ارائه راهکار کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت

ایرج عدالت فر [۱]، سیاوش شجاع پوریان [۲*]، امیر خواجه زاده [۳]

[۱] دانشجوی دکترای رشته حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد دامغان، ایران ،i.edalatfer@gmail.com
[۲] استادیار رشته حقوق خصوصی، دانشگاه آزاداسلامی واحد اهواز ،Si.shojapoorian@iau.ac.ir
[۳] عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد دامغان khajehzadeh.amir@yahoo.com

اطلاعات مقاله

تاریخچه مقاله:
تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۸/۰۶
تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۱۰/۱۰
تاریخ انتشار مقاله: ۱۴۰۲/۱۰/۲۷

کلمات کلیدی:
حمل و نقل دریایی،
مسئولیت متصدی حمل ونقل دریایی،
امارۀ مسئولیت،
موارد معافیت و تحدید مسئولیت متصدی حمل ونقل دریایی.

چکیده

حمل ونقل دریایی، از مهم ترین مباحث حقوق دریایی است و در این مبحث، اصلی ترین مقوله، موارد مسئولیت و معافیت متصدی حمل ونقل است. هدف اصلی این مقاله، ارائۀ راهکار کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت می باشد. پژوهش حاضر به روش توصیفی– تحلیلی انجام شده است. روش گردآوری اطلاعات، روش کتابخانه‌ای و برای گردآوری اطلاعات از قوانین، کتاب ها، پایان نامه ها، رساله ها، مقاله ها، بانک‌های اطلاعاتی (داخلی و خارجی) و سایر منابع کاغذی و دیجیتالی استفاده شده است. دراین مقاله چند پرسش کلیدی در مبحث خسارت وارده به کالا در حمل و نقل دریایی و مسئولیت متصدی حمل، بررسی شده است. نخست اینکه، درصورت تلف محموله در حمل و نقل دریایی، اصولاً مسئولیت جبران خسارت به عهدۀ کیست ؟ دوم اینکه آیا متصدی حمل و نقل دریایی، مسئول جبران خسارت می باشد؟ دراین صورت مسئولیت وی مبتنی بر امارۀ مسئولیت[۱] یا فرض مسئولیت است؟ سوم اینکه موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی یعنی موارد استثناء که متصدی حمل و نقل فاقد یا معاف از مسئولیت است کدامند؟ و راهکارهای کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت یا فرض مسئولیت چیست؟ برای پاسخ به پرسش های مذکور، ضمن بیان تعاریف، مبانی مسئولیت ها و معافیت های متصدی حمل دریایی در کنوانسیون های بین المللی حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا، حقوق مدنی، حقوق تجارت وحقوق دریایی ایران پرداخته شده و مسئولیت ها و جهات معافیت متصدی حمل و نقل دریایی بیان گردیده است. درنهایت این نتیجه گیری به عمل آمد که صرف نظر از مبنا و ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی, وی می تواند با استناد به بعضی از جهات معافیت که در کنوانسیون ها و مقررات بین المللی و قوانین داخلی نیز مورد اشاره قرار گرفته اند از مسئولیت رهایی یابد. در این زمینه، راهکارهایی برای کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت، ارائه شده است.

Providing a Solution to Reduce the Responsibility of the Maritime Transportation Operator in Dealing with Presumption of Responsibility

Iraj Edalatfar[1], Siavash Shojapourian[2], Mousa Soori[3]

[1] Student of Doctorate's Degree in Private Law Islamic Azad University, Damghan Branch, Iran (Author) ; i.edalatfer@gmail.com
[2] Assistant Professor of Private Law, Islamic Azad University, Ahvaz Branch
[3] PhD in Strategic Business Management, Post DBA, Senior Advisor to CEO of National Iranian Tanker Company

ARTICLE INFO

ABSTRACT

[1] -Presumption of Fault

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

Article History:
Received….
Accepted ….
Available online ….

Keywords:
Maritime Transportation,
Responsibility of Maritime Transportation Operator,
presumption of Responsibility,
Cases of Exemption and Limitation of Responsibility of Maritime Transportation Operator

Maritime transportation is one of the most important topics of maritime law; in this topic, the main category is the responsibility and exemption of the transportation operator. The main goal of this article is to provide a solution to reduce the responsibility of the maritime transportation operator in dealing with a presumption of fault. The present research has been performed using the descriptive-analytical method. The method of collecting information is the library method and regulations, books, theses, articles, databases (domestic and foreign), and other paper and digital sources have been used for collecting information. Some key questions have been studied in this article regarding the damages to goods in maritime transportation and the responsibility of the transportation operator. First, if the cargo is lost in maritime transportation, who is responsible for compensation of damages? Second, is the maritime transportation operator responsible for compensation of damages? In this case, is his responsibility based on presumption of fault or obligation of fault? Third, what are the cases of exemption of the maritime transportation operator, i.e. the exceptions that the maritime transportation operator is exempted or lacking responsibility? And what are the solutions for reducing the responsibility of the maritime transportation operator in dealing with presumption of fault or obligation of fault? To answer the mentioned questions, the fundamentals of responsibilities of maritime transportation operators in the international conventions governing the maritime transportation of goods, civil law, trade law, and maritime law of Iran were reviewed and explained and the responsibilities and exemptions of the maritime transportation operator have been stated, while mentioning the definitions and fundamentals of responsibilities and exemptions of maritime transportation operator. Finally, this conclusion was reached that regardless of the basis and nature of the responsibility of the maritime transportation operator, he can be exempted from the responsibility as per some exemptions that are mentioned in international conventions and regulations and domestic laws. In this field, some solutions have been presented for reducing the responsibility of maritime transportation operators in dealing with a presumption of fault.

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

۱ - مقدمه

حمل و نقل یکی از ارکان اساسی برنامه های عمران و توسعهٔ اقتصادی کشورهای پیشرفته است، توجه اساسی و ویژه به میزان سهم حمل و نقل در تولید ناخالص ملی، سیستم توزیع درآمدها، توسعه مناطق جغرافیایی، احداث راه ها و شبکه‌های ارتباطی و بهینه سازی و بهره برداری در حمل بار و مسافر و... اهمیت و نقش‌این صنعت را در اهداف و برنامه‌های رشد اقتصادی کشورها به خوبی نشان می‌دهد. حمل و نقل از خدمات بسیار مهمی است که به صورت واسطه بین مراحل تولید و مصرف قرار می گیرد. نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند از جمله ایران. با توجه به اینکه بیش از نود درصد تجارت خارجی ایران از این طریق صورت می گیرد، مهم بوده و این اهمیت نیازمند توضیح زیاد نیست. استفاده از دریا برای حمل و نقل به دلیل کم هزینه بودن و استفاده از وسایلی که نسبت به دیگر وسایل حمل از ظرفیت بالای جا به جایی برخوردارند از دیرباز دریا را به کانون توجه کشورها تبدیل کرده است. (امینی،۱۳۸۹، ۱۴).

از سوی دیگر ویژگی های مخصوص دریا به لحاظ وسعت و خطراتش و همچنین ویژگی های مخصوص حمل و نقل دریایی از جمله طول مدت سفر دریایی که این نوع از حمل را از سایر اشکال حمل و نقل متمایز ساخته است، کشورهایی را که به دریای آزاد راه داشتند را بر آن داشت تا به وضع مقررات در این زمینه اقدام نمایند. ولی با توسعهٔ روزافزون صنعت دریانوردی و در پی آن گسترش حمل و نقل دریایی از یک طرف و یکسان نبودن مقررات راجع به حمل و نقل دریایی کالا در کشورهای مختلف از سوی دیگر، مشکلات حقوقی زیادی برای صاحبان کالا و متصدیان حمل ایجاد گردید. از این رو ضرورت تدوین مقرراتی در مورد حمل و نقل دریایی در سطح بین المللی اهمیت روزافزون پیدا کرد و به همین دلیل در سال ۱۹۲۴ کنفرانسی تشکیل شد و در آن کنوانسیونی منصوب به کنوانسیون بروکسل یا مقررات لاهه، به تصویب رسید. اما از آنجایی که اکثر کشورهای شرکت کننده در این کنفرانس از کشورهای صنعتی و دارای ناوگان عظیم دریایی برای حمل کالا بودند، مقررات به گونه ای تنظیم شد که بیشتر منافع متصدیان حمل و نقل را تأمین کند تا صاحبان کالا. بر همین اساس کشورهای در حال توسعه که بیشتر کشورهای صاحب کالایند تا صاحب کشتی، خواهان تدوین مقرراتی شدند که در آن منافع صاحب کالا و متصدیان حمل و نقل به گونه ای متعادل در نظر گرفته شود و تمایل یکجانبه به نفع متصدیان حمل از بین برود. از طرف دیگر پیشرفت تکنولوژی در دنیای حمل ونقل، مسائل جدیدی را سبب شده بود که می بایست در مقررات حمل و نقل دریایی مورد توجه قرار گیرد. مانند توسعه روز افزون استفاده از

کانتینر که در زمان تدوین مقررات لاهه مورد استفاده چندانی نداشت. از این رو در سال ۱۹۶۸ کنفرانسی در بروکسل تشکیل شد و یک پروتکل اصلاحی که به مقررات ویزبی معروف است در آن به امضا رسید (محبوبی،۱۳۹۵، ۱۸). اما باز هم خواسته های صاحبان کالا را آنگونه که باید و شاید برآورده نساخت. بر همین اساس اندیشه یک تجدید نظر در مقررات حمل و نقل دریایی هرچه بیشتر قوت گرفت تا آنجا که در اولین اجلاس آنسبترال در سال ۱۹۶۸ مطرح و در نهایت در سال ۱۹۷۸ به تصویب کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل کالا از طریق دریا، که به مقررات هامبورگ مشهور است منجر گردید. (تقی زاده،۱۳۹۴، ۲۹).این معاهده نیز به علت بی مهری کشورهای دارای ناوگان دریایی با شکست مواجه شد. سپس معاهده رتردام در سال ۲۰۰۸ با هدف جلب رضایت کشورهای صاحب ناوگان دریایی که عمدتاً صنعتی اند و نیز کشورهای صاحب کالا که عموماً کشورهای در حال رشد می باشند به تصویب رسیده است. کشورمان تنها به کنوانسیون لاهه ملحق شده است و در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی را به تصویب رسانید که با کمی اغماض همان معاهده بروکسل می باشد. همان طوری که اشاره شد، پژوهش حاضر، به طور مستقیم به کیفیت فعالیت های حمل و نقل دریایی مرتبط است. از دیدگاه صاحب نظران صنعت حمل ونقل دریایی دارای نقشی حیاتی در اقتصاد کشور است به طوری که مشکلات، تنگناها، ضعف ها و ناکارآمدی های این صنعت به شدت بر کلیه ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فناوری در سطح ملی اثرگذار است .بنابراین با توجه به اهمیت حقوق دریایی برای کشورمان که یکی از بخش های مهم آن، حقوق حمل و نقل و مسئولیت متصدی حمل می باشد و از سوی دیگر با توجه به قدیمی بودن قوانین کشور در این زمینه که دیگر پاسخگوی مسائل جدیدی که در زمینه حمل و نقل به دلیل پیشرفت های چشمگیر تکنولوژی که در این زمینه صورت گرفته، نمی باشد. نظر به این که حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل، از مهم ترین مباحث حقوق دریایی است، در این پژوهش تلاش براین است تا به چند پرسش کلیدی در مبحث خسارت وارده به کالا در حمل و نقل دریایی و مسئولیت متصدی حمل، پاسخ داده شود. نخست اینکه، درصورت تلف محموله در حمل و نقل دریایی، مسئولیت جبران خسارت به عهدۀ کیست ؟ دوم اینکه آیا متصدی حمل و نقل دریایی، مسئول جبران خسارت می باشد؟ دراین صورت مسئولیت وی مبتنی بر امارۀ تقصیر یا فرض تقصیر است؟ سوم اینکه موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی یعنی موارد استثناء که متصدی حمل ونقل فاقد یا معاف از مسئولیت است کدامند؟ و راهکارهای کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ تقصیریا فرض تقصیر چیست؟

۲- مبانی نظری و پیشینۀ پژوهش

دراین قسمت، نخست به تعاریف مفاهیم و مبانی نظری پژوهش وسپس به پیشینۀ تجربی موضوع پژوهش(پژوهش های انجام شده) پرداخته می شود:

۲-۱- مبانی نظری و تعریف مفاهیم:

۲-۱-۱- مفهوم مسئولیت در حمل ونقل دریایی: نظر به اینکه نوع ومیزان جبران خسارت بر اساس نوع ومیزان مسئولیت اشخاص درگیر در حمل ونقل دریایی، مشخص می شود نخست مفهوم مسئولیت درحمل ونقل دریایی بررسی می گردد.

۲-۱-۲- تعریف مسئولیت: برای مسئولیت، تعاریف مختلفی بیان شده است .با توجه به هدف وقلمرو موضوعی مقالۀ حاضر، یکی از تعاریف نسبتاً کامل و مناسب مسئولیت عبارت است از:«مسئولیت عبارت از الزام شخص به جبران خسارت وارده به غیر یا تحمل مجازات قانونی است که در نتیجه عدم اجرای قرارداد توسط وی یا عمل مجرمانه یا تقصیر وی یا شخص و یا شیء تحت سرپرستی وی ، موجب ورود خسارت به فرد یا اجتماع گردیده است»(مهران،۱۳۷۳ ، ۶۶).

همانطور که گفته شد چنانچه قاعده مختل شده حقوقی باشد در نتیجه مسئولیت حاصله نیز حقوقی خواهد بود بر همین اساس می توانیم مسئولیت حقوقی را به دو نوع اصلی مسئولیت مدنی ومسئولیت کیفری تقسیم نماییم . مسئولیت مدنی نیز در علم حقوق یک معنای عام دارد و یک معنای خاص، در معنای عام مسئولیت مدنی شامل مسئولیت قراردادی یا مسئولیت ناشی از نقض قرارداد و مسئولیت قهری می شود. لکن در معنای خاص فقط مسئولیت قهری را شامل می شود. از آنجایی که مقاله حاضر در خصوص مسئولیت مدنی متصدی حمل ونقل در قبال خسارت کالا می باشد لذا از بحث پیرامون مسئولیت کیفری صرفنظر نموده و به مسئولیت مدنی در معنای عام و خاص آن می پردازیم.

۲-۱-۳- مسئولیت مدنی: بعضی از حقوقدانان فرانسه مسئولیت مدنی را چنین تعریف می کنند: «در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد می گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد.» از نظر بعضی دیگر مسئولیت مدنی عبارت است از ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد آمده است. مسئولیت مدنی زمانی به وجود می آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه زند و در اثر آن زیانی به او وارد آورد...به

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

نظر می رسد مسئولیت مدنی را می توان چنین تعریف نمود که هرگاه شخصی متعهد به جبران خسارت وارده به دیگری باشد که این خسارت عرفاً منسوب به وی باشد و شخص هیچ حق مشروعی در اضرار به غیر نداشته باشد، مسئولیت مدنی و جبران خسارت خواهد داشت (محبی،۱۳۹۲ ،۱۹۸-۲۱۶).

۲-۱-۴- مسئولیت قراردادی: مسئولیت قراردادی یا ناشی از قرارداد، عبارت است از مسئولیت کسی که به موجب عقدی از عقود معین یا غیر معین، تعهدی را پذیرفته باشد و به علت عدم انجام تعهد یا تأخیر در انجام تعهد یا در ارتباط با عدم انجام تعهد خسارتی به متعهد له وارد کند که در این صورت متعهد مکلف است خسارت وارده را جبران کند. مبنای مسئولیت به نحوی به قرارداد بازگشت می کند. ماده ۲۲۱ قانون مدنی ایران در مورد جبران خسارت در مسئولیت قراردادی چنین مقرر می دارد: «اگر کسی تعهد اقدام به امری را بکند یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری کند در صورت تخلف مسئول خسارت طرف مقابل است ، مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده یا تعهد عرفاً به منزله تصریح باشد یا برحسب قانون موجب ضمان باشد.»

۲-۱-۵- مسئولیت متصدی حمل ونقل دریایی در قبال کالا: متصدی حمل ونقل مسئول جبران خسارت تأخیر در تحویل و یا معیوب شدن کالا خواهد بود. دارندۀ بارنامه به صرف اثبات تحویل کالا به متصدی باربری می تواند از وی مطالبه خسارت نماید و متصدی حمل نیز مکلف به جبران خواهد بود. به عبارت دیگر، زیان دیده ملزم به اثبات تقصیر متصدی حمل ونقل نیست. لذا در حمل ونقل دریایی اصل بر مسئولیت متصدی حمل ونقل است (غیر از موارد استثنا). در دعاوی فرستنده یا گیرنده کالا علیه متصدی حمل ونقل، کافی نیست که متصدی بارگیری ثابت کند که تقصیر نکرده و رعایت کلیه احتیاطات لازم را برای سالم رسانیدن کالا به مقصد نموده است. بلکه باید ثابت کند حادثه معلول یک علت خارجی است که به هیچ وجه نمی توان به وی مربوط دانست. در اغلب کشورها مسئولیت متصدی حمل ونقل را با تأثیر از حقوق رومی - ژرمنی یک اماره می دانند. بعضی از آن کشورها به عنوان امارۀ مسئولیت و بعضی دیگر امارۀ تقصیر[۲] ؛ و هر دو در این مسئله متفق القولند که به صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر موجب معافیت متصدی حمل ونقل از مسئولیت نمی گردد. در ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ در مواردی از اماره مسئولیت پیروی نموده و در مواردی دیگر از اماره تقصیر که در ادامه به هر دو مورد اشاره می شود (محبی،۱۳۹۲ ،۱۹۸-۲۱۶ و صمدی اهری،۱۳۷۰ ،۵۰-۴۹).

۲-۱-۶- سیستم های مسئولیت در حقوق دریایی: نظریۀ تقصیر از مهم‌ترین تئوری‌ها در مبانی مسئولیت مدنی است که طبق آن، جبران خسارت منوط به اثبات تقصیر عامل زیان است. گاه اثبات تقصیر برعهده زیان‌دیده است و گاه عامل زیان باید بی‌تقصیری خود را ثابت نماید (بلوری فر، حاجی عزیزی و جعفری،۱۴۰۰، ۱۴۱). بنابراین در این خصوص چهار سیستم متفاوت مسئولیت متصور خواهد بود (تقی زاده ،۱۴۰۱، ۱۸۹):

۲-۱-۶-۱ سیستم مبتنی بر «تقصیرِ اثبات شده»[۳]یا «تقصیرِ لازم الاثبات » که در آن اصل ، عدم تقصیر متعهد است و مدعی باید تقصیر وی را ثابت کند .

۲-۱-۶-۲ سیستم مبتنی بر «فرضِ تقصیر»[۴]یا (امارۀ تقصیر) که در این سیستم، تقصیرمتعهد، مفروض تلقی می شود و وی می تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت فرار کند .

۲-۱-۶-۳ سیستم مبتنی بر «فرضِ مسئولیت»[۵]که در این حالت خوانده [در اینجا متصدی حمل]، به صِرفِ اثبات بی تقصیری، از مسئولیت معاف نمی شود، بلکه باید غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را با ذکر عامل ورود خسارت، اثبات نماید (تقی زاده ،۱۳۹۰، ۳۵) .

۲-۱-۶-۴ سیستم مبتنی بر «مسئولیتِ محض یا مطلق »[۶]که در آن متعهد[در اینجا متصدی حمل] در هر صورت مسئول است و اثبات قوۀ قاهره هم معاف کننده نیست؛ مانند غصب درحقوق ایران .

۲-۱-۷- تفاوت سیستم های فرض تقصیر و فرض مسئولیت: در تفاوت سیستم های «فرض تقصیر» و «فرض مسئولیت » گفته شده که افزون بر چگونگی دفاع متصدی حمل، در خصوص خسارت ناشی از علل ناشناخته هم، این تفاوت مشهود است. بر اساس سیستم مبنی بر «فرض تقصیر»، در زمینۀ خسارت ناشی از علل ناشناخته و مجهول ، متصدی به راحتی می تواند از خود دفاع کرده ، سلب مسئولیت نماید؛ زیرا با اثبات بی تقصیری خود، امارۀ یاد شده را از اعتبار می اندازد. اما در سیستم «فرض مسئولیت » متصدی باید علت خسارت و غیرقابل انتساب بودن آن را به خود، اثبات نماید و ادعای وی در خصوص مجهول بودن علت خسارت

2- Presumption of Fault
3- Proved Fault
4-Presumption of Fault
5- Presumption of Responsibility
6 - Absolute Liability

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

رافع مسئولیت وی نیست (هاشمی زاده، ۱۳۷۸(الف)، ۶۷ ؛ تقی زاده، ۱۴۰۱، ۱۸۹) ثمرهٔ عملی بحث حاضر در خصوص اثبات تقصیر است که حسب تعیین مبنا، ممکن است اثبات تقصیر برعهدهٔ زیان دیده قرار گیرد یا وی از اثبات تقصیر معاف شود (یزدانیان، ۱۳۹۰، ۱۱) . درحقوق دریایی همواره بحث بر سر این نکته بوده که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر مبنای «فرض تقصیر» است یا «فرض مسئولیت » وی؟

بنابراین با توجه به موضوع و عنوان مقالهٔ حاضر (ارائهٔ راهکار کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارهٔ مسئولیت)، مباحث و بررسی های این پژوهش از چهار سیستم پیش گفته مسئولیت در حقوق دریایی، حول سیستم مبتنی بر «فرضِ مسئولیت» یا (امارهٔ مسئولیت) متمرکزاست. در ادامه، نخست به تعریف کلی مفهوم امارهٔ تقصیر سپس امارهٔ مسئولیت و بررسی آن در کنوانسیون های مختلف می پردازیم.

۸-۱-۲- امارهٔ تقصیر: امارهٔ و فرض تقصیر (برخلاف تئوری تقصیر) بدین معنی است که اصل بر تقصیر زیان زننده است، (در این پژوهش متصدی حمل و نقل دریایی است) مگر خلاف آن را ثابت کند.(عبداللهی، ۱۳۸۹ ،۸-۱۰).

۹-۱-۲- اماره مسئولیت : سیستم مبتنی بر «فرضِ مسئولیت» که در این حالت خوانده [در اینجا متصدی حمل]، به صِرفِ اثبات بی تقصیری، از مسئولیت معاف نمی شود، بلکه باید غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را با ذکر عامل ورود خسارت، اثبات نماید (تقی زاده ،۱۳۹۰، ۳۵). در ادامه با بررسی مقررات سابق و کنوانسیون «رتردام »، سعی ما بر آن است که هریک را به طور جداگانه بررسی کنیم.

۱۰-۱-۲- ماهیت و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و امارهٔ مسئولیت در کنوانسیوان های بین المللی:

حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین المللی را، مقررات چهار کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می کند؛ کنوانسیون لاهه ۱۹۰۷، لاهه -ویزبی ۱۹۲۴، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ و کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸. بنابراین کشورهای مختلف بسته به این که به کدامیک از این کنوانسیون ها ملحق شده باشند یا مقررات آن را وارد حقوق داخلی خود نموده باشند، حمل و نقل بین المللی کالا از طریق دریا را بر ساختارهای متفاوتی بنا نهاده اند. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر یک از این کنوانسیون ها، در عین این که بر مبنای تقصیر قرار گرفته، متفاوت است. در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات لاهه و به تبع آن قانون دریایی ایران، اختلاف نظر وجود دارد (ایوامی، ۱۳۷۵ ،۵۰). و اکثراً معتقدند بر فرض تقصیر استوار شده است، درحالی که مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت است. مقررات روتردام در عین این که مسئولیت را بر فرض تقصیر استوار ساخته اما تفصیلاً بار اثبات دعوا را در هر یک از مراحل اثبات ادعا، به طور متعادل میان مدعی و متصدی تقسیم نموده است. بنابراین می توان گفت ساختاری بهتر در اختصاص بار اثبات دعوا و تعیین مبنای مسئولیت، بنا نهاده است.

از حیث مسئولیت متصدی حمل و معافیت های آن، در حالی که کنوانسیون لاهه و قانون دریایی ایران، معافیت ها را در ۱۷ مورد احصا نموده بودند، مقررات هامبورگ با برقراری یک قاعده کلی در تعیین مبنای مسئولیت، معافیت ها را به جز در مورد آتش سوزی و تلاش برای نجات جان افراد، لغو نمود. اما مقررات روتردام بار دیگر به احصای موارد معافیت پرداخت و در عین حال، معافیت از تقصیر در دریانوردی و اداره کشتی را لغو نمود و به علاوه بندخ ماده ۳ کنوانسیون لاهه که یک معافیت کلی با عنوان «سایر مواردی که متصدی یا کارکنانش تقصیر نداشته باشند» و بسیار مورد انتقاد بود، در قالب نظام اختصاص بار اثبات، اصلاح گردید (احمدی، ۱۳۹۲ ،۳۸).

همچنین در حالی که در مقررات لاهه (و به تبع آن در قانون دریایی ایران)، اشاره ای به امکان مطالبه خسارت ناشی از تأخیر در تحویل ننموده بودند و این مسئله باعث تشتت در آرای دادگاه ها شده بود، مقررات هامبورگ و روتردام صراحتاً آن را در ردیف خسارت های قابل مطالبه اعلام کردند .

۲-۲ پیشینهٔ پژوهش

بزرگمهر، ثباتی و مدنیان در سال۱۳۹۸پژوهش خود را تحت عنوان نظام حقوقی حاکم بر معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت مدنی ارائه دادند. در این پژوهش بیان شد که از مهم ترین مباحث حقوق دریایی، حمل و نقل دریایی است و در این مقاله اصلی ترین مبحث، مسئولیت مدنی متصدی است. مطابق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، متصدی حمل امین محسوب می شود و تعهد او در حفظ و نگهداری اشیایی که به او سپرده می شود؛ تعهد به وسیله است و برای مسئول شناخته شدن وی باید تقصیر او توسط زیان دیده به اثبات برسد. اما با عنایت به سکوت قانون گذار در مورد سایر تعهدات وی، باید گفت که تعهد متصدی حمل در جابجایی کالا از مبدأ تا مقصد و تحویل آن در مقصد و تحویل به موقع کالا نیز، تعهد به نتیجه است و تنها اثبات قوه قاهره می تواند متصدی را از زیر بار مسئولیت رها کند. مبنای مسئولیت متصدی حمل، ماده ۳۸۶ قانون تجارت فرض تقصیر قراردادی است؛ زیرا تعهد متصدی حمل در سالم

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

رساندن کالا به مقصد، تعهد به نتیجه است و بنابراین متصدی حمل تنها با اثبات عامل خارجی از مسئولیت رها می شود. مبنای مسئولیت متصدی حمل در قانون دریایی نیز فرض مسئولیت است. این نوشتار به صورت توصیفی به تجزیه و تحلیل تئوری ها و دکترین حقوقی پیرامون مسئولیت متصدی حمل و نقل می پردازد(بزرگمهر, ثباتی و مدنیان, ۱۳۹۸، ۴۹-۶۸).

حمید در سال ۱۳۹۹ پژوهشی با عنوان اوصاف و ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل کالا، با امعان نظر در حقوق و تکالیف متصدی حمل و نقل از منظر قانون مدنی و قانون تجارت ارائه نمود. در این پژوهش بیان شد که یکی از اقسام نمایندگی‌های تجاری، «تصدی حمل و نقل» می باشد. فاعل این نوع نمایندگی‌ها، «متصدی حمل و نقل» نامیده می شود و از جمله اشخاصی است که هم در قانون مدنی و هم در قانون تجارت در خصوصِ آن اشاراتی رفته است. البته باید متذکّر شد که حمل و نقلِ موضوعِ قانون مدنی، از حیث ماهیت و آثار مترتب بر آن، متفاوت با نهادِ همنام در قانون تجارت است، چرا که در قانون مدنی، حمل و نقل در ردیف اجاره اشخاص قرار دارد، در حالی که در قانون تجارت، این نهاد یک نوع نمایندگی تجاری (مشابه عقد وکالت) می باشد. با این وجود، در هر دو قانون مرقوم، متصدی حمل و نقل دارای حقوق و البته تکالیفی (وظایف و مسئولیت‌هایی) خواهد بود که در عمل سبب پیچیدگی قراردادهای ناظر بر حمل و نقل کالا خواهد بود (حمید،۱۳۹۹ ،۳۰-۱۵).

آقایی و صاحب در سال۱۴۰۰ پژوهش خود را تحت عنوان آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر بر مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا : بررسی تطبیقی حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون روتردام، ارائه دادند. در این پژوهش بیان شد که به واسطه اهمیت طی مسیر مناسب حمل و نقل دریایی کالا وآثار سوء انحراف از مسیر، در این مقاله سعی می شود آثار انحراف ناموجه از مسیر بر اعتبار اسناد حمل، مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا به جبران ضررهای وارده و برخورداری متصدی حمل و نقل از امتیازات قراردادی و قانونی مسئولیت بررسی شود. در نظام حقوقی انگلستان ، عدم انحراف ناموجه از مسیر، تعهد ضمنی قراردادی است که در صورت نقض آن ، دارنده محموله می تواند نسبت به تأیید یا ابطال کلی قرارداد حمل و نقل اقدام کند. در صورت اعلام بطلان قرارداد، متصدی حمل و نقل به صورت مطلق مسئول جبران ضررهای وارده است و حق ندارد به امتیازات قراردادی و قانونی مسئولیت، استناد کند. در مقابل در نظام حقوقی ایران که بر گرفته از قواعد لاهه است، به دلیل نبود مقرره صریح قانونی در خصوص منع انحراف از مسیر، می توان استدلال کرد که همسو با کنوانسیون روتردام، در صورت غیر معقول بودن انحراف ، قرارداد حمل و نقل همچنان معتبر بوده و متصدی حمل حق دارد علی رغم تکلیف به جبران ضررهای وارده ، به استثنائات و محدودیت های مسئولیت مندرج در قرارداد ، قانون و قواعد لاهه نیز استناد کند (آقایی، ۱۴۰۰ ،۶۷-۴۷).

ملک، نامدار و طبایی درسال ۱۴۰۱ در پژوهشی با عنوان بررسی مسئولیت متصدی حمل ونقل در امور گمرکی به مسئولیت های متصدی حمل از جمله تنظیم اظهارنامه، خسارات وارده به کالا [در زمان ورود کالا به گمرک] وهنگام عدم مطابقت بار با اظهارنامه اجمالی (ماده ۲۱ قانون امورگمرکی)پرداختند. در این پژوهش با استناد به مفادی از قانون مدنی، قانون تجارت و قانون امور گمرکی نتیجه گیری شد که رابطهٔ بین متصدی حمل و نقل با صاحب کالا نوعی مسئولیت قراردادی است زیرا رابطهٔ بین آن ها بر اساس قرارداد حمل و نقل است. اگر حمل کننده، کالا را تلف کند و یا کالا را به درستی تحویل ندهد، مسئول است. در قانون مدنی، مسئولیت متصدی حمل و نقل، همان مسئولیت امین است، فرض بر عدم تقصیراو است مگر اینکه خلافش ثابت شود. بار اثبات تقصیر متصدی حمل ونقل بر عهده صاحب کالا است... متصدی حمل در خصوص مندرجات اظهارنامه مسئول صحت داده هایی است که اظهار نموده است. همانطور که ارسال کننده بار، مسئول صحت داده هایی است که توسط او در بارنامه درج شده است و به تصریح قالب معاهدات بین المللی حمل و نقل، ضامن خساراتی است که در اثر[نقص] یا نادرستی اطلاعات بارنامه به متصدی حمل و یا دیگران وارد شده است. حال این مسئولیت در خصوص اضافه یا کسر تخلیه بسته های تحویلی به کنترل افزون بر مسئولیت مدنی در صورت ورود خسارت، با جریمه انتظامی هم همراه خواهد بود. البته در صورتی که جریمه به صورت ضبط بسته های اطراف تخلیه با شد مسئولیت متصدی حمل در مقابل صاحب کالا هم ایجاد خواهد شد که به دلیل تقصیر قانونی خود، گیرنده از دریافت کالای خود محروم شده، در چنین شرایطی متصدی حمل باید خسارت وارده به صاحب کالا را نیز جبران نماید(تبصره۳ ماده ۱۰۴ قانون امور گمرکی). [بنابراین]بهتر است تا زمانی که کالا به دست گیرنده نرسیده، در صورت آسیب به کالا، متصدی حمل را مسئول بدانیم. و او بایستی خسارت را جبران کند. ولی زمانی که کالا در اختیار گمرک است، و به کالا آسیب وارد شده یا تلف شده باشد، گمرک را مسئول بدانیم .زیرا در این صورت حق و حقوق صاحب کالا تضییع نمی گردد (ملک، نامدار و طبایی،۱۴۰۱ ،۵۸-۵۵).

جوان بخت، صادقیان لمراسکی در ۱۴۰۱ پژوهشی با عنوان معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت مدنی در حقوق موضوعه ایران و مقررات بین‌المللی، که با روش ، توصیفی – تحلیلی و کتابخانه ای ارائه نمودند. در این پژوهش بیان شده که در حقوق موضوعه ایران دو دیدگاه در این باره مطرح شده است؛ یکی دیدگاه مبتنی بر حقوق مدنی است که مسئولیت متصدی حمل و نقل

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

را مبتنی بر تقصیر می داند. مطابق دیدگاه حقوق تجارت مبنای مسئولیت متصدی حمل در ماده ۳۸۶ قانون تجارت، فرض تقصیر قراردادی است. همچنین مبنای مسئولیت متصدی حمل در قانون دریایی نیز فرض مسئولیت است. در حوزه مقررات بین المللی نیز مقررات لاهه، هامبورگ و رتردام نیز مورد مطالعه تطبیقی قرار گرفتند که در برخی موارد موضع مشابه حقوق داخلی ما اتخاذ نموده اند. در حقوق داخلی دو دیدگاه تعهد به وسیله[فرض یا امارۀ تقصیر] و تعهد به نتیجه [فرض یا امارۀ مسئولیت]مطرح است که در رسیدگی به مسئله حادث، بستگی به نظر برگزیده دارد که کدام دیدگاه را ملاک رسیدگی و صدور رأی قرار دهد تا زمینه معافیت متصدی فراهم گردد. مقررات بین المللی که منظور مقررات لاهه و هامبورگ و رتردام هستند در برخی از مواضع مقررات مشابه اتخاذ نموده اند که در صورت استناد به قواعد بین الملل می توان آن ها را مورد استناد قرار داد (جوان بخت، صادقیان لمراسکی،۱۴۰۱، ۱۱۱-۹۶).

حمید و صفری درسال ۱۴۰۱ در پژوهشی با عنوان موارد معافیت متصدیان حمل و نقل دریایی از مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران و مقررات بین المللی به مطالعه موضوع با رویکردی تطبیقی پرداختند. در این پژوهش بیان شده که در حمل و نقل دریایی برخلاف حمل و نقل زمینی و هوایی, نوع و مبنای مسئولیت میان حقوقدانان اختلافی است؛ به نحوی که بعضی از حقوقدانان, این مبنا را مطابق با قانون تجارت ایران و سایر مقررات موافق می دانند (فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل) و عدّه ای دیگر, فرض را بر تقصیر متصدی حمل نهاده اند. با این مشخصه که اگر متصدی در حمل بار (کالا) مرتکب تعدّی و تفریط (تقصیر) شده باشد, مسئول و در غیر این صورت, مسئولیتی بر وی نیست. در قانون دریایی ایران به نظر می رسد اِعمال شرط خلاف (در کاهش یا سلب مسئولیت متصدی) پذیرفته شده است مگر آنکه متصدی به موقع کِشتی را برای دریانوردی آماده نکرده است، یا تجهیزات لازم و کارکنان مجهز نباشند و یا انبارها و قسمت های دیگر کشتی که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می گیرند مهیّای حمل نبوده باشند که در این صورت, تقصیر متصدی، مفروض است. در پایان به این نتیجه رسیده اند که صرفنظر از مبنا و ماهیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی, این گروه از نمایندگان تجاری می توانند به بعضی از جهات معافیت که در اسناد و مقررات بین المللی نیز مورد اشاره قرار گرفته اند برای رهایی از مسئولیت استناد نمایند (حمید و صفری ،۱۴۰۱، ۳).

۳-روش شناسی پژوهش

پژوهش حاضر به روش توصیفی – تحلیلی انجام شده است و از نظر جهت گیری یا نتیجه از نوع توسعه ای-کاربردی است. زیرا پژوهشگر به دنبال حل مشکل ابهام وعدم شفافیت در خصوص موضوع مورد پژوهش، از طریق ارائۀ راهکارهایی جهت کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت (فرض مسئولیت)است. از سوی دیگر، با توجه به نحوه گردآوری داده، این تحقیق در زمره پژوهش‌های توصیفی (غیر آزمایشی)[7] طبقه بندی می شود. رویکرد روش شناختی پژوهش حاضر به لحاظ نحوه گردآوری داده ها، رویکردی غیر آزمایشی و توصیفی است. بنابراین در این پژوهش تلاشی برای بررسی و دستکاری[8]متغیرها در دنیای واقعی با در نظر گرفتن الزامات آن، فارغ از دغدغه های امکان پذیر بودن یا لازم و ضروری بودن این رویکرد، صورت نمی گیرد. در این پژوهش، روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه ای می باشد. ابزار گردآوری اطلاعات قوانین، کتب، مقالات، بانک های اطلاعاتی (داخلی و خارجی) و سایر منابع ، اسناد و مدارک کاغذی منتشره و منابع دیجیتالی با استفاده از فیش برداری است که متناسب با نیاز از منابع قابل دسترسی، بهره برداری می گردد. بنابراین مجموعه مقررات داخلی و همچنین تحلیل های ارائه شده در زمینه های حقوقی مورد بحث، مورد بررسی قرار گرفته است. در خصوص قلمرو موضوعی و زمینه ای کار انجام شده توسط این پژوهشگر، چنانچه قلمرو موضوعی را به دو حوزه عام (مقدماتی) و خاص (نهایی) تقسیم کنیم حوزه عام قلمرو موضوعی این پژوهش حقوق مدنی و حقوق تجارت است وحوزه خاص قلمرو موضوعی آن، حقوق دریایی با تمرکز بر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارۀ مسئولیت (فرض مسئولیت)است. از نظر قلمرو زمانی ، این پژوهش یک پژوهش مقطعی یا عرضی و مربوط به یک دوره زمانی مشخص (بهار، تابستان و پائیز ۱۴۰۲) است. بنابرین یک پژوهش طولی و چند مقطعی نمی باشد.

۴-تجزیه و تحلیل یافته‌ها

تحدید مسئولیت: محدودیت مسئولیت، قاعده‌ای قدیمی‌است و یکی از اصول حقوق دریایی است. در فرانسه ماده ۲ عنوان هفتم کتاب دوم از قانون دریایی مصوب ۱۶۸۱ محدودیت مسئولیت مالکان کشتی را مقرر نموده است. این مقررات در قانون تجارت فرانسه قوانین، اسپانیا، یونان، هلند، پرتغال وایتالیا و بسیاری از کشورهای آمریکای لاتین مورد نمود یافته است (تقی زاده، ۱۳۸۹). پاتریک گریک توضیح می دهد که در انگلستان محدودیت مسئولیت مالکان

[7] Non-Experimental

[8] Manipulation

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

کشتی با قانون مسئولیت مالکان کشتی مصوب ۱۷۳۳ معرفی گردید و متعاقباً در مورد خدمه نیز اعمال گردید.

امروزه دو نوع محدودیت مسئولیت متفاوت در حقوق دریایی وجود دارد (الف) محدودیت کلی برای اعتبارات دریایی و ب) محدودیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل. محدودیت قسم اول از موضوع پژوهش حاضر خارج است. این مقاله به موضوع محدودیت مسئولیت متصدی پرداخته است. تا پیش از مقررات لاهه، بارنامه‌ها حاوی قیدی در محدودیت مسئولیت متصدی بود که به وسیله دادگاه های برخی کشورها مورد قبول قرار می گرفت. در واکنش به‌این قید، برخی کشورها صاحب کالا، قوانینی را به تصویب رساندند که حق متصدیان را در محدود کردن مسئولیت کنترل می‌نمود. دراین راستا قانون هارتر را می توان مثال زد که در سال ۱۸۹۹ در آمریکا به تصویب رسید، قوانین مشابهی در استرالیا ۱۹۰۴، کانادا ۱۹۱۰ نیوزیلند ۱۹۰۸ و چند کشور دیگر به تصویب رسید تا این که مقررات لاهه در سال ۱۹۲۴ توسط مؤسسه حقوق بین المللی به تصویب رسید و مقررات بین المللی یک نواختی پدید آورد و لذا شرایط و ضوابط محدودیت مسئولیت متصدی و کارکنان وی در آن به رسمیت شناخته شد. متعاقباً پروتکل اصلاحی ۱۹۶۷ ویزبی برخی ایرادات آن را دراین خصوص اصلاح نمود و در کنوانسیون های هامبورگ و روتردام نیز دراین خصوص مقررات مفصلی وضع گردید (دمیرچیلی،۱۳۸۳).

بر اساس قواعد عمومی، مسئولیت با محقق شدن مسئولیت مدعی حق پیدا می‌کند. که جبران خسارتی را که به او وارد شده است بخواهد و عامل ورود زیان نیز ملزم می شود که خسارت وارده را تماماً جبران نماید. که البته در مسئولیت قراردادی این جبران خسارت به «خسارات قابل پیش بینی» محدود شده است که تحدیدی بر اصل جبران کامل خسارت می باشد. علاوه براین، در موارد دیگری نیز خواه به موجب قانون، خواه به موجب قرارداد اصل جبران کامل خسارت، تحدید شده است. در بسیاری از نظام‌های حقوقی نیز به همین منوال از پذیرش اصل جبران کامل خسارت امتناع شده است (تقی زاده، ۱۳۸۹).

در حقوق حمل و نقل دریایی، اصل تحدید مسئولیت به طور تنگاتنگی با بیمه مسئولیت ارتباط می یابد زیرا در صورت تبعیت از اصل جبران کامل خسارت، میزان حق بیمه‌ای که متصدی برای پوشش سقف خسارت احتمالی پرداخت می‌کند، بسیار گزاف خواهد بود و به تبع آن کرایه حمل نیز افزایش غیر معقولی می یابد و بدین ترتیب حمل و نقل دریایی، صرفه اقتصادی خود را از دست می دهد. همه کنوانسیون های بین المللی حمل و نقل، محدودیت مسئولیت متصدی را به عنوان یک اصل در حقوق حمل و نقل پذیرفته اند. البته‌این محدودیت مسئولیت همواره پابرجا نیست و اغلب کنوانسیون ها در مورد تقصیرهای عمدی و سنگین‌این محدودیت را زائل دانسته اند.

بر اساس کنوانسیون های لاهه-ویزبی، هامبورگ و روتردام مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی کالا محدود به میزان معینی شده است. البته باید گفت تحدید مسئولیت با قرار دادن وجه التزام در قرارداد، که مبلغ مقطوع خسارت عدم انجام تعهد است، متفاوت می باشد. به عبارت دیگر، تحدید مسئولیت، خواهان را از اثبات وقوع و میزان خسارت وارده معاف نمی‌کند (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

به علاوه در تعیین سقف مسئولیت متصدی حمل در مورد تلف جزئی و یا خسارت وارده به کالا، نسبت میان میزان خسارت وارده و ارزش کلی کالا، ملاک عمل نخواهد بود. توضیح این که اگر بر اساس مقررات لاهه مسئولیت متصدی حمل در ازای هر بسته به صد لیره طلا محدود شده است. بدین معنی نیست که اگر ۵۰ درصد بسته خسارت دیده باشد مسئولیت متصدی در قبال آن پنجاه لیره طلا خواهد بود. بلکه در هر مورد متصدی حمل مکلف به جبران کامل خسارت می باشد. تا آنجا که از سقف تعیین شده تجاوز نکند (کاردان،۱۳۹۰؛سعیدی،۱۳۹۱). مقررات سه گانه دراین موضوع تخلف از اصل تحدید مسئولیت را به نفع متصدی حمل، باطل و بی اثر شناخته اند. اما توافق بر میزانی بیش از آنچه دراین مقررات آمده، بلامانع است. مطابق ماده ۲۸ حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰ آوردن هر شرطی که موجب عدم اجرای هر یک از مواد کنوانسیون گردد، باطل است. بنابراین شرط عدم مسئولیت و شرط تحدید مسئولیت عامل حمل، برخلاف مقررات کنوانسیون باطل و بلااثر است. مسلماً شرطی که مسئولیت عامل را نسبت به آنچه در کنوانسیون مقرر شده است تشدید کند صحیح و لازم و الاجرا است. در ازای مسئولیت نسبتاً سنگینی که در کنوانسیون برای عامل مقرر شده و با توجه به این که از جهت اقتصادی امکان جبران کلیه خسارات به طور کامل وجود ندارد، بنابراین از سقف معینی برای پرداخت غرامت بهره مند است (کاردان،۱۳۹۰).

۱-۴- بند اول: موارد و معیار محدودیت مسئولیت و زوال آن

۱-۱-۴- مقررات لاهه و قانون دریایی‌ایران و اشکالات آن: در خصوص فقدان و خسارت پاراگراف ۵ ماده ۴ مقررات لاهه (بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی‌ایران) محدودیت مسئولیت متصدی را ۱۰۰ پوند استرلینگ به ازای هر بسته یا واحد یا معادل این مقدار در ارزهای دیگر، تعیین کرده است. به شرط‌این که کیفیت و ارزش کالاها توسط فرستنده اعلام شده و در بارنامه درج شده باشد. ماده ۹ نیز مقرر می دارد واحد پولی تعیین شده باید بر اساس ارزش طلا محاسبه شود. این دو ماده در مقررات لاهه باعث پدید آمدن دو دسته مسائل مبهم شده است: دسته اول، ابهامات کلی در خصوص معیارهای اساسی اندازه گیری از جمله این که آیا کانتینر یک بسته

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

محسوب می شود؟ آیا یک ماشین عظیم و بسته بندی نشده یک واحد محسوب می شود؟ واحد یک محموله فله چیست؟ چه بسته یا واحدی مبنای برقراری محدودیت مسئولیت است؟ بسته یا واحدی که در بارنامه درج می شود؟ یا بسته یا واحدی که در اثر واقعه، تلف یا ناقص می شود؟ آیا متصدی ممکن است حق محدودیت مسئولیتش را از دست بدهد؟ آیا خسارت تأخیر در تحویل مشمول محدودیت مسئولیت می‌گردد؟ دسته دوم، مشکلات ساختاری به واحد پولی مربوط می شد از جمله این که ارزش طلای معادل ۱۰۰ پوند استرلینگ به منظور تبدیل آن به ارز دیگر چگونه باید محاسبه شود؟ (کاردان، ۱۳۹۰).

۲-۱-۴- راه حل‌ها در مقررات لاهه – ویزبی: دسته اول سؤالات، غالباً به وسیله پروتکل الحاقی ویزبی در سال ۱۹۶۸ اصلاح گردیدند. مقررات ویزبی بند ۵ ماده ۴ را با عبارات جدیدی اصلاح کرد. مطابق اصلاحات جدید «هر گاه از یک کانتینر، پالت یا هر وسیله مشابه دیگری برای بارگیری کالا استفاده شده باشد، تعداد بسته‌ها یا واحدهایی که در بارنامه تحت آن شمارش و بسته بندی صورت گرفته است به عنوان تعداد بسته‌ها یا واحدهای مورد نظراین پاراگراف تلقی می شوند مگر آن دسته از محفظه های حمل مذکور که به عنوان بسته یا واحد تلقی شده اند» (محبی،۱۳۸۹).

گفتیم که در مقررات لاهه یکی از مشکلات اساسی محاسبه کالاهای فله بود. کالای فله کالای بسته بندی نشده است و لذا بسته و واحد، به وضوح بر آن قابل اعمال نیست. مثلاً چگونه یک دانه ذرت بسته یا واحد محسوب نمی شود. لذا کالای فله از مواردی است که ممکن است نتوان آن را تحت شمول محدودیت مسئولیت قرارداد. این مشکل در کنوانسیون -لاهه ویزبی و در بند الف پاراگراف ۵ ماده ۴ به‌این صورت حل شد که وزن ناخالص کالاهایی که تلف یا آسیب دیده اند را نیز به عنوان یک معیار در کنار بسته یا واحد اضافه نمودند. لذا زمانی که محدودیت مسئولیت بر اساس وزن کالا بیش تر از معیار بسته یا واحد باشد، این معیار قابل محاسبه است. اصلاحات ویزبی ابهامات دیگر کنوانسیون لاهه را نیز حل نمود. از جمله این که محدودیت مسئولیت قابلیت اعمال بر یک کیف استاندارد یا یک جعبه و همچنین کالاهایی نظیر خودرو، کامیون یا ماشین آلات عظیم و غیره بدون توجه به وزن آن‌ها، نیز دارد (واحد زاده،۱۳۸۱). همچنین گفتیم که مقررات لاهه مشخص نکرده بود تعداد بسته‌ها یا واحدهایی که میزان محدودیت را مستقر می گرداند بر چه اساسی تعیین می شود؟ براساس بسته‌ها و واحدهای مذکور در بارنامه یا بر اساس بسته یا واحدهای تلف شده یا خسارت دیده؟ این مسأله در پروتکل الحاقی لاهه – ویزبی بدین صورت حل شد که ملاک تعداد بسته‌ها یا واحدهایی است که واقعاً تلف یا خسارت دیده اند. البته سکوت کنوانسیون اصلی لاهه دراین خصوص نیز حمل به همان راه حلی که در پروتکل الحاقی ویزبی مقرر شد شده بود و اختلاف چندانی دراین زمینه وجود نداشت. در خصوص زوال مزیت استفاده از محدودیت مسئولیت مقررات لاهه ویزبی پاراگراف جدیدی را به ماده ۴ مقررات لاهه اضافه نمود. مطابق پاراگراف ۵ ماده ۴ مقررات لاهه - ویزبی اگر که ثابت شود خسارات ناشی از فعل یا ترک فعلی است که متصدی با قصد ورود خسارت انجام داده یا این که چنان بی احتیاط انجام داده که می دانسته قطعاً یا احتمالاً به ورود خسارت می‌انجامد دیگر مسئولیت متصدی محدود نمی شود (یزدانیان،۱۳۹۰). پروتکل الحاقی ۱۹۷۹ یک معیار متفاوت را در خصوص واحد محاسبه وارد اصل محدودیت مسئولیت نمود. بدین صورت که حق برداشت ویژه که توسط صندوق بین المللی پول تعیین می شود را به جای فرانک پوان کاره برای محاسبه مقرر نمود. البته قابل ذکر است که مقررات لاهه – ویزبی به جای لیره طلای استرلینگ، فرانک پوان کاره را که معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلای نهصد در هزار می باشد تعیین نموده بود (پاراگراف ۴ ماده (۲).

۳-۱-۴- موضع کنوانسیون هامبورگ: بند الف پاراگراف ۱ ماده ۶ مقررات، هامبورگ با سقف محدودیت بالاتری از همان بند ۵ ماده ۴ مقررات لاهه -ویزبی که در سال ۱۹۷۹ اصلاح شده بود پیروی کرده است. بنابراین محدودیت‌ها به همان سیاق همچنان برقرار شد و در آن به تعداد بسته یا واحدی که خسارت دیده یا تلف شده است یا وزن آن‌ها ارجاع شد.کنوانسیون هامبورگ اما حاوی مقرره جدید در خصوص محدودیت مسئولیت در خصوص خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا است. سقف خسارات قابل پرداخت برای چنین زیان‌هایی، معادل دو و نیم برابرکرایه قابل پرداخت کالاهای تأخیر شده است. اما نباید از کل کرایه قابل پرداخت در قرارداد حمل کالا از طریق دریا فراتر رود (بند ب پاراگراف ۱ ماده ۶ مقررات‌هامبورگ). در هیچ موردی حداکثر مسئولیت متصدی در قبال تلف خسارت و تأخیر، از محدودیت قابل اعمال بر کل خسارت وارده فراتر نخواهد رفت (بند ج پاراگراف ۱ ماده ۶ مقررات‌هامبورگ)،(واحد زاده،۱۳۸۱).

۴-۱-۴- موضع مقررات روتردام: ماده ۵۹ مقررات روتردام با تغییراتی از همان قاعده مقرر در کنوانسیون هامبورگ پیروی نموده است. مقررات کنوانسیون جدید روتردام در خصوص محدودیت مسئولیت، مفصلاً بررسی می گردد. به ویژه در خصوص محدودیت در قبال خسارت ناشی از تأخیر در تحویل که موضوعی جدید محسوب می شود به طول تفصیلی تری بحث می شود. از تغییرات صورت گرفته در کنوانسیون روتردام به نسبت مقررات لاهه و در برخی موارد هامبورگ، می‌توان به استفاده از اصطلاح وسیله نقلیه در کنار کانتینر، پالت و سایر محفظه های نگهداری کالا اشاره کرد. تغییر دیگر و مهمترینست که در کنوانسیون های لاهه، لاهه - ویزبی و هامبورگ محدودیت ممکن است در مورد کالاهای تلف شده یا

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

خسارت دیده درخواست شود. اما با توجه به پاراگراف ۱ ماده ۵۹ مقررات روتردام متصدی ممکن است، محدودیت مسئولیت را در مورد نقض هر کدام از تعهداتی که تحت‌این کنوانسیون مقرر شده، درخواست نماید (محبی،۱۳۸۹).

محققان یادآور شده اند تعهدات زیر ممکن است از سوی متصدی نقض شوند. بدون‌این که منجربه زوال مزیت محدودیت مسئولیت شود. تعهد مقرر در ماده ۳۵ در صدور سند حمل و نقل با مشخصات مذکور در ماده ۳۶؛ تعهد مقرر در ماده ۴۰ در خصوص تکلیف تعیین کیفیت مربوط به کالاها اگر که متصدی علم واقعی داشته باشد یا زمینه عقلانی برای باور وجود داشته باشد که هر موضوعی که در سند حمل و نقل اظهار شده، نادرست یا گمراه کننده است تعهدات مقرر در مواد ۴۵ تا ۴۷ مربوط به تحویل کالاها و تعهد در خصوص اجرای دستورالعمل های طرف کنترل کننده که از ماده ۵۲ قابل برداشت است. ماده ۸۳ کنوانسیون روتردام مقرر داشته است اعمال مقررات این کنوانسیون مانع از اعمال کنوانسیون های بین المللی دیگر یا قوانین داخلی که محدودیت عام مسئولیت مالکان کشتی (ماده ۸۳)را مقرر کرده اند نمی شود. به نظر می‌رسد عبارت مالکان کشتی شامل سایر ذی نفعان این سیستم جهانی محدودیت مسئولیت، نیز می شود. مانند مستأجر و سایر اشخاصی که به نحوی کشتی را در اختیار دارند.

۲-۴- بند دوم: موارد ناشی از علل غیر قابل انتساب به متصدی

۱-۲-۴- قوۀ قهریه یا بلایایی طبیعی: مطابق بندهای ج.د. و... ز ح و ک از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران بندهای ج، د، ه، ز، ک، ه، از بخش ۲ماده ۴ قواعد (لاهه این موارد عبارتند از خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آب های قابل کشتیرانی بلیات، طبیعی، عملیات دشمنانه جامعه، جنگ و نتایج آن، بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر عمل حکام با مردم یا مقامات قضایی محدودیت های قرنطینه، اعتصاب و یا بستن کارگاه ها و با خودداری و یا جلوگیری از کار به طورکلی و جزئی به هر علیتی که باشد و شورش و یا اغتشاش. در مقررات روتردام این موارد در فهرست معافیت ها مجدداً تصریح شده است بندهای «الف»، «ب»، «ج»، «د» و «ه» مربوط به وقایع خارجی می باشند.که قابل انتساب به فعل متصدی و افراد تحت فرمانش نیستند. اما همان گونه که در قسمت مربوط به آتش سوزی در کشتی عنوان شد، متصدی پس ازاین که اثبات کرد عامل وقوع حادثه یا پدید آمدن شرایط زیانبار، یک علت خارجی است، بار اثبات از دوش متصدی به عهده مدعی قرار می گیرد تا اثبات نماید تقصیر متصدی یا اشخاصی که در قبال عمل آن ها مسئول است واقعه یا شرایط زیان بار مورد استناد را پدید آورده یا در پدید آمدن دخالت داشته است. اگر مدعی بتواندابن موضوع را اثبات، نماید باز بار اثبات به دوش متصدی منتقل می شود و وی باید اثبات نماید امکان نداشته است تقصیر متصدی یا عوامل او درایجاد علت مداخله داشته باشد.

۲-۲-۴- آتش سوزی در کشتی: این مورد استثنائی، از قدیمی‌ترین قواعد در مقررات دریایی است. مطابق بند ب از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی بند ب از بخش ۲ ماده ۴ قواعد (لاهه خسارت ناشی از آتش سوزی که به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد متوجه متصدی حمل و نقل نیست). مطابق قواعد هامبورگ، آتش سوزی یکی از موارد عدم مسئولیت متصدی است، مگراین که مالک کالا تقصیر متصدی و یا ماموران او را درایجاد و یا اتخاذ تدابیر معقول جهت جلوگیری و کاهش عواقب آن به اثبات رساند. بنابراین متصدی پاسخگوی خسارات ناشی از آتش سوزی یا منشأ نامعلوم نیست که ازاین جهت قواعد هامبورگ قابل انتقاد است. به علاوه با توجه به‌این که آوردن دلیل دراین زمینه آسان نیست و بر عهده صاحب کالا گذاشته‌است، یعنی کسی که هنگام بروز آتش‌سوزی غایب است انتقاد شدت بیشتری به خود می گیرد به هر حال دراین رابطه قواعد هامبورگ در مقایسه با قانون دریایی‌ایران و قواعد لاهه (ازاین جهت که تقصیر متصدی حمل و نقل را اعم از تقصیر خود او و نمایندگان و ماموران او می داند) آورده‌ای قابل توجه است. در مقررات روتردام مطابق با بخش «و» بند ۳ ماده ۱۷، آن آتش سوزی در کشتی در فهرست معافیت های متصدی آمده‌است، مگراین که تقصیر متصدی یا اشخاصی که او در قبال عمل آن‌ها مسئول است باعث‌ایجاد آتش سوزی شده یا درایجاد آن دخالت داشته باشد. اما با توجه به بخش الف بند ۴ همین، ماده بار اثبات این تقصیر بر عهده مدعی است. در واقع مقررات روتردام دراین خصوص همان رویه مقررات هامبورگ را در خصوص آتش سوزی در کشتی مقرر نموده است.

۳-۴- بند سوم: موارد مربوط به فرستنده یا کالا

۱-۳-۴- فعل یا ترک فعل فرستنده: خساراتی که ناشی از اقدام (فعل یا ترک فعل) فرستنده باشد، در واقع ناشی از علت خارجی است و قابل انتساب به متصدی نمی باشد. تقصیر فرستنده در مواردی مانند تقصیر در بسته بندی و درج علائم و مشخصات نمود می یابد. البته باید گفت در مسئولیت‌های قهری خطای زیان دیده در صورتی موجب معافیت طرف دیگر می گردد که برای او مقاومت ناپذیر و غیر قابل پیش بینی باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۷۹۴). اما در مسئولیت های، قراردادی نمی تواند ضرری را که از فعل متعهدله ناشی شده باشد را از متعهد مطالبه نمود. لذا در مورد رابطه میان متصدی و صاحب کالا نیز که مبتنی بر قرارداد است بندهای «ن» و «س» پاراگراف ۲ ماده ۴ مقررات لاهه آمده است. بند «ن» در مقام بیان یک حکم کلی متصدی حمل را از خسارات ناشی از فعل یا ترک فعل فرستنده کالا

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

به غیر از موارد مصرح دراین کنوانسیون، معاف از مسئولیت دانسته است. در مقام اثبات، این متصدی حمل است که باید انتساب علت خسارت به فعل فرستنده یا عوامل تحت فرمانش را ثابت نماید. فرستنده ای که بار را بدون بسته بندی و یا با بسته بندی ناقص و یا با علائم و مشخصات ناکافی تحویل متصدی داده، باید عواقب آن را تحمل کند. اشتباه در بسته بندی که امری شایع می باشد حسب عرف شغلی و طبیعت کالا باید ارزیابی شود. بدین ترتیب گفته شده که قرار دادن بعضی کالاها در حالت روی هم اشتباه است. سرزنشی که غالباً به فرستنده می شود این است که کانتینر را بد پرکرده یا بد چیده است یا فضای لازم را برای تهویه در نظر نگرفته است. اشتباه بارچینی غالباً موجب برائت متصدی از مسئولیت است. بنابراین فرستنده مسئول خسارات ناشی از اشتباه خود و عیوب ذاتی کالا به کشتی و کالاهای دیگر است.

۲-۳-۴- عیوب ذاتی کالا: ماده ۵۵ بخش ۲ بندهای «ن» و «س». ق. د.ا که همان بندهای «م»، «ن» و «س» ماده ۴ قواعد لاهه است مقرر می دارد :کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع فقدان یا خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی گردد. عیب ذاتی در رابطه با طبیعت کالا و از مختصات آن است که در سفر دریایی موجب خرابی می شود، به عبارت دیگر عیوبی است که به علت طبیعت خود کالا، به وجود می آید و الزاماً نقص یا عیب مخفی کالا محسوب نمی‌گردد (تقی زاده، ۱۳۸۹). البته برخی معتقدند باید میان عیوب ذاتی و طبیعی کالا تفاوت قائل گردید. بنابراین اگر عیب ناشی از طبیعت کالا باشد، دیگر عیب نیست بلکه از ویژگی‌های طبیعی کالا است و اگر حالتی غیر طبیعی و غیر معمول برای کالا باشد، عیب ذاتی است. در هر صورت اگر متصدی مواظبت و احتیاط منطقی در قبال حمل به عمل آورده باشد دیگر فرقی میان عیب ذاتی و طبیعت کالا نیست.

عیب مخفی عیبی است که قبل از حمل مخفی بوده ولی پس از حمل هویدا می شود. چنانچه خسارت، ناشی از ویژگی کالا باشد که متصدی قادر به پیش بینی آن نیست، مطابق قانون دریایی (و معاهده لاهه) متصدی از مسئولیت مبری است. غالباً عیب ذاتی با علت دیگری همراه است، دراین صورت چنانچه اشتباه همراه مثلاً اشتباه در بسته بندی باشد برائت متصدی سهل تر و چنانچه اشتباه همراه اشتباهی از طرف متصدی باشد، برائت او سخت تر خواهد بود (رودیر،۱۹۶۸، ۶۳۴، به نقل از تقی زاده،۱۴۰۱، ۳۱۶).

همان طوری که گفته شد، به موجب بند" m" از پاراگراف ۲ ماده ۴ کنوانسیون "بروکسل"، متصدی حمل در قبال کسر و کمبود حجم و وزن کالا و هرنوع فقدان یا خسارت دیگری که از معایب مخفی، طبیعت و یا عیوب ذاتی کالا ناشی شده باشد، معاف از مسئولیت می باشد. نکته قابل ذکر این است که با مراجعه به متن های فرانسه و انگلیسی این مقررات، مشاهده می کنیم که متن انگلیسی این بند با متن فرانسوی آن متفاوت است. در متن انگلیسی آمده است:"کسر و کمبود حجم و وزن و هرنوع فقدان یا خسارت دیگری که ناشی از نقص ذاتی ،کیفیت یا عیب کالا باشد". بنابر این در هر یک از متن ها با سه اصطلاح مواجه هستیم. متن "فرانسه " از عیب مخفی، طبیعت خاص و عیب ذاتی و متن " انگلیسی " از نقص ذاتی، کیفیت و عیب کالا به عنوان علل معاف کننده یاد می کند (تقی زاده، ۱۴۰۱، ۳۱۵).

بنا بر نظر گروهی از حقوقدانان فرانسوی، آنچه مد نظر بوده است همانا عیوب داتی کالا می باشد، چرا که بند "f" از" ماده ۲۷ قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶" به ذکر عیوب ذاتی اکتفا می نماید و متصدی حمل را نسبت به خسارات ناشی از " عیوب ذاتی کالا و یا کسری ناشی از مسیر، به میزانی که طبق عرف بندر مقصد قابل اغماض باشد"، معاف می نماید. بنا بر نظر این گروه از حقوقدانان، تفاوت این بند با بند" m "از پاراگراف دوم" ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل "تنها در ظاهر آن است و از نظر ماهوی هیچ تفاوتی میان آنها نیست، چرا که عیب ذاتی همان "طبیعت کالا"ست. به عبارت دیگر عیوبی است که به علت طبیعت خود کالا، به وجود می آید و الزامً نقص یا عیب مخفی کالا محسوب نمی شود (پیشین، ۳۱۵-۳۱۶).

۴-۴- بند چهارم: موارد مبتنی بر احسان و حسن نیت متصدی

۱-۴-۴- نجات اشخاص و اموال: یکی از قواعد قدیمی‌که بیانگر همبستگی در دریاست، معافیت متصدی حمل ونقل از تحمل خسارت ناشی از تغییر مسیر برای نجات افراد و یا اموال در دریا است. در غیراین صورت همیاری در دریا کلمه‌ای بیهوده خواهد بود. کم ترین پیامد اقدام برای نجات افراد و یا اموال در دریا، انحراف از مسیر توافقی و یا مسیر مناسب و معقول و تاخیر در تحویل است که متصدی ازاین جهات در صورتی که انحراف معقول باشد فاقد مسئولیت است. فدا کردن برخی اموال در کشتی برای نجات اموالی که دارای ارزش کم تری هستند اقدام معقول و متعارف محسوب نمی شود. خسارات عمدی که ممکن است از روی حسن نیت و بمنظور حفظ کشتی و جلوگیری از غرق شدن آن حادث شده باشد مانند ریختن کالا به دریا[9]به منظور سبک کردن کشتی در مواقع طوفان که دراین صورت تابع مقررات خسارت عام[10]خواهدبود.

۲-۴-۴- حفظ محیط زیست: کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین

[1] - Average General

[9] - Jettson

[0]

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

المللی آلودگی دریا توسط سازمان جهانی دریانوردی[1]به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا به وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی بصورت عمدی و یا غیر عمدی از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی ها و بنادر می باشد. لذا اگر متصدی حمل نقل تشخیص دهد که کالایی منجر به صدمه زدن به محیط زیست گردد می‌تواند آن را تخلیه نموده و یا از بین ببرد که دراین صورت نیز مسئولیتی بر عهده وی نمی باشد.

۵-بحث، نتیجه گیری و پیشنهادها

۱-۵- یافته‌های پژوهش: در پژوهش حاضر، با هدف ارایه راهکار کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با امارهٔ مسئولیت(فرض مسئولیت)؛ مسئولیت ها و تعهدات متصدی حمل همچنین موارد معافیت و تحدید مسئولیت آن در کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، لاهه - ویزبی، هامبورگ و روتردام وهمچنین قانون دریایی ایران مورد بررسی قرار گرفت. یافته ها نشان می دهد که به طورکلی، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر یک از این سه کنوانسیون، در عین اینکه بر زمینه تقصیر قرار گرفته است، متفاوت است. در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات لاهه و به تبع آن قانون دریایی ایران اختلاف نظر وجود دارد و اکثراً معتقدند بر فرض تقصیر (امارهٔ تقصیر)استوار شده است. در حالی که مسئولیت در مقررات هامبورگ مبتنی بر فرض مسئولیت (امارهٔ مسئولیت)است. مقررات روتردام در عین اینکه مسئولیت را بر فرض تقصیر استوار ساخته اما به تفصیل بار اثبات دعوی را در هر یک از مراحل اثبات ادعا به طور متعادل میان مدعی و متصدی تقسیم نموده است و لذا می‌توان گفت ساختاری نو در اختصاص بار اثبات دعوی و تعیین مبنای مسئولیت بنا نهاده است. از حیث مسئولیت متصدی و معافیت‌های آن، در حالی که کنوانسیون لاهه و قانون دریایی ایران، معافیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی را در ۱۷ مورد احصا نموده بودند، مقررات هامبورگ با برقراری یک قاعده کلی در تعیین مبنای مسئولیت، معافیت‌ها را بجز در مورد آتش سوزی و تلاش برای نجات جان افراد، لغو نمود. اما مقررات روتردام بار دیگر به احصای موارد معافیت پرداخت و در عین حال، معافیت از تقصیر در دریانوردی و اداره کشتی را لغو نمود و بعلاوه بند خ(q) ماده ۳ کنوانسیون لاهه که یک معافیت کلی با عنوان «سایر مواردی که متصدی یا کارکنانش تقصیر نداشته باشند» و بسیار مورد انتقاد بود، در قالب نظام اختصاص بار اثبات اصلاح گردید.

همچنین در حالی که مقررات لاهه، اشاره‌ای به امکان مطالبه خسارت ناشی از تأخیر در تحویل ننموده بود و این مسأله باعث تشتت در آرای دادگاه‌ها شده بود، مقررات هامبورگ و روتردام به صراحت آن را در ردیف خسارت‌های قابل مطالبه اعلام کردند. در ادامه یافته های پژوهش به تفکیک در پنج بخش بشرح زیر ارایه می شود:

۲-۱-۵: بخش نخست یافته‌های پژوهش بر مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون های سه گانه مذکور و قانون دریایی ایران، به ویژه در زمینهٔ «امارهٔ تقصیر» و «امارهٔ مسئولیت» که از نظر مفهومی، معنایی نزدیک ولی متفاوت دارند عبارتند از:

۱-۲-۱-۵مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون لاهه(بروکسل ۱۹۲۴) و به تبع آن، قانون دریایی ایران(۱۳۴۳) بین اینکه مبتنی بر فرض تقصیر است یا فرض مسئولیت، محل اختلاف است. نتیجهٔ پژوهش حاضر به سمت این نظر متمایل است که مبنای مسئولیت متصدی در مقررات لاهه بر «فرض مسئولیت» قرار گرفته است. بنابراین، متصدی علاوه بر جهت اثبات بی‌تقصیری، ناچار باید علت وقوع حادثه زیانبار را اثبات نماید تا نشان دهد علت زیان، مشمول یکی از معافیت‌های هفده گانه مقرر در کنوانسیون مذکور می‌شود. لذا وی مسئول حوادثی با علل ناشناخته نیز خواهد بود، زیرا قادر نبوده اثبات نماید که علت زیان مشمول یکی از خطرات و شرایط استثناء شده است. بنابراین کلیه موارد تحدید و همچنین معافیت های احصا شده و مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، لاهه - ویزبی، هامبورگ و روتردام وهمچنین قانون دریایی ایران (به شرح مندرج در جدول زیر) که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل مبتنی بر فرض مسئولیت (امارهٔ مسئولیت) است، در امارهٔ تقصیر (فرض تقصیر) نیز تعمیم وتسری می یابد. بنابراین، موارد مندرج در جدول مذکور، راهکارهای کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل (از طریق تحدید یا معافیت) می باشد.

۲-۲-۱-۵مسئله اصلی یعنی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات هامبورگ(۱۹۷۸) نیز مورد اختلاف قرار گرفته است. اما با توجه به قاعده کلی مقرر در ماده ۴ این کنوانسیون باید گفت مبنای مسئولیت در این مقررات نیز، مبتنی بر «فرض مسئولیت» است. زیرا مقرر شده متصدی در هر صورت مسئول است، مگر اینکه کلیه اقداماتی را که برای احتراز از زیان لازم بوده انجام داده باشد. متصدی در راستای اثبات این موضوع، ناچار از اثبات علت وقوع حادثه خواهد بود و چانچه علت ناشناخته باشد، متصدی نتوانسته است با «فرض مسئولیت» مقابله نماید.

۳-۲-۱-۵ مقررات روتردام (۲۰۰۸) مبنای مسئولیت متصدی را با نظامی که با جزئیات و به طور مفصل تشریح شده است، متحول

[1] - IMO(International Maritime Organization)

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

ساخته و بر ساختاری نو بنا نهاده است که طی آن بار اثبات بر اساس مراحل مختلف اثبات ادعا، به هر یک از طرفین دعوی اختصاص داده شده است. در این مقررات دو دور در تخصیص بار اثبات دعوی وجود دارد که در این دو دور، سه فرض تقصیر بر عهده متصدی قرار می-گیرد. اما با توجه به اینکه در نهایت متصدی در قبال خسارت ناشی از علت ناشناخته مسئول نخواهد بود، باید گفت مبنای کلی مسئولیت به روشنی بر «فرض تقصیر» قرار گرفته است و متصدی موظف است بی تقصیری خود را اثبات نماید. با وجود این، کاملاً واضح است که کنوانسیون مذکور تلاش بسیاری نموده است تا از طریق تعیین جزئیات مبنای مسئولیت، آثار سوء خطرات دریا را به طور متعادل میان صاحب کالا و متصدی تقسیم نماید.

۲-۵-بخش دوم یافته‌های پژوهش بر مبنای موارد معافیت و تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون های بین المللی و قانون دریایی ایران، به ویژه در ارتباط با «فرض یا امارهٔ مسئولیت» و به طریق اولی «فرض یا امارهٔ تقصیر» عبارتند از:

۱-۲-۵در خصوص معافیت‌های مسئولیت متصدی، بررسی های تطبیقی پژوهش نشان می‌دهد کنوانسیون لاهه (بروکسل ۱۹۲۴) در هفده مورد، این معافیت‌ها را احصا نموده است. اما در بند خ (q) ماده ۳ این مقررات (بند ف پاراگراف ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران)، با درج استثنا «هر علت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی شده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیری در فقدان و خسارات و زیان وارده نداشته است»، باعث انتقادات بسیاری شده بود.

۲-۲-۵مقررات هامبورگ ضمن حذف نظام احصای معافیت‌های مندرج در کنوانسیون لاهه، تنها در خصوص آتش‌سوزی و خسارت ناشی از عملیات نجات جان افراد، از مبنای کلی مسئولیت متصدی عدول کرد و البته بند جنجالی مذکور(q) نیز حذف گردید. همچنین در مقررات هامبورگ برخلاف مقررات لاهه که حمل حیوانات زنده و حمل بر روی عرشه را از شمول کنوانسیون خارج دانسته بود، این دو مورد را تحت قاعده درآورد.

۳-۲-۵ در مقررات روتردام، تصویب کنندگان باز به نظام احصای معافیت‌ها بازگشتند و تقریباً تمامی موارد معافیت به نحوی در پانزده بند احصا شدند. کنوانسیون روتردام مبنای مسئولیت حاکم در مورد خطرات استثنا شده را بر فرض عدم تقصیر استوار ساخته است. لذا در این موارد این مدعی است که باید تقصیر متصدی را اثبات نماید. البته بند جنجالی (q) از این فهرست حذف گردید؛ ولی با عباراتی دیگر در نظام اختصاص بار اثبات ادعا و در پاراگراف ۶ ماده ۱۷ این مقررات وارد شد. لذا مقررات روتردام نخواسته است، ساختار احصای معافیت‌ها را که به خوبی از طریق مقررات لاهه، در حقوق دریایی جا افتاده است را از میان ببرد و تنها به اصلاح برخی ایرادات آن پرداخته است.

۳-۵-بخش سوم یافته‌های پژوهش در خصوص زیان‌های قابل جبران و نحوه محاسبه غرامت قابل پرداخت در کنوانسیون های بین المللی و قانون دریایی ایران، در ارتباط با «فرض یا امارهٔ مسئولیت» و به طریق اولی «فرض یا امارهٔ تقصیر» عبارتند از:

۱-۳-۵در خصوص زیان‌های قابل جبران و نحوهٔ محاسبه غرامت قابل پرداخت، بررسی های تطبیقی پژوهش حاضر نشان می‌دهد، مقررات لاهه تنها دو مورد فقدان (تلف) و خسارت، را در ردیف زیان‌های قابل جبران قرار داده و در خصوص زیان اقتصادی ناشی از تأخیر در تحویل به موقع کالا ساکت است که همین خود باعث پدید آمدن یک خلاء قانونی و قرائت‌های مختلف در رویه قضایی شده است. در بحث اصلی ومهم که نحوه محاسبه غرامت است، محاسبه غرامت در مقررات لاهه- ویزبی بر اساس ارزش روز بازار تعیین شد.

۲-۳-۵مقررات هامبورگ صراحتاً تأخیر در تحویل را نیز در شمار زیان‌های قابل جبران پذیرفته است. در خصوص نحوه محاسبه غرامت با وجود اهمیت آن، در مقررات هامبورگ در باره آن سکوت شد و به نظر دادگاه‌ها واگذار گردید.

۳-۳-۵در مقررات روتردام نیز این زیان صراحتاً قابل مطالبه دانسته شده و نظام مند گردیده است. با توجه به اینکه بحث اصلی در زیان ها و غرامت های قابل پرداخت، در نحوه محاسبه غرامت است مقررات روتردام نحوه محاسبه غرامت را مفصلاً در ماده ۲۲ شرح داد. بر این اساس در سه اولویت: قیمت کالا در بورس مقصد، قیمت روز بازار کالای تلف شده در مقصد و قیمت معمول کالا در مقصد که روی هم رفته به فرمول «ارزش روز بازار» تعبیر شده است، نحوه محاسبه غرامت را مشخص نمود. اما در این کنوانسیون از نحوه محاسبه غرامت زیان اقتصادی ناشی از تأخیر بحثی نشده لذا با ارجاعی که ماده ۶۰ (در خصوص محدودیت مسئولیت ناشی از تأخیر) به ماده ۲۲ (در خصوص نحوه محاسبه غرامت) نموده است. باید گفت فرمول مزبور در خصوص زیان اقتصادی ناشی از تأخیر نیز می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد و البته این فرمول باید «از دست دادن بازار» به جهت تأخیر عنوان یابد. که این فرمول البته در خصوص همه موارد تأخیر کارگشا نیست و مشکل را حل نمی‌کند.

۴-۵بخش چهارم یافته‌های پژوهش در خصوص موارد مزیت تحدید یا محدودیت مسئولیت متصدی که در کنوانسیون های بین المللی و قانون دریایی ایران به عنوان یک اصل در حقوق دریایی پذیرفته شده (و یکی از موارد پر چالش بوده که بارها مورد اصلاح قرار گرفته) است، در ارتباط با در ارتباط با «فرض یا امارهٔ مسئولیت» و به طریق اولی «فرض یا امارهٔ تقصیر» عبارتند از:

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

۵-۴-۱ مقررات لاهه محدودیت مسئولیت را در خصوص فقدان و خسارت به ۱۰۰ پوند استرلینگ طلا یا معادل آن در ارزهای دیگر به ازای هر بسته یا واحد محدود نموده است. این خود موجب پدید آمدن مشکلات عدیده شده. از جمله اینکه با پیشرفت حمل و نقل و ورود واحدهای باربری جدید مانند کانتینر و مشکلات محاسبه واحد در حمل و نقل کالاهای فله، معیارهای بسته و واحد مذکور در این کنوانسیون در مواردی ناکارآمد شدند. از سوی دیگر پوند استرلینگ، معیار پولی بی ثباتی است و در عین حال در تبدیل آن به ارزهای دیگر مشکلاتی بروز می‌کند.

۵-۴-۲در اصلاحاتی که در مقررات لاهه - ویزبی و پروتکل ۱۹۷۹ بروکسل به عمل آمد، مقررات در خصوص محدودیت مسئولیت به کلی دگرگون شد. واحد وزن نیز در کنار بسته و واحد اضافه گردید تا هر کدام بیشتر بود معیار قرار گیرد. بعلاوه کانتینر نیز به عنوان یک واحد پذیرفته شد و معیار پولی با عنوان «حق برداشت ویژه» (اس دی آر) ابداع شد که بر مبنای ارز پنج کشور مختلف استوار بود و از تأثیرات سوء تورم بر آن جلوگیری شد.

۵-۴-۳اصلاحات فوق الاشاره با تغییراتی در سقف مسئولیت در مقررات هامبورگ و روتردام نیز حفظ شد. در مقررات روتردام تغییراتی که پدید آمد این بود که در خصوص زیان اقتصادی ناشی از تأخیر؛ سقف خسارت به دو نیم برابر کرایه حمل قابل پرداخت برای کالای تأخیر شده محدود شد. همچنین با ارجاعی که ماده ۶۰ و ۵۹ به ماده ۲۲ همین ماده نموده‌اند، باید گفت محدودیت مسئولیت در مقررات روتردام از دو طریق اعمال می‌شود: اول طریق تعیین سقف برای خسارت قابل پرداخت موضوع ماده ۵۹ و ۶۰ و دوم از طریق تعیین نحوه محاسبه خسارت که به فرمول «ارزش روز بازار» کالا محدود شده است(موضوع ماده ۲۲). اما با وجود اینکه در مقررات روتردام، سقف محدودیت به ۸۷۵ واحد محاسبه در هر بسته افزایش یافته است باز هم از سقف مسئولیتی که معادل یکصد لیره استرلینگ در مقررات لاهه بود، کمتر است.

۵-۵-بخش پنجم یافته‌های پژوهش در خصوص تعیین طرفین دعوی در کنوانسیون های بین المللی و قانون دریایی ایران، به ویژه در ارتباط با در ارتباط با «فرض یا امارهٔ مسئولیت» و به طریق اولی «فرض یا امارهٔ تقصیر» عبارتند از:

۵-۵-۱ در خصوص تعیین طرفین دعوی، مقررات لاهه و هامبورگ چندان اهتمامی در معرفی این افراد به خرج نداده‌اند. بر اساس رویه قضایی و مقررات کلی مذکور در این کنوانسیون‌ها، خواهان دعوی می‌تواند هر ذی نفعی باشد که از نقض تعهدات متصدی حمل که در این کنوانسیون مقرر شده، متحمل زیان شده باشد. بر این اساس فرستنده، فرستنده اسنادی، گیرنده، خریدار، دارنده بارنامه و سند قابل انتقال و حتی بیمه گر در صورت پرداخت زیان می‌تواند در مقام خواهان دعوی قرار گیرد. اما در خصوص اینکه خوانده دعوی، چه کسی خواهد بود، مشکلاتی در مقررات لاهه وجود دارد، خوانده در دعوی پرداخت غرامت ناشی از فقدان، خسارت و تأخیر در تحویل در حمل و نقل دریایی کالا، باید متصدی یا (متصدی واقعی/ طرف اجراکننده دریایی) باشد. اما در خصوص نحوه تعیین هویت متصدی حمل و نقل در مقررات لاهه ابهاماتی وجود دارد. به ویژه اگر کشتی تحت قرارداد اجاره باشد و مستأجر اقدام به امضای بارنامه نماید، تعیین اینکه متصدی کیست با اشکالاتی مواجه می‌باشد. مقررات هامبورگ، با مقرر کردن اینکه متصدی کسی است که با صاحب کالا قرارداد امضا می‌کند این ایراد را تا حدودی مرتفع نمود،

۵-۵-۲ اما مقررات روتردام با تعیین پیش‌فرض‌هایی به طور مفصل حالات مختلف را در خصوص تشخیص هویت متصدی حمل پیش بینی و مفروضاتی برای آن در نظر گرفت و بدین ترتیب، مدعی در هر حال قادر خواهد بود طرف دعوی خود را شناسایی نماید. مقررات روتردام همچنین برخلاف کنوانسیون لاهه اقدام به تعیین موارد مسئولیت طرف اجراکننده دریایی نمود تا مسئولیت متصدیان واقعی که تمام یا قسمتی از مسیر حمل به آنان واگذار می‌شود و شرایط و موارد آن روشن شود و بر اساس آن مدعی بتواند، متصدی مسئول را برای اقامه دعوی به طرفیت او شناسایی نماید.

۶ -پیشنهادها

با توجه به اینکه قانون دریایی ایران به ویژه در فصل چهارم آن که به مبنای باربری دریایی می‌پردازد، تقریباً ترجمه کنوانسیون لاهه است، بنابراین ایراداتی که در کنوانسیون لاهه وجود داشته و در کنوانسیون‌های دیگر اصلاح شده است، به قانون دریایی ایران نیز وارد است. بر این اساس و با تطبیق کنوانسیون‌های سه گانه بین‌المللی در خصوص حمل و نقل دریایی کالا می‌توان گفت که:

کنوانسیون روتردام با نوآوری‌ها و نکات مثبت زیادی همراه است. در این کنوانسیون در حالی که بحث مسئولیت کماکان به عنوان یکی از مفاهیم کلیدی باقی مانده است، به کلیهٔ روابط قراردادی بین فرستنده و متصدی حمل پرداخته شده است. از نکات مثبت موجود درآن میتوان به چشم انداز بسیار خوب آن در به روزآوری مقررات حمل ونقل دریایی و یکنواختی نحوهٔ برخورد در سراسر جهان اشاره کرد.

کنوانسیون هامبورگ که با اقبال بسیار کم در جامعه کشورهای صاحب حمل و نقل دریایی مواجه گردید، عملاً نقشی در حمل و نقل بین‌المللی بازی نمی‌کند و با تصویب مقررات روتردام، باید آن را به تدریج یک کنوانسیون متروک دانست. زیرا درحالی که کنوانسیون هامبورگ تنها (پنج)۵ درصد حمل و نقل دریایی کالا را پوشش می-دهد، کنوانسیون روتردام در همین فاصله اندک موفق شده است بیش از ۲۵ درصد این حجم را به خود اختصاص دهد و به عنوان جایگزینی

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

مناسب برای مقررات لاهه، مطرح گردد. بنابراین با توجه به نیازهای اقتصادی و توسعه تجارت کشور، شایسته وضروری است که:

۱-۶-قانون گذار ایرانی با زمینه سازی لازم، مسیر پیوستن ایران را به کنوانسیون روتردام هموار نماید. البته با توجه به اینکه کنوانسیون روتردام به ویژه در خصوص موضوع این پژوهش که به طور مقایسه ای بررسی گردید کنوانسیونی روزآمدتر و جامع تر است که باید همه مواد آن را به صورت یکپارچه و در ارتباط با یکدیگر بررسی و تحلیل نمود، بهتر است قانون گذار ایرانی به جای ترجمه بخشی از آن و وارد کردن آن در قانون دریایی، کلیت کنوانسیون را مورد تصویب قرار دهد و قانون دریایی فعلی را در موارد مغایر، نسخ نماید.یا:

۲-۶-با توجه به اینکه فصل چهارم قانون دریایی ایران که از کنوانسیون لاهه مصوب ۱۹۲۴ برگرفته شده است قدیمی و دارای نقص و ضعف یا اشتباه در ترجمه می باشد و برخلاف انتظار معمول، هیچ گونه اصلاحاتی در این فصل در "قانون اصلاحی قانون دریایی" مصوب ۱۳۹۱ صورت نگرفته و حتی نسبت به تصحیح اشتباهات ترجمه ای و قلمی آن، نیز اقدامی صورت نپذیرفته است. بنابراین قانون گذار ایرانی می تواند هم از طریق الحاق به کنوانسیون روتردام و هم از طریق به روز رسانی فصل چهارم قانون دریایی با استفاده از کنوانسیون مذکور، گامی موثر در ارتقای حمل و نقل دریایی داخلی و بین المللی بردارد.

۷- پیشنهاد زمینه‌هایی برای پژوهش های آتی

۱-۷- رابطه مسئولیت فرمانده و خدمه با مسئولیت متصدی: پژوهش حاضر بیشتر بر مسئولیت متصدی حمل ونقل دریایی متمرکز بود و مجال آن را نیافت که به بررسی مسئولیت فرمانده و خدمه در حمل و نقل دریایی بپردازد. مسئولیت این افراد از شمول کنوانسیون‌های بین‌المللی خارج است و به مقررات داخلی واگذار گردیده است. لذا با عنایت به اینکه فصل ششم قانون دریایی ایران که مسئولیت‌های فرمانده کشتی می‌پردازد به تازگی و تحت عنوان قانون اصلاح قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۹۱ اصلاح گردیده است، پژوهش های آتی می‌تواند بر مسئولیت فرمانده و خدمه و ارتباط آن با مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، متمرکز گردد.

۲-۷- بررسی رابطه مسئولیت فرستنده کالا با متصدی حمل: این تنها متصدی حمل و نقل نیست که در حمل و نقل دریایی مسئولیت دارد، بلکه فرستنده نیز در این رابطه دارای مسئولیت‌هایی است که گاهی، مسئولیت او با مسئولیت متصدی حمل ملازمه پیدا می‌کند، به جهت گستردگی موضوع، پژوهش حاضر مجال بحث در این خصوص نیافت. پژوهش های آتی می تواند مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را از این حیث مورد بررسی قرار دهد.

۳-۷- مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقلی که بخشی از آن از طریق دریا صورت می‌گیرد.: پژوهش حاضر تماماً به حمل و نقل دریایی کالا اختصاص داشت و لذا در خصوص وضعیتی که در آن بخشی از حمل و نقل از طریق غیر دریایی صورت می‌گیرد، بررسی انجام نشد. با توجه به اینکه مقررات روتردام طرق غیر دریایی را نیز همراه با حمل دریایی شامل می‌گردد، در این خصوص حاوی مقررات مهمی در خصوص حل تعارض با کنوانسیون‌های بین‌المللی دیگر است. لذا بررسی جامعی در این خصوص می‌تواند موضوع پژوهش های آتی قرار گیرد.

۸- منابع

1-Iwami, Hardy. (2006) Maritime Law. Translated by Mansour Pournouri ،Tehran: Second Edition ، Mahd-e Haqqat Publications(In Persian)

2-The Child, Abraham. (2023). Maritime Transport Law An Analytical Study of the Responsibility of Maritime Transport Operator in Iranian Law, Islamic Law and the 1924 Brussels Conventions 1978 Hamburg 2008 and Rotterdam. New Edition, Tehran: Majmaj Elmi and Cultural Publications, 5th Edition (reprint) (In Persian)

3-Katusian, Nasser. (1995). Outside contractual obligations, coercive guarantees. Volume 1. University of Tehran Press: First edition(In Persian)

4-Aghayi. Sarah, Saheb, Tayyebeh. (2022) The effects of unjustified deviation from the path on the responsibility of the carrier of goods: A comparative review of Iran's and the 2009 Rotterdam Convention. Comparative Law Research.25(4):47-67. (In Persian) 20.1001.1.22516751.1400.25.4.2.3

5-Amini, Eisa. (1997). Liability association of the operator of the transportation of goods with the guilt guarantee of the owner of the goods. Judicial Law Journal of the Ministry of Justice No. 33(In Persian) JR_JLJ-64-33_007

6-Bozorgmehr ,AmirAbbas ,Sobati,Lida ,Madanian,Iman, (2020). Legal System Governing the Exemption of Maritime Transport Operator from Civil Liability. Judicial Law Journal, 26(26), 49-68. (In Persian) 2008-7500

7-Parvar,Maryam and Associates. (2022). Investigating and analyzing the role of maritime transportation sector on economic growth in Khuzestan province. Journal of Transportation Research, 18(4), 85-98(In Persian) JR_TRJ-18-4_007

8-Taghi Zadeh, Abraham. (2011). Comparative and analytical study of the basis of responsibility

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

of the transport operator of domestic law with the responsibility of the rail transport operator based on the Kotiev Convention. Journal of Transportation Research. Number 1(In Persian) JR_TRJ-9-1_005
9-Taghi Zadeh,Ebrahim,Ahmadi,Afshin. (2016). Comparative study of the limits and bases of liability of the maritime carrier in the Rotterdam Convention with the Conventions of Brussels and Hamburg. Comparative Law Magazine, Issue 2(In Persian) 10.22059/jcl.2015.55771
10-Javan Bakht, Mohammad, Sadeghian Lemrasaki, Mohadeseh. (2023). Exemption of maritime transport operator from civil liability in Iranian law and international regulations. No. 50, Autumn 2023, Maritime Security Police, Tehran, Iran (In Persian) JR_BUJRL-13-50_006
11-Kamel,Hamid. (2021). Characteristics and legal nature of the contract for transportation of goods with respect to the rights and duties of the transport operator from the perspective of civil law and commercial law. New Journal of Jurisprudence and Law, (3)1(In Persian) JR_JAML-1-3_002
12-Hamid, Kamel, Safari, Sajjad. (2023). Exemption cases of maritime transport operators from civil liability in Iran's legal system and international law. International Conference on Jurisprudence, Law and Religious Research(In Persian) ICCA05_040
13-Abdu'llahi,Saad-o-Allah. (2010). Translation of Rotterdam Convention, Tehran Port Affairs and Special Zones of Ports and Maritime Organization, 1389, p. 8-10(In Persian) 1027-1058
14-Mahbubi, Mansour. (2017). International Banking and Transportation of Goods. Transportation Industry, Vol. 23, Third Edition, Ministry of Finance and Economic Affairs Publications (In Persian)
15-Mohammadzadeh Vadeghani, Alireza ,Kardan, Katayoun (2012). Translation of Rotterdam Convention, Law Quarterly, Journal of Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, No. 1(In Persian) 20.1001.1.25885618.1391.42.1.13.8
16-Mohebi, Mehrasa. (2014). Comparative Study of the Liability of Transportation Operator for Damage to Goods in Hamburg and Rotterdam Conventions. Legal Research, Fall & Winter ۲۰۱۴ - Number 24(In Persian) 1682-9220
17-Malek, Hadi, Namdar, Shokouh Vatabai, Mahshid-o-sadat. (2023). Check the responsibility of the transport operator in customs affairs. Tehran, Journal of Contemporary Research in Management and Accounting Sciences, 4th Year, No. 14, 54-59(In Persian) JR_JOCR-4-14_004
18-Yazdanian,Alireza. (2012). Principles of Operator's Civil Liability in Commodity Transport Contracts in Iranian and French Law. Judicial Law Journal, Spring 90, Issue 73(In Persian) JR_JLJ-75-73_001
19-Ahmadi, Afshin. (2014). Limits of Liability for Maritime Transport Operator and Exemption Cases Based on Rotterdam Convention 2009. Master of Science in Private Law, Payame Noor University, Central Tehran. (In Persian)
20-Demirchili, Mohammed. (2005). Civil Liability of Maritime Transport Operator: A Comparative Study on British Iranian Law and the Hamburg Convention. Ph.D. Dissertation of Private Law, University of Tehran. (In Persian)
21-Saeedi, Tahereh (2012) Comparative study of duties and responsibilities of the transport operator based on the Rotterdam conventions and "Hamburg Master thesis in international law Islamic Azad University Central Tehran Branch(In Persian).
22-Samadi Ahari, Mohammad Hashem. (1991). Civil responsibility of maritime transport operator, Master thesis, Azad University Law School(In Persian).
23-Kardan, Katayoun. (2011). The duties and obligations of the sender of goods in the Hamburg and Rotterdam Conventions. Master of Science in International Law, Islamic Azad University, Central Tehran Branch. (In Persian)
24-Mohebi, Mehrasa. (2010). Comparative study of the responsibility of the carrier of maritime carriage for damage of goods in the Hamburg and Rotterdam Conventions. Master of Science in International Law, Islamic Azad University, Central Tehran. (In Persian)
25-Mehran, Farhad. (1994).Responsible for maritime transportation of goods in Iranian law. Thesis, University of Tehran, p. 66. (In Persian)
26-Vahed Zadeh, Mosa. (2003). Maritime transport operator relying on judicial procedure. M.Sc. Thesis, Islamic Azad University, Central Tehran Branch. (In Persian)
27-Hashemizadeh, Seyed Ali Reza. (1999A). The responsibility of the shippers for goods according to the Conventions of Brussels 1924 and Hamburg 1978. Master of Private Law, Imam Sadiq University. (In Persian)
28-Adamsson, Joakim, The Rotterdam Rules, A Transport Convention for The Future? Faculty of Law Lund University, Autumn semester 2011
29-Berlingieri, Francesco, An Analysis Of Two Recent Commentaries Of The Rotterdam Rules, Il Diritto Marittimo: Qarterly Journal of Italian and Foreign Doctrin Jurisprudence and Legislation, Roma, Fasc. I – 2012, P: 21
30-Christian von Bar and Mult Ulrich Drobnig. The interaction of Contract Law and Tort and Property law in Europe, SELLIER. European Law

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]

PUBLISHERS, First Ed, Hamburg, 1998 pp16
31-Economic Commission for Europe, Inland transport Committee, possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport, 1998.pp20
32-Isaacs, Marc D, Cofman, Alan S, The Rotterdam Rules & "Wet" Multimodal Shipping: Important Concepts for Lawyers, [on line]. Available : http://www.cmla.org/...The%20Rotterdam%20Rules...20Isaacs.Cofman.pdf Visited on: 2013/06/11
33-Neels, R, The Rotterdam Rules and Modern Transport Practices: A Successful Marriage? Iijdschrift Vervoer é- Recht, 2011-1, [on line]. Available: http://www.rotterdamrules.com/sites/default/.../pdf/20marriage.pdf. Visited on: 2013/05/1

[Downloaded from marine-eng.ir on 2026-11-02]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.41.4.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.41.42]