

مسئولیت‌های فرستنده و ضمان فرستنده اسنادی کالا در پرتو کنوانسیون روتردام

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶ آذر ۲۷ - تاریخ پذیرش: ۳۰ اردیبهشت ۱۳۹۸)

غلام نبی فیضی چکاب*

استادیار دانشگاه علامه طباطبایی (ره)

محمدحسن مردانی: دانشجوی دکتری دانشگاه علامه طباطبایی (ره)

چکیده

در میان کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی، روتردام نخستین کنوانسیون بود که یک فصل را به صورت ویژه به تکالیف و مسئولیت‌های فرستنده اختصاص داده و مفهوم فرستنده اسنادی را ابداع کرد. در این نوشتار در کنار تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده، وضعیت حقوقی فرستنده اسنادی نیز مطرح و مبنای مسئولیت وی در قبال متصدی نیز ارزیابی شده است.

از جمله ویژگی‌های کنوانسیون روتردام احصا و تشریح مهم‌ترین تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده است. این ویژگی‌ها که عبارت‌اند: از تحویل مناسب محموله، همکاری متقابل فرستنده و متصدی حمل در ارائه اطلاعات و آموزش‌ها، تعهد فرستنده در ارائه اطلاعات لازم، ارائه اسناد لازم، ارائه اطلاعات جهت تنظیم مفاد قرارداد، قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک در این مقاله بررسی می‌شوند.

مسئولیت مدنی فرستنده و مبنای آن که همواره از مسائل مهم مربوط به حمل است؛ در واقع نتیجه نقض تعهدات و تکالیف فرستنده می‌باشد. کنوانسیون روتردام از دو مبنای مختلف (مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت مطلق) در شرایط متفاوت پیروی کرده است. همچنین قواعد روتردام درباره مبنای مسئولیت فرستنده در قبال متصدی حمل توضیح داده و در مورد مبنای مسئولیت نیز براساس شرایط از دو مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت مطلق تبعیت کرده است.

کلید واژه‌ها: حمل بین‌المللی دریایی، کنوانسیون روتردام، فرستنده کالا، فرستنده اسنادی کالا، مبنای مسئولیت.

مقدمه

همواره تلاش کشورها و سازمان‌های بین‌المللی این بود که به تنظیم قوانین متحدالشکلی اقدام کنند که سبب شکوفایی حمل و نقل، تأمین امنیت حقوقی و ایجاد نظم حقوقی شود که این تلاش‌ها موفقیت‌آمیز بوده است (تقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۵۴). تاکنون مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی گوناگونی برای سامان‌دهی حمل و نقل دریایی کالا به تصویب رسیده است که از آن جمله می‌توان به: قانون هارتر آمریکا به‌مثابه نخستین قانون وضع شده مربوط به مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارت به کالا (Sweeney, 1991: 515)، کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزی، هامبورگ و روتردام اشاره کرد. با وجود این، به دلیل تغییرات روزافزون حمل و نقل و حوزه تجارت، وضع قوانین جدیدی احساس نیاز می‌شد تا راهگشای مشکلات عدیده در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا باشد. آخرین تحولات در این زمینه، کنوانسیون ملل متحد درباره قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به‌صورت کلی یا جزئی از طریق دریا^۱ (قواعد روتردام) است که هدف از آن گسترده‌تر و مدرنیزه نمودن قوانین بین‌المللی موجود و یکسان‌سازی حقوق دریایی در زمینه حمل و نقل دریایی، به‌روز کردن و یا جایگزینی بسیاری از مواد در کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ است (نژندی‌منش، ۱۳۹۴: ۱۸۰). همچنین این قواعد تلاش کرده است تا دولت‌ها را از به‌کارگیری قوانین ملی و منطقه‌ای بی‌نیاز کند (Berlingieri, 2009: 76).

قواعد روتردام با شرایط جدید صنعت حمل، از جمله کاربرد گسترده کانتینرها و گسترش فزاینده حمل مرکب و تجارت الکترونیک هماهنگ است (Magklasi, 2018: 2). رویکرد اصلی و اولیه قواعد روتردام در تسهیل تجارت، در حقیقت به‌روزرسانی و مدرن‌سازی رژیم قانونی حاکم به شمار می‌آید (Sturley, 2018: 19). بر طبق قواعد روتردام، به‌جز زمانی که کالا باید به مقام یا مأموری رسمی در مکان دریافت یا در مکان ارسال تحویل داده شود، دوره انجام حمل و دوره مسئولیت متصدی با زمانی که کالا در تصرف متصدی حمل است منطبق است (Abuelenin, 2017: 35). این مقررات هنوز لازم‌الاجرا نشده و برای رسیدن به این هدف به ۲۰ تصویب نیاز

۱. کنوانسیون لاهه - ۱۹۶۸.

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

است تا سال ۲۰۱۸ تنها چهار کشور اسپانیا، توگو و کنگو و کامرون آن را به تصویب رسانده‌اند (Linda Innocent, 2015: 50). شاید بتوان ۹۶ ماده دقیق و پیچیده کنوانسیون روتردام را در مقابل تنها ده ماده قواعد لاهه-ویزی (که به راحتی قابل فهم است، اما به روزرسانی و مدرن کردن آن لازم است) یکی از دلایل نپذیرفتن و تصویب نکردن روتردام دانست (Naidu, 2017: 58).

قواعد روتردام علاوه بر طولانی بودن، بسیار پیچیده‌اند. تقریباً تمام اشخاصی که درباره قواعد مذکور اظهار نظر کرده‌اند، به پیچیدگی فوق‌العاده آن اشاره نموده‌اند. برای مثال پروفیسور ژانگ یانگجیان^۱ در اظهار نظری قابل تأمل، قواعد روتردام را غنی‌ترین، جامع‌ترین و پیچیده‌ترین کنوانسیون حمل و نقل جهان می‌داند (Yongjian, 2012: 72). پروفیسور تتلی معتقد است فهم و درک قواعد روتردام برای متصدیان مجرب و متخصص کشتی‌رانی، صاحبان و اجاره‌دهندگان کشتی، فرستندگان و گیرندگان کالا بسیار دشوار خواهد بود؛ زیرا این قواعد بسیار پیچیده تدوین شده است، حتی حقوق‌دانان متخصص و حرفه‌ای مختص حمل دریایی نیز در شناخت و فهم قواعد روتردام با مشکل مواجه خواهند شد. (Tetley, 2009: 293; Tetley, 2008).

همه کنوانسیون‌های پیشین حمل دریایی به‌طور ویژه به بررسی مسئولیت متصدی حمل پرداخته بودند، اما این موضوع از آن جهت دارای اهمیت است که کنوانسیون؟؟؟ برای نخستین بار تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده را به صورت مبسوط بررسی کرده است. فصل هفتم از کنوانسیون روتردام با عنوان «تعهدات فرستنده کالا نسبت به متصدی حمل و نقل» در ۸ بند (از ماده ۲۷ تا ۳۴) به بحث تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده پرداخته است.

۱. رویکرد حقوق داخلی ایران نسبت به مسئولیت فرستنده

پیش از ورود به مقررات کنوانسیون روتردام، قواعد حاکم بر مسئولیت فرستنده در حقوق داخلی ایران بررسی خواهد شد. قانون حمل دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ به‌طور کامل مشابه و برگرفته از کنوانسیون حمل دریایی لاهه است؛ به طوری که می‌توان آن را ترجمه این کنوانسیون دانست. با وجود این، ایران در سال ۱۳۴۴ رسماً به کنوانسیون لاهه پیوست و مقررات این کنوانسیون را با عنوان قرارداد بین‌المللی مربوط به یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به

1. Zhang Yongjian

بارنامه‌های حمل دریایی به تصویب رسانند. پس از کنوانسیون لاهه، پروتکل تکمیلی لاهه-ویزبی ۱۹۶۸ و کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ به تصویب رسید که ایران به هیچ‌یک از این کنوانسیون‌ها نپیوست؛ بنابراین در حال حاضر مقررات کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ از جمله قوانین حاکم بر حمل دریایی در حقوق داخلی محسوب می‌شود. این کنوانسیون مقرراتی را به صورت پراکنده درباره فرستنده در خود بحث کرد. که از آن جمله می‌توان به بند ۵ ماده ۳ و بندهای ۲، ۳ و ۶ ماده ۴ اشاره کرد. موارد ذکر شده در این کنوانسیون شامل: صحت اظهارات فرستنده درباره خصوصیات کالا (نوع و جنس و وزن و ...)، خسارات ناشی از انتقال کالاهای خطرناک یا کالاهایی که متصدی در خصوص ماهیت آن‌ها توافقی نداشته است و خساراتی ایجاد شده در اثر قصور فرستنده است. قواعد لاهه در درباره خسارات ناشی از موارد اول و دوم، از مبنای مسئولیت مطلق پیروی کرده است، لکن نسبت به خسارات ناشی از مورد سوم، مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر را در پیش گرفته است. مسئولیت‌ها و تکالیف فرستنده در مواردی که در کنوانسیون لاهه تصریح شده واضح است، اما در اینجا با این پرسش مواجه می‌شویم که در موارد اجمال یا سکوت این کنوانسیون چگونه حل اختلاف خواهد شد؟ به نظر می‌رسد در این موارد به ناچار باید به قانون تجارت و پس از آن به قواعد عمومی حقوق مدنی مراجعه کرد. به طور کلی مواد ۳۷۹، ۳۸۰، ۳۸۱، ۳۸۲، ۳۸۳ و ۳۸۴ قانون تجارت ناظر بر حقوق و مسئولیت‌های فرستنده است. همچنین با توجه به اینکه ماده ۳۷۸ قانون تجارت قرارداد حمل را تابع قانون و کالت دانسته، پس می‌توان فرستنده را در جایگاه موکل فرض کرده و مقررات قانون مدنی در این باره را بر وی حاکم کرد. البته در این خصوص استفاده و اعمال قواعد حقوق عرض تجاری نیز به عنوان راه کار حل اختلاف می‌تواند مدنظر قرار بگیرد.

بر اساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت کند تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده و یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند...».

در این ماده بار اثبات تقصیر یا ایراد جنس مال التجاره بر عهده متصدی قرار داده شده است، پس تقصیر فرستنده مفروض نبوده و در نتیجه مبنای مسئولیت فرستنده فرض تقصیر نیست، بلکه از قواعد عام مسئولیت مدنی تبعیت کرده است؛ بنابراین می‌توان گفت قاعده کلی در قانون تجارت جهت مسئولیت فرستنده لزوم اثبات تقصیر وی است، به هر ترتیب قاعده فوق استثنائات بسیاری

دارد که مواد ۳۷۹ و ۳۸۰ از جمله این استثناها هستند.

بر اساس ماده ۳۷۹ قانون مذکور: «ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند: آدرس صحیح مرسل الیه، محل تسلیم مال، عده عدل یا بسته و... خسارات ناشیه از عدم تعیین نکات فوق یا تعیین آن‌ها به غلط، متوجه ارسال کننده خواهد بود.»

قانون تجارت نیز مانند کنوانسیون لاهه و با اندکی تفاوت، فرستنده را مکلف به ارائه صحیح اطلاعات مربوط به کالا (از قبیل وزن، محتویات و...) دانسته و هرگونه خسارت ناشی از رعایت نکردن این موارد را به صورت مطلق متوجه فرستنده می‌داند؛ بنابراین مبنای مسئولیت فرستنده در این خصوص را می‌توان مسئولیت مطلق دانست.

در خسارات ناشی از عیوب بسته‌بندی کالا، مسئولیت فرستنده مفروض است؛ از این رو چنانچه به دلیل عیوب بسته‌بندی، خساراتی ایجاد شود مسئولیت آن به صورت کامل با فرستنده است؛ البته چنانچه عیب بسته‌بندی ظاهر و آشکار باشد همچنین متصدی باید مسئولیت نداشتن خود را قید کند؛ در غیر این صورت است که مسئول خسارت خواهد بود. ماده ۳۸۰ و ۳۸۱ قانون تجارت مقرر می‌کند: «ارسال کننده باید مواظبت کند که مال التجاره به طرز مناسبی عدل‌بندی شود. خسارات بحری (آواری) ناشی از عیوب عدل‌بندی به عهده ارسال کننده است. ماده ۳۸۱ اگر عدل‌بندی عیب ظاهر داشته و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسئولیت قبول کرده باشد، مسئول آواری خواهد بود.»

در موضوع مواد فوق این پرسش ایجاد می‌شود که چنانچه بسته‌بندی عیب ظاهری داشته باشد و متصدی این امر را از طرق دیگر اثبات کند، اما مسئولیت نداشتن خود را قید نکرده باشد، جبران خسارت برعهده چه کسی خواهد بود؟ به عبارت دیگر آیا ماده ۳۸۱ در مقام تعیین بار اثبات دعوا است یا در مقام تبیین حکم موضوع؟ علی‌رغم اینکه نصوص و ظاهر ماده مذکور به نظر دوم یعنی بیان حکم موضوع نزدیک‌تر است، با توجه به قواعد عمومی حقوقی چاره‌ای جز اینکه آن را در مقام تعیین بار اثبات بدانیم نیست؛ زیرا ماده ۳۸۱ نمی‌تواند استثنایی بر حکم ماده ۳۸۰ محسوب شود، بلکه استثنایی در تعیین بار اثبات در خصوص موارد عیوب ظاهری است.

در مجموع برای تعیین قانون حاکم بر مسئولیت فرستنده در حمل دریایی، در حقوق داخلی می‌توان گفت این امر در وهله اول بر اساس قانون حمل دریایی و کنوانسیون لاهه (که هر دو

یکسان هستند) تعیین خواهد شد؛ زیرا این قوانین مختص این نوع از حمل تصویب شده‌اند. سپس قواعد مربوط به فرستنده در قانون تجارت و مقررات مربوط به عقد و کالت مورد رجوع خواهند بود؛ زیرا خود قانون تجارت موضوع را به قوانین عقد و کالت ارجاع داده است. چنانچه هیچ‌یک از مقررات فوق راهگشا نباشند، در نهایت باید به قواعد عمومی حقوقی تمسک کرد. برای مثال در دعوی مطروحه در اتاق داوری ایران علیه شرکت پایاب و ایرانیان (فرستندگان کالا)، از سوی شرکت خورشید (متصدی حمل) به شماره ۳۶/د/۸۹/۲/۲۵۸ مورخ ۱۰ اسفند ۱۳۹۰، خواهان به دلیل عمل نکردن به تکالیف خوانده، مطالبه خسارت کرده است؛ از این رو اتاق داوری ایران به دلیل تعیین تکلیف نکردن موضوع در کنوانسیون لاهه و قانون تجارت براساس عمومات قواعد مدنی از جمله ماده ۱۹۷ قانون آیین دادرسی مدنی اقدام به صدور رأی کرده است (کاکاوند، ۱۳۹۳: ۱۲۴). در این رأی به طور مشخص به قواعد عام حقوقی و آیین دادرسی مدنی استناد شده است و با توجه به عدم حکومت قانون حمل دریایی و قانون تجارت بر موضوع، تنها بر مبنای این قوانین رأی صادر شده است.

۲. وظایف فرستنده کالا

وظایف و تعهدات فرستنده کالا در فصل ۷ قواعد روتردام با جزئیات ارائه شده است؛ به نحوی که شاید بتوان گفت در مقایسه با رژیم‌های موجود، در قوانین روتردام جایگاه فرستنده کالا^۱ از متصدی حمل^۲ در برخی جوانب پیشی گرفته است. در نحوه نگارش جدید در کنوانسیون روتردام این تعهدات و مسئولیت‌ها از نظر حقوقی و قانونی، جهت استناد شرایط دقیق‌تری یافته‌اند. قواعد روتردام تنها تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده را در ارتباط با کالایی که باید حمل شود، از جمله: تحویل کالای آماده برای حمل (ماده ۲۷)، همکاری متقابل فرستنده و متصدی حمل در ارائه اطلاعات و آموزش‌ها (ماده ۲۸)، تعهد فرستنده کالا در ارائه اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد (ماده ۲۹)، اطلاعات جهت تنظیم داده‌های قرارداد (ماده ۳۱) و قواعد ویژه درباره کالاهای خطرناک (ماده ۳۲) را شامل می‌شود که در مقاله حاضر به اجمال بررسی شده‌اند، در کنار این‌ها

1. Shipper
2. Carrier

مواردی مانند: تعهد فرستنده به پرداخت هزینه ترابری را که خارج از محدوده قواعد روتردام است و همچنین در این قواعد به موضوع «تأخیر» در ارسال کالا نپرداخته و البته و چنین تصمیم گرفته شده این مبحث به قوانین ملی ارجاع داده شود؛ در مجال دیگری باید بحث نمود.

۲-۱. تحویل مناسب محموله

در قواعد روتردام یکی از تعهدات اصلی فرستنده کالا، تسهیل کار متصدی حمل از طریق بسته‌بندی صحیح برای انتقال کالا است. در ماده ۲۷ بیان شده است که فرستنده باید کالا را در شرایطی بسته‌بندی و آماده کند که تحمل انتقال با روش مفروض حمل را داشته باشد (Adamsson, 2011: 64). براساس این ماده، تعهد فرستنده شامل وظایف کلی مربوط به همه کالاها و وظایف خاص قابل اعمال برای کالاهایی است که با کانتینر حمل می‌شود (Fujita, 2011: 5). این ماده شامل سه بخش است:

۱. فرستنده، کالاها را آماده حمل تحویل می‌دهد؛ مگر آنکه به گونه‌ای دیگر در قرارداد حمل توافق شده باشد. در این صورت، فرستنده باید کالاها را در وضعیتی تحویل دهد که تاب حمل موردنظر را داشته باشد... و به اشخاص و اموال صدمه وارد نکنند. در این وضعیت فرستنده با انجام دقیق و مناسب تعهدات پذیرفته شده در قرارداد منعقد در ماده ۲ بند ۱۳ بری می‌شود.

۲. وقتی کانتینر یا وسیله نقلیه به وسیله فرستنده بارگیری می‌شود، باید به شیوه‌ای باشد که به اشخاص و اموال ضرری وارد نکند. طبق ماده ۲۷ از قواعد روتردام یکی از مهم‌ترین تعهدات فرستنده کالا، ارسال کالا به روشی است که آن کالا، تحمل آن نوع حمل را داشته باشد (و روش مورد نظر باعث خرابی کالا در طول مسیر نشود) و فعالیت‌های مرتبط، بدون خسارت رساندن به کالا یا آسیب به کشتی، یا کالاهای دیگر و خدمه کشتی رانی انجام شود.

این فعالیت‌ها شامل: بارگیری، تخلیه، مدیریت، انبار کردن، بسته‌بندی و ایمن‌سازی کالا است؛ بنابراین، کالا باید قابلیت حمل دریایی (و هر روش دیگر حمل که بخشی از حمل موردنظر است) را داشته باشد و نیز باید براساس شرایط حمل، از جمله: مدت زمان سفر، شرایط جوی مورد انتظار، اندازه و نوع کشتی، نوع کالا، وزن و حجم کالا و روش بارگیری و تخلیه به طور مناسب بسته‌بندی شود (Ihid: 7). در بند ۱ از ماده ۲۷ به وظیفه فرستنده کالا برای تحویل کالایی که با حمل مدنظر سلامت و دوام خود را از دست نمی‌دهد پرداخته شده است؛ البته ممکن است طرفین قرارداد

درباره شرطی توافق کنند که حدود مسئولیت و تکالیف متصدی و فرستنده تغییر کند؛ در این شرایط ریسک، مسئولیت و اجرت همه یا بعضی موارد مانند: بارگیری، انبارچینی، برچسب‌گذاری، بسته‌بندی، ایمن‌سازی، و تخلیه بار از سوی فرستنده یا گیرنده صورت می‌پذیرد (Ihid: 19).

۳. علاوه بر موارد مذکور، بسته‌بندی کالا در کانتینر یا وسیله نقلیه به‌طور ایمن و به صورتی که امکان صدمه به فرد یا کالا وجود نداشته باشد از موارد وظایف فرستنده کالا ذکر شده است. باید توجه داشت؛ موارد توافق بیان‌شده در بند ۱ از ماده ۲۷ تنها مابین فرستنده و متصدی حمل قابل استناد است و شامل اشخاص ثالث نمی‌شود. بند ۱ ماده ۲۷ اشعار نموده: «فرستنده باید کالای آماده حمل را به متصدی تحویل دهد، مگر آنکه در قرارداد حمل به غیر از آن توافق شده باشد»؛ بنابراین این امر جزو قواعد آمره محسوب نمی‌شود، اما تکلیف فرستنده، یعنی ارسال کالا به روش ایمن، تعهدی است که نمی‌تواند در قرارداد تغییر کند و به نوعی از قواعد آمره محسوب می‌شود. در ادامه این بند بیان شده است که «در هر شرایطی، فرستنده کالا موظف به ارسال کالا به روشی است که کالا در آن مسیر سالم باقی بماند».

کارگروه سوم مجمع کمیسیون حقوق تجارت سازمان ملل متحد^۱ بر روی این پرسش متمرکز شدند که آیا وظیفه فرستنده کالا برای تحویل کالای آماده حمل، باید به‌صورت مشخص و مدون در اسناد بین‌المللی ذکر شود یا می‌توان آن را به توافق طرفین واگذار کرد. دیدگاه بیشتر متخصصان امر بر این بود که وظیفه تحویل مرسوله به‌صورت ایمن و مقاوم در برابر صدمات احتمالی باید در اسناد مدون بین‌المللی ذکر شود و این مسئله را نمی‌توان به توافقات طرفین وابسته کرد؛ زیرا باید جزء قواعد آمره محسوب شود (Ihid: 8).

فرستنده کالا می‌تواند افرادی را برای اجرای تعهدات خود انتخاب کند. این افراد پیمانکار جزئی^۲ نامیده می‌شوند؛ یعنی کسانی که تحت قرارداد فرستنده کالا با متصدی حمل، از سوی فرستنده کالا موظف به اجرای اموری می‌شوند. در برخی شرایط ممکن است فرستنده کالا تصمیم بگیرد از متصدی حمل به‌مثابه پیمانکار جزء برای آماده‌سازی کالا بهره‌برد. فرض کنید قرارداد فرعی^۳ فرستنده کالا با متصدی حمل به‌منظور آماده‌سازی کالا برای ارسال قانونی و صحیح باشد،

1. UNCITRAL
2. Subcontractor
3. Subcontract

آنگاه پرسش‌های زیر به ذهن خطور می‌کند:

با وجود پیمانکار جزء که در اینجا همان متصدی محسوب می‌شود، چه کسی مسئول خسارت به کالا یا افراد به دلیل آماده نکردن صحیح بار است؟ برای صاحبان کالاهای دیگری که در کشتی فوق بارگیری شده‌اند پاسخ مشخص است: طبق بند ۱ از ماده ۲۷ آنها حق دارند علیه فرستنده کالا اقامه دعوی نمایند. از سوی دیگر فرستنده کالا حق بازپس‌گیری این کالا را از پیمانکار جزء خود دارد، اما پرسش مهم این است که «درباره خسارت به کشتی چه کسی مسئول است»؟

بند ۱ ماده ۲۷ یک تعهد کتبی برای فرستنده کالا در نظر گرفته است که در «هر شرایطی»، فرستنده کالا باید کالایی را که برای حمل به طور مناسب آماده شده است؛ به مقصد ارسال کند. آیا متصدی حمل می‌تواند استدلال نماید که ارسال نکردن صحیح کالا بر عهده فرستنده کالا است؛ حال آنکه خود او مسئول آماده‌سازی و تدارک کالا بوده است؟ پاسخ این است که متصدی حمل در این فرض دو نقش دارد: اول نقش او به عنوان متصدی حمل و دوم به مثابه پیمانکار جزء برای فرستنده کالا و جهت تدارک کالا. طبق بند ۱ از ماده ۲۷ متصدی حمل این فرصت را دارد تا به دلیل ارسال نکردن کالای آماده حمل علیه فرستنده اقامه دعوی کند، اما از سوی دیگر فرستنده کالا نیز ممکن است برای اجرا نکردن تعهدات متصدی حمل به عنوان پیمانکار جزئی (برای آماده‌سازی و تدارک کالا) علیه او اقامه دعوا کند (Bonassies and Scapel, 2016: 665).

طبق بند ۲ از ماده ۲۷ روتردام، زمانی که میان فرستنده کالا و متصدی حمل، توافق‌نامه‌ای طبق بند ۲ ماده ۱۳ منعقد می‌شود که در آن ذکر شده بارگیری، مدیریت، انبار کردن یا تخلیه کالا باید از سوی فرستنده کالا، فرستنده اسنادی کالا یا گیرنده کالا انجام شود، این وظیفه فرستنده کالا است که توافق‌نامه فوق را به طور صحیح و دقیق اجرا کند. حتی در صورتی که در توافق‌نامه ذکر شود این فعالیت‌ها بر عهده گیرنده است، باز هم فرستنده کالا همچنان مسئول اجرای این تعهد است. اگرچه گیرنده، مجری این عملیات است، همچنان مسئولیت آن بر عهده فرستنده کالا است (Wiedemann, 1998: 279). این تعهد در قواعد لاهه و لاهه-ویزبی به عنوان تعهدات فرستنده کالا ذکر نشده، اما به طور کلی و براساس عرف تجاری پذیرفته شده است (Stevens, 2001: 135-137).

۲-۲- ارائه اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد

جهت تسهیل در مدیریت مناسب حمل کالا، تهیه اطلاعات و دستورالعمل‌های موردنیاز از

سوی فرستنده الزامی به نظر می‌رسد. این اطلاعات و دستورات در ارتباط با کالا و حمل مورد نظر، جهت تنظیم مفاد قرارداد و صدور اسناد حمل ضروری بوده و به‌مثابه تضمین و تعهدی در راستای اجتناب از فقدان کالا در نتیجه بی‌دقتی است (Art.31.2, Rotterdam Rules). در ماده ۲۹ و ۳۱ از قواعد روتردام، ارائه بخشی از این اطلاعات از سوی فرستنده کالا مدنظر قرار گرفته که به شرح زیر مطرح می‌شوند:

۲-۲-۱. اطلاعات مورد نیاز برای مدیریت و حمل صحیح کالا

ماده ۲۹ از قواعد روتردام که مربوط به تعهدات فرستنده کالا جهت فراهم کردن اطلاعات، دستورات و اسناد است مقرر می‌کند: «وی پیش از مدت معین و به روش مناسب باید موارد فوق را برای متصدی حمل آماده کند.»^۱ کارگروه سوم در طول جلسات خود موضوع تعهد را به‌طور ویژه بررسی می‌کند. با این حال در ارتباط با این قید، این پرسش پیش می‌آید که اگر طبق ماده ۲۹ فرستنده کالا موظف به فراهم کردن اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد حمل است، آنگاه لزوم درخواست از متصدی حمل طبق ماده ۲۸ به چه معناست؟ طبق این ماده، فرستنده کالا از متصدی حمل می‌خواهد تا اطلاعات لازم را درباره کشتی، وسیله نقلیه و هزینه‌های آن، ماشین‌آلات و... فراهم کند. همچنین در بیشتر موارد، مهلت فرستنده کالا برای بررسی و ایمن‌سازی همه کالاهایی که بر روی عرشه کشتی حمل می‌شوند محدود است.^۲ (UNCITRAL, UN Doc A/CN.9/591, December 2005)

اگر متصدی حمل دستورات ارائه شده از سوی فرستنده کالا را پیگیری کند و در نهایت روند حمل کالا با خسارت یا نبود کالا مواجه شود، فرستنده کالا، مسئول خسارت یا نبود آن است. علاوه بر این حتی در زمانی که فرستنده کالا آموزش‌هایی را انجام دهد، متصدی حمل باید در اجرای آن آموزش‌ها احتیاط لازم را انجام دهد. متصدی حمل باید این مسئله را مدنظر قرار دهد که اگر اجرای این دستورات سبب آسیب به کشتی یا هر وسیله نقلیه دیگر می‌شود، اجرای آن

1. Article 29.1(a), Rotterdam Rules.

2. UNCITRAL, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session, UN Doc A/CN.9/591, Vienna, 28 November-9 December 2005, para 129, hereinafter Sixteenth Session Report.

دستورات الزامی نیست.

طبق بند ۱۳ از ماده ۱ قواعد روتردام، متصدی حمل در طول دوره مسئولیت خود، مسئول ارسال، بارگیری، مدیریت، بسته‌بندی، حمل، نگهداری، تخلیه و تحویل کالا به‌طور مناسب و دقیق است. پس وظیفه فرستنده کالا در فراهم کردن اطلاعات لازم برای متصدی حمل یکی از قواعد آمره^۱ به حساب می‌آید؛ بدین معنا که طرفین حتی در قراردادهای حجمی، مجاز به تغییر این تعهدات نیستند. (Contracts Volume for Rules Special, 80,4 Article, Rules Rotterdam).

۲-۲-۲. اطلاعات موردنیاز جهت ثبت سند حمل

بر اساس قوانین لاهه، فرستنده کالا متعهد می‌شود اطلاعات لازم را برای ثبت در بارنامه از سوی متصدی حمل ارائه کند. از طرف دیگر متصدی حمل باید اطلاعات موردنیاز فرستنده را با دقت تهیه کند و در اختیار فرستنده کالا قرار دهد. پیش‌نویس کنوانسیون (PDI)^۲ مسئولیت ارسال‌کننده در صورت بی‌دقتی یا بی‌کفایتی این اطلاعات را مطلق دانسته^۳ (UN Doc A/CN.9, WG. III/WP.21, 2002, Article 7.3(c), Preliminary draft طرفین باید بتوانند بر اطلاعات ارائه‌شده از سوی طرف دیگر قرارداد بدون نیاز به بررسی اولیه اطمینان کنند).

کارگروه تدوین قواعد روتردام تصمیم گرفت تا تعهد ارائه اطلاعات لازم برای مفاد قرارداد و ثبت در اسناد حمل را که برعهده فرستنده کالا است، را در ماده‌ای جداگانه قرار دهد (Rotterdam Rules, Article 31.1)؛ زیرا بر اساس بند ۲ از ماده ۳۰ قواعد روتردام، چنین استنباط می‌شود که مسئولیت فرستنده کالا در برابر تعهدات وی به‌منظور ارائه اطلاعات لازم برای مدیریت و حمل مناسب کالا و اطلاعات موردنیاز برای اجرای مقررات مربوط، مسئولیتی مبتنی بر فرض تقصیر است؛ درحالی‌که مسئولیت فرستنده کالا در ارتباط با تعهد وی در ارائه اطلاعات مربوط به کالا جهت ثبت در بارنامه، طبق ماده ۳۱ مسئولیتی مطلق است. در باب محدوده ماده ۲۹ قواعد روتردام،

1. Super Mandatory.

2. PDI

3. Article 7.3(c), Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, UN Doc A/CN.9, WG. III/WP.21, Annex, 2002, hereinafter Preliminary Draft Instrument.

پرسش‌ها و اشکالاتی مطرح می‌شود.^۱ طراحان این قواعد پیشنهاد کردند که متصدی حمل تنها باید عذر و مسئولیت تأخیر، فقدان و خسارت به کالا را که به دلیل اظهارات نادرست فرستنده کالا رخ داده است بپذیرد (Thana, 2010: 20).

۳-۲-۳. اطلاعات جهت تنظیم مفاد قرارداد

بند یک از ماده ۳۱ از قواعد روتردام مقرر می‌دارد: «فرستنده کالا باید در زمان مقرر دقت اطلاعات موردنیاز جهت تنظیم داده‌های قرارداد و مفاد و محتویات آن را تضمین کند»؛ درحالی‌که بند ۲ از ماده ۳۱ تصریح می‌دارد: «فرستنده کالا تنها دقت اطلاعاتی را که در زمان مقرر ارسال شده است تضمین می‌کند». پس موفق نبودن در ارائه اطلاعات در زمان مشخص شده، مسئولیتی مبتنی بر فرض تقصیر و نه مسئولیت مطلق محسوب می‌شود. به این ترتیب بخش‌های تدوین شده در این ماده به شرح زیر است:

۱. فرستنده برای تنظیم داده‌های قرارداد و صدور اسناد حمل و یا اسناد حمل الکترونیک باید به موقع، اطلاعات درست و لازم را از جمله: داده‌های مقرر در بند ۱ ماده ۳۶، نام طرفی که به‌مثابه فرستنده در داده‌های قرارداد باید مشخص شود، نام گیرنده، (در صورت اقتضا)، نام شخصی که در وجه او سند حمل یا سند حمل الکترونیک باید صادر شود به متصدی حمل ارائه دهد.

۲. فرض بر این است که فرستنده درستی اطلاعات ارائه شده مقرر در بند ۱ این ماده را در زمان دریافت آن‌ها به‌وسیله متصدی حمل تضمین کرده است؛ بنابراین در صورت بروز خسارت در نتیجه درست نبودن اطلاعات، فرستنده باید به متصدی حمل برای فقدان یا خسارت ناشی از نادرستی این اطلاعات غرامت بدهد.

۳. مسئولیت فرستنده کالا

نقض تعهدات منبث از قرارداد یکی از شرایط لازم برای تحقق مسئولیت قراردادی است که می‌تواند به صورت اجرا نکردن، اجرای ناقص یا تأخیر در اجرای قرارداد نمود یابد. در اینکه آیا تقصیر، نوعی نقض تعهد به شمار می‌آید یا باید آن را یکی از شرایط لازم برای تحقق مسئولیت

1. See UNCITRAL, May 2004, 1A/CN.9/552

قراردادی به شمار آورد، میان حقوق دانان اختلاف نظر وجود دارد. عده‌ای بر آنند که در قانون مدنی در بحث ایجاد مسئولیت از تقصیر متعهد سخنی به میان نیامده است؛ بنابراین در حقوق ایران تقصیر در ایجاد مسئولیت مؤثر نیست (عدل، ۱۳۷۳: ۱۳۴). در حالی که برخی دیگر عنصر تقصیر را به مثابه یکی از شرایط لازم برای تحقق مسئولیت قراردادی به شمار آورده‌اند (حسینی، ۱۳۸۷: ۳۴). حال خساراتی که ناشی از اقدام (فعل یا ترک فعل) فرستنده باشد، در واقع ناشی از علت خارجی است و قابل انتساب به متصدی نیست. تقصیر فرستنده در مواردی مانند تقصیر در بسته‌بندی و درج علائم و مشخصات نمود می‌یابد (ابراهیم‌پور و باصر، ۱۳۹۳: ۹۳).

مسئولیت‌های فرستنده کالا از نقض تعهدات بیان شده برای وی به وجود می‌آید. اگرچه مسئولیت‌های فرستنده در کنوانسیون روتردام، همانند کنوانسیون هامبورگ و لاهه-ویزبی، به طور محدود اما دقیق بیان شده است و وی مسئول اثبات خسارت به وجود آمده به دلیل طبیعت خطرناک کالا است، این الزام زمانی ایجاد می‌شود که مسئولیت اطلاع‌ندادن متصدی حمل از ماهیت خطرناک برعهده فرستنده کالا باشد (Berlingieri, 2009: 19)؛ بنابراین چنین به نظر می‌رسد که درباره کالاهایی با ماهیت خطرناک، مسئولیت فرستنده کالا در قواعد روتردام افزوده نشده، بلکه به تفصیل بیشتری ذکر شده است.

۳-۱. مبنای مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی حمل

مسئولیت قراردادی^۱ عبارت است از التزام به جبران ضرری که ناشی از اجرا نکردن قرارداد است؛ بنابراین در مواردی که قراردادی بین طرفین وجود داشته باشد و یکی از آن‌ها از اجرای مفاد آن خودداری کند و از این حیث ضرری متوجه دیگری شود، متخاطی به واسطه نقض تعهد قراردادی در برابر طرف دیگر مسئولیت قراردادی خواهد داشت (حسینی، ۱۳۸۷: ۳۲)؛ البته به نظر می‌رسد این مسئولیت را تا آنجا می‌توان قراردادی دانست که نحوه جبران ضرر نیز مطابق قرارداد تعیین شده باشد؛ در غیر این صورت می‌توان مسئولیت مذکور را دارای ماهیت ضمان قهری دانست که ریشه قراردادی دارد. به عبارت دیگر، مسئولیت خارج از قرارداد یا مسئولیت قهری زمانی تحقق می‌یابد که ضرری که به دیگری وارده شده است، به هیچ وجه ناشی از اجرائکردن

قرارداد یا تخلف از تعهدات قراردادی نباشد (Starck, 1972: 11). ریشه این مسئولیت، پیمان بین او و زیان‌دیده نیست، بلکه تخلف از تکالیف قانونی است که برای همه وجود دارد (تقی‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۵۲).

ماده ۳۰ از قواعد روتردام مبنای مسئولیت فرستنده در مقایسه با متصدی حمل را در سه بند ارائه می‌کند. در این ماده، مبنای مسئولیت متصدی بیان شده است. همچنین مانند بند ۳ از ماده ۴ قواعد لاهه-ویزبی و ماده ۱۲ کنوانسیون هامبورگ، قاعده مسئولیت براساس فرض تقصیر بنا شده است؛ با وجود این، بند ۲ از ماده ۳۱ به‌مثابه استثنایی بر قاعده کلی اعلام‌شده در برخی شرایط مبنای مسئولیت متصدی را مسئولیت مطلق دانسته است. در این صورت:

الف) برای اثبات مسئولیت فرستنده، متصدی حمل در ابتدا باید طبق کنوانسیون روتردام، نقض یکی از تعهدات فرستنده را (که موجب فقدان یا خسارت به کالا شده است) را اثبات کند. پیش‌نیازهای اثبات این مدعا با موارد مشابه درباره نقض تعهدات توسط متصدی حمل کاملاً متفاوت است. ب) جهت مطالبه خسارت از متصدی حمل، طبق بند یک ماده ۱۷، مدعی مطالبه خسارت کالا الزامی به اثبات نقض یکی از تعهدات متصدی حمل^۱ ندارد و تنها لازم است که فقدان، خسارت یا تأخیر (یا هر رویداد منجر به فقدان، خسارت یا تأخیر) در کالا را که در طول دوره مسئولیت متصدی حمل رخ داده، به اثبات برساند؛ درحالی‌که درباره فرستنده نقض یکی از تعهدات، همواره پیش‌نیازی برای مسئولیت فرستنده محسوب می‌شود (Fujita, 2011: 11).

قواعد روتردام درباره مسئولیت فرستنده تنها به روابط میان متصدی حمل و فرستنده مربوط می‌شود و این قواعد را اشخاص ثالث نمی‌توانند استناد کنند. برای مثال، ملوان کشتی که به‌دلیل بسته‌بندی یا انبارگذاری نامناسب دچار سانحه شده است، نمی‌تواند با استناد به مقررات روتردام از فرستنده کالا درخواست پرداخت غرامت کند؛ زیرا قواعد روتردام ناظر به این موارد نیست، بلکه در عوض مطابق قانون مسئولیت مدنی محلی^۲ می‌توان مسئول پرداخت غرامت ملوان صدمه‌دیده را تعیین کرد (Honka, 2006: 49).

موارد مسئولیت فرستنده که در ماده ۳۰ ذکر شده است، تنها منافع متصدی حمل را در صورت

1. prima facie

2. National Tort Law

نقض تعهد توسط فرستنده در نظر می‌گیرد و اشخاص دیگر را شامل نمی‌شود؛ البته این امر نافی مسئولیت فرستنده نسبت به دیگر اشخاص نیست، بلکه بدین معنی است که قوانین کنوانسیون بر چنین مواردی حاکم نخواهد بود.

همچنین با دقت در بندهای این ماده می‌توان نتیجه گرفت این ماده تنها به مسئولیت فرستنده در شرایط فقدان کالا یا خسارت به کالا اشاره می‌کند و مسئله صدمات ناشی از تأخیر در ارسال کالا را شامل نمی‌شود. با توجه به گزارش‌های کارگروه سوم مجمع کمیسیون حقوق تجارت سازمان ملل متحد، کنوانسیون روتردام تنها به بیان صریح مسئولیت تأخیر میان متصدی حمل و عاملان دریایی اشاره کرده است و تأخیر به دلیل نبود کالا یا خسارت بررسی نشده است. در باب این گزارش‌ها نظر دیگری نیز ارائه شده است: «بررسی این گزارش‌ها نشان می‌دهد که... گزارش‌های کارگروه در این خصوص، حق مطلب را ادا نکرده و این وظیفه را برعهده دادگاه ملی گذاشته است» (Baughon, 2009: 163).

۲-۳. مسئولیت فرستنده نسبت به اشخاص دیگر

متداول است هر دو طرف یک قرارداد حمل، برای اجرای تعهدات مندرج در قرارداد از اشخاصی چون کارکنان، نمایندگان و پیمانکاران جزئی استفاده کنند، ولی به طور معمول قواعد روتردام درباره مسئله نمایندگی بحث نمی‌کند (Fujita, 2011: 12). تنها در ماده ۱۸ ذکر شده که متصدی حمل، مسئول فعل یا ترک فعل اشخاص خاصی است. همچنین در ماده ۳۴ به موضوع مسئولیت فرستنده درباره فعل یا ترک فعل اشخاصی پرداخته شده است که اجرای بعضی از تعهدات را برعهده می‌گیرند. این ماده از فصل هفتم قواعد روتردام مربوط به مسئولیت فرستنده نسبت به اشخاص دیگر ناشی می‌شود. براساس این ماده، فرستنده مسئول نقض تعهدات مندرج در کنوانسیون بوده و در نتیجه، مسئولیت فعل یا ترک فعل کارمندان، نمایندگان و پیمانکاران جزئی که اجرای یکی از این تعهدات به آن‌ها واگذار شده نیز برعهده وی است. با این حال فرستنده مسئول فعل یا ترک فعل متصدی حمل یا طرف مجری که از طرف متصدی حمل اقدام می‌کند و نیز فرستنده اجرای این تعهدات را به او واگذار کرده، نیست.

۴. فرستنده اسنادی

فرستنده اسنادی جزء نوآوری‌های کنوانسیون روتردام بوده و در قوانین پیشین سابقه نداشته است. این فرستنده در بند ۹ از ماده ۱ قواعد روتردام این گونه تعریف شده است که: «واژه فرستنده اسنادی به معنی شخصی است غیر از فرستنده که می‌پذیرد در سند حمل یا سند حمل الکترونیک «فرستنده» نامیده شود». از آنجا که براساس تعریف این کنوانسیون، فرستنده لزوماً شخص منعقدکننده قرارداد حمل با متصدی حمل است، اگر شخصی قرارداد باربری با متصدی حمل منعقد نکند، عملاً و واقعاً فرستنده نیست و اگر نام این شخص (شخصی غیر از منعقدکننده قرارداد) در سند حمل - تحت عنوان فرستنده آمده باشد، فرستنده اسنادی است. به عبارت دیگر فرستنده اسنادی شخصی است که قرارداد حمل منعقد نمی‌کند، اما نامش در اسناد حمل ذکر می‌شود (کاردان، ۱۳۸۹-۱۳۹۰: ۶)؛ بنابراین در کنوانسیون روتردام، شخصی فرستنده محسوب می‌شود و تعهد دارد که یا قرارداد حمل با متصدی حمل منعقد کرده باشد یا نامش در سند حمل ذکر شده باشد. از آنجا که نام فرستنده اسنادی در سند حمل ذکر می‌شود، حقوق و تعهداتی بر وی تحمیل می‌شود تا در صورت قصور مشخص باشد که چه کسی مسئول است.

در بند ۱۳ ماده ۱ از قواعد هامبورگ، فرستنده با تعریفی عام و گسترده تعریف می‌شود؛ به طوری که نه تنها شخصی که قرارداد حمل را با متصدی حمل منعقد می‌کند را در برمی‌گیرد، بلکه هر شخصی که از سوی او یا به نام او یا به حساب او کالاها را به متصدی حمل نهایی می‌دهد نیز شامل می‌شود؛ به عبارتی کسی که بدون قرارداد کالایی را تحویل داده یا کالا به حساب و به نام او تحویل داده شده است، فرستنده محسوب می‌شود. در قواعد روتردام این شخص نمی‌تواند چنین عنوانی داشته باشد. فرستنده اسنادی فرستنده‌ای است که مشخصات وی در اسناد حمل ذکر شده است. برای مثال، فروشنده FOB^۱ در حقیقت فرستنده نیست؛ زیرا خریدار باید برای حمل کالا از بندر موردنظر با هزینه‌های شخصی و تحت شرایط فروش FOB برای بستن قرارداد اقدام کند.^۲ اگرچه خریدار FOB در بعضی شرایط قرارداد حمل را تنظیم می‌کند، بیش از آنکه یکی از طرفین قرارداد باشد در کنار فرستنده قرار می‌گیرد (Fujita, 2011: 226). با این حال، نام فروشنده FOB

1. Free on Board

2. INCOTERMS 2000, FOB, buyer's obligation

بیشتر در سند حمل به‌مثابه «فروشنده» ظاهر می‌شود. وضع حقوقی و قانونی چنین فردی در قواعد لاهه و لاهه-ویزیبی کاملاً نامشخص بود. تعریف فرستنده در قواعد هامبورگ نیز تا حدی گسترده بود که نه تنها فردی را در نظر می‌گرفت که قرارداد حمل با متصدی منعقد می‌کند، بلکه همه افرادی را که در ارتباط با یک قرارداد حمل دریایی، نامشان در کنار فرستنده قرار می‌گرفت شامل می‌شد؛ بنابراین اگر فروشنده FOB کالا را به متصدی حمل تحویل می‌داد قواعد هامبورگ وی را به‌مثابه فرستنده تلقی می‌کرد، اما قواعد روتردام روش دیگری را در پیش گرفت. گرفته یعنی این کنوانسیون در راستای سامان‌دهی، فردی که در حقیقت کالا را به متصدی تحویل می‌دهد با عبارت «فرستنده اسنادی» تعریف شده است (Fujita, 2011: 226).

در ماده ۳۳، در دو بند به مبحث تقبل حقوق و تعهدات فرستنده کالا به‌وسیله فرستنده‌ای که مشخصاتش در اسناد حمل ذکر می‌شود (فرستنده اسنادی) پرداخته شده است. تعهدات و مسئولیت‌های یک فرستنده اسنادی، تنها در موارد مذکور در فصل ۷ و نیز ماده ۵۵ از قواعد روتردام خلاصه می‌شود (البته در ماده ۵۵ تصریح می‌شود که فرستنده اسنادی درباره تهیه اطلاعات، دستورات و اسناد موردنیاز تعهد ثانویه یا فرعی دارد و حقوق وی نیز شامل موارد ذکر شده در فصل ۷ و ۱۳ است. برای مثال، متصدی حمل حق مطالبه و اقامه دعوی علیه فرستنده اسنادی در باب هزینه ترابری را ندارد. در این ماده از کنوانسیون روتردام، در دو بند به مبحث برعهده گرفتن حقوق و تعهدات فرستنده از سوی فرستنده اسنادی پرداخته است. طبق بند ۱ از ماده ۳۳، فرستنده اسنادی همان مسئولیت‌ها و تعهدات فرستنده را بر عهده دارد؛ پس فرستنده اسنادی وظیفه دارد کالاهای آماده حمل را تحویل دهد (Art27.1, Rotterdam Rules) و محموله را همان‌طور که میان فرستنده و متصدی حمل توافق شده به‌صورت مناسب و دقیق، بارگذاری، بسته‌بندی و انبارچینی و تخلیه کند (Art27.2, Rotterdam Rules). همچنین باید با متصدی حمل در تهیه اطلاعات برای تنظیم گزاره‌های قرارداد همکاری (Art28, Rotterdam Rules) و از قواعد خاص در باب حمل کالاهای خطرناک متابعت کند (Art32, Rotterdam Rules).

درباره مسئولیت فرستنده کالا، با پذیرش این حقیقت که فرستنده اسنادی در سند حمل «فرستنده» نامیده می‌شود، وی تمام مسئولیت‌های مقرر در ماده ۳۰ از جمله مسئولیت‌های مطلق مذکور در بند ۲ ماده ۳۱ و ماده ۳۲ را متحمل می‌شود. همچنین فرستنده اسنادی، مسئول نقض فعل

یا ترک فعل هریک از افرادی است که فرستنده، اجرای یکی از تعهدات را به آن‌ها واگذار کرده است (Art34, Rotterdam Rules).

از سوی دیگر در بند ۲ از ماده ۳۳ تصریح می‌شود که این قید بر روی تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده تأثیر نمی‌گذارد (Honka, 2006: 48). یعنی «تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده اسنادی، جایگزین تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده نمی‌گردد و با مسئول شناخته شدن فرستنده اسنادی، بار مسئولیت فرستنده کاسته نمی‌شود. اگرچه در هر صورت متصدی حمل دو غرامت دریافت نمی‌کند (یکی از فرستنده و دیگری از فرستنده اسنادی)، اما می‌تواند به‌جای فرستنده اسنادی، علیه فرستنده اقامه دعوی نماید» (Fujita, 2011: 227). باید توجه داشت که امکان محدودسازی، افزایش یا استثنا کردن برخی تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده از طریق قرارداد وجود ندارد (Art 79-2(a) and 79-2(b) Rotterdam Rules)؛ زیرا برخی تعهدات و مسئولیت فرستنده در زمره قواعد آمره هستند.

بخش انتهایی بند ۱ از ماده ۳۳ با یادآوری حقوق و حمایت‌های در نظر گرفته شده برای فرستنده (که در طول فصل ۷ و بخشی از فصل ۱۳ بیان شده است) این حقوق را برای فرستنده اسنادی نیز مقرر می‌کند. البته همان‌طور که این ماده به قیود محدودیت و شروط مذکور در فصل ۱۲ رجوع نمی‌کند، فرستنده اسنادی نیز از مزایای محدودیت تحت این کنوانسیون بهره‌مند نمی‌شود (Baatz, et al., 2009: 95).

نتیجه‌گیری

یکی از جنبه‌های مهم در قواعد روتردام آن است که برخلاف کنوانسیون‌های پیشین، فصلی کامل به همراه تعداد فراوانی از مقررات مشروح را به تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده اختصاص داده است؛ بنابراین با این امر تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده به‌طور مجزا بررسی و بی‌نظمی و پراکندگی مطالب در کنوانسیون‌های دیگر حذف شده است. با وجود موارد مذکور، همچنان محدوده تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده، جامعیت لازم را ندارد.

کنوانسیون روتردام تا حد زیادی در ماده ۳۰ درباره مبنای مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی حمل بحث کرده است. از جمله این ماده، مبنای مسئولیت فرستنده بیان شده است. در بند ۱ این ماده، مانند مواد ۳ و ۴ از قواعد لاهه-ویزی و ماده ۱۲ کنوانسیون هامبورگ، مبنای مسئولیت

فرستنده مبتنی بر تقصیر است، اما در بند ۲ از ماده ۳۱، مسئولیت مطلق برای فرستنده کالا بیان می‌شود؛ البته همان‌گونه که ذکر آن گذشت این مواد و مقررات تنها به مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی مربوط بوده و درباره مسئولیت فرستنده نسبت به سایر اشخاص باید به مقررات عمومی مسئولیت مدنی مراجعه کرد.

در باب تکالیف فرستنده نیز می‌توان گفت مهم‌ترین تکالیف وی، عبارت‌اند از: تعهد به تحویل کالای آماده حمل (ماده ۲۷)، همکاری متقابل فرستنده کالا و متصدی حمل در ارائه اطلاعات آموزش‌های لازم (ماده ۲۸)، ارائه تعهد فرستنده کالا در ارائه اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد (ماده ۲۹)، ارائه اطلاعات برای تدوین مفاد قرارداد (ماده ۳۱) و قواعد ویژه درباره کالاهای خطرناک (ماده ۳۲).

مقررات روتردام برای نخستین بار نسبت به کنوانسیون‌های پیشین، مفهومی به نام فرستنده اسنادی را ابداع کرده که تا حد زیادی می‌تواند مشکلات صنعت حمل و نقل را برطرف کند. در کنوانسیون روتردام، شخصی فرستنده محسوب می‌شود و تعهد دارد که یا قرارداد حمل با متصدی حمل منعقد کرده باشد یا نامش در سند حمل ذکر شده باشد؛ بنابراین شخصی که قرارداد حمل را منعقد نکرده است، در حکم طرف قرارداد محسوب می‌شود.

از اهداف اصلی کنوانسیون‌های حمل دریایی علاوه بر ایجاد یکنواختی در حقوق تجارت، حمایت از صاحبان کالا در برابر متصدی ضمن رعایت یا ایجاد قواعد آمره برای مسئولیت متصدی است. از دیگر ابداعات کنوانسیون روتردام، وضع قواعد آمره در مورد تکالیف فرستنده است. به عبارت دیگر روتردام اقدام به وضع قواعد آمره برای حمایت از متصدی در برابر فرستنده کرده است. از جمله این قواعد وظیفه فرستنده در ارسال کالا به روش ایمن است. این تعهد نمی‌تواند در قرارداد تغییر کند. براساس این مقررات، در هر شرایطی، فرستنده کالا موظف به ارسال کالا به روشی است که کالا در آن مسیر سالم باقی بماند؛ یعنی توافقات میان متصدی حمل و حمل‌کننده تنها در صورتی معتبر است که آن‌ها بر روی جنبه‌هایی از آمادگی کالا غیر از حمل ایمن کالا یا دیگر مقررات آمره مربوط توافق کنند.

کتاب نامه منابع و مآخذ

- ابراهیم پور باصر، ناصر. (۱۳۹۳). «مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی تطبیقی». (پایان‌نامه کارشناسی ارشد در رشته حقوق. دانشگاه آزاد اسلامی واحد دامغان).
- تقی‌زاده، ابراهیم. (۱۳۹۴). حقوق حمل و نقل دریایی، بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی. چاپ چهارم. تهران: مجد.
- تقی‌زاده، ابراهیم. (۱۳۸۹). «مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی». فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی. شماره ۵۱ و ۵۲.
- حسینی، محمدباقر. (۱۳۸۷). «نقش تقصیر در مسئولیت قراردادی». مجله دادرسی. سال دوازدهم. شماره ۷۲. صص ۳۲-۳۴.
- عدل، مصطفی. (۱۳۷۳). حقوق مدنی. به کوشش محمدرضا بندرچی. چاپ اول. قزوین: بحر العلوم.
- کاکاوند، محمد. (۱۳۹۳). گزیده آرای داوری مرکز اوراق ایران. جلد دوم. چاپ دوم. تهران.
- کاردان، کتابیون. (۱۳۸۹-۱۳۹۰). وظایف و تعهدات فرستنده کالا در کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام. دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکز.
- نژندی‌منش، هیبت‌الله و الله‌گانی، سمانه. (۱۳۹۴). «قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی کالا». فصلنامه پژوهش حقوق عمومی. سال شانزدهم. شماره ۴۶. ص ۱۸۰.

(ب) منابع خارجی

- Baatz, Yvonne, et al. (2009). *The Rotterdam Rules*. A Practical Annotation. London.
- Baughon, Simon. (2009). *Shipping law*. Cavendish. 4th edition.
- Berlingieri, Francesco. (2009). A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules ,The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules. General Assembly of the AMD. Marrakesh.
- Bonassies, P. and Scapel. C. (2016). *Droit Maritime Paris*, L.G.D.J. no 1040.
- Honka, H. (2006). *The Obligations and Liabilities of the Shipper under the UNCITRAL Project*. Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2006 (Simply).
- Fujita, Tomotaka. (2011). *The United Nations Convention on Contracts for the International carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Meltem. Deniz Guner-Ozbek (ed.). Kog University. Springer.
- Magklasi, Ionna. (2018). *The Rotterdam Rules and International Trade Law*. Routledge (Taylor and Francis Group). London and New York.
- Stevens, Frank. (2001). *Vervoer under Cognossement*, Brussel, Larcier.
- Tetley, William. (2009). *A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules in Rhidian*. Thomas. A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules :An Analysis of the UN Convention on

- Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.
- Wiedemann, Herbert. (1998). *Handelsrecht Berlin*, Walter de Gruyter.
 - Wilson, John Furness. (2010). *Carriage of Goods by Sea*. 7th ed. Pearson. London.
 - Lecture
 - Abuelenin, Ahmed. (2017). Development of Maritime carrier liability for goods transported by sea. *International Journal of Law*. Vol. 3. No 3. PP. 35.
 - Starck, Boris. (1972). "Droit civil ,Obligation" ,*Liabilities ,Techniques*. No 7. Vol. 11.
 - Sturley, Michael, F. (2018). *Bringing Carriage of Goods into the Twenty-First Centur.*, NUS (National University of Singapore) Law Working Paper. (19).
 - Sweeney, Jaseph C. (1991). "UNCITRAL and the Hamburg Rules :The Risk Allocation Problem In Maritime Transport of GOODS". *J.M.L.C*. Vol 22. No 3. P 515.
 - Tetley, William. (2008). A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention) The Rotterdam Rules. (1).at: <[http:// www.mcgill.ca](http://www.mcgill.ca)>
 - Yongjian, Zhang, *On the International Transport Laws ,Uniformity Which the Rotterdam Rules Aims for*, CMI 2012 Beijing: The 40th Conference of Comite Maritime International. (72).
 - Adamsson, Joakim. (2011). *The Rotterdam Rules A transport convention for the future?*, Master Thesis, Supervised by Abhinayan Basu Bal. University of Lund. (64).
 - Fujita, Tomotaka. (2011). *Shipper's Obligations and liabilities under the Rotterdam Rules* ,University of Toky. (8, 11, 12, 5, 7, 19).
 - Linda Innocent, M. (2015). *The suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport: The Possibility of Harmony for Liability under Multimodal Carriage Contracts*, submitted for degree of Master of Laws, University of KwaZulu-Natal. (50).
 - Naidu, Mitisha. (2017). *A Comparative Analysis of the Carrier's Liability under the Hague-Visby and Rotterdam Rules*. University of KWZULLU-Natal ,(58).
 - Thana, Elson. (2010). *Shipper s 'Obligation s and Liabilities under United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods wholly or Partly by Sea) The Rotterdam Rules,(Master Thesis, Lund University, (20).*
 - INCOTERMS 2000. FOB. The buyer's obligation B3.
 - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (The Hague Rules of 1924).
 - International Rules for the International Carriage of Goods by Sea (The Hague-Visby Rules 1968).
 - Preliminary draft Instrument on the carriage of goods by sea. UN Doc

A/CN.9/WG.III/WP.21. Annex. (2002). hereinafter Preliminary Draft Instrument.

- The Athanasia Comminos and Georges Chr. Lemos, [1990] 1 Lloyd's Rep. 277 Q.B.
- UNCITRAL. Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session. UN Doc A/CN.9/510. (2002). New York. paragraph 146.
- UNCITRAL. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session. UN Doc A/CN.9/591. Vienna. 28 November-9 December.
- UNCITRAL. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its thirteenth session. (New York, 3 -14 May 2004) UN Doc. A/CN.9/552. paragraph 150.
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008 (The Rotterdam Rules).
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules).