

**Islamic Law and Jurisprudence Studies**  
**Volum 17, Consecutive Number 40, Autumn 2025**  
**Issn: 2717-0330**

**Pages 337-356 (Research Article)**

**Received:** March 04, 2024 **Revised:** May 02, 2024 **Accepted:** May 25, 2024

**Journal Homepage:** <https://feqh.semnan.ac.ir>

This is an Open Access paper licensed under the Creative Commons License CC-BY 4.0 license.



## **Obligation to provide information on carriage of goods by sea**

**Mohammad. Abouata<sup>1\*</sup> - Arefeh. Enayatkhani<sup>2</sup>**

1: Associate Professor of private law, Semnan University, Semnan, Iran (Corresponding Author): [abouata@semnan.ac.ir](mailto:abouata@semnan.ac.ir)

2: Master of private law, Semnan University, Semnan, Iran.

**Abstract:** Obligation to provide information is the duty of one party or parties to the contract to inform each other on a specific issue in such a way as to make it possible to take the necessary decision or measure at the appropriate time. Of course, with the passage of time and legal relations becoming more complex, the important role of information expressed by the parties to the contract in the stages of its conclusion and implementation has increased in such a way that in order to make an appropriate decision regarding the conclusion of some contracts or to ensure the conditions for their full implementation, the parties usually need data to in addition to ensure their free will and informed decision-making, also contractual justice is established between them. The contract of sea transportation of goods is one of the contracts in which the provision of some technical and legal information by the sender and the carrier is of great importance, especially that more than 90% of the volume of international trade and transportation is carried out in this way. So the conclusion and implementation of such contracts requires great precision. Despite this, Iran's maritime Act, did not deal with this issue much and it has been summarized in various ways.

Therefore, it seems necessary to examine its various aspects in the present research.

**Keywords:** obligation to provide information, maritime carriage, sender, carrier, ship.

- M. Abouata; A. Enayatkhani (2025), "Obligation to provide information on carriage of goods by sea", Semnan University: *Islamic Law and Jurisprudence Studies*, 17(40), 337-356.

[Doi: 10.22075/feqh.2024.33078.3830](https://doi.org/10.22075/feqh.2024.33078.3830)

سال ۱۷ - شماره ۴۰ - پاییز ۱۴۰۴

صفحات ۳۵۶-۳۳۷ (مقاله پژوهشی)

تاریخ: وصول ۱۴۰۲/۱۲/۱۴ - بازنگری ۱۴۰۳/۰۲/۱۳ - پذیرش ۱۴۰۳/۰۳/۰۵

## تعهد به ارائه اطلاعات در حمل کالا از طریق دریا

محمد ابو عطا<sup>۱</sup> / عارفه عنایت خانی<sup>۲</sup>

۱: دانشیار حقوق خصوصی، دانشگاه سمنان، سمنان، ایران (نویسنده مسئول) [abuata@semnan.ac.ir](mailto:abuata@semnan.ac.ir)

۲: کارشناس ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه سمنان، سمنان، ایران.

**چکیده:** تعهد به دادن اطلاعات، تکلیف یک طرف یا طرفین قرارداد به اطلاع رسانی به یکدیگر در موضوعی خاص است به گونه ای که امکان اتخاذ تصمیم یا تدبیر لازم را در زمان مقتضی فراهم اتخاذ کند. طبعاً با گذر زمان و پیچیده تر شدن روابط حقوقی، نقش مهم اطلاعات ابرازی طرفین قرارداد در مراحل انعقاد و اجرای آن، بیشتر شده به این ترتیب که به منظور اخذ تصمیم مقتضی راجع به انعقاد پاره ای از قراردادها یا تأمین شرایط اجرای کامل آنها، طرفین، نوعاً به داده هایی نیاز دارند تا ضمن تضمین آزادی اراده و تصمیم گیری آگاهانه، عدالت قراردادی نیز میان آنها برقرار شود. قرارداد حمل دریایی کالا، از جمله قراردادهایی است که ارائه پاره ای اطلاعات فنی و حقوقی از سوی فرستنده و متصدی حمل در آن، از اهمیت زیادی برخوردار است به ویژه این که بیش از ۹۰٪ حجم حمل و نقل و تجارت بین المللی از این طریق انجام می شود و طبعاً انعقاد و اجرای چنین قراردادهایی، مستلزم دقت بسزایی است. با وجود این، قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، چندان به این موضوع نپرداخته و از جهات مختلف، آن را به اجمال برگزار کرده است. بنابراین بررسی جوانب مختلف آن در قالب تحقیق حاضر ضروری به نظر می رسد.

**کلیدواژه:** تعهد به ارائه اطلاعات، حمل دریایی، فرستنده، متصدی حمل و نقل، کشتی.

- ابو عطا، محمد؛ عنایت خانی، عارفه (۱۴۰۴) «تعهد به ارائه اطلاعات در حمل کالا از طریق دریا». دانشگاه

سمنان: مطالعات فقه و حقوق اسلامی دانشگاه سمنان. ۱۷(۴۰): ۳۳۷-۳۵۶.

Doi: 10.22075/feqh.2024.33078.3830

## مقدمه

تجارت در بعد داخلی و خارجی، مستلزم حمل و نقل کالاهای بسیار متنوع و عموماً حجیم است. انجام این مهم، به طور معمول بر عهده متصدیان حمل است تا با اعمال دقت و مراقبت، کالاها را از مبادی گوناگون به مقاصد متعدد در سرتاسر جهان حمل نمایند. آن چه که در مقررات و عرف های مربوط به حمل و نقل داخلی و عموماً بین المللی کالا و مشخصاً در حقوق ایران، در قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ و به ویژه قانون دریائی ایران مصوب ۱۳۴۳ مورد تأکید قرار گرفته است، اصولاً متمرکز بر تنظیم روابط حقوقی مؤسسه حمل کننده و صاحب کالاست (انتصاری، ۱۳۷۳: ۱) که به طور معمول، در قالب قراردادهای حمل دریایی انجام می شود. به طور کلی و از یک منظر، این قراردادها به سه دسته تقسیم می شوند: قراردادهای اجاره کشتی، بارنامه ها و قراردادهای خاص (هوشمند، ۱۳۹۳: ۲۰). اهمیت نقشی را که حمل و نقل دریایی در تجارت جهان دارد می توان با تکیه بر این واقعیت که بیش از ۹۰٪ حمل و نقل و عملاً فعالیت های اقتصاد دنیا از دریا صورت می گیرد، هر چه بیشتر درک نمود (صفارزاده و دیگران، ۱۳۸۵: ۷۶). بنابراین از آنجا که بیشتر صادرات و واردات کشورها از طریق حمل و نقل دریایی صورت می پذیرد، بررسی یکی از مباحث مهم آن - یعنی تعهّد به ارائه اطلاعات در اینگونه قراردادها - ضروری به نظر می رسد. لازم به ذکر است که در قانون دریایی ایران که متضمن نظام حقوقی حاکم بر حمل دریایی کالا در حقوق ایران است و احکام آن در این زمینه، از کنوانسیون بین المللی لاهه مصوب ۱۹۲۴ اقتباس شده است، احکامی تفصیلی در مورد حدود و شرایط تعهّد به ارائه اطلاعات مقرر نشده است. متأسفانه در تألیفات حقوقی موجود نیز این موضوع

۱. قرارداد اجاره کشتی که در حقوق دریایی و صنعت کشتیرانی به "Charterparty" موسوم است، قراردادی است که به موجب آن، مالک کشتی، در ازای دریافت اجاره بها (کرایه)، حسب مورد انتفاع از تمام یا قسمتی از کشتی را به مستاجر (Charterer) واگذار می کند. این قرارداد، به طور کلی به انواع «اجاره زمانی» (Time Charter)، «اجاره سفری» (Voyage Charter) و نوع دیگر که در ادبیات حقوق دریایی ایران به «اجاره لخت یا دربست» (Bareboat Charter) موسوم است منقسم می شود (امید، ۱۳۵۳: ۱/۱۹۳).

مهم، به اختصار یا اجمال برگزار شده است. لذا انجام تحقیق حاضر به منظور تشریح مطلب و بررسی جوانب حقوقی آن لازم به نظر می‌رسد. رسید.

### ۱- تعهد فرستنده کالا به ارائه اطلاعات

تعهد فرستنده کالا، در دو مرحله پیش از انعقاد قرارداد و در مدت اجرای قرارداد قابل بررسی است.

#### ۱-۱- تعهد فرستنده به ارائه اطلاعات پیش از انعقاد قرارداد حمل دریایی

##### کالا

مذاکرات پیش قراردادی، دورانی است ضروری جهت انعقاد قرارداد که در آن طرفین، تبادل نظر نموده و با دیدگاه‌های یکدیگر آشنا می‌شوند (حیدری، ۱۳۹۵: ۴). فرستنده کالا در زمان مذاکره با متصدی حمل‌و‌حین انعقاد قرارداد، بایستی اطلاعات مربوط به کالای خویش از جمله نوع کالا، وزن کالا، حجم کالا، ویژگی‌های کالا یا خطرناک بودن آن را به او اعلام دارد، چراکه همه این نکات، در انعقاد قرارداد، پذیرش حمل توسط متصدی، تعیین تعرفه حمل و ... تأثیرگذار می‌باشند. برای مثال، حمل مواد خطرناک، عموماً مستلزم دریافت مجوزها و اعلام و آگاهی از موضوعاتی خاص است.

به طور کلی در تشکیل برخی قراردادهای، دوره‌ای تحت عنوان پیش قرارداد میان طرفین سپری می‌شود. این دوران بیشتر با گفتگوهای مقدماتی و رایزنی دو طرف در مورد محتوا و شرایط قرارداد سپری می‌شود. در روند مزبور، دو طرف دیدگاه‌های خود را به یکدیگر نزدیک می‌کنند تا به توافقی که زمینه‌ساز قرارداد است دست یابند. ورود به دوره پیش قراردادی، التزامی به بستن قرارداد به وجود نمی‌آورد (کاتوزیان، ۱۳۷۶: ۲۷۷/۱) ولی سرپیچی از آنها ممکن است منجر به مسئولیت شده یا وضعیت حقوقی قرارداد آینده را تحت تأثیر قرار دهد (قاسمی حامد و طالب احمدی، ۱۳۹۰: ۱۵۸). البته با پذیرش وظیفه اطلاع‌رسانی قبل از بستن قرارداد نباید از طرفین انتظار داشت که تمامی اطلاعات خود را

1. Shipper.
2. Carrier.

در اختیار دیگری قرار دهند؛ چرا که معاملات بازرگانی همواره مبتنی بر مغاینه اند. از اینرو، طرفین عموماً دارای تعارض منافع می باشند لذا باید مشخص شود که طرفین تا چه میزان موظف و مجاز به به نگاه داشتن برخی اطلاعات در گفتگوهای اولیه هستند و در مقابل، چه اطلاعاتی را بایستی افشاء نمایند.

برای تعیین حدود اطلاعاتی که لازم است در اختیار طرف دیگر قرار گیرد، باید راه حلی میانه برگزید. به این منظور، اطلاعات مربوط به قرارداد آینده را می توان به دو بخش تقسیم کرد: اطلاعاتی که برای اتخاذ تصمیم به انجام معامله مؤثر هستند و اطلاعاتی که چنین ویژگی را ندارند. به طور معمول مواردی که مهم هستند و باید در خصوص آنها اطلاع رسانی شود، از جمله و به ویژه عبارتند از موضوع قرارداد، ماهیت مورد معامله، فهم مشترکی که از ویژگی های آن وجود دارد، اوضاع و احوالی که در ایجاد رضای به معامله مؤثر است، شخصیت طرف معامله در مواردی که شخصیت طرف، علت عمده قرارداد است، آگاهی دادن از بی فایده بودن یا غیر قابل اجرا بودن قراردادی که بسته خواهد شد و مقرراتی که تنها به اعتبار آنها قرارداد بسته می شود (قاسمی حامد و طالب احمدی، ۱۳۹۰: ۱۶۰).

مطابق با بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران که از بند ۵ ماده ۴ کنوانسیون لاهه امصوب ۱۹۲۴ اقتباس شده و به نظر می رسد با عنایت به تفسیر منطقی آن همچنین با توجه به رویه های موجود، شامل دوره مهم پیش قراردادی منتهی به عقد قرارداد حمل دریایی کالا نیز می باشد: «متصدی باربری و یا کشتی، هیچ کدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا، مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت مگر این که نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز قید شده باشد. چنان چه اظهار مذکور در بارنامه دریایی قید شده باشد حمل بر

#### 1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Ladings .

این کنوانسیون که به «قواعد لاهه» مشهور است، هنوز در بسیاری از کشورها لازم الاجراء است. دولت ایران، در سال ۱۳۴۳ که قانون دریایی تصویب شد، مقررات فصل چهارم قانون راجع به «باربری دریایی» را از مقررات این کنوانسیون اقتباس کرد و در سال ۱۳۴۴، به خود معاهده نیز پیوست.

صحت موضوع می گردد مگر آن که خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمی کند و مشارالیه می تواند نسبت به آن اعتراض نماید. متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده می توانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آن چه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر این که از مبلغ فوق کمتر نباشد.»

بر اساس ماده فوق، فرستنده کالا باید ارزش کالاهای خود را به ویژه در مورد بارهای ارزشمند، پیش از حمل کالا و به تعبیر دقیق تر، پیش از عقد قرارداد، به متصدی حمل اعلام نماید تا در صورت فقدان یا ورود خسارت به کالا در آینده، بتواند جبران خسارتی مازاد بر صد لییره استرلینگ را خواستار شود.

از منظر حقوق دریایی، یکی از اولین و اساسی ترین وظایف متصدی حمل دریایی، این است که کشتی را برای دریانوردی تجهیز و آماده نماید. منظور از تجهیز کشتی، برخوردار کردن آن از تمام عوامل به ویژه شرایط مناسب بدنه، ماشین آلات، لوازم و به کار گماردن کافی دریانوردان ماهر همچنین رفع عیوب و نقایص کشتی به منظور ایجاد قابلیت دریانوردی آن است ( Ripert, V3, 1953: 33- Vocabulaire Juridique, 1996: 310). طبعاً برای سنجش خطای مالک در انجام این وظایف نیز باید به بررسی کارشناسی مجموعه اقدامات و تدابیر مالک راجع به کشتی و وضعیت آن پرداخت (Australian Maritime Law, 1991, 174).

البته قابلیت دریانوردی کشتی، امری نسبی بوده و در هر سفر، بر حسب معیارهای گوناگون از قبیل نوع کالا، مسیر و زمان سفر متفاوت است (ظهیری و دیگران، ۱۳۹۹: ۷۹) و از همین رو تا به امروز، تعریف جامع و مانعی از آن در کنوانسیون های مرتبط با حمل و نقل دریایی، به عمل نیامده است. بنابراین در نوشتار حاضر، از «قابلیت دریانوردی»، مفهوم وسیع آن مدنظر بوده و عبارت است از آن چه برای انجام مأموریت کشتی با توجه به کالای مورد حمل و سفر تعیین شده لازم می باشد (محمدزاده و اداقانی، ۱۳۸۱: ۷۶). از

۱. Aemement در حقوق دریایی فرانسه و Equipment در حقوق دریایی انگلیس.

این وظیفه متصدّی حمل می توان نتیجه گرفت که ارائه اطلاعات توسط فرستنده مبنی بر این که نوع کالا چیست و چه شرایط ویژه ای جهت نگهداری و حمل دارد، حائز اهمیت بسیار است؛ برای مثال در خصوص بار برنج، انبارهای کشتی و بسته بندی های مربوط به این کالا، باید به گونه ای باشد که کاملاً از نفوذ آب به داخل آنها جلوگیری شود و یا در خصوص گوشت، میوه و سایر خوراکی های فاسد شدنی، بایستی حتماً از کشتی های یخچال دار با قابلیت تنظیم دمای مناسب با این نوع محموله استفاده شود.

لازم به ذکر است که تعهّد متصدّی حمل به اعمال مراقبت، از این حیث که کشتی قابلیت دریانوردی داشته باشد مطابق بند ۱ (الف) ماده ۵۴ قانون دریایی ایران و همچنین بند ۱ (الف) ماده ۳ کنوانسیون لاهه، باید قبل از هر سفر و در شروع آن اجرا شود، اما مطابق با بند الف ماده ۱۴ کنوانسیون رتردام مصوّب ۲۰۰۹، این تعهّد نه تنها ناظر بر قبل و در شروع هر سفر دریایی است، بلکه در تمام طول سفر باید استمرار داشته باشد. در واقع زمانی که کشتی از بندری شروع به حرکت می کند، هیچ دلیلی مبنی بر رها شدن متصدّی حمل از وظیفه اش نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی وجود ندارد (سیمایی صرّاف و یاری، ۱۳۹۳: ۱۲۲). البته با توجه به نبود امکانات و فناوری های لازم در زمان پیدایش مقررات لاهه، طبعاً کنترل چندانی بر کشتی در جریان سفر میسر نبود و طبیعی به نظر می رسید که قوانین، قابلیت دریانوردی کشتی را به ابتدا و شروع سفر مقید نمایند اما بر اساس مقررات بین المللی نوین و پاره ای از قوانین ملّی منطبق بر آنها، این قابلیت مهم گسترش یافته و طبیعی است که به تمام طول سفر دریایی تسرّی یابد.

## ۱-۲- تعهّد فرستنده به ارائه اطلاعات حین اجرای قرارداد حمل دریایی

### کالا

زمانی که قراردادی منعقد می شود، طرفین ملزم به اجرای آن شده و پس از این به نوعی توقع ارائه تمامی اطلاعات اساسی از سوی طرفین به ویژه طرف قوی تر قرارداد که عموماً

متصدی حمل یا عموماً همان شرکت‌های کشتیرانی می‌باشند وجود دارد. با لحاظ آن چه در بند قبل گفته شد، در خصوص تعهد فرستنده کالا به ارائه اطلاعات در حین اجرای قرارداد حمل دریایی، باید به بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران توجه کرد. بر همین مبنا، از جمله فرستنده باید این موضوع را که بار وی و یا قسمتی از آن معیوب یا خطرناک شده است را به متصدی حمل اطلاع دهد. همچنین پس از انعقاد قرارداد در خصوص کالاهای خاص که شرایط ویژه حمل، جابجایی، نگهداری، بارگیری و تخلیه را می‌طلبد نیز قید این موارد بسیار حائز اهمیت است.

اگر کالا توسط فرستنده بسته‌بندی شده است بایستی مشخصات و علائم ویژه روی آن درج شده باشد و مواردی همچون وزن، حجم، نوع بار و خطرات ویژه آن در قرارداد منعقد گردد تا در حد امکان، از بروز خسارت به افراد و محیط زیست و در نتیجه طرح دعوی متعدد پیشگیری به عمل آید. چنانچه فرستنده بار در اینگونه امور کوتاهی ورزد و از ارائه اینگونه اطلاعات خودداری کند و یا به ارائه اطلاعات ناقص و یا ناصحیح بپردازد طبق قاعده اقدام در صورت بروز خسارت در پی قرارداد حمل دریایی نمی‌تواند جبران خسارت وارده بر کالا را از متصدی حمل خواستار شود. در همین راستا پاراگراف اخیر بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران مقرر داشته است: «چنانچه فرستنده بار، نوع یا ارزش جنس را عالماً و عامداً برخلاف واقع در بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارد به بار مسئول نخواهند بود.» در واقع، در قواعد لاهه، طبق ماده ۳ (۵) فرستنده در مقابل متصدی حمل و نقل در زمان ارسال محموله، ضامن صحت اظهارات خود در مورد علامت‌گذاری بر روی کالاها، تعداد، مقدار و وزن آنها می‌باشد. گرچه تعهد به ارائه اطلاعات از سوی فرستنده به استثنای دادن اطلاعات در خصوص کالاهای خطرناک، در هیچ یک از کنوانسیون‌های لاهه (۱۹۲۴) و هامبورگ (۱۹۸۷)

#### 1. United Nation Convention on the Carriage of Goods by Sea

این کنوانسیون که به «قواعد هامبورگ» نیز مشهور است، هر چند به مرحله اجرا رسیده است، اما از سوی دولت ایران و بسیاری دیگر از دولت‌ها پذیرفته نشده است.

صریحاً وجود ندارد با این حال، قرارداد های حمل غالباً فرستنده را ملزم می کنند تا نسبت به ارائه اطلاعات ضروری برای حمل اقدام نماید. از اینرو می توان گفت کنوانسیون رتردام (۲۰۰۹) که به صراحت به این تعهد فرستنده اشاره نموده است، در واقع، آن چه را که سال ها در رویه مورد عمل بوده را مدون کرده است. ماده ۳۶ کنوانسیون رتردام با عنوان «جزئیات قرارداد»<sup>۱</sup> این گونه مقرر داشته است:

۱- جزئیات قرارداد منعکس در سند حمل یا سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵، شامل اطلاعات زیر که به وسیله فرستنده فراهم شده می باشد: الف- توصیف کالاها؛ مناسب برای حمل؛ ب- علائم اصلی لازم برای تشخیص کالاها؛ ج- تعداد بسته ها یا قطعه ها یا کیمیت کالاها؛ د- وزن کالاها اگر به وسیله فرستنده داده شده باشد.

۲- جزئیات قرارداد در سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵، شامل موارد زیر است: الف. بیان موقعیت و وضعیت ظاهری کالاها در زمان دریافت آنها برای حمل به وسیله متصدی حمل یا طرف اجرا کننده؛ ب. نام و آدرس متصدی حمل ج. تاریخ دریافت کالاها به وسیله متصدی حمل یا طرف اجرا کننده، تاریخی که کالاها در کشتی بارگیری شدند، تاریخی که سند حمل یا سند حمل الکترونیکی صادر شده است؛ د. اگر سند حمل قابل انتقال است تعداد نسخه های اصلی سند حمل قابل انتقال، وقتی چندین نسخه صادر می شود.

۳- جزئیات قرارداد در سند حمل یا سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵ افزون بر این شامل موارد زیر است:

الف. نام و آدرس گیرنده اگر به وسیله فرستنده تعیین شده باشد؛ ب. نام کشتی، اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشد؛ ج. محل دریافت و اگر متصدی حمل مطلع باشد محل تحویل؛ د. بندر بارگیری و بندر تخلیه اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشند.

۴- از نظر این ماده عبارت (شرایط و وضعیت ظاهری کالا) در بخش الف بند ۲ مربوط می شود به وضعیت و شرایط ظاهری تعیین شده کالاها: الف. در بازرسی خارجی و معقول کالاها آنگونه که در زمان تحویل فرستنده به متصدی حمل یا طرف اجراکننده بسته بندی

شده اند؛ ب. هر نوع بازرسی اضافی که متصدی حمل یا طرف اجرا کننده به طور واقعی قبل از صدور سند حمل یا سند حمل الکترونیکی انجام می دهد.

همان طور که در بند ۱ (د) این ماده اشاره شده است، یکی از نکات مهم که توسط فرستنده ابراز می شود، وزن کالا می باشد. وزن کالا بدین جهت اهمیت دارد که در محاسبه کرایه حمل، بارگیری، بارچینی، حمل و نقل و تخلیه و همچنین انتخاب کشتی با ظرفیت مناسب مورد توجه بسیار قرار می گیرد؛ برای مثال چنان چه فرستنده، وزن کالا را ۴۵ تن اعلام کرده باشد در حالی که وزن آن ۶۰ تن بوده باشد و متصدی از جرثقیلی که تحمل وزن تا ۵۰ تن را دارا می باشد استفاده نماید و جرثقیل در حین کار خراب شود و کشتی آسیب ببیند، فرستنده مسئول شناخته می شود و باید از عهده جبران خسارت بر آید. البته این نکته لازم به ذکر است که برخی از کالاها به علت ماهیت خود، در موقعیت های گوناگون تغییر وزن می دهند. برای مثال، در حمل برنج از کشوری با آب و هوای مرطوب به کشوری گرم و خشک ممکن است وزن بار تا حدی کاهش پیدا کند که تا این میزان کاهش یا افزایش وزن بار طبق عرف پذیرفته است و مشکلی ایجاد نمی نماید.

ماده ۳۷۹ قانون تجارت نیز در بیان تعهدات فرستنده اینگونه مقرر داشته است: «ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع متصدی حمل و نقل رساند: آدرس صحیح مرسل الیه، محل تسلیم مال، عده عدل یا بسته و طرز عدل بندی، وزن و محتوی عدل ها، مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود، راهی که حمل باید از آن راه به عمل آید، قیمت اشیائی که گرانها است. خسارات ناشی از عدم تعیین نکات فوق و یا از تعیین آنها به غلط متوجه ارسال کننده خواهد بود.» ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز بیان داشته فرستنده کالا باید تعلیماتی را که راجع به نحوه مواظبت و انتقال کالا است به متصدی حمل ارائه داده باشد. به عبارت دیگر، فرستنده کالا مکلف است هرگونه اطلاعاتی را که برای رساندن صحیح کالا به مقصد لازم است به متصدی حمل ارائه دهد. در غیر این صورت، خود وی مسئول خسارات وارده شناخته خواهد شد (باقری، ۱۳۹۲: ۵۹). در واقع اطلاعاتی که از سوی فرستنده اعلام می شود، اساس و مبنای تشکیل قرارداد حمل و تنظیم بارنامه قرار می گیرد. پس نقصان یا

کذب این اطلاعات علیه فرستنده سندیت پیدا می کند. در عرف تجاری، پس از این که فرستنده محموله خود را در کانتینر یا هر وسیله حمل دیگر بارگیری می نماید بایستی دستورات حمل خود را طی نامه ای با مهر و امضاء، به شرکت حمل و نقل ابلاغ نماید. این سند بسیار حائز اهمیت است و بایستی با نهایت دقت تکمیل و ارسال شود.

آن چه به شرح فوق به عنوان تعهدات فرستنده کالا ذکر شد، در کنوانسیون ۲۰۰۹ رتردام به طور جامع تر و مفصل تری بیان شده است. ماده ۲۸ کنوانسیون رتردام با عنوان «همکاری فرستنده و متصدی حمل در ارائه اطلاعات و آموزش‌ها» مقرر می دارد: «متصدی حمل و فرستنده باید به درخواست یکدیگر مبنی بر فراهم کردن اطلاعات و آموزش‌های لازم برای انبارداری و حمل مناسب کالاها عمل کنند اگر اطلاعات خواسته شده در اختیار طرفی که از او تقاضا شده باشد یا آموزش‌ها به طور معقول در توان طرفی که از او درخواست شده باشد و اگر آنها به شیوه دیگر به طور معقول قابل دستیابی به وسیله طرف درخواست کننده نباشد.»

در راستای همین وظایف ماده ۲۹ کنوانسیون رتردام نیز مقرر داشته است: «فرستنده کالا می‌بایست نسبت به تأمین به موقع اطلاعات، دستورالعمل‌ها و اسناد مربوط به حمل کالا که به طور متعارف توسط متصدی حمل قابل تأمین نیستند و از سوی دیگر، وجود آن برای موارد زیر ضروری است اقدام نماید: الف) برای جابجایی و حمل صحیح کالا از جمله اقدامات احتیاطی که می‌بایست توسط متصدی حمل به عمل آید؛ ب) برای متصدی حمل تا بتواند با قوانین، مقررات و سایر الزامات مقامات دولتی در ارتباط با حمل و نقل مورد نظر مطابق باشد و این امر ایجاب می کند که متصدی حمل به موقع به فرستنده کالا اعلام کند که اطلاعات، دستورالعمل‌ها و اسناد مذکور را نیاز دارد» بنابراین با توجه به ماهیت و الزام آور بودن این تعهد، فرستنده حتی در صورتی که متصدی انجام این تعهد را از فرستنده مطالبه نکند، مکلف است تمامی اطلاعات ضروری برای مراقبت از کالا را در اختیار او قرار دهد.

ماده ۳۱ کنوانسیون رتردام نیز بیان داشته است: «فرستنده کالا باید نسبت به تأمین به موقع اطلاعات دقیق مورد نیاز متصدی حمل برای تنظیم مفاد قرارداد یا صدور اسناد حمل

یا مدارک الکترونیکی حمل از جمله مفاد مورد اشاره در ماده ۳۶ بند ۱ شامل: نام طرفی که در مفاد قرارداد به عنوان فرستنده شناخته خواهد شد، نام گیرنده کالا - اگر باشد - و نام شخصی که اسناد حمل یا مدارک الکترونیکی حمل به دستور او صادر می‌شود اقدام نماید. فرض بر این است که فرستنده، دقت و صحت اطلاعاتی را که بر اساس بند یک این ماده تهیه شده است در زمان دریافت توسط متصدی حمل تضمین کرده باشد. فرستنده باید متصدی حمل را در برابر نقصان یا خسارتی که ناشی از عدم دقت و صحت اطلاعات مذکور باشد مصون نماید» لذا تعهد فرستنده کالا به ارائه اطلاعات و جزئیات مذکور تعهدی الزام آور است. با این وجود، نقصان در ارائه این اطلاعات عموماً به اعتبار قرارداد صدمه‌ای وارد نمی‌کند بلکه تنها در شناسایی مسئول خسارت وارده واجد اثر می‌باشد.

در بند یک این ماده، به تعهد فرستنده برای تهیه اطلاعاتی که برای تکمیل مفاد قرارداد و نیز صدور اسناد حمل یا سوابق الکترونیکی حمل ضروری است اشاره شده است. اطلاعاتی که به موجب این بند باید تهیه گردند تمثیلی هستند و ملاک اصلی همچنان که در متن ماده آمده، «ضرورت امر» می‌باشد؛ از اینرو هر گونه اطلاعاتی که از حیث موارد مندرج در ماده یک ضروری باشد باید توسط فرستنده تهیه شوند (یاری و مهاجری، ۱۳۹۳: ۹).

در نهایت، در خصوص حمل کالای خطرناک نیز ماده ۳۲ کنوانسیون رتردام با عنوان «قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک» بیان می‌دارد: «هنگامی که کالاها به خاطر ماهیتشان یا ویژگی‌شان به طور معقول احتمال دارد که خطری برای اشخاص، اموال یا محیط زیست داشته باشند: الف. فرستنده باید متصدی حمل را از ماهیت یا ویژگی خطرناک کالاها به موقع، قبل از آن که کالاها به متصدی حمل یا طرف اجرا کننده تحویل داده شود، مطلع کند. در صورت قصور فرستنده و اگر متصدی حمل یا طرف اجرا کننده به نحو دیگر از ماهیت یا ویژگی خطرناک کالاها مطلع نباشد، فرستنده برای فقدان یا خسارت ناشی از این قصور در مقابل متصدی حمل مسئول است؛ ب. فرستنده باید کالاهای خطرناک را بر طبق قانون مقررات یا الزامات دیگر مقامات دولتی که حاکم بر

هر مرحله‌ای از حمل موردنظر است، علامت گذاری یا برچسب گذاری کند. در صورت قصور فرستنده، او در مقابل متصدی حمل مسئول فقدان یا خسارت ناشی از این قصور است.»

حمل و نقل دریایی این نوع کالاها در صد سال گذشته به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته و امروزه شامل انواع این کالاها با خصوصیات مختلف است. فرستنده بار در موقع ارسال این کالاها باید دقیقاً نام فنی و مشخصات کالاها را بر حسب مقررات ملی و بین المللی محلّ بارگیری به کشتی اعلام نماید. این کالاها از سیستم بسته بندی و جداسازی (تفکیک کالاهای خطرناک از هم) خاصّ خود پیروی می نمایند. دستورالعمل های بسیاری در مورد هر طبقه و نوع خاصّ از یک کالای خطرناک در رابطه با نحوه صف بندی، شرایط اضطراری و آتش سوزی به وسیله سازمان بین المللی دریانوردی تدوین گردیده که به نام مجموعه مقررات "آی.ام.دی.جی کد"، (I, M, D, J CODE) شهرت دارند که وجود این کتاب ها در تمام کشتی های باری و نفتی و بنادر نفتی و بازرگانی الزامی است. لازم به ذکر است که کالاهای خطرناک نباید در بنادر مسافری حمل و نقل شوند (صفارزاده و دیگران، ۱۳۸۵: ۷۳).

باید افزود که کنوانسیون هامبورگ نیز با علم به اهمیت بسیار زیاد موضوع ارائه اطلاعات در قرارداد حمل دریایی کالا در ماده ۱۳ خود با عنوان «قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک» اینگونه مقرر می دارد: «۱- فرستنده، کالای خطرناک را به طریق مقتضی به عنوان خطرناک بودن با علامت گذاری و یا نصب اتیکت مشخص می کند. ۲- فرستنده هنگامی که کالاهای خطرناک را در اختیار حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی قرار می دهد، باید بر حسب مورد، حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد...».

## ۲- تعهّد متصدی حمل دریایی کالا به ارائه اطلاعات

در ادامه به بررسی تعهّد متصدی حمل دریایی کالا به ارائه اطلاعات در دو بازه زمانی پیش از انعقاد و حین اجرای قرارداد می پردازیم:

## ۲-۱- تعهد متصدی حمل به ارائه اطلاعات پیش از انعقاد قرارداد حمل دریایی کالا

متصدیان حمل، عموماً شرکت های بزرگ باربری و کشتیرانی هستند که موظف به ارائه اطلاعات پیش قراردادی می باشند. اطلاعاتی که برای تصمیم گیری طرف مقابل و ضروری می باشد. در واقع در این مرحله، اطلاعاتی که متصدی حمل در اختیار فرستنده کالا قرار می دهد، مبنای تصمیم به عقد قرارداد از سوی وی قرار می گیرد و اوست که تصمیم می گیرد حمل بار خود را با قیمت و شرایط اعلام شده به این شرکت بسپارد یا شرکت حمل و نقل دیگری را برگزیند. از این منظر، به ویژه ارائه اطلاعات ذیل توسط متصدی حمل دریایی به فرستنده کالا ضروری به نظر می رسد:

۱- اعلام امکان یا عدم امکان حمل بار؛ ۲- مسیر دریانوردی و کشتی مناسب برای حمل بار؛ ۳- اعلام هزینه حمل و نقل متناسب با نوع، حجم و مقدار اعلامی توسط فرستنده؛ ۴- اعلام زمان بارگیری در بندر مبدأ و تخلیه در بندر مقصد.

در قرارداد باربری دریایی معمولاً میزان کرایه بر اساس وزن کالا تعیین می شود و طرفین توافق می کنند که برای هر تن یا هر کیلوگرم از کالا چه مقدار کرایه در نظر گرفته شود. اصل بر این است که کرایه حمل بار بر اساس کمیّت و مقدار کالایی که در بارنامه معین شده است محاسبه شود، اما در برخی از موارد شرط می شود که میزان کرایه بر اساس کمیّت و مقدار یا وزن کالا در بندر مقصد به هنگام تخلیه بار محاسبه و پرداخت شود (اسلامی رمچاهی و یوسفی صادق لو، ۱۳۹۷: ۲۲۱).

همچنین در قدیم، حمل و نقل دریایی کالا، مستلزم گذشت زمان زیاد برای رسیدن کالا به مقصد بود و متناسب با ظرفیّت های دریانوردی آن روزگار و احتساب خطرات دریایی، تعیین موعد مشخص جهت تحویل کالا در مقصد، عموماً ممکن نبود اما با پیشرفت سامانه های پیشرفته در کشتی ها، توسعه ابزار مخابراتی و ماهواره ای، امروزه تعیین مدّت زمان یک سفر دریایی به نحو تقریباً دقیق ممکن شده است. از طرفی لزوم تسریع در مبادلات تجاری و ضرر صاحبان کالا از نرسیدن محموله خویش موجب گشته است که

تاریخ تحویل کالا در مقصد از اهمیت بسزایی برخوردار گردد (تقی زاده، ۱۳۹۴: ۲۸۴). بر همین اساس، مسئولیت ناشی از تأخیر در تحویل، به وضوح در کنوانسیون رتردام مورد توجه قرار گرفته است.

مبلغ قرارداد یا کرایه حمل نیز همواره یکی از بندهای بسیار مهم هر قرارداد تلقی می شود. این مبلغ و معیار محاسبه آن بایستی دقیق و شفاف بوده و در هر قراردادی ذکر شود. به طور معمول، نرخ کرایه حمل دریایی، تا مدتی تغییر نمی کند. در واقع، برای جلوگیری از افزوده شدن قیمت حمل بر روی کالاها، شرکت های بزرگ با همکاری یکدیگر عموماً برای مدتی، قیمتی ثابت را تعیین می نمایند. به طور کلی هزینه نهایی حمل دریایی کالا متشکل از کرایه حمل، هزینه های بندری و هزینه های اداری و اسنادی است که عموماً فرستندگان کالا از جزئیات آن مطلع نمی باشند. متصدی حمل بایستی مطابق با عرف موجود، نسبت به ارائه اطلاعات در این خصوص اقدام و آن را به اطلاع متقاضی ارسال کالا برساند. به عبارت دیگر، متصدی، به طور دقیق بیان دارد که چه مبلغی را در ازای انجام چه مراحل و خدماتی در حیطه حمل و نقل دریایی اخذ می نماید.

## ۲-۲- تعهد متصدی حمل به ارائه اطلاعات حین اجرای قرارداد حمل دریایی کالا

مطابق بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران: «پس از وصول و قبول مسئولیت کالا، متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریایی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید:

الف- علائم و مشخصه ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است مشروط بر این که در مورد بار بدون روپوش، علائم مذکور بر روی بار نقش شده و یا به طور وضوح نشان داده شده باشد. اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علائم باید به طوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

ب- تعداد بسته ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد به نحوی که کتباً از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است.

ج- متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علائم تعداد مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.»

لذا متصدی حمل موظف است تا با توجه به موارد اعلام شده توسط فرستنده کالا، نسبت به صدور بارنامه اقدام نماید. با این حال، در صورتی که صحت این قبیل اظهارات را به جهات موجه مشکوک بدانند یا وسیله مناسبی برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد، ملزم به قید علائم، تعداد، مقدار یا وزن نخواهد بود.

انواع بارنامه های دریایی بر اساس موقعیت و شرایط کالا به دو دسته کلی: بارنامه دریایی کالای دریافت شده و بارنامه دریایی کالای بارگیری شده تقسیم می شود. بارنامه دریایی کالای دریافت شده، نشان دهنده این است که کالا توسط متصدی حمل، برای بارگیری دریافت شده اما بارگیری نشده است. در مقابل، بارنامه دریایی کالای بارگیری شده، مبین این است که کالا توسط متصدی حمل تحویل گرفته شده و در کشتی بارگیری شده است. روی چنین بارنامه ای معمولاً عبارت (Shipped) یا (On Board) قید می شود.

مطابق بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران و همچنین بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون لاهه، به درخواست فرستنده، باید بارنامه توسط متصدی باربری، یا فرمانده کشتی یا عامل متصدی باربری صادر شود، اما چنانچه کنوانسیون هامبورگ، به عنوان مقررات حاکم بر قرارداد حمل حاکم باشد، مطابق ماده ۱۴ آن، زمانی که حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی تصدی کالا را بر عهده می گیرند، حمل کننده باید بنابر تقاضای فرستنده اقدام به صدور بارنامه نماید. همچنین متصدی حمل در طول روند حمل و نقل دریایی، وظیفه ارائه اطلاعات به فرستنده در خصوص وضعیت محموله را بر عهده خواهد داشت. راه

1. "Rccii vdd Booo@Ldding" or "Received for Shipment Bill of Lading".

2. "hhppdd Booo@Lddng" or "Shipped on Board Bill of Lading".

ارتباطی میان متصدّی حمل و فرستنده کالا نیز به طور معمول حسب مورد همان طریقی است که در قرارداد قید شده است.

لازم به ذکر است که در شرایط عادی اجرای قرارداد، آخرین تعهّد متصدّی حمل را می توان اعلام نزدیک بودن کشتی حامل بار به گیرنده و زمان دقیق تحویل بار دانست تا گیرنده جهت تحویل بار در مقصد حاضر شده و مقدمات لازم جهت دریافت بار را انجام دهد. در این خصوص، قانون دریایی ایران حکم صریحی ندارد هرچند عرف دریایی در این زمینه، روشن است. در عین حال، ماده ۳۸۹ قانون تجارت در این خصوص چنین مقرر داشته است: «متصدّی حمل و نقل باید به محض وصول مال التجاره مرسلّ الیه را مستحضر نماید.» در مورد بازه زمانی پس از رسیدن کالا به مقصد، ماده ۳۸۴ قانون تجارت پیش بینی نموده است که در صورتی که مرسلّ الیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات او را نپردازد یا به مرسلّ الیه دسترسی نباشد، متصدّی حمل و نقل بایستی مراتب را به اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود به طور امانت نگاهداشته یا نزد ثالثی امانت گذارد و در هر دو صورت، مخارج و هر نقص و عیب به عهده ارسال کننده خواهد بود.

لازم به ذکر است که تحویل گیرنده کالا می تواند همان شخص فرستنده و یا شخص ثالث دیگری باشد و این امر در محتوای قرارداد تأثیری نخواهد داشت. برای مثال، شرکت الف می تواند ارسال و حمل دریایی کالای خود را از مبدأ ایران به مقصد عمان طی قراردادی از متصدّی حمل خواستار شود و در مقصد تحویل گیرنده کالای ارسالی خود باشد.

### نتیجه گیری

قرارداد حمل دریایی کالا از جمله قراردادهایی است که تعهّد به ارائه اطلاعات در آن از اهمیت بسیاری برخوردار است. در خصوص تعهّد به ارائه اطلاعات در قرارداد حمل دریایی، بایستی تعهّدات فرستنده کالا و متصدّی حمل و نقل را در دو دوره زمانی پیش از انعقاد قرارداد و حین اجرای قرارداد مورد توجه قرار داد. پیش از انعقاد قرارداد فرستنده موظّف است تا مشخصات، وزن کالای خود، مقصد و مبدأ حمل، شرایط خاص یا

خطرناک بودن کالا را اعلام نماید تا در مقابل، متصدی حمل نیز با توجه به موارد اعلامی، کشتی یا کشتی های مناسب موجود برای حمل بار، شرایط حمل بار و مبلغ کرایه را اعلام نماید. پس از انعقاد قرارداد، فرستنده همچنان وظیفه دارد کالاها را بسته بندی و مطابق قوانین، مقررات و عرف موجود علامت گذاری و وزن نماید و آنها را کتباً به متصدی حمل اعلام دارد. همچنین در صورتی که کالایی عیب نداشته یا خطرناک نبوده اما این ویژگی در آن پدیدار شده باشد، آن را به آگاهی متصدی حمل و نقل برساند، در غیر این صورت، در برابر متصدی، مسئول خواهد بود. متقابلاً متصدی حمل و نقل نیز پس از وصول و قبول مسئولیت کالا مطابق قانون دریایی ایران موظف به صدور بارنامه بوده و همچنین وظیفه اعلام وضعیت کالا به فرستنده حین حمل دریایی را بر عهده دارد. در واقع، در این بازه زمانی از قرارداد، گستره تعهد به ارائه اطلاعات توسعه بیشتری پیدا می کند. متصدی حمل بایستی به محض رسیدن کالا به مقصد، گیرنده را مطلع نماید. به عبارتی، آخرین تعهد او را می توان اعلام نزدیک بودن کشتی حامل بار به گیرنده و زمان تحویل بار به او دانست. از میان کنوانسیون های سه گانه راجع به حمل دریایی کالا، کنوانسیون رتردام که آخرین و به روز ترین کنوانسیون در زمینه حمل و نقل دریایی می باشد، به تفصیل به تعهد به ارائه و تبادل اطلاعات میان طرفین قرارداد حمل دریایی کالا پرداخته که طبعاً می تواند در تعیین روابط حقوقی طرفین قرارداد و پیش گیری از بروز اختلافات بعدی میان آنها مؤثر باشد. بنابراین، این مقررات تا حدی که با تعهدات ناشی از الحاق دولت ایران به کنوانسیون لاهه همچنین سایر مقررات لازم الاجراء منافات نداشته باشد، می تواند در مقام اصلاح قانون دریایی ایران، مورد توجه قرار گیرند.

## منابع

- اسکینی، ربیعا (۱۳۹۵)، **حقوق تجارت**، ج ۲۲، تهران: سمت.
- اسلامی رمجاهی، عبدالباسط؛ یوسفی صادق لو، مهدی (۱۳۹۷)، **بررسی تعهدات فرستنده بار در قراردادهای حمل و نقل دریایی**، مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه، ۲.
- امید، هوشنگ (۱۳۵۳)، **حقوق دریایی**، ج ۱، تهران: مؤسسه عالی بیمه تهران.

- انتصاری، سعید، (۱۳۷۳)، **حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرارداد حمل دریایی کالا در بارنامه ایرانی**، نشریه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، ۷ و ۸.
- باقری، میثم (۱۳۹۲)، **تعهدات و مسئولیت های فرستنده کالا در قرارداد حمل و نقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون ۲۰۰۹ رتردام**، پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی.
- تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۴)، **حقوق حمل و نقل دریایی**، ج ۴، تهران: مجد.
- سیمایی صراف، حسین؛ یاری، میثم (۱۳۹۳)، **تعهدات و مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ**، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۶۶، ۱۱۳-۱۴۲.
- صفارزاده، عزیزآبادی، حمیدی و همکاران (۱۳۸۵)، **حمل و نقل دریایی**، تهران: اسرار دانش.
- ظهیری، عادل؛ رنجبر، مسعودرضا؛ زارعی، رضا؛ عسکری، حکمت الله (۱۳۹۹)، **مطالعه تطبیقی تعهد متصدی حمل و نقل دریایی کالا در مهیا نمودن یک کشتی قابلیت دریانوردی از منظر کنوانسیون های بین المللی لاهه، هامبورگ و رتردام**، فصلنامه علمی مطالعات بین المللی پلیس، ۴۲، ۷۹-۹۴.
- قاسمی حامد، عباس؛ طالب احمدی، حبیب (۱۳۹۰)، **اطلاع رسانی پیش قراردادی**، مطالعات حقوقی، ۱، ۱۵۷-۱۸۶.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۶)، **قواعد عمومی قراردادها**، ج ۱، ج ۴، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱)، **مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۵۵، ۶۹-۹۹.
- هوشمند، محمدمهدی (۱۳۹۳)، **بررسی قواعد حقوقی حاکم بر قراردادهای حمل و نقل دریایی از دیدگاه حقوق بین الملل و داخلی**، همایش ملی توسعه پایدار، ۱۷-۲۰.
- یاری، میثم؛ مهاجری، بهروز (۱۳۹۳)، **تعهدات و مسئولیت های فرستنده کالا در کنوانسیون رتردام؛ مطالعه تطبیقی قانون دریایی ایران، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ**، فصلنامه تحقیقات حقوقی بین المللی، ۱۶۱، ۱۹۲-۱۶۱.

## References

- Ansari, Saeid (1994), Limits of the Carrier's Liability in the Law Governing the Contract for the Carriage of Goods by Sea in the Iranian Bill of Lading, Journal of the Chamber of Commerce, Industries, and Mines of Iran, 7 & 8.
- Australian Maritime Law, (1991), Edited by Micheal William Dukette, the Federation Press.

- Bagheri, Meysam (2013), Obligations and Liabilities of the Consignor in the Contract for the Carriage of Goods by Sea in Iranian Law and the 2009 Rotterdam Convention, Master's Thesis, Private Law Department, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabataba'i University.
- Eslami Ramchahi, Abdolbasit; Yousefi Sadeghloo, Mehdi (2018), Investigation of the Obligations of the Cargo Sender in Sea Carriage Contracts, Political Science, Law, and Jurisprudence Studies, 2.
- Gerard Cornu, (1996), Vocabulaire Juridique, Press universitaire de France.
- Katouzian, Nasser (1997), General Rules of Contracts, Vol. 1, 4th ed., Tehran: Entesharat Company.
- Mohammadi Zadeh Vadaghani, Alireza (2002), Liability of the Sea Carrier, Journal of the Faculty of Law and Political Science, 55, 69-99.
- Ripert, Georges, (1953), (Droit Maritime), T3, 4 Edition, Paris, Editions Rousseu.
- Rodiere, Rene, (1971), (Droit Maritime), 5 Edition, Paris, 1971.
- Omid, Hooshang (1974), Maritime Law, Vol. 1, Tehran: Tehran Higher Insurance Institute.
- Safarzadeh, Azizabadi, Hamidi, et al. (2006), Maritime Transport, Tehran: Asrar-e-Danesh.
- Skini, Rabia (2016), Commercial Law, 22nd ed., Tehran: Samt.
- Semaie Sarraf, Hossein; Yari, Meysam (2014), Obligations and Liabilities of the Sea Carrier in the Rotterdam Convention; A Comparative Study with Iranian Maritime Law, the Brussels and Hamburg Conventions, Quarterly Journal of Legal Research, 66, 113-142.
- Taghizadeh, Ebrahim (2015), Law of Maritime Transport, 4th ed., Tehran: Majd.
- Vahedi, Adel; Ranjbar, Masoudreza; Zarei, Reza; Asgari, Hekmatollah (2020), A Comparative Study of the Obligation of the Sea Carrier of Goods to Provide a Seaworthy Ship from the Perspective of International Conventions of The Hague, Hamburg, and Rotterdam, Police International Scientific Quarterly, 42, 79-94.
- Yari, Meysam; Mohajeri, Behrouz (2014), Obligations and Liabilities of the Consignor in the Rotterdam Convention; A Comparative Study of Iranian Maritime Law, the Brussels and Hamburg Conventions, International Legal Research Quarterly, 161-192.