

Examining the basis of the responsibility of the maritime transport operator in Iran's law and its comparison with the Brussels Convention, Hamburg and Rotterdam regulations

Maryam Ahmadi¹ | Akbar Badrzadeh²

1. Assistant Professor, Department of Private Law, Jihad University of Karaj, Alborz Province, Religious Legal Advisor, Center for Lawyers, Official Experts and Family Advisors of the Judiciary, and Notary Public of Official Documents, Drmaryam.Ahmadi@yahoo.com
2. Lawyer in a court and member of the Alborz Bar Association, (Corresponding Author), Badrzadeh.akbar@yahoo.com

Article Info	Abstract
<p>Article type: Scientific Article</p> <hr/> <p>Received: 2024/08/20</p> <p>Received in revised form: 2024/11/11</p> <p>Accepted: 2024/12/15</p> <hr/> <p>Keywords: <i>Iranian law, Brussels Convention, Hamburg, Rotterdam, basis of responsibility, maritime transport operator.</i></p>	<p>One of the most important issues of maritime law is maritime transportation and the civil liability of the operator, and its importance is greater than that of land and air transportation because its cost and ease are greater, and at the same time, its role in the development of international trade is in comparison. It is more important with other transportations. The maritime transport of goods in international law is regulated by the provisions of three different major conventions: the Hague-Visby Convention of 1924, the Hamburg Convention of 1987 and the recently adopted Rotterdam Convention of 2008. Therefore, depending on which of these conventions they have joined or have incorporated its provisions into their domestic laws, different countries have based the international transportation of goods by sea on different structures. The basis of responsibility of the carrier in each of these three conventions is different, while it is based on fault. Regarding the basis of responsibility of the transport operator in these conventions, according to the Iranian maritime law, there is a difference of opinion, and most of them believe that it is based on the assumption of fault. While liability in the Hamburg regulations is based on the assumption of liability. And the regulations of Rotterdam, while basing the responsibility on the assumption of fault, but in detail, the burden of proving the claim has been divided evenly between the claimant and the operator in each of the stages of proving the claim. It is based on responsibility. This article, with a comparative approach, has tried to study the basis, conditions and responsibility of the operator in international sea transportation contracts according to the regulations of The Hague, Hamburg and Rotterdam.</p>
<p>How To Cite</p>	<p>Ahmadi, Maryam; Badrzadeh, Akbar (2024). Examining the basis of the responsibility of the maritime transport operator in Iran's law and its comparison with the Brussels Convention, Hamburg and Rotterdam regulations. <i>Journal of Judgment</i>, 119(3), 112-134. http://doi.org/10.22034/judg.2024.2038150.1318</p>
<p>DOI</p>	<p>10.22034/judg.2024.2038150.1318</p>
<p>Publisher</p>	<p>Publications of the Judiciary of Tehran Province</p>



بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و تطبیق آن با کنوانسیون بروکسل، مقررات هامبورگ و روتردام

مریم احمدی^۱ | اکبر بدرزاده^۲

۱. استادیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه جهاد دانشگاهی کرج استان البرز، مشاور حقوقی مذهبی مرکز وکلا، کارشناسان رسمی و مشاوران خانواده قوه قضائیه و کارآموز سردفتری اسناد رسمی، رایانامه: Drmariam.Ahmadi@yahoo.com

۲. وکیل پایه یک دادگستری و عضو کانون وکلای دادگستری البرز، (نویسنده مسئول)، رایانامه: Badrzadeh.akbar@yahoo.com

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>از مهم‌ترین مباحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی و مسئولیت مدنی متصدی است و اهمیت آن نسبت به حمل و نقل خشکی و هوایی بیشتر است، زیرا هزینه و سهولت آن بیشتر است و در عین حال نقش آن در توسعه تجارت بین‌المللی در مقایسه با سایر حمل و نقل‌ها از اهمیت بیشتری برخوردار است. حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین‌المللی را مقررات سه کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می‌کند: کنوانسیون لاهه - ویزی ۱۹۲۴، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۸۷ و کنوانسیون اخیرالتصویب روتردام ۲۰۰۸. لذا کشورهای مختلف بسته به اینکه به کدام یک از این کنوانسیون‌ها ملحق شده باشند یا مقررات آن را وارد حقوق داخلی خود کرده باشند، حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق دریا را بر ساختارهای متفاوتی بنا نهاده‌اند. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر یک از این سه کنوانسیون، در عین اینکه بر زمینه تقصیر قرار گرفته، متفاوت است. در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در این کنوانسیون‌ها و به تبع آن قانون دریایی ایران، اختلاف نظر وجود دارد و بیشتر معتقدند که بر فرض تقصیر استوار شده است؛ در حالی که مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت است و مقررات روتردام در عین اینکه مسئولیت را بر فرض تقصیر استوار ساخته، تفصیلاً بار اثبات دعوا را در هر یک از مراحل اثبات ادعا، به‌طور متعادل میان مدعی و متصدی تقسیم کرده و لذا می‌توان گفت ساختاری نو در اختصاص بار اثبات دعوا و تعیین مبنای مسئولیت بنا نهاده است. این مقاله با رویکرد تطبیقی تلاش کرده تا مبنای شرایط و مسئولیت متصدی در قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی دریایی کالا را با توجه به مقررات لاهه، هامبورگ و روتردام مطالعه کند.</p>	<p>نوع مقاله: علمی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۵/۳۰</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۸/۲۱</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۹/۲۵</p> <p>کلیدواژه: قانون ایران، کنوانسیون بروکسل، هامبورگ، مبنای مسئولیت، روتردام، متصدی حمل و نقل دریایی.</p>
<p>احمدی، مریم؛ بدرزاده، اکبر (۱۴۰۳). بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و تطبیق آن با کنوانسیون بروکسل، مقررات هامبورگ و روتردام، فصلنامه قضاوت، ۱۱۹ (۳)، ۱۱۲-۱۳۴.</p>	<p>استناد</p>
<p>http://doi.org/10.22034/judg.2024.2038150.1318</p>	
<p>10.22034/judg.2024.2038150.1318</p>	<p>DOI</p>
	<p>ناشر</p>
<p>انتشارات دادگستری کل استان تهران</p>	

مقدمه

اهمیت موضوع مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی به این دلیل است که صاحب کالا اطمینانی حاصل کند که کالایی را که در ید متصدی حمل و نقل قرار می‌دهد، هرگاه دچار خسارت شود، می‌تواند به راحتی خسارت خود را مطالبه کند. بدیهی است که اگر مبنای مسئولیت مبتنی بر نظریه مبتنی بر تقصیر باشد، به ضرر زیان‌دیده است، ولی هرگاه نقطه مقابل این نظریه - نظریه فرض مسئولیت - حاکم باشد، زیان‌دیده (صاحب کالا) به راحتی می‌تواند مطالبه خسارت کند. از طرفی، این موضوع - یعنی مبنای مسئولیت در حمل و نقل دریایی - در مقایسه با سایر روش‌های حمل و نقل از اهمیت بیشتری برخوردار است، زیرا حجم حمل و نقل دریایی در مقایسه با سایر روش‌ها بیشتر است و دلیل آن همانا هزینه‌های کمتر است؛ به همین دلیل مورد استقبال عموم قرار می‌گیرد. برای اینکه این موضوع - یعنی مسئولیت متصدی حمل و نقل - متحدالشکل و جهانی شود، تدوین کنوانسیون در این خصوص مورد نیاز است. به همین علت ابتدا کنوانسیون بروکسل در سال ۱۹۲۴ تدوین شد و به این موضوع مهم نیز پرداخت. سپس در سال ۱۹۷۸ کنوانسیون هامبورگ تدوین شد و و متعاقب آن در سال ۲۰۰۸ کنوانسیون روتردام به تصویب رسید و همچنان به این امر توجه شد. جالب توجه اینکه در هر دو کنوانسیون، برای حمایت از زیان‌دیده تئوری مسئولیت فرض مسئولیت حاکم شد.

ایران تا سال ۱۳۴۳ فاقد قانون دریایی بود. تنها بند ۲ ماده ۱۰ قانون تجارت اشاره به حمل و نقل دریایی و کشتی‌سازی می‌کرد و آنها را جزو عملیات تجاری قلمداد می‌نمود. همچنین مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ این قانون به قرارداد حمل و نقل اختصاص دارد که در بین آنها ماده ۳۸۷ به حمل و نقل دریایی و خسارات بحری اشاره دارد. در قانون مدنی نیز در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ به موضوع قرارداد حمل و نقل پرداخته شده است. در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی به تصویب هیئت وزیران رسید که مدت کوتاهی به صورت آزمایشی به مرحله اجرا درآمد و پس از آن با تجدیدنظر کامل در سال ۱۳۴۳، در چهارده فصل و ۱۹۴ ماده به تصویب مجلس رسید و از آن زمان تاکنون اجرا می‌گردد (اعلایی فرد، ۱۳۸۷، ص ۳۳). 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 ۱۳۴۴/۱۱/۵» به کنوانسیون بروکسل نیز ملحق گردید. بعد از کنوانسیون لاهه، پروتکل تکمیلی لاهه - ویزی مصوب ۱۹۶۸ و سپس کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ به تصویب رسیدند که ایران تاکنون به هیچ‌کدام از آنها نپیوسته است (تقی‌زاده، ۱۳۸۹، ص ۱۸). برای تشخیص اینکه در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها کدام قانون حاکم است تا مبنای تطبیق با کنوانسیون هامبورگ و روتردام قرارگیرد، لازم است قوانین مذکور را با همدیگر مقایسه کنیم:

- 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 حمل و نقل و مسئولیت‌های 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 شود و تنها در موارد سکوت، نخست به قانون تجارت - در صورتی که مورد اختلاف خصیصه تجاری داشته باشد - و سپس به قانون مدنی - در فرض سکوت قانون تجارت - به‌عنوان قانون عام و مرجع رجوع کرد.

- کنوانسیون بروکسل با قانون دریایی: پیش از بررسی اینکه کدام قانون بر حمل و نقل دریایی ایران حاکم است، پرسشی مطرح می‌شود و آن اینکه چرا قانونگذار به‌صورت تکراری، نخست اقدام به وضع قانون دریایی (فصل چهارم) - که ترجمه «قواعد لاهه» است - کرده 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 که بعید است مقصود قانونگذار از تصویب این دو قانون این باشد که قانون دریایی بر حمل و نقل دریایی بین دو بندر ایرانی حاکم گردد و قواعد لاهه حاکم بر حمل و نقل دریایی بین بنادر ایران و بنادر خارجی (هما، ص ۱۸). حال مسئله این است که با عنایت به ماده ۹ قانون مدنی که معاهدات را نیز در حکم قانون ایران تلقی می‌کند، در صورت بروز تعارض بین قانون دریایی و کنوانسیون بروکسل، کدام یک مقدم است و حق استناد به آنها با کدام یک است؟ در پاسخ ممکن است گفته شود که استناد به قواعد بین‌المللی کنوانسیون بر قوانین داخلی مقدم است (اعلایی فرد، ۱۳۸۷، ص ۳۱)، اما اصول تفسیری ایجاب می‌کند که با عنایت به مؤخر بودن تاریخ الحاق به کنوانسیون بر قانون دریایی، مفاد کنوانسیون در صورت تعارض مقدم باشد؛ لیکن رویه قضایی مغایر با دکتترین و اصول تفسیر است. با توضیحات فوق، از میان قوانین قابل اعمال بر حمل و نقل دریایی کالا در کشورمان، نهایتاً به «قواعد لاهه» رسیدیم. لذا در راستای مطالعه تطبیقی مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی کالاها در کشورمان با قوانین و کنوانسیون‌های موجود در عرصه بین‌المللی، باید مبنای کارمان را قواعد لاهه قرار دهیم.

۱- تعریف و مفهوم مسئولیت و تئوری‌های حاکم بر مسئولیت به‌طور کلی و روند تدوین در کنوانسیون بروکسل، هامبورگ و روتردام

۱-۱. تعریف و مفهوم مسئولیت و تئوری‌های حاکم بر مسئولیت به‌طور کلی ۱-۱-۱. تعریف و مفهوم مسئولیت

مسئولیت مدنی در عرف به معنای پاسخگو بودن است و در اصطلاح حقوقی به وضعیتی گویند که شخص در آن متعهد و مسئول به پرداخت خسارت مدنی می‌شود (قربانی، ۱۳۹۱، ص ۵). لفظ مسئولیت - جدا از مسئولیت اخلاقی - دارای دو رشته است: ۱- مسئولیت کیفری ۲- مسئولیت مدنی. آنچه در این مقاله مطمح نظر است مسئولیت مدنی است که همانا تعهد و التزام است که شخص متعهد به جبران خسارت دیگری است. در اصطلاح لاتین معادل لفظ مسئولیت را هم Responsibility و هم Liability به کار می‌برند. این لفظ مسئولیت که در حقوق ایران هم آمده و اکثر حقوقدانان از آن استفاده می‌کنند (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۲، ص ۶۴۴)، عبارت است از اینکه شخص ملزم به جبران خسارت دیگری می‌شود و مهم نیست که آیا مبنای ضرر جرم است یا عدم ایفای قرارداد یا مبنای قهری (تقی‌زاده، هاشمی، ۱۳۹۱، ص ۳). وقتی لفظ مسئولیت مدنی را به کار می‌بریم و به صورت عام مدنظر باشد، بیشتر نظر و توجه ما مبنای غیر قراردادی است. البته می‌توان در مبنای قرارداد هم از آن نام برد و به‌طور مستقیم وقتی مسئولیت غیر قراردادی باشد، مبین این است که رابطه قراردادی بین آنها حاکم نیست (تقی‌زاده، ۱۳۹۱، صص ۵-۶).

۱-۱-۲. تئوری‌های حاکم بر مسئولیت

بر اساس قاعده تقصیر زیان‌دیده در خسارت افزون بر نقش زیان‌دیده در بروز خسارت، هنگامی که زیان‌دیده با وجود توانایی در کاهش خسارت از آن امتناع نماید، عمل او اعم از فعل یا ترک فعل در تعیین جبران خسارت مورد توجه قرار خواهد گرفت. با اینکه قاعده مزبور حتی در مواردی که موجودیتی غیر از زیان‌دیده اصلی در جایگاه خواهان حاضر است نیز اعمال می‌گردد، تنها به نقش زیان‌دیده اصلی توجه می‌نماید. در حقوق بین‌الملل دریاهای، قاعده تقصیر زیان‌دیده در خسارت در ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ ظهور یافته است. مطابق مقرره مزبور، در برخی موارد استثنایی از جمله دزدی دریایی، تجارت برده، پخش غیرمجاز و مسایل مربوط به تابعیت کشتی که حق بازرسی برای کشتی جنگی نسبت به کشتی‌های خارجی در دریای آزاد مورد پذیرش قرار گرفته است، اگر کشتی خارجی اقدامی انجام داده که سبب ایجاد ظن برای کشتی جنگی شده باشد، جبران خسارت منتفی می‌گردد. در واقع تقصیر کشتی زیان‌دیده به‌عنوان مبنایی تأثیرگذار بر جبران خسارت تلقی گردیده است. با این حال، تقصیر کشتی خارجی که سبب معافیت کشتی جنگی از

جبران خسارت خواهد شد، بر خسارت‌های وارد بر حقوق افراد حاضر در کشتی بی تأثیر خواهد بود. با اینکه بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ تقصیر کشتی خارجی زیان دیده صرفاً در موارد استثنایی که حق بازرسی در خصوص آنها متصور است لحاظ خواهد شد، هنگامی که بر اساس سایر معاهدات بین‌المللی یا موافقت‌نامه دو جانبه ورود به کشتی، حق بازرسی مورد توافق قرار گرفته باشد نیز می‌توان قاعده تقصیر زیان دیده در خسارت را که در حقوق بین‌الملل عمومی مورد توجه قرار گرفته، مدنظر قرار داد. در واقع یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در بحث جبران خسارت مشترک دریایی و مسئولیت مدنی مطرح است، تأثیر دخالت شخص زیان دیده یا تقصیر او در ورود زیان و مسئولیت وی به جبران خسارت است. در قواعد بین‌المللی، در صورت تقصیر حق درخواست خسارت مشترک را تحت شرایطی به قوت خود باقی گذاشته و آن را از ارکان مطالبه خسارت به شمار نمی‌آورند، ولی قانون مسئولیت مدنی در ماده یک، مبنای مسئولیت را تقصیر دانسته و قانون مدنی به جز چند مورد که از فروع فقہی اقتباس شده، تقصیر را شرط ندانسته و در فقه نیز با توجه به معیار تعدی، بعضاً علم به تعدی را موجب ضمان دانسته‌اند و برخی تقصیر عرفی را موجب ضمان دانسته‌اند. نقش عرف در انتساب ضرر وارده چنان روشن است که می‌توان گفت همه نظر عرف را در این مورد قبول دارند.

۱-۲-۱-۱ نظریه تقصیر (مسئولیت مبتنی بر تقصیر)

قاعده «تقصیر زیان دیده در خسارت» در ماده ۱۱۰ (۳) کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) ظهور یافته است. اهمیت پذیرش مقرر مزبور به عنوان جلوه‌ای از قاعده «تقصیر زیان دیده» این پیامد را به دنبال دارد که در موارد ابهام یا تردید در خصوص اعمال قاعده مزبور در حقوق دریاها می‌توان به شرایط اعمال آن در حقوق بین‌الملل عمومی استناد نمود. بر اساس ماده ۱۱۰ (۳) کنوانسیون یاد شده، اگر کشتی خارجی که در دریای آزاد مورد بازرسی کشتی جنگی قرار می‌گیرد، اقداماتی انجام داده که ظن کشتی جنگی را برانگیخته باشد، مستحق جبران خسارات نخواهد بود. موضوع تقصیر در دو جایگاه یعنی مسئولیت قهری (غیر قراردادی) و مسئولیت قراردادی، با هم تفاوت دارد که هر کدام جداگانه بررسی قرار می‌شود.

۱-۲-۱-۱-۱ تقصیر در مسئولیت‌های قهری (غیر قراردادی)

بر مبنای نظریه تقصیر، در مسئولیت‌های قهری (غیر قراردادی) تقصیر ناظر به موردی است که تعهد نقض شده از نوع تعهد یا تکلیف به مواظبت است. در ضمان قهری تقصیر به‌طور معمول از همین گونه است و به همین جهت به عنوان قاعده از آن سخن گفته می‌شود. زیان دیده برای جبران

خسارت باید تفصیر طرف مقابل را اثبات کند. تفصیر خلاف اصل است و زیان دیده در مقام مدعی، با کمک تمامی دلایل از جمله اماره می تواند برای اثبات تفصیر اقدام کند و در عین حال خواننده نیازی به اثبات قوه قاهره ندارد (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ص ۱۸۵).

اینکه این نظریه در کدام کشور پذیرفته شده، باید گفت که در حقوق انگلستان تفصیر مبنای مسئولیت نیست مگر اینکه شخصی که رفتار او موجب ضرر شده، عرفاً مکلف به مراقبت و دقت باشد (Pad field, 1989, p.195).

۱-۱-۲-۱-۲-۱-۲-۱-۱ تفصیر قراردادی

در مسئولیت قراردادی تفصیر به معنای مرسوم در مسئولیت قهری وجود ندارد. آنچه در این نوع مسئولیت مطرح است عهدشکنی است. عهدشکنی امری خلاف اخلاق و خطا می باشد. انسان معقول به پیمان خود احترام می گذارد. در این نوع مسئولیت چنانچه متعهد بی تفصیری خود را اثبات کند، ار آثار عهدشکنی خلاصی نمی یابد، بلکه باید ثابت کند که حادثه خارجی و احترازناپذیر مانع از وفای به عهد شده است. (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی). در مقام مقایسه تفصیر در مسئولیت قراردادی و قهری و در مقام نتیجه گیری باید گفت که در مسئولیت قهری وقتی زیان دیده تفصیر طرف قرارداد را ثابت کند، می تواند مطالبه خسارت نماید، لذا اثبات بی تفصیری و نیز اثبات علت خارجی از سوی خواننده ضرورتی ندارد. ولی در مسئولیت قراردادی دو حالت گوناگون متصور است: در قراردادهایی که تعهدات آن به وسیله می باشد - مانند تعهد پزشکی و وکیل (مطابق با ماده ۱۱۴ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹) - موضوع همانند مسئولیت قهری است، ولی چنانچه تعهد از نوع تعهد به نتیجه باشد، مانند: قراردادهای تجاری از جمله قرارداد حمل و نقل، صرف عدم انجام تعهد از سوی متعهد خود تفصیر است و فایده ای بر اثبات بی تفصیری از سوی عامل ورود زیان مترتب نیست و از مسئولیت مبری نمی شود، اما در صورت اثبات علت خارجی از مسئولیت مبری می شود (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ص ۳۵۳).

۱-۱-۲-۱-۲-۱-۱-۱ اماره تفصیر (فرض تفصیر)

۱-۱-۲-۲-۱-۱-۱ اماره تفصیر با ریشه قانونی

از آنجا که پیروی از نظریه تفصیر و اثبات تفصیر عامل ورود زیان مشکل است، به همین جهت نظریه ای دایر بر فرض تفصیر (اماره تفصیر) را مطرح کرده اند، مبنی بر اینکه زیان دیده در اثبات تفصیر متصدی به دشواری نمی افتد، زیرا عامل ورود زیان مقصر انگاشته می شود. در این صورت به عهده عامل است که ثابت کند که غفلتی نکرده، مواظبت های متعارف را معمول داشته و حادثه

خارجی و قهری سبب ورود زیان شده است. این فرض به دلیل اینکه مسئولیت را قهری دانسته، ریشه قانونی دارد. در حمل و نقل دریایی که اسباب گوناگونی مانند طوفان و غیره ممکن است حوادث زیان بار و احترازناپذیری به وجود آوردند، این شیوه پذیرفته شده است. پس بر این اساس نظریه مسئولیت عامل مبتنی بر تقصیر یا معکوس بودن بار اثبات دعواست. به عبارت دیگر، مبنای مسئولیت تقصیر مفروض است. در این فرض اثبات بی تقصیری برای رهایی از مسئولیت کفایت نمی کند، بلکه باید ثابت شود که کلیه اقدامات و احتیاط های لازم جهت احتراز از واقعه خسارت نیز به کار گرفته شده است.

۱-۲-۲-۱-۱ اماره تقصیر با ریشه قراردادی

در این نظریه برای فرض تقصیر ریشه قراردادی قائل شده اند بدین ترتیب که متعهد به واسطه قرارداد متعهد به انجام تعهدی می شود؛ انجام ندادن این تعهد خود تقصیر است. تفاوت فرض تقصیر قراردادی با فرض تقصیر قانونی این است که در فرض تقصیر قانونی چنانچه متعهد ثابت نماید که تمام مواظبت های متعارف را صورت داده و به تعبیری بی تقصیری خود را ثابت کند، از مسئولیت مبری می شود، ولی در فرض تقصیر قراردادی اثبات خلاف فرض مزبور امکان پذیر نیست و متعهد صرفاً در صورتی از مسئولیت مبری می گردد که ثابت کند که احتراز از ورود زیان غیر ممکن بوده است، یعنی قوه قاهره آن را به وجود آورده است (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ص ۴۸).

۱-۲-۱-۱-۳ مسئولیت بدون تقصیر (نظریه ایجاد خطر)

این سیستم که خطر را به عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته، سیستم موسع یا سیستم عینی (نوعی) نام دارد. به موجب این نظریه، تقصیر در ایجاد مسئولیت دخالت ندارد. همین که شخصی زیانی به بار آورد، باید آن را جبران کند، خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده صواب باشد یا خطا؛ آنچه مهم است انتساب ضرر به بار آمده به فعالیت مسئول است نه تقصیر او. خواننده صرفاً در صورت انتساب ورود ضرر به امری خارجی و احترازناپذیر و غیرقابل پیش بینی (قوه قاهره)، می تواند فرضی را که برای مسئولیت او شده از بین ببرد (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ص ۲۰).

۱-۲-۱-۱-۴ مسئولیت محض

در این نوع مسئولیت شخص در هر صورت مسئول است؛ حتی اگر حوادث خارجی در ایجاد خسارت دخیل باشد، شخص از مسئولیت مبری نمی شود، همانند غاصب.

۲. بررسی روند تدوین سه کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴، هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۸

از قرن نوزدهم ضرورت وجود مقرراتی جامع و مدون برای ساماندهی وضعیت حقوقی حمل و نقل کالا در دریا احساس شد و آمریکا با تصویب قانون «هارتر» گام بزرگی در این زمینه برداشت. در سال ۱۹۲۴ کنوانسیون «بروکسل» معروف به مقررات «لاسه» با محور قرارداد بارنامه‌های دریایی به تصویب رسید و با استقبال نسبتاً خوبی هم روبه‌رو شد، به طوری که با بیش از گذشت نود سال هنوز فراگیرترین کنوانسیون حمل دریایی کالا است. بی تردید حمل و نقل دریایی محل برخورد منافع کشورهای توسعه یافته و کشورهای عقب مانده است. مهم ترین نقدی که بر مقررات «لاسه» وارد است، حمایت بیش از حد آن از منافع متصدیان کالا است. گرچه انتقادات کشورهای صاحب کالا و نواقصی در کنوانسیون «بروکسل» منجر به تصویب اصلاحیه‌ای در سال ۱۹۶۸ شد و از آن پس از آن با عنوان مقررات «لاسه - ویزی» یاد می‌شود، ولی اصلاحیه یاد شده نیز نتوانست رضایت کشورهای کمتر توسعه یافته را جلب کند چنانکه بسیاری از کشورهای عضو کنوانسیون «بروکسل» نیز به پورتال «ویزی» نپیوستند. از طرفی، پایان جنگ جهانی دوم و ویرانی اروپا فرصت مناسبی را در اختیار کشورهای در حال توسعه قرار داد که برای جبران عقب ماندگی‌های خویش گام بردارند. عوامل پیش گفته در نهایت منجر به این شد که کنوانسیون جدیدی در سال ۱۹۷۸ در هامبورگ به تصویب برسد. اما «مقررات هامبورگ از طرف کشورهای دریانورد مطرود شد و توفیقی نیافت.» شاید بتوان گفت که در کنار تمامی جوانب فنی و حقوقی، مهم ترین دلیل شکست کنوانسیون «هامبورگ» را باید انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی دانست.

تفاوت اصلی مقررات «لاسه» و «هامبورگ» در نوع نگاه تدوین کنندگان آنها به دریانوردی و کشتیرانی است که سیاست کشورهای دریانورد در این زمینه برگرفته از سیاست‌های اقتصادی آنها بوده است. گاهی کشورهای تازه استقلال یافته در صدد قدرت‌نمایی در برابر صاحبان عمده ناوگان حمل و نقل دریایی بودند، به نحوی که این رویکرد حتی در فرایند تدوین مقررات «هامبورگ» نیز مشهود است (Adamsson, 2011, p. 16).

ضمن اینکه در ۲۶ ژوئن ۲۰۰۸ کمیسیون حقوق تجارت بین المللی سازمان ملل متحد (آنستیرال) نسخه پیش نویس کنوانسیون روتردام را نهایی کرد. عنوان کامل این کنوانسیون، «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا» می‌باشد. این کنوانسیون در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ طی مراسم ویژه‌ای که توسط دولت هلند در شهر روتردام برگزار شد، برای امضای کشورها مفتوح گذاشته شد، از این رو به مقررات روتردام معروف شد. هدف تدوین کنندگان کنوانسیون جایگزین کردن آن با قواعد لاهه،

پروتکل اصلاحی لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ می باشد. کنوانسیون مزبور چیزی فراتر از یک اصلاحیه به کنوانسیون های قبلی است. نگاهی به آن نشان می دهد که حوزه حاکمیت آن به موضوعات بیشتری گسترش یافته است. در این نوشتار بر آنیم تا به یکی از موضوعات مهم در این کنوانسیون - یعنی «مسئولیت متصدی حمل و نقل» بپردازیم. در تمام کنوانسیون های مربوط به انواع گوناگون حمل و نقل، موضوع مسئولیت همواره یکی از مهم ترین مباحث بوده، به گونه ای که بعضی از کنوانسیون ها بیشترین مقررات خود را حول محور مسئولیت تدوین نموده اند.

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 تادر» نیز مقرراتی را پیش بینی نموده است (سیمایی صراف، یاری، ۱۳۹۲، ص ۴۲) و بدین ترتیب هدفش این است که تا حد ممکن همه انواع حمل و نقل را تحت یک رژیم واحد در بیاورد. رژیم های گوناگون مسئولیت که در بارنامه دریایی برای برای بخش های حمل و نقل غیر دریایی (خسارات ناشی از حمل و نقل زمینی) وجود دارد، با لازم الاجرا شدن قواعد روتردام تغییر خواهند کرد. (Uhgener, 2011, 142) یکی از موضوعاتی که در تحقیق حاضر نیز بدان پرداخته شده، موضوع مسئولیت متصدی حمل و نقل می باشد که کنوانسیون هامبورگ به طور کلی و نه موشکافانه به این موضوع پرداخته است. به عنوان مثال، مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر خسارت کالا چنانچه در مدت زمانی باشد که کالا را باید حمل نماید اعم از اینکه خود به تنهایی این کار را انجام دهد یا دیگری را مأمور به انجام آن نماید، دارای مسئولیت مطلق بوده مگر آنکه بتواند ثابت نماید که به دلیل وجود شرایط خاص یا اوضاع و احوال غیر قابل پیش بینی، خسارت، ایجاد شده و او و یا خدمه او هیچ گونه قصور یا کوتاهی در این امر ننموده اند (مجبی، ۱۳۹۲، صص ۲۱۵-۲۱۴).

۲-۱ مبنای تحدید مسئولیت متصدیان حمل و نقل در سه کنوانسیون بروکسل، هامبورگ و روتردام و مقایسه آن با حقوق دریایی ایران

تحدید مسئولیت متصدیان حمل و نقل یکی از مؤثرترین ابزارها می باشد. کنوانسیون های مهمی نظیر بروکسل مصوب ۱۹۲۴، هامبورگ مصوب ۱۹۷۸، روتردام مصوب ۲۰۰۸ و آتن مصوب ۱۹۷۴ از جمله قواعد و مقرراتی هستند که میزان و حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی را ذکر نموده اند.

کنوانسیون بروکسل در سال ۱۹۶۸ مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفت. در پروتکل اصلاحی، معیار تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل تغییر یافت و به نوعی منافع کشورهای صاحب کالا بیشتر مورد توجه قرار گرفت. کنوانسیون هامبورگ نیز با تعیین حق برداشت ویژه (S.D.R) گام

مهمی در تبیین موضوع تحدید مسئولیت برداشت (ایزانلو و همکاران، ۱۳۹۵، صص ۵۴-۳۱). در حقوق ایران گرچه مقررات عام و قانون مدنی و تجارت هنوز هم در زمینه حمل و نقل و به‌ویژه حمل و نقل دریایی پابرجاست، لیکن با تصویب قانون دریایی در سال ۱۳۴۳ که به‌طور کامل برگرفته از کنوانسیون بروکسل است، مقررات خاصی در این زمینه وضع گردید به‌ویژه در مواد ۵۵ الی ۵۷ این قانون که صحبت از میزان و تحدید مسئولیت متصدی در زمینه حمل کالا و ماده ۱۱۵ این قانون که ملهم از کنوانسیون آتن در سال ۱۹۶۱ است. در واقع در قانون دریایی ایران حدود مسئولیت متصدی حمل دریایی به تبعیت از کنوانسیون بروکسل در مورد حمل کالا، یکصد لیره استرلینگ به ازای هر واحد یا بسته کالا تعیین شده و در زمینه حمل مسافر، حدود مسئولیت متصدی به میزان مقرر در قانون مجازات اسلامی تعیین گردیده است. مهم‌ترین مسئله در زمینه معیار تحدید مسئولیت در قانون دریایی ایران، ابهام در مفهوم لیره استرلینگ است، چراکه کنوانسیون بروکسل منظور از واحد پولی ذکر شده را ارزش طلای آن می‌داند، در حالی که قانون دریایی ایران مشخص نکرده که آیا منظور از طلای استرلینگ است یا اسکناس استرلینگ. از نظر اقتصادی نیز نوسانات واحد پول لیره استرلینگ و بالا رفتن ارزش محمولاتی که توسط کشتی‌ها حمل می‌شوند موجب شده تا میزان مسئولیت مقرر در قانون دریایی ایران برای متصدی حمل امروزه مبلغی بسیار ناچیز باشد (همان). برای تشخیص اینکه در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها کدام قانون حاکم می‌باشد تا مبنای تطبیق با کنوانسیون هامبورگ و روتردام قرار گیرد، لازم است تا قوانین مذکور را با همدیگر مقایسه کنیم.

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

ب) کنوانسیون بروکسل با قانون دریایی: قبل از بررسی اینکه کدام قانون بر حمل و نقل دریایی ایران حاکم است، پرسشی مطرح می‌شود مبنی بر اینکه چرا قانونگذار به‌صورت تکراری ابتدا اقدام به وضع قانون دریایی (فصل چهارم) که ترجمه قواعد لاهه است نموده و متعاقباً اقدام به تصویب این قواعد بر اساس الحاق ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی در

سال ۱۳۴۴ نموده است. در پاسخ باید گفت که بعید است مقصود قانونگذار از تصویب این دو این باشد که قانون دریایی بر حمل و نقل دریایی بین دو بندر ایرانی حاکم گردد و قواعد لاهه حاکم بر حمل و نقل دریایی بین بندر ایران و بندر خارجی (تقی زاده، ۱۳۸۹، ص ۱۸). اکنون مسئله این است که با عنایت به ماده ۹ قانون مدنی که معاهدات را نیز در حکم قانون ایران تلقی می کند، در صورت بروز تعارض بین قانون دریایی و کنوانسیون بروکسل، کدام یک مقدم است و حق استناد به آنها با کدام یک است؟ در پاسخ ممکن است گفته شود که به استناد قواعد بین المللی، کنوانسیون بر قوانین داخلی مقدم است (اعلایی فرد، ۱۳۸۷، ص ۳۳). اما اصول تفسیری ایجاب می کند که با عنایت به مؤخر بودن تاریخ الحاق به کنوانسیون بر قانون دریایی، مفاد کنوانسیون در صورت تعارض مقدم باشد، لیکن رویه قضایی مغایر با دکترین و اصول تفسیر است.

ج) با توضیحات فوق مشخص شد که از بین قوانین قابل اعمال بر حمل و نقل دریایی کالا در کشورمان، نهایتاً به قواعد لاهه رسیدیم. لذا در راستای مطالعه تطبیقی مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی کالاها در کشورمان با قوانین و کنوانسیون های موجود در عرصه بین المللی باید مبنای کارمان را قواعد لاهه قرار دهیم.

۱-۱-۲ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون های بروکسل، هامبورگ و روتردام

در این محث روند مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ و کنوانسیون ۲۰۰۸ روتردام را بررسی می کنیم.

۱-۱-۱-۲ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴

ماده ۳ کنوانسیون بروکسل مقرر می دارد:

متصدی حمل و نقل مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن، مراقبت های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد:

الف: کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب: کارکنان، تجهیزات و تدارکات را به طور شایسته تهیه کند و فراهم آورد.

ج: انبارها، یخچال ها، سردخانه ها و دیگر قسمت های کشتی را که کالا در آنها حمل می شود، مرتب کند و برای دریافت، حمل و نگهداری کالا آماده نماید.

از طرفی، در صدر ماده ۴ کنوانسیون بروکسل نیز آمده است: «۱. کشتی و متصدی حمل و نقل هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهند بود، مگر آنکه از طرف

آنها در آماده نمودن کشتی برای دریافت و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی، که کالا در آن حمل می‌شود، و همچنین مواظبت و حمل، طبق پاراگراف اول ماده سه، سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی حمل و نقل یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند، ملزمند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت نمایند» (سیمایی صراف، یاری، ۱۳۹۳، صص ۱۲۱-۱۲۰).

از طرفی، بند «q» از پاراگراف دوم ماده ۴ این کنوانسیون، مقرر می‌دارد که «هر علت دیگری که ناشی از دخالت یا تقصیر متصدی حمل و نقل یا ناشی از غفلت و خطای عمال و کارکنان متصدی حمل نباشد ولی بار اثبات بر عهده شخصی است که به این استثنا استناد می‌نماید و باید ثابت کند که نه غفلت و دخالت متصدی حمل و نقل و نه غفلت و تقصیر عمال متصدی حمل و نقل، تأثیری در فقدان یا خسارت وارده نداشته است.» با توجه به مجموعه سه ماده فوق، مرحوم دکتر کاتوزیان معتقد بود که از مبنای فرض تقصیر پیروی شده است (کاتوزیان، ۱۳۹۴، ص ۴۳۰). اما وقتی مجموع مواد دیگر کنوانسیون مورد بررسی قرار می‌گیرد، مشخص می‌گردد که مبنای فرض مسئولیت بیشتر جایگاه دارد به طوری که وقتی پاراگراف دوم ماده ۴ این کنوانسیون وقتی هفده مورد معافیت را برمی‌شمرد که با اثبات آنها متصدی حمل و نقل از مسئولیت معاف می‌شود، مبین این است که به نظریه فرض مسئولیت نزدیک می‌شویم. در سیستم حقوق فرانسه، سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت از استحکام زیادی برخوردار است (Rodière, 1978, p. 450).

هرچند بند q از پاراگراف دوم ماده ۴ این کنوانسیون به شرح فوق به نحوی به ذهن تداعی می‌کند که نظریه فرض تقصیر حاکم است، چون عنوان شده که اگر متصدی حمل و نقل ثابت کند که تقصیر او یا کارکنانش تأثیری در خسارت وارده نداشته‌اند، از مسئولیت معاف می‌شود؛ ولی باید توجه داشت که بندهای هفده‌گانه پاراگراف دوم ماده ۴ آنچنان از استحکام برخوردارند که بند q را تحت الشعاع قرار می‌دهد به طوری که مبنای فرض مسئولیت را به راحتی هویدا می‌کند.

از طرفی، در جهت تفسیر صحیح بند q از پاراگراف دوم ماده ۴ باید گفت که متصدی حمل و نقل موظف است ابتدا تمام اوضاع و احوالی را که منجر به وقوع خسارت شده است، روشن کند تا بتواند عدم تأثیر تقصیر یا دخالت خود یا کارکنانش را در وقوع آن ثابت نماید. به عبارت دیگر، اگر نتواند اوضاع و احوالی را که منجر به وقوع خسارت شده است یا علت وقوع خسارت را توضیح دهد، نمی‌تواند ثابت کند که این علت ناشی از دخالت یا تقصیر وی یا عمال و کارکنانش نیست. بر همین اساس باید گفت که اگر علت وقوع خسارت ناشناخته باشد، مسئولیت متصدی حمل، نیز محقق بوده است و متصدی نمی‌تواند از آن معاف شود (Fraikin, 1975, 713). نتیجه اینکه

با توجه به تحلیل به عمل آمده، مبنای مسئولیت در کنوانسیون بروکسل مبتنی بر فرض مسئولیت است نه فرض تقصیر.

۲-۱-۱-۲ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸

شاید از ظاهر ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ برآید که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بیشتر مبتنی بر فرض تقصیر است و علت این استنباط ظاهری این است که اگر متصدی حمل صرفاً اعمال مراقبت‌های لازم را اثبات کند، از مسئولیت مبری می‌گردد.

ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ چنین مقرر می‌دارد: متصدی حمل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تأخیر در تحویل آن است. مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند که خود او یا مأموران یا نمایندگان کلیه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بود، به عمل آورده‌اند (Rodière, 1978, p. 453).

اگر تحلیل بالا را بپذیریم، موجب می‌شود که از کنوانسیون بروکسل که مبتنی بر فرض مسئولیت بود، به فرض تقصیر تنزل پیدا کند و این امر موجب می‌شود که حقوق زیان دیده - یعنی صاحب - کالا رعایت نشود، ولی برخلاف این تصور و ظاهر ماده ۵ این کنوانسیون، همچنان باید قائل به نظریه فرض مسئولیت باشیم، زیرا اولاً وقتی به موارد معافیت که در کنوانسیون مزبور به آن اشاره شده توجه می‌کنیم، مشخص می‌گردد که این موارد معافیت بیشتر با مسئولیت مبتنی بر فرض مسئولیت مطابقت دارد نه با مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر. به عبارتی، وقتی این موارد در کنوانسیون تحت عنوان معافیت احصاء شده، در صدد بیان این است که صرفاً با اثبات هر یک از معافیت‌های مزبور، می‌تواند از مسئولیت مبری گردد. بدیهی است اگر این موارد معافیت قید نمی‌شد، چه بسا این ذهنیت به وجود می‌آمد که متصدی حمل و نقل صرف اینکه اثبات کند مراقبت‌های لازم را بجا آورده، از مسئولیت معاف می‌شد، در حالی که این‌گونه نیست. بنابراین همچنان باید معتقد به نظریه فرض مسئولیت باشیم (Rodière, 1978, p. 457).

مطابق بند الف از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران (بند ب از بخش ۲ ماده ۴ لاهه)، یکی از موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل، اشتباه دریانوردی فرمانده کارکنان و نمایندگان مجاز متصدی حمل و نقل است. برخلاف اینکه گفته شده که این مورد استثنایی «طبق اصل کلی است که کسی نباید مسئولیت خطای دیگران را غیر از خود خاطی به عهده گیرد» (صمدی اهری، ۱۳۷۳، ص ۸۹)، این مورد از موارد استثنایی برخلاف قاعده کلی در حقوق است که مطابق آن آمر مسئول اعمال نماینده خود و کسانی است که در خدمت او هستند. توجه این استثنای در حقوق دریایی وجود حوادث دریایی است که همواره کشتی موضوع برخورد با آن است و فرمانده دارای استقلال

است و به تنهایی تصمیم می‌گیرد. این مورد سابقاً تحت عنوان شرط قصور در بارنامه قید می‌شد که با کسب ارزش حقوقی، به‌عنوان یکی از معافیت‌ها در قواعد لاهه و قانون دریایی پذیرفته شد. بنابراین اشتباه در دریانوردی و در اداره امور کشتی از طرف مأموران متصدی موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل نیست، اما او مسئول خسارات ناشی از اشتباهات بازرگانی فرمانده کارکنان و نمایندگان خود است. در غیاب ضابطه‌ای مشخص برای تشخیص اشتباه دریانوردی و اداره امور کشتی از اشتباه بازرگانی، ملاک‌های متفاوتی عنوان شده و عملاً تفکیک موارد را از یکدیگر مشکل ساخته است. استدلال شده است که معیار تشخیص از موضوع دعوا قابل استنباط است با این توضیح که اگر موضوع در ارتباط با نفع مستقیم کشتی باشد - برای مثال، لنگر انداختن ناموفق باشد - اشتباه در دریانوردی و اداره امور کشتی رخ داده و اگر موضوع در ارتباط با کالای موجود در کشتی است، اشتباه بازرگانی تلقی می‌شود با این توضیح که اشتباه در وصل برق اگر در ارتباط با کار کشتی است، اشتباه در اداره کشتی و اگر مربوط به دستگاه‌های سردکننده کالا است، اشتباه بازرگانی تلقی خواهد شد. (Zondo, 2016, p.17) بنابراین طبیعت اشتباه حائز اهمیت است نه شدت آن. یک اشتباه هرچند فاحش باشد و به دریانوردی مرتبط باشد، ممکن است بازرگانی تلقی شود، زیرا منعکس‌کننده اشتباه متصدی است به لحاظ بی‌دقتی در انتخاب مأمور که در این صورت معافیت او پذیرفته نیست. به عبارت دیگر، متصدی حمل و نقل مسئول خسارت ناشی از قصور و غفلت فرمانده مأموران خود در امر دریانوردی و اداره امور کشتی نیست، به شرط اینکه مطابق ماده ۵۴، مراقبت‌های لازم را به عمل آورده باشد.

ثانیاً به همان ترتیب که در خصوص کنوانسیون حمل و نقل (کنوانسیون ورشو) در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل به نحوی تفسیر شده که آن را به نظریه فرض مسئولیت نزدیک می‌کند، در کنوانسیون هامبورگ هم باید این چنین عمل کرد (Alter, 1989, p. 110).

ثالثاً از آنجا که بر اساس مقررات هامبورگ متصدی حمل و نقل نسبت به خسارات ناشی از علل ناشناخته و مجهول مسئول است و به هیچ وجه معاف نمی‌شود، چنین نتیجه می‌گیریم که مبنای مسئولیت در این مقررات همان فرض مسئولیت است.

رابعاً در تهیه این کنوانسیون کشورهای زیادی با سیستم‌های مختلف حضور داشته‌اند که به هنگام تدوین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل چندان بحث و جدلی نکرده‌اند، زیرا تمامی این سیستم‌ها تقریباً متفق‌القول بوده‌اند که رکنی به نام اثبات تقصیر لازم نیست، بلکه اثبات عدم تقصیر و مسامحه به عهده خواننده قرار می‌گیرد بدون اینکه تمایزی بین نظریه مبتنی بر فرض تقصیر یا نظریه مبتنی بر فرض مسئولیت قائل باشند و در واقع همه متفق‌القول بوده‌اند که با توجه به ماده ۵ مقررات هامبورگ، متصدی حمل و نقل صرفاً زمانی از مسئولیت مبری می‌شود که ثابت کند که علت وقوع

حادثه غیر قابل انتساب به متصدی حمل و نقل است؛ یعنی همان نظریه مبتنی بر فرض مسئولیت. (Sweeney, 1979, p. 237).

۲-۱-۱-۳ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸

مجمع عمومی سازمان 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. این کنوانسیون که به مقررات روتردام معروف شد، در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ منتشر شد. ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام به مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌پردازد. این ماده اذعان می‌دارد مبنای مسئولیت متصدی حمل شامل فقدان، خسارت به کالا و تأخیر در تحویل می‌تواند باشد. لذا در اینجا دیدگاه واضع مقرر مبتنی بر تقصیر است بدین معنی که متصدی در مقام مدعی باید عدم تقصیر خود را به اثبات برساند. در کنوانسیون مذکور منظور از متصدی حمل و نقل شخصی است که طرف قرارداد حمل با فرستنده کالا قرار می‌گیرد (ماده ۱ بند ۵). همان‌طور که می‌بینیم، متصدی حمل در معنایی وسیع به کار رفته تا هر شخصی را که قرارداد حمل را با فرستنده منعقد می‌نماید، گرچه آن شخص قصد حمل فیزیکی کالاها را ندارد، دربرگیرد. تمایز موجود در کنوانسیون هامبورگ بین متصدی حمل قراردادی و متصدی حمل واقعی، به وسیله وضع مفهوم «عامل حمل» جایگزین شده است. ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام اصلی‌ترین مقرره‌ای است که به مبنای مسئولیت در کنوانسیون روتردام پرداخته است.

ماده ۱۷- مبنای مسئولیت

- ۱- اگر خواهان اثبات کند فقدان، خسارت، تأخیر (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 حادث شده، متصدی حمل در قبال فقدان، خسارت و تأخیر در تحویل دادن کالاها مسئول می‌باشد.
- ۲- چنانچه متصدی حمل ثابت کند علت یا یکی از علل فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالاها ناشی از قصور او یا هریک 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 بجای اثبات عدم قصوری که در بند ۲ این ماده قید شده، ثابت کند که یک یا چند مورد از حوادث یا اوضاع و احوال زیر منجر به فقدان، خسارت یا تأخیر شده و یا در بروز

آنها نقش داشته است:

الف) بلایای طبیعی (قوه قهریه)

ب) مخاطرات جدی، خطرها و یا تصادفات در دریا یا در سایر آب‌های قابل دریانوردی
پ) جنگ‌ها، خصومت‌ها، درگیری‌های مسلحانه، دزدی دریایی، تروریسم، شورش‌ها و آشوب‌های داخلی و ...

پس از بررسی موضوع مسئولیت در کنوانسیون روتردام و اشاره به رویکرد اتخاذ شده در این کنوانسیون در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل و فرستندگان، پیشنهاد این است که کشور ما که تقریباً در زمره کشورهای فرستنده است، به قواعد روتردام به مثابه یک بازی برد-برد بنگردد، نه یک بازی برد-باخت و به مزایای بیشماری بنگردد که کارگزاران عرصه تجارت بین‌الملل اعم از فرستندگان و متصدیان حمل و نقل هریک به نحوی از آن بهره‌مند می‌گردند. و به اینکه 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 آنکه افزایش یافته باشد، صرفاً شفاف‌تر و نظام‌مند گشته و چندان افزایش نیافته‌اند.

۲-۱-۱-۴ مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق دریایی ایران

در خصوص تبیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ابتدا لازم است مروری بر قوانین مرتبط موجود داشته باشیم. مقررات موجود در قانون ما در این رابطه متفاوت و ناهمگون می‌باشد. طبق ماده ۳۸۶ قانون تجارت، اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود، مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن، مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده، یا مرسل‌الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند. در حالی که در ماده ۵۱۶ قانون مدنی چنین آمده است: تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد، برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آنها سپرده می‌شود، همان است که برای امانتداران مقرر است، بنابراین در صورت تفریط یا تعدی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنان سپرده می‌شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیا به آنان خواهد بود.

همان‌گونه که مشاهده می‌شود، قانون مدنی متصدی حمل و نقل را در صورت تعدی یا تفریط در مقابل تلف یا ضایع شدن اشیایی که برای حمل به او داده شده است، مسئول می‌داند، در حالی که قانون تجارت ابتدا به ساکن متصدی را مسئول تلف یا ضایع شدن این اشیا می‌داند مگر اینکه ثابت

کند که تلف یا ضایع شدن مربوط به خود مال التجاره یا تقصیر ارسال کننده یا مرسل البه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده است و یا اینکه مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید. همچنین در ماده ۵۵ قانون دریایی ایران مصوب دوم آبان ماه ۱۳۴۳ مقرر می دارد: «کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود، مگر اینکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن، از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه ها و کلیه قسمت های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می شود و همچنین مواظبت حمل، طبق بند یک ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان یا خسارات وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد، متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می نمایند ملزم اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.» از طرفی، بند ۲ ماده ۱۱۳ قانون دریایی ایران در باب مسافر مقرر می دارد: «... در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد، فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر یا غفلت متصدی حمل و نقل و یا مأموران مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

لحن و سیاق ماده مزبور به نحوی است که اگر متصدی حمل و نقل صرفاً ثابت کند که مرتکب غفلی نشده و تعدی و تفریط نکرده کفایت می کند؛ یعنی بر اساس نظر عده ای، مواد مزبور مبتنی بر نظریه فرض تقصیر است. البته عده ای معتقدند که علاوه بر اثبات عدم تقصیر، باید ثابت کند که کشتی قابلیت دریانوردی داشته است (لاجوردی، ۱۳۸۶، ص ۲۵)؛

اما عده ای دیگر معتقدند که هر چند ظاهراً نظریه مبتنی بر فرض تقصیر پذیرفته شده (Messent and Glass, 2000, pp: 109-110)، ولی این گونه نیست، زیرا متصدی حمل و نقل با اثبات رعایت احتیاط لازم، از مسئولیت مبری نمی شود، بلکه لازم است که یکی از موارد استثنایی مذکور در ماده ۵۵ قانون دریایی را اثبات نماید. با اثبات هریک از موارد استثنایی توسط متصدی حمل و نقل، اماره مسئولیت او حذف می شود. البته با اثبات هریک از موارد استثنایی، مالک کالا می تواند تقصیر متصدی حمل و نقل یا نمایندگان او را در ایجاد خسارت ثابت کند. به عبارت دیگر، در همه موارد ارائه دلیل مخالف از طرف صاحب کالا پذیرفته شده است به غیر از یک مورد که آن هم موردی است که در آن اشتباه دریانوردی مطرح است، زیرا اثبات این حالت موجب بری شدن قطعی متصدی حمل و نقل از مسئولیت است (محمدزاده و ادقانی، ۱۳۸۱، ص ۷۴).

هر چند نظرات متفاوت ارائه شده، لیکن نظر غالب بر وجود اماره مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی است. مجمع عمومی سازمان 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. این کنوانسیون که به «مقررات روتردام» معروف شد، در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ (اول مهر ۱۳۸۸) منتشر شد. کنوانسیون‌های قبلی در زمینه حمل و نقل دریایی در خصوص تعهدات و مسئولیت فرستنده مقررات جامعی ندارند. کنوانسیون روتردام در فصل هفتم تحت عنوان «تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل»، به این بحث پرداخته و مقررات جامعی را تدوین نموده است. این مسئولیت‌ها و تعهدات فقط در برابر متصدی حمل و نقل و محدود به حمل کالاها می‌باشد. به علاوه، مسئولیت فرستنده محدود به فقدان کالاها یا ورود خسارت مستقیم بر کالاهاست و خسارت وارده به کالاها ناشی از تأخیر در تحویل آنها را دربر نمی‌گیرد. در مجموع از بررسی مواد موجود در کنوانسیون می‌توان این نتیجه‌گیری را به قانونگذار داخلی پیشنهاد داد که میان مسئولیت فرستنده و متصدی حمل و نقل نوعی تعادل برقرار شده و برخلاف کنوانسیون‌های پیشین در این زمینه، کنوانسیون روتردام یک‌طرفه به نفع فرستنده یا متصدی حمل و نقل عمل ننموده و تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده افزایش نیافته، بلکه به لحاظ حقوقی و قانونی موارد تعهدات و مسئولیت‌های وی، وضعیت بهتری برای استناد یافته‌اند. در واقع پیوستن به این کنوانسیون یک بازی برد-برد را هم برای کشورهای متصدی حمل و نقل و هم برای کشورهای فرستنده-مثل کشورمان- به ارمغان می‌آورد (یاری، مهاجری، ۱۳۹۳، صص ۱۴۴-۱۲۶).

نتیجه

با توجه به مباحث مطرح‌شده نتایج زیر در مقررات مسئولیت متصدی به دست می‌آید:

موضوع مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی یکی از مسائل مهم روز است. این موضوع قبلاً حائز اهمیت نبود، زیرا در زمان‌های قبل، مبنای حاکمیت اراده طرفین بود، ولی به تدریج این موضوع- یعنی مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل- از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده، زیرا هر چه مبنای این مسئولیت قوی‌تر و به نفع صاحبان کالا باشد، شجاعت صاحبان کالا برای حمل بیشتر می‌شود. پس از تصویب کنوانسیون بروکسل (لااهه)، بسیاری از کشورها از جمله ایران، از این کنوانسیون تبعیت کردند، ولی همچنان این کنوانسیون با نواقصی همراه بود؛ به همین دلیل کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸) ظهور پیدا کرد و هر چند تغییر بنیادین شکل نگرفت، ولی بسیاری از قواعد را به روز کرد. البته قانون دریایی ایران نیاز به اصلاحات اساسی دارد که هرگاه به کنوانسیون هامبورگ ملحق شود، می‌تواند این اصلاحات را در پی داشته باشد و در عین حال، مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل را که باید مبتنی بر نظریه فرض مسئولیت باشد، شفاف‌تر کند و برای صاحبان کالا پیامد خوبی در پی داشته باشد.

با توجه به مباحث مطروحه در باب مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران، می‌توان گفت که این مقررات - چه در حقوق ایران و چه در کنوانسیون‌های بین‌المللی - دارای قواعد آمرانه است (فقط در مبحث حمل مسافر وضعیت بدین‌گونه است، ولی در خصوص سایر موضوعات حقوق دریایی، علی‌الاصول قوانین مخیره است). از این رو طبق اصول کلی راجع به قوانین آمره باید گفت که توافق برخلاف این قوانین امکان‌پذیر نیست. حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین‌المللی را مقررات سه کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می‌کند: کنوانسیون لاهه - ویزیو ۱۹۲۴، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۸۷ و کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸. لذا کشورهای مختلف بسته به اینکه به کدام یک از این کنوانسیون‌ها ملحق شده باشند یا مقررات آن را وارد حقوق داخلی خود کرده باشند، حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق دریا را بر ساختارهای متفاوتی بنا نهاده‌اند. کنوانسیون‌های گوناگون تدوین شده در زمینه حمل و نقل دریایی مواضع گوناگونی در خصوص دوران مسئولیت متصدی حمل دریایی در پیش گرفته‌اند. مقررات لاهه آغاز این دوران را زمانی می‌داند که کالاها در اختیار متصدی حمل قرار می‌گیرد. پایان این دوران از منظر این مقررات، زمان تخلیه کالا در بندر مقصد است.

با توجه به معنای «تخلیه» و اینکه دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات مذکور از چنگال تا چنگال است، هر اتفاقی که خارج از این بازه زمانی - یعنی زمانی که کالاها به وسیله چنگال جراثیل از زمین بلند شده تا زمانی که به همان طریق در وسیله بارگیری خارج از کشتی قرار گیرد - برای کالاها بیفتد، از حیطه مسئولیت متصدی حمل خارج است و باید در پی مسئول دیگری برای آن بود. قانون دریایی ایران نیز که از مقررات لاهه اقتباس شده، دارای احکام مشابه است. این پژوهش با یک رویکرد تطبیقی تلاش کرده تا مبنا، شرایط و حدود مسئولیت متصدی در قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی دریایی کالا را با توجه به مقررات این کنوانسیون‌ها و قوانین داخلی مطالعه کند. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در هریک از این کنوانسیون‌ها در عین اینکه بر مبنای تقصیر قرار گرفته، متفاوت است.

در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات لاهه و به تبع آن قانون دریایی ایران اختلاف نظر وجود دارد و بیشتر معتقدند که بر فرض تقصیر استوار شده، در حالی که مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت است. از حیث مسئولیت متصدی و معافیت‌های آن، در حالی که کنوانسیون لاهه و قانون دریایی ایران معافیت‌ها را در هفده مورد احصا کرده بودند، مقررات هامبورگ با برقراری یک قاعده کلی در تعیین مبنای مسئولیت، معافیت‌ها را - به جز مورد آتش‌سوزی و تلاش بری نجات جان افراد - لغو کرد. همچنین در حالی که مقررات لاهه اشاره‌ای به امکان مطالبه خسارت ناشی از تأخیر در تحویل نکرده بود

و این مسئله باعث تشتت در آرای محاکم شده بود، مقررات هامبورگ صراحتاً آن را در ردیف خسارت‌های قابل مطالبه اعلام کرد.

نظر به اهمیت روزافزون مسائل حمل و نقل در حقوق داخلی که همواره پایه ثابت روابط تجاری بوده و نیز اینکه تصدی به حمل و نقل در شمار مشاغل مهم تجاری درآمده، قانون تجارت در بند دوم ماده دو - «تصدی به حمل و نقل از هر راه ... به هر نحوی که باشد» - آن را در زمره معاملات تجاری قرار داد. از دیگر سو، قانون مدنی نیز به عنوان قانون مادر، با پیشینه پررنگ فقهی خود مقررات خاصی را برای عقد مذکور پیش بینی کرده که در پاره‌ای از موارد بین مقررات این دو قانون تعارضی به چشم می خورد. اگرچه کنوانسیون بروکسل تحول بزرگی در حقوق حمل و نقل دریایی رقم زد، اما گذشت زمان و تحولات تجاری، سیاسی و صنعتی باعث ناکارآمدی آن شده است. ضرورت کوچ به کنوانسیون جدید بسیار پیش از این حس شد و کنوانسیون هامبورگ پا به عرصه نهاد، اما به دلیل سهم خواهی کشورهای تازه استقلال یافته، در عمل مطرود ماند. تهیه کنندگان کنوانسیون روتردام با آسیب شناسی کامل مقررات سابق و با هدف ایجاد یکسان سازی در حوزه حقوق حمل دریایی کالا، سعی بر آن داشتند تا رویه‌ای متعادل را برگزینند. این کنوانسیون ضرورت‌ها و نیازهای بخش صنعت و بازرگانی را به خوبی درک کرده و با پرداختن به کانتینر و اسناد الکترونیکی حمل، به این درخواست‌ها پاسخ گفته است. همچنین با اتخاذ شیوه درب به درب برای حمل و تحویل کالا، ضمن گسترده کردن قلمرو خویش، موجبات یکنواختی مقررات را فراهم آورده است.

قراردادهای حجمی را می توان نقطه عطفی در کنوانسیون جدید دانست، چراکه با معتبر شمردن آزادی قراردادی این فرصت را فراهم آورده که طرف ضعیف تر طرفین قرارداد حمل به ویژه فرستندگان کالا، به سمت قراردادهای اجاره کشتی سوق پیدا نکنند و در عین حال از امتیازات کنوانسیون نیز بهره مند شوند. مقررات روتردام به منظور حمایت از فرستندگان کالا، به نحو مبسوط تری به مسئولیت عوامل و کارکنان متصدی پرداخته و در این راستا مسئولیت متصدی با مجری حمل را به نحو تضامنی مقرر کرده است. در مجموع می توان کنوانسیون نسبت به کنوانسیون بروکسل که روتردام را مقرراتی مترقی و روزآمد تلقی کرد که ایران نیز به آن پیوسته است، مزایای تجاری - حقوقی بیشتری به همراه دارد. به طور قطع پذیرش و تصویب چنین کنوانسیونی نیاز به مطالعه، نیازسنجی و بررسی همه جانبه حقوقی از زاویه مطالعه تطبیقی به تغییرات نوآورانه اقتصادی و فنی دارد که پژوه حاضر صرفاً به آن پرداخته است؛ بنابراین با بررسی بیشتر در سایر ابعاد مقررات روتردام، می توان به مراجع تصمیم گیرنده ملی برای امضا و تصویب آن کمک کرد.

منابع

۱. اعلامی فرد، محمدعلی (۱۳۸۷)، حقوق دریایی (حمل و نقل بین‌المللی دریایی)، تهران، انتشارات نخل دانش.
۲. امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، جلد ۱، تهران، مدرسه عالی بیمه ایران، تهران.
۳. اندرز، داود؛ منتظر، مهدی؛ مسعودی، فرزاد (۱۳۹۱)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال مسافر در حقوق ایران با مطالعه تطبیقی»، نشریه دانش حقوق مدنی، شماره ۱، صص ۸۴-۵۷.
۴. ایزانلو، محسن؛ بهادران شیروان، مرتضی؛ مهاجرانی، علی (۱۳۹۵)، «تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، مجله آموزه‌های حقوقی گواه، شماره دوم، صص ۵۴-۳۱.
۵. تقی‌زاده، ابراهیم؛ احمدی، افشین (۱۳۹۴)، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ششم، شماره دوم، صص ۴۶۷-۴۴۳.
۶. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، انتشارات مجد.
۷. تقی‌زاده، ابراهیم؛ هاشمی، احمدعلی (۱۳۹۱)، مسئولیت مدنی (ضمان قهری)، تهران، انتشارات پیام نور.
۸. ستوده تهرانی، حسن (۱۳۵۹)، حقوق تجارت، جلد ۴، تهران، انتشارات دهخدا.
۹. سیمایی صراف، حسین؛ یاری، میثم (۱۳۹۳)، «تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، نشریه تحقیقات حقوقی، شماره ۶۶، صص ۱۴۴-۱۱۳.
۱۰. _____ (۱۳۹۰)، «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض در اجرا با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۵، ۱۳۹۰.
۱۱. صادقی نشاط، امیر؛ صمدی، افروز (۱۳۹۷)، «دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک»، نشریه مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۲، سال ۴۸، صص ۲۹۹-۲۸۵.
۱۲. قربانی، اکبر (۱۳۹۱)، «تأثیر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت فاعل ضرر در حقوق خصوصی ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه گیلان.
۱۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۴)، حقوق مدنی، عقود معین، تهران، شرکت سهامی انتشار.
۱۴. _____ (۱۳۹۰)، دوره حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، جلد اول: مسئولیت مدنی، تهران، مؤسسه چاپ و انتشار دانشگاه تهران.
۱۵. _____ (۱۳۷۶)، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، چاپ دوم، تهران، شرکت سهامی انتشار.
۱۶. _____ (۱۳۷۶)، حقوق مدنی، معاملات معوض، عقود تملیکی، بیع، معاوضه، اجاره، قرض، چاپ ششم، تهران، شرکت سهامی انتشار.
۱۷. محبی، مهرآسا (۱۳۹۲)، «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارت به کالا در کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام»، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۲۴، صص ۲۱۵-۲۱۴.
۱۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵، صص ۱۰۱-۶۵.
۱۹. معین، محمد (۱۳۶۳)، فرهنگ معین، جلد ۳، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۲۰. یاری، میثم؛ مهاجری، بهروز (۱۳۹۳)، «تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده کالا در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، نشریه تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، شماره ۲۵، صص ۱۴۴-۱۲۶.

21. Adamsson, Joakim, (2011), The Rotterdam Rules, A Transport Convention For The Future?, Faculty of Law Lund University, Autumn semester.
22. Alter, Michel (1989), Droit des transports, édition 2, Memento Daloz.
23. Fraikin, Guyet André BOQUET (1987), Les dommages d'origine inconnue dans le transport: reconnaissance, D.M.F, Déc. pp. 707-715.
24. C. F. Padfield (1989), Law made simple, 7 ed, Made Simple Books.
25. Rodiere, René (1978) La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg D.M.F, No.356, pp.451-464.
26. Sweeney, Joseph C. (1979), Les règles de Hambourg: point de vue d'un juriste anglosaxon, D.M.F, Juin 1979, pp. 323-335.
27. Zondo, Wandile, (2016), Limitation of liability for Maritime Claims: a South African perspective: http://commons.wmu.se/all_dissertations.
28. Uhgner, M. Fehmi, "Obligations and Liabilities of the Carrier", in: Meltem Deniz Guner- Ozbek, an Appraisal of the Rotterdam Rules, 2011, p. 142
29. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Brussels, 1924 (The Hague Rules).
30. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.
31. Schedule Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road.
32. Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM), 1980.
33. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978 (Hamburg Rules).
34. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.