

گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل

غلام نبی فیضی چکاب* - مهسا آذر مهر**

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۶/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۱/۲۵)

چکیده

صنعت حمل و نقل مرکب، صنعتی پیچیده و در عین حال پرکاربرد است. قواعد روتردام سعی کرده است با چنین پیچیدگی‌هایی روبرو شده و در واقع راه حل مناسبی را برای نیازهای گسترده‌ی صنعت حمل و نقل امروز ارائه نماید. بنابراین محدوده‌ی اجرایی و گستره خود را از پیش از شروع عملیات حمل دریایی تا پس از اتمام آن وسعت بخشیده است. گسترش قلمرو حاکمیت روتردام خواه ناخواه منجر به ایجاد مسائل پیچیده‌ای شده که ناشی از برخورد قواعد روتردام و سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل می‌باشد. به منظور روبرو شدن با این مسائل و حل و فصل آنها، قواعد روتردام ماده ۲۶ را جهت اجتناب از تعارضات احتمالی و ماده ۸۲ را جهت حل تعارضات پیش آمده، در مجموعه مواد خود گنجانده است. هر چند این روش حل تعارض، با اهداف قواعد روتردام که همان رسیدن به نظام متحدالشکل و یکپارچه است، منطبق نیست. در این مقاله سعی شده است ضمن تبیین گستره حاکمیت زمانی، مکانی و موضوعی قواعد روتردام، چگونگی همزیستی این قواعد با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی و غیر دریایی مورد بررسی قرار گیرد.

واژگان کلیدی: قواعد روتردام - حمل و نقل دریایی - حمل و نقل مرکب -
قلمرو حاکمیت - قلمرو موضوعی - قلمرو مکانی

* استادیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه علامه طباطبائی (نویسنده مسئول)

legalfayz@gmail.com

** کارشناس ارشد حقوق تجارت بین الملل دانشگاه علامه طباطبائی

mahsaazarmehr@yahoo.com



مقدمه

امروزه، حمل و نقل دریایی بین‌المللی کالا تحت نظارت چندین کنوانسیون بین‌المللی قرار گرفته است. در واقع دولت‌ها با هدف تأسیس یک نظام متحدالشکل حقوقی و داشتن رویه‌ای واحد در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی درصدد تنظیم قراردادهای و توافق‌نامه‌های چندی در حوزه‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی برآمده‌اند. اما به دلیل وجود پاره‌ای اختلافات و تعارض منافع دولت‌ها و پیچیدگی‌های خاصی که به گونه‌ای اجتناب‌ناپذیر در طریق حمل و نقل آبی وجود دارد، هنوز در جهت دست یازیدن به این مهم، آن چنانکه شایسته است، موفق نبوده‌اند. با لحاظ کردن این واقعیت که در دنیای امروز، رویه و الگوهای حمل و نقل‌های داخلی و بین‌المللی به شدت تحت تأثیر ابزارهای پیشرفته و فن‌آوری‌های روز قرار گرفته‌اند؛ شرکت‌های فعال در این عرصه نیز، مطابق با نیازها، علاوه بر به کارگیری این تکنولوژی، رفته رفته محدوده‌ی فعالیت خود را گسترش داده، تسهیلات وسیع‌تری را به مشتریان خود ارائه می‌دهند. به این صورت که اگر در گذشته، افراد می‌بایست محموله خود را در محل تعیین شده توسط نمایندگان شرکت‌ها، به ایشان تحویل می‌دادند؛ امروز، این شرکت‌ها هستند که مطابق با درخواست مشتریان، کالاها را در مکان تعیین شده توسط صاحب کالا، دریافت کرده و سپس به گیرنده موردنظر تحویل می‌دهند. بنابراین ضروری است که مجموعه قواعد مرتبط نیز همسو با تکنولوژی مدرن پیش رفت نماید (Doug Marcello, 2011, pp210-215).

قواعد هامبورگ توانست تغییرات قابل توجهی را در کنوانسیون‌های ماقبل خود یعنی قواعد لاهه و لاهه-ویزیبی اعمال کند. قواعد هامبورگ ابتدا محدوده‌ی اعمال مسئولیت متصدی حمل را از "چنگک-تا-چنگک" به "بندر-تا-بندر" گسترش داد. همچنین هامبورگ موفق به در بر گرفتن همه قراردادهای حمل و نقل دریایی به استثنای قرارداد اجاره کشتی شد، چرا که تا پیش از آن لاهه و لاهه-ویزیبی، تنها قراردادهایی را در بر می‌گرفتند که در انعقاد آنها بارنامه یا اسنادی شبیه آن صادر شده بود. علاوه بر این‌ها حمل کالا بر روی عرشه کشتی، از دیگر موضوعاتی بود که در قواعد هامبورگ گنجانده شد. از دیگر تحولات قواعد هامبورگ، قلمرو اجرایی این کنوانسیون بود. پیش از آن تنها زمانی کنوانسیون لاهه اعمال می‌شد که بندر مبدأ، یکی از کشورهای ملحق شده به کنوانسیون بود. اما در اعمال قواعد هامبورگ، اگر هر یک از بنادر مبدأ یا مقصد، عضو کنوانسیون باشند، مواد کنوانسیون قابل اجرا خواهند بود. اما علی‌رغم

کلید تغییرات مثبتی که در قواعد هامبورگ اعمال شد، این کنوانسیون نتوانست با واقعیت دنیای مدرن امروز در عرصه حمل و نقل دریایی روبرو شود. به عنوان مثال قلمرو زمانی اعمال کنوانسیون هامبورگ به شیوه "بندر - تا - بندر" است. یعنی هامبورگ قبل از رسیدن کالا به بندر و پس از رسیدن آن به بندر مقصد، حمایتی از فرستنده و محموله نداشته و تکلیفی در این خصوص تعیین نکرده است. در حالی که تجارت دنیای امروز ایجاب می کند که بسیاری از قراردادهای به شکل "door-to-door" منعقد شوند و به عبارت دیگر صاحبان کالا خواهان حمایت، تسهیلات و اطمینان بیشتری از متصدیان حمل و نقل هستند.

از دیگر موضوعات مطرح در تجارت فعلی خصوصاً بازرگانی بین المللی، تجارت به شیوه الکترونیکی است. عدم لحاظ قواعد مرتبط در این زمینه، از دیگر نواقص قواعد هامبورگ است.

لذا، هنوز قوانین حمل و نقل دریایی بین المللی نتوانسته اند به آن جامعیتی که در خور و نیاز صنعت تجارت کنونی است دست یازند. و باید پذیرفت که هم اکنون حمل و نقل دریایی کالا، فاقد یک نظام منسجم و در عین حال مدرن و هماهنگ با پیشرفت های تکنولوژی روز است. ورود هر چه بیشتر کانتینرها، استفاده از اسناد حمل الکترونیکی و ورود تجارت الکترونیکی به عرصه حمل و نقل دریایی مسیر حرکت تجارت امروز را تغییر داده است (Teresa Thorp, 2011, PP32-38). از دیگر نقایص هامبورگ این که با وجود همه اهتمام صورت گرفته در خصوص ایجاد توازن فیمابین کنوانسیون های جاده ای و ریلی و هوایی، همچنان تناقضات کثیری باقی مانده که حمل و نقل به شیوه "door-to-door" را بلا تکلیف گذاشته است.

لذا، دولت های صاحب کالا و صنعت کشتی رانی جهت رفع این کاستی ها بر آن شدند تا مجموعه قوانین دیگری را وارد عمل کنند. و تلاش های صورت گرفته در این زمینه نهایتاً منجر به تصویب قواعد روتردام در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ شد. در واقع قواعد روتردام حاصل این نگرانی بزرگ است که در حال حاضر حمل و نقل کالا از طریق دریا، فاقد یک نظام منسجم، یکپارچه و هماهنگ با پیشرفت های تکنولوژی روز، است. رشد بیش از حد کشتی های سریع و بندرگاه های مجهز، ورود هر چه بیشتر کانتینرها به عرصه ی حمل و نقل، قراردادهای حمل موسوم به "door to door"، جایگزین شدن رویه ی قراردادی و کم رنگ شدن رویه ی اسنادی، استفاده از اسناد حمل الکترونیکی و حضور پررنگ تجارت الکترونیک در این زمینه، مسیر

حرکت تجارت دریایی امروز را دستخوش تغییر و تحولات بحث‌برانگیزی کرده است (Ibid, p49-52). در این راستا باید گفت که تنظیم کنوانسیون‌های بین‌المللی یکی از راه‌های رسیدن به تفاهم و تعادل در روابط بازرگانی بین‌المللی است و دولت‌ها بر این باورند که پذیرش و تصویب مجموعه قوانین یکپارچه‌ی حاکم بر قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، گاهی جهت در دست گرفتن فرصت‌های تجاری و دسترسی آسان به بازارهای جهانی و پیشرفت در سطح ملی و بین‌المللی است. لذا در جهت نائل شدن به این اهداف، در سال ۱۹۹۹، CMI (کمیته دریایی بین‌المللی - Commite Maritime International) پس از گذشت سه سال و نیم و انجام مطالعات و تحقیقات لازم در زمینه‌ی حقوق حمل‌ونقل، شروع به تدوین مجموعه قوانینی با موضوع قراردادهای دریایی کرد. آنسترال تصمیم گرفت تا ابتدا یک نگاه کلی بر مجموعه متن پیشنهاد شده توسط CMI داشته و سپس کنوانسیون را به صورت ماده به ماده و جزئی تنظیم کند. پس از برگزاری ۲۱ نشست، نهایتاً در ۱۱ اکتبر ۲۰۰۸، کنوانسیون ملل متحد در خصوص قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالا که تماماً یا بخشی از حمل از طریق دریا انجام شود، برای تصویب دولتها در مجمع عمومی آنسترال ارائه شد. این کنوانسیون که به قواعد روتردام (Rotterdam Rules) معروف است، از تاریخ ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ به منظور امضای نمایندگان دولت‌ها مفتوح گذاشته شد (Alexander von ziegler, 2011, pp10-13).

قواعد روتردام با هدف حکومت بر روابط بین‌متصدی و فرستنده کالا در تجارت بین‌المللی که حداقل بخشی از آن از طریق دریا حمل می‌شود، تأسیس شد. اگر این مجموعه قواعد بتواند در بین دولت‌ها، چه دولت‌های صاحب کشتی و چه دولت‌های فرستنده کالا، مقبولیت پیدا کند، نه تنها جایگزین کنوانسیون‌های قبلی همچون لاهه، لاهه-ویزیبی و هامبورگ می‌شود، بلکه می‌تواند دولت‌ها را از به کارگیری قوانین ملی و منطقه‌ای بی‌نیاز کند. (Francesco Berlingieri, 2011, p76)

۱- قواعد روتردام، اولین قواعد حمل و نقل دریایی مرکب

حمل کالا به روش "Door-to-Door" موجبات رشد صنعت حمل‌ونقل مطمئن کالا را در مسافت‌های طولانی فراهم آورده است. این شیوه حمل، امکان سرمایه‌گذاری در سرزمین‌های دور از دریا و با نیروی کار ارزان را میسر ساخته است. شرکت‌های تولیدکننده دیگر نیازی به انعقاد چندین قرارداد حمل با چندین شرکت حمل و نقل ندارند. و تنها ارتباط با یک متصدی

که کالا را در محل کارخانه تحویل می‌گیرد و در مقصد به گیرنده تحویل می‌دهد، کافی است. بنابراین انجام عملیات حمل به شیوه مذکور، یک شیوهی حمل و نقل ترکیبی و زنجیروار است که با سرعت بخشیدن و مطمئن تر نمودن عملیات حمل و نقل، به گونه‌ای غیرمستقیم باعث رشد سرمایه‌گذاری خواهد شد. معتبرترین تعریفی که از شیوه حمل و نقل ترکیبی به عمل آمده، تعریفی است که در ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی مصوب ۱۹۸۰ آورده شده است. این ماده می‌گوید: «حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی به معنی حمل کالا بوسیله حداقل دو وسیله حمل و نقل متفاوت است که براساس یک قرارداد منعقد شده از یک نقطه در یک کشور که محل دریافت کالا است تا یک نقطه دیگر در کشور دیگری که محل تحویل دادن کالا است انجام می‌شود.»^۱ قواعد روتردام که حمل و نقل ترکیبی را به طرز متفاوتی بیان می‌کند، حاصل مطالعه و بررسی کنوانسیون‌های حمل و نقل ترکیبی گذشته، قوانین داخلی، عرف تجارتهای کنونی و خلاءهای صنعت بازرگانی است. تفاوت قواعد روتردام با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل ترکیبی در این است که جهت اعمال حاکمیت خود بر عملیات حمل، بایستی حداقل بخشی از مراحل حمل و نقل از طریق آب‌ها انجام شود. توسعه قلمرو قواعد روتردام مربوط به دوران قبل و بعد از انجام سفر دریایی است. از جمله نتایج و آثار گسترش این قلمرو، مسئله برخورد قواعد روتردام با سایر کنوانسیون‌ها است.

عملیات حمل ترکیبی مجموعه‌ای از حمل و نقل به روش‌های مختلف است که هر یک از این مراحل خود می‌تواند مشمول کنوانسیون یا قانون داخلی کشوری باشند. کنوانسیون‌های حمل بین‌المللی که تنها به یک شیوه دریایی، زمینی، ریلی یا هوایی می‌پردازند، عبارتند از لاهه، لاهه-ویزبی و هامبورگ در حمل دریایی، CMR برای حمل و نقل جاده‌ای، کوتیف و CIM برای حمل و نقل از طریق راه آهن و ورشو و مونترال برای حمل و نقل هوایی. هرچند بعضی از کنوانسیون‌ها در مرحله عملیاتی، گاهی حیطه عملشان را به بیش از یک روش گسترش داده‌اند، اما در نهایت برای هر شیوه حمل و نقل یک نظام مسئولیتی جداگانه به کار رفته و به این گونه نبوده که یک قاعده بر کل مسیر حاکم بشود. به عبارت دیگر، غیر از قواعد روتردام مفاد هیچیک از کنوانسیون‌های فوق‌الذکر متضمن این امر نبوده است که اولاً لزوماً دربرگیرنده

1. "International multimodal transport means the carriage of goods by at least two different nodes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery in different".

حمل و نقل از مسیر دریایی باشد. ثانیاً: شامل سایر روش‌های حمل و نقل بشود و ثالثاً: یک نظام واحد مسئولیتی را در کل مسیر اجرا کند. لذا قواعد و تردام از این جهت به طریقی منحصر به فرد عمل کرده است (Meltem Deniz) Guner Oz-bek, 2012, pages 126-146).

اصولاً سه نوع نظام مسئولیتی که بر قرارداد حمل و نقل ترکیبی حکومت دارند.

الف - سیستم مسئولیتی یکپارچه (متحدالشکل، Uniform System of liability)

بر اساس این نظام مسئولیتی، صرف نظر از مراحل مختلف حمل و همچنین نوع خسارتی که به کالا وارد می‌شود یعنی چه کالا تلف شده باشد و چه دچار زیان و خسارت شود یا اینکه با تاخیر به مقصد برسد، یک نوع قاعده حقوقی اعمال می‌شود. و اصلاً اهمیتی ندارد که مکان ورود خسارت مشخص یا نامشخص باشد. این نهاد مسئولیتی، یک نهاد ساده و شفاف است، چرا که قبل از ایجاد حادثه هر گونه و به هر کیفیتی که باشد، نوع و چگونگی برخورد با آن مشخص است و نیازی به بررسی پس از وقوع حادثه نیست. و به همین دلیل که ابتداءً همه چیز معلوم و معین است، به نفع فرستنده و گیرنده می‌باشد. اما متقابلاً این سیستم آنچنان به نفع متصدی نیست چرا که امکان استناد به غیر قابل پیش‌بینی بودن خطر و یا رهایی از مسئولیت با تمسک به استثنائات و موقعیت‌های خاص وجود ندارد.

ب - نظام مسئولیتی شبکه‌ای (Network System of liability)

بر اساس این سیستم مسئولیتی، محل ایجاد ضرر و خسارت در هر مرحله از حمل و نقل که باشد، قوانین مخصوص آن نوع حمل و نقل اعمال می‌شود. و زمانی که امکان تشخیص دقیق محل ایجاد خسارت نباشد، قانون اصلی (fall-back

Rule) یا جایگزین که بیشتر به نفع متصدی تنظیم شده ملاک تصمیم‌گیری خواهد بود. مخصوصاً در عصر کنونی و در روش حمل کالا به وسیله کانتینرها که در مبدأ بسته می‌شوند، محل دقیق ایجاد خسارت یا تلف شدن کالا بسیار مشکل و حتی امکان‌ناپذیر است. لذا در سیستم شبکه‌ای یا زنجیره‌ای در اکثر موارد بار اثبات مسئولیت متصدی به دوش فرستنده می‌باشد.

ج - نظام مسئولیتی متعادل (تعديل شد - Modified System of liability)

به علت نواقص موجود در دو سیستم قبلی، عملاً سیستم مسئولیتی تعدیل شده اجرا می‌شود. در این نظام، بعضی قوانین صرف نظر از مرحله، مکان و یا چگونگی ایجاد خسارت اعمال و در مواقعی

هم امکان استناد به قانون خاص یک مرحله وجود دارد که در واقع تعادلی است بین نظام متحدالشکل و زنجیره‌ای. مزیت این دیدگاه در این است که توانسته یک حالت توازن بین تمامی دیدگاه‌ها و همین‌طور منافع دو طرف قرارداد حمل یعنی فرستنده و متصدی به وجود آورد. هرچند همین مزیت از طرف دیگر می‌تواند موجب پیچیدگی‌ها و مشکلاتی در انتخاب نوع مسئولیت و مسائل مرتبط دیگر باشد. با این حال هر دو کنوانسیون حمل ترکیبی یعنی هم قانون حمل و نقل مصوب ۱۹۸۰ هم و قانون ICC و آنکتاد، این سیستم حقوقی را برگزیده‌اند. این مجموعه قوانین در مورد مبنای مسئولیت، معافیت‌های متصدی در خصوص آتش‌سوزی در کشتی یا عدم حفظ قابلیت کشتی‌رانی یا اشتباهات دریانوردی صرف‌نظر از مکان ورود خسارت تکلیف را مشخص کرده‌اند. اما در مورد تحدید حدود مسئولیت، بسته به مکان ایجاد ضرر و زیان که در مسیر دریایی باشد یا زمینی یا هر مسیر دیگر، راه‌حل‌های مناسب با موقعیت اتخاذ می‌شود. کنوانسیون روتردام به دلیل اینکه بتواند با پیچیدگی‌های حمل و نقل مرکب روبرو شود و در واقع راه حلی را به نیازهای گسترده‌ی صنعت حمل و نقل امروز ارائه کند، محدوده‌ی اجرا و گستره خود را از پیش از شروع عملیات حمل دریایی تا پس از اتمام آن وسعت بخشیده است. هرچند طرفین قراردادهای حمل و نقل مشمول R.R خود مجاز به محدودتر کردن قلمرو زمانی قرارداد خود بوده و می‌توانند قراردادشان را به شکل بندر تا بندر یا حتی چنگک تا چنگک منعقد کنند.^۱

گسترش قلمرو زمانی روتردام خواه ناخواه منجر به ایجاد مسائل پیچیده‌ای در زمینه‌ی تعارض حاصله مابین کنوانسیون‌های لازم‌الاجرا شده است. برای روبرو شدن و غلبه کردن بر اینچنین مسائل، قواعد روتردام ماده ۲۶ را جهت اجتناب از تعارضات احتمالی و ماده ۸۲ را جهت حل تعارضات پیش آمده، در مجموعه مواد خود گنجانده است.^۲ همان‌طور که در بند دوم ماده ۲۶ آمده، این ماده مسائل مربوط به مسئولیت متصدی و حدود آن را شامل می‌شود. لذا در مواردی که جایگاه اعمال ماده ۲۶ فراهم شود قبل از ایجاد تعارض در موارد پیش‌بینی شده در ماده مذکور، سایر اسناد بین‌المللی ملاک عمل قرار خواهند گرفت. و زمانی که هم قواعد روتردام و هم سایر کنوانسیون‌ها بتوانند در مورد یک مسئله اجرا شوند، ماده ۸۲ روتردام در رفع تعارض پیش آمده بین دو کنوانسیون، سایر کنوانسیون‌ها را ارجح می‌داند. هرچند این

1. Door-----to-----Door,

Port-----to-----Port,

2.-Rotterdam Rules have two systems, conflict avoiding Art 26 and conflict solving Art

.82

روش حل تعارض، آنچنان با اهداف یک کنوانسیون که همان رسیدن به نظام متحدالشکل و یکپارچه است، منطبق نیست و سعی حقوق دانان در این است که بتوانند در آینده‌ای نزدیک به ایده آل صنعت حمل و نقل بین‌الملل دست یازند.

۲- توسعه قلمرو موضوعی قواعد روتردام

پیش از مشخص شدن قلمرو جغرافیایی یا مکانی و همین‌طور زمانی قواعد روتردام با مطالعه‌ی ماده ۵ روتردام در این خصوص، لازم است که وارد قلمرو موضوعی کنوانسیون شویم. بدین معنی که بایستی ابتدا به این مهم پرداخته شود که اساساً، صرف‌نظر از مکان و یا زمان اعمال قواعد روتردام، اساساً چه موضوعاتی مشمول کنوانسیون بوده و روتردام در این حیطه چه تغییراتی نسبت به مجموعه قوانین پیش از خود داشته است.

۲-۱. قراردادهای مشمول قواعد روتردام

فصل اول روتردام در مقررات کلی خود، بند ۱ از ماده ۱ را به این تعریف اختصاص داده و می‌گوید: "از نظر این کنوانسیون واژه «قرارداد حمل» به معنی قراردادی است که در آن متصدی حمل در ازای پرداخت کرایه، تعهد به جابجایی کالاها از منطقه‌ای به منطقه دیگر می‌کند. قرارداد مقرر می‌دارد حمل از طریق دریاست و روش‌های دیگر حمل علاوه بر حمل دریایی را نیز می‌تواند شامل شود."

باعنایت به تعریف فوق و توجه به ماده ۵ قواعد روتردام، می‌توان گفت، برای حاکمیت این مقاله قواعد بر قرارداد ۳ عنصر زیر دارای اهمیت ویژه هستند.

۱- انعقاد قرارداد

۲- بین‌المللی بودن قرارداد

۳- حمل و نقل دریایی بین‌المللی

۱- انعقاد قرارداد^۱

تمرکز روتردام، بر انعقاد قرارداد مابین متصدی و فرستنده کالا است. علاوه بر بند اول ماده یک قواعد روتردام در بند پنجم و هشتم به ترتیب می‌گوید: «واژه متصدی حمل به معنی

1. Contractual approach not documentary approach.

شخصی است که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد می‌کند» و «واژه فرستنده به معنی شخصی است که با متصدی حمل قرارداد حمل منعقد می‌کند». پس برای اجرای روتردام انعقاد قرارداد حمل و نقلی که یا کل عملیات حمل یا قسمتی از آن از طریق مسیر آبی انجام شود کفایت می‌کند و حتماً نیازی به صدور بارنامه یا سند دیگری نیست. این رویه‌ی روتردام را اصطلاحاً رویه‌ی قراردادی می‌نامند نه اسنادی، چراکه تأکید بر انعقاد قرارداد حمل ما بین طرفین است. علی‌رغم اینکه در ماده ۲ قواعد هامبورگ صدور بارنامه در کشور متعاقد یکی از موارد شمولیت یافتن قواعد هامبورگ بود، اما در ماده ۵ روتردام ذکر از بارنامه یا محل صدور آن برده نشده و در واقع برای اجرای کنوانسیون محل صدور بارنامه یا شروط قید شده در بارنامه مطرح نظر نبوده است. حال آن‌که در قواعد هامبورگ تا حدی و در قواعد لاهه و اصلاحیه ویزی مطلقاً رویه‌ی اسنادی پذیرفته شده است. اما در روتردام این قید از میان برداشته شده است.^۱ لیکن رویه‌ی قراردادی اتخاذ شده در روتردام، رویه‌ای منحصر به فرد نیست و بیشتر کنوانسیون‌های حمل بین‌المللی همانند هامبورگ، CMR، کوتیف، CIM1999، CMNI و کنوانسیون مونترال هر کدام به نوعی در درجه‌ای بالاتر یا پایین‌تر، از رویه‌ی قراردادی پیروی کرده‌اند.^۲

مطلب دیگر در رابطه با اهمیت انعقاد قرارداد در قواعد روتردام، این است که ملاک عمل، انعقاد قرارداد حمل دریایی است. و همین که این قرارداد منعقد شد، قواعد روتردام با وجود سایر شرایط لازم دیگر، اجرا خواهد شد. حتی اگر بالواقع قرارداد از طریق مسیر دریایی انجام نشود. در واقع عامل اصلی اجرای روتردام حمل و نقل واقعی نیست بلکه آنچه که در قرارداد نوشته می‌شود ملاک نظر است. برای روشن شدن موضوع مثالی ذکر می‌کنیم، فرض کنید که طرفین قرارداد توافق به حمل محموله‌ای مشتمل بر درخت کریسمس و سایر وسایل مورد استفاده در جشن سال نو میلادی از طریق حمل دریایی کرده‌اند. با این قید که کالاها بایستی حداقل ۳ هفته زودتر از ۲۵ دسامبر به مقصد رسیده و در نمایشگاه‌ها و فروشگاه‌ها به معرض بازدید و فروش گذاشته شود. اما به دلیل اختلال حاصله در مسیر دریایی یا نقص در کشتی، امکان حمل کالاها از این طریق مهیا نیست. و متصدی تصمیم می‌گیرد برای رسیدن به موقع کالاها آنها را از طریق هواپیما به مقصد مورد نظر برساند. در چنین مواقعی علی‌رغم انجام

۱. ماده ۱۰ و ماده ۶(b) کنوانسیون لاهه

۲. برای آشنایی با سایر کنوانسیون‌ها به مبحث تعارض کنوانسیون‌ها رجوع شود.

عملیات حمل و نقل به روشی غیر از مسیر آبی، R.R همچنان پابرجاست و قرارداد مضمون کنوانسیون باقی می ماند. اما اگر متصدی و فرستنده کالا به هر علتی یا در همین مسئله بخواهند قرارداد اولیه را فسخ کرده و قرارداد حمل و نقل هوایی منعقد کنند، دیگر روتردام حاکم بر قضیه نبوده و کنوانسیون مربوط به حمل و نقل هوایی صلاحیت اعمال پیدا می کند. اما مطالب فوق به این معنی نیست که روش حمل واقعی هیچ تاثیری در اعمال یا عدم اعمال قواعد روتردام نخواهد داشت. در بعضی از موارد قرارداد حمل منعقد میشود بدون اینکه ابتدای نامی از چگونگی انجام عملیات حمل و نقل برده شود. در چنین مواقعی است که تعیین نوع حمل و نقل در اجرای کنوانسیون مرتبط با آن مؤثر واقع می شود. و در مصداق دیگر اگر در قرارداد حمل و نقل دو بندر به عنوان بندر بارگیری و تخلیه معرفی شوند اما بعد از شروع عملیات حمل و نقل، بارگیری یا تخلیه از بندر دیگری غیر از آنچه که در قرارداد نام برده شوند، انجام شود، این قرارداد همچنان مضمون روتردام قرار خواهد گرفت. اما اگر نامی از بندر در قرارداد برده نشود اما بالواقع حمل از طریق بندری واقع در دو کشور متفاوت یعنی به شکل بین المللی انجام شود، روتردام قابلیت اجرا نخواهد داشت.

۲- بین المللی بودن قرارداد

قواعد روتردام که نام کامل آن «کنوانسیون ملل متحد بر انعقاد قراردادهای حمل و نقل بین المللی کالا به صورت کلاً یا جزئاً از طریق دریاست»^۱ در ماده پنج خود یک نظام بین المللی دوگانه (double internationality) را برگزیده است. که نه تنها بندر بارگیری و بندر تخلیه کالا بایستی در دو کشور متفاوت واقع شده باشد بلکه مکان دریافت کردن و تحویل دادن کالا که ممکن است این عملیات در خشکی یا دریا انجام پذیرد، هم بایستی در دو کشور متفاوت پیش بینی شده باشد.

۳- حمل و نقل دریایی

همان طور که از نام کامل کنوانسیون مشخص است، حمل و نقل از طریق مسیر آبی جزء لاینفک کل قرارداد حمل و نقل است (maritime plus approach). اما به دلیل اینکه قراردادهای

1. United Nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.

مشمول روتردام به طریقه‌ی "Door-to-Door" انجام می‌شوند بایستی طریقه‌ی حمل و نقل قبل یا بعد از انجام سفر دریایی هم در نظر گرفته شود. هر چند که وجود سایر طرق حمل و نقل الزامی نبوده و بسته به نوع مسیر و کالای مورد حمل متغیر است. اما این نکته قابل توجه است که وجود یا عدم وجود سایر روش‌های حمل مثل حمل از طریق مسیرهای هوایی یا ریلی در اعمال یا عدم اعمال روتردام تاثیری نخواهند داشت و آنچه که ملاک نظر است حمل و نقل از طریق دریاها به شکل بین‌المللی است. یعنی اگر در قراردادی کل مسیر از طریق آبی و بین‌المللی طی شود و هیچ مسیر زمینی یا هوایی در قرارداد در نظر گرفته نشود، این قرارداد می‌تواند مشمول کنوانسیون قرار بگیرد. اما اگر قراردادی از سه طریق هوایی، ریلی، جاده‌ای به صورت بین‌المللی و در عین حال آب‌های داخلی انجام شود، نمی‌تواند مشمول روتردام قرار گیرد.

با این حال قواعد روتردام شامل برخی از قراردادها حتی با داشتن سه شرط فوق‌الذکر نمی‌شود. ماده ۶ کنوانسیون روتردام تحت عنوان استثنائات ویژه چنین مقرر می‌کند.

۱- این کنوانسیون در مورد قراردادهای زیر در حمل و نقل خطوط منظم (خطی) اعمال نمی‌شود:

الف- قراردادهای اجاره کشتی.

ب- سایر قراردادهای استفاده از تمام یا بخشی از فضای یک کشتی.

۲- این کنوانسیون نسبت به قراردادهای حمل در حمل و نقل غیرخطی اعمال نمی‌شود، با وجود این در موارد زیر اعمال می‌شود:

الف- قراردادهای اجاره یا قرارداد از نوع دیگری برای استفاده از تمام یا بخشی از فضای کشتی بین طرفین وجود نداشته باشد.

ب- در صورت صدور سند حمل یا یک سند حمل الکترونیکی.

حمل و نقل منظم در ماده ۱ کنوانسیون، بند سوم، چنین تعریف شده است:

۳-۱ واژه «حمل و نقل منظم» به معنی خدمات حمل و نقل است که به عموم از طریق آگهی یا وسایل مشابه پیشنهاد داده می‌شود و بوسیله کشتی‌هایی که بین بنادر مشخص طبق جدول منظم در حرکت می‌باشند، مطابق جدول زمانی تاریخ حرکت که برای همه در دسترس است، تامین می‌شود.

و بند ۴ «واژه حمل و نقل غیرمنظم» را چنین گفته است:

۴-۱- واژه «حمل و نقل غیر منظم» به معنی هر حملی است که حمل منظم نباشد. از تعاریف فوق چنین نتیجه گیری می شود که ضمن لزوم انعقاد قرارداد در این کنوانسیون، قراردادهای حمل و نقل منظم مشمول روتردام می شوند و این نتیجه کاملاً از منطوق بند ۱ ماده ۶ قابل استنباط است. این بند، قراردادهای حمل و نقل خطی یا منظم را به عنوان یک اصل کلی مشمول کنوانسیون دانسته و تنها قرارداد اجاره کشتی و سایر قراردادهایی که در رابطه با استفاده از تمام یا بخشی از فضای^۱ یک کشتی منعقد می شوند را مستثنی از این اصل قرارداد کرده است. در بند دو نیز به گونه ای مفهوم بند اول را تایید کرده و صراحتاً می گوید که این کنوانسیون نسبت به قراردادهای حمل در حمل و نقل غیر خطی اعمال نمی شود. با وجود این در مواردی که قراردادهای حمل و نقل غیر خطی با موضوع اجاره کشتی یا قرارداد از نوع دیگری که برای استفاده از تمام یا بخشی از فضای کشتی نبوده یا چنانچه، اگر در این نوع قراردادها (حمل و نقل غیر خطی) سند حمل عادی یا الکترونیکی^۲ صادر شده باشد می توان این نوع قرارداد را مشمول قواعد روتردام دانست. قرارداد اجاره کشتی، قراردادی است که میان مالک کشتی و مستاجر، به منظور استفاده از کشتی برای یک یا چند سفر، یا برای مدت زمان معینی منعقد می شود. گاه نیز ممکن است قراردادی برای اجاره یک قسمت از کشتی برای حمل کالا در یک سفر مشخص یا در ظرف یک مدت معین باشد. بنابراین «چارتر پارتی» ممکن است «چارتر پارتی سفری» که برای یا چند سفر معینی اجاره داده می شود یا «چارتر پارتی زمانی» که براساس آن، کشتی برای یک مدت معینی اجاره داده می شود و یا در چارتر پارتی زمانی به شرط تملیک (اجاره کشتی به صورت لخت) که طی آن مالکیت کشتی، موقتاً برای مدت زمان معین، به مستاجر انتقال پیدا می کند، باشد. در چارتر پارتی سفری و زمانی، صاحب کشتی متعهد به حمل کالای مستاجر به نقاط تعیین شده می باشد و اداره کشتی، از هر نظر به عهده صاحب کشتی است، لکن در «چارتر پارتی زمانی به شرط تملیک»، مستاجر، کشتی را به صورت خالی تحویل گرفته و فرمانده و خدمه را خود استخدام نموده و آن را رهبری می نماید. در این گونه قرارداد اجاره کشتی، مالک کشتی هیچ گونه مسئولیتی در قبال حمل کالا ندارد.^۳ شاید این ایراد وارد

1. Partial Chart or space charter or slot charter

۲. رجوع شود به مبحث مفاهیم و تعاریف.

۳. برای مطالعه کاملتر قرارداد اجاره کشتی رجوع کنید به کتاب دکتر نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، انتشارات سمت.

باشد که تعریفی که کنوانسیون از حمل و نقل غیرخطی ارائه داده است آنچنان کامل و جامع نیست. اما با قبول این ایراد می‌توان از مفهوم مخالف تعریف «حمل و نقل منظم» چنین استنباط کرد که حمل و نقل غیرخطی، قرارداد حمل و نقلی است که واجد شرایط زیر باشد:

(Meltem Deniz Guner- Oz bek, 2012, Pages: 94-96-84, 89)

۱- به عموم پیشنهاد نشده باشد.

۲- در رسانه‌های عمومی و سایر ارتباطات مشابه عنوان نشده باشد.

۳- حمل و نقل در مسیرهای منظم و تعریف شده و با برنامه‌ریزی قبلی انجام نشود.

۴- مطابق جدول زمانی مشخص، تاریخ حرکت در دسترس همگان قرار داده نشده باشد.^۱

نکته حائز اهمیت این است که اگر قرارداد حمل و نقلی که ما بین متصدی و فرستنده منعقد شده از انواع قراردادهایی باشد که روتردام در آنها قابلیت اعمال دارد، این امر مانع از آن نیست که متصدی بتواند با فرد دیگری به عنوان متصدی دوم قراردادی منعقد کند که مشمول روتردام قرار نمی‌گیرد. یعنی اگر قرارداد دوم به عنوان مثال از نوع قرارداد اجاره کشتی باشد، این قرارداد مشمول روتردام قرار نمی‌گیرد اما با این وجود قرارداد حمل و نقل اول که مابین متصدی و فرستنده منعقد شده بود همچنان مشمول روتردام باقی می‌ماند و در واقع قرارداد دوم بر قرارداد ما قبل خود هیچ تاثیری نخواهد داشت. در خصوص بند ۲ ماده ۶ که کلاً قراردادهای حمل و نقل غیرخطی را از شمول کنوانسیون خارج دانسته مگر آنهایی که مربوط به اجاره کشتی نباشد و یا برای آنها سند حمل و نقل صادر شده باشد، این توضیح لازم است که برخلاف کنوانسیون لاهه و یا لاهه ویزی، روتردام بدون توجه به صدور یا عدم صدور بارنامه یا هر سند حمل دیگری بر قرارداد اعمال می‌شود. در واقع وجود بارنامه در روتردام فاقد موضوعیت است.^۲ اما در یک مورد استثناء روتردام صادر کردن بارنامه یا سند حمل دیگری با این کاربرد را لازم دانسته و آن زمانیست که بخواهد قرارداد حمل و نقل غیرخطی را مشمول کنوانسیون قرار دهد. (قسمت b از بند دوم ماده ۶ روتردام).

در باره مفهوم قرارداد حمل و تفاوت آن با قرارداد اجاره کشتی و موضوعیت داشتن قرارداد در قواعد روتردام بحث کردیم همچنان که گفتیم در قراردادهای حمل صاحبان کالا به حمایت

۱. در پیش‌نویسی روتردام در آنیسترال تنها شرط سوم برای حمل و نقل غیرمنظم بودن، در نظر گرفته شده بود.

۲. در خصوص موضوعیت نداشتن بارنامه، روتردام و هامبورگ، به طور نسبتاً مشابه عمل کرده‌اند.

بیشتری نیاز دارند تا اجاره کنندگان کشتی. چون معمولاً کسانی که اقدام به اجاره کشتی می‌کنند برخلاف ارسال کنندگان کالا از طریق قرارداد حمل از جهت سرمایه و اطلاعات فنی و تخصصی در حد مطلوب هستند. به همین دلیل اصولاً کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به روابط بین متصدیان حمل و صاحبان کالا هستند و سعی دارند با وضع مقرراتی، روابط مزبور را به گونه‌ای تنظیم کنند که حداقل‌های مربوط به حقوق صاحبان کالا در برابر متصدیان حمل حفظ شود. مقررات کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ نیز در مورد قرارداد حمل می‌باشد و فقط در قراردادهای حمل حکومت دارند. بند سوم ماده دو قواعد هامبورگ نیز مقرر می‌دارد: "مفاد این کنوانسیون در مورد قرارداد اجاره کشتی اعمال نمی‌شود..."

لازم به ذکر است که مطالب فوق‌الذکر به این معنی نیست که قراردادهای باربری تحت قرارداد اجاره نیز از شمول مقررات مزبور خارج باشد. ماده دو کنوانسیون در ادامه بند دوم مقرر می‌دارد: "... با وجود این، هنگامی که بارنامه‌ای طبق قرارداد اجاره کشتی صادر می‌شود تا حدی که به روابط بین حمل و نقل کننده و دارنده بارنامه مربوط می‌شود، مفاد این کنوانسیون بر بارنامه مزبور حاکم خواهد بود، مشروط بر اینکه دارنده بارنامه اجاره کننده کشتی نباشد". در تکمیل این مبحث و گسترش قلمرو موضوعی قواعد روتردام نسبت به مقررات هامبورگ و لاهه به شمول یا عدم شمول مجموعه قواعد پیشین نسبت به قراردادهای حمل خارج از قالب بارنامه یا اسناد مشابه آن می‌پردازیم. مقررات لاهه، فقط نسبت به حمل و نقلی اعمال می‌شود که بین طرفین آن بارنامه یا سند مشابه صادر شده باشد. اما قواعد هامبورگ قلمرو شمول خود را از این جهت افزایش داده است و مقررات آن نسبت به هر نوع قرارداد حمل، حتی اگر سند حمل یک راهنامه غیر قابل انتقال باشد اعمال می‌شود. بند ششم ماده یک کنوانسیون به این امر تصریح دارد. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که مقررات هامبورگ قراردادهای حمل و نقل بیشتری را تحت شمول خود قرار می‌دهد و از لحاظ کمی، عملاً از حقوق تعداد بیشتری از صاحبان کالا حمایت می‌کند و از این جهت رویکردی تقریباً یکسان با روتردام اتخاذ کرده است. پس نتیجتاً می‌توان چنین گفت که تعهدات طرفین بر پایه انعقاد قرارداد شکل می‌گیرد. قوانین ویزبی تعریفی مشخصاً در خصوص تعریف قرارداد حمل و نقل ارائه نداده است و قرارداد را تنها از منظر صدور بارنامه می‌بیند (لااهه- ماده ۱) به همین دلیل است که گفته شده رویه لاهه-ویزی یک رویه اسنادی است نه قراردادی. اما در قواعد

هامبورگ و روتردام، قرارداد حمل و نقل در ماده ۱ هر دو کنوانسیون تعریف شده و در واقع در این کنوانسیون‌ها رویه‌ای قراردادی اتخاذ شده است منتها با این تفاوت که هامبورگ حیطه قلمرو قراردادی را از بندر مبداء تا بندر مقصد می‌داند اما روتردام این محدوده را گسترش داده و آن را از مکان مشخص شده توسط طرفین به عنوان مبداء و مکانی دیگر به عنوان مقصد معرفی کند که در این موضوع در مبحث قلمرو زمانی کنوانسیون، مفصلاً صحبت خواهیم کرد.

۲-۲. طرفین قرارداد

ماده ۷ کنوانسیون روتردام در مورد طرفین قرارداد منعقدہ چنین گفته است:

"اعمال نسبت به طرفین معین: با وجود ماده ۶، این کنوانسیون در روابط بین متصدی حمل و گیرنده، شخص ناظر، یا دارنده که طرف اولیه قرارداد اجاره کشتی یا قرارداد حمل نیستند، اعمال می‌شود. در عوض این کنوانسیون در روابط بین طرف‌های اولیه قرارداد حمل اعمال نمی‌شود که طبق ماده ۶ خارج از شمول کنوانسیون عنوان شده‌اند".

قواعد روتردام در خصوص حمایت از گیرنده همان رویه‌ای را برگزیده که قواعد هامبورگ و لاهه - ویزی انتخاب کرده‌اند. همان‌طور که ماده ۷ بر آن تاکید می‌کند، روتردام بر روابط قراردادی خارج از اجاره کشتی یا سایر مواردی که در مبحث قبل به عنوان استثنائات کنوانسیون ذکر شد، حاکم است. و حاکمیت خود را نه تنها ما بین متصدی و فرستنده بلکه در روابط متصدی و گیرنده، متصدی و شخص ناظر و همین‌طور متصدی و دارنده سند اعمال می‌کند. لذا حمایت روتردام از شخص ثالث دارنده سند حمل و نقل در خطوط نامنظم باقی است (قسمت b از بند ۲ ماده ۶). از طرف دیگر، علاوه بر دارنده سند حمل و نقل و صرف نظر از صدور یا عدم صدور بارنامه یا هر سند حمل و نقل دیگر، اشخاص ثالثی که ماده ۷ مستقیماً از آن‌ها نام برده است مثل گیرنده محموله یا شخص ناظری که در خطوط حمل و نقل غیرمنظم یا غیرخطی فعالیت می‌کنند، تحت قلمرو کنوانسیون قرار می‌گیرند. پس نتیجتاً اگر اختلافی در عملیات حمل و نقلی که مشمول کنوانسیون نیست مثل اجاره قسمتی از کشتی (Slot Charter

1. Notwithstanding article 6, this convention applies a between the holder that to not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this convention. However, this convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

(Contract)، رخ دهد، و در عین حال برای شخص ثالثی غیر از افرادی که ماده ۷ صراحتاً حمایت خود از آن را اعلام کرده، سند حمل و نقل صادر شده باشد، این شخص ثالث می‌تواند در مورد حل این اختلاف به کنوانسیون تکیه کند. مثال زیر می‌تواند موضوع را روشن‌تر کند.

فرض کنید آقای الف که مالک کارخانه‌ی پشم شیشه است برای حمل ۲۰ کانتینر از محموله خود با متصدی حملی که در اجاره کشتی خطوط حمل و نقل منظم از آمریکا به اروپای شرق در حرکت می‌باشد اقدام به بستن قرارداد می‌کند، که برای حمل هر کانتینر، بارنامه مستقل صادر می‌شود. تعدادی از بارنامه‌های برای فرستنده (صاحب کارخانه) و تعدادی برای گیرنده (شخص ثالث). کنوانسیون در این مثال به علت حمایتی که از شخصی ثالث به عمل آورده بر روابط گیرنده و متصدی اعمال می‌شود (با توجه به بند ۲ ماده ۶ و ۷ ماده ۷ قسمت اول) اما با توجه به جمله آخر ماده ۷ روتردام که می‌گوید «در عوض این کنوانسیون در روابط بین طرفین اولیه قرارداد حملی که براساس ماده ۶ مشمول کنوانسیون نیستند اجرا نمی‌شود». نسبت به روابط متصدی و فرستنده، هر چند که فرستنده یکی از طرفین اصلی قرارداد است، حاکم نخواهد بود. برای درک بیشتر و جمع مواد ۶ و ۷ روتردام به دسته‌بندی ذیل توجه کنید.

The R.R applies in Liner transportation except:

1- Charter party

2- Slot Charter Contract , Only between the original parties.

The R.R does not apply in non-liner transportation except:

1-The carriage contracts other than charter partly or slot charter

2- A transport document or an electronic transport record is issued.

به عبارت ساده‌تر استثنائاتی که در ماده ۶ پیش‌بینی شده‌اند، تنها مربوط به روابط طرفین اصلی

قرارداد معینی متصدی حمل و فرستنده شده و اشخاص ثالث مشمول این استثناء نخواهند بود.

۳- توسعه قلمرو مکانی (جغرافیایی) قواعد روتردام

منظور از قلمرو مکانی مسئولیت متصدی، قلمرو جغرافیایی اعمال کنوانسیون است. در واقع اولین و مهم‌ترین نکته و یا معیاری که در همه کنوانسیون‌های حمل و نقل قبل از هر چیز دیگری به آن پرداخته شده موضوع بین‌المللی بودن آنهاست. به این معنی که اولین شرط اجرای کنوانسیون این است که قرارداد محلی که براساس یک کنوانسیون منعقد شود حتماً بایستی متصل به چندین کشور باشد. اما شرایط و قیود هر کنوانسیون در این خصوص با یکدیگر متفاوت است (Francesco Berlingieri, 2009, pp20-25).

ماده ۵ کنوانسیون روتردام تحت عنوان «قلمرو کلی اجرا»، محدوده جغرافیای اعمال این مجموعه مقررات بین‌المللی را چنین بیان می‌کند:

ماده ۵: قلمرو کلی اجرا^۱

۱- با رعایت ماده ۶، این کنوانسیون بر قراردادهای حملی که در آن محل دریافت و محل تحویل، همچنین بندر بارگیری یک بار دریایی و بندر تخلیه همان بار دریایی در کشورهای مختلف قرار دارند اعمال می‌شود؛ اگر طبق قرارداد حمل یکی از مکان‌های زیر در کشور متعاقد واقع شود: (علیرضا محمدزاده وادقانی و کتابون کاردان، ۱۳۹۱، صفحات ۲۷۵-۲۵۵)

الف. محل دریافت

ب. بندر بارگیری

ج. محل تحویل

د. بندر تخلیه

با در نظر گرفتن ماده ۵ R.R، وجود چهار شرط برای اجرای کنوانسیون روتردام لازم است:

۱- قرارداد حمل و نقل منعقد شده باشد.^۲

۲- محل دریافت کالا و همچنین محل تحویل دادن کالا بایستی در دو کشور متفاوت واقع شده باشند.

۳- مکان یا بندر بارگیری کالا و بندر تخلیه‌ی کالا در دو کشور مختلف باشند.

۴- حداقل یکی از کشورها یا بنادر محل، دریافت، تحویل، بارگیری و تخلیه کالا، کشور عضو کنوانسیون باشد.

یعنی چنانچه براساس قرارداد حمل و نقل منعقد شده مابین متصدی حمل و فرستنده^۳، محل دریافت کالا، محل تحویل دادن کالا، بندر بارگیری و بندر تخلیه واقع شده در کشورهای مختلف باشند و یکی از این کشورها متعاقد کنوانسیون باشد، مقررات این کنوانسیون بر

۱. واژه «قرارداد حمل» به معنی قراردادی است که در آن متصدی حمل در ازای پرداخت کرایه، تعهد به جابجایی کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌کند. قرارداد مقرر می‌دارد حمل از طریق دریاست و روش‌های دیگر حمل علاوه بر حمل دریایی را نیز می‌تواند شامل شود.

۲. ماده یک کنوانسیون روتردام (۱-۱).

۳. بر اساس قانون روتردام قرارداد حمل و نقل بایستی مابین متصدی و فرستنده یا شخصی دیگر به توصیه فرستنده منعقد شود.

قراردادهای حمل بین دو کشور حاکم می‌شود. یعنی اگر دو قرارداد حمل دریایی منعقد شده باشد که یکی ما بین دو بندر واقع شده در کشور الف و دیگری مابین دو بندر در کشور ب باشد و این دو مسیر دریایی از طریق حمل جاده‌ای به هم متصل شده باشند، این قرارداد مشمول کنوانسیون نمی‌شود. مثلاً یک محموله‌ی چوب به منظور ساختن کاغذ از بندر هونولولو (Honolulu) در ایالات متحده آمریکا به مقصد بندر سیاتل در همان کشور بارگیری می‌شود. پس از اینکه کالاها به بندر سیاتل واقع در ایالات متحده رسیدند تخلیه شده و از طریق کامیون به بندر ونکوور در کشور کانادا منتقل می‌شوند. پس از بارگیری کالا در ونکوور، کشتی ونکوور را به مقصد بندر مونترال که این بندر هم در کانادا قرار گرفته، ترک می‌کند. این قرارداد حتی اگر به صورت یک قرارداد واحد هم تنظیم می‌شد، نمی‌توانست مشمول R.R قرار گیرد چرا که معیار در قوانین روتردام اینست که سفر دریایی حتماً به شکل بین‌المللی انجام شود حال آنکه دیدیم که سفرهای دریایی در این قرارداد هر دو به شکل داخلی انجام شدند. در واقع سایر روش‌های حمل مثل حمل جاده‌ای یا هوایی یا حمل و نقل از طریق راه‌آهن می‌تواند هم به شکل داخلی و هم بین‌المللی باشد؛ ضمن اینکه وجود یا عدم وجود طرق حمل و نقل غیر دریایی کالا در کنوانسیون روتردام از عناصر اصلی به شمار نمی‌روند. ملاک اصلی حمل و نقل از طریق دریا به شکل بین‌المللی است (Meltem Deniz Guner- Ozbek, 2012, 310-313). برعکس اگر برای مثال طی قرارداد منعقد شده‌ای همین محموله چوب کاغذسازی از بندر برلین در آلمان به وسیله حمل جاده‌ای به آنترپ (Antwerp) در بلژیک منتقل شده و سپس کالا در بندر آنترپ به مقصد بندر مونترال در کانادا بارگیری و در مونترال تخلیه شده و از طریق خطوط ریلی به شیکاگو حمل شوند، چنین قراردادی مشمول R.R قرار خواهد گرفت. چرا که اولاً محل دریافت کردن و تحویل دادن کالا در دو کشور متفاوت بوده و ثانیاً مسیر حمل و نقل دریایی به شیوه بین‌المللی انجام شده است.^۱

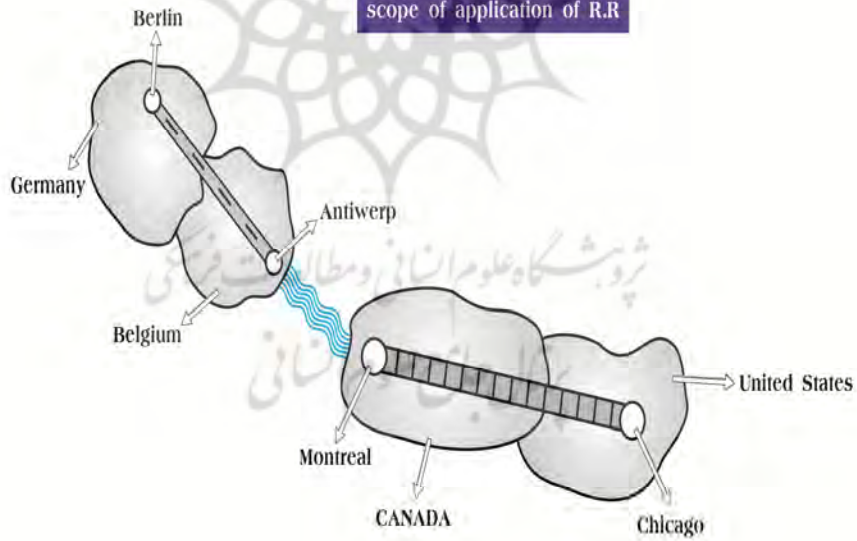
1. Rotterdam Rules Article 5 adopts the "double internationality" principle, This principle States that:

For the Sea Carriage the port of loading and port of discharge must be in different & must be in different States. In addition, the place of receipt and place of delivery must be in different states.

This Carrige will not be Subject to the R.R



This Carrige is within the scope of application of R.R



و مطلب آخر اینکه اجرای کنوانسیون روتردام هیچ‌گاه متأثر از تابعیت طرفین قرارداد یا کشتی حمل‌کننده کالا نمی‌باشد و ممکن است که هر دو طرف قرارداد حمل و همین‌طور وسیله‌ی حمل و نقل همگی دارای تابعیت مشترک باشند و این موضوع مانعی در جهت اعمال این کنوانسیون بر قرارداد باشد با شرایط فوق‌الذکر نمی‌باشد. بنابراین قرارداد حمل و نقل منعقد شده با یک متصدی چینی و فرستنده‌ی اهل چین که با کشتی یا هواپیمایی که پرچم چین را افزاشته و یا در کشور چین ثبت شده‌اند، انجام می‌شود می‌تواند مشمول قوانین روتردام قرار گیرد. توسعه قلمرو حاکمیت روتردام در مقایسه با مجموعه قوانین سابق در این حیطه نیز می‌توان چنین شرح داد که طبق ماده ۲ مقررات قواعد هامبورگ، این کنوانسیون بر قراردادهای حمل بین دو کشور مختلف اعمال می‌شود در صورتی که بندر بارگیری و یا بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و یا یکی از بنادر تخلیه انتخابی که بندر واقعی تخلیه است در یک کشور متعهد کنوانسیون واقع شده باشد (Signatory State). همچنین اگر بارنامه یا هر سند دیگری که حاکی از قرارداد حمل است در یک کشور عضو کنوانسیون صادر شود یا حتی اگر در بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد تنها پیش‌بینی شود که مقررات این کنوانسیون یا قوانین داخلی کشوری که به این کنوانسیون اثر اجرایی می‌دهد، حاکم بر قرارداد باشد، قواعد هامبورگ لازم‌الاجرا می‌شود.

ملاحظه شد که در قواعد روتردام علاوه بر بندر بارگیری و تخلیه، محل دریافت کردن و تحویل دادن کالا هم مشمول کنوانسیون دانسته شده‌اند؛ چرا که اصولاً شیوه حمل و نقل و مدت زمان اعمال مسئولیت از شیوه بندر تا بندر یا همان "Port- to- Port" (محمد رضا، کارکن، ۱۳۸۲، شماره ۱۲۱) در کنوانسیون هامبورگ به شیوه (درب تا درب یا منزل به منزل) "Door- to- Door" در روتردام تغییر پیدا کرده است. هر چند که ممکن است محل دریافت کالا و تحویل دادن آنها در خشکی واقع شده باشد.

دیگر تفاوت عنوان شده صدور بارنامه در قواعد هامبورگ و عدم توجه به وجود یا عدم وجود بارنامه در روتردام است. که این موضوع به علت اتخاذ رویه قراردادی به جای رویه اسنادی در روتردام می‌باشد. در این خصوص در مبحث قلمرو موضوعی کنوانسیون‌ها صحبت شد.

۱. مسئولیت متصدی در مبحث قلمرو زمانی مفصلاً به این مضمون خواهیم پرداخت.

۴- توسعه قلمرو زمانی قواعد روتردام

پس از پرداختن به گسترش قلمرو موضوعی و مکانی کنوانسیون روتردام نسبت به کنوانسیون‌های ماقبل اکنون وارد مبحث قلمرو زمانی روتردام و آثار توسعه‌ی آن می‌شویم. هدف روشن نمودن این مطلب است که اساساً کنوانسیون از چه زمانی شروع به اعمال خود در عملیات حمل‌ونقل می‌کند. آیا از همان لحظه انعقاد قرارداد مابین طرفین، یعنی متصدی و فروشنده، کنوانسیون حاکمیت خود بر قرارداد حمل‌ونقل و عملیات اجرایی آن را آغاز خواهد کرد یا بایستی توافق دیگری در این زمینه به‌عمل آورده شود. منظور از دوران مسئولیت متصدی حمل در یک کنوانسیون، مدت زمانی است که با شروع آن، مسئولیت حمل و نگهداری کالا به متصدی حمل منتقل می‌شود و با پایان یافتن آن، این مسئولیت خاتمه می‌یابد. براساس پاراگراف «ه» از ماده «یک» کنوانسیون «بروکسل» این مدت، شامل مدتی است که با بارگیری شروع و با تخلیه کالا از کشتی خاتمه می‌یابد. در واقع آنچه در کنوانسیون بروکسل ملاک نظر قرار گرفته است، یعنی محدوده بین بارگیری و تخلیه، برگرفته از الگوهای اولیه بود که در آن فرستندگان، کالای خود را هنگامی که کشتی آماده بارگیری بود به کنار کشتی می‌آوردند و گیرنده نیز به محض تخلیه کالا، آن را تحویل می‌گرفت. ولی با توسعه تجارت، افزایش فعالیت بنادر و شلوغی آنها، آوردن کالا به کنار کشتی برای بارگیری و دریافت کالا در زمان تخلیه برای گیرنده امری مشکل می‌نمود. از این رو فرستندگان، قبل از اینکه کشتی آماده بارگیری شود، کالا را در بندر به انبار متصدی حمل تحویل می‌دادند و به همین ترتیب در بندر تخلیه نیز متصدی حمل در مدت زمان پس از تخلیه تا تحویل به گیرنده، کالا را تحت مراقبت خود قرار می‌داد، و این مدت زمان قبل از بارگیری و پس از تخلیه تا تحویل به گیرنده کالا را تحت مراقبت خود قرار می‌داد. با این حال مدت زمانی که متصدی حمل کالا را در اختیار قرار داشت، خارج از شمول مقررات لاهه قرار می‌گرفت. از این رو در تهیه قواعد «هامبورگ»، دوره زمانی مسئولیت مورد بازنگری قرار گرفت و همگام با این تحولات، طرز تفکر و اندیشه متحول شده و به جای بحث بر سر مکان شروع و خاتمه مسئولیت متصدی حمل دریایی، از «زمان» صحبت به عمل آورد. بگونه‌ای که براساس ماده «۴» این کنوانسیون، دوره زمانی مسئولیت متصدی حمل با دریافت کالا از فرستنده کالا یا نماینده او یا یک مقام مجاز در بندر مبدأ شروع می‌شود و تا

زمانی که کالا را در بندر تخلیه به گیرنده یا نماینده قانونی او، یک مقام مجاز یا شخص ثالثی که کالا باید به او تحویل داده شود، تحویل دهد، ادامه یابد.

در این بخش سعی بر آن است تا به سوالات مطرحه پاسخی جامع و مانع داده شود.

ماده ۱۲ روتردام با عنوان مدت مسئولیت متصدی حمل چنین مقرر داشته که:

۱- متصدی حمل به موجب این کنوانسیون از زمانی که وی یا طرف اجرا کننده کالاهای موضوعی حمل را دریافت می کند تا زمانی که کالاها تحویل داده می شوند، دارای مسئولیت است.

۲- الف: اگر قانون یا مقررات محل دریافت مقرر دارد که کالاها به یک مقام مجاز یا شخص ثالث دیگر تحویل داده شود که متصدی حمل بتواند کالاها را از آنها تحویل بگیرد؛ مدت مسئولیت حمل از زمانی شروع میشود که متصدی حمل کالاها را از آن مقام یا شخص ثالث تحویل می گردد.

ب: اگر حقوق و مقررات محل تحویل مقرر دارد متصدی حمل کالاها را به مقام صالح یا شخص ثالث دیگر تحویل دهد که گیرنده از آنها کالا را تحویل بگیرد، مدت مسئولیت متصدی حمل وقتی پایان می گیرد که کالاها را به آن مقام یا شخص ثالث تحویل دهد.

۳- به منظور تعیین مدت مسئولیت متصدی حمل طرف های قرارداد می توانند روی زمان حمل و دریافت و تحویل کالاها توافق کنند. با وجود این مقرر کردن شروط زیر در قرارداد حمل باطل است.

الف- زمان دریافت کالاها بعد از شروع بارگیری اولیه مقرر در قرارداد حمل باشد و

ب- زمان تحویل کالاها قبل از اتمام تخلیه نهایی مقرر در قرارداد حمل باشد.

مدت زمان مسئولیت متصدی در کنوانسیون لاهه و همین طور اصلاحیه آن لاهه-ویزی، از زمان بارگیری محموله شروع و تا زمان تخلیه کالا ادامه دارد. که این مدت زمان به دوره مسئولیت چنگک تا چنگک شناخته شده است. یعنی از لحظه ای که قلاب جرثقیل بار را گرفته و در کشتی قرار می دهد تا زمانی که جرثقیل بار را از کشتی برمی دارد و به اصطلاح تخلیه ی بار پایان می پذیرد و به عبارتی از چنگک تا چنگک قلمرو زمانی مسئولیت متصدی حمل و نقل گسترده می شود.

اما همان طور که در ماده ۱۲ روتردام در این مورد صحبت شده، متصدی حمل از زمانی که موضوع حمل را دریافت می کند تا زمانی که کالاها تحویل داده می شوند، دارای مسئولیت

است. که این مکان دریافت و تحویل کالا می‌تواند هر جایی ولو خارج از بندر بارگیری یا تخلیه کالا و دور از دریا یا هر مسیر آبی واقع شده باشد. در واقع قوانین روتردام مدت زمان اعمال مسئولیت متصدی را به شیوه^۱ "Door-to-Door" قرار داده و طبق آن متصدی حمل در تمام دوره انجام عملیات حمل و نقل معمولاً از زمان دریافت کالا در محل تعیین شده توسط فرستنده که اغلب در محل کارخانه و یا مکان بسته‌بندی کالا است تا زمان تحویل دادن آنها در کشور مقصد، مسئول حفظ و نگهداری کالاهاست و به همین علت در طول دوره حمل و نقل علاوه بر روش حمل و نقل دریایی، سایر وسیله‌های حمل همچون حمل و نقل زمینی، ریلی یا هوایی نیز به کار گرفته می‌شوند. و چنانچه در مبحث قبل گفته شده شرط لازم این است که با وجود سایر طرق حمل و نقل غیر دریایی که چه به صورت داخلی چه به شکل بین‌المللی انجام گیرند، روش حمل دریایی حتماً به صورت بین‌المللی انجام شود.

با وجود اینکه که طریقه حمل و نقل در روتردام به شکل "Door-to-Door" در نظر گرفته شده اما طرفین قرارداد ناگزیر از برگزیدن این شیوهی حمل و نقل نبوده و می‌توانند به صورت چنگک تا چنگک یا بندر تا بندر هم توافق کنند (Teresa Thorp, 2011, pp17-19). هر چند در صنعت حمل و نقل امروز و با وجود کانتینرها، دیگر روش‌های حمل و نقل به طرز غیر از "Door-to-Door"، عملاً کارایی خود را از دست داده‌اند. چه اینکه کالاها در محل کارخانه به صورت بسته‌بندی شده در کانتینرها قرار داده شده و در مقصد به گیرنده تحویل داده می‌شود و در تمام این مدت کانتینرها به صورت بسته حمل می‌شوند. به همین دلیل در بیشتر موارد حمل و نقل به شکل زمینی، هوایی و ریلی قبل از بارگیری کالا در کشتی و پس از تخلیه کالا در بندر مقصد، انجام می‌شود. اتخاذ شیوه جدید حمل و نقل به شیوهی درب تا درب هر چند کار را برای فرستندگان بسیار آسان کرده و دیگر لازم نیست که آنها بخواهند با وجود مشکلات و درگیری‌های موجود در این زمینه، خود حمل و نقل کالا تا قسمتی از مسیر را به عهده گیرند و تنها کفایت با قرار دادن آنها در کانتینر در محل مشخص شده توسط خودشان، محموله را به مقصدی تحویل دهند. اما همین گستردگی قلمرو زمانی روتردام باعث شده تا در عمل با سایر کنوانسیون‌های لازم‌الاجرا در سایر روش حمل و نقل دچار تعارض شود. و اساساً این سوال مطرح می‌شود که آیا با تصویب قواعد روتردام، سایر کنوانسیون‌ها اثر اجرایی خود را از دست

۱. درب تا درب یا منزل به منزل که البته در پیش‌نویس روتردام به شیوهی place-to-place عنوان شده بود.

نخواهند داد؟ و اگر پاسخ منفی است، در مواقعی که خسارت تحت شمول دو کنوانسیون حمل و نقل قرار می‌گیرد، کدام یک ارجح است. مثلاً اگر خسارتی در طول سفر جاده‌ای اتفاق افتاده و تقصیر متصدی ثابت شود آیا این مسئولیت بایستی تحت قواعد روتردام بررسی شود یا کنوانسیون‌های لازم‌الاجرا در حمل و نقل جاده‌ای (CMR)؟

۱-۴. اجتناب از ایجاد تعارض با سایر کنوانسیون‌ها

زمانی که در سال ۱۹۲۱ نه تنها در خطوط نامنظم بلکه در خطوط منظم کشتی‌رانی، کنوانسیون لاهه پذیرفته شده معمولاً کالاها در کنار کشتی بارگیری و تخلیه می‌شدند. به این معنی که قلمرو زمانی کنوانسیون در لاهه و لاهه-ویزی تنها از چنگک کشتی مبدا تا چنگک کشتی مقصد ادامه داشت. به عبارت دیگر مدت زمان مسئولیت متصدی محدود به این دوره زمانی محدود می‌شد. هر چند پس از گذشت چند سال نواقص این رویه از جمله حدوث تاخیر در جابجایی کالاها منجر به تغییر رویه و دریافت و تحویل کالا در بندر یا محل مشخص شده دیگر توسط فرستنده یا گیرنده کالا شد. هر چند که قانون مرتبط با این امر هنوز دست نخورده باقی مانده بود. لذا خطرات پیش آمده در این مدت معین قبل از بارگیری یا بعد از تخلیه، با مراجعه به قوانین ملی هر کشور حل و فصل می‌شد. راه‌حلی که تا حدی توانست این دوگانگی قانونی را از بین برد، تنظیم و نگارش قوانین هامبورگ بود که با افزایش دوره زمانی مسئولیت متصدی از بندر مبدا تا بندر مقصد، حمل و نقل کالا قبل از رسیدن به چنگک کشتی‌ها را پوشش داد و موجبات اطمینان خاطر بیشتر فرستنده را فراهم آورد. اما هامبورگ موفق به از بین بردن و پیش‌بینی همه مسائل نبود چرا که در خیلی از موارد محل تحویل دادن و دریافت کردن کالا مکانی غیر از بنادر تعیین می‌شدند و اساساً رویه‌ی حمل و نقل با تغییراتی که به علت ورود کانتینرها پیدا کرده بود، قوانین به روزتر و مدرن‌تری را طلب می‌کرد. قوانینی که صراحتاً تمام طول مدت قرارداد را پوشش دهد. در سال ۱۹۷۱، به علت نیاز صنعت حمل و نقل به داشتن یک نظام واحد که بتواند تمام طول مسیر حمل و نقل را بدون در نظر گرفتن نوع وسیله‌ی حمل پوشش دهد، بیمکو (BIMCO) نوعی از بارنامه را صادر کرد که کل مسیر را شامل می‌شد اما در رابطه با تعیین مسئولیت متصدی و تمدید حدود آن این طور مقرر کرده بود که پس از مشخص شدن مکان ایجاد خسارت یا تلف کالا، متصدی و فرستنده کالا می‌توانند به هر کنوانسیون یا قانون ملی که در آن محل حاکمیت دارد استناد کنند. مثلاً اگر خسارت در مسیر هوایی

اتفاق می افتاد و این مسئله ثابت می شد، بایستی به قانون ملی یا کنوانسیون لازم الاجرا در آن زمینه مراجعه می شد.

۲۰ سال بعد از بارنامه‌ی بیمکو در ماه جون ۱۹۹۱، اتاق بازرگانی بین‌المللی و آنکتاد به این نتیجه رسیدند که بایستی برای چنین اسناد بین‌المللی، قوانین بین‌المللی مناسبی هم وضع شود که حداقل بتواند قراردادهای حمل و نقل انجام شده با دو نوع وسیله‌ی حمل متفاوت و با در نظر گرفتن همه مسائل مربوط به مسئولیت را دربر گیرد. در مجموعه قوانین مدنظر آنکتاد و اتاق بازرگانی بین‌المللی، در مورد مبنای مسئولیت از ماده ۵ قانون هامبورگ و در مورد خسارت وارده از ماده ۴ قانون لاهه الهام گرفته شده بود. و تصمیم به افزایش دوره مسئولیت متصدی یعنی بیش از آنچه در هامبورگ عمل می شد، از آنجا قدرت گرفت که تقریباً در سال ۲۰۰۲، ۵۰ درصد از حمل و نقل کالاها به طریقه زمینی - دریایی و از طریق کانتینر از محل تعیین شده توسط فرستنده تا محل تعیین شده توسط گیرنده انجام می شد. در واقع تفکر نگارش روتردام با این هدف شکل نگرفت که تمامی حمل و نقل‌های مرکب را دربر گیرد بلکه با این انگیزه اندیشیده و تنظیم شد که صرفاً قراردادهای حمل دریایی را شامل شود منتها قراردادهایی که قبل یا بعد از مسیر دریایی، احتیاج به نوع دیگری از حمل و نقل نیز باشد. به همین سبب در ماده ۵ کنوانسیون روتردام ۴ نقطه اتصال مشخص شده و علاوه بر محل بارگیری و تخلیه، محل تحویل و دریافت کالا نیز در نظر گرفته شده‌اند. به این ترتیب روتردام اولین مجموعه قوانینی است که صراحتاً حمل ترکیبی دریایی را از ابتدا تا انتها تحت پوشش خود قرار داده. اما این سؤال بی جواب مانده که در مورد عملیات حمل قبل یا بعد از مسیر دریایی، طریقه‌ی عملکرد سایر کنوانسیون‌های مصوب در آن زمینه چگونه خواهد بود آیا روتردام بر تمام کنوانسیون‌های موجود تا به الان حاکمیت خواهد داشت؟

ماده ۲۶ و ۸۲ روتردام به این سوال پاسخ داده‌اند چرا که پیش‌بینی چنین موادی به منظور حل تعارضات پیش آمده در روتردام بسیار ضروری بوده است. ماده ۲۶ در مورد حمل و نقل کالا و ایجاد خسارت اندکی قبل یا بعد از حمل دریایی و ماده ۸۲ در خصوص چگونگی برخورد با سایر کنوانسیون‌ها توضیح می‌دهد.

زمانی که فقدان یا زیان به کالاها یا واقعه یا اوضاع و احوالی که باعث تاخیر در تحویل آنها می‌شود در طول مدت مسئولیت متصدی حمل، اما قبل از بارگیری آنها به کشتی یا بعد از تخلیه آنها از کشتی اتفاق بیافتد، مقررات این کنوانسیون بر مقررات سند بین‌المللی دیگر غالب

نمی‌شود، در صورتی که در زمان رخداد چنین فقدان، زیان یا واقعه و اوضاع و احوالی که موجب تاخیر شده است :

الف- وفق مقررات سند بین‌المللی که در مورد تمام یا برخی عملیات متصدی حمل اعمال می‌شود، فرستنده، قراردادی مستقیم و جداگانه با متصدی حمل در مورد این مرحله خاص از حمل که فقدان یا زیان به کالاها یا حادثه و اوضاع و احوالی که باعث تاخیر در تحویل می‌شود در آن اتفاق افتاده، منعقد کرده باشد.

ب- این سند بین‌المللی به‌طور صریح، مسئولیت متصدی حمل، محدودیت مسئولیت یا موعد اقامه دعوا را مقرر کند.

ج- وفق سند مزبور هیچ‌گونه نقض قرارداد به ضرر فرستنده مجاز نباشد.

ماده ۲۶ توضیح می‌دهد که اگر تلف شدن کالا یا خسارت وارده به آن یا موقعیت و شرایطی که عامل تاخیر در رسیدن کالا هستند، در طی مدت مسئولیت متصدی اما تنها اندک زمانی قبل از بارگیری کالاها به درون کشتی و یا اندک زمانی پس از تخلیه‌ی محموله از کشتی و درحالی که کالاها بیرون از کشتی یا هر نوع وسیله‌ی حمل و نقل دیگری هستند، اتفاق بیافتد؛ در صورتی که مابین متصدی و فرستنده برای این مقطع زمانی توافق مجزا و جداگانه‌ای صورت گرفته باشد که برای مثال اگر خسارت قبل از بارگیری بوجود آید سند بین‌المللی حاکم باشد، در این مورد به جای روتردام، سند بین‌المللی توافق شده حاکمیت دارد. هر چند برای یک کنوانسیون بین‌المللی که مدعی است توانسته تمام طول قرارداد را دربرداشته باشد ضعف به حساب می‌آید که به سراغ سایر قوانین بین‌المللی برود؛ اما در مورد اعمال ماده ۲۶ و به کارگیری سایر اسناد بین‌المللی، رعایت چند شرط لازم است. یعنی اولاً که سایر اسناد بین‌المللی تا جایی می‌توانند وارد عمل شوند که قوانین در نظر گرفته شده در آنها متناقض با قواعد روتردام نباشد یعنی این چنین نخواهد بود که سند بین‌المللی دیگری با کنار زدن روتردام به طور کلی بخواهد جایگزین آن شود. ثانیاً برای اعمال ماده ۲۶ خسارت حاصله حتماً بایستی قبل و یا بعد از مسیر دریایی ایجاد شده و این موضوع زمانی محقق می‌شود که به طرق مطمئن حدوث خسارت در این دوره زمانی ثابت شده باشد، در غیر این صورت، قوانین روتردام حاکمیت خواهند شد. و در بیشتر موارد با وجود کانتینرها و بسته ماندن آنها از لحظه دریافت یا تحویل کالا اثبات این که دقیقاً خسارت کمی قبل یا بعد از حمل دریایی به کالا وارد شده

بسیار دشوار است. بنابراین در موقعیتی که نیمی از خسارت در خشکی و نیمی از آن در دریا اتفاق افتاده یا در مواردی که اصلاً مشخص نیست که خسارت چه زمانی و چگونه رخ داده است، قوانین روتردام قضیه را حل و فصل خواهد کرد. ثالثاً ماده ۲۶ در صورتی که شرایط فوق الذکر وجود داشته باشند، تنها به اسناد بین‌المللی اجازه‌ی دخالت داده است و قوانین ملی در این صورت، نمی‌توانند برای اعمال قوانین روتردام محدودیتی به وجود آورند. پس می‌توان نتیجه گرفت بادر نظر گرفتن ماده ۲۶، قوانین روتردام زمانی می‌توانند اجرا شوند که:

- ۱- خسارت در طول دوران حمل و نقل به صورت ترکیبی اتفاق افتاده باشد.
 - ۲- زمان ایجاد خسارت مشخص نباشد.
 - ۳- خسارت در محدوده‌ی حاکمیت هیچ سند بین‌المللی دیگری اتفاق نیفتاده باشد.
- در جمع‌بند نهایی می‌توان شرایط اعمال ماده ۲۶ را چنین خلاصه کرد:

الف) تنظیم قرارداد

همان‌طور که بند اول ماده ۲۶ توضیح می‌دهد، برای اعمال سند بین‌المللی دیگری غیر از روتردام علاوه بر اینکه باید در این خصوص توافق جداگانه‌ای صورت گرفته باشد، بایستی برای آن دوره از مرحله زمانی توافق شده، قانون بین‌المللی نیز تصویب شده باشد. برای مثال: قرار است یک محموله گل مریم ارغوانی از چین به عراق از طریق بندر مرسین (Mersin) در ترکیه برده شود. کالاها از چین تا مرسین از طریق کشتی و از ترکیه تا عراق از طریق کامیون حمل می‌شوند. اما به علت بالا بودن درجه حرارت کامیون، گل‌ها دچار پژمردگی شده و دیگر قابل عرضه در نمایشگاه برگزار شده در عراق نخواهند بود. براساس توضیحات گفته شده واضح است که اگر متصدی و فرستنده‌ی کالا در مورد حمل جاده‌ای توافق جداگانه‌ای کرده باشند، در مورد خسارت حاصله، CMR به جای R.R احتمال می‌شود چرا که علاوه بر توافق انجام شده و اثبات حدوث خسارت در این دوره زمانی، هم کشور چین و هم عراق هر دو عضو کنوانسیون CMR هستند. اما اگر طرفین در این مورد توافقی نکرده باشند، علی‌رغم الحاق هر دو کشور به CMR، برای تبیین مسئولیت و سایر مسائل R.R اعمال می‌شود.

ب) وجود سند بین‌المللی

یکی دیگر از شرایط اعمال ماده ۲۶، وجود سند بین‌المللی برای مدت زمان قبل یا بعد از بارگیری است. یعنی صرف نظر از اینکه قوانین ملی مشمول این ماده نیستند، هر سند دیگر به

شرط بین‌المللی بودن می‌تواند موضوع توافق طرفین باشد و لازم نیست این سند بین‌المللی حتماً به شکل کنوانسیون تنظیم شده باشد. نکته دیگری که از طرز نگارش ماده ۲۶ قابل فهم است اینکه سند بین‌المللی اشاره شده لزوماً نباید قبل از R.R تصویب و مورد پذیرش طرفین قرار گرفته باشد بلکه هر سند بین‌المللی دیگری هم که بعد از R.R تنظیم شود می‌تواند ملاک عمل قرار گیرد. در صورتی که در متن پیش‌نویس R.R به جای واژه سند از لفظ کنوانسیون استفاده شده بود. به عبارت دیگر هر قانون بین‌المللی دیگر که به صورت لازم‌الاجرا در آمده باشد یا در خواهد آمد مشمول ماده ۲۶ قرار خواهد گرفت. و مسئله دیگر که به طور مختصر به آن اشاره شد، قانون داخلی حتی اگر مورد توافق طرفین واقع شده باشد، مشمول این ماده از R.R قرار نمی‌گیرد. چرا که قوانین ملی هر کشوری برای خودش قابل شناسایی و پذیرش است و به ندرت امکان توافق دو کشور متفاوت بر قانون داخلی (national law) یک کشور وجود دارد. از طرف دیگر قوانین ملی به اندازه‌ی قوانین بین‌المللی از ثبات و قدرت عمل برخوردار نبوده و امکان تغییر آن همیشه وجود دارد. و رجوع به قانون ملی، می‌تواند مانعی برای رسیدن به هدف اصلی وضع این کنوانسیون‌ها که همان سهولت تجارت بین‌المللی است، محسوب شود.

ج) زمان وقوع خسارت

برای اعمال ماده ۲۶، بایستی خسارت وارده بعد یا قبل از سفر دریایی اتفاق افتاده باشد. در این مورد ۳ گزینه وجود دارد:

۱- مکان ایجاد علت خسارت ۲- مکان ایجاد خسارت ۲- مکان کشف خسارت، که به نظر حقوق‌دانان مکان ایجاد خسارت بهترین ملاک تصمیم‌گیری است. چرا که این انتخاب منطقی و واقعی و منصفانه‌تر از دو معیار دیگر است. از متن ماده این گونه قابل استنباط است که ضرر خسارت وارده حتماً بایستی در طی مسیر حمل و نقل اما قبل از بارگیری یا بعد از تخلیه کالا رخ داده باشد. یعنی اگر زیان وارده به صورت تدریجی در تمام دوره سفر اتفاق بیافتد و نتوان زمان دقیق وقوع آن را مشخص کرد، در این مواقع روتردام حاکم خواهد بود. مثلاً اگر محموله، محصولات لبنی بوده و این مواد قبل از بارگیری دچار فساد شده باشند اما تدریجاً و در طول سفر به طور کامل فاسد شوند برای تصمیم‌گیری و تعیین میزان خسارت و مسئولیت متصدی به روتردام رجوع خواهد شود.

(د) عنصر مسئولیت

این نظم زنجیره‌ای که به طور محدود و کنترل شده در روتردام اجرا می‌شود، علاوه بر داشتن شرایط ذکر شده بایستی یک عامل دیگر هم در نظر بگیرد. به این ترتیب که این سیستم تنها زمانی اجرا می‌شود که موضوع توافق شده، مربوط به مسئولیت متصدی باشد و موضوعات دیگری که ممکن است به طور غیرمستقیم مربوط به مسئولیت متصدی باشند مشمول ماده ۲۶ قرار نمی‌گیرند. منظور از متصدی همان شخصی است که مستقیماً در قرارداد منعقد نام وی به عنوان متصدی ذکر می‌شود و مقابل شخص فرستنده قرار می‌گیرد. لذا سایر مسائل مربوط به مسئولیت که بدون در نظر گرفتن رابطه قراردادی متصدی و فرستنده، در کل متن کنوانسیون مورد بحث قرار گرفته‌اند، مشمول ماده ما نحن فیه قرار نمی‌گیرند. ضمن اینکه اسناد بین‌المللی بایستی الزامی باشند. لازم‌الاجرا بودن به این معنی است که قانونی غیر از آن قابل توافق نباشد.

۲-۴. حل تعارض حاصله با سایر کنوانسیون‌ها

دانستیم که در واقع ماده ۲۶ زمانی اعمال می‌شود که هنوز تعارضی بین کنوانسیون‌ها ایجاد نشده یعنی ماده ۲۶ به این هدف در روتردام پیش بینی شده که از ایجاد تعارضات احتمالی پیش‌گیری کند. اما در موقعیتی که تعارض واقعی وجود داشته و ماده ۲۶ نمی‌تواند ملاک عمل قرار گیرد نوبت به اعمال ماده ۸۲ خواهد رسید. ماده ۸۲ در بخش هفدهم کنوانسیون جای گرفته است و این بخش از روتردام مواردی را متذکر شده که مشمول کنوانسیون قرار نمی‌گیرد.^۱

ماده ۸۲ شرح می‌دهد: هیچ بخشی از این کنوانسیون بر اعمال کنوانسیون‌های لازم‌الاجرا مذکور تأثیری نمی‌گذارد. این مبحث شامل اصلاحات آتی حاصله در کنوانسیون اخیرالذکر که مربوط به مسئولیت متصدی در ازای خسارت یا تلف کالا باشد هم می‌شود.

۱- هر کنوانسیونی که حاکم بر حمل و نقل هوایی باشد، تا جایی که مقررات کنوانسیون اجازه اعمال آن در قرارداد حمل و نقل را می‌دهند.

۲- هر کنوانسیونی که حاکم بر حمل و نقل جاده‌ای باشد، تا جایی که مقررات کنوانسیون اجازه اعمال آن در قرارداد حمل و نقل را می‌دهند. حتی کالایی که در کامیون بارگیری شده اما این کامیون به وسیله کشتی حمل می‌شود نیز مشمول این کنوانسیون می‌شود.

1.-Chapter 17 of R.R: matters not governed by this convention.

۳- هر کنوانسیون که حاکم بر حمل و نقل از طریق خطوط راه آهن باشد، تا جایی که مقررات کنوانسیون اجازه اعمال آن در قراردادهای حمل و نقلی که خطوط ریلی مکمل مسیرهای دریایی هستند را می‌دهد.

۴- هر کنوانسیون که حاکم بر حمل و نقل از طریق مسیرهای آبی داخلی باشد، تا جایی که مقررات کنوانسیون اجازه اعمال آن در قراردادهای حمل و نقل چه از طریق دریای داخلی چه مسیرهای آبی داخلی را می‌دهد.

ملاحظه شد که ماده ۸۲ کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی را به ۴ دسته تقسیم کرده و این ۴ دسته را نسبت به R.R در اولویت قرار داده است. به بیان دیگر هرگاه تعارضی بین R.R از یک طرف و هر کدام از چهار کنوانسیون مذکور پیش آید، کنوانسیون مربوطه قبل از روتردام، اجرا می‌شود. ضمن اینکه ماده ۸۲ برای اعمال این حق اولویت، هیچ محدودیتی یا مرزی قائل نشده و در هر مسئله‌ای که تعارضی ایجاد شود صرف‌نظر از موضوع پیش آمده که به‌طور مثال مربوط به مسئولیت متصدی باشد یا نباشد کنوانسیون مربوط به آن نوع حمل و نقل ملاک حمل قرار خواهد گرفت. هر چند ماده ۸۲ در بند مقدمه به مسئولیت متصدی اشاره کرده است؛ اما بر خلاف تصور اولیه که ممکن است این گونه برداشت شود که ماده ۸۲ محدود به قوانین مرتبط با مسئولیت متصدی است اما پیشینه‌ی تصویب این ماده در متن اولیه روتردام، چنین نظری را نداشته و هر نوع تعارض حاصله در اعمال R.R و سایر کنوانسیون‌ها اعم از مسئولیت متصدی، مسئولیت فرستنده، تحویل دادن و دریافت کردن کالاها، تحدید حدود مسئولیت، داوری و صلاحیت مرجع رسیدگی، حق نظارت و غیره را شامل می‌شود. لذا نتیجه گرفته می‌شود که این ماده به صورت مطلق تصویب شده است (Meltem) Deniz Guner Ozbek, 2012, 412-414).

الف) تعارض با کنوانسیون حمل و نقل هوایی

در قواعد روتردام، ترکیب حمل و نقل هوایی آنچنان مورد بحث قرار نگرفته و به‌صورت خیلی جزئی و به‌عنوان یک مورد نادر به آن پرداخته شده. اما مونترال این نوع قرارداد حمل و نقل را پیش‌بینی و صراحتاً در ماده ۳۸ خود می‌گوید:

۱-۳۸: در مواقعی که یک قرارداد حمل به صورت مرکب منعقد شود و قسمتی از عملیات حمل از طریق مسیر هوایی و بخشی دیگر از عملیات حمل و نقل از طریق سایر روش‌ها انجام

شود، اگر قرارداد مطابق ماده ۱ مونترال تنظیم شده باشد و با در نظر داشتن ماده (۴) ۱۸ همین کنوانسیون، در مسیر حمل هوایی کنوانسیون مونترال حاکم خواهد شد.^۱ این مطلب نیز نباید فراموش شود که اگرچه نویسندگان متن اولیه R.R تنها مونترال را برای حمل و نقل هوایی و امکان تعارض آن را با روتردام در نظر گرفته بودند، اما بسیاری از دولت‌ها به مونترال ملحق نشده و کنوانسیون ورشو را اعمال می‌کنند. لیکن باید گفت که کنوانسیون ورشو نیز در ماده ۳۱ و ۱۸ و ۱ با مونترال هم عقیده بوده است.

ب) تعارض با کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای

CMR کنوانسیون تنظیم شده در حمل و نقل جاده‌ای نه تنها در این رشته از حمل و نقل بسیار موفق عمل کرده و نه تنها در اروپا، بلکه در آسیا و همین‌طور در آسیای شرقی هم به شکل گسترده‌ای اعمال می‌شود. روتردام نیز در پیش‌بینی تعارض R.R با کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای، CMR را در نظر داشته و در مواقع تعارض آن را مقدم داشته است. یادآوری این نکته لازم است که تعارض در اجرای CMR یا R.R زمانی رخ خواهد داد که کشور مورد نظر به هر دو کنوانسیون ملحق شده باشد و امکان اجرای هر دو کنوانسیون باشد منتها به علت ماده ۸۲ در روتردام، CMR اولویت پیدا خواهد کرد. در غیر این صورت یعنی اگر کشور الف فقط به R.R ملحق شده یا فقط به CMR پیوسته است، محل تعارضی پیش نخواهد آمد.

ج) تعارض با کنوانسیون حمل و نقل ریلی و آب‌های داخلی

در اروپا در انعقاد قراردادهای حمل از طریق راه آهن، کنوانسیون کوتیف (COTIF ICM) یا CIM ملاک تصمیم‌گیری خواهد بود. کوتیف نیز در ماده ۱ بخش سوم می‌گوید که اگر

1.-18(4): The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land/ by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consigner, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

1. Article 1: This convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward.

قرارداد حملی به صورت ترکیبی منعقد شود، در آن بخشی از حمل که از طریق خطوط راه آهن انجام می شود، کوتیف اعمال خواهد شد.^۱

کنوانسیون بوداپست (Budapest (CMNI)، کنوانسیون است که برای حمل و نقل کالا از مسیرهای آبی داخلی تنظیم و تصویب شده و در مواد ۱ و ۲ موضوعات بین الملل خود را مطرح کرده است.

در خاتمه لازم به ذکر است که هم حیطه و هم ادبیات ماده ۸۲ با ماده ۲۶ کاملاً متفاوت است. ماده ۸۲ در متن خود تنها از کنوانسیون‌ها نام برده است، کنوانسیون‌های لازم الاجرای که قبل از روتردام تنظیم، تصویب و برای کشورهای ملحق شونده لازم الاجرا شده‌اند هر چند اصلاحات بعدی که در این کنوانسیون‌ها ایجاد می شوند نیز مشمول ماده ۸۲ قرار خواهد گرفت. اما اگر کنوانسیون بعد از قانون روتردام تنظیم شود، این کنوانسیون نمی تواند برای اجرای R.R. تاثیری داشته باشد و در واقع مشمول ماده ۸۲ نخواهد بود. اما در ماده ۲۶ به جای لفظ کنوانسیون، از واژه سند بین المللی استفاده شده که سند بین المللی اعم است از کنوانسیون، آیین نامه، پروتکل، عهدنامه، میثاق و هر مجموعه مقرراتی که به صورت بین المللی تنظیم شده باشد. ضمن اینکه سند بین المللی که مشمول ماده ۲۶ می شود لزوماً نباید قبل از روتردام تصویب شده باشد و هر سند بین المللی که پس از تنظیم R.R. به صورت کاملاً نو، نگارش و مابین کشورها تصویب شود، نیز مشمول ماده ۲۶ بوده و در صورت توافق دو طرف قرارداد می تواند روتردام را متأثر از خود کند.

نتیجه گیری

با وجود اینکه تا کنون معیار عملکرد کشورها در حمل و نقل‌های بین المللی قواعد ۱۹۲۴ لاهه و هامبورگ بوده است و هر کدام سعی بر درک نیازها و تطابق با آنها داشته اند؛ اما نمی توان گفت که این مقررات کاملاً متناسب با مقتضیات تجارت امروز عمل کرده اند. در واقع کاستی‌ها و مشکلات حاصله در اجرای این قواعد، عامل تدوین مجموعه قوانین دیگری در زمینه حمل و نقل دریایی شد. قواعد روتردام با حفظ برخی از مواد قواعد هامبورگ، با افزودن

1.-when international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these uniform rules shall if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in article 24 and 1 at the convention

و کاستن موضوعات به تغییرات مثبتی دست زده است. قواعد روتردام با جایگزین نمودن رویه قراردادی به جای اسنادی موجبات توسعه قلمرو حاکمیت روتردام شده و این امکان را فراهم آورده تا قراردادهای بیشتری بدون نیاز به تشریفات زائد تحت حمایت این کنواسیون قرار گیرند. قواعد روتردام با اعطای آزادی عمل بیشتر به متصدی، امکان حمل کالا را با آسایش و فراغ خاطر بیشتر برای متصدی حمل فراهم آورده است؛ ضمن آنکه در جای خود فرستندگان کالا را نیز از یاد نبرده و توجهی در خور نسبت به صاحبان کالا داشته. در حقیقت قواعد روتردام به توافق و اراده‌ی طرفین قرارداد حمل و عرف تجاری بیشتر از مقررات پیشین توجه نموده و بدین صورت موجبات رونق چرخه تجارت را فراهم نموده است. برای مثال در مورد صدور سند حمل، در صورتی که طرفین توافق کنند که سند حملی صادر نشود یا در عرف استفاده از سند حمل رایج نباشد، متصدی حمل هیچ الزامی به صدور این اسناد ندارد، یا در مورد حمل حیوانات زنده، متصدی حمل می‌تواند با توافق طرفین در قرارداد از مسئولیت معاف شود. حال آن‌که در مجموعه قواعد پیشین عدم آزادی و قدرت انتخاب برای طرفین قرارداد، مانع به کارگیری مقررات بین‌المللی شده و اجباراً طرفین را به روی آوردن به قوانین نه چندان کامل ملی سوق میداد. که به کارگیری قانون ملی در قراردادهای ملی، خود موجد اختلاف و سردرگمی عاملان حمل و نقل و نهایتاً از بین رفتن میل. رغبت به تصدی‌گری خواهد شد.

مسائلی چون حل و فصل اختلافات با توافق طرفین بعد یا قبل از بروز اختلاف برای ارجاع به داوری یا تعیین دادگاه صالح، تمدید مهلت اقامه دعوا و موارد اقامه دعوا خارج از مهلت مذکور از جمله مواردی است که قواعد روتردام با پیش‌بینی آنها می‌تواند سیطره خود را بر کشورهای صاحب کالا و کشتی گسترش دهد.

علاوه بر گسترش قلمرو موضوعی روتردام، روتردام با توسعه قلمرو زمانی و مکانی خود، می‌تواند کشورها را از به کارگیری سایر قوانین ملی و بین‌المللی دیگر بی‌نیاز کند. اطمینان خاطر که روتردام به فرستنده کالا و همین‌طور به متصدی حمل می‌دهد، باعث رغبت آنها به انعقاد قرارداد و توافق با یکدیگر خواهد شد. در حقیقت آشنایی و به کارگیری یک مجموعه قوانین برای هر دو طرف قرارداد، باعث برابری دو کف ترازو شده و از چانه‌زنی و عدم اطمینان طرفین خواهد کاست. هرچند همان‌طور که مفصلاً توضیح داده شد، بسط قواعد روتردام باعث

برخورد این مجموعه قوانین با قوانین لازم الاجرای ماقبل خود شده است. روتردام در مواد ۲۶ و ۸۲ خود سعی بر ایجاد توازن و همزیستی خود با سایر کنوانسیون ها شده است. این حقیقت را نباید از یاد برد که قواعد روتردام هرچند کامل و منصفانه تنظیم شده باشد، باز جذب دولت‌ها برای یک قانون نوپا در برابر قوانین کهنی که طی سال‌ها توانسته‌اند راه خود را در عرصه حمل و نقل هموار نمایند، اندکی دشوار می‌نماید. اما نقطه روشن نیاز به پیشرفت و تکامل است. یک قانون هرچند که در زمان تنظیم خود جامع باشد اما نمی‌تواند از گذر زمان و پیشرفت‌های مقتضی آن ممانعت نماید. لذا پذیرش روتردام از ناحیه کشورها هرچند نیازمند گذر زمان، اما در هر حال اجتناب ناپذیر است. به‌طور کلی بسط حیطه حاکمیت روتردام نسبت به قوانین قبلی، گاه سبب روشن‌تر شدن و گاه نیز پیچیده‌تر شدن مسایل و موضوعات حمل و نقل دریایی شده است. اما در همین بررسی ظاهری و اجمالی به‌نظر می‌رسد قواعد روتردام با توجه به مقتضیات امروز حمل دریایی قابلیت پذیرش بیشتری داشته باشد. امید است همه کشورها با توجه به نیازهای جدیدی که در زمینه تجارت بین‌المللی کالا از طریق دریا به عنوان یکی از مهم‌ترین راه‌های حمل و نقل کالا بوجود آمده به بررسی هرچه دقیق‌تر این کنوانسیون پرداخته و با توجه به منافع و مصالح بین‌المللی در این زمینه خاص تصمیم‌گیری نمایند.

منابع

کتب فارسی

- ۱- اشمیتوف، کلایوام، ۱۳۷۸، حقوق تجارت بین الملل، جلد دوم، ترجمه دکتر بهروز اخلاقی، فرهاد امام، محمد اسبقی، محمود باقری، امیر حسین طیبی فرد، اسماعیل همت دوست، انتشارات سمت، چاپ اول.
- ۲- امید هوشنگ، ۱۳۵۳، حقوق دریایی، انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران، جلد یک و دو.
- ۳- ایزانلو محسن، ۱۳۸۲، شروط محدود کننده و ساقط کننده مسئولیت در قراردادهای، انتشارات شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.
- ۴- تقی زاده ابراهیم، ۱۳۸۹، حمل و نقل دریایی، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۹.
- ۵- دمرچیلی، محمد، قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی، چاپ دوم، انتشارات میثاق عدالت.
- ۶- دویدار رهایی محمد، ۱۳۸۰، حقوق دریایی بر اساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین المللی، ترجمه عزیز فیضی طالب، انتشارات رایحه عترت، چاپ اول.
- ۷- ربیعی فرانک، ۱۳۸۶، حقوق حمل و نقل زمینی هوایی دریایی، تهران، آریان.
- ۸- اینکو ترمز ۲۰۰۰، قواعد رسمی اتاق بازرگانی بین المللی برای تفسیر اصطلاحات تجاری / تهیه کننده اتاق بازرگانی بین المللی، ۱۳۷۹، مترجم مسعود طارم سری، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.
- ۹- کاتوزیان ناصر، ۱۳۸۶، قواعد عمومی قراردادهای، جلد چهارم، انتشارات بهنشر، چاپ اول.
- ۱۰- کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران، کشتی رانی و حمل و نقل دریایی، انتشارات کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۶۱.
- ۱۱- کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی، ۱۳۷۰، نقش فورواردر در حمل و نقل بین المللی، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی، چاپ اول.
- ۱۲- متین دفتری، احمد، ۱۳۸۷، سیر تحول حقوق بین المللی دریایی، تهران، گنج دانش.
- ۱۳- نجفی اسفاد مرتضی، ۱۳۸۷، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات دریایی بین المللی، تهران، سمت.

مقالات فارسی

- ۱۴- اخلاقی بهروز، «بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت»، مجله کانون وکلا، شماره ۶-۷.

- ۱۵- اعرابی هومن، ۱۳۷۶، «تفسیر ماده به ماده کنوانسیون هامبورگ»، مجله بندر و دریا، شماره ۶۴-۶۵.
- ۱۶- امینی عیسی، ۱۳۷۹، «اجتماع مسئولیت حمل و نقل با ضمان متصدی نسبت به صاحب کالا»، مجله حقوقی و قضایی دادگستری، شماره ۳۳.
- ۱۷- بهرامی احمدی حمید، ۱۳۹۰، «تحول جهانی مبنای مسئولیت مدنی به سوی مبنای نفی ضرر»، فصلنامه حقوقی مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره چهل و یک شماره ۲.
- ۱۸- توازنی زاده عباس، «بررسی تطبیقی کنوانسیون های هگ و هگ-ویزی با کنوانسیون هامبورگ»، مجله بندر و دریا، شماره ۸۵.
- ۱۹- دادخدا سحر و عسگر، مهشید، ۱۳۸۰، «کلیات حمل و نقل دریایی کالا»، انتشارات روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
- ۲۰- کارکن محمدرضا، «تحلیل مفاد کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ»، برتری کنوانسیون هامبورگ بر مقررات پیشین، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۱۲.
- ۲۱- صفری محسن و حسن پاک نیت، ۱۳۸۹، «مسئولیت قهری و قراردادی- تفاوت ها و کارکردها»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره چهل، شماره ۴.
- ۲۲- صمدی اهری محمد هاشم، ۱۳۷۳، «مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی»، انتشارات روزنامه رسمی کشور، چاپ اول.
- ۲۳- محمدزاده وادقانی علیرضا، ۱۳۸۱، «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵.
- ۲۴- _____، طرح تحقیقاتی انجام گرفته در موسسه حقوقی تطبیقی دانشکده حقوق دانشگاه تهران با عنوان: وضعیت حقوقی واسطه های حمل و نقل در حقوق حمل داخلی و بین المللی.
- ۲۵- وحدتی بشیری سید حسن، ۱۴۸۸، «مبنای مسئولیت مدنی یا ضمان ناشی از تخلف از اجرای تعهد»، مطالعات اسلامی فقه و اصول، سال چهل و یکم.

پایان نامه

- ۲۶- دمیرچیلی محمد، ۱۳۸۳، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون هامبورگ.

۲۷- کارکن محمدرضا، ۱۳۷۲، حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس کنوانسیون های ۱۹۲۴ بروکسل و ۱۹۷۸ هامبورگ و قانون دریایی ایران، دانشگاه شهید بهشتی .

Books

1. Arroyo , *International Maritime Conventions* , kluwer law & taxation publisher,1991.
2. Colinvax (Raoul), *carvers carriage by sea*, vol 1,twelfth edition ,London , Steven & Sons,1971.
3. Meltem Deniz Guner- Oz bek, *The Appraisal of The R.R, The united nation convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, university. ISBN: 978-3-642-19650-8, published by Springer 2012,pp 94-414.
4. Simon Baughen , *Shipping law*, fourth edition published by Routledge, Cavendish.
5. Van Der ziel & Sturely & Fujita, *The united nation convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, London, published by sweet and Maxwell 2010.
6. Year book of united nations,*commission on international trade law*,1978, volume IX. 1.
7. Doug Marcello ,*Transportation law & the impact of summer 2011*, Esq.14 sep 2011,published by Springer,pp210-215.
8. work shop ,*UN convention on contracts for the international Carriage of goods wholly or part ly by sea*, 8-10 November 2011, by Teresa Thorp, Re Public el Mauritius (Shipping Division),pp17-52.

Articles

9. «Carrier liability and freedom of contract under the uncitral draft Instrument on the carriage of goods (wholly or partly by sea)», united nations conference on Trade and Development, 24 November 2004.
10. Simon lamont- black ,«Transporting goods in the Eu, an interplay of international», European and national law, Dr, published by ERA, 2010, DOI: 40.1007/S 120 27-010-010-0153-0.
11. Proshanto K. Mukherjee and Abhinayan Basu Bal, «A legal and Economic Analysis of the volume contract concept under the R.R», published by world maritime university (WMU).
12. Alexander Von Ziegler «The liability of the contracting carrier», university of Zurich, 2009 June,pp11-13.

13. Taylor and Francis , «Quality carriers», International Journal of Logistics Research and Application, published by, 26 June 2012. To index to the article <http://dx.doi.org/10.4080/713682766>
14. William Tetey, «a summary of general Criticisms of the uncitral about the Rotterdam Rules», 20 December 2008.
15. Hannu Hanka , «Scope of Application and Freedom of contract» ,published by CMI Conference, 21 September 2009.
16. Diego Esteben Chami , «The Obligations of the Carrier», , university of Buenos Aires law school.
17. Francesco Berlingier, «A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules», November 2009,pp 20-90.
18. John S. Mcnal, «What impact will the Rotterdam Rules on ship owners», published by Carswell Thomson, July 2010.
19. Ellen Eftest wilhelmsson , «The Rotterdam Rules in a European multimodal context», university of Oslo,2010.
20. «The Rotterdam Rules an attempt to clarify certain concerns that have emerged», published by European Shippers Council on the convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, March 2009.
21. Professor Wick Gaskell and professor Sarah Derrington , «The Rotterdam Rules» ,Journal of maritime law & commerce.