

فصلنامه علمی- پژوهشی علوم اجتماعی، دوره ۱۱، ویژه‌نامه پیشگیری از جرم و حقوق، زمستان ۱۳۹۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۸/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۰/۱۰

صص ۷۴۷ - ۷۷۱

## مطالعه تطبیقی حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی و مقررات هامبورگ

مهديه يازوكي<sup>۱</sup>، علي زارع<sup>۲</sup>

۱- دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، دبی، امارات متحده عربی  
۲- استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم تحقیقات، تهران، ایران  
Dr. alizare@gmail.com

### چکیده

برای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی کنوانسیون‌های بین‌المللی بسیاری وضع شده است، کنوانسیون‌های مهمی نظیر قانون هارتر، قواعد بروکسل ۱۹۲۴، قواعد لاهه - ویزی، قواعد هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۹ که میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را ذکر کرده‌اند. با توجه به تحولاتی که در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر صورت گرفت، دیگر قواعد بروکسل، قواعد مناسبی در پاسخگویی به مسائل و مشکلات ناشی از حمل و نقل دریایی کالا نبود و تصمیم بر اصلاح این قواعد گرفته شد که نتیجه آن تحت عنوان پروتکل لاهه - ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید و در قواعد لاهه - ویزی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد و قواعد بروکسل که در زمینه مسئولیت دارای استثنائات متعددی بود و با توجه به داده‌های فنی، حفظ آنها قابل توجیه نبود پروتکل اصلاحی آن را حفظ کرد و به دلیل برطرف نکردن انتظارات عمومی مورد استقبال کشورها قرار نگرفت. بسیاری از کشورها قواعد لاهه و لاهه - ویزی را مانع تحقق خواسته خود دانسته و تجدید نظر در آن را یک ضرورت تلقی کردند و با سعی و تلاش تعدادی از کشورها از طریق کنوانسیون تجارت و توسعه سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۸، قواعد هامبورگ را به منظور جایگزین کردن قواعد لاهه - ویزی تهیه و تصویب گردید و این کنوانسیون از اول نوامبر ۱۹۹۲، یکسال پس از تصویب بیستمین کشور امضاکننده لازم‌الاجرا شد و قابل ذکر است که مقررات هامبورگ هم به این علت که چیزی بیش از روزآمد کردن قواعد لاهه نبود، توفیقی پیدا نکرد و مقررات روتردام به عنوان کنوانسیون جدید ضمن اجتناب از افراط‌های مقررات هامبورگ، نقاط قوت آن را حفظ نموده و سعی کرده است که نقایص مقررات لاهه و لاهه - ویزی را برطرف نماید.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی کالا، متصدی حمل و نقل دریایی، قواعد لاهه - ویزی، مقررات هامبورگ

### مقدمه

حمل و نقل دریایی کالا، پیشینه باستانی دارد و بالطبع مسائل ناشی از آن نیز از عمری به همان قدمت برخوردار است.

با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی و توسعه‌ی روزافزون آن در جهان، وجود قواعد حقوقی جهت ایجاد روابطی منظم در حمل و نقل دریایی ضروری بود. تدوین چنین مقرراتی از اواخر قرن نوزدهم شروع و کم‌کم تدوین گردید. تاکنون چندین کنوانسیون بین‌المللی در خصوص حمل و نقل دریایی کالا تصویب و اجرا شده است که یکی از اینها قواعد لاهه - ویزی می‌باشد که از طریق این اصلاحیه، تغییرات محدودی در معاهده بروکسل صورت گرفت از جمله اینکه واحد حمل، براساس بسته و وزن تصحیح گردید. کانتینر و پالت و وسایل مشابه آن به عنوان واحد حمل تلقی شدند اما در اصل مطلب یعنی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تغییری داده نشد و به مرور زمان بسیاری از کشورها تجدید نظر در آن را یک ضرورت تلقی کردند که قواعد هامبورگ جایگزین آن گردید و قواعد هامبورگ با حفظ آورده‌های قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تأیید سیستم واحد - وزنی (بسته و وزن) علاوه بر اینکه قاعده مسئولیت با حذف استثنائات دستخوش تغییر شد، مدت و سقف آن تغییراتی پیدا کرد و بدین ترتیب بسیاری از خلأها و نارسایی‌های قواعد لاهه و لاهه - ویزی از جمله فقدان مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تأخیر در تحویل برطرف گردید. اما با توجه به اینکه بیش از دو دهه از زمان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون هامبورگ می‌گذرد، با وجود حمایت قاطع کشورهای جهان سوم از قواعد مزبور، این مقررات موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه و لاهه - ویزی در جرگه بین‌المللی نشده است و شاید بی‌مهری کشورهای اروپایی صاحب دریا، نسبت به این معاهده از عمده دلایل آن باشد.

به موجب قواعد لاهه - ویزی، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ناشی از عدم احتیاط و بی‌مبالاتی وی در انجام وظایف می‌باشد و متصدی باربری برای خطراتی که ناشی از قصور او نیستند مسئولیتی ندارد. که این موارد در ماده ۴ قواعد لاهه و لاهه - ویزی پیش‌بینی شده است که مسئولیت متصدی باربری در قواعد لاهه - ویزی محدود به عدم رعایت احتیاط و قصور و اهمال در انجام وظایف است و بر اساس بند ۸ ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی متصدی باربری مجاز به کاهش میزان مسئولیت خود نیست اگرچه می‌تواند آن را افزایش دهد، و اثر کلی هر دوی قواعد لاهه و لاهه - ویزی تخفیف مسئولیت متصدی باربری در حد ماده ۳ است و این ماده وظیفه رعایت مراقبت‌های لازم (در واقع غفلت و تقصیر) را جایگزین مسئولیت مطلق کرده است.

در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در بند یک ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ، «متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تأخیر در تحویل کالا است و چنانچه واقعه‌ای موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۴ کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده، رخ داده باشد، متصدی حمل و نقل مسئول است مگر اینکه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگانش کلیه اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده‌اند.

موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی مطابق قواعد هامبورگ در موارد خاص عبارت است از: آتش‌سوزی، حمل حیوانات زنده، مساعدت دریایی و حمل بر روی عرشه کشتی. هدف از نگارش این مقاله شناخت دقیق نسبت به حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل براساس قواعد لاهه - ویزی و مقررات هامبورگ در صنعت حمل و نقل دریایی در رابطه با مسئولیت حمل‌کنندگان کالا می‌باشد.

تمایل به جدید بودن موضوع مقاله از عمده دلایل پرداختن به این جنبه از قوانین و تلاش به بررسی قواعد لاهه - ویزی و مقایسه‌ی آن با مقررات هامبورگ می‌باشد. در این راستا عدم وجود منبع داخلی به خصوص درباره قواعد لاهه - ویزی برای درک درست مطلب را می‌توان از خلأهای تحقیقاتی برشمرد. البته با این وجود انتظار می‌رود با اتمام مقاله مورد نظر بتوان در توصیف و وضع قوانین کارآمدتر داخلی اقدام نمود.

روش تحقیق در مقاله پیش رو به صورت تحلیلی و توصیفی خواهد بود بدین صورت که با بررسی منابع موجود در خصوص عنوان مقاله ابتدا تلاش در شناسایی و شرح حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل دریایی به صورت تطبیقی می‌باشد و براساس قواعد منطقی حقوقی به تحلیل موضوع خواهیم پرداخت تا ابهامات موجود و جایگاه واقعی موضوع را ارائه نماییم.

## بخش اول - موارد مسئولیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی

هر یک از موارد مسئولیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی به شرح ذیل می‌باشد:

### گفتار اول - مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی

در سال ۱۹۶۸ نام جدیدی برای قوانین لاهه در نظر گرفته شد که به ویزی تغییر یافت همچنین پروتکل اصلاحات بروکسل، «قوانین لاهه» نامیده شد. این قوانین که توسط اکثر کشورها به جز آمریکا پذیرفته شده است سطح حدود مسئولیت‌های حمل و نقل‌کنندگان را افزایش می‌دهد و شامل محموله‌های کانتینری مقررات آن‌ها می‌شود. (Hewage, ۲۰۱۳, p. ۹)

اصلاحیه‌های ویزی<sup>۱</sup>، اصلاحیه‌هایی هستند که برای تکمیل مقررات لاهه‌ی ۱۹۲۴ به تصویب رسیده‌اند. این اصلاحیه‌ها در بعضی از کشورها همچون بریتانیا، کانادا، اغلب کشورهای اروپای غربی، ژاپن، هنگ‌کنگ و سنگاپور از قبل به تصویب رسیده و لازم‌الاجرا شده‌اند.

۱. The Visby Amendment

اصلاحیه‌های ویزی میزبان محدودیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل را تا حدود یک‌هزار دلار بالا برده است و آن‌ها را در قبال کلیه خسارات ناشی از «سهل‌انگاری» در حمل بار یا نوبری کشتی مسئول شناخته است. متصدی حمل و نقل در صورتی مرتکب سهل‌انگاری در نظر گرفته می‌شود که می‌دانسته یا می‌بایست می‌دانسته که عملش می‌تواند باعث خسارت به محموله شود. (مختاری، ۱۳۸۱، ص ۲۵)

### گفتار دوم - دوره زمانی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی

دوره زمانی مسئولیت براساس قواعد لاهه - ویزی چنگک تا چنگک می‌باشد. علاوه بر این، تعهد به مراقبت دقیق و مناسب پس از آغاز حمل و نقل تنها در این دوره زمانی انتظار می‌رود. دوره زمانی‌ای که کالاها در تصرف متصدی هستند و بر اساس بند ۱ ماده ۱ قواعد لاهه - ویزی قانونمند شده است. تعهد متصدی از زمان دریافت محموله تا زمان تخلیه ادامه دارد و با تخلیه مناسب محموله تعهد پایان می‌یابد. (Sefara, 2014, p. 16)

### گفتار سوم - وظایف متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی

براساس ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی؛ ۱- حمل‌کننده بایستی ملزم گردد که قبل و در شروع سفر دریایی تلاش کافی به منظور آماده‌سازی مقدمات لازم را به عمل آورد:

الف - کشتی را معد و آماده جهت مسافرت دریایی نماید.

ب - خدمه، تجهیزات و تدارکات مناسب را فراهم کند.

ج - انبارها، سردخانه‌ها و یخچال‌هایی که کالا در آن‌ها حمل می‌شود، برای دریافت، حمل و نگهداری کالاها آماده کند.

۲- با لحاظ مقررات ماده ۴، حمل‌کننده بایستی بادقت و به نحو مناسبی کالاها را بارگیری، جابه‌جا، انبار، حمل، نگهداری، مراقبت و تخلیه نماید.

۳- بعد از تحویل کالاها به حمل‌کننده، خودش یا کارفرما یا نماینده حمل‌کننده به درخواست ارسال‌کننده، بارنامه دریایی تنظیم و موارد ذیل را در آن لحاظ نماید:

الف - علائم مشخصه به منظور شناسایی کالاها را همان‌گونه که ارسال‌کننده قبلاً به صورت نوشته فراهم نموده قبل از شروع بارگیری کالاها، به نحوی که این‌گونه علائم به صورت مهر روی کالاها الصاق یا در صورتی که بسته‌بندی باز شده باشد بر روی کالاها به وضوح نشان داده شود، یا روی جعبه‌ها یا پوشش‌هایی که کالاها در آن قرار دارد، به طوری که معمولاً تا آخر سفر دریایی به صورت خوانا باقی بماند.

ب - تعداد بسته‌ها یا قطعات، یا کمیت یا وزن بسته به مورد، مطابق با آنچه که ارسال‌کننده کتباً اعلام نموده است.

ج - وضعیت ظاهری و شرایط کالاها:

مشروط بر اینکه هیچ حمل‌کننده، کارفرما یا نماینده حمل‌کننده ملزم نباشد نسبت به اظهار یا ثبت علائم، تعداد، کمیت یا وزن کالاهایی که به دلایل قابل قبولی به صحت اطلاعات ارائه شده مشکوک بوده یا وسیله مناسبی برای اندازه‌گیری آن نداشته باشد، اقدام نماید. (Ibid, p. 17)

۴- چنین بارنامه‌ای مدرک قابل قبولی برای تأیید دریافت کالا از سوی حمل‌کننده می‌باشد همان‌طور که در بخش ۳ بندهای الف، ب و پ تشریح گردیده است.

با این وجود در صورت انتقال بارنامه به شخص ثالث دارای حسن نیت، ارائه دلایل خلاف مندرجات بارنامه قابل قبول نمی‌باشد.

۵- فرض بر این است که ارسال‌کننده در هنگام ارسال کالاها، صحت علائم، تعداد، کمیت و وزن کالاها را به همان صورت که ارائه نموده، در مقابل حمل‌کننده تضمین کرده است و ارسال‌کننده بایستی کلیه

خسارات، صدمات و هزینه‌هایی را که به دلیل عدم صحت مشخصات اعلامی، به حمل‌کننده وارد شده را جبران نماید. حق حمل‌کننده در خصوص چنین جبرانی به هیچ وجه مسئولیت و تعهد او را تحت قرارداد حمل در قبال هر شخص دیگری غیر از ارسال‌کننده محدود نخواهد ساخت.

۶- در صورتی که هنگام انتقال کالاها به شخصی که برابر قرارداد حمل حق دریافت کالاها را دارد و یا قبل از آن، اعلامیه‌ای دال بر خسارت یا آسیب به کالاها و ماهیت عمومی چنین خسارت و آسیبی به صورت کتبی به حمل‌کننده ارائه نگردد و یا در صورتی که صدمات کالا در ظاهر مشخص نباشد، در خلال سه روز چنین اعلامیه‌ای به حمل‌کننده ابلاغ نشود، فرض بر این است که کالاها با اوصافی که در بارنامه قید گردیده از سوی حمل‌کننده تحویل گردیده است. اگر عیب کالاها ظاهر نباشد، این اعلامیه بایستی ظرف سه روز از تاریخ تحویل به حمل‌کننده ارائه گردد. (سیمایی صراف و یاری، ۱۳۹۳، صص. ۱۱۹ و ۱۲۰)

در صورتی که کالاها در زمان تحویل مورد بازرسی قرار گرفته باشد چنین اعلامیه کتبی نیاز نخواهد بود به استثنای مورد مندرج در پاراگراف ۶ مکرر<sup>۱</sup>، حمل‌کننده و کشتی در هر صورت از تمامی مسئولیت‌های ممکن در قبال کالاها مبرا خواهند بود، مگر اینکه دعوا در خلال یکسال از تحویل کالاها یا یکسال از زمانی که بایستی تحویل داده می‌شدند اقامه شود. با این وجود این زمان ممکن است بر حسب توافق طرفین بعد از پیدایش علت دعوا افزوده شود.

در صورت وقوع هرگونه خسارت یا آسیب واقعی یا محتمل، حمل‌کننده و دریافت‌کننده کالا بایستی حداکثر تسهیلات لازم و معقول را برای بازرسی و کنترل کالاها به همدیگر ارائه نمایند.

۷- بعد از اینکه کالاها روی کشتی بارگیری شدند در صورت درخواست ارسال‌کننده، بارنامه صادره از سوی حمل‌کننده، کارفرما یا نماینده حمل‌کننده، باید به صورت بارنامه «کالای بارگیری شده» باشد، مشروط بر اینکه ارسال‌کننده قبلاً اسناد دال بر مالکیت کالاها را دریافت نموده باشد، بایستی آنرا در قبال دریافت بارنامه کالای بارگیری شده تسلیم حمل‌کننده نماید، اما بنا به انتخاب حمل‌کننده، چنین سندی می‌تواند در بندر محل بارگیری کالا از سوی حمل‌کننده، کارفرما یا نماینده حمل‌کننده با ذکر نام کشتی یا کشتی‌های حمل‌کننده و تاریخ یا تاریخ‌های بارگیری، صادر شود، در صورت صدور چنین سندی اگر جزئیات مندرج در بخش ۳ ماده ۳ را شامل شود، طبق مفاد ماده‌ی فوق می‌تواند به عنوان بارنامه کالای بارگیری شده تلقی گردد.

۸- هرگونه شرط، پیمان یا توافقی در قرارداد حمل درج شود که حمل‌کننده یا کشتی را در خصوص از بین رفتن یا ورود خسارت به کالاها از مسئولیت معاف نمایند یا در ارتباط این کالاها، مسئولیت ناشی از غفلت، تقصیر یا کوتاهی از وظایف و تعهدات مندرج در این ماده را در غیر از موارد مندرج در این کنوانسیون تقلیل دهد، باطل و بلااثر خواهد بود. اقدام به بیمه کردن کالاها به نفع حمل‌کننده یا شروط مشابه، به عنوان شرط کاهش دهنده مسئولیت حمل‌کننده تلقی خواهد گردید.

([www.klgeurope.com/files/۱۹۶۸.hague-visby](http://www.klgeurope.com/files/۱۹۶۸.hague-visby))

اینک به برخی موارد به کار رفته در ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی اشاره خواهیم کرد:

۱. پاراگراف ۶ مکرر: دعوایی که برای جبران خسارت علیه اشخاص ثالث اقامه می‌شود، در صورتی که در خلال مدت مقرر از سوی دادگاه رسیدگی کننده طرح گردد، حتی بعد از انقضاء مهلت مقرر در پاراگراف قبلی نیز قابل رسیدگی خواهد بود. با این وجود زمان مقرر نباید کمتر از سه ماه باشد، شروع این مدت از روزی است که شخص مدعی خسارت، ادعایش را طرح یا در مقابل دعوای مطروحه علیه خود اقدام به دفاع نموده است.

### بند اول - تعهد به اجرای راستی‌آزمایی برای حفظ آمادگی کشتی

در حقوق عرفی، تعهد تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی<sup>۱</sup> توسط متصدی حمل و نقل در ابتدای سفر به صورت ضمنی در تمام قراردادهای حمل کالا در دریا وجود دارد. در گذشته، ضمانت اجرای این امر، مسئولیت مطلق متصدی حمل و نقل بوده است و شمول مسئولیت بر وی، ارتباطی به احراز علم یا قصور متعهد نداشته است. مقررات لاهه و لاهه - ویزی، این عقیده را به وسیله‌ی تعدیل وظیفه‌ی متصدی حمل و نقل، به «تلاش لازم»<sup>۲</sup> اصلاح نموده است. (شید، ۱۳۹۱، ص ۸۶)

قواعد لاهه و لاهه - ویزی با ذکر عبارت «تلاش لازم» به گونه‌ای مسئولیت مطلق متصدی حمل و نقل را تقلیل داده است، چنان که در جای دیگر در تکمیل ماده فوق‌الذکر مقرر می‌دارد:

«نه متصدی حمل و نقل (حمل‌کننده) و نه کشتی (مالک کشتی) مسئول خسارات یا آسیب‌های ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نیستند مگر آن که خسارات بر اثر فقدان تلاش لازم برای تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی ..... به وسیله متصدی حمل و نقل باشد». بنابراین قواعد مزبور تعهد متصدی حمل و نقل در این خصوص را تعهد به وسیله، قلمداد نموده است ولی وضع حکم به این نحو کلی و موسع و عدم تبیین مفهوم تلاش لازم، می‌تواند منجر به تفاسیر گوناگون و نهایتاً فرار متصدی حمل و نقل از مسئولیت شود. (همان منبع، ص ۸۶)

براساس این بند، تناسب کشتی در تمام ابعاد برای مواجهه با خطرات معمول دریایی که وقوع آن‌ها در طول سفر دریایی پیش‌بینی می‌شود و تحویل ایمن محموله در مقصد، این شامل بدنه کشتی و تجهیزات عاری از هرگونه خسارتش، عملکرد مناسب موتور کشتی، صلاحیت کارکنان کشتی و اسناد و دیگر مستندات می‌باشد که ممکن است برای مواجهه با خطرات معمول دریایی، تحت تأثیر تناسب کشتی و کارایی‌اش قرار گیرند. این بخش از تعهد صریحاً تحت شمول بند ۱ ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی قرار می‌گیرد.

یک کشتی باید به طور مناسب سازماندهی و تجهیز شود جز اینکه ممکن است برای حمل انواع خاصی از محموله نامتناسب باشد. از اینرو، آمادگی کشتی، تناسب کشتی برای حمل محموله مورد توافق (محموله قابل کشتیرانی) را تشکیل می‌دهد. یک کشتی ممکن است به طور کلی بتواند محموله را حمل کند اما برخی از محموله‌ها نیاز به ضوابط ویژه‌ای دارند همچون سردخانه، انبارهای تمیز و ... متصدی حمل و نقل که برای حمل انواع خاصی از کالاها با مالک محموله توافق کرده است باید تضمین کند کشتی‌اش آمادگی حمل آن محموله را دارد. (Sefara, 2014, pp. 11, 12)

قاعده کلی این است که یک کشتی نباید محموله قابل مخاطره را بپذیرد مگر اینکه برای حمل چنین محموله‌ای به طور مؤثر تجهیز شده باشد. تعهد متصدی حمل و نقل به اجرای راستی‌آزمایی برای ایجاد انبارها، سردخانه و بخش‌های خنک‌کننده و دیگر بخش‌های کشتی که کالاها در آن قرار می‌گیرد، تناسب و ایمنی برای پذیرش این کالاها، حمل و نقل و حفاظت، ارکانی هستند که کشتی را برای حمل محموله، واجد آمادگی می‌سازند. در اصل، بند ج ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی قابل حمل بودن محموله‌ی کشتی را ضروری می‌داند اگرچه باید تأکید شود که چنین عبارتی در قواعد یافت نشده است. (Ibid, p. 12)

کشتی حامل محموله ممکن است آمادگی نداشته باشد که در این صورت محموله می‌تواند به طور ایمن در انبار ذخیره شود هر چند به دلیل عیب موجود در موتور کشتی، خدمه، نقشه‌های جغرافیایی و ... نتواند به سمت مقصد حرکت کند، اما کشتی‌ای که توانایی حمل محموله را نداشته باشد همیشه فاقد آمادگی خواهد

۱. Sea worthiness of the ship

۲. Due diligence

بود. در ارزیابی وضعیت آمادگی کشتی باید ماهیت محموله‌ای که قرار است حمل شود، وضعیت آب و هوا، وضعیت سفر دریایی و ... را مورد توجه قرار داد.

قواعد لاهه - ویزی سه تغییر مهم نسبت به تعهد متصدیان حمل و نقل در رابطه با عدم آمادگی کشتی ایجاد نموده است: اول، یک شرط مطلق و ضمنی مبنی بر آمادگی کشتی بر اساس کامن لا را به تعهد به اجرای راستی آزمایی برای ارائه یک کشتی واجد آمادگی محدود کرده است. ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی قاعده سنتی انگلیسی - آمریکایی راجع به مسئولیت مطلق خسارت ناشی از عدم آمادگی کشتی را تا مسئولیت مبتنی بر بی‌مبالاتی تعدیل نموده است. براساس این قواعد حقوقی، عدم آمادگی کشتی که متعاقباً رخ می‌دهد و بوسیله راستی آزمایی پیش از آغاز سفر دریایی قابل کشف نیست یا عدم آمادگی که پس از آغاز سفر دریایی ایجاد می‌شود، سبب مسئولیت متصدی حمل و نقل نمی‌شود.

البته متصدیان حمل و نقل هنوز آزادند که با تضمین شرط صریح، آمادگی کشتی در قرارداد حمل و نقل کالاها، یک تعهد سنگینی بر عهده بگیرند. دوم، آزادی قراردادی برای فرار از مسئولیت راجع به آمادگی کشتی لغو شده است. نهایتاً، بار اثبات عدم آمادگی کشتی که قبلاً بر مدعی عدم آمادگی بود تغییر نموده است. براساس قواعد لاهه - ویزی، بار اثبات اینکه متصدی حمل و نقل یا کارکنان و نمایندگان به منظور حفظ آمادگی کشتی راستی آزمایی را اجرا نموده‌اند بر عهده متصدی حمل و نقل است. متصدی حمل و نقل تنها زمانی مسئول خسارت ناشی از عدم آمادگی کشتی است که نتواند اثبات کند قبل از آغاز سفر دریایی، به منظور شناسایی و اصلاح تمام شرایط عدم آمادگی کشتی، راستی آزمایی را اجرا نموده است. (Ibid, pp. ۱۲, ۱۳)

سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا تعهد یک متصدی حمل و نقل به ارائه یک کشتی واجد آمادگی بر اساس قواعد لاهه - ویزی یک تعهد مستمر را تشکیل می‌دهد؟

مطالعه تحت اللفظی قواعد لاهه - ویزی نشان می‌دهد که تعهد آمادگی کشتی محدود می‌شود به انجام راستی آزمایی پیش از سفر دریایی و در آغاز آن. این مطالعه تحت اللفظی بدین معناست که راستی آزمایی پیش از بارگیری محموله آغاز شده و تا زمان بررسی ادامه دارد. به نظر نمی‌رسد تعهد مستمر باشد و پس از آغاز سفر دریایی خاتمه می‌یابد. متصدی حمل و نقل پیش از بارگیری و در طول بارگیری متعهد به ارائه یک کشتی واجد آمادگی است. اگر در حین انجام فرآیند بارگیری متصدی حمل و نقل ملزم به ارائه یک کشتی مجهز با ساختار بندی کامل و کارکنان ذیصلاح باشد، مقرر قواعد لاهه - ویزی مبهم است. در زمانی که کشتی آماده دریافت محموله مورد توافق است، غیرمنطقی است که از متصدی حمل و نقل بخواهیم در مرحله بارگیری یک کشتی مجهز با ساختار بندی کامل و کارکنان ذیصلاح ارائه کند. از اینرو، برای اجرای تعهد براساس این مقرره، ارائه یک کشتی مجهز، با ساختار بندی کامل و آماده بلافاصله پیش از آغاز سفر دریایی کافی است. عموماً، تعهد مندرج در قواعد لاهه - ویزی راجع به آمادگی کشتی در آغاز سفر دریایی خاتمه می‌یابد. (Ibid, pp. ۱۳, ۱۴)

مطالعه تحت اللفظی قواعد لاهه - ویزی نشان می‌دهد که دوره زمانی تعهد، قبل و در آغاز سفر دریایی است. یک کشتی که برای دریافت محموله مناسب نیست از همان آغاز فاقد آمادگی تلقی می‌شود. البته با فرض اینکه مفهوم آمادگی کشتی به قابلیت حمل محموله تسری می‌یابد و شامل تعهدات فهرست شده در تبصره های ب و ج بند الف ماده ۳ می‌باشد، تعهد عملاً در تمام سفر دریایی اعمال می‌شود. متصدی حمل و نقل پس از آغاز سفر دریایی می‌تواند با استناد به بند الف یا ب ماده ۶، خود را از مسئولیت خسارت ناشی از عدم آمادگی کشتی که پس از آغاز سفر دریایی رخ داده است برهاند، مگر اینکه عدم آمادگی کشتی با انجام راستی آزمایی قبل و در آغاز سفر دریایی قابل شناسایی نبوده باشد.

(Ibid, pp. ۱۴, ۱۵)

در نتیجه تعهد به اجرای راستی آزمایی برای ارائه کشتی واجد آمادگی یک تعهد شخصی است و از این رو قابل واگذاری نیست. در رویه‌های قضایی مربوط به تعهد به حمل و نقل مناسب و دقیق محموله موضوع مشابهی اتخاذ شده است. در نتیجه، متصدیان حمل و نقل با این استدلال که خسارت یا ضرر قابل انتساب به عملکرد پیمانکاران مستقلی است که آنها از خدمات‌شان استفاده می‌کردند نمی‌توانند از مسئولیت ناشی از مراقبت نامناسب فرار کنند.

در یک پرونده انگلیسی، پرونده "شرکت لش ریور تی علیه شرکت کشتی بخار هندی بریتانیایی"<sup>۱</sup>، حکم داده شد که تعهد به نگهداری، مراقبت و حمل و نقل محموله یک تعهد غیرقابل واگذاری است. در قوانین لاهه - ویزی وظایف شرکت حمل، پیچیده و مجهول مشخص شده است هر چند براساس سیستم یکدست و یکپارچه مسئولیت مبتنی بر خطا، وظایف شرکت حمل بسیار مشخص‌تر می‌باشد. (Ibid, p. ۱۷)

### بند دوم - جابه‌جایی مناسب و دقیق محموله

براساس قوانین لاهه - ویزی، شرکت حمل و نقل وظیفه دارد تا از کالا به هنگام بارگیری، چیدن و حمل بار و در آخر تخلیه و تحویل به طور صحیح و بادقت نگهداری کند. این قوانین بر شرکت‌های حمل اعمال می‌شود تا آن‌ها اقدامات لازم را برای جلوگیری از هرگونه آسیب و یا ضرر به کالا را به کار گیرند. همچنین با توجه به لیستی که از موارد استثنا ذکر شده است که براساس آن‌ها شرکت حمل و نقل مسئولیت هرگونه خسارت و یا زیان را بر عهده نخواهد داشت. (سیمایی صراف و یاری، ۱۳۹۳، ص ۱۲۲)

تعهد متصدی حمل و نقل به نظارت پس از حمل و نقل در بند ۲ ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی مندرج شده است. عبارت "متصدی به طور مناسب و دقیق" در مقرر نشان می‌دهد که تعهد به مراقبت از محموله قاطع است. علاوه بر این مقرر عبارت "راستی آزمایی" به کار رفته در ارتباط با تعهد آمادگی کشتی را تکرار نمی‌کند در عوض از عبارت به طور مناسب و دقیق استفاده می‌کند. دادگاه‌ها عبارت اخیر را در معانی متمایز تفسیر کرده‌اند و بنابراین تعهدات متمایزی ایجاد نموده‌اند. عبارت "دقیق" دارای معنای مضیق است در حالی که عبارت به طور مناسب صرفاً از نقطه نظر اتخاذ مراقبت به طور دقیق یک رکن مهارت یا استفاده از سیستم مراقبتی را تشکیل می‌دهد. (Sefara, ۲۰۱۴, p. ۱۵)

البته، "ژان ریچاردسون"<sup>۲</sup> استدلال می‌کند که دو عبارت، تفاوت عملی نسبتاً اندکی دارند. این تعهدات، مسئولیت بررسی محموله به محض دریافت را شامل می‌شود و بررسی می‌کند که آیا متصدی حمل و نقل حسب‌الواقع محموله را بارگیری، حمل و نقل و تخلیه نموده یا نه. در نتیجه، متصدی حمل و نقلی که تشخیص می‌دهد نمی‌تواند به طور مناسب و دقیق عملیات حمل و نقل را انجام دهد باید از دریافت کالاها امتناع کند.

قواعد لاهه - ویزی به صراحت بیان می‌کند که تعهد به اجرای راستی آزمایی برای حفظ آمادگی به دوره زمانی قبل یا آغاز سفر دریایی اعمال می‌شود. البته در خصوص تعهد حمل و نقل مناسب و دقیق، هیچ اشاره‌ای به وصف "قبل یا در آغاز سفر دریایی" نشده است. (Ibid, pp. ۱۵, ۱۶)

### بند سوم - تعهد به صدور بارنامه

۱. Leesh River Tea Co. v. British Indian Steam Navigation Co.

۲. John Richardson



یکی از وظایف شرکت حمل و نقل صدور مدارک و اسناد باربری است. این جزء تعهدات شرکت حمل و نقل است و قابل ذکر است که بر اساس قوانین هامبورگ، مدارک با جزئیات بیشتری نسبت به مدارک بر اساس قوانین لاهه - ویزی می‌باشد.

سومین مسئولیت متصدی حمل و نقل براساس قواعد لاهه - ویزی صدور بارنامه است. بند ۳ ماده ۳ بیان می‌دارد فرستنده می‌تواند از متصدی حمل و نقل تقاضا کند بارنامه‌ای صادر کند که حاکی از علائم راهنما، کمیت کالاها و وضعیت و شکل ظاهری آن‌ها باشد. البته همانطور که مفاد بند ۳ ماده ۳ نشان می‌دهد صدور بارنامه مبتنی بر درخواست فرستنده است. با این حال بارنامه از زمانی که صادر می‌شود به عنوان دلیل مستند دریافت کالاها در وضعیت مناسب به کار می‌رود. بنابراین، صدور بارنامه حاکی از تقصیر مفروض متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به محموله در طی دوره زمانی مسئولیت توصیف شده که براساس قواعد لاهه - ویزی می‌باشد. (Sefara, 2014, p. 17)

براساس این قواعد، یک متصدی حمل و نقل بارنامه را بدون هیچ عدم التزامی صادر می‌کند و بدین ترتیب، راهی برای سوءاستفاده باز می‌گذارد. در عمل، در بیشتر مواردی که محموله سرپوشیده یا در کانتینر بسته‌بندی شده‌اند متصدی حمل و نقل نمی‌تواند صحت اطلاعات ارائه شده بوسیله‌ی فرستنده را تأیید کند. زمانی که بارنامه بوسیله‌ی متصدی حمل و نقل صادر می‌شود، این متصدی است که به دلیل هرگونه عدم شفافیت در بارنامه در برابر گیرنده‌ی کالاها مسئول است و نه فرستنده. بارنامه زمانی که صادر می‌شود در حمل و نقل دریایی کالاها واجد اهمیت حیاتی است. در بند ۴ ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی آمده است یک بارنامه دلیل قاطع میان متصدی حمل و نقل و گیرنده و دلیل ظاهری میان متصدی حمل و نقل و فرستنده است. تعهد به صدور بارنامه وضعیتی معادل با قراردادهای حمل و نقل تحت حاکمیت قواعد لاهه - ویزی ندارد. فرستنده در ارتباط با صدور بارنامه ملزم به ارائه اطلاعات صحیح درباره وضعیت کالاها است. از طرف دیگر اگر تردید معقولی وجود داشته باشد که کالاها در وضعیت مناسبی نیستند متصدی حمل و نقل می‌تواند از صدور بارنامه امتناع کند. بند ۵ ماده ۳ بیان می‌دارد که فرستنده باید به دلیل هرگونه عدم صحت اطلاعات ارائه شده در بارنامه، خسارت متصدی حمل و نقل را جبران کند. (Ibid, p. 16, 17)

#### **بند چهارم - عدم انحراف از مسیر مورد توافق**

مسیر یک سفر دریایی غالباً در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا تعیین نمی‌شود. در فقدان چنین مقرره‌ای، مسیر مناسب، مسیر مستقیم جغرافیایی میان بنادر بارگیری و تخلیه است. البته از آنجایی که ممکن است دیگر مسیرهای عرفی دنبال شود، این فرضیه قابل رد است. انحراف مسیر عامدانه متصدی حمل و نقل می‌تواند محموله را در معرض خطرات اضافی قرار دهد که مالک محموله نتوانسته مورد توجه قرار دهد (مثلاً از طریق کسب بیمه نامه). تعهد متصدی حمل و نقل به عدم انحراف مسیر نامعقول صریحاً در قواعد لاهه - ویزی مندرج نشده است. البته به طور ضمنی در بند ۴ ماده ۶ هرگونه انحراف مسیر معقول را تجویز و بنابراین به طور ضمنی انحراف مسیر نامعقول را ممنوع می‌سازد.

این قاعده منطقی از این دیدگاه تبعیت می‌کند که وقتی کشتی به طور اختیاری از مسیر مورد توافق منحرف شده است مسئول خسارات وارده می‌باشد خواه خسارت ناشی از خطرات غیرقابل پیش‌بینی بوده یا موارد دیگر. واضح نیست در زمانی که هیچ خسارت یا ضرری ناشی نشده است آیا متصدی حمل و نقل تنها مسئول تأخیر ناشی از انحراف مسیر می‌باشد یا نه. زمانی که خسارتی ناشی می‌شود تحت شمول تعهد به مراقبت دقیق و مناسب قرار می‌گیرد. در نتیجه، متصدی حمل و نقل مسئول خسارت یا ضرر وارده می‌باشد.

(Ibid, p. 18)

## گفتار دوم - موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه -

### ویزی

براساس ماده ۴ قواعد لاهه - ویزی؛ ۱- نه حمل‌کننده و نه کشتی هیچ‌کدام مسئول زیان یا خسارات وارده ناشی از عدم استحکام و آمادگی کشتی نخواهد بود مگر در صورتی که اهتمام جدی از سوی حمل‌کننده برای آماده‌سازی کشتی و تضمین تجهیز کشتی به خدمه، تجهیزات و تدارکات لازم، آماده‌سازی و ایمن‌سازی انبارها، سردخانه‌ها و یخچال‌ها و سایر محل‌های حمل کالا برای دریافت، حمل و نگهداری کالاها مطابق ماده سه بخش یک، صورت نگرفته باشد در صورت بروز زیان یا آسیب به کالاها ناشی از عدم استحکام یا آمادگی کشتی بار اثبات در خصوص انجام اهتمام کافی به منظور آماده‌سازی کشتی بر عهده حمل‌کننده یا هر شخص دیگری که مدعی معافیت از مسئولیت مندرج در این ماده می‌باشد.

۲- کشتی و حمل‌کننده مسئولیتی در قبال زیان‌ها و صدمات ناشی از موارد ذیل را نخواهد داشت:

الف - اقدام، غفلت یا کوتاهی کارفرما، ملوان، ناخدا یا خدمه حمل‌کننده در راهبری و جهت‌یابی یا در هدایت کشتی.

ب - آتش‌سوزی، مگر اینکه به واسطه‌ی کوتاهی واقعی حمل‌کننده بوده یا ارتباط مستقیم با حمل‌کننده داشته باشد. (میرزانژاد جویباری و مرادی گوارشکی، ۱۳۸۵، ص ۱۸۶)

پ - خطرات و اتفاقات یا تصادفات در دریا یا مسیرهای آبی قابل کشتیرانی.

ت - قوه قهریه

ث - جنگ یا حمله مسلحانه<sup>۱</sup>

ج - اقدام از سوی تبهکاران و دشمنان عموم (معصومیان، ۱۳۹۵، ص ۱۶)

چ - بازداشت یا اعمال محدودیت از سوی حکام، مردم و یا صادره مطابق قانون

ح - اعمال محدودیت‌های قرنطینه

خ - هرگونه اقدام یا ترک فعل منتسب به ارسال‌کننده یا مالک کالاها یا مأمورین و نمایندگان آنها

د - اعتصاب، تعطیل کردن کار یا توقف کار یا محدودیت‌های کارگری به هر دلیل، چه به صورت جزئی یا عمومی

ذ - شورش‌ها و اعتراضات مدنی

ر - نجات یا تلاش برای تضمین حیات یا اموال در دریا

ز - اتلاف میزان یا وزن یا هرگونه صدمات و زیان‌های ناشی از نقص ذاتی کالاها، کیفیت و یا عیوب کالاها

س - نقص در بسته‌بندی کالاها

ش - نقص در عدم کفایت یا نارسایی علائم

ص - عیوب مخفی که با اهتمام و دقت کافی قابل کشف نبوده است

ض - هرگونه دلیل دیگری که بدون تقصیر یا ارتباط با حمل‌کننده، یا بدون تقصیر و غفلت مأموران یا خدمه حمل‌کننده واقع شود اما بار اثبات دلایل بایستی بر عهده شخصی باشد که از مزایای این معافیت برخوردار می‌گردد و باید ثابت نماید که تقصیر واقعی یا دخالت او و یا تقصیر و غفلت خدمه‌اش هیچ‌کدام دلیل بروز زیان و آسیب‌های وارده به کالاها نبوده است.

۱. Arms conflict

۳- ارسال کننده کالا هیچ مسئولیتی در قبال زیان و آسیب‌های وارده به حمل‌کننده یا کشتی به هر دلیلی نمی‌باشد، در صورتی که اقدام، تقصیر یا غفلت ارسال‌کننده، مأمورین یا نمایندگان وی در بروز خسارت به کشتی یا حمل‌کننده دخیل نباشد.

۴- هرگونه تخطی به منظور حفظ یا تلاش برای نجات زندگی و یا اموال در دریا یا هرگونه تخطی معقول دیگر، نقض و تجاوز از مفاد این کنوانسیون و قرارداد حمل تلقی نمی‌گردد و حمل‌کننده مسئولیتی در خصوص زیان و آسیب‌های وارده به شرح فوق ندارد.

۵- الف - در صورتی که ماهیت و ارزش کالاها از سوی ارسال‌کننده کالا قبل از بارگیری اعلام نشود و در بارنامه درج نگردد، نه حمل‌کننده و نه کشتی در هیچ حادثه‌ای مسئولیتی در قبال زیان و صدمات وارده به کالاها یا در ارتباط با آن کالاها بیش از ده هزار فرانک برای هر بسته‌بندی یا سی فرانک برای هر کیلو از وزن خالص کالاها آسیب‌دیده نخواهد داشت، در صورتی که ارزش کالاها بیشتر از مبالغ فوق باشد.

ب - مبلغ کل قابل پرداخت بایستی با توجه به ارزش کالاها در محل و زمانی که مطابق قرارداد از کشتی تخلیه می‌گردند یا بایستی تخلیه می‌گردید، محاسبه خواهد شد.

ارزش کالاها بایستی براساس ارزش مبادلاتی آن‌ها محاسبه و تثبیت گردد و در صورت فقدان چنین قیمتی، ارزش معاملاتی فعلی در بازار و مطابق قیمت متداول کالاها مشابیه از حیث نوع و کیفیت ملاک عمل خواهد بود.

۶- کالاهایی که ماهیتاً برای ارسال قابل اشتعال، منفجره یا خطرناک باشند در مواردی که حمل‌کننده، کارفرما یا نماینده وی با علم و اطلاع از ماهیت آن‌ها رضایت خود را به حمل اعلام ننموده باشند، حمل‌کننده می‌تواند در هر مرحله قبل از تخلیه آن‌ها را بدون پرداخت هرگونه خسارتی، در هر محلی تخلیه نموده یا از بین ببرد یا اینکه خنثی نماید و ارسال‌کننده این‌گونه کالاها مسئول تمام خسارات و هزینه‌هایی است که مستقیماً یا به صورت غیرمستقیم از ارسال کالاها به طریق فوق ناشی گردیده باشد.

ماده ۴ مکرر - بند ۴ - خدمه یا نماینده حمل‌کننده در صورتی که ثابت شود زیان و آسیب وارده به کالاها در نتیجه فعل یا ترک فعل خدمه یا نماینده مذکور به قصد ایجاد زیان بوده یا به دلیل بی‌احتیاطی و با علم به اینکه احتمال ورود ضرر متصور است انجام داده باشد.

**([www.klgeurope.com/files/1968.hague-visby](http://www.klgeurope.com/files/1968.hague-visby))**

قواعد لاهه - ویزی حقوق و مصونیت‌های متصدی حمل و نقل در ارتباط با تعهدات مندرج در ماده ۳ را بیان می‌دارد. متصدیان حمل و نقل مجاز نیستند خود را از تعهدات مندرج در قواعد لاهه - ویزی برهانند. از آنجایی که روابط در حمل و نقل دریایی کالاها بر حسب ماهیتشان قراردادی است، تحت‌الشعاع مفهوم تخلیه در قوانین عام قراردادی واقع می‌شوند. اگر رخداد غیرقابل پیش‌بینی یک قرارداد را غیرقابل اجرا یا بی‌فایده سازد، طرفین از تعهدات اولیه‌شان مبری می‌شوند. بدین منظور، مقرره‌ی فوق‌الذکر یک فهرست تفصیلی از ۱۷ مورد معاف‌کننده متصدی حمل و نقل از مسئولیت ناشی از خسارت یا ضرر براساس بند ۲ ماده ۶ ارائه می‌کند. از این فهرست عموماً با عنوان خطرات قابل پیش‌بینی یاد می‌شود. استثنائات منحصربه‌فرد عبارتند از: معافیت از قصور بی‌مبالاتی در کشتیرانی، قصور در مدیریت کشتی و معافیت آتش‌سوزی.

### **بند اول - آتش‌سوزی**

بند ۲ ماده ۶ متصدی حمل و نقل را از خسارت یا ضرری که به علت آتش‌سوزی رخ داده است مبرا می‌سازد مگر اینکه آتش‌سوزی به سبب قصور بالفعل متصدی حمل و نقل رخ داده باشد. مطالعه تحت‌اللفظی این مقرر نشان می‌دهد در زمانی که آتش‌سوزی ناشی از بی‌مبالاتی خود متصدی حمل و نقل باشد او مسئول خواهد بود. در مورد مالکان کشتی مشاع، در برخی احکام مقرر شده است که تنها بی‌مبالاتی افسر یا

کارمند ارشد منجر به مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌شود نه بی‌مبالاتی یک کارمند یا نماینده صرف. اطفاء حریق که غالباً با استفاده از آب انجام می‌شود منجر به ورود خسارت به محموله می‌شود. برای خساراتی از این دست، نباید هیچ مسئولیتی براساس قلمرو تعهد اعمال مراقبت وجود داشته باشد مگر اینکه متصدی حمل و نقل در اطفاء حریق بیش از حد مجاز از آب استفاده کرده باشد.

(Sefara, ۲۰۱۴, p. ۲۶)

### بند دوم - معافیت از قصور یا بی‌مبالاتی در کشتیرانی

کشتیرانی شامل فرماندهی و هدایت کشتی (از جمله استفاده از چراغ‌های دریایی، تجهیزات سیگنال و جهت‌یابی و همچنین پاسخ به سیگنال‌های دیگر کشتی‌ها و...) را در برمی‌گیرد.

"سویینی"<sup>۱</sup> توضیح می‌دهد که معافیت از خطای جهت‌یابی ظاهراً از شروطی همچون حوادث کشتیرانی قابل پیش‌بینی ارائه شده در بارنامه ناشی شد و در طول دهه ۱۸۸۰ بوسیله **P & I clubs** درج آن در بارنامه ضروری شمرده شد. گمان برده می‌شود که منشأ این عیوب به دوره‌ای برمی‌گردد که مالک کشتی به محض قرارگیری در مه کنترلش بر کشتی را از دست می‌داد. این مفهوم همچنین در بند ۲ ماده ۶ قواعد لاهه - ویزبی متجلی شد در مفهومی که استثنائات و معافیت‌ها برای خطاهای ارتكابی بوسیله ناخدا، ملوان، ناپور یا خدمه متصدی حمل و نقل قابل دسترس هستند. این عبارت نشان می‌دهد که اگر متصدی حمل و نقل خودش این خطاها را مرتکب شود، نمی‌تواند به این استثنائات استناد کند. (Ibid, p. ۱۹)

### بند سوم - قصور در مدیریت کشتی

مدیریت کشتی به معنای فعالیت‌های مرتبط با عملیات کشتی به جز فعالیت‌های جهت‌یابی تفسیر می‌شود. این مفهوم شامل وضعیت کشتی، بسته‌بندی و تجهیز می‌باشد. غالباً هیچ مرز مشخصی میان اقدامات مدیریت کشتی و اقدامات مدیریت محموله وجود ندارد. خطای مدیریتی یک فعل یا ترک فعل خطایی است که هدف اصلی آن معطوف کشتی، ایمنی، سلامت و عموماً مخاطرات است. مقرر در بند ۲ ماده ۶ به اقدامات ناشی از بی‌مبالاتی یا قصور در مدیریت محموله اشاره نمی‌کند. همانطور که بر اساس ماده ۲ قواعد لاهه - ویزبی ذکر شد، متصدی حمل و نقل ملزم به نظارت دقیق و مناسب پس از حمل می‌باشد. یک خطای ارتكاب یافته در خلال مراقبت از محموله منجر به نقض تعهد مندرج در این مقرر می‌شود. ماده ۶ قواعد لاهه - ویزبی خطاهای از این دست را رافع مسئولیت نمی‌داند. گاهی هم کشتی و هم محموله می‌تواند تحت‌الشعاع یک نوع بی‌مبالاتی قرار گیرند. در این صورت، یک متصدی حمل و نقل معمولاً می‌تواند خود را از مسئولیت مبری کند اما هر مورد باید بر حسب حقایق فردی پرونده تصمیم‌گیری شود. از این رو، درباره چگونگی توزیع خطر در این سناریوها، هیچ انسجامی در ساختارهای حقوقی وجود ندارد. در این اوضاع و احوال، دادگاه‌ها تمایل دارند در اصل به اموال متأثر از اقدام مورد بحث توجه کنند.

(Ibid, p. ۲۰)

در خصوص پرونده شرکت با مسئولیت محدود **Scindia Navigation** علیه شرکت با مسئولیت محدود پیرن<sup>۲</sup>، محموله‌ای که انبار تیر بود در طول بارگیری توسط مالک کشتی به زمین خورد و آسیب دید. در این مرحله قبل از آن که کالاها از کشتی بگذرند، هنوز در تصرف فروشنده بودند. فروشنده متصدی حمل و نقل را برای کلیه ارزش خسارت ۹۶۶ پوند به جهت غفلت مورد تعقیب قرار داد.

۱. Sweenly

۲. Pyrene

موضوع از این قرار بود که آیا مالک کشتی می‌تواند از مزایای یک شرط معاف‌کننده که در قرارداد حمل و نقل به موجب قانون لاهه وجود داشت استفاده کند یا خیر؟ آیا فروشنده طرف قرارداد حمل و نقل محسوب می‌شود یا خیر؟

اعلام شد: ۱- صاحب کشتی حق برخورداری از مزایای مقرر در شرط محدودیت مسئولیت تا ۲۰۰ پوند را دارد و سقف ۲۰۰ پوند از موافقت‌نامه انجمن حقوق دریانوردی بریتانیا در اول آگوست ۱۹۵۰ که دیگر لازم‌الاجرا نیست گرفته شده است و محدودیت بر اساس قواعد لاهه - ویزی معمولاً بالاتر است.

۲- هر چند خریدار همان فرستنده بوده است، فروشنده طرف ضمنی قرارداد با متصدی حمل و نقل بوده است حتی اگر او به صراحت قرارداد را با متصدی حمل و نقل نبسته باشد.

استدلال پذیرفته شده این بود که خریدار و فروشنده و متصدی حمل و نقل همگی در یک سرمایه‌گذاری مشترک بوده‌اند بنابراین فروشنده ملزم به شرط معافیت می‌شود علیرغم اینکه صراحتاً طرف قرارداد حمل نبوده است.

(Hewage, ۲۰۱۳, p. ۲۰)

**گفتار سوم - مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تأخیر در تحویل کالا با توجه به قواعد**

**لااهه - ویزی**

در قواعد لاهه - ویزی هیچ مقرره‌ی مشخصی راجع به مسئولیت متصدی حمل و نقل برای تأخیر در تحویل محموله وجود ندارد. از اینرو، اگر در اثر تأخیر در تحویل محموله خسارت فیزیکی حاصل شود براساس این تعهد کلی به مراقبت مناسب و دقیق، عموماً قابل مطالبه است. قواعد لاهه - ویزی مشخص نمی‌کند که آیا خسارات اقتصادی به جز خسارات وارده به محموله همچون یک تأخیر صرف قابل مطالبه است یا خیر اما برخی کشورها بر اساس قوانین دریایی‌شان مسئولیت صریحی مقرر نموده‌اند.

(Sefara, ۲۰۱۴, p. ۱۶)

**گفتار چهارم - مدت اعمال و مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد**

**لااهه - ویزی**

براساس تعریف «حمل کالاها» در ماده یک، قسمت ث، از قواعد لاهه - ویزی که در حال حاضر تنظیم شده است، برای اعمال در خصوص محموله خشک است که شامل محدوده زمانی از لحظه بارگیری کالاها در کشتی تا زمان تخلیه آن‌ها از کشتی می‌باشد و چون اغلب در مورد کشتی تجاری مصداق دارد، متصدی حمل و نقل کالاها را قبل از بارگیری در عرشه بر عهده می‌گیرد و آن‌ها را به گیرنده در انبار بندر که تخلیه می‌شود تحویل می‌دهد. قابل ذکر است دوره‌های زمانی‌ای وجود دارد که کالاها در حفاظت متصدی حمل و نقل قرار دارد که قواعد لاهه - ویزی بر آن اعمال نمی‌شود. این باعث بلا تکلیفی می‌شود چون قواعد قابل اعمال ممکن است از بندری تا بندر دیگر متفاوت باشد چنین بلا تکلیفی با قوانین هامبورگ رفع می‌شود، برای این موارد بیان داشته است که دوره اعمال و همچنین دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل تحت کنوانسیون این است که متصدی حمل و نقل در زمان بارگیری، در طول حمل و بندر تخلیه عهده‌دار کالاها می‌باشد، بنابراین در قرارداد بندر به بندر، قواعد معمولاً نسبت به کل دوره اعمال می‌شود که متصدی حمل و نقل عهده‌دار کالاها است.

(Hewage, ۲۰۱۳, p. ۱۵)

همچنین قابل ذکر است قوانین هامبورگ، پیشرفت و بهبود زیادی بر قوانین لاهه - ویزی ایجاد کرده است آن‌ها حمل و نقل دریایی را یکنواخت کرده‌اند آن‌ها سیستم حمل بندر تا بندر را راه‌اندازی کرده‌اند.

## بخش دوم - موارد مسئولیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به

### مقررات هامبورگ

موارد مسئولیت و معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس مقررات هامبورگ به شرح ذیل است که هر یک را بررسی خواهیم کرد:

#### گفتار اول - مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به مقررات هامبورگ

براساس بند یک ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ؛ «متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا، همچنین تأخیر در تحویل کالا می‌باشد به شرطی که حادثه‌ی موجب تلف، خسارت یا تأخیر طی مدتی که بر طبق ماده چهار، تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده است رخ داده باشد مگر اینکه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگانش کلیه اقداماتی را که به طور معمول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده‌اند.» (محمدزاده، ۱۳۷۳، ص ۲۶۰)

مطابق تفاهم‌نامه معاهده «هامبورگ»، مسئولیت متصدی حمل و نقل تحت این کنوانسیون، مبتنی بر «اصل تقصیر» یا «خطای مفروض» است. بدین معنی که حسب قاعده کلی، اثبات ادعا به عهده متصدی حمل و نقل است. اگرچه در برخی موارد، مقررات کنوانسیون، این قاعده را تغییر داده است. بنابراین متصدی حمل و نقل در رسانیدن سالم کالا به مقصد دارای مسئولیت است و از این مسئولیت مبری نمی‌شود، مگر با اثبات اینکه او و نمایندگان، رعایت اقدامات معقول را نموده‌اند. در این صورت با توجه به فرمول انتخابی در معاهده هامبورگ، در پاسخ به این سؤال که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل، مبتنی بر «تقصیر مفروض» یا «فرض مسئولیت»، اختلاف دیدگاه ایجاد شده است.

منشأ این اختلاف نظرها، اصطلاح انتخابی در معاهده هامبورگ یعنی «رعایت اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن» است. برخی مسئولیت متصدی حمل و نقل را مبتنی بر «تقصیر مفروض» می‌دانند. (تقی‌زاده، ۱۳۹۴، ص ۱۹۷)

در این خصوص بین پژوهشگران اختلاف نظر وجود دارد، برخی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مطابق قواعد هامبورگ نزدیک به مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مطابق بند یک ماده ۱۸ قواعد ورشو دانسته و فرض مسئولیت را برای متصدی حمل و نقل دریایی قائل هستند. بسیاری دیگر همچون پروفیسور رودیر و رمون گویو مسئولیت متصدی حمل و نقل را مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند. لازم به ذکر است که تفاوت در فرض مسئولیت و فرض تقصیر این است که در مورد اول، متصدی حمل و نقل در صورتی از مسئولیت بری می‌شود که قوه قاهره یا موارد خارجی غیرقابل انتساب به خود را ثابت کند و در مورد دوم (فرض تقصیر)، متصدی حمل و نقل از مسئولیت بری می‌شود در صورتی که بی‌تقصیری خود را ثابت کند. (محمدزاده و ادقانی، ۱۳۸۱، صص ۸۸ و ۸۹)

آنچه از مذاکرات و نظرات هیأت‌های نمایندگی دریافت می‌شود این است که مقررات «هامبورگ» نسبت به مقررات «لاسه» در زمینه‌ی مبنای مسئولیت، نه تنها سهل‌انگاری به خرج نداده، بلکه تا حدودی سختگیری بیشتری هم دارد و نسبت به مقررات «لاسه» بیشتر منافع فرستندگان و به عبارتی صاحبان کالا را تأمین می‌نماید. (تقی‌زاده و احمدی، ۱۳۹۴، صص ۴۴۹ و ۴۵۰)

به نظر می‌رسد که معاهده هامبورگ در مقایسه با قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) دارای این امتیاز است که قاعده مسئولیت در قالبی ساده اگرچه قابل تفسیر بیان شده است و موارد استثنائی هفده‌گانه نیز حذف شده‌اند. البته لازم به ذکر است که، بعضی از موارد یاد شده به شکلی در قواعد هامبورگ حفظ شده‌اند یکی از این موارد مساعدت در دریا است. (بند ۴ ماده ۵) مورد دیگر خطرات ناشی از حمل حیوانات زنده

یعنی عیب ذاتی (بند ۵ ماده ۵) و نیز آتش‌سوزی براساس سیستم تقصیر بنا شده است. (بند ۴ ماده ۵). (همان منبع، ص ۸۹)

### گفتار دوم - مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به مقررات هامبورگ

براساس ماده چهارم کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)،  
۱- مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مورد کالا مدت زمانی است که طی آن کالا در بندر بارگیری، زمان حمل و بندر تخلیه، تحت حفاظت او می‌باشد.<sup>۱</sup> (نامداری، ۱۳۹۶، ص ۷۳)  
۲- مطابق بند یک این ماده، کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل محسوب می‌شود:  
الف - از لحظه‌ای که حمل و نقل کننده کالا را از اشخاص ذیل تحویل می‌گیرد:  
یک - فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می‌نماید، یا  
دو - یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم در بندر بارگیری می‌بایست کالا جهت ارسال به او سپرده شود.

ب - تا لحظه‌ای که متصدی حمل و نقل کالا را به انحاء ذیل تحویل دهد:  
یک - تحویل به گیرنده، یا  
دو - در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌نماید، قرار دادن کالا در اختیار وی مطابق قرارداد یا قوانین یا عرف تجاری حاکم در بندر تخلیه، یا  
سه - تحویل به یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالثی که مطابق قوانین و مقررات حاکم در بندر تخلیه، باید کالا به او تحویل گردد.

۳- قید متصدی حمل و نقل یا گیرنده در بند ۱ و ۲ این ماده به ترتیب شامل مأمورین و نمایندگان آن‌ها نیز می‌باشد. (محمدزاده، ۱۳۷۳، صص ۲۵۹ و ۲۶۰)

### گفتار سوم - حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به مقررات هامبورگ

براساس ماده ۶ مقررات هامبورگ؛  
۱- الف: مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد به کالا، مطابق مقررات ماده ۵، به مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار و یا ۲/۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده و یا خسارت دیده محدود می‌باشد، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

ب: در صورت تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت متصدی حمل و نقل حسب مقررات ماده ۵ محدود به مبلغی معادل ۲/۵ برابر کرایه‌ی حمل قابل پرداخت برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده‌اند، می‌باشد؛ مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا نباشد.

ج: مجموع غرامات پرداختی متصدی حمل و نقل حسب قسمت الف و ب این بند در صورت تلف کل کالایی که به جهت حمل آن، مسئولیت متصدی حمل و نقل محرز است، به هیچ وجه نمی‌تواند از سقف تعیین شده طبق قسمت الف این بند تجاوز نماید. (همان منبع، صص ۲۶۱ و ۲۶۲).

۲- طبق بند یک این ماده بالاترین سقف مطابق قواعد ذیل محاسبه می‌گردد:  
الف: هرگاه از یک کانتینر، یا پالت یا هر وسیله‌ی مشابه دیگری برای بارگیری کالا استفاده شده باشد، هر بسته یا واحدی که در بارنامه ذکر شده است، در صورت صدور بارنامه و در غیر این صورت در هر سند

۱. Port to port: شیوه بندر به بندر

دیگری که حاکی از قرارداد حمل و نقل دریایی است، به همان نحوی که در وسیله بارگیری شده است، به عنوان بسته و یا واحد دیگر حمل تلقی می‌گردد. خارج از این مورد، کلیه کالاهای داخل وسیله به عنوان یک واحد حمل تلقی می‌شود.

ب: در صورتی که خود وسیله حمل مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور تعلق به حمل و نقل کننده نداشته یا اینکه وی آنها را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد مجزا تلقی می‌گردد:

۳- واحد محاسبه عبارت است از واحد محاسبه مذکور در ماده<sup>۱</sup> ۲۶،

۴- متصدی حمل و نقل و فرستنده می‌توانند با توافق یکدیگر سقف مسئولیت را به میزانی بالاتر از آنچه در بند ۱ پیش‌بینی شده است، تعیین نمایند. (همان منبع، صص ۲۶۱ و ۲۶۲)

**گفتار چهارم - موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به مقررات**

### هامبورگ

مقررات هامبورگ با وضع یک قاعده کلی در ماده<sup>۵</sup>، متصدی حمل و نقل را در صورتی معاف از مسئولیت می‌داند که ثابت نماید خود او و یا مأمورانش، تمامی اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده است. متصدی حمل و نقل برای معافیت به استناد این ماده، می‌بایست با اثبات علت وقوع و اثبات انجام تمامی اقدامات لازم برای احتراز از واقعه و عواقب آن، غیرقابل انتساب بودن آن را به خود اثبات نماید.

نکته قابل ذکر این است که مقررات هامبورگ با حذف موارد معافیت به صورت خاص به گونه مندرج در مقررات «لاسه»، معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت را نسبت به مقررات «لاسه» مشکل‌تر نموده است و بدین ترتیب گام بزرگی در جهت منافع فرستندگان کالا برداشته است، برای نمونه در مورد خسارات ناشی از اعتصاب براساس مقررات «لاسه»، از آنجایی که این امر در زمره موارد معافیت برشمرده شده است، متصدی حمل و نقل با اثبات این امر که علت وقوع خسارت، اعتصاب کارکنان در بندر تخلیه بوده است از مسئولیت معاف می‌گردید، مگر اینکه فرستنده ثابت می‌کرد که متصدی حمل و نقل، مرتکب تقصیر و کوتاهی شده است. (تقی‌زاده، ۱۳۹۴، ص ۳۷۹)

حال آن که براساس مقررات هامبورگ، متصدی حمل و نقل علاوه بر اثبات اعتصاب به عنوان علت وقوع خسارت، همچنین باید غیرقابل انتساب بودن آن را به خود ثابت نماید و ثابت کند که تمام اقدامات لازم را برای احتراز از آن و عواقب آن انجام داده است، به عبارت دیگر اعتصاب برای او می‌بایست به عنوان «فورس ماژور» باشد، در غیر این صورت از مسئولیت معاف نخواهد شد.

به همین ترتیب سایر عوامل مندرج در پاراگراف ۲ ماده<sup>۴</sup> مقررات لاهه، زمانی می‌تواند موجب معافیت متصدی حمل و نقل بر اساس مقررات هامبورگ گردد که متصدی حمل و نقل علاوه بر اثبات آنها به عنوان علت وقوع خسارت، غیرقابل انتساب بودن آنها و یا خارجی بودن آنها را نسبت به خود اثبات نماید. (لازم به ذکر است که می‌بایست آتش‌سوزی را از این حکم استثنا کرد). (همان منبع، ص ۳۸۰)

**بند اول - موارد تصریح شده معافیت متصدی حمل و نقل دریایی در مقررات هامبورگ**

۱. براساس بند یک ماده<sup>۲۶</sup> مقررات هامبورگ؛ «واحد محاسبه مندرج در ماده<sup>۶</sup> این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه طبق تعریف صندوق بین‌المللی پول، مبالغ مندرج در ماده<sup>۶</sup> بر اساس ارزش پول ملی در تاریخ صدور رأی یا یک تاریخ مورد توافق طرفین به واحد پول ملی کشور محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول است، بر حسب حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین‌المللی پول است، بر حسب حق برداشت ویژه طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین‌المللی پول برای عملیات و معاملات، در تاریخ مورد بحث محاسبه می‌گردد. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست بر حسب حق برداشت ویژه به طریق تعیین شده توسط همان کشور محاسبه می‌گردد.



از موارد تصریح شده معافیت متصدی حمل و نقل دریایی در مقررات هامبورگ، شامل حمل حیوانات زنده، مساعدت دریایی، حمل کالا روی عرشه کشتی و آتش‌سوزی می‌باشد که هر یک را بررسی خواهیم کرد:

### بند دوم - حمل حیوانات زنده

مطابق بند ۵ ماده ۵ مقررات هامبورگ؛ «در مورد حمل حیوانات زنده، متصدی حمل و نقل مسئول تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از خطرات ویژه مربوط به این قبیل ترابری‌ها است نخواهد بود، مشروط بر اینکه متصدی حمل و نقل ثابت کند که حسب رهنمودهای فرستنده که در ارتباط با حیوانات به او داده شده عمل نموده است و اینکه در اوضاع و احوال مربوطه، تلف، خسارت یا تأخیر قابل انتساب به این خطرات ویژه می‌باشد. در این حالت، فرض بر این خواهد بود که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا، کلاً یا جزئاً ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا مأموران و نمایندگان او بوده است». (رسولی، ۱۳۹۴، ص ۱۴۷)

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، قواعد هامبورگ حمل حیوانات زنده را به عنوان یکی از موارد استثنایی، ضابطه‌مند کرده است برخلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که صراحتاً مورد را از قلمرو اجرایی خود حذف نموده است.<sup>۱</sup> (تقی‌زاده، ۱۳۹۴، ص ۳۸۱)

بنابراین در حالت کلی، متصدی حمل و نقل دریایی مسئول خسارات ناشی از حمل حیوانات زنده و تأخیر در تحویل آن است، مگر اینکه ثابت کند خسارت ناشی از خطرات ویژه این قبیل ترابری‌ها است (عیب ذاتی) و مطابق دستورات فرستنده عمل شده است، در این صورت باز هم، عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل قطعی نیست، زیرا صاحب کالا می‌تواند تقصیر متصدی و یا مأموران او را در ایجاد خسارت ثابت کند. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۲)

### بند سوم - مساعدت دریایی

مطابق بند ۶ ماده ۵ قواعد هامبورگ: «به جز خسارت مشترک، متصدی حمل و نقل در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از تدابیر اتخاذ شده برای نجات افراد یا ناشی از تدابیر متعارف اتخاذ شده برای نجات اموال در دریا باشد، مسئولیتی ندارد». (رسولی، ۱۳۹۴، ص ۱۴۸)

برخلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که تفکیکی بین نجات اموال و اشخاص در دریا قائل نشده است، معاهده هامبورگ متصدی حمل و نقل را از بابت خسارات ناشی از اقدامات برای نجات اموال در دریا در صورتی معاف می‌داند که اقدامات انجام شده متعارف و معقول باشد، اما متصدی حمل و نقل را از مسئولیت ناشی از خسارات هر نوع اقدام برای نجات افراد در دریا مبری قرار می‌دهد، پر واضح است که در این مورد ارتکاب اشتباه از طرف متصدی حمل و نقل و یا نمایندگان او می‌تواند موجب مسئولیت او شود. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۲)

### بند چهارم - حمل کالا روی عرشه کشتی

در خصوص حمل کالا روی عرشه کشتی بند یک ماده ۹ قواعد هامبورگ مقرر می‌دارد که: «متصدی حمل و نقل می‌تواند کالا را بر طبق قرارداد منعقد با فرستنده کالا یا بر حسب عرف و عادت مسلم رایج در تجارت خاص کالا یا بر طبق مقررات قانونی روی عرشه کشتی حمل کند».

بند سوم ماده ۹ قواعد هامبورگ مقرر می‌دارد؛ «در صورتی که کالا در نتیجه حمل غیرمجاز روی عرشه کشتی تلف شوند یا خسارت ببینند مؤسسه حمل و نقل دارای مسئولیت مطلق برای تلفات یا

۱. مطابق بند ۳ ماده ۵۲ ق.د.ا (بند ج ماده ۱ قواعد لاهه): «حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شوند و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشند، مشمول قانون دریایی نخواهد بود».

خساراتی است که صرفاً ناشی از حمل روی عرشه خواهد بود. به نظر می‌رسد که بار اثبات این مطلب که تلف یا خسارات یا تأخیر در تحویل کالا انحصاراً ناشی از حمل آن‌ها روی عرشه کشتی است بر عهده خواهان باشد، در صورت اثبات این امر که کالا در نتیجه حمل غیرمجاز روی عرشه کشتی تلف شده‌اند، خسارت دیده‌اند یا با تأخیر غیرمعقول روبرو شده‌اند متصدی حمل و نقل دیگر نمی‌تواند به بند یک ماده ۵ قواعد هامبورگ که مقرر می‌کند؛ «کارکنان یا نماینده‌های متصدی حمل و نقل برای جلوگیری از وقوع حادثه و پیامدهای آن تمام اقداماتی را که به طور معقول ضرورت داشته به عمل آورده‌اند استناد نماید». (صدیق، ۱۳۹۵، ص ۳۱۷)

مع الوصف بند ۹ ماده ۴ قواعد هامبورگ مقرر می‌دارد که؛ «حمل کالا روی عرشه کشتی برخلاف توافق صریح برای حمل آن در داخل کشتی به عنوان فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل بر طبق ماده ۸ قواعد هامبورگ تلقی می‌شود». پیامد این فعل یا ترک فعل از دست دادن حق استناد به مقررات محدودیت مسئولیت مقرر در ماده ۶ خواهد بود گرچه مؤسسه حمل و نقل هنوز می‌تواند به مقررات مربوط به مرور زمان مقرر در ماده ۲۰ استناد کند. (همان منبع، ص ۳۱۷)

### بند پنجم - آتش‌سوزی

در بند ۴ قسمت الف از ماده ۵ قواعد هامبورگ مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و نقل در موارد ذیل مسئول می‌باشد:

- ۱- در صورت از بین رفتن یا خسارت به کالا در اثر آتش‌سوزی، مشروط بر اینکه مدعی اثبات نماید آتش‌سوزی در اثر قصور و مسامحه‌ی متصدی حمل و نقل یا خدمه‌ی او به وقوع پیوسته است.
- ۲- چنانچه مدعی ثابت نماید کلیه اقدامات لازم و منطقی به منظور خاموش کردن و جلوگیری از آتش‌سوزی یا تقلیل اثرات آن انجام نگرفته است.

در نتیجه کنوانسیون هامبورگ، آتش‌سوزی را از موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل نمی‌داند، و وی را مسئول می‌شناسد، لیکن در اینجا خواهان یا صاحب کالا باید اثبات نماید که وی در انجام وظایف خود در حد یک متصدی مراقب، اهمال کرده است، البته در اینجا برخلاف معمول کنوانسیون‌های حمل و نقل، بار اثبات خطای متصدی حمل و نقل، بر عهده صاحب کالا افتاده است. (محمدزاده، ۱۳۷۳، ص ۲۶۰)

مقررات هامبورگ از میان ۱۷ مورد مندرج در پاراگراف دوم ماده ۴ مقررات لاهه، تنها به آتش‌سوزی اشاره می‌نماید. در حقیقت پس از اختلاف بر سر نگهداشتن دو مورد از موارد معافیت یعنی تقصیر در دریانوردی و اداره امور کشتی و دیگری آتش‌سوزی، بنا بر پیشنهاد «هیأت نیجریه‌ای» توافق بر این شد که معافیت در اثر تقصیر در دریانوردی را برداشته و تنها آتش‌سوزی را نگه دارند، که البته با توجه به پیشرفتهای فنی صورت گرفته در زمینه دریانوردی و به لحاظ اینکه کشتی از این جهت کمتر موضوع خطرات قرار می‌گیرد، معافیت ناشی از اشتباه دریانوردی در قواعد هامبورگ حذف شده است. بدین ترتیب از بند الف قسمت ۴ ماده ۵ مقررات هامبورگ که مورد اشاره قرار گرفت دو نکته مشخص می‌گردد:

اول: اینکه در این ماده به صراحت بار اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل بر دوش خواهان یا فرستنده کالا قرار گرفته است و بدین ترتیب ابهام موجود در مقررات لاهه که سبب اختلاف در رویه قضایی کشورها شده بود، مرتفع گردیده است.

دوم: اینکه به موجب این مقررات، متصدی حمل و نقل در قبال خسارات ناشی از آتش‌سوزی به سبب قصور و یا غفلت مأمورین و نمایندگان نیز مسئول قلمداد گردیده است و بدین ترتیب منافع فرستندگان کالا را بیشتر تأمین می‌نماید. (صدیق، ۱۳۹۵، ص ۳۱۶)

همچنین پاراگراف ۴ ماده ۵ مقررات هامبورگ، در جهت تسهیل اثبات علت آتش‌سوزی مقرر می‌دارد:

«در حالتی که حریق در کشتی موجب تضييع کالا شود، بنا به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل و به منظور تعیین علت و نحوه آتش‌سوزی، یک بازرسی مطابق با رویه مرسوم کشتیرانی به عمل خواهد آمد و به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل، نسخه‌ای از گزارش کارشناس در اختیارش قرار خواهد گرفت.» (محمدزاده، ۱۳۷۳، ص ۲۶۰)

کنوانسیون هامبورگ اگرچه در خصوص مسئولیت ناشی از اعمال مستخدمان و کارگران متصدی حمل و نقل، صریحاً مقرراتی وضع کرده و ابهام موجود در کنوانسیون بروکسل را برطرف ساخته است، لکن از یک نقص اساسی برخوردار است.

در کنوانسیون بروکسل، متصدی حمل و نقل که مدعی برخورداری از مزایای ماده ۴ و از جمله بند راجع به آتش‌سوزی بود، باید استحقاق خود را ثابت نماید و از جمله ثابت کند که علت آتش‌سوزی از عمل یا خطا یا تبانی او ناشی نشده است، لکن در کنوانسیون هامبورگ، متصدی حمل و نقل، در صورتی مسئول خسارات ناشی از آتش‌سوزی است که خواهان (صاحب کالا) ثابت نماید که آتش‌سوزی از قصور یا مسامحه متصدی حمل و نقل، یک موضوع مشکل بوده و نیاز به اطلاعات تخصصی و ابزار فنی پیچیده داشته و موجب می‌شود که در آینده در موارد بیشماری از دعاوی جبران خسارت، خواهان‌ها بازنده دعوی شوند. بدین ترتیب متصدی حمل و نقل، پاسخگوی خسارات ناشی از آتش‌سوزی با منشأ نامعلوم نیست که از این جهت قواعد هامبورگ قابل انتقاد است. به علاوه با توجه به اینکه آوردن دلیل در این زمینه آسان نیست و بر عهده صاحب کالا گذاشته شده است، یعنی کسی که هنگام بروز آتش‌سوزی غایب است، انتقاد شدت بیشتری به خود می‌گیرد.

به هر حال در این رابطه، قواعد هامبورگ در مقایسه با قواعد لاهه، از این جهت که تقصیر متصدی حمل و نقل را اعم از تقصیر خود او و نمایندگان و مأموران او می‌داند، آورده‌ای قابل توجه است. (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۱)

در قضیه «گلا دیولا»<sup>۱</sup> به سبب قصور کارکنان در بارگیری لوله‌های مناسب برای سوخت‌رسانی، در موتورخانه کشتی، حریق رخ داد و به علت اینکه کارکنان آموزش‌های لازم را برای آتش‌نشانی ندیده بودند، آتش با سرعتی بیشتر از آنچه می‌بایست توسعه پیدا کرد و سبب خسارت دیدن محموله کشتی شد و از آنجایی که متصدی حمل و نقل نتوانست اعمال مراقبت‌های لازم را برای قابل دریاوردی نمودن کشتی را ثابت نماید، شعبه ۹ دادگاه استیناف آمریکا وی را مسئول شناخت، در حالی که براساس مقررات هامبورگ نیز از آنجا که قصور و غفلت کارکنان در به کارگیری لوله‌های نامناسب سبب ایجاد حریق شده است و هم اینکه کارکنان آن‌طور که شایسته بوده نسبت به اطفاء حریق اقدام نکردند، متصدی حمل و نقل مسئول خواهد بود. (تقی‌زاده، ۱۳۹۴، ص ۳۸۶)

در دعوی **Earl and Stoddart v. Ellermans Wilson Lines** که در اثر قصور سرمهندس کشتی در مخزن سوخت کشتی، حریق صورت گرفت و از آنجا که آتش‌سوزی به سبب فعل یا خطای متصدی حمل و نقل صورت نگرفته بود، از مسئولیت معاف گردید.

براساس مقررات هامبورگ، از آنجا که تقصیر مأموران و نمایندگان متصدی حمل و نقل نیز سبب مسئولیت خواهد شد، متصدی حمل و نقل مسئول شناخته خواهد شد. (همان منبع، ص ۳۸۶)

گفتار پنجم - مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در خصوص اشکال ضرر در حمل و نقل دریایی با توجه به مقررات هامبورگ

۱. Gladiola

در حقوق دریایی، متصدی حمل و نقل دریایی با دریافت کالا این تعهد را به عهده می‌گیرد و این حق را برای مالک کالا ایجاد می‌کند که کالای دریافت شده را با همان خصوصیات، دریافت و در مدت زمان معینی به بندر مقصد حمل نموده و تحویل دهد بنابراین اگر در تحویل کالا تأخیری صورت گیرد، در این صورت از حقوق مالک کالا است که متصدی حمل و نقل، مسئول خسارات ناشی از این تأخیر خواهد بود.

### بند اول - خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالا

برای تحقق این امر، لازم است که:

اولاً - کالا در مهلت مقرر یا مهلت متعارف به مرسل‌الیه تحویل داده نشده باشد.

ثانیاً - تحویل کالا هنوز ممکن باشد.

تعریف جامع و کاملی که می‌توان از خسارت ناشی از تأخیر تحویل کالا به دست داد تعریفی است که در بند ۲ ماده ۵ مقررات هامبورگ آمده است به موجب این بند:

«تأخیر در تحویل، زمانی صدق می‌کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی (کوشا)، با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشود».

لازم به ذکر است خسارتی که از تأخیر در تحویل کالا ناشی می‌شود هم می‌تواند خسارت مادی و فیزیکی به کالا باشد و هم شامل خساراتی می‌شود که صاحب کالا به دلیل عدم دسترسی به موقع به کالای خود متحمل گردد. (دستغیب، ۱۳۹۲، ص ۴۰)

ممکن است تأخیر در تحویل کالا، شامل خسارتی باشد که به کالا وارد می‌شود، اما نه خسارت مادی و فیزیکی، بلکه خسارتی که به دلیل عدم دسترسی به موقع صاحب کالا از نظر اقتصادی و در نتیجه عواملی مثل پایین رفتن ارزش کالا، از دست دادن مشتری یا بالا رفتن مالیات و عوارض گمرکی به او وارد می‌آید. (همان منبع، ص ۴۱)

در مقررات هامبورگ، در بند یک ماده ۵ آن، خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا، همانند تلف کلی کالا و خسارات وارده به آن، به طور صریح به عنوان یکی از دلایل ایجاد مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و از حقوق مالک کالا عنوان شده است و علاوه بر آن در بند سوم ماده ۵ مقررات هامبورگ، آمده است: «اگر تأخیر در تحویل کالا بیش از ۶۰ روز به طول بینجامد، خواهان این اجازه را دارد که کالا را تلف شده به حساب بیاورد و بر این اساس طرح دعوی کند.

گنجاندن این بند در مقررات هامبورگ، برای فرستنده کالا این مزیت را دارد که اگر کالا پس از انقضای این مدت به مقصد برسد، وی می‌تواند با توجه به اوضاع و احوالی که کالا در بندر تخلیه دارد و نیز با توجه به ارزش اقتصادی آن بین طرح دعوی بر مبنای تأخیر و تلف کالا یکی را انتخاب نماید. (محمدزاده، ۱۳۷۳، ص ۲۶۰)

### بند دوم - تلف شدن کالا

از انواع دیگر ضرر، که در حمل و نقل دریایی کالا می‌توان از آن نام برد این است که کالایی که براساس قرارداد حمل تحویل متصدی حمل و نقل دریایی گردیده است از بین رفته و تلف شود که در این صورت نیز متصدی حمل و نقل مسئول جبران خسارت است البته این نوع ضرر دارای دو حالت است که به شرح ذیل می‌باشد:

#### الف - تلف کل کالا

زمانی که متصدی حمل و نقل قادر نباشد هیچ‌یک از اجزای محموله‌ای که بر طبق قرارداد حمل دریافت کرده است در بندر مقصد به دارنده بارنامه تحویل دهد، در اینجا می‌توان از تلف کل کالا سخن به میان آورد. با توجه به تعریف فوق از تلف کل کالا و دیگر تعاریف از آن می‌توان گفت:

معیار اصلی در تلف کل کالا، عدم تحویل آن در بندر مقصد است، هرچند که کالا حقیقتاً تلف نشده باشد. (دستغیب، ۱۳۹۲، ص ۴۲)

براساس بند سوم ماده ۵ مقررات هامبورگ<sup>۱</sup>، تا ۶۰ روز پس از موعد مقرر برای تحویل کالا، کالا را تلف شده تلقی می‌نماید. (محمدزاده، ۱۳۷۳، ص ۲۶۰)

در مقررات هامبورگ، اماره‌ای که وجود دارد این است که کسی که به‌طور قانونی حق ادعای خسارت دارد می‌تواند ادعای تلف کالا بنماید. این اماره عبارت است از «عدم دریافت کالا پس از گذشت ۶۰ روز متوالی از تاریخ تحویل کالا».

قابل ذکر است که تأخیر در تحویل کالا تا چه زمان تلف کالا محسوب نمی‌شود در کنوانسیون بروکسل و به تبع آن در قانون دریایی ایران حکمی دیده نمی‌شود و این امر مزیت مقررات هامبورگ می‌باشد. لازم به ذکر است که هیچ تفاوتی بین گم شدن کالا و از بین رفتن آن وجود ندارد و در هر دو وضعیت متصدی حمل و نقل، مسئول جبران در قبال تمام کالای تحویلی است. (دستغیب، ۱۳۹۲، ص ۴۳)

توضیح اینکه تلف ممکن است واقعی یا فرضی باشد. اگر محموله از نظر فیزیکی آسیب دیده و یا تلف شود خسارت یا تلف واقعی است اما اگر محموله به علت حوادث دریایی تغییر ماهیت داده و یا به طور کلی فاقد ارزش شود تلف فرضی است. (همان منبع، ص ۴۳)

#### ب - تلف قسمتی از کالا (تلف جزئی)

زمانی که متصدی حمل و نقل کالا را که از ارسال‌کننده تحویل گرفت برگ بارنامه را صادر می‌کند که در این بارنامه خصوصیات کالا از قبیل وزن و کیفیت آن و همچنین تاریخ دریافت و تاریخ تحویل درج شده است، بنابراین متصدی حمل و نقل مکلف است که کالا را بر اساس خصوصیات مندرج در بارنامه در بندر مقصد به مرسل‌الیه تحویل دهد. (همان منبع، ص ۴۳)

حال اگر کالای تحویلی در بندر مقصد کمتر از کالای دریافتی در بندر مبدأ باشد، در این صورت قسمتی از کالا تلف شده است. در این حالت گیرنده کالا برای ادعای خسارت می‌تواند در هنگام تحویل کالا و بازدید آن صورتجلسه در مورد کسری آن تنظیم کند یا مقدار کسری کالا را از طریق ارسال اخطار به متصدی حمل و نقل اعلام نماید اما اگر مرسل‌الیه این کارها را انجام ندهد، مجبور است که برای دریافت خسارت ادعای خود مبنی بر کسری کالا را به اثبات برساند.

هرگاه کالا به طور کلی یا به طور جزئی تلف شود، براساس یک قاعده کلی، خواهان (مدعی کسری یا تلف کالا) در صورتی که نتواند کالایی را جایگزین آن نماید، حق دارد قیمت روز کالا را به مقداری که در بازار فروخته می‌شود دریافت کند. (همان منبع، ص ۴۳)

همچنین می‌تواند عوایدی را که به دلیل در اختیار نداشتن کالا از دست داده است تا هنگام دریافت کالای جایگزین دریافت کند. البته اگر مثل کالا در بازار یافت شود، او حق دارد مثل آن کالا را بخواهد. با این وجود آنچه مرسل‌الیه می‌تواند بابت خسارات دریافت کند فقط تا میزان سقف قیمت کالای از بین رفته است. (همان منبع، ص ۴۳)

۱. بند سوم ماده ۵ مقررات هامبورگ: «شخصی که قانوناً ادعای خسارت در قبال از بین رفتن کالا را دارد، چنانچه محموله را طبق ماده ۴ پس از گذشت ۶۰ روز متوالی از تاریخ تحویل (طبق پاراگراف ۲) تحویل نگیرد می‌تواند محموله را از بین رفته تلقی نماید».

## نتیجه‌گیری

در مقایسه‌ی حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل دریایی با توجه به قواعد لاهه - ویزی و مقررات هامبورگ، نتایج زیر به دست آمده است:

۱- یکی از تعهدات مبنایی متصدی حمل و نقل بر اساس قواعد لاهه - ویزی، تعهد به آمادگی کشتی است و قواعد لاهه - ویزی براساس ماده ۳، یک تعهد صریح در خصوص آمادگی کشتی را به متصدی حمل و نقل تحمیل می‌کند اما قواعد هامبورگ برخلاف قواعد لاهه - ویزی، مسئولیت صریحی به منظور ایجاد آمادگی کشتی بر مالکان کشتی تحمیل نمی‌کند اما فقدان تصریح، هیچ تفاوت عملی راجع به تعهد متصدی حمل و نقل در خصوص آمادگی کشتی ایجاد نمی‌کند و متصدی حمل و نقل همانند تعهدات مندرج در ماده ۳ قواعد لاهه - ویزی دارای مسئولیت گسترده‌ای است.

۲- قواعد هامبورگ تمام دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل را که از بندر به بندر دیگری است را تحت پوشش قرار می‌دهند در حالیکه مسئولیت متصدی حمل و نقل به موجب قواعد لاهه - ویزی دوره زمانی که آغاز آن تحویل کالا روی عرشه کشتی است و پایان آن تخلیه کالا از روی عرشه کشتی است را در بر می‌گیرد.

۳- قواعد هامبورگ مسئولیت را در خصوص هر دوی متصدی حمل و نقل قراردادی و واقعی برقرار می‌کند که این خود بسیاری از مسایل مربوط به تشخیص متصدی حمل و نقل واحد که قواعد لاهه مقرر می‌دارد را کاهش می‌دهد. مضافاً قواعد هامبورگ حمل کالا روی عرشه را هم پوشش می‌دهد.

۴- قواعد هامبورگ برخلاف قواعد لاهه - ویزی فهرست تفصیلی مصونیت‌های مندرج در بند ۲ ماده ۶ قواعد لاهه - ویزی، فهرستی از استثنائات ارائه نمی‌کند. قابل ذکر است با توجه به سیستم مبتنی بر تقصیر، معقول به نظر نمی‌رسد که استدلال کنیم این استثنائات به عنوان دفاعیات بر اساس قواعد هامبورگ برای متصدی حمل و نقل قابل دسترس نیستند. اگر ثابت شود سبب خسارت، ضرر یا تأخیر یکی از اسباب فهرست شده در ماده ۶ قواعد لاهه - ویزی می‌باشد، به جز آنهایی که صریحاً براساس قواعد لاهه - ویزی حذف شده‌اند، انکار معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت صریحاً نادرست است. اذعان می‌شود که بیش از ۱۷ مورد استثناء به جز دفاعیات تقصیر مدیریتی و کشتیرانی مندرج در قواعد لاهه - ویزی، به طور ضمنی در قواعد هامبورگ درج شده‌اند. زمانی که ذینفع محموله با اثبات اینکه در زمان کنترل متصدی حمل و نقل بر محموله دچار خسارت شده است، ادعایش را تأیید کند، قواعد هامبورگ تقصیر متصدی حمل و نقل را مفروض می‌دارد و یک متصدی حمل و نقل در مسیر رد فرضیه می‌تواند ثابت کند سبب واقعی خسارت، ضرر یا تأخیر عملیات جنگی، مخاصمات عمومی، شورشها یا آشوب‌های مدنی یا هر سبب مشابه دیگر احصاء شده در بند دوم ماده ۶ می‌باشد و متصدی حمل و نقل با انجام چنین کاری عدم تقصیر خود را اثبات می‌کند.

«پینگ فت»<sup>۱</sup> استدلال می‌کند که متصدی حمل و نقل در بیشتر وضعیت‌های تصریح شده براساس قواعد لاهه - ویزی، بر اساس قواعد هامبورگ از مسئولیت مبرا می‌شود. بنابراین علیرغم فقدان مقرر صریحاً معادل که بیان‌کننده استثنائات باشد، همان استثنائات مندرج در بند دوم ماده ۶ قواعد لاهه - ویزی، بر اساس قواعد هامبورگ نیز برای متصدی حمل و نقل در دسترس هستند.

۵- قواعد هامبورگ اجباراً در خصوص حمل و نقل دریایی کالا یعنی (بارگیری و تخلیه) به و از یک کشور عضو اعمال می‌شوند نه فقط حمل از یک کشور عضو.

۶- قواعد هامبورگ حاوی مقرراتی است در خصوص صلاحیت رسیدگی قضایی و حل و فصل اختلافات از طریق داوری و همین طور رابطه قواعد هامبورگ و دیگر عهدنامه‌های بین‌المللی.

۷- قواعد لاهه - ویزی مسئولیت برای تأخیر را پوشش نمی‌دهد در حالیکه قواعد هامبورگ پوشش می‌دهد.

۸- طبق قواعد لاهه - ویزی اطلاع از تلف شدن، خسارت یا تأخیر باید قبل یا همزمان با تحویل داده شود اگر تلف یا خسارت آشکار نیست، ظرف سه روز از تاریخ تحویل باید اطلاع داده شود. براساس قوانین هامبورگ، اطلاع نباید دیرتر از روز کاری بعد از تحویل باشد یا موقعی که تلف یا خسارت آشکار نیست، ظرف ۱۵ روز از تاریخ تحویل است.

هر دو قانون مقرر کرده‌اند که قصور در چنین اطلاع‌رسانی از تحویل بر حسب ظاهر دلالت بر تحویل کالاهای به همان صورت توصیف شده در صورت‌حساب بارگذاری یا سند حمل و نقل است.

۹- در قواعد هامبورگ یک نظام مسئولیت متحدالشکل پذیرفته شده براساس تقصیر مفروض<sup>۱</sup> وجود دارد که متفاوت است از نظام دوگانه مسئولیت که در قواعد لاهه - ویزی اعمال می‌شود. در خصوص مسئولیت و بار اثبات دلیل به طور کلی قواعد هامبورگ در حد قابل توجهی منافع صاحبان کالا را تأمین می‌کند.

۱۰- براساس قواعد لاهه - ویزی، دکترین، انحراف مسیر را به متصدی حمل و نقل اجازه می‌دهد که برای انحراف مسیر معقول از مسئولیت مبرا شود. هیچ مقرره صریحی در قواعد هامبورگ راجع به انحراف مسیر وجود ندارد. البته به دلیل مسئولیت مبتنی بر تقصیر در قواعد هامبورگ، خساراتی که در طول یک انحراف مسیر معقول با هدف نجات جان یا مال رخ می‌دهد، بدون تقصیر تلقی می‌شود و راهکار دفاعی برای متصدی حمل و نقل فراهم می‌کنند.

---

۱. Presumed Fault

## فهرست منابع الف) منابع فارسی

### ۱- کتاب

- ۱- تقی‌زاده ابراهیم، (۱۳۹۴)، حقوق حمل و نقل دریایی، چاپ چهارم، تهران: انتشارات مجد
- ۲- رسولی، محمد، (۱۳۹۴)، حقوق حمل و نقل، چاپ دوم، تهران: انتشارات جنگل جاودانه
- ۳- صدیق، حسن، (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، چاپ دوم، تهران: انتشارات جنگل جاودانه
- ۴- معصومیان، پروین، (۱۳۹۵)، حقوق دریایی تطبیقی، چاپ اول، تهران: انتشارات جنگل جاودانه

### ۲- مقاله

- ۵- تقی‌زاده، ابراهیم، احمدی، افشین، پاییز و زمستان (۱۳۹۴)، بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، شماره ۲ دوره ۶
- ۶- سیمایی صراف، حسین، یاری، میثم، (۱۳۹۳)، تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه‌ی تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۶۶
- ۷- شید، بابک، (۱۳۹۱)، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک، فصلنامه‌ی تحقیقات حقوقی آزاد، دانشکده حقوق واحد تهران مرکزی، شماره ۱۸، دوره ۵
- ۸- محمدزاده، علیرضا، (۱۳۷۳)، کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد هامبورگ»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۲
- ۹- محمدزاده وادقانی، علیرضا، (۱۳۸۱)، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، مجله‌ی دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵
- ۱۰- میرزائزادجویباری، اکبرمیرزا، مرادی گوارشکی، محسن، (۱۳۸۵)، چالش‌های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ و تأملی در حقوق ایران، پژوهشنامه‌ی حقوق و علوم سیاسی، شماره دوم و سوم

### ۳- منابع الکترونیکی

- ۱۱- مختاری، مهدی، (اردیبهشت ۱۳۸۱)، امور حقوقی و داوری اتاق: حقوق بازرگانی بین‌المللی (۱۵) حمل کالا و مسئولیت متصدیان حمل (بخش اول)  
<http://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/182140>

### ۴- پایان‌نامه

- ۱۲- دستغیب، سیداحمدرضا، (۱۳۹۲)، مقایسه تطبیقی حقوق و تکالیف مالک کالا در قراردادهای سنتی و الکترونیکی در حمل و نقل دریایی، کارشناسی ارشد، رشته حقوق، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد امارات
- ۱۳- نامداری، سبحان، (۱۳۹۶)، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی: با نگاهی به مقررات روتردام ۲۰۰۸ و مقررات مندرج در قانون حمل و نقل دریایی ایالات متحده (COGSA)، کارشناسی ارشد، رشته حقوق، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس



ب) منابع انگلیسی

۱- Articles in the Journal of the Internet

۱۴- Hewage, S.W, (۲۰۱۳), Hague, Hauge – Visby and Hamburg Rules,  
<http://www.rswworld.com>

۲- Thesis

۱۵- Sefara, A.A, (۲۰۱۴), basis of carrier's liability in carriage of goods by sea,  
Master thesis, University of Oslo Law

ج) سایت‌های حقوقی

۱۶- [www.klgeurope.com/files/۱۹۶۸-hague-visby](http://www.klgeurope.com/files/۱۹۶۸-hague-visby)