



University of Tabriz

Contemporary Comparative Legal Studies

Online ISSN: 2821-0514

Volum: 14 Issue: 33

Winter 2024

Article Type: Research Article

Pages: 291-318

Cognitive and Comparative Analysis of the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules

Nader Velaei¹

1. PhD in Private Law, University of Judicial Sciences and Administrative Services, Iran

nader.vellaei@gmail.com

Abstract

Usually, in the international transportation of goods, the carrier uses various forms to transport, an important part of which is carried by sea, and this causes to governing the several conventions in the legal relationship between the shipper and the carrier. The Rotterdam rules have been set up with the aim of harmonizing the rules governing transportation which the carriage of goods by sea is the one forms of transporting process. The regulations have chosen the "door to door" regime. Persons who performing or undertake the obligations on behalf of the carrier or under his supervision in the port to port area are the same as the carrier in terms of liability and defense conditions, and these persons are called the maritime performing party. The possibility of direct action is an improvement in comparing with prior rules. The present research is an attempt to know what is the performing parties and the rules of them.

Keywords: International carriage, Performing party, Himalaya protection, Carrier, maritime transport.

Received: 2022/11/26 Received in revised form: 2023/08/01 Accepted: 2023/09/11 Published: 2023/12/25

DOI: 10.22034/LAW.2023.54254.3206

Publisher: University of Tabriz

Tabrizulaw@gmail.com

تحلیل شناختی - تطبیقی طرف مجری دریایی در مقررات روتردام

نادر ولانی^۱

nader.vellaei@gmail.com

۱. دکتری حقوق خصوصی دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، ابران

چکیده

معمولاً در فرایند حمل و نقل بین‌المللی، شیوه‌های حمل و نقل مختلفی برای رساندن کالا به مقصد استفاده می‌شود و در چنین شرایطی بخش مهمی از حمل و نقل، از طریق دریا صورت می‌گیرد و کنوانسیون‌های متعددی حسب نوع حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، دریایی و...) در روابط حقوقی بین فرستنده و متصدی حمل حاکم است. مقررات روتردام با هدف یکسان‌سازی قواعد حاکم بر حمل و نقل‌هایی که بخشی از آن حمل دریایی است، تنظیم شده است. مقررات یادشده نظام «درب تا درب» را به‌منظور حاکمیت قواعد واحد انتخاب کرده است. اشخاصی در این محدوده با درخواست یا نظارت و کنترل متصدی حمل، اجرای تعهداتی را از جانب متصدی حمل برعهده می‌گیرند. وضعیت حقوقی این اشخاص در مقایسه با کنوانسیون‌های قبلی، به نحو متفاوتی در مقررات روتردام تبیین شده است. هر شخصی که تعهدات متصدی حمل را برعهده بگیرد «طرف مجری» است، ولی صرفاً «طرف مجری دریایی» تابع مقررات روتردام بوده، مسئولیت و شرایط معافیت یکسانی با متصدی حمل دارد؛ به همین دلیل می‌توان علیه طرف مجری دریایی مستقیماً بر اساس مقررات روتردام طرح دعوی نمود، درحالی که در مورد طرف مجری چنین نیست. مهم‌ترین وجه تمایز طرف مجری دریایی این است که چنین شخصی تعهدات متصدی حمل را در حوزه جغرافیایی محدودتری (بندر تا بندر) عهده‌دار می‌شود و این تعهدات در ارتباط مستقیم با تعهدات اصلی متصدی حمل است. امکان طرح دعوی مستقیم علیه طرف مجری دریایی در مقایسه با مقررات سابق، یک پیشرفت محسوب می‌شود. در کنار چنین وضعیتی طرف مجری دریایی با اینکه جزء طرفین قرارداد حمل و نقل نیست، می‌تواند از شرایط معافیت مسئولیت متصدی حمل در قرارداد حمل منتفع شود. پژوهش حاضر تلاشی برای شناخت طرف مجری دریایی و شرایط مسئولیت و معافیت وی به‌عنوان نهادی نوپا است.

واژگان کلیدی: حمل و نقل بین‌المللی، حمل و نقل دریایی، شرط حمایتی هیمالیا، طرف مجری، متصدی حمل.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۹/۰۵ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۵/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۶/۲۰ تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۰/۰۴

DOI: 10.22034/LAW.2023.54254.3206

Tabrizulaw@gmail.com

ناشر: دانشگاه تبریز

مقدمه

از شاخه‌های مهم تجارت بین‌الملل، حمل و نقل بین‌المللی کالا است که اغلب از سوی کنوانسیون‌های مصوب سازمان ملل متحد، مقررات این حوزه تجاری تنظیم می‌گردد. با توجه به ظرفیت‌های موجود و حجم بالای حمل و نقل دریایی کالا، همواره توجه به مقررات مصوب در این زمینه بیش از سایر روش‌های حمل بین‌المللی بوده است. در این زمینه کنوانسیون بروکسل در سال ۱۹۲۴ تصویب شد و فراگیری خوبی پیدا کرد و اصلاحیه‌های مهمی نسبت به آن در سال‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۷۹ وارد شد که نام کنوانسیون هم به قواعد لاهه-ویزبی^۱ تغییر یافت. کنوانسیون هامبورگ در سال ۱۹۷۸ همسو با پیشرفت‌های حمل و نقل، مقرراتی وضع کرد، ولی با اقبال زیادی مواجه نشد. تغییر در رویه طرفین قراردادی، کاتینرسازی حمل و نقل، افزایش اسناد الکترونیکی حمل و نقل و نیز عوامل دیگری موجب شد که تنظیم کنوانسیون پیشرفته‌ای در دستور کار سازمان ملل متحد قرار گیرد؛ به این منظور مذاکرات مقررات روتردام^۲ از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۸ طول کشید و به‌طور رسمی در سال ۲۰۰۹ مقررات روتردام به امضا رسید.^۳ در آن زمان، ۲۴ کشور که دارای ۲۵ درصد تجارت جهانی بودند این کنوانسیون را امضا کردند.^۴

نگرانی‌های زیادی در خصوص کنوانسیون جدید به‌ویژه احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و ابهامات در مورد تعبیر جدید وجود دارد. هدف عمده این کنوانسیون، یکسان‌سازی حقوق حمل و نقل بین‌المللی است، ولی همین هدف موجب به‌وجود آمدن برخی ابهامات در آینده قابل تصور کنوانسیون شده است. درحالی که برای لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون لازم است بیست کشور آن را تصویب کنند، ولی حد نصاب لازم محقق نشده است و حتی کشورهای امضاکننده کنوانسیون به دیده تردید به این کنوانسیون

1. Hague-Visby

۲. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالا که تمام یا بخشی از حمل از طریق دریا است (به اختصار با عنوان مقررات روتردام از آن یاد می‌شود. در این مقاله نیز همین عنوان برای کنوانسیون یادشده مورد استفاده است).

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

3. Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, "Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules 2009", TOMS, No. 2 (2015), p. 132.

4. Cécil, Legros, "Relations Between the Rotterdam Rules and the CMR" Tulan Maritime LAW JOURNAL, Vol. 36, (2012), p. 726.

می‌نگرند و از تصویب آن امتناع می‌کنند.^۵ یکی از عواملی که موجب تردید کشورها برای پذیرش و تصویب مقررات روتردام شده، وضع مقرراتی نسبت به پیمانکاران فرعی با عنوان «طرف مجری دریایی»^۶ است. پیش‌بینی این مفهوم و نظام بخشیدن به آن در راستای یکسان‌سازی مقررات حمل و نقل بوده است. مثلاً در انتقال کالا از برلین تا تهران، اگر قرارداد حملی بین فرستنده^۷ و متصدی حمل^۸ منعقد شود، حمل و نقل کالا با اشکال مختلف حمل مواجه خواهد بود که بخشی از آن ممکن است حمل دریایی باشد؛ در نتیجه علاوه بر طرف‌های اصلی قرارداد، اشخاصی در این فرایند نقش فعالی دارند که به‌نوعی پیمانکاران ثانویه‌اند که فاقد رابطه قراردادی مستقیم با فرستنده کالا هستند، ولی به‌گونه‌ای تعهدات متصدی حمل را عهده‌دار شده‌اند. نظام بخشیدن به شرایط مسئولیت این افراد برای نخستین بار در سال ۱۹۶۱ در کنوانسیون گوادالاخارا^۹ که در باب حمل و نقل هوایی است، پیش‌بینی شد. در سال ۱۹۷۴ این رویه در زمینه حمل و نقل دریایی و در کنوانسیون آن (مسئولیت در قبال حمل مسافر و محموله مسافر) و در سال ۱۹۷۸ در مقررات هامبورگ (مسئولیت در قبال حمل کالا) ادامه یافت.^{۱۰} در مقررات روتردام فرض بر این است که متصدی حمل می‌تواند اجرای تعهدات خود را طی یک قرارداد حمل به یک پیمانکار ثانویه تفویض کند؛ هرچند این تفویض اجرای تعهدات، تأثیری بر مسئولیت متصدی ندارد، زیرا متصدی در صورت هرگونه نقض تعهدات مسئول خواهد بود، حتی اگر این تعهدات به‌واسطه فعل یا ترک فعل از سوی طرف مجری یا افراد تحت استخدام رخ داده باشد.

سوالاتی که در این مقاله کوشش شده به آنها پاسخ داده شود، چنین است: طرف مجری دریایی بر اساس چه معیارهایی از متصدی حمل دریایی و سایر افراد دخیل در حمل و نقل تمییز داده می‌شود؟ مؤلفه‌های مفهومی و مصادیق متداول طرف‌های مجری دریایی

5. Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, *Ibid*, p. 133.

6. Maritime Performing Party

7. Shipper

8. Carrier

9. Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier

10. Stefano, Zunarelli, "The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules", *Uniform Law Review*, Vol. 14, No. 4 (2009), p. 1011.

کدام‌اند؟ مبنای تسری معافیت‌های قراردادی متصدی حمل به طرف مجری دریایی چیست؟ (درحالی که طرف مجری دریایی جزء طرفین قرارداد حمل نیست).

اگرچه مقررات روتردام فاصله زیادی با لازم‌الاجرا شدن دارد، ولی شناخت مفهوم «طرف مجری دریایی» و بررسی شرایط مسئولیت قراردادی و قانونی آن در نظام حمل و نقل دریایی ضروری است، زیرا تلاش کشورها برای هماهنگی و تصویب مقرراتی جامع ادامه خواهد یافت و تجربه‌های موفق و ناموفق مقررات پیشین در جلب اعتماد سایر کشورها در مقررات جدید احتمالی مورد توجه خواهد بود. در مقاله پیش رو در ابتدا به تشخیص متصدی حمل و تمایز وی از طرف مجری دریایی خواهیم پرداخت و سپس تحلیل مفهومی و مصداقی طرف مجری دریایی ارائه می‌شود و در نهایت شرایط مسئولیت و معافیت قراردادی طرف مجری دریایی بررسی خواهد شد.

۱. تشخیص متصدی حمل

شناسایی مفهوم طرف مجری دریایی و تمییز آن از متصدی حمل، بستگی به شناخت مفهوم متصدی حمل دارد. تا زمانی که متصدی حمل تعریف نشده باشد نمی‌توان مفهوم آن را از طرف مجری دریایی تمییز داد. متصدی حمل در مقررات روتردام یکی از طرف‌های اصلی حمل و نقل دریایی است. در صورت وجود آسیب به محموله یا تأخیر در وصول محموله، گیرنده کالا به‌عنوان ذی‌نفع اصلی، برای استیفای حقوق خود ابتدا در صدد شناسایی متصدی حمل و نقل است تا علیه وی طرح دعوی نماید. این مهم در نگاه نخست ساده به نظر می‌رسد ولی در عمل، تشخیص متصدی حمل با مشکلاتی مواجه است و از این رو اهمیت شناخت طرف مجری دریایی بیشتر می‌شود، زیرا همان‌طور که در بخش‌های آتی بررسی خواهد شد، طرف مجری دریایی با متصدی حمل و نقل، مسئولیت تضامنی دارد و اگر حتی متصدی حمل شناسایی نشود، طرف مجری دریایی با همان شرایط متصدی، در مقابل ذی‌نفع مسئول است. از طرف دیگر، تشخیص طرف مجری دریایی نسبت به متصدی حمل به مراتب آسان‌تر است، زیرا با معیارهای عینی تشخیص داده می‌شود.

۱.۱. تعریف متصدی حمل

ماده یک مقررات روتردام به تعریف مفاهیم مهم پرداخته و بند پنج به تعریف متصدی حمل اختصاص یافته است. بر اساس مقررۀ یادشده، متصدی حمل به شخصی اطلاق می‌شود که برای حمل کالا با یک فرستنده، قرارداد حمل منعقد می‌کند. بند هشت ماده یک، فرستنده را شخصی معرفی کرده است که با متصدی حمل، قرارداد حمل منعقد می‌کند. این زنجیره، در تعریف قرارداد حمل هم ادامه یافته، قرارداد حمل به قراردادی بین متصدی حمل و فرستنده اطلاق می‌شود. تصور نویسندگان مقررات روتردام چنین بوده است که در یک قرارداد حمل، یک متصدی حمل قراردادی وجود دارد.^{۱۱}

بر اساس ماده یک قواعد لاهه-ویزی، متصدی حمل و نقل، مالک یا اجاره‌کننده کشتی است که قرارداد حمل را با فرستنده منعقد می‌کند. مقررات هامبورگ در ماده یک مفهوم گسترده‌تری را در شناسایی متصدی حمل به کار برده است، زیرا شامل هر شخصی می‌شود که با فرستنده قرارداد حمل منعقد می‌کند؛ چه مالک کشتی باشد، چه اجاره‌کننده و چه غیر از آنها. همین رویه در مقررات روتردام هم لحاظ شده است. این گستردگی مفهوم با قبول این واقعیت است که متصدی حمل ممکن است مراحل حمل را از طریق اشخاص دیگری اجرا نماید. بر اساس مقررات روتردام، شخص متصدی، فارغ از ارتباط با کشتی است.^{۱۲}

۱.۲. مشکلات تشخیص متصدی حمل

در قواعد لاهه-ویزی مقررات صریحی در خصوص تشخیص متصدی حمل وجود نداشت و این باعث شده بود دادگاه‌های کشورهای عضو رویه‌های مختلفی درباره تشخیص متصدی حمل برگزینند. پیشرفت‌هایی در مقررات روتردام برای تشخیص متصدی حمل به وجود آمده و به‌نوعی در تأیید رویه‌های موجود، سه راهکار پیش‌بینی شده است؛ در وهله نخست، اگر نام متصدی در اسناد حمل قید شود هرگونه پیش‌بینی متضاد آن در اسناد دیگر

11. Kerim, Atamer & Gunyet Suzel, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of the Carrier", Meltem Deniz & Guner Ozbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, (Istanbul: Springer, 2011), p. 159.

12. Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, *Ibid*, p. 133.

قابل استناد نیست (بند یک ماده ۳۷). در صورت فقدان نام متصدی در اسناد حمل، نوبت به راهکار دیگر می‌رسد، بر این اساس، مالک ثبت‌شده کشتی متصدی حمل فرض شده است، مگر اینکه وی اثبات نماید کشتی در زمان حمل تحت قرارداد اجاره بدون خدمه قرار داشته است (بند دوم ماده ۳۷). در بند سوم ماده ۳۷ مقررات روتردام این امکان برای ذی‌نفع وجود دارد که اثبات کند شخص دیگری غیر از افراد پیش‌گفته متصدی است و علیه وی طرح دعوی نماید. حالات یادشده در ماده ۳۷ مقررات روتردام را به ترتیب متصدی تعیین‌شده، متصدی فرض‌شده و متصدی اثبات‌شده، می‌نامند.^{۱۳}

با وجود راهکارهای یادشده، تشخیص متصدی حمل همیشه آسان نیست. مطابق با بند یک ماده ۳۹ مقررات روتردام، فقدان اطلاعات مربوط به متصدی حمل در سند حمل، اعتبار سند را از بین نمی‌برد. از آنجا که گیرنده کالا اغلب از طرفین قرارداد حمل نیست، شناسایی متصدی حمل دشوار می‌شود. در فروشی که بسیار نیز متداول است، اگر متصدی حمل با واسطه‌هایی که شامل نمایندگان متعدد می‌شود فعالیت خود را اجرایی نماید و واسطه‌ها هویت مدیر خود را فاش نکنند مشکلات شناسایی متصدی حمل نمایان می‌شود. مثلاً اگر شخصی کشتی را در کشور پاناما ثبت کند و کشتی را در اسپانیا اجاره دهد و شرکت اسپانیایی کشتی را بدون خدمه به شرکت فرانسوی اجاره دهد و متعاقباً شرکت فرانسوی با یک آژانس انگلیسی قراردادی جهت انجام بارگیری در بندر منعقد کند، این مسئله قابل طرح است که اگر نماینده در بارنامه صادرشده مشخصات متصدی را ننویسد تشخیص متصدی چگونه خواهد بود^{۱۴}؟ علاوه بر این، ابهامات دیگری نیز وجود دارد که حل نشده است، مثلاً در خصوص تعیین نام متصدی در اسناد حمل، آیا صرف قید نام متصدی حمل، کافی است یا امضای اسناد از سوی شخص تعیین‌شده ضروری است^{۱۵}؟ از طرفی در خصوص متصدی فرض‌شده ممکن است مالک و مستأجر کشتی، هم‌زمان کشتی را به‌عنوان مالک و مستأجر ثبت کرده باشند. آیا در این حالت، فرض متصدی حمل نسبت به دو

13. Kerim, Atamer, & Gunyet Suzel, *Ibid*, p. 160.

14. *Ibid*, p 160.

۱۵. در رژیم جدید حمل و نقل دریایی (ucp600) ممکن است انتظارات معقول تجاری یا رویه تجاری موجود مغایر با نام تعیین‌شده برای متصدی حمل باشد.

شخص خواهد بود؟ دربارهٔ متصدی حمل اثبات‌شده ابهامات اساسی‌تری وجود دارد؛ بر اساس ساختارهای متفاوت نظام‌های حقوقی این امکان وجود دارد که تشخیص متصدی حمل متفاوت و سلیقه‌ای شود، از طرف دیگر این مسئله پیش می‌آید که آیا مدعی خسارت می‌تواند هم‌زمان علیه متصدی تعیین‌شده، فرض‌شده و اثبات‌شده، طرح دعوی نماید؟^{۱۶}

۲. مفهوم طرف مجری دریایی

۲.۱. محدودهٔ اعمال مقررات روتردام

در خصوص تحلیل طرف مجری دریایی، اولین موضوعی که باید مورد نظر باشد دلایل تعیین این مفهوم است. همان‌طور که گفته شد، مقررات روتردام با اشراف به این مسئله تنظیم شده که بیشتر حمل و نقل‌های دریایی، بخشی از یک قرارداد حمل چندوجهی هستند؛ از این رو، خواستهٔ تنظیم‌کنندگان مقررات این بوده که متصدی حمل بر اساس یک رژیم واحد، تابع مسئولیت و معافیت‌های مشخص باشد. به این سبب، برخلاف قواعد لاهه-ویزیبی که محدودهٔ چنگک تا چنگک^{۱۷} و مقررات هامبورگ که محدودهٔ بندر تا بندر^{۱۸} را شامل می‌شد، مقررات روتردام محدودهٔ بیشتری را شامل شده و بر اساس بند یک مادهٔ ۱۲ مقررات روتردام، مسئولیت متصدی حمل از زمان تحویل تا تخلیه^{۱۹} تعیین شده است.^{۲۰} به این ترتیب هرچند متصدی حمل در محدودهٔ حمل غیردریایی و از سوی افراد دیگری بخشی از حمل و نقل چندوجهی را اجرا کند، همچنان بر اساس مقررات روتردام مسئول خواهد بود. همین مسئله باعث می‌شود تا وضعیت حقوقی اشخاصی که تعهدات حمل دریایی و غیردریایی متصدی را اجرا می‌کنند حائز اهمیت شود. چنین اشخاصی نوعاً پیمانکاران ثانویه‌ای هستند که برخی از آنها مشابه متصدی حمل و بر اساس مقررات روتردام مسئول خواهند بود.

16. Stefano Zunarelli, *Ibid*, p. 1015.

17. Tackle-to-Tackle

18. Port-to-Port

19. Door-to-Door

20. Michael F. Sturley, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules" Meltem Deniz & Guner Ozbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, (Istanbul: Springer, 2011), pp. 78-79.

۲.۲. تعریف طرف مجری دریایی

پیمانکاران فرعی به دو گروه تقسیم شده‌اند؛ پیمانکارانی با عنوان «طرف مجری»^{۲۱} و پیمانکارانی با عنوان «طرف مجری دریایی» که صرفاً طرف‌های مجری دریایی از حیث مسئولیت مشمول مقررات روتردام می‌شوند. تعریف طرف مجری دریایی در بند هفت ماده یک مقررات روتردام آمده است؛ تعریفی که در وهله نخست مبتنی بر تعریف طرف مجری است که در بند شش ماده یک، مفهوم ایجابی و سلبی دارد؛ طرف مجری به شخصی غیر از متصدی حمل اطلاق می‌شود که به موجب قرارداد، متعهد به انجام یکی از تعهدات متصدی حمل در مورد دریافت، بارگیری، جابه‌جایی، چیدمان، حمل، مراقبت، تخلیه و یا تحویل کالا شود یا آن تعهد را انجام دهد، تا حدودی که چنان شخصی به صورت مستقیم و غیرمستقیم، بنابه درخواست یا تحت نظارت و کنترل متصدی حمل عمل کند. «طرف مجری دریایی» اشخاصی محسوب می‌شوند که مجموعه‌ای کوچک‌تر از طرف مجری است. طبق بند هفت همان ماده، طرف مجری دریایی شخصی است که هر یک از تعهدات متصدی حمل در طول مدت بارگیری کالا در بندر مبدأ و ارسال کالا تا تخلیه در بندر مقصد را اجرا کند یا متعهد به اجرای آن شود. براساس بند یک ماده ۱۹ از حیث مسئولیت صرفاً طرف مجری دریایی تابع مقررات روتردام است.^{۲۲}

در زمان تنظیم مقررات روتردام، دو دیدگاه برای محدودیت و مشخص شدن طرف مجری دریایی وجود داشت؛ دیدگاهی که بر اساس نوع فعالیت^{۲۳} طرف مجری دریایی بود و دیدگاهی که معیار جغرافیایی را برای این تفکیک پیشنهاد می‌داد. در نهایت معیار دوم پذیرفته شد، به نحوی که طرف مجری دریایی تعهداتی را در محدوده بندر تا بندر عهده‌دار می‌شود.^{۲۴}

21. Performing Party

22. Frank, Smeele, "The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules 2009", European Journal of Commercial Contract Law, (2010), pp. 78-79.

23. Functional

۲۴. متأسفانه در این مقررات، مانند مقررات هامبورگ، بندر تعریف نشده است و این موضوع می‌تواند موجب بروز مشکلاتی شود؛ چنان که قبلاً هم در موارد عملی، همچون وصول کالا به بندر، ابهام در مفهوم بندر موجب بروز اختلافاتی شده بود.

Nicholas, Bond, "The Maritime Performing Party and the Scope of the Rotterdam Rules", Australian and New Zealand Maritime Law Journal, No. 95, (2014), p. 109.

در زمان تصویب مقررات روتردام، کمیته بین‌الملل دریایی که به اختصار CMI^{۲۵} نامیده می‌شود پیش‌نویس مقررات روتردام را تنظیم و بدون اشاره به تفکیک طرف مجری دریایی و طرف مجری غیردریایی، نظام Door-to-Door را تعیین کرده بود و به این ترتیب کلیه اشخاص دخیل در حمل و نقل، فارغ از محدوده جغرافیایی اجرای تعهد، تابع مقررات روتردام می‌شدند و کافی بود تعهدات متصدی حمل را انجام دهند. کارگروه آنسیترال در مقابل نظریه پیش‌گفته، محدوده بندر تا بندر را پیشنهاد داد، زیرا بسیاری از نمایندگان کشورها به لغو رژیم‌های حمل و نقل زمینی تمایلی نداشتند و این عدم تمایل به سبب حمایت بیشتر کنوانسیون‌های حمل و نقل زمینی نسبت به متصدی حمل یا گیرنده کالا بود. در تدوین نهایی مقررات روتردام راه‌حل میانه‌ای انتخاب شد؛ به این ترتیب که متصدی حمل و اشخاص مرتبط با حمل و نقل دریایی تابع مقررات روتردام شدند و همان محدوده تحویل تا تخلیه برای مسئولیت متصدی حمل تصویب شد و در عین حال، به پیشنهاد نمایندگان ایتالیا و ایالات متحده آمریکا بین مداخله‌کنندگان در امر حمل و نقل با تعبیر جدید و با معیار جغرافیایی تمایز ایجاد شد تمایزی که موجب به‌وجود آمدن طرف مجری دریایی در مقابل طرف مجری شد و به این ترتیب طرف مجری دریایی در محدوده جغرافیایی محدودتری نسبت به متصدی حمل تابع مقررات روتردام شد.^{۲۶}

۱.۲.۲. مؤلفه‌های مفهومی طرف مجری دریایی

طرف مجری دریایی حتماً یک شخص است و ممکن است این شخص یک شخص حقوقی باشد. البته این شخص غیر از متصدی حمل است. نکته مهم دیگر این است که در طول حمل و نقل کالا، ممکن است اشخاصی از طرف فرستنده فعالیت‌هایی داشته باشند که این اشخاص نمی‌توانند طرف مجری دریایی باشند، زیرا از طرف متصدی حمل، فعالیت نمی‌کنند.^{۲۷}

نوع تعهداتی که طرف مجری دریایی برعهده می‌گیرد مؤلفه مهمی است که مطالب درخور توجهی پیرامون این موضوع مطرح می‌شود. چنانچه ملاحظه شد در تعریف «طرف

25. Comite Maritime International

26. *Ibid*, p 109

27. Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, *Ibid*, p. 134.

مجری» نوع تعهدات^{۲۸} موضوعیت دارد، ولی در بند هفت ماده یک که تعریف طرف مجری دریایی است، از مصادیق تعهدات طرف مجری دریایی سخنی گفته نشده و صرفاً اعلام شده است طرف مجری دریایی در محدوده بندر تا بندر تعهدات متصدی حمل را برعهده می‌گیرد. این امر موجب دو نوع تفسیر شده است که نتایج متفاوتی دارد. در یک تفسیر گفته می‌شود که طرف مجری دریایی زیرمجموعه طرف مجری است؛ بنابراین، وی تابع همان تعریف طرف مجری می‌شود و به این ترتیب، تنها تفاوت این دو مفهوم در محدوده جغرافیایی انجام تعهدات است و در نوع تعهدات مشابه‌اند. مؤید این دیدگاه، وضعیت پیش‌نویس مقررات است که نهاد طرف مجری دریایی وجود نداشت و صرفاً طرف مجری تعریف شده و وی از حیث مسئولیت و معافیت تابع مقررات روتردام بود. به جهت مخالفت‌های موجود برای گسترش رژیم روتردام و جلوگیری از تعارض با رژیم‌های حمل و نقل دیگر، طرف مجری دریایی پیش بینی شد تا محدوده افراد مشمول مقررات روتردام کاهش یابد. در این دیدگاه، اگر متصدی حمل متعهد شود برای محموله گواهی بهداشتی أخذ کند و این تعهد را به پیمانکار فرعی محول نماید، پیمانکاری که این تعهد را برعهده گرفته است طرف مجری دریایی نیست، زیرا تعهداتی که می‌تواند طرف مجری دریایی را متمایز کند ارتباط مستقیمی با تعهدات اصلی مانند جابه‌جایی و حمل بار دارد.^{۲۹}

در تفسیر مقابل گفته شده است بند هفتم در تعریف طرف مجری دریایی توجهی به نوع تعهدات و لزوم اصلی بودن تعهدات نکرده و ممکن است تعهدات اضافی متصدی حمل را دربر گیرد؛ مثلاً بر اساس ماده ۱۴ مقررات روتردام، حفظ قابلیت دریانوردی کشتی از تعهدات متصدی حمل است و در نتیجه اشخاصی که در زمینه تعمیر و نگهداری کشتی انجام وظیفه می‌کنند طرف مجری دریایی هستند.^{۳۰}

در بند هفت ماده یک و در تعریف طرف مجری دریایی، آگاهانه از عبارات اجرا و تعهد

۲۸. دریافت، بارگیری، جابه‌جایی، چیدمان، حمل، مراقبت، تخلیه و یا تحویل کالا.

29. Nicholas, Bond, *Ibid*, p. 108.

30. Kerim .Atamer, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties", *Journal of Maritime Law & Commerce*, No. 4 (2010), p. 493.

به اجرا^{۳۱} استفاده شده است؛ بنابراین لازم نیست حتماً اقدامی فیزیکی برای انجام تعهدات انجام شود، بلکه شامل عدم اجرای تعهد مانند عدم تخلیه بار نیز می‌شود. از طرف دیگر، طرف مجری دریایی شامل هر پیمانکار مستقلی که حتی انجام تعهدی را برعهده می‌گیرد اما در واقع اجرای تعهد را به شخص دیگری محول می‌کند نیز می‌شود. بنابراین، اگر اجرای یک تعهد به‌طور مقاطعه‌کاری از سوی طرف مجری دریایی به پیمانکاران دیگری واگذار شود، این امکان وجود دارد که به‌طور هم‌زمان تعداد زیادی طرف مجری دریایی در خصوص اجرای یک تعهد واحد وجود داشته باشند^{۳۲}.

به‌عنوان آخرین مؤلفه موردنظر باید گفت، حسب مقررات روتردام، لازم نیست طرف مجری دریایی حتماً قراردادی با متصدی حمل داشته باشد یا بنابه درخواست وی اقدام نماید، بلکه در تعریف طرف مجری اعلام شده است که طرف مجری باید به درخواست یا تحت نظارت و کنترل متصدی حمل، تعهدات را پذیرفته یا اجرا نماید. سه عبارت انتخاب^{۳۳}، آموزش^{۳۴} و نظارت^{۳۵} به‌عنوان سه معیار مشابه در مقررات کشورهای دیگری مانند ترکیه، آلمان و سوئیس نیز وجود داشته است. در این خصوص اشخاص ثالثی که موضوع بند دوم ماده ۱۲ مقررات روتردام هستند، تحت نظارت و کنترل یا درخواست متصدی اقدامی نمی‌کنند و به همین دلیل مشمول عنوان طرف مجری دریایی نیستند^{۳۶}.

۲.۲.۲. بررسی مفاهیم مشابه

پیش از تصویب مقررات روتردام، در حمل و نقل دریایی اصطلاحاتی مشابه با طرف مجری یا طرف مجری دریایی مسبوق به سابقه بوده است^{۳۷}. در خصوص حمل دریایی کالا

۳۱. تعهد به اجرا یعنی کافی است تا شخصی قولی به اجرا (طبق قرارداد) دهد تا به‌عنوان طرف مجری محسوب شود و اشاره «غیرمستقیم» (Indirectly) به این معناست که مهم نیست طرف مجری به چه اندازه نقش اصلی داشته باشد؛ به عبارتی اشخاصی که نهایتاً تحت کنترل متصدی هستند، به‌عنوان طرف مجری خواهند بود.

32. Frank, Smeele, *Ibid*, p. 80.

33. Choosing

34. Instructing

35. Supervising

36. Kerim, Atamer, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties", p. 477.

۳۷. در قواعد لاهه-ویزبی، اصطلاح و مفاهیم مشابهی وجود نداشته و برای پیمانکاران ثانویه مقرراتی وضع نشده است.

در سال ۱۹۷۸، مقررات هامبورگ پیمانکاران فرعی را با عنوان متصدی واقعی^{۳۸} شناسایی کرد. متصدیان واقعی دارای مسئولیتی مشابه با متصدی حمل بودند و این اصطلاح و مفاهیم مرتبط با آن در مقررات روتردام توسعه یافته است.^{۳۹} در مقررات روتردام از واژه متصدی واقعی استفاده نشده است، زیرا این واژه به گونه‌ای در ذهن تداعی می‌شد که گویی متصدی حمل، متصدی واقعی نیست و از طرفی تعهدات متصدی واقعی صرفاً شامل اقدامات مربوط به حمل می‌شد و اقداماتی مانند چیدمان، بارگیری یا تخلیه کالا را دربر نمی‌گرفت.^{۴۰}

مقررات^{۴۱} OTT (کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد مسئولیت متصدیان پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بین‌المللی) به‌جای ایجاد یک نظام جدید با دامنه وسیع تنها محدود به موضوع خاصی است و هدف تعریف و شناسایی مسئولیت افرادی است که در مقررات خاصی برای آنها وضعیت روشنی وجود ندارد. درحقیقت مقررات یادشده تلاشی بود برای ارتقای مقررات لاهه-ویزی، ولی این کنوانسیون هم به‌مانند مقررات هامبورگ با استقبال کشورها مواجه نشد. مطابق با مقررات OTT، اپراتورها افرادی هستند که در حمل و نقل بین‌المللی کالا، اجرا یا فراهم نمودن خدماتی را در محدوده تحت کنترل یا دارای دسترسی، برعهده می‌گیرند. با توجه به تعریف ماده یک کنوانسیون یادشده، اپراتور باید به نحو متمایزی از متصدی حمل رفتار نماید.^{۴۲}

در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا^{۴۳} پیمانکاران فرعی پیش‌بینی شده بود، ولی تفکیکی بین مراحل مختلف حمل و نقل مرکب صورت نگرفته بود و یکی از دلایل شکست این کنوانسیون، این بود که برای پیمانکاران

38. Actual Carriers

39. Michael F. Sturley, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules" Meltem Deniz & Guner Ozbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, (Istanbul: Springer, 2011.), p. 84.

40. Nicholas, Bond, *Ibid*, p. 99.

41. United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1991

واژه OTT مخفف کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد مسئولیت متصدیان پایانه‌های حمل و نقل در تجارت بین‌المللی است.

42. Thomas, Rhidian, *The Carriage of Goods by sea Under the Rotterdam Rules*, (New York: Informa Law, 2014), p. 303.

43. The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980.

فرعی محدوده مسئولیت کمتری نسبت به کنوانسیون‌های تک وجهی، وضع کرده بود و با مقررات دیگر کنوانسیون‌ها تعارض پیدا می‌کرد. مقررات روتردام با توجه به این تجربه ناموفق سعی نموده است تا این نقصان را جبران نماید و تعارض کمتری با سایر کنوانسیون‌ها داشته باشد؛ از این رو در ماده ۲۶ مقررات روتردام پیش‌بینی شده است که اگر در جایی کنوانسیون دیگری حاکم باشد مقررات همان کنوانسیون اعمال شود و از طرفی، پیمانکاران ثانویه‌ای تحت عنوان طرف مجری دریایی پیش‌بینی شده است تا فقط آنها را تحت شمول مقررات روتردام قرار دهد.^{۴۴}

۳.۲. تحلیل مصداقی طرف مجری دریایی

با توجه به تعهداتی که پیمانکار مستقل، اجرا یا تعهد به اجرای آنها را به درخواست یا تحت نظارت متصدی حمل برعهده می‌گیرد، متصدیان فرعی حمل و نقل و قایق‌های یدک‌کش (متصدیان بارگیری و تخلیه بار (بارگیری، نگهداری و تخلیه)، متصدیان انبار و پایانه‌های بار (دریافت، مراقبت، نگهداری و تحویل) و شرکت‌های مستقل فعال در زمینه بسته‌بندی و انبارداری (نگهداری، انبار و مراقبت) بر طبق مقررات روتردام می‌توانند به عنوان طرف‌های مجری دریایی محسوب شوند. این اشخاص عمدتاً در دو گروه قرار می‌گیرند: پیمانکاران فرعی که با وجود قراردادهای پیمانکاری متمایز می‌شوند و در مقابل آژانس‌ها یا نمایندگان عمومی قرار می‌گیرند نمایندگانی مانند حمل‌کننده اقیانوس، ناظر بارگیری، متصدی ترمینال، راننده لیفتراک در بندر، طراح چیدمان. بنابراین پیمانکاران مستقلی که اجرای تعهدات فرعی متصدی حمل را برعهده دارند، طرف مجری دریایی نیستند. مصداق این تعهدات فرعی، از قبیل اعمال مراقبت‌های لازم به منظور حفظ آمادگی کشتی برای سفرهای دریایی، استخدام خدمه مناسب، تجهیز و تأمین لوازم مورد نیاز کشتی یا آماده‌سازی و صدور اسناد و سوابق مربوط به حمل و نقل است؛ زیرا این تعهدات با نگهداری یا حمل محموله‌ها ارتباط مستقیمی ندارند.^{۴۵}

44. Theodora Nikaki, & Baris, Soyer, "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?" Berkeley Journal of International Law, No.2v (2012), p. 316.

45. Frank, Smeele, *Ibid*, p. 81.

بند چهار ماده ۱۹ مقررات روتردام در مقام بیان مسئولیت‌های طرف مجری دریایی است؛ در عین حال در بند یادشده می‌خوانیم: «هیچ چیزی در این کنوانسیون مسئولیتی را به‌عهده فرمانده، یا خدمه کشتی یا هیچ‌یک از کارکنان متصدی حمل و یا طرف مجری دریایی نمی‌گذارد»^{۴۶}. مفهوم این ماده نشان می‌دهد تنظیم‌کنندگان مقررات روتردام عقیده داشته‌اند فرمانده، خدمه کشتی و کارکنان متصدی حمل، طرف مجری دریایی نیستند؛ زیرا در ماده یادشده، این اشخاص در حالی جداگانه از طرف مجری دریایی به‌کار گرفته شده‌اند که در بند چهار ماده ۱۹، طرف مجری دریایی قید شده بود و اگر تنظیم‌کنندگان معتقد بودند این اشخاص طرف مجری دریایی هستند نیازی به ذکر جداگانه این اشخاص در کنار طرف مجری دریایی نبود. چنین دیدگاهی ناشی از تصور تنظیم‌کنندگان مقررات روتردام بود که عقیده داشتند پیمانکاران فرعی نوعی استقلال در فعالیت خود دارد. از این جهت قواعد مقررات روتردام که در خصوص احکام مسئولیت است، مشمول اشخاص یادشده نیست، زیرا کارکنان یا متصدی حمل هستند و یا طرف مجری دریایی. در نتیجه ذی‌نفع کالا می‌تواند علیه ایشان و بر مبنای ضمان قهری طرح دعوی نماید. این مسئله مورد انتقاد نویسندگان بوده است، زیرا بر اساس مفهومی که از طرف مجری دریایی اعلام شد، استثنای وارده متضاد با تعریف و مفهوم بیان شده است^{۴۷}.

گفته شد که طرف مجری دریایی بر اساس محدوده جغرافیایی از طرف مجری متمایز شده است، ولی این معیار یک استثنا دارد، استثنای یادشده مربوط به متصدی حمل زمینی است و بر اساس عملکرد طرف مجری، این استثنا اعمال می‌شود. بند هفت ماده یک در تعریف طرف مجری دریایی، متصدی حمل زمینی را تنها در صورتی طرف مجری دریایی تلقی کرده است که تعهدات وی در زمینه حمل، صرفاً در محدوده بندر انجام گیرد، و مفهوم مخالف این موضوع چنین است که اگر حمل‌کننده زمینی هم در بندر و هم در خارج از محدوده بندر تا بندر، حمل زمینی را انجام دهد، مشمول مقررات روتردام نیست و در این زمینه برای نمونه می‌توان رانندگان لیفتراک که مسئولیت بارگیری را برعهده دارند، مصداقی

۴۶. محسن، میرمحمدصادقی، کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا، (تهران: انتشارات جنگل، ج ۱، ۱۳۹۱)، ص ۳۹.

47. Kerim , Atamer, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties", p. 495.

از طرف مجری دریایی دانست.^{۴۸}

۳. شرایط مسئولیت طرف مجری دریایی

ماده ۱۹ مقررات روتردام زمینه‌ای فراهم کرده است تا ذی نفع علیه اشخاصی که طرف قرارداد حمل و نقل نیستند بر اساس مقررات روتردام طرح دعوی کند، در نتیجه اشخاصی که بر اساس مقررات روتردام متعهد و مسئول هستند افزایش یافته است؛ از جمله این افراد که غیر از متصدی حمل‌اند، طرف مجری دریایی است. به این ترتیب، طرف مجری غیردریایی از حیث مسئولیت تابع مقررات روتردام نیست، ولی مسئولیت طرف مجری دریایی همانند متصدی حمل است^{۴۹} و همین عامل باعث وسواس تنظیم‌کنندگان مقررات در تعیین طرف مجری دریایی بوده است تا تعارضات احتمالی با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل کاهش یابد. حتی در ماده ۷۹ مقررات روتردام هر نوع قراردادی به‌منظور محدود نمودن تعهدات مندرج در کنوانسیون برای متصدی حمل و طرف مجری دریایی باطل دانسته شده و در بند سوم ماده ۱۲ هرگونه توافقی برای کاهش بازه مسئولیت مردود شمرده شده است. در کنار مسئولیت یکسان طرف مجری دریایی و متصدی حمل و نقل، دفاعیات^{۵۰} آنها هم یکسان است.^{۵۱}

۴۸. در تشریح هدف این استثنا گفته شده است: در زمان تصویب مقررات روتردام نمایندگان ایالات متحده آمریکا و اتحادیه حمل و نقل جاده‌ای تأکید کرده‌اند که متصدی حمل زمینی از شمول طرف مجری دریایی استثنا شود، زیرا عقیده داشتند این اشخاص به‌طور عارضی و اتفاقی برخی فعالیت‌ها را در انتقال کالا به بندر انجام می‌دهند و همین امر می‌تواند آنها را مشمول مقررات روتردام نماید. با وجود این، مشکلاتی از این استثنا به‌وجود آمده است؛ به این نحو که اگر شخص حقوقی با استخدام افرادی، هم تعهدات مربوط به متصدی زمینی در بندر و هم تعهدات خارج از محدوده بندر تا بندر را را انجام دهد، معلوم نیست وضعیت را باید به تفکیک نسبت به یک شخص بررسی کرد یا نه. (Nicholas, Bond, *Ibid*, p. 110-111).

Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, *Ibid*, p. 134.

۴۹. البته برای مسئول بودن طرف مجری دریایی، علاوه بر اینکه خواهان باید ورود خسارت را اثبات کند، باید ثابت نماید که خسارت به زمان انجام وظیفه تعهد طرف مجری دریایی مربوط است. همچنین، طرف مجری حمل دریایی، کالاها را برای حمل در یکی از دولت‌های متعهد دریافت کند یا آنها را در یکی از دولت‌های متعهد تحویل دهد یا فعالیت‌های خود در مورد کالاها را در بندری در یکی از دولت‌های متعهد انجام دهد (بند نخست ماده ۱۹).

۵۰. یکی از مهم‌ترین دفاعیاتی که در خصوص متصدی حمل پیش‌بینی شده، تحت عنوان شرط حمایتی هیمالیا است که در بخش پنج مقاله به آن خواهیم پرداخت.

51. Baatz, Yvonne, Debattista, Charles, Lorenzon, Filippo, Serdy, Andrew, Staniland, Hilton, Tsimplis, Michael, *The Rotterdam Rules: a Practical Annotation*, (London: Informa Law, 2009), pp. 13-14.

از آنجا که مقررات روتردام تأکید زیادی به یکسان‌سازی حمل و نقل دریایی داشته و از طرفی، حمل و نقل از امور تصدی‌گری بوده و مربوط به روابط خصوصی بین دول و ملت‌هاست، ماده ۹۰ کنوانسیون حق شرطی برای کشورهای پذیرنده کنوانسیون پیش‌بینی نکرده است.^{۵۲} مقررات مرتبط با شرایط مسئولیت متصدی حمل و طرف مجری دریایی از جمله مقرراتی است که کشور پذیرنده نمی‌تواند با حق شرط مستثنی نماید. با توجه به مطالب بیان‌شده در این بخش، مبنای مسئولیت متصدی حمل را در مقررات روتردام بررسی خواهیم کرد که در حقیقت مبنای مسئولیت طرف مجری دریایی است.

۳.۱. مبنای مسئولیت متصدی حمل و طرف مجری دریایی

مقررات روتردام به‌مانند مقررات قبلی مبنای مسئولیت را به‌طور صریح اعلام نکرده است، لیکن با توجه به ترتیبی که در ماده ۱۷ وجود دارد، به‌نظر می‌رسد فرض مسئولیت، مبنای مورد پذیرش در مقررات روتردام باشد، نه مسئولیت مطلق^{۵۳}؛ زیرا متصدی حمل بعد از اینکه خواهان اثبات کرد خسارت در محدوده زمانی حمل رخ داده است برای سلب مسئولیت از خود مطابق بندهای دو و سه ماده ۱۷ مقررات روتردام، دو راهکار دارد: اول آنکه اثبات نماید در بروز علت یا یکی از علل تلف، خسارات یا تأخیر، خود او یا هر شخصی دیگری که وی مسئول عمل آنهاست (اشخاص یادشده در ماده ۱۸)، دخالتی در وقوع زیان نداشته است؛ دوم اینکه به جای اثبات عدم تقصیر یادشده ثابت نماید که یک یا چند مورد از خطرهای استثنائشده، موجب تلف یا خسارت یا تأخیر شده‌اند و یا در ایجاد ضرر دخالت داشته‌اند.^{۵۴}

مواردی به‌طور سنتی و برگرفته از حقوق کامن‌لا و جهت جلب رضایت کشورهای کامن‌لا به‌منظور معافیت متصدی حمل در بند سوم ماده ۱۷ مقررات روتردام بیان شده است

۵۲. حسین سیمایی صراف، و میثم یاری، «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، حقوقی بین‌المللی، ش ۴۵ (۱۳۹۰)، ص ۱۲۳.

۵۳. ابراهیم تقی‌زاده، و افشین احمدی، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، ش ۲ (۱۳۹۴)، ص ۴۵۲.

۵۴. غلامرضا فیضی چکاب، و محمدحسن مردانی، «تحول مسئولیت متصدی حمل ترکیبی، از قواعد حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو تا روتردام ۲۰۰۹»، حقوق خصوصی، ش ۳۱ (۱۳۹۹)، ص ۱۵۹.

که متصدی با اثبات این موارد می‌تواند از مسئولیت مبرا شود. حداقل فایده وجود این لیست، استفاده از رویه‌های متعددی است که تثبیت شده‌اند و استفاده از چنین رویه‌هایی باعث می‌شود تا مرتب‌ترین با امر دریانوردی و بیمه‌گران بدون مراجعه به محاکم، اختلافات خود را حل نمایند. وجود این لیست ناشی از یک سنت قدیمی در حقوق کامن‌لا است که موارد استثنایی مسئولیت را به شکل مشخصی تعیین می‌نماید.^{۵۵} از تفاوت‌های اساسی مقررات روتردام با قواعد لاهه-ویزی و هامبورگ این است که در مقررات روتردام، موارد معافیت مسئولیت حتی با وجود تقصیر، قابل استناد است و برخلاف مقررات سابق، ترتیب راجع به اینکه بار اثبات دعوی در هر مرحله برعهده چه کسی است بیان شده است.^{۵۶}

۲.۳. مسئولیت تضامنی و مجزا

اگر به واسطه فعل یا ترک فعل طرف مجری دریایی یا افراد تحت استخدام یا پیمانکاران وی نقض تعهدات متصدی حمل رخ دهد، این نقض تعهدات قابل انتساب به متصدی حمل خواهد بود. آن‌گونه که در بند یک ماده ۲۰ مقررات روتردام تصریح شده است، این نوع مسئولیت متصدی حمل با یک یا چند طرف مجری دریایی از نوع تضامنی و مجزا می‌باشد. معنای این سخن آن است که صاحب محموله می‌تواند تا جایی که سقف مسئولیت اجازه می‌دهد به مطالبه غرامت از بدهکاران مشترک بپردازد، اما تنها یک بار می‌تواند اقدام به اخذ غرامت نماید. همچنین معنای دیگر این سخن آن است که بنابر رابطه میان مسئولان بالقوه، اگر شخصی که مجبور به پرداخت غرامت به صاحب محموله شده است، شخصی نبوده که تا این حد مجبور به تحمل این ضرر و زیان باشد، حق مراجعه به سایر مسئولان را خواهد داشت. غالباً در قراردادهای منعقدشده بین متصدی حمل و پیمانکاران فرعی، میزان ریسکی که متوجه هریک از طرفین (متصدی حمل و طرف مجری دریایی) است به‌صراحت مشخص می‌گردد. اما چنانچه چند طرف مجری دریایی به‌طور هم‌زمان در این فرایند مشارکت داشته باشند، ممکن است هیچ رابطه قراردادی میان آنها وجود نداشته باشد، تا چه

55. Alexander, Von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", Texas International Law Journal, No. 3 (2011), p. 345.

56. Philippe, Delebecque, "Obligations and Liability Exemptions of the Carrier", European Journal of Commercial Contract Law, No. 1-2 (2010), p. 89.

رسد به تصریح در تقسیم ریسک موجود میان آنها. متأسفانه در مقررات روتردام، قواعد یا خط مشی‌های واحدی برای این قبیل مراجعات متقابل به دادگاه قید نشده است و این مسائل به‌طور کامل تابع قوانین ملی کشورها قرار گرفته‌اند.^{۵۷}

امکان طرح دعوی مستقیم علیه طرف مجری دریایی و مدون شدن شرایط آن سودمند به‌نظر می‌رسد. در حوزه عملی، طرح دعوی مستقیم علیه طرف مجری دریایی مشکلات زیادی را در زمینه جبران آسیب‌های وارده به محموله مرتفع خواهد ساخت، زیرا طرف‌های ذی‌نفع در محموله با یک یا چند مسئول مواجه خواهند شد که معمولاً دارای‌هایشان به‌سادگی قابل ردیابی است. همین مسئله باعث شده که کشور ایالات متحده آمریکا علی‌رغم اینکه از اولین کشورهای امضاکننده کنوانسیون بوده است اراده‌ای برای تصویب آن نداشته باشد؛ هرچند کنوانسیون مزایای بسیاری در خصوص حمل و نقل مدرن از جمله وجود اسناد الکترونیکی را پیش‌بینی کرده است، ولی نگرانی‌هایی که مربوط به اتحادیه کارکنان بنادر می‌باشد مانع از وجود برنامه‌ای برای تصویب کنوانسیون در کشور آمریکا شده است و این نگرانی‌ها ناشی از تسری تعهدات و مسئولیت متصدی حمل نسبت به کارکنان بنادر می‌شود. این درحالی است که اکثر حمل و نقل‌ها بدون مشکل انجام می‌شوند و درصد بسیار پایینی از حمل و نقل‌ها با خسارت به محموله یا تأخیر در انجام تعهد همراه است و صرفاً در این حالت از حمل و نقل‌ها بحث مسئولیت افراد ثالث قابل طرح است، ولی واهمه از مسئولیت احتمالی افرادی در لوای طرف مجری دریایی موجب شده است از منافع کنوانسیون که مهم‌ترین آن، به‌روز شدن مقررات بر اساس اشکال مختلف حمل و نقل نوین است چشم‌پوشی شود.^{۵۸}

۴. معافیت طرف مجری دریایی در ماده ۴ مقررات روتردام

در بند یک ماده ۴ مقررات روتردام می‌خوانیم: «هریک از مقررات این کنوانسیون که ممکن است برای متصدی حمل و نقل دفاعی را فراهم آورد یا مسئولیت وی را محدود کند،

57. Abhinayan, Basu Bal, *A Critical Evaluation of the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, (Malmo: World Maritime Universit, 2009), p. 25.

58. Michael F, Sturley, "What has Become of the Rotterdam rules", *Association of Transportation Law Professionals*, No. 4 (2016), p. 1937.

در هر رسیدگی قضایی یا دآوری که در مورد خسارت یا تأخیر در تحویل کالا پوشش داده شده به موجب قرارداد حمل یا بابت نقض هریک از تعهدات دیگر به موجب این کنوانسیون اقامه شود، اعم از اینکه مبنای قراردادی مسئولیت مدنی یا غیره باشد، در مورد اشخاص زیر اعمال می‌شود: الف) متصدی حمل یا طرف مجری دریایی؛ ب) فرمانده کشتی، خدمه یا هر شخصی که در عرشه کشتی خدمات ارائه می‌کند؛ یا ج) کارکنان متصدی حمل یا طرف مجری دریایی»^{۵۹}. در برخی موارد، شخص ذی‌نفع که مدعی وجود خسارت است طرح دعوی مسئولیت غیرقراردادی علیه اشخاصی را که طرف قرارداد حمل و نقل نبوده‌اند، روش مناسب‌تری برای جبران خسارت می‌داند، زیرا فارغ از محدودیت‌های مسئولیت قراردادی خواهد بود؛ با این حال، مقررۀ یادشده نشان می‌دهد برخی اشخاص دخیل در حمل و نقل می‌توانند در مواجهه با چنین مسئله‌ای بدون اینکه در ایجاد قرارداد حمل و نقل نقشی داشته باشند یا از ناحیۀ تنظیم‌کنندگان قرارداد به نفع ایشان شرطی شده باشد از شرایط قراردادی بین متصدی حمل و فرستنده کالا استفاده نمایند.

۱.۴. وضعیت ماده ۴ و شرط حمایتی هیمالیا

بین طرفین اصلی قرارداد یعنی متصدی حمل و فرستنده کالا ممکن است شروطی برای معافیت مسئولیت پیش‌بینی شده باشد. اگر شخص ثالثی به غیر از اصحاب قرارداد بتواند از شرط کاهنده مسئولیت استفاده نماید، شرط یادشده را «شرط حمایتی هیمالیا» نامیده‌اند.^{۶۰} با ملاحظه ماده ۴ مقررات روتردام درمی‌یابیم، برخلاف مقررات هامبورگ و لاهه-ویزی به این نوع روش دفاعی توجه شده است و بدون اینکه فرستنده و متصدی حمل، اشخاص ثالثی را مشمول شرط حمایتی قرار دهند، افرادی مشمول این دفاعیات شده‌اند. فهرست افرادی که به‌طور خودکار مشمول معافیت یادشده هستند، دو دسته است: اشخاص دسته

۵۹. محسن، میرمحمدصادقی، پیشین، ص ۲۷.

۶۰. این عنوان نشئت گرفته از یک قضیه مربوط به بحث راجع به اثر یک شرط به نفع اشخاص دیگر در قرارداد حمل و نقل است. قضیه‌ای که مسافری بر علیه ناخدا طرح دعوی کرد. وی به معافیت از مسئولیتی که در قرارداد فی‌مابین مسافر و متصدی به‌طور مؤثری آنها را تحت حمایت قرار می‌داد، استناد کرد اگرچه مجلس لردها این ادعای کارکنان متصدی حمل و نقل را رد نمود، ولی ادبیات جدیدی ایجاد شد. به این ترتیب، اگر قرارداد متصدی حمل و نقل برای اشخاص مستخدم متصدی، شرط معاف کننده‌ای داشته باشد، با همین عنوان نام برده می‌شود: Himalaya Protection. هیمالیا نام کشتی درگیر در این مسئله بود. Adler v Dickson (The Himalaya), [1954] 2 Lloyd's Rep 267, [1955] 1 QB 158.

اول، طرف‌های مجری دریایی هستند. دلیل شمول این دسته اشخاص روشن است، چون خود کنوانسیون، مسئولیت ناشی از کنوانسیون را به این اشخاص تسری داده و منطقی است که آنها نیز بتوانند از مزایای قواعد کنوانسیون سود ببرند. دسته دوم، کارکنان متصدی، کارکنان طرف مجری دریایی، ناخدا و خدمه کشتی هستند. از آنجایی که کنوانسیون مسئولیتی بر این اشخاص تحمیل نکرده، باید توجه دیگری یافت. دلیل این اقدام کنوانسیون این است که مستخدمان متصدی و طرف مجری دریایی به‌طور اقتصادی وابسته به استخدام‌کننده هستند و زیان آنان در نهایت برعهده استخدام‌کننده خواهد بود. به علت وابستگی اقتصادی مطرح‌شده، اگر ما دفاع مربوط به محدودیت مسئولیت مدنی را از سوی ایشان انکار کنیم، درحقیقت متصدی و طرف مجری دریایی را از حق دفاع خود محروم کرده‌ایم. البته با این توجه اقتصادی نمی‌توان حمایت را به سایر طرف‌های مجری که در حمل دریایی نقشی ندارند، تعمیم داد؛ مثلاً در حمل و نقل زمینی، مجریان حمل زمینی به متصدی حمل و نقل وابسته نیستند یا به اندازه طرف‌های مجری دریایی وابسته نیستند. البته این به آن معنا نیست که کنوانسیون اشخاص را از درج چنین شرط حمایتی در قرارداد منع می‌کند، بلکه تنها به این معناست که اشخاصی که به‌طور خودکار از این شرط حمایتی بهره‌مند می‌شوند محدودند؛ یعنی متصدی حمل و فرستنده کالا می‌توانند آزادانه افرادی را که از شروط معاف‌کننده مسئولیت منتفع می‌شوند، در قرارداد حمل و نقل درج نمایند.⁶¹

روند تصویب و تنظیم پیش‌نویس نشان می‌دهد هدف از این مقررات این بود که هیچ طرفی نتواند با توسل به دعاوی مبتنی بر مسئولیت مدنی امتیاز ماده ۴ را دور بزند، ولی اگر به مقررات روتردام توجه شود، مشخص است که طرف مجری دریایی در کشورهای غیرمتعاقد وضعیت روشنی ندارد.⁶² در مقابل، گفته شده است طرف مجری دریایی مسئولیتی متوجه خود ندیده است تا از دفاع و محدودیت منتفع شود؛ به این ترتیب، اگر طرف مجری دریایی در بندری غیر از کشور متعاقد، تعهدات متصدی حمل را اجرا کند از

61. Theodor, Nikaki, "Himalaya Clauses and the Rotterdam Rules", *Journal of International Maritime Law*, No.2 (2011), pp. 25-29.

62. Francesco, Berlingieri, "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", Paper Delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh and Available Online (2009), p. 8.

حمایت ماده ۴ برخوردار نخواهد بود و مالک محموله می‌تواند علیه وی بر اساس مسئولیت مدنی و یا حقوق داخلی طرح دعوی کند.^{۶۳} این موضوع نشان می‌دهد حتی اگر مقررات روتردام لازم‌الاجرا شود وجود شرط حمایتی خالی از لطف نیست، زیرا در کشورهای غیرمتعاقد هرچند امکان استفاده از ماده ۴ وجود ندارد، لیکن امکان استفاده از شرط حمایتی هیمالیا مطابق با رویه موجود در حقوق حمل و نقل بین‌المللی دریایی وجود خواهد داشت. همچنین می‌توان از طریق شرط دفاعی یادشده، افرادی را که صرفاً طرف مجری هستند نیز از این دفاعیات بهره‌مند کرد. از آنجا که شرط حمایتی هیمالیا در بارنامه ثبت می‌شود، قابل تعمیم به افراد ذی‌نفع است.^{۶۴}

نسبت به مقررات روتردام نگرانی‌هایی وجود دارد که دعاوی مستقیم فراوانی علیه طرف‌های مجری دریایی مانند اپراتورهای ترمینال‌های حمل و نقل سرازیر شود، ولی این موضوع با توجه به مطالب بیان شده اغراق‌آمیز به نظر می‌رسد، زیرا اگر طرف مجری دریایی طرف دعوی قرار گیرد، وی از مزایای دفاعی که برای متصدی حمل وجود دارد بهره‌مند می‌شود؛ از طرفی، برخلاف متصدی حمل، زمانی مسئولیت متوجه طرف مجری حمل است که اثبات شود خسارت وارده مربوط به زمان انجام وظایف طرف مجری دریایی بوده است.^{۶۵}

۲.۴. اعمال ماده ۴ در قراردادهای حجمی^{۶۶}

بند دوم ماده یک مقررات روتردام، قرارداد حجمی را چنین تعریف کرده است: قرارداد حملی است که حمل مقدار معینی از کالا طی سلسله‌ای از محموله‌ها در طول مدت مورد توافق را مقرر دارد. ویژگی مقدار کالا ممکن است شامل یک حداقل، یک حداکثر و یا حدود مشخصی بین حداقل و حداکثر باشد.^{۶۷} قواعد ویژه‌ای برای قراردادهای حجمی در ماده ۸۰ مقررات روتردام پیش‌بینی شده است؛ در زمان تصویب این ماده، کشورهای اروپایی

63. Theodora Nikaki, "The statutory Himalaya-Type Protection under the Rotterdam Rules: Capable of Filling the Gaps?" *Journal of Business Law*. (2009), p. 403.

64. Nikola, Mandić, & Vesna, Wolff, *Ibid*, p. 137.

65. Michael F, Sturley, Tomotaka, Fujita, & Gertjan van der Ziel, *The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, (London: Sweet & Maxwell, 2010), p. 18.

66. Volume Contract

۶۷. محسن، میرمحمدصادقی، پیشین، ص ۲۱.

علاقه‌ای به تصویب این مقررہ نشان نمی‌دادند، زیرا به زعم نمایندگان کشورهای یادشده، چنین قراردادهایی شرایط مساعدی برای متصدی حمل به‌منظور ایجاد قراردادهای تحمیلی فراهم می‌نماید که خوشایند نیست، این عقیده در حالی مطرح بود که کشور ایالات متحده خواستار تصویب این ماده بود.^{۶۸} آزادی قراردادی برای تعیین کنوانسیون حاکم در قراردادهای حجمی در ماده ۸۰ کنوانسیون پیش‌بینی شده است. این درحالی است که ماده ۷۹ مقررات روتردام در غیر از قراردادهای حجمی چنین آزادی را لحاظ نکرده است.^{۶۹}

در چنین شرایطی و با توجه به آزادی قراردادی، بررسی شروط حمایتی حائز اهمیت است. گفته می‌شود در قراردادهای حجمی مطابق با بند یک ماده ۸۰، توافق بین متصدی حمل و فرستنده ممکن است تعهدات بین طرفین را کاهش یا افزایش دهد؛ از این رو، بر اساس مبانی اعلامی، شروط کاهش‌دهنده از طرف مجری دریایی هم قابل استناد است. در مقابل گفته شده است، بند اول ماده ۸۱ استفاده از شرط حمایتی را صرفاً در خصوص محموله حیوانات زنده پیش‌بینی کرده است و در نتیجه در قراردادهای حجمی و سایر محموله‌ها امکان استناد و استفاده از شرط حمایتی وجود ندارد.^{۷۰}

نتیجه

حمل و نقل‌های بین‌المللی کالا تابع قرارداد حملی است که فرستنده و متصدی حمل منعقد می‌کنند تا کالا از کشوری به کشور دیگر انتقال یابد. معمولاً انتقال کالا به اشکال مختلف از حمل و نقل بین‌المللی صورت می‌گیرد؛ برای مثال، اگر کالایی کانتینر شده از مبدأ تهران به برلین ارسال شود، ممکن است شامل حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و دریایی باشد که هریک از وجوه حمل و نقل‌های اعلامی از سوی پیمانکاران فرعی انجام می‌شود و هریک از اشکال بیان شده تابع نظام مجزایی است. دغدغه تنظیم‌کنندگان مقررات روتردام در وهله

68. Samim, Unan, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Meltem Deniz & Guner Ozbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, (Istanbul: Springer, 2011), pp. 101-103.

69. Hoek, Marian (2010) *Multimodal Transport Law*, (New York: Kluwer Law International, 2010), p. 278.

70. Nicholas, Bond, *Ibid*, pp. 114-115.

نخست، تنظیم مقررات یکسان برای متصدی حمل در مراحل مختلف حمل بوده، به این سبب، نظام «درب تا درب» را انتخاب کرده است. از قرن نوزدهم اندیشه یکسان‌سازی حقوق شکل گرفته است؛ کنوانسیون روتردام، هم به‌صراحت و هم ضمنی به دنبال این هدف بوده است.

طرف مجری دریایی تعبیر جدیدی از پیمانکاران ثانویه است که در قرارداد اصلی حمل و نقل مداخله‌ای ندارد و شخصی غیر از متصدی حمل است. متصدی حمل در هر صورت در بازه‌ی درب تا درب مسئولیت اجرای قرارداد حمل را عهده‌دار بوده، مشمول مقررات روتردام است، ولی اشخاصی که با درخواست یا تحت کنترل و نظارت متصدی حمل، تعهدات وی را انجام می‌دهند، تنها در صورتی مشمول مقررات روتردام و مسئولیت‌های پیش‌بینی شده هستند که در محدوده بندر تا بندر این تعهدات را عهده‌دار شده باشند. تبیین و تفکیک این اشخاص حائز اهمیت است، زیرا تنها اشخاصی که مشمول عنوان طرف مجری دریایی هستند تابع مقررات روتردام می‌شوند و طبیعتاً مسئولیت پیش‌بینی شده در ماده ۱۷ مقررات روتردام را متوجه خود می‌بینند. ماده ۱۷ ترتیب شرایط اثباتی، دفاع و شیوه‌های دفاعی را به نحو مشخصی تعیین کرده که طرف مجری دریایی نیز مشمول این مقررات است.

طرف مجری دریایی بر اساس مؤلفه‌های پیش‌بینی شده باید تعهدات اصلی متصدی حمل و نقل را در محدوده بندر تا بندر انجام دهد یا برعهده گیرد و اجرای تعهدات فرعی متصدی حمل و نقل مانند ساخت کانتینر نمی‌تواند شخص را مشمول عنوان طرف مجری دریایی کند. تمایز تعهدات اصلی و فرعی بر اساس تعهدات مندرج در بند شش ماده یک مشخص می‌شود. تعهدات اصلی موردنظر شامل دریافت، بارگیری، جابه‌جایی، چیدمان، حمل، مراقبت، تخلیه و یا تحویل کالا است؛ به این ترتیب، هرچند تعهداتی مانند حفظ قابلیت دریانوردی از تعهدات متصدی حمل است، ولی اجرای آن تعهدات از طرف اشخاص غیرمتصدی به درخواست وی، موجب نمی‌شود اجراکنندگان تعهد طرف مجری دریایی محسوب شوند، زیرا تعهد یادشده ارتباطی با تعهدات اصلی ذکرشده ندارد.

طرف مجری دریایی چه از حیث مسئولیت و چه از حیث دفاعیات، مشمول مقررات روتردام است و از همان دفاعیاتی که متصدی حمل منتفع می‌شود می‌تواند استفاده کند؛ ولو

اینکه این دفاعیات مربوط به شرایط قراردادی بین متصدی حمل و فرستنده کالا باشد. بر این اساس، علاوه بر اینکه ممکن است در قرارداد حمل و نقل و به تبع آن، بارنامه، شرایط معافیت طرف‌های مجری دریایی پیش‌بینی شده باشد و نوعی شرط به نفع شخص ثالث بین طرف متصدی حمل و فرستنده برای طرف مجری دریایی مقرر شده باشد، در ماده ۴ مقررات روتردام این حق برای طرف مجری دریایی در نظر گرفته شده است که بدون وجود چنین شرط صریحی، از شروط معافیت متصدی حمل بهره‌مند شود.

برای اینکه طرف مجری دریایی در قبال خواهان مسئول باشد، باید اثبات شود که خسارت به زمان انجام تعهدات طرف مجری دریایی مربوط بوده است. مسئولیت طرف مجری دریایی و متصدی حمل به نحو تضامنی پیش‌بینی شده است که این امر باعث سهولت در جبران خسارت می‌شود؛ به‌خصوص اینکه شناسایی متصدی حمل در بسیاری از موارد با مشکلاتی مواجه است و فقدان مشخصات متصدی حمل در اسناد حمل باعث بی‌اعتباری اسناد حمل نیست؛ از این رو، تشخیص طرف مجری دریایی که با معیارهای عینی‌تری قابل تشخیص است، ساده‌تر خواهد بود.

برخی کشورها به جهت افزایش افراد مسئول در قبال ذی‌نفع کالا، تمایلی برای تصویب کنوانسیون ندارند، زیرا نگرانی‌هایی مبنی بر سرازیر شدن دعاوی بسیار علیه افراد تحت شمول طرف مجری دریایی دارند. هرچند مقررات روتردام تاکنون شرایط لازم برای لازم‌الاجرا شدن را به‌دست نیاورده است، ولی تجربه‌های حاصله در تصویب این مقررات و واکنش کشورها در تبیین و بررسی تعابیر مشابه در مقررات احتمالی آینده بسیار مفید خواهد بود.

منابع و مأخذ

الف) منابع فارسی

- کتاب

۱. میرمحمدصادقی، محسن (۱۳۹۱)، *کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا*، تهران: جنگل.

- مقالات

۲. تقی‌زاده، ابراهیم و 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*، ۶(۲)، ۴۴۳-۴۶۷.
۳. سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم (۱۳۹۰)، قلمرو اجرا کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط، *حقوقی بین‌المللی*، ۲۸(۴۵)، ۱۰۵-۱۳۸.
۴. فیضی چکاب، غلامرضا و مردانی، محمدحسن (۱۳۹۹)، تحول مسئولیت متصدی حمل ترکیبی، از قواعد حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو تا روتردام ۲۰۰۹، *پژوهش حقوق خصوصی*، ۸(۳۱)، ۱۴۱-۱۷۰.
Doi:10.22054.jplr.2019.33560.1938

ب) منابع انگلیسی

- Books

5. Baatz, Yvonne, Debattista, Charles, Lorenzon, Filippo, Serdy, Andrew, Staniland, Hilton, Tsimplis, Michael, (2009). *The Rotterdam rules: a practical annotation*, London: informa law.
6. Basu Bal, Abhinayan, (2009). *A Critical Evaluation of the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, Malmo: World Maritime University.
7. Hoek, Marian,(2010). *Multimodal Transport Law*, New York: Kluwer Law International
8. Rhidian, Thomas, (2014). *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, New York: Informa Law.
9. Sturley, Michael F, Fujita, Tomotaka & Van Der Ziel, Gertjan, (2010). *The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for*

the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London: Sweet & Maxwell.

- Articles

10. Atamer, Kerim & Suzel Gunyet, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of the Carrier", Meltem Deniz & Guner Ozbek, (2011) *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Istanbul: Springer, 155-201.
11. Atamer, Kerim, (2010). "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41(4), 469-497.
12. Berlingieri, Francesco, (2009). "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", *Paper Delivered at the General Assembly of the AMD*, Morocco: Available Online.
13. Bond, Nicholas (2014). "The Maritime Performing Party and the Scope of the Rotterdam Rules", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 28(2), 95-116
14. Delebecque, Philippe, (2010). "Obligations and Liability Exemptions of the Carrier", *European Journal of Commercial Contract Law*, 2 (1-2), 87-93
15. Feizi Chekab, Ghlamnabi & Mardani Mohammad Hasan, (2020). "An Evolution on the Multimodal Transport Carrier's Basis of Liability: From Multimodal Transport Convention 1980 to Rotterdam Rules 2009", *Private Law Research*, 8(31), 141-170, [In Persian] Doi: 10.22054.jplr.2019.33560.1938.
16. Legros, Cécile (2012). "Relations Between the Rotterdam Rules and the CMR" *Tulan Maritime Law Journal*, 36, 725-740.
17. Mandić, Nikola & Wolff, Vesna Skorupan (2015). "Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules 2009", *TOMS*, 4(2), 132-139.
18. Nikaki, Theodora & Soyer, Barış, (2012). "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain,

- Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?" *Berkeley Journal of International Law*, 30(2), 302-348.
19. Nikaki, Theodora, (2009). "The Statutory Himalaya-Type Protection under the Rotterdam Rules: Capable of Filling the Gaps?" *Journal of Business Law*.403-421.
 20. Nikaki, Theodor, (2011). "Himalaya Clauses and the Rotterdam Rules", *Journal of International Maritime Law*, 17(2), 18-32.
 21. Simaee Sarraf & Yari Meysam, (2012). "General Scope of Application of the Rotterdam Convention: Conflicts of Application with Other Conventions ", *International Law Review* 28(45),105-138.[In Persian] Doi: 10.22066/CILAMAG.2011.16949.
 22. Smeele, Frank, (2010). "The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules 2009", *European Journal of Commercial Contract Law*, 2(1), 1-23.
 23. Sturley, Michael F, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", Meltem Deniz & Guner Ozbek, (2011). *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Istanbul: springer, 63-87.
 24. Sturley, Michael F, (2016). "What has Become of the Rotterdam Rules", *Association of Transportation Law Professionals*, 83(4), 19367-19392.
 25. Taghizaadeh, Ebrahim & Ahmadi, Afshin, (2015). "A Comparative Study on Borders and Basis of Carrier's Liability under "Rotterdam Rules" with "Hague Rules" and "Hamburg Rules""", *Comparative Law Review*, 6(2), 443-467. Doi: 10.22059/JCL.2015.55771.
 26. Unan, Samim, (2011). "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Meltem Deniz & Guner Ozbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Istanbul: Springer, 87-107.
 27. Von Ziegler, Alexaander, (2011). "The Liability of the Contracting Carrier", *Texas International Law Journal*, 44(3), 309-352.
 28. Zunarelli, Stefano, (2009). "The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules", *Uniform Law Review*, 14(4), 1011-1023.