نتیجه می‌رسیم). با توجه به ماده ۱۷ متوجه می‌شویم؛ در خصوص مسئولیت متصدی حمل، تنها شرط ابتدایی این می‌باشد که خواهان اثبات کند حادثه یا اوضاع و احوالی که منجر به فقدان کالا یا ورود خسارت به آن یا تاخیر در تحویل آن شده و یا در بروز موارد بالا نقش داشته، در دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل و نقل به وقوع پیوسته است. بنابر این، رژیم مسئولیت در این کنوانسیون مانند مقررات لاهه - ویزی مبتنی بر تقصیر می‌باشد، با این تفاوت که بار اثبات معکوس گردیده؛ یعنی، این متصدی حمل و نقل است که باید برای رفع مسئولیت از خودش، موارد بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۷ را که در ادامه به آن‌ها می‌پردازیم، اثبات کند.

بند دوم: طرق معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت

پس از بند اول ماده ۱۷ که به مبنای مسئولیت متصدی حمل می‌پردازد، در ادامه‌ی ماده با تغییر بار اثبات دعوا به مواردی برمی‌خوریم که به موجب آن‌ها متصدی می‌تواند از مسئولیت رهایی یابد. این ماده به طور کلی دو راه را برای متصدی حمل و نقل جهت رهایی از مسئولیت پیش‌بینی کرده است:

الف - به موجب بند ۲ ماده ۱۷ چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند علت یا یکی از علل نقصان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالاها ناشی از قصور وی یا هر یک از اشخاصی که در ماده ۱۸ به آن‌ها اشاره شده، نبوده است، از تمام یا بخشی از مسئولیت موضوع بند ۱ ماده ۱۷ معاف

^۱. Baughon, op. cit., p. 156.

^۲. Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin, 2011, p. 147.

می‌شود. در این مورد می‌توان به دعاوی مربوط به تحویل ناصحیح^۱ اشاره کرد. در این دعاوی، متصدی حمل‌ونقل از مسئولیت رهایی می‌یابد.^۲ برای مثال در پرونده موتیس^۳، تحویل کالا به متصدی حمل‌ونقل به وسیله بارنامه جعلی سندسازی شده بود؛ در آنجا این چنین استدلال شد که متصدی قصوری مرتکب نشده است.^۴

ب- به موجب بند ۳ ماده ۱۷ چنانچه متصدی حمل‌ونقل ثابت کند یک یا چند مورد از حوادث یا اوضاع و احوال مندرج در همان بند، منجر به نقصان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالاها شده یا در بروز آنها نقش داشته، از مسئولیت رهایی می‌یابد.

موارد مذکور در این بند تا حدود زیادی شبیه به موارد مندرج در ماده ۴(۲) مقررات لاهه می‌باشد، با این تفاوت که در ماده ۴ این مقررات، بعضی از شروط معافیت‌آور برای متصدی حمل‌ونقل، در کنوانسیون روتردام حذف شده‌اند، از جمله این که در بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام به شرط عدم مسئولیت متصدی حمل در موردی که خسارت ناشی از خطا یا کوتاهی در هدایت و اداره کشتی بوده، اشاره‌ای نشده است؛ اما در مقررات لاهه، این شرط وجود داشت. به نظر می‌رسد این شرط به علت پیشرفت‌های تکنولوژیکی در زمان حاضر، به ضرر متصدی حمل‌ونقل حذف گردیده است. تفاوت دیگر بازمی‌گردد به این که در ماده ۴(۲)(ز) مقررات لاهه به «بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی» اشاره شده است، اما این موضوع در کنوانسیون روتردام نادیده گرفته شده است.

البته باید توجه داشت در قواعد روتردام موارد جدیدی اضافه شده‌اند که سابقاً وجود نداشتند؛ دقت در این موارد نشان می‌دهد مقررات روتردام خواسته تا با اقتضائات جدید در صنعت حمل‌ونقل دریایی هم‌گام باشد. برای مثال در ماده ۱۷ در زیربند (پ) از بند ۳، علاوه بر مواردی که در ماده ۴(۲)(ث) مقررات لاهه آمده، به «دزدی دریایی»^۵ و «تروریسم»^۶ نیز اشاره شده

1. Misdelivery.

2. Baughen, op. cit., pp. 156-157.

3. Motis Exports Ltd. v. Dampskibsselskabet AF 1912 A/S (No. 1), [1999] 1 Lloyd's Rep 837, QB; [2000] 1 Lloyd's Rep 211, CA.

4. Ibid., p. 157.

5. Piracy.

6. Terrorism.

است، یا این که شرط عدم مسئولیت در خصوص آتش‌سوزی در کشتی در هر سه کنوانسیون، با تفاوت‌هایی، وجود دارد: در مقررات لاهه در ماده ۴(۲)(ب)، متصدی همواره می‌تواند برای عدم مسئولیتش به این مورد استناد جوید مگر این که آتش‌سوزی ناشی از خطای شخصی متصدی در آغاز سفر دریایی بوده باشد که در این صورت نمی‌تواند به آن استناد جوید؛ اما در روتردام، علی‌رغم این که متصدی حمل به موجب ماده ۱۷(۳) می‌تواند به آن استناد جوید، خواهان می‌تواند به موجب بند ۴ همان ماده ادعا کند متصدی مسئول است. در واقع در مقررات لاهه متصدی تنها مسئول خطای شخصی خود می‌باشد اما در کنوانسیون روتردام، وی همچنین مسئول خطای سایر اشخاص برشمرده در ماده ۱۸ نیز می‌باشد. مورد دیگر این که، آن‌چه در زیربند (ح) بند ۳ ماده ۱۷ آمده، در ماده ۴(۲)(خ) مقررات لاهه نیز دیده می‌شود؛ با این تفاوت که در مقررات روتردام تعداد اشخاصی که باعث ایجاد این شرایط عدم مسئولیت می‌شوند افزایش یافته است و اشخاصی از قبیل فرستنده اسنادی یا کنترل‌کننده اضافه شده است. اما مثلاً شرط عدم مسئولیتی که در زیربند (س) بند ۳ آمده، در مقررات لاهه نیامده است؛ این شرط هم‌گام با افزایش احتیاطات محیطی که در دهه‌ها و سال‌های اخیر صورت گرفته، به مقررات روتردام اضافه گردید. به موجب این مقرره، متصدی حمل در قبال فقدان یا خسارت به کالاها مسئول نخواهد بود، اگر آن خسارت ناشی از اقدامات معقول وی برای اجتناب از خسارت به محیط زیست یا ناشی از تلاش وی جهت اجتناب از خسارت به محیط زیست بوده باشد.

در ادامه به مواد ۱۵ و ۱۶ کنوانسیون روتردام نیز که دربردارنده‌ی مصادیقی از شروط عدم مسئولیت‌اند، اشاره می‌نماییم. مفاد ماده ۱۵ مقررات روتردام، با اندک تفاوتی در ماده ۴ بند ۶ مقررات لاهه وجود دارد. همچنین مفاد ماده ۱۶ مقررات روتردام به طور ضمنی در مقررات لاهه - ویزی پذیرفته شده است. ماده ۱۵ این مقررات تحت عنوان «کالاهایی که ممکن است در جریان سفر خطرناک گردند»^۱ بیان می‌دارد: «با وجود تصریح مواد ۱۱ تا ۱۳، در صورتی که کالاها ذاتاً برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک باشند و یا احتمال برود در طول دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل، برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک شوند، متصدی

^۱. "Goods that may become a danger".

حمل و یا عامل می‌تواند از پذیرش یا بارگیری آن‌ها خودداری نموده یا اقدامات معقولی را برای تخلیه، معدوم یا بی‌خطرسازی آن‌ها به عمل آورد». این ماده که مطابق ماده ۱۷(۳)(ش)، از جمله شروط عدم مسئولیت می‌باشد، به حقوق متصدی حمل در عدم پذیرش یا تخلیه‌ی کالاهایی می‌پردازد که یا ذاتاً برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک‌اند یا احتمال دارد در طول دوره‌ی مسئولیت متصدی حمل برای اشخاص، اموال و محیط زیست خطرناک شوند. اعمال این حق هم به متصدی حمل داده شده و هم به عامل دریایی، که البته بار اثبات خطرناک بودن یا احتمال خطرناک شدنشان نیز با خودشان می‌باشد. لذا متصدی حمل در این خصوص، اگر خسارتی به کالاها وارد کند مسئول نیست.

ماده ۱۶ مقررات روتردام نیز مقرر می‌دارد: «با وجود مواد ۱۱، ۱۲، ۱۳ و ۱۴، متصدی حمل یا عامل می‌تواند کالاها را به دریا تفدیه نماید، به شرطی که به طور معقولی مشخص شود تفدیه برای ایمنی مشترک یا به منظور جلوگیری از به مخاطره افتادن جان انسان‌ها یا سایر اموالی صورت گرفته که در آن حادثه‌ی مخاطره‌آمیز مشترک درگیرند». این ماده نیز که مانند ماده ۱۵ مطابق با ماده ۱۷(۳)(ش) از جمله شروط عدم مسئولیت می‌باشد، به نوعی متصدی حمل یا عامل را قادر می‌سازد در صورت وارد کردن خسارت به کالاها، حق استناد به خسارت مشترک را داشته باشند. در این صورت متصدی حمل مسئول خسارات وارد شده به کالاها نخواهد بود. این‌جا نیز بار اثبات تحقق شروط این ماده با متصدی یا عامل می‌باشد.

بند سوم: مسئولیت متصدی حمل‌ونقل به موجب بندهای ۴، ۵ و ۶ ماده ۱۷

با وجود بند ۳ از ماده ۱۷، متصدی حمل‌ونقل هم‌چنان به موجب بندهای ۴، ۵ و ۶ ماده ۱۷، برای تمام یا بخشی از فقدان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالاها مسئول می‌باشد:

الف- بند ۴ ماده ۱۷: در ادامه‌ی ماده ۱۷، با توجه به بند ۴ متوجه می‌شویم متصدی حمل‌ونقل، حتی اگر بتواند به هر یک از زیربندهای بند ۳ استناد کند، باز هم ممکن است مسئول شناخته شود، زیرا در این صورت، تنها بار اثبات دعوا از دوش وی برداشته شده و به خواهان منتقل شده است. بند ۴ مقرر می‌دارد با وجود تصریح بند ۳ این ماده، متصدی حمل در موارد زیر در قبال تمام یا بخشی از نقصان، خسارت و یا تاخیر مسئول است: اولاً، اگر خواهان اثبات کند قصور متصدی حمل یا شخصی که در ماده ۱۸ به او اشاره شده است، منجر به بروز یا دخالت در

بروز حادثه یا وضعیتی شده که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت به آن استناد می‌کند (منظور استناد به زیربندهای بند ۳ ماده ۱۷ توسط متصدی حمل است)؛ دوماً، اگر خواهان اثبات کند حادثه یا وضعیتی که در بند ۳ ماده ۱۷ قید نشده در بروز نقصان، خسارت یا تاخیر دخیل بوده و متصدی حمل نیز نتواند ثابت کند این حادثه و وضعیت، قابل انتساب به قصور وی یا هر شخصی که در ماده ۱۸ به آن اشاره شده، نیست.

ب- بند ۵ ماده ۱۷: اگر خواهان موارد مندرج در این بند را اثبات کند، متصدی حمل نمی‌تواند خلاف آن‌ها به چیزی استناد کند.

ج- بند ۶ ماده ۱۷: نهایتاً این که به موجب بند ۶ ماده ۱۷، نقصان، خسارت، یا تاخیر بین متصدی حمل و خواهان به نحوی قابل تقسیم و توزیع باشد؛ البته این امر برخلاف حقوق انگلستان می‌باشد که در آن متصدی حمل یا به طور کامل مسئول است و یا اصلاً مسئولیتی ندارد، به استثنای موردی که متصدی حمل می‌تواند در ارتباط با بخش مشخصی از کالا که مفقود شده یا خسارت دیده اثبات کند که به موجب قوانین و مقررات مشمول استثنا شده است.^۱

بند چهارم: مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال سایر اشخاص و مسئولیت «عامل دریایی»^۲

شمار اشخاصی که متصدی حمل‌ونقل در قبال آن‌ها مسئول می‌باشد، به تدریج در قواعد هامبورگ در مقایسه با قواعد لاهه و در قواعد روتردام نسبت به قواعد هامبورگ افزایش یافته است. مطابق پروتکل لاهه - ویزی، به استثنای معافیت‌هایی که در ماده ۴(الف)،(ب) ذکر شد، متصدی حمل‌ونقل مسئول تقصیر خدمه یا نمایندگانش می‌باشد؛ مسئولیتی که به طور ضمنی از ماده ۴(۲)(q) فهمیده می‌شود. در این قواعد تعداد نمایندگان به نظر محدود می‌رسد، زیرا ماده ۴(۲) می‌گوید این دسته شامل پیمان‌کاران مستقل نمی‌شود و نیز به دلیل این که قلمرو اجرای قواعد لاهه - ویزی محدود به دوره‌ی بین آغاز بارگیری و پایان تخلیه‌ی بار از کشتی می‌باشد؛ از این رو اقدامات صورت گرفته در بنادر بارگیری و تخلیه‌ی بار مشمول قواعد لاهه -

^۱ Ibid., p. 158.

^۲ "Maritime Performing Party".

ویزبی نمی‌شود. با وجود این، اگر سرکارگر و کارکنان کشتی در استخدام متصدی حمل‌ونقل نباشند، واژه‌ی نمایندگان ممکن است شامل این افراد نیز بشود.^۱ همچنین در ماده ۵(۱) از قواعد هامبورگ، به خدمه یا نمایندگان متصدی حمل‌ونقل اشاره شده، اما از آن جایی که مستثنا نمودن پیمان کاران مستقل از مقررات دیگر نتیجه گرفته نمی‌شود، واژه‌ی نمایندگان ممکن است شامل پیمان کاران مستقلی نیز بشود که در مناطق بندرگاهی کار می‌کنند. به علاوه، مطابق ماده ۱۰(۱) متصدی حمل‌ونقل مسئول فقدان، خسارت یا تاخیری می‌باشد که متصدیان فرعی حمل‌ونقل موجب آن شده‌اند.^۲

قواعد لاهه - ویزبی و هامبورگ مسئولیتی برای خدمه یا نمایندگان پیش‌بینی نمی‌کنند، اما صرفاً و به ترتیب در مواد ۴(۱) و ۷(۲) تعیین می‌کنند که اگر دعوی علیه آن‌ها اقامه گردد، حق دفاع و تحدید مسئولیتی که برای متصدی حمل‌ونقل پیش‌بینی شده، به آن‌ها نیز داده می‌شود. بنابر این، ممکن است این پرسش پیش آید که آیا فرمول اتخاذ شده در این دو قانون، حاکی از مسئولیت خدمه یا نمایندگان متصدی حمل‌ونقل، همچون خود متصدی حمل‌ونقل می‌باشد یا خیر؟ گرچه نتیجه‌ی منطقی این مواد، باید این باشد که خواهان حق اقامه‌ی دعوا علیه نماینده‌ی قراردادی را همچون متصدی حمل‌ونقل داراست، اما در قواعد هامبورگ عنوان ماده ۷، «اعمال دعاوی غیر قراردادی» می‌باشد^۳، لذا پاسخ این پرسش منفی است. اما وضعیت برای متصدی حمل‌ونقل واقعی متفاوت می‌باشد، زیرا ماده ۱۰ قواعد هامبورگ می‌گوید رژیم مسئولیت قابل اجرا برای متصدی حمل‌ونقل، برای متصدی حمل‌ونقل واقعی نیز به کار می‌رود، از این رو مفهوم آن این است که مدعی حق مستقیم برای اقامه‌ی دعوا علیه آن‌ها را دارد.^۴ قواعد روتردام نیز در خصوص خدمه و نمایندگان، مقرراتی مشابه با قواعد لاهه - ویزبی و هامبورگ دارد، اما با توجه به ابداع ایده‌ی عامل حمل‌ونقل دریایی در این قواعد، شمار اشخاصی که این قواعد نسبت به آن‌ها اعمال می‌شود، افزایش یافته است. این مقررات به صراحت بیان می‌دارند تمام این اشخاص تابع تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل‌ونقل می‌باشند؛ بنابر این، بدیهی است اقامه‌ی دعوا علیه آن‌ها به موجب قرارداد می‌باشد.

^۱. Berlingieri, op. cit., p. 13.

^۲. Ibid., p. 13.

^۳. Ibid., p. 14.

^۴. Ibid., p. 14.

گفتیم که شمار اشخاصی که متصدی حمل‌ونقل در قبال آن‌ها مسئولیت دارد، در قواعد روتردام افزایش یافته است. مطابق ماده ۱۸، این اشخاص شامل عاملین حمل اعم از عامل حمل دریایی و غیر دریایی، سرکارگر و کارکنان کشتی و مستخدمین متصدی حمل‌ونقل و نیز مستخدمین عاملین حمل می‌باشند. این ماده با عنوان «مسئولیت متصدی حمل نسبت به سایر اشخاص» بیان می‌دارد: «متصدی حمل در برابر نقض تعهداتی که طبق این کنوانسیون دارد و در اثر اقدامات یا غفلت اشخاص زیر حادث می‌شود، مسئول خواهد بود: (الف) هر شخص عامل؛ (ب) فرمانده یا خدمه‌ی کشتی؛ (ج) کارکنان متصدی حمل یا عامل؛ یا (د) هر شخص دیگری که هر کدام از مسئولیت‌های قراردادی متصدی حمل را انجام دهد یا متعهد به انجام آن شود به نحوی که شخص مذکور و بنا به درخواست یا تحت نظارت و کنترل متصدی حمل، به طور مستقیم یا غیر مستقیم، اقدام نماید». اشاره‌ی بند (د) این ماده به «... هر شخص دیگری که ...»، شامل پیمان‌کاران فرعی و نمایندگان عامل دریایی نیز می‌شود به شرطی که آن‌ها نیز به طور مستقیم یا غیر مستقیم، به درخواست یا تحت نظارت متصدی حمل، اقدام نموده باشند. با وجود این، گرچه متصدی حمل برای قصور عاملین حمل مسئول می‌باشد، اما همه‌ی عاملین حمل مشمول مقررات این کنوانسیون نمی‌باشند. تنها عاملین دریایی ممکن است که به موجب این کنوانسیون مسئول شناخته شوند و به حقوق و مصونیت‌های اعطا شده به متصدی حمل استناد کنند.^۱

ماده ۱۹- مسئولیت عامل‌های دریایی: ۱. یک عامل دریایی تابع همان تعهدات و مسئولیت‌هایی است که طبق این کنوانسیون به متصدی حمل تحمیل می‌شود و حق برخورداری از دفاعیات و تحدید مسئولیت‌هایی که در این کنوانسیون برای متصدی حمل پیش‌بینی شده را دارد، به شرطی که: (الف) وی در یک کشور طرف کنوانسیون، کالا را برای حمل تحویل گرفته، یا آن را در یک کشور متعهد تحویل داده، یا اقدامات خود در ارتباط با کالاها را در بندر یک کشور متعهد انجام داده، و (ب) حادثه‌ای که باعث بروز فقدان، خسارت یا تاخیر شده، در یکی از مواعد ذیل حادث شده باشد: (۱) در طول دوره‌ی بین رسیدن کالاها به بندر بارگیری و خروج آن‌ها از بندری که کالاها در آن‌جا از شناور تخلیه می‌شوند، (۲) مادامی که کالاها تحت ید عامل

^۱. Baughen, op. cit., p. 158.

دریایی باشند، یا (۳) در هر محدوده‌ی زمانی دیگری که وی در انجام هر یک از اقداماتی که در قرارداد حمل درج شده، مشارکت نماید. ۲. چنان‌چه متصدی حمل موافقت نماید تعهداتی را غیر از آن‌چه به موجب این کنوانسیون به متصدی حمل تحمیل می‌شود، تقبل نماید یا توافق نماید حدود مسئولیتش فراتر از حدودی باشد که به موجب این کنوانسیون احصا شده است، عامل دریایی الزامی به انجام این چنین موافقت‌نامه‌ای نخواهد داشت، مگر این که به صراحت توافق نماید تعهدات مذکور و محدودیت‌های ارفاقی را بپذیرد. ۳. عامل دریایی در قبال نقض تعهداتی که طبق این کنوانسیون دارد و ناشی از فعل یا ترک فعل هر شخصی باشد که عامل به او جهت اجرای هر یک از تعهدات متصدی حمل به موجب قرارداد حمل و شرایطی که در بند ۱ این ماده درج شده است، اعتماد کرده، مسئول است. ۴. هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون، ابتدائاً مسئولیت را متوجه فرمانده یا خدمه‌ی کشتی یا کارمند متصدی حمل یا عامل دریایی نمی‌داند.

روی هم رفته، مواد ۱۸ و ۱۹ تاکید دارند که این متصدی قراردادی حمل است که برای تمام دوره‌ی حمل مسئول است. به علاوه ماده ۱(۷) بیان می‌دارد متصدی حمل زمینی تا زمانی که خدماتش را در بیرون از منطقه‌ی بندری انجام می‌دهد یا تعهد می‌کند آن‌ها را انجام دهد، عامل حمل دریایی نامیده نمی‌شود. بنابر این، چنین متصدی حمل زمینی‌ای نه به موجب مقررات روتردام مسئول می‌باشد و نه در ماده ۴ به عنوان شخصی که می‌تواند از حمایت‌ها و حفاظت‌های شرط هیمالایا^۱ بهره‌مند گردد، نامش آورده شده است؛ در نتیجه مسئولیت این چنین شخصی بر اساس قوانین موجود تعیین می‌گردد؛ یعنی هر کدام از کنوانسیون‌های منطقه‌ای حاکم بر یک شیوه‌ی حمل یا مقررات ملی امری یا غیر امری، قابل اعمال می‌باشد.^۲

گفتار سوم: تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل

در این گفتار، مفهوم تحدید مسئولیت را که به موجب کنوانسیون روتردام تنها به نفع متصدی حمل‌ونقل ممکن است، در مقایسه با سایر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل دریایی اعم از لاهه، لاهه

^۱. شرطی که به موجب آن مزایا و تحدید مسئولیت‌هایی که به نفع متصدی حمل بر قرار است را به خدمه، نمایندگان و سایر کسانی که از جانب متصدی حمل فعالیت می‌کنند، تسری پیدا می‌کند (Ibid., p. Iix).

^۲. Guner-Ozbek, op. cit., p. 132.

- ویزبی و هامبورگ و نیز سایر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل، از قبیل سی.ام. آر. و سیم/کوتیف و مونترال بررسی خواهیم نمود.

بند اول: تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در کنوانسیون روتردام

الف- تحدید مسئولیت متصدی حمل: تحدید مسئولیت متصدی حمل در فصل دوازدهم از مقررات روتردام پیش‌بینی شده است. اولین ماده از این فصل ماده ۵۹ تحت عنوان «تحدید مسئولیت»^۱ می‌باشد. این ماده در سه بند این چنین بیان می‌دارد: ۱. با رعایت مفاد مواد ۶۰ و ۶۱ بند ۱، مسئولیت متصدی حمل برای نقض تعهداتش مطابق با این کنوانسیون محدود می‌شود به ۸۷۵ واحد محاسبه به ازای هر بسته یا دیگر واحدهای رایج در کشتیرانی، یا ۳ واحد به ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالاهایی که موضوع شکایت یا دعوا هستند، هر کدام بیشتر باشد، به جز وقتی که ارزش کالاها توسط فرستنده اظهار شده و در مفاد قرارداد قید گردیده است، مگر وقتی که مبلغ بیشتری از مبلغ تحدید مسئولیت که در این ماده تعیین شده است بین متصدی حمل و فرستنده توافق شده باشد. ۲. وقتی که کالاها در درون یا بر روی یک کانتینر، پالت یا سایر وسایل مشابه مخصوص حمل‌ونقل که برای تثبیت چپش کالاها به کار می‌روند، یا در درون یا بر روی یک وسیله‌ی نقلیه، حمل می‌شوند، بسته‌ها یا واحدهایی که در مفاد قرارداد، به عنوان بسته‌ها یا واحدهای قابل حمل در درون یا بر روی چنین وسایل مخصوص حمل یا وسایل نقلیه، بسته‌بندی شده و تعدادشان قید گردیده، به عنوان بسته‌بندی‌ها یا واحدهای قابل حمل تلقی می‌شوند، اما اگر تعدادشان به طور معین و به شرح مذکور برشمرده نشده باشد، کالاهای موجود در درون یا بر روی وسایل حمل یا خودروهایی مذکور، مجموعاً یک واحد حمل تلقی می‌شوند. ۳. واحد محاسبه‌ی مورد اشاره در این ماده، یک حق برداشت ویژه می‌باشد که توسط صندوق بین‌المللی پول تعریف شده است. مبالغی که در این ماده به آن‌ها اشاره شد، باید به پول ملی یک کشور مطابق با ارزش آن پول در زمان صدور رای یا در زمان مورد توافق بین طرفین تبدیل شوند. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد در خصوص حق برداشت ویژه، باید بر اساس روش ارزش‌گذاری معتبر که عملاً توسط صندوق بین‌المللی

^۱. "Limits of Liability".

پول، در تاریخ‌های گفته شده برای عملیات پولی یا معاملاتش به کار گرفته می‌شود، محاسبه شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد، در خصوص حق برداشت ویژه، باید براساس شیوه‌ای که به وسیله دولت مذکور تشریح می‌گردد، محاسبه گردد.

ب- تحدید مسئولیت فقدان ناشی از تاخیر: ماده ۶۰ به «تحدید مسئولیت فقدان ناشی از تاخیر» می‌پردازد: «با رعایت مفاد ماده ۶۱ (۲)، جبران خسارت برای فقدان یا خسارت وارده بر کالاها ناشی از تاخیر، باید بر اساس ماده ۲۲ محاسبه گردد و سقف مسئولیت برای زیان اقتصادی ناشی از تاخیر، به یک مبلغی معادل ۲/۵ برابر مبلغ هزینه‌ی حمل قابل پرداخت برای کالاهای مورد تاخیر، محدود می‌شود. مبلغ نهایی قابل پرداخت مطابق با این ماده و ماده ۵۹ بند ۱، نمی‌تواند از محدوده‌ای که مطابق با ماده ۵۹ بند ۱ در ارتباط با خسارت کامل وارد به کالاها معین خواهد شد، تجاوز نماید.»

ج- سلب استفاده از حق تحدید مسئولیت: ماده ۶۱ نیز در دو بند، «سلب استفاده از حق تحدید مسئولیت^۱» را مطرح می‌کند: ۱. چنان‌چه خواهان اثبات کند فقدان ناشی از نقض تعهد متصدی حمل به موجب این کنوانسیون، قابل انتساب به فعل یا ترک فعل شخصی فردی است که خواستار برخورداری از حق تحدید مسئولیت است و آن فعل یا ترک فعل با قصد ایجاد چنین خسارتی یا از روی بی‌مبالاتی و با علم به این که چنین خسارتی احتمالاً به بار خواهد آمد، انجام شده است، نه متصدی حمل و نه هیچ یک از اشخاص مورد اشاره در ماده ۱۸، حق برخورداری از مزایای تحدید مسئولیت را به نحوی که در ماده ۵۹ یا قرارداد حمل فراهم شده، نخواهند داشت. ۲. چنان‌چه خواهان اثبات کند تاخیر در تحویل، ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی فردی است که خواستار برخورداری از حق تحدید مسئولیت است و آن فعل یا ترک فعل با قصد ایجاد چنین خسارتی یا از روی بی‌مبالاتی و با علم به این که چنین خسارتی احتمالاً به بار خواهد آمد، انجام شده است، نه متصدی حمل و نه هیچ یک از اشخاص مورد اشاره در ماده ۱۸، حق برخورداری از مزایای تحدید مسئولیت را به نحوی که در ماده ۶۰ قید شده، نخواهند داشت. اشاره‌ی این ماده به فعل یا ترک فعل شخصی فرد خواهان برخورداری از حق تحدید

^۱. "Loss of the benefit of limitation of liability".

مسئولیت، به بحث‌های مختلف راجع به این که آیا متصدی حمل در مواردی که رفتار عمدی خلاف قانون توسط خدمت‌گذاران یا نمایندگان و یا متصدی واقعی حمل صورت گرفته، از حق تحدید مسئولیت محروم می‌شود یا خیر، پایان داد^۱. بنابر این، فعل یا ترک فعل عمدی خدمت‌گذاران و نمایندگان به حدی نیستند که متصدی حمل را از استناد به تحدید مسئولیت محروم نمایند^۲. در این خصوص در مقررات لاهه شروط خاصی پیش‌بینی نشده است.

د- روش محاسبه‌ی غرامت: ماده ۲۲ تحت عنوان «محاسبه غرامت»^۳ و بدون تعرض به مفاد ماده ۵۹ که مقرراتی را در خصوص تحدید مسئولیت برمی‌شمارد، روش محاسبه‌ی غرامت را در سه بند برشمرده است. به موجب این ماده، اگر متصدی حمل یا عامل دریایی نگران از دست دادن حقوق خود در ماده ۵۹ در ارتباط با تحدید مسئولیت باشد، به شرح زیر غرامت محاسبه می‌شود: ۱. با رعایت مفاد ماده ۵۹، غرامت قابل پرداخت توسط متصدی حمل بابت فقدان، یا خسارت به کالاها با توجه به ارزش چنین کالاهایی در مکان و زمان تحویل که مطابق با ماده ۴۳ تعیین شده است، محاسبه می‌شود. ۲. ارزش کالاها بر اساس قیمت بورس کالا یا در صورت نبود چنین قیمتی، بر اساس قیمت بازار تعیین می‌شود و چنانچه قیمت بورس کالا یا قیمت بازار در دسترس نباشد، با توجه به ارزش معمول کالاهای مشابه با کیفیت یکسان، در محل تحویل تعیین می‌گردد. ۳. در صورت فقدان یا ورود خسارت به کالاها، متصدی حمل مسئولیتی در خصوص پرداخت غرامت بیش از آنچه در بندهای ۱ و ۲ این ماده قید شده است، نخواهد داشت، به جز در موقعی که متصدی حمل و فرستنده بر محاسبه‌ی غرامت به روشی متفاوت و بر اساس محدودیت‌های فصل ۱۶ توافق نموده باشند.

بند دوم: مقایسه با مقررات لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ

الف- مقررات لاهه - ویزی: مسئولیت متصدی حمل برای نقض تعهداتش مطابق با این کنوانسیون، محدود می‌شود به ۶۶۶.۷ اس. دی. آر. به ازای هر بسته یا دیگر واحدهای رایج در

^۱. Damar, op. cit., p. 148.

^۲. Ibid., pp. 147-148.

^۳. "Calculation of Compensation".

کشتیرانی، یا ۲ اس. دی. آر. به ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالاهایی که موضوع شکایت یا دعوا هستند.

ب- کنوانسیون هامبورگ: مسئولیت متصدی حمل برای نقض تعهداتش مطابق با این کنوانسیون، محدود می‌شود به ۸۳۵ اس. دی. آر. به ازای هر بسته یا دیگر واحدهای رایج در کشتیرانی، یا ۲/۵ اس. دی. آر. به ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالاهایی که موضوع شکایت یا دعوا هستند.

ج- کنوانسیون روتردام: مسئولیت متصدی حمل برای نقض تعهداتش مطابق با این کنوانسیون، محدود می‌شود به ۸۷۵ اس. دی. آر. به ازای هر بسته یا دیگر واحدهای رایج در کشتیرانی، یا ۳ اس. دی. آر. به ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالاهایی که موضوع شکایت یا دعوا هستند.

بند سوم: تحدید مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون‌های سی. ام. آر^۱، سیم/کوتیف^۲ و مونترال^۳

با توجه به مواد کنوانسیون روتردام، تنها متصدی حمل‌ونقل می‌تواند به مقررات تحدید مسئولیت استناد کند و از آن‌ها بهره‌مند گردد. تحدید مسئولیت‌های اضافی به موجب کنوانسیون روتردام می‌تواند در مقایسه با سایر موارد تحدید مسئولیت به موجب دیگر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل، نتایج و پی‌آمدهای بهتری را برای متصدی حمل به ارمغان بیاورد. در این خصوص، کنوانسیون روتردام را در خصوص تحدید مسئولیت، با دیگر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل یعنی سی. ام. آر. و سیم/کوتیف و مونترال مقایسه می‌کنیم:

الف- در ماده ۲۳ کنوانسیون سی. ام. آر. سقف مسئولیت برای هر کیلوگرم کالا معادل ۸/۳۳ اس. دی. آر. حق برداشت مخصوص اس. دی. آر. (SDR^۴)، پول صندوق بین‌المللی پول است که ارزش آن معادل مجموعه‌های ذیل می‌باشد: دلار آمریکا ۴۲ درصد، مارک آلمان ۱۹ درصد،

۱. "CMR".

۲. "COTIF-CIM".

۳. "Montreal Convention".

۴. "Special Drawing Right".

پوند انگلستان ۱۲ درصد، فرانک فرانسه ۱۲ درصد، ین ژاپن ۱۲ درصد می‌باشد؛

ب- در ماده ۴۰ کنوانسیون کوتیف/سیم، سقف مسئولیت جبران غرامت، برای هر کیلوگرم کالا معادل ۱۷ اس. دی. آر. می‌باشد؛

ج- در بند ۳ از ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، سقف مسئولیت متصدی حمل برای فقدان، خسارت یا تاخیر در تحویل کالاها برای هر کیلوگرم ۱۷ اس. دی. آر. می‌باشد؛

د- در ماده ۵۹ کنوانسیون روتردام، سقف مسئولیت جبران خسارت، برای هر کیلوگرم کالا ۳ اس. دی. آر. یا برای هر واحد از کالا (بسته) ۸۷۵ اس. دی. آر. (هر کدام که بیشتر باشد) می‌باشد. منظور از عبارت «هر کدام بیشتر باشد»^۱، این است که چنان‌چه وزن کالای خسارت دیده، به میزانی باشد که اگر برای هر کیلوگرم ۳ اس. دی. آر. بدهیم و نتیجه‌اش بیشتر از ۸۷۵ اس. دی. آر. گردد، همین ملاک را اعمال می‌کنیم. مثلاً وزن کالایی که خسارت دیده ۳۰۰ کیلوگرم است؛ حال داریم: $300 \times 3 = 900 \text{ SDR}$

در مثال بالا چون نتیجه بیشتر از ۸۷۵ اس. دی. آر. می‌شود، بنا بر این نباید آن را به عنوان یک بسته فرض کنیم. نتیجه این می‌شود که اگر وزن بسته‌ای ۲۹۲ کیلوگرم و بالاتر باشد، باید از ملاک هر کیلوگرم ۳ اس. دی. آر. استفاده نماییم؛ چرا که داریم: $292 \times 3 = 876 \text{ SDR}$

با وجود این، به ویژه در حمل‌ونقل مرکب کالاهایی که در کانتینر بسته‌بندی شده‌اند، چنان‌چه وزن بسته کم‌تر از ۱۰۵ کیلوگرم باشد، تحدید مسئولیتی که بر اساس کنوانسیون روتردام صورت گرفته، ممکن است بیشتر و بالاتر از تحدید مسئولیتی باشد که در کنوانسیون حمل‌ونقل جاده‌ای (سی ام آر) پیش‌بینی شده است. برای مثال اگر وزن بسته‌ای که حمل شده و خسارت دیده، ۱۰۰ کیلوگرم باشد، به موجب کنوانسیون سی. ام. آر، چون برای هر کیلوگرم کالایی که خسارت دیده ۸.۳۳ اس. دی. آر. قابل پرداخت می‌باشد، لذا داریم: $100 \times 8.33 = 833$

اما به موجب کنوانسیون روتردام چون این‌جا یک بسته می‌باشد به وزن ۱۰۰ کیلوگرم، لذا باید ۸۷۵ اس. دی. آر. به عنوان جبران خسارت پرداخت گردد که بیشتر از مبلغ قابل پرداخت در کنوانسیون سی. ام. آر. می‌باشد. در چنین حالتی، متصدی حمل نفعش در این است که اثبات کند خسارت در طول حمل زمینی (نه دریایی) رخ داده است.

^۱. "Whichever amount is the higher".

نتیجه‌گیری

کنوانسیون روتردام با نوآوری‌ها و نکات مثبت زیادی همراه است. در این کنوانسیون در حالی که بحث مسئولیت هم‌چنان به عنوان یکی از مفاهیم کلیدی باقی مانده، به کلیه روابط قراردادی بین فرستنده و متصدی حمل پرداخته شده است. در صورت فراگیر شدن این کنوانسیون، مسئولیت‌های متصدیان حمل افزایش و فهرست طولانی مصونیت‌های متصدیان حمل‌ونقل از نظر اشتباه یا غفلت در بخش‌های هدایت و مدیریت کشتی کاهش می‌یابد و نیز تعهد متصدیان حمل‌ونقل در اعمال مراقبت‌های لازم برای قابلیت دریانوردی کشتی به تمام طول سفر گستر و دیگر به قبل از حرکت کشتی یا شروع سفر (طبق مقررات لاهه) محدود نخواهد شد. تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل‌ونقل منحصر به حمل کالا می‌باشد و حمل مسافر و بار همراه مسافر را شامل نمی‌شود. در این خصوص باید اضافه نمود این خسارت محدود به فقدان کالا یا ورود خسارت مستقیم بر کالا است و خسارتی که ناشی از تاخیر در تحویل کالا می‌باشد را دربر نمی‌گیرد. با توجه به مواد فصل چهارم کنوانسیون باید گفت مقررات قابل فهم و نظام‌مندی در خصوص مسئولیت متصدی حمل تدوین شده و ضمن واضح شدن حدود مسئولیت کلیه کسانی که در امر حمل‌ونقل دریایی مشغولند- که در خلال این نوشتار به آن‌ها پرداخته شد- رژیم یکسان مسئولیت طراحی شده و از اعمال قواعد منطقه‌ای پرهیز شده است. تعهدات متصدی حمل که در فصل چهارم از کنوانسیون روتردام برشمرده شده‌اند، در مقایسه با مقررات لاهه بسیار مفصل‌تر هستند. سقف تحدید مسئولیت متصدی حمل به ازای هر بسته یا هر کیلو افزایش یافته است. در مجموع از بررسی مواد موجود در کنوانسیون به ویژه فصل‌های چهارم و هفتم می‌توان به این نتیجه رسید که میان مسئولیت فرستنده و متصدی حمل یک نوع تعادل برقرار شده و برخلاف کنوانسیون‌های پیشین در این زمینه، کنوانسیون یک‌طرفه به نفع فرستنده یا متصدی حمل‌ونقل عمل ننموده است؛ موضوعی که در کنوانسیون‌های قبلی به وضوح مشاهده می‌شود. چون نسبت به قواعد لاهه گفته می‌شود که به نفع متصدیان حمل (کشورهای پیشرفته) است در حالی که در خصوص کنوانسیون هامبورگ گفته می‌شود که به نفع کشورهای فرستنده (کشورهای در حال توسعه) می‌باشد.

بر اساس کنوانسیون روتردام متصدیان حمل می‌توانند به هر یک از موارد زیر به عنوان نقاط

مثبت کنوانسیون به نفع خود اشاره کنند، در حالی که فرستندگان 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 هرگونه سند حمل قابل انتقالی را مشاهده کند کالا را تحویل دهد؛ در حالی که هم‌چنان حقوق تمام طرفین قابل حفظ است، حل این مشکل که چگونه می‌توان در حمل‌ونقل مرکب به خسارت مخفی پرداخت؛ و ابداع مقررات جدید و شفاف برای کالاهای تحویل داده نشده.

پس از بررسی موضوع مسئولیت در کنوانسیون روتردام و اشاره به رویکرد اتخاذ شده در این کنوانسیون در خصوص مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل و فرستندگان، پیشنهاد این است که کشور ما که تقریباً در زمره‌ی 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 عرصه‌ی تجارت بین‌الملل اعم از فرستندگان و متصدیان حمل‌ونقل هر یک به نحوی از آن بهره‌مند می‌گردند. و به این که چون کنوانسیون در فصلی جداگانه به موضوع مسئولیت‌های فرستنده پرداخته و در نتیجه مسئولیت‌های فرستنده را افزایش داده است توجهی نکند؛ زیرا مسئولیت‌های فرستنده در مقایسه با کنوانسیون‌های پیشین بیش از آن که افزایش یافته باشد صرفاً شفاف‌تر و نظام‌مند گشته و چندان افزایش نیافته‌اند.

منابع

فارسی:

۱. اعلائی فرد، محمدعلی، حقوق دریایی (حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی)، تهران: نخل دانش، چاپ اول، ۱۳۸۷.
۲. تقی‌زاده، ابراهیم، حقوق حمل‌ونقل دریایی، تهران: مجد، چاپ اول، ۱۳۸۹.
۳. حبیب‌زاده، 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 بین‌المللی، شماره ۴۵، ۱۳۹۰.

۵. ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق معاهدات بین‌المللی، تهران: گنج دانش، چاپ چهارم، ۱۳۸۸.
۶. فلسفی، هدایت‌الله، حقوق بین‌الملل معاهدات، فرهنگ تهران: نشر نو، چاپ سوم، ۱۳۹۱.
۷. «کنوانسیون ۱۹۷۸ سازمان ملل متحد در مورد حمل‌ونقل دریایی کالا (قواعد هامبورگ)»، ترجمه علیرضا محمدزاده وادقانی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
۸. «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل‌بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا»، ترجمه میثم یاری، در دست چاپ در مجله حقوقی بین‌المللی، ویژه‌نامه ترجمه، زمستان ۱۳۹۰.
۹. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، بهار ۱۳۸۱.
۱۰. یاری، میثم، «بررسی مقررات ۱۹۲۴ لاهه در زمینه قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی کالا با کنوانسیون ۲۰۰۸ روتردام و اثر احتمالی آن بر قانون دریایی ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق تجارت بین‌الملل، به راهنمایی مسعود اربابی، دانشکده حقوق شهید بهشتی تهران، تابستان ۱۳۹۱.

لاتین:

11. Baughon, Simon, *Shipping Law*, Cavendish, 4th ed, 2009.
12. Berlingieri, Francesco, "Comparative Analysis of the Hague- visby, Hamburg and Rotterdam Rules", available at: http://www.uncitral.org/pdf/english/working_groups/wg_3/berlingieri_paper_comparing_Rotterdam_Rules_Hamb_HVR.pdf.
13. Damar, Duygu, *Wilful Misconduct in International Transport Law*", Springer, Berlin, 2011.
14. Fujita, Tomotaka, "Shipper's Obligations and Liabilities Under the Rotterdam Rules", University of Tokyo, *Journal of Law and Politics*, Vol. 8, Spring 2011.
15. Lannan, Kate, "The Rotterdam Rules: A Win- Win Proposition", available at: http://www.maritimegateway.com/mgw/index.php?option=com_content&view=article&id=123:the-rotterdam-rules-a-win-win-proposition&catid=51:article.
16. 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, 6-7 May 2010.

17. Wilson, John Furness, "Carriage of Goods by Sea", London, Pearson, 7th ed, 2010.

کنوانسیون‌ها:

18. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Brussels, 1924 (The Hague Rules).
19. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.
20. Schedule Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road.
21. Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM), 1980.
22. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978 (Hamburg Rules).
23. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.