

The rulings and effects of exercising the right to commercial management of goods by the maritime transport operator with a comparative study of the policies envisaged in Iranian maritime law and the Rotterdam Convention

Muslim Mandager<sup>1</sup>  
Reza Soltani<sup>2</sup>  
Masood Shirani<sup>3</sup>

Received: 10 September 2025  
Reception: 22 November 2025

**Abstract:**

The commercial administration of goods is a system in which the transportation of goods is dominated and managed. In this system, a specific organization or institution is not necessarily considered, and the right to have control over the goods being transported is considered in the process of transporting the goods. During the transportation process, the goods being transported are subject to the control and domination of numerous individuals, including maritime transport operators. Possession of the goods, whether by the shipping agents or the cargo agents, is a manifestation of the creation of rights for the holder, including the commercial administration of the goods. In this article, by examining the Iranian Commercial and Maritime Law and the provisions of the Hague Convention, as an international document based on maritime law, we identify the different forms of the right to commercial management of goods in the maritime transportation cycle. Finally, by adapting it to the provisions of the International Rotterdam Convention, the provisions and effects of implementing this right by the transport operator are presented.

---

<sup>1</sup>PhD student in Private Law, Najafabad Branch, Islamic Azad University, Najafabad, Iran


<sup>2</sup>Assistant Professor, Law Department, Najafabad Branch, Islamic Azad University, Najafabad, Iran

<sup>3</sup>Assistant Professor, Law Department, Najafabad Branch, Islamic Azad University, Najafabad, Iran


## احکام و آثار اجرای حق اداره تجاری کالا توسط متصدی حمل و نقل دریایی با مطالعه تطبیقی سیاست های پیش بینی شده در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون روتردام

تاریخ دریافت: ۱۹/۰۶/۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۰۱/۰۹/۱۴۰۴

 ID مسلم ماندگار<sup>۱</sup>

 ID رضا سلطانی<sup>۲</sup>

 ID مسعود شیرانی<sup>۳</sup>

### چکیده

اداره تجاری کالا نظامی است که حمل و نقل کالا در آن تحت سلطه و مدیریت قرار می‌گیرد. در این نظام الزاماً سازمان یا نهاد خاصی مد نظر نیست و حق برخورداری از سلطه بر کالای موضوع حمل در پروسه حمل و نقل کالا مورد نظر است. کالای موضوع حمل در پروسه حمل و نقل، تحت سلطه و استیلاي اشخاص متعدد قرار می‌گیرد که از جمله این اشخاص متصدیان حمل دریایی می‌باشد. استیلاي بر کالا چه توسط عوامل حمل و چه توسط عوامل محموله، مظهر ایجاد حقوقی برای دارنده است که از جمله آن اداره تجاری کالا است. در این مقاله با بررسی قانون تجارت و قانون دریایی ایران و مقررات کنوانسیون لاهه، بعنوان سند بین‌المللی مبنای قانون دریایی، به شناسایی صور مختلف حق اداره تجاری کالا در چرخه حمل و نقل دریایی پرداخته و در نهایت با تطبیق آن با مقررات کنوانسیون بین‌المللی روتردام، احکام و آثار اجرای این حق توسط متصدی حمل و نقل ارایه گردیده است.

کلید واژگان: اداره تجاری کالا، حمل و نقل دریایی، متصدی حمل، قانون تجارت، قانون دریایی، کنوانسیون روتردام.

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد نجف آباد دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

<sup>۲</sup> استادیار گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

<sup>۳</sup> استادیار گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

امروزه تجارت بین‌المللی وابسته به حمل و نقل کالا است که مهمترین آن حمل دریایی است. بطور سنتی دو روش برای حمل کالا شامل چارتر پارتی و صدور بارنامه وجود دارد. (Toda, 2016: 4) کالا در پروسه حمل تحت استیلائی اشخاص متعدد از جمله متصدیان حمل دریایی قرار می‌گیرد. دگرگونی روابط تجاری در عصر حاضر باعث ایجاد روابط پیچیده‌تری در عرصه مبادلات تجاری و ورود اشخاص متعددی در پروسه شکل‌گیری یک رابطه گردیده است. متصدی حمل نیز از شکل ساده سنتی خود به اشکال مختلف اعم از صور مختلف بکارگیری منافع کشتی‌ها توسط مستاجرین و متصدیان حمل واقعی و متوالی در آمده است. اینکه متصدی در پروسه حمل و متعاقب استیلائی بر کالا و در اختیار قرار گرفتن آن و دارا شدن حق اداره تجاری کالا از چه حقوقی برخوردار است و چه آثار و احکامی بر اعمال و اجرای این حق مترتب است، موضوع بررسی ما در این مقاله است. با توجه به فقد آثار حقوقی در زمینه اداره تجاری کالا، در صدد هستیم با بررسی قانون تجارت و قانون دریایی ایران و مقررات کنوانسیون لاهه، بعنوان سند بین‌المللی مبنای قانون دریایی، به شناسایی صور مختلف حق اداره تجاری کالا در چرخه حمل و نقل دریایی پرداخته و در نهایت با تطبیق آن با کنوانسیون روتردام، تصویر روشنی از احکام و آثار اجرای این حق توسط متصدی حمل ارایه گردد.

## ۱- مفهوم اداره تجاری کالا و متصدی در حمل و نقل دریایی

### ۱-۱- مفهوم اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی

اداره تجاری کالا پروسه‌ای است که به موجب آن عملیات حمل به سرانجام رسیده و کالایی از طرف فرستنده به دست گیرنده می‌رسد. اداره تجاری کالا موضوعی متفاوت از اداره کشتی است (یزدانیان، ۱۳۹۵؛ ۱۴۶). در این پروسه کالا تحت سلطه و مدیریت قرار می‌گیرد و در واقع حق برخورداری از سلطه بر کالای موضوع حمل در پروسه حمل و نقل کالا است. از این نظر، اداره با ترجمه انگلیسی Administration مطابقت بیشتری دارد. کما اینکه در حقوق مدنی و تجارت، این معنا بیشتر مورد استنباط قرار می‌گیرد.

### ۱-۲- مفهوم متصدی در حمل و نقل دریایی

قانون تجارت ایران در ماده ۳۷۷ متصدی حمل را کسی می‌داند که در مقابل اجرت، حمل اشیا را به عهده دارد. در قانون دریایی ایران، متصدی حمل تحت عنوان متصدی باربری، به طور کلی به مالک یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده بار

قرارداد باربری منعقد کرده است اطلاق می‌شود. از نظر کنوانسیون روتردام متصدی شخصی است که با فرستنده کالا قرار داد حمل منعقد می‌کند. در عمل هویت متصدی حمل در بارنامه دریایی تعیین می‌شود. این شخص می‌تواند مالک کشتی، مستاجر کشتی، مستاجر فرعی یا نماینده هر یک آنها باشد. با توجه به اینکه در اغلب موارد بارنامه دریایی به وسیله یا از طرف فرملنده کشتی که معمولاً هم نماینده مالک کشتی است صادر می‌شود، تعیین هویت متصدی حمل پیچیده‌تر می‌شود. لذا لازم است فرستنده انتخاب صحیحی داشته باشد. در حقوق انگلستان معمولاً در هر قرارداد حمل، تنها یک شخص به عنوان متصدی مسئول است و معمولاً مالک به عنوان متصدی تلقی می‌شود. چرا که علیرغم وجود قرارداد اجاره، مالک همچنان مسئول اداره کشتی است و بارنامه‌ها نیز به نمایندگی از وی توسط فرمانده صادر می‌شود. این قاعده کلی حتی اگر مستاجر ترتیب انعقاد قرارداد حمل را داده باشد و حتی در فرضی هم که بارنامه دریایی به نام وی صادر شود، قابلیت اعمال دارد. (ویلسون، ۱۳۹۹؛ ۴۲۴-۴۲۳) لیکن گاهی طرفین قصد دارند مستاجر کشتی بعنوان متصدی حمل ایفای نقش کند. در مواردی ممکن است مستاجر به عنوان اصیل بارنامه دریایی را به نام خود صادر نماید. در این وضعیت به عنوان متصدی محسوب خواهد شد. (ویلسون، ۱۳۹۹؛ ۴۲۷-۴۲۶) به موجب بند ۲ ماده ۳۷ روتردام، اگر متصدی حمل در داده‌های قرارداد تعریف نشده باشد، مالک ثبت شده کشتی حامل، متصدی فرض می‌شود، مگر ثابت کند که کشتی تحت اجاره لخت بوده و اجاره کننده و آدرسش را اعلام کند. این اماره با تعیین متصدی حمل و آدرس او توسط مالک به ثبت رسیده قابل رد است. در عین حال حسب بند ۳ آن، مانع از این نیست که صاحب حق اثبات کند شخصی غیر از شخص معین در داده‌های قرارداد متصدی است. ممکن است متصدی اجرای تمام یا بخشی از تعهدات خود را به متصدی دیگری واگذار نماید. در این صورت موضوع متصدی حمل قراردادی یا اولیه و متصدی حمل واقعی در نقش واسطه متصور می‌گردد. (رنجبر، ۱۳۹۹؛ ۱۸۲) تعریف متصدی در کنوانسیون روتردام همان تعریف مقرر در قانون دریایی ایران و به متصدی حمل واقعی نظر دارد. در روتردام، زمانی که با دو یا چند متصدی حمل روبرو هستیم، از متصدی دوم به بعد، متصدی حمل متوالی شناخته می‌شوند و با پذیرش بارنامه اول، الحاق خود به قرارداد حمل را اعلام می‌کنند. (اشراقی ارانی، ۱۳۹۸: ۱۹-۱۸) قانون تجارت و قانون دریایی ایران در خصوص این موضوع ساکت است. اما این تجویز وجود دارد متصدی بتواند در حمل کالا با متصدیان دیگر قرارداد حمل منعقد نماید. تنها در کنوانسیون هامبورگ به تعریف اصطلاح متصدی حمل واقعی اشاره شده است. در مقررات روتردام به

صراحت بدین کیفیت اشاره نشده، لکن از نهادی مشابه، تحت عنوان مجری دریایی یاد شده است. (تقی‌زاده، ۱۳۹۳؛ ۹۵) این عنوان به دلیل کاربرد وسیع چند وجهی حامل است که هدف آن گنجاندن همه طرف‌های ممکن به عنوان حامل است. (Adamsson, 2011: 53) در عین حال، تمایز بین متصدی حمل واقعی و قراردادی با مفهوم عامل حمل بیان شده است. (سیمایی صراف، ۱۳۹۳؛ ۱۱۸)

## ۲- شناسایی مصادیق حق اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی و آثار

### اجرای آن توسط متصدی حمل

صرفنظر از اینکه دوره زمانی اداره تجاری کالا در کنوانسیون لاهه با دوره زمانی اداره تجاری کالا در مقررات قانون دریایی ایران و کنوانسیون روتردام با دوران مسئولیت متصدی می‌تواند یکسان یا در برخی موارد متفاوت باشد، (صادقی نشاط، ۱۳۹۷؛ ۲۹۱) در بحث اداره تجاری کالا، متصدی می‌تواند از حق اداره تجاری کالا بدون مسئولیت یا با محدودیت مسئولیت حسب توافق یا قرارداد برخوردار باشد، در ادامه بحث ضمن شناسایی مصادیق حق اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی، اعمال و اجرای این حق توسط متصدی حمل را با تفکیک وضعیت قرارداد در حالت‌های فوق با توجه به مقررات قانون تجارت، قانون دریایی ایران و مقررات روتردام مورد بررسی قرار می‌دهیم.

### ۲-۱- حق خودداری از استرداد کالا به ارسال کننده

در بحث حمل و نقل کالا این موضوع ممکن است مطرح شود که پس از آنکه کالا تحویل متصدی حمل گردید و بارنامه صادر شد، آیا کالا به درخواست فرستنده قبل از رسیدن به مقصد قابل استرداد می‌باشد یا خیر؟ متعاقب تحویل کالا به متصدی و صدور بارنامه و استیلای وی بر کالا، قاعدتاً ارسال کننده کالا از حق استرداد کالا برخوردار نمی‌باشد و این متصدی است که اداره جریان حمل کالا را عهده‌دار می‌شود. در این زمینه مقررات هر یک از قوانین تجارت و دریایی ایران و مقررات روتردام به شرح ذیل می‌باشد.

### ۱-۱-۲- حق خودداری از استرداد کالا در قانون تجارت ایران

ماده ۳۸۲ قانون تجارت ایران برای ارسال کننده این حق را قائل شده است که می‌تواند کالا را در زمانی که در ید متصدی حمل و نقل است، با شرایطی از جمله پرداخت مخارجی که متصدی نموده و خسارت از او پس بگیرد. لکن و در ادامه در ماده ۳۸۲ این حق از ارسال کننده سلب شده و متصدی می‌تواند از استرداد کالا خودداری نماید که شامل موارد ذیل می‌باشد.

**الف:** در صورتی که بارنامه به مرسل الیه تسلیم شده باشد.

ب: ارسال کننده نتواند رسیدی که متصدی به وی داده را پس دهد.

ج: در صورتی که متصدی وصول مال التجاره به مقصد و اقدام جهت تحویل را به مرسل الیه اعلام کرده باشد یا پس از وصول، مرسل الیه تسلیم آن را تقاضا نکرده باشد.

نکته قابل توجه در این خصوص آن است که هرچند بنا به مفاد ماده ۳۷۸ قانون تجارت، قرارداد حمل مطابق تابع مقررات وکالت است، لکن در ماده ۳۸۳ و قسمت اخیر ماده ۳۷۸ از حوزه مقررات وکالت خارج شده و متصدی باید مطابق دستور مرسل الیه عمل نماید. معذالک در صورتی مرسل الیه می‌تواند درخواست تحویل کالا را نماید که رسید مزبور توسط ارسال کننده به وی تسلیم شده باشد.

### ۲-۱-۲- حق خودداری از استرداد کالا در قانون دریایی ایران

در قانون دریایی ایران در دو مورد امکان استرداد کالا قبل از رسیدن به مقصد مقدور می‌باشد.

الف: چنانچه بارنامه دریایی صادر شده باشد و نسخه اصلی قابل انتقال به فرمانده یا متصدی تسلیم نگردد. (ماده ۶۵) در واقع ماده ۶۵ قانون دریایی ایران مفاد بند ۱ ماده ۳۸۳ قانون تجارت را تکرار نموده است و از مقررات یکسانی پیروی می‌کنند.

ب: در صورتی که مطابق مفاد ماده ۸۹ در ضمن سفر جهت تعمیر و یا تعویض بعضی از تاسیسات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر، وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد و فرمانده بخواهد وجوه مذکور را با وثیقه گذاشتن بار کشتی تحصیل نماید و فرستندگان بار ضمن مخالفت با وثیقه گذاشتن، کرایه حمل مسافت طی شده را نپردازند.

### ۳-۱-۲- حق خودداری از استرداد کالا در مقررات روتردام

در روتردام در باب استرداد کالا متعاقب تحویل بار، بحثی همانند آنچه در قانون تجارت و قانون دریایی گفته شد، به میان نیامده است. لکن در خلال مباحث مربوط به تحویل کالا، از آنجا که گیرنده ممکن است فرستنده کالا باشد، بحث استرداد کالا توسط فرستنده مطرح می‌شود. این موضوع در فصل ۹ مقررات روتردام در بحث تحویل کالا مطرح شده است که به موجب آن تحویل گیرنده در قبال دریافت کالا باید به شیوه‌ای که در محل تحویل رایج است رسید دریافت کالا صادر و در اختیار متصدی قرار دهد. در این ارتباط چنانچه سند حمل قابل انتقال یا غیر قابل انتقال صادر شده باشد، در صورتی که این اسناد تحویل نشود، متصدی می‌تواند از تحویل کالا امتناع ورزد.

#### ۴-۱-۲- حق خودداری از استرداد کالا در فرض مستاجر بودن متصدی

در قراردادهای اجاره بهترین ملاک برای اینکه کنترل و اداره کشتی به مستاجر منتقل شده است یا نه، آن است که احراز شود فرمانده تحت اداره و استخدام کدام یک از طرفین است. (ایوامی، ۱۳۷۵: ۱۲) اجاره سفری به قرارداد حمل و نقل و اجاره زمانی به قرارداد اجاره نزدیک‌تر است و در اجاره کشتی غیر مجهز یا لخت مدیریت بازرگانی و دریانوردی به همراه استخدام فرمانده به عهده مستاجر است. (ایزانلو و همکاران، ۱۴۰۰: ۶۳۹) در اجاره سفری بر خلاف اجاره زمانی، مستاجر چندان نقشی در مدیریت کشتی ندارد و نقشی همانند نقش فرستنده در قراردادهای حمل مستند به بارنامه دریایی دارد. (ویلسون، ۱۳۹۹: ۲۹) در قراردادهای اجاره اعم از زمانی و سفری، اگر قرارداد حمل بین مستاجر و فرستنده منعقد شود و مستاجر به نام خود بارنامه صادر نماید، متصدی همان مستاجر است. در مواردی که نوع اقدام مالک و مستاجر موجب اشتباه در تشخیص متصدی گردد، شاید بتوان هر دو را به عنوان متصدی حمل معرفی نمود. (تقی زاده، ۱۳۹۲: ۴۳۳-۴۳۴)

مقررات هامبورگ با هدف رفع این اشکالات در تعریف متصدی حمل مقرر نموده، شخصی است که با فرستنده قرارداد حمل دریایی منعقد و یا به نام وی چنین عملی انجام می‌دهد. مگر اینکه با شرایطی، از جمله اینکه نماینده متصدی حمل خارج از حیطه اختیار عمل نموده باشد و یا قرارداد حمل صریحاً انجام قسمتی از حمل را به دیگری محول نموده باشد. (تقی زاده، ۱۳۹۲: ۴۳۵) در کنوانسیون روتردام دامنه متصدی حمل گسترش یافته و شخص غیر از مستاجر و مالک کشتی نیز می‌تواند متصدی شناخته شود. این موضوع به خاطر حفظ منافع فرستنده و دارنده اسناد حمل است. چرا که تعیین متصدی حمل تاثیر مستقیمی ارزش و اعتبار بارنامه دریایی و اسناد حمل دارد. (مهدی پناه، ۱۳۹۳: ۶۴)

چنانچه متصدی مستاجر باشد، از همان حقوق ماده ۳۸۳ قانون تجارت و ۶۵ قانون دریایی برخوردار است. در کنوانسیون روتردام در روابط بین متصدی حمل و گیرنده‌ای که طرف اولیه قرارداد اجاره کشتی یا قرارداد حمل نمی‌باشد، اعمال می‌شود. وفق فصل ۹ و مواد ۴۴ و ۴۵ و ۴۶، متصدی تا زمان ارائه رسید توسط گیرنده، می‌تواند از استرداد کالا خودداری نماید.

#### ۲-۲- حق حمل کالا

تعهد اساسی حامل در قراردادهای حمل و نقل دریایی، حمل دقیق و مناسب کالاها است. (Rosaeg, 2014:43) برای حمل دقیق و مناسب، کشتی باید قابلیت دریانوردی داشته باشد. قابلیت دریانوردی کشتی در زمره تعهدات متصدی

حمل دریایی است. این تعهد برخلاف کنوانسیون لاهه که صرفاً ناظر به قبل و در شروع سفر دریایی است، در کنوانسیون روتردام استمراری است. (تقی زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۴۵۷) از آثار اصلی استیلای متصدی بر کالا، داشتن حق حمل آن به شیوه تعیین شده مطابق با شرایط مقرر در قرارداد حمل است.

### ۱- حق حمل کالا در قانون تجارت ایران

ماده ۳۸۸ قانون تجارت ایران منعی در واگذاری قرارداد حمل برای متصدی اولیه قائل نشده است. بلکه صرفاً در خصوص مسئولیت تام وی جهت حمل کالا صحبت به میان آورده است. کما اینکه در رای ۱۹۲۰-۱۳۲۹/۱۲/۱۲ هیات عمومی دیوان عالی کشور، رای شعبه اول دادگاه استان پنجم که مسئولیت را متوجه متصدی حمل و نقل اولیه، در موردی که محموله بار فرش در زمان تصدی مسئولیت متصدی دوم به سرقت رفته بود را تایید نمود. (ستوده تهرانی، ۱۳۸۰: ۷۹) متصدی پس از دریافت کالا، بر آن استیلای ید داشته و برابر قرارداد حمل یا شرایط مقرر در بارنامه و به کیفیتی که در مقررات ماده ۳۷۹ آمده است، مبادرت به حمل کالا می نماید.

در فرضی که متصدی خود مستاجر کشتی است، متصدی از همان حقوق مالک در اداره کالا جهت حمل برخوردار است. تفاوتی نمی کند که وسیله حمل متعلق به متصدی باشد یا متعلق به دیگری. آنچه که مورد تعهد قرار گرفته حمل کالا است و می تواند توسط متصدی یا شخصی از طرف او انجام پذیرد. در فرض مستاجر بودن متصدی، از نظر فرستنده و یا گیرنده همچنان متصدی مسئولیت حمل و مخاطرات سفر را به عهده دارد.

### ۲-۲-۲- حق حمل کالا در مقررات قانون دریایی ایران

به موجب ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، آماده نمودن کشتی برای دریانوردی در شمار وظایف متصدی است. معمولاً در قرارداد حمل مسیر حرکت کشتی تعیین و چنانچه اداره کشتی ایجاب نماید، می تواند از مسیر اصلی خود انحراف نماید. در مورد تعیین انحراف موجه ضابطه صحیحی در دست نیست و در هر مورد با توجه به اوضاع و احوال قضیه باید تصمیم گیری شود. یعنی باید دید که انحراف از مسیر امری معقول بوده یا خیر و یا آنگونه که حقوقدانان حقوق مدون می گویند متصدی حمل همچون پدر خوب خانواده عمل نموده است یا خیر. (تقی زاده، ۱۳۹۲: ۳۶۶)

در شرایطی که کالای موضوع حمل کیفیت و شرایط خاصی را ایجاب نماید، وفق ماده ۵۷ قانون دریایی، طرفین با عدول از مقررات قانون شرایط خاصی را در قرارداد حمل ذکر می نمایند. متصدی متعهد به حمل بار برابر قرارداد حمل است و

از آزادی عمل جهت انتخاب مسیر حمل برخوردار نیست و باید خط سیری را دنبال کند که مورد توافق قرار گرفته یا به طور عرفی از آن استفاده می‌شود. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۱۲۱) اگر توافقی بر زمان موجود نباشد، فرض بر این است که توافق نموده‌اند حمل بار در مدت معمول و معقول با لحاظ کردن نوع کشتی و نیروی محرکه آن و ماهیت کالا انجام پذیرد. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۱۲۲)

یکی از موضوعات مهم در دریانوردی بحث کمک و نجات در دریا است. ماده ۱۷۳ قانون دریایی ایران و کنوانسیون بین‌المللی راجع به تجسس و نجات دریایی مصوب سال ۱۹۷۹ میلادی و دیگری راجع به نجات مصوب ۱۹۸۹ میلادی در همین ارتباط در زمینه تجسس و نجات در حادثه دریایی است. (مرزبان، ۱۳۹۱: ۴۹۷) بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی تصریح نموده است هرگونه تغییر مسیر برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف این فصل و قرارداد باربری نیست.

#### ۲-۲-۳- حق حمل کالا در مقررات روتردام

روتردام اولین کنوانسیون است که به صراحت تعهد اساسی حامل که حمل کالا به مقصد و تحویل به گیرنده است را بیان می‌کند. (Jia, 2020:257) تصرف و در اختیار داشتن کالا ملاک اصلی در تعیین حوزه مسئولیت متصدی حمل است. هرچند که طرفین می‌توانند با توافق زهان آن را کاهش دهند. (تقی زاده و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۸۰) کاهش زمان مسئولیت به مفهوم سلب حق حمل کالا نیست. ماده ۱۱ کنوانسیون برابر شرایط مقرر در آن به متصدی حمل اجازه حمل کالا را اعطا نموده است. طرف‌های قرارداد حمل می‌توانند روی زمان حمل و مدت زمانی که کالا باید دریافت و نهایتاً تحویل گردد توافق نمایند. تاخیر در حمل به واسطه شرایط خاص حسب ماده ۱۷ موجب معافیت از مسئولیت است و اگر مدت زمان تعیین شده سپری نشده باشد، حسب ماده ۲۱ تاخیر به مفهوم پیش‌بینی شده در قرارداد صورت نمی‌پذیرد.

به موجب ماده ۲۴، هر انحراف از مسیری نقض تعهد محسوب نمی‌شود. در صورتی که طبق قانون حاکم انحراف از مسیر نقض تعهد تلقی شود، متصدی می‌تواند از معافیت‌های ماده ۵۹ کنوانسیون بهره برد. رویکرد کنوانسیون بر این مبنا است که حتی در فرض اینکه انحراف از مسیر بر مبنای قانون داخلی نقض تعهد قراردادی متصدی محسوب شود، دکترین نقض اساسی قرارداد حمل تحت شمول این کنوانسیون اعمال نمی‌شود و متصدی می‌تواند از تمام دفاعیات و موارد تحدید مسئولیت مقرر شده در کنوانسیون بهره‌مند شود. (ویلسون، ۱۳۹۹: ۴۱۱) همچنین

به موجب قسمت (ل) بند ۳ ماده ۱۷ اگر انحراف از مسیر به منظور نجات جان افراد در دریا باشد و متصدی بتواند این امر را اثبات نماید.

علیرغم خروج قرارداد اجاره حسب ماده ۶ از شمول کنوانسیون، در روابط بین متصدی، گیرنده، کنترل کننده و دارنده این مقررات اعمال می شود و مقررات مربوط به حمل و تاخیر و انحراف از مسیر را نیز شامل خواهد شد. در قراردادهای اجاره سفری مستاجر حق انحراف از مسیر را ندارد. مگر آنکه حسب شروط قرارداد، این حق به وی اعطا شده باشد. در قراردادهای اجاره زمانی غالباً این شرط وجود دارد که فرمانده باید از دستورات مستاجر تبعیت نماید. در نبود توافق خاص به طور ضمنی بر پایه اصل کارایی تجاری توجیه می شود که مستاجر حق داشته آزادانه سفرها، محموله ها و شروط بارنامه را انتخاب نماید و در مقابل مللک نیز حق جبران خسارت داشته باشد.

### ۲-۳- حق به وثیقه گذاشتن بار

#### ۲-۳-۱- حق به وثیقه گذاشتن بار در قانون دریایی ایران

یکی از موضوعاتی که ممکن است در سفر دریایی ایجاب نماید، وثیقه گذاشتن بار جهت اخذ وام است. بدین ترتیب که به دلیل مخارج فوری و در دسترس نبودن وجوه لازم، به ناچار فرمانده جهت تامین هزینه های تعمیر یا تعویض بعضی از تاسیسات کشتی باید قرض نماید. قانون تجارت ایران و مقررات روتردام در این باب مقرراتی برای عرضه ندارد. لکن قانون دریایی در ماده ۸۹ و ۱۰۲ به موضوع وثیقه گذاشتن بار اشاره می نماید. فرمانده می تواند وجوه مذکور را در مرحله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط مندرج در آن قانون و یا نهایتاً و در موارد ضروری و حیاتی، با فروش بار وجوه لازم را تحصیل نماید. وفق بند ۷ ماده ۵۲ و بند ۷ ماده ۵۴ و ماده ۵۷، فرمانده نماینده مالک کشتی است و اقدامات او به نمایندگی از طرف مالک صورت می پذیرد.

اخذ وام با وثیقه گذاردن بار، اولاً باید برای تعمیر یا سایر مخارج فوق العاده کشتی و یا بار آن یا برای تعویض اشیایی باشد که بر اثر یک حادثه دریایی از بین رفته باشد و ثانیاً به منظور تعقیب و ادامه سفر باشد. به موجب بند یک ماده ۵۵ قابلیت دریانوردی و آماده نمودن کشتی برای سفر دریایی و تامین احتیاجات آن در شمار وظایف اصلی و اساسی متصدی می باشد. وفق ماده ۹۴ قانون دریایی چنانچه فرمانده اموال و یا کشتی و یا بار را بدون علت موجه به وثیقه و رهن گذارد شخصاً مسئول خسارات وارده خواهد بود. توجیه اخذ نظر مقامات مسئول، حمایت از حقوق اشخاص ثالث است تا در مواردی که دسترسی به آنان نمی باشد، حقوق

نامبردگان تامین شود. البته در صورت اطلاع فرستندگان بار مطابق ماده ۹۱ قانون دریایی، می‌توانند مشروط بر آنکه کرایه حمل مسافت طی شده را بپردازند مخالفت خود با وثیقه گذاردن بار را اعلام و بار خود را تخلیه نمایند.

بنابراین مطابق قانون دریایی ایران متصدی می‌تواند استیلای خود بر کالا را با به رهن و وثیقه گذاشتن آن در قبال اخذ وام جهت تعمیر یا تعویض قطعات کشتی که به منظور امکان ادامه مسیر و اداره و انتقال کالا است، بدین نحو اعمال نمایند.

### ۳-۲-۲- حق به وثیقه گذاشتن بار در فرض مستاجر بودن متصدی

در بحث اینکه مستاجر نیز می‌تواند از حق موضوع ماده ۸۹ استفاده نماید یا خیر، در فرضی که مستاجر اداره امور کشتی و دریانوردی کشتی را به عهده داشته باشد و همچنان که در ماده ۷۴ قانون دریایی آمده است، در این صورت مستاجر کشتی در حکم مالک کشتی می‌باشد. در این وضعیت چنانچه کشتی در سفر نیاز به تعمیر یا تعویض قطعات داشته باشد، می‌تواند از حق وثیقه بار استفاده نماید. هرچند که در شرایط معمول تعمیر کشتی حسب مفاد ماده ۱۵۷ قانون دریایی به عهده مالک کشتی است و مستاجر در این خصوص تعهدی ندارد مگر آنکه بر حسب مفاد ماده ۱۶۱ در قرارداد اجاره شرط شده باشد.

### ۲-۴- حق تفدیه و به آب انداختن بار

تفدیه و به آب انداختن بار یکی از اقداماتی ضروری به منظور حفظ ایمنی کشتی دچار حادثه و یا به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی است که مستلزم رعایت دستورالعمل‌های دریانوردی یا مقررات ناظر بر حمل کالا بوده و با نظارت و دستورات مقامات صالحه انجام می‌پذیرد. قانون تجارت ایران در این خصوص اشاره‌ای ننموده است. لکن در مقررات قانون دریایی و روتردام اشاراتی شده است که به شرح ذیل می‌باشد.

### ۲-۴-۱- حق تفدیه و به آب انداختن بار در مقررات حقوق دریایی ایران

قانون دریایی در ماده ۱۰۹ با این ضرورت که در هنگام طوفانی بودن دریا به منظور نجات کشتی و کارکنان و یا مسافران، محموله کشتی به دریا ریخته می‌شود اشاره نموده است. البته طوفانی بودن دریا را نباید حصری قلمداد نمود. این تجویز در ماده ۱۸۵ و ۱۸۷ به گونه‌ای دیگر ارائه شده است. با این شرایط که خطر به طور جدی و واقعی سفر دریایی را تهدید کرده و مخارج فوق العاده و تفدیه کالاها نیز به صورت واقعی و عمدی صورت گرفته باشد و به منظور دفع خطر عارض شده باشد و کشتی و محموله نیز به نحو واقعی از تفدیه و مخارج فوق العاده منتفع شده و تفدیه در جهت حفظ منافع مشترک باشد. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۳۲۲)

طرح موضوع خسارات مشترک دریایی از این نظر واجد اهمیت است که فرمانده جهت حفظ سلامت کشتی و بخش کلی یا جزئی محموله، مبادرت به تفدیه بخشی از آن می‌نماید. هرچند که حادثه بدلیل قصور یا خطای یکی از اشخاص ذینفع در سفر باشد، البته این امکان برای زیان دیده باقی می‌ماند، تا به طور مستقل ضمن طرح دعوا علیه مقصر یا خطاکار، حق خود را استفاده نماید. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۳۳۱) هر چند مستفاد از بند ۱ و ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی اگر متصدی تمام اقدامات لازم را به عمل آورده باشد، متصدی مسئول جبران خسارت نمی‌باشد. بدین ترتیب مطابق مقررات قانون دریایی متصدی با اتکا به اختیار و استیلا بر محموله حتی الامکان سعی می‌نماید بخش عمده یا بخشی از کالا را در مسیر حمل مدیریت نماید تا هدف و موضوع قرارداد حمل تحقق یابد.

#### ۲-۴-۲- حق تفدیه و به آب انداختن بار در مقررات روتردام

کنوانسیون به وضوح از تفدیه و به آب انداختن بار یاد ننموده است، لکن از خلال مقررات می‌توان به اختیار متصدی دست یافت. در باب مبانی مسئولیت متصدی حمل که ذیل ماده ۱۷ کنوانسیون آمده است، متصدی حمل از بار مسئولیت فقدان و خسارات وارده به کالاها می‌تواند تبری جوید. فقدان یا خسارات وارده به کالا می‌تواند شامل مواردی باشد که حفظ سلامت کشتی و محموله ایجاب نماید بخشی از کالا تفدیه شود یا در صورت لزوم به دریا ریخته شود. بر اساس تحلیل داده‌های فوق، متصدی در زمان استیلا بر کالا و در مدت حمل در دریا می‌تواند از حق اداره خود استفاده نموده و در مواقع اضطراری و ضرورت اقدام به تفدیه کالا و انداختن بخشی از کالا به دریا نماید.

#### ۲-۴-۳- حق تفدیه و به آب انداختن بار در صورتی که متصدی مستاجر

باشد

ماده ۱۵۹ قانون دریایی، موضوع به دریا ریختن بار کشتی را در صورتی که فرمانده ناگزیر از حفظ سلامت جان اشخاص و اموال در کشتی است، مطرح نموده است. این فرض نیز با توجه به نوع قرارداد اجاره و اینکه مستاجر در اداره دریانوردی کشتی دخالت دارد یا خیر و اینکه آیا فرمانده در تبعیت وی است یا نه تحلیل می‌شود. بدین کیفیت که متصدی می‌تواند در اجرای بهتر حمل دریایی، اقداماتی که در شرایط خاص ایجاب نماید به عمل آورد. به همین کیفیت اقدامات مستاجری که در مقام متصدی عمل می‌نماید، برابر مقررات روتردام و به کیفیتی که اشاره شد، اعمال می‌شود.

## ۲-۵- حق فروش بار در مسیر حمل

بحث فروش بار در مسیر حمل یا مقصد در این مبحث، متمایز و متفاوت از موضوع فروش بار به منظور تامین هزینه‌های مترتب بر حمل کالا است. بدین عنوان که بعضاً شرایط و وضعیتی حادث می‌شود که نگهداری بار موجب زیان می‌گردد. این شرایط ممکن است مربوط به وضعیت کالا باشد یا وضعیتی که مربوط به شرایط متصدی حمل است. از این نگاه با مطالعه مقررات قانون تجارت و قانون دریایی و مقررات روتردام به بررسی موضوع می‌پردازیم.

### ۲-۵-۱- شرایط فروش بار در قانون تجارت ایران

ماده ۳۸۵ قانون تجارت ایران در خصوص فروش بار شرایط ذیل را مقرر نموده است. اول: کالا در معرض تضییع سریع باشد. این موضوع ممکن است به واسطه وضعیت خاص کالا یا به لحاظ شرایطی که حادث می‌شود باشد. دوم: مخارج و هزینه‌های نگهداری و حمل بواسطه شرایطی که حادث می‌شود بیش از قیمت و ارزش کالا باشد و از نظر عرفی و منطقی ارزش مالی در بر نداشته باشد.

سوم: فروش کالا با اطلاع به دادستان محل یا نماینده وی و تحت نظارت ایشان صورت می‌پذیرد که به منزله تایید شرایط و ضرورت فروش و جهت حفظ حقوق کسانی است که در موضوع ذینفع هستند. مراتب باید در صورت امکان به اطلاع ارسال کننده و مرسل‌الیه رسیده شود. عدم رضایت به فروش کالا هرگونه تبعات و خسارات احتمالی را متوجه متصدی نخواهد نمود. چه آنکه به ضرر خود اقدام نموده و از این حیث با توجه به قاعده اقدام مسئولیت متوجه آنها خواهد بود.

### ۲-۵-۲- شرایط فروش بار در قانون دریایی ایران

ماده ۶۶ قانون دریایی ایران در خصوص فروش بار و شرایط آن، به شیوه مشابه در ماده ۳۸۵ قانون تجارت عمل نموده است. با این تفاوت که در ماده ۳۸۵ قانون تجارت در کنار بیم تضییع و فساد بار به توجیه اقتصادی و هزینه‌های مترتب بر محموله نیز اشاره شده است. در عین حال در ماده ۹۳ به موارد فوق‌العاده که ممکن است ناظر بر مواردی دیگر مانند اخاذی، دزدی دریایی و امثالهم باشد، اشاره نموده است. همچنین در قانون تجارت اقدام متصدی جهت فروش موكول به آن شده که حتی‌الامکان ارسال کننده و مرسل‌الیه از قصد فروش مطلع شوند. حال آنکه در قانون دریایی متعاقب آنکه بار به فروش رسید، تکلیف به اطلاع رسانی شده است. از حیث شرایط لازم جهت اقدام به فروش، مفاد ماده ۹۳ و ۸۹ با این تعارض مواجه است که در ماده ۸۹ فروش بار مستلزم موافقت مالک کشتی، فرستنده یا صاحب بار است. حال آنکه ماده ۹۳ نیازمندی به موافقت آنها را در صورت امکان

مطرح نموده است.. از این رو باید تجویز اختیار فروش کالا را بر مبنای شرایط مقرر در ماده ۹۳ حاصل نمود و صراحت بیان قانونگذار را در آن جستجو نمود.

### ۲-۵-۳- شرایط فروش بار در مقررات روتردام

مقررات روتردام به فروش رساندن کالا را به رویه‌های معمول قانون یا مقررات محلی که کالاها در آنجا قرار داده است، محول نموده است. طرح این موضوع ذیل ماده ۴۸ کنوانسیون، تحت عنوان کالاهای سرگردان آورده شده است. حسب تعریف مقرر در این ماده از کالای سرگردان، شامل مواردی است که:

الف: گیرنده کالا، از تحویل کالا امتناع ورزد. ب: طرف کنترل کننده، دارنده، فرستنده یا فرستنده اسنادی شناسایی نشوند یا دستور مناسبی به متصدی حمل ندهند. ج: متصدی حمل حق عدم تحویل کالا را داشته یا ملزم به عدم تحویل باشد. د: کالا به دلیلی غیر از موارد فوق قابل تحویل نباشد. در این صورت متصدی حق دارد در خصوص کالا تصمیماتی اتخاذ نماید. که از جمله آن فروش آنهاست. کالاهایی که با شرایط فوق به عنوان کالای سرگردان محسوب شوند، با حصول شرایطی ممکن است توسط متصدی حمل به فروش رسد. شرایط لازم برای فروش به شرح ذیل است:

الف: کالاها بدون تحویل باقی بماند. ب: تصمیم به فروش با توجه به اوضاع و احوال معقول باشد. ج: شخص تعیین شده در داده‌های قرارداد به عنوان شخصی که باید از ورود کالا به مقصد مطلع شود و چنانچه اقتضا نماید، به ترتیب گیرنده، طرف کنترل کننده و یا فرستنده را اگر برای وی شناخته شده باشد، از تصمیم فروش مطلع سازد.

به موجب بند ج، صرف اطلاع اشخاص معرفی شده برای جواز فروش کالا توسط متصدی کفایت می‌کند. مگر آنکه متعاقب اطلاع آن افراد برابر مقررات مواد ۴۴، ۴۵، ۴۶ و ۴۷ نسبت به جلوگیری از فروش و تحویل کالا اقدام نمایند. اقدام به موجب بند ۲ ماده ۴۸، مستلزم آن است که اقدام معقول دیگری با توجه به اوضاع و احوال به نظر نرسد و الا همچنان که در اقدامات برشمرده ذیل بند ۲ آمده است، متصدی می‌تواند اتخاذ تصمیم دیگری نماید. از جمله اینکه اقدام به انبار کردن کالاها در مکان مناسبی نماید یا از کانتینر و وسایل نقلیه خارج نموده یا به تصمیم دیگری مانند جابجایی آنها اقدام نماید. دیگر آنکه در مقررات روتردام موجبات دیگری همچنان که در قانون دریایی و تجارت ایران آمده برای فروش کالا به منظور تنظیم هزینه‌های سفر در موارد فوق العاده و ضروری یا در مواردی که بیم فساد کالا در میان باشد، ذکری به عمل نیامده است.

### ۲-۵-۴ - فروش بار در فرضی که متصدی مستاجر کشتی است

در این وضعیت متصدی از همان حقوقی که در بندهای قبل اشاره شد برخوردار است. یعنی آنکه در وضعیتی که مربوط به بیم فساد کالاها است، خصوصیتی ندارد که مستاجر در مقام متصدی باشد یا مالک در مقام متصدی باشد. چه آنکه در این شرایط رعایت غبطه و مصلحت صاحب بار ایجاب می‌کند که متصدی در مقام امین به نحو شایسته‌ای از ضرر بیشتر صاحب بار جلوگیری نماید و آنگاه که ضرورتی حیاتی ایجاب نماید، اقدام به فروش بار نماید.

## ۲-۶-۲- حق تخلیه بار در مسیر حمل

### ۲-۶-۲-۱- حق تخلیه بار در مسیر حمل در قانون تجارت ایران

قانون تجارت ایران در خصوص تخلیه بار در مسیر حمل و قبل از رسیدن به مقصد به طور خاص مقرراتی ندارد. شاید بتوان از مفاد ماده ۳۸۵ آن قانون این نتیجه را حاصل نمود که متصدی ابتدا مبادرت به تخلیه کالا در مسیر حمل نماید و سپس برابر مقررات یاد شده اقدام به فروش کالا نماید. این در حالی است که تخلیه بار در مسیر حمل، غیر از مواردی که بر اساس دستور فرستنده یا گیرنده یا دارنده بارنامه انجام می‌پذیرد، می‌تواند شامل مواردی باشد که نوع کالا با توجه به وضعیت آن از حیث مخاطراتی که برای کالا یا کشتی دارد در مسیر حمل تخلیه می‌گردد.

### ۲-۶-۲-۲- تخلیه و یا نابودسازی بار در مسیر حمل در مقررات قانون دریایی

#### ایران

#### الف: تخلیه و یا نابودسازی بار به دلیل وضعیت خطرناک بار

حسب بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی وضعیتی که می‌تواند به متصدی اختیار تخلیه کالا را دهد، شامل مواردی است که کالا از نوع و وضعیت خطرناکی برخوردار بوده و ادامه مسیر و حمل آن مخاطراتی را برای سلامت بار کشتی و خدمه به همراه داشته باشد. مفهوم کالای خطرناک وسیع‌تر از آن است که آن را صرفاً شامل کالاهای ذاتاً خطرناک مانند مواد منفجره یا رادیو اکتیو که ذاتاً خطرناک هستند بدانیم. بلکه در چنین مواردی وجود خطر ناشی از شرایط کلی حاکم است. (ویلسون، ۱۳۹۹: ۷۷-۷۶) شاخص اصلی در تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل، علم یا جهل وی به کالای موضوع حمل است. (شید، ۱۳۹۱: ۱۱۰)

بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران ارائه مشخصات صحیح بار شامل علائم، تعداد، مقدار و وزن بار به هنگام بارگیری را به عهده فرستنده بار محول نموده است. ضمن اینکه در شرح وظایف متصدی گفته شده که کالا همانطوری که در

بارنامه توصیف شده است، باید به گیرنده تحویل شود. در غیر این صورت متصدی باربری مسئول خواهد بود. به همین دلیل اظهارات فرستنده مناط اعتبار صحت و سقم بیشتر ادعاهای طرفین محسوب می‌شود. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۱۶۲) در ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ اعلام ماهیت خطرناک کالا به متصدی در شمار وظایف فرستنده است. در حقوق کامن لا نیز فرستنده به طور ضمنی متعهد است تا قبل از آنکه متصدی حمل را از ویژگی‌های خاص محموله آگاه نکرده است، مبادرت به ارسال کالای خطرناک نکند. (ویلسون، ۱۳۹۹: ۷۶)

در شرایط حاضر قوانین در پی ایجاد مجموعه‌ای از رویه‌ها و آیین‌ها در خصوص علامت گذاری بسته‌بندی و بارچینی بار هستند.

### ب: تخلیه و یا نابودسازی بار به دلیل سانحه و حادثه

از دیگر مواردی که متصدی به موجب قانون دریایی ایران مجاز به تخلیه بار می‌باشد، مواردی است که کشتی دچار سانحه یا حادثه‌ای غیر عادی و فوق العاده شود. به طور مثال کشتی به گل نشیند. در این صورت نیز برابر مقررات ماده ۸۵ مکرر اصلاحی ۱۳۹۱ چنانچه حادثه در بندر رخ داده باشد ظرف ۲۴ ساعت بعد از وقوع حادثه و چنانچه در جای دیگری اتفاق افتاده باشد ۲۴ ساعت پس از ورود به بندر، فرمانده باید گزارشی کتبی در مورد حادثه تهیه و به سازمان بنادر و مالک کشتی تسلیم نماید تا به مقامات قضایی یا سایر مراجع صلاحیت‌دار ارسال شود.

### ۱-۶-۳- تخلیه و یا نابودسازی بار در مسیر حمل در مقررات روتردام

بر اساس ماده ۱۵ کنوانسیون که برای اولین بار در یک کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل دریایی، تعریفی از کالای خطرناک ارائه نموده است، این کالاها به عنوان کالاهایی که به سبب ماهیت یا خصیصه‌شان احتمالاً برای اشخاص، اموال یا محیط زیست خطر را خواهند شد، تعریف شده‌اند. بنابراین بر اساس مقررات روتردام اگر متصدی در مسیر حمل اطلاع حاصل نماید کالا خطرناک است و به طور معقول و متعارف احتمال دهد که ادامه حمل آن مخاطراتی دارد، می‌تواند آن را تخلیه نماید.

کنوانسیون روتردام قواعد ویژه‌ای در مورد کالاهای خطرناک وضع نموده است. از جمله اینکه حسب ماده ۳۲ فرستنده باید متصدی را از ماهیت یا ویژگی خطرناک کالاها قبل از تحویل مطلع نماید و طبق قانون، مقررات یا الزامات دیگر مقامات دولتی که حاکم بر هر مرحله‌ای از قرارداد است، آن را علامت گذاری یا برچسب گذاری نماید. ضمن اینکه به موجب ماده ۳۶، داده‌های قرارداد منعکس در سند حمل یا سند حمل الکترونیکی، شامل توصیف کالاها و علائم اصلی لازم برای تشخیص کالاها و تعداد و وزن کالاها به وسیله فرستنده فراهم می‌شود و

برابر مقررات ماده ۴۰، متصدی می‌تواند شرط نماید که مسئول درستی اطلاعات داده شده توسط فرستنده نمی‌باشد. در کنوانسیون روتردام طرفین می‌توانند از شروطی همچون شرط کاسپانا و جنگ در قرارداد استفاده نمایند که در اینصورت متصدی می‌تواند کالا را در محلی غیر از مقصد اصلی تخلیه نماید. (Binling, 2014;13)

## ۲-۶-۳- تخلیه و یا نابودسازی بار در مسیر حمل در وضعیتی که متصدی

### مستاجر باشد

همچنان که در بندهای قبل اشاره شد، چنانچه مستاجر در مقام متصدی باشد و اجاره به کیفیتی باشد که اداره امور دریانوردی به عهده وی باشد، مستاجر به عنوان متصدی می‌تواند از همان حقوقی برخوردار باشد که مالک در مقام متصدی اعمال می‌نماید. مخاطرات کالای خطرناک برای سفر دریایی، موضوعی نیست که قابل اغماض باشد. مستاجر همچنان که کشتی را با کیفیت سالم و قابل دریانوردی از مالک تحویل گرفته است، این خصوصیت را باید در تمام مدت قرارداد اجاره رعایت نماید. بدیهی است که در مواجهه با وجود کالای خطرناک در کشتی، هرگونه کوتاهی وی می‌تواند مسئولیت وی در برابر مالک کشتی را فراهم نماید.

## ۲-۷- حق حبس کالا

حق حبس از مظاهر بارز قاعده عدل و انصاف است. در عقود معوض هر یک از طرفین حق دارد مالی را که به طرف منتقل کرده به او تسلیم نکند تا طرف هم متقابلاً حاضر به تسلیم شود. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۷: ۲۲۱) اینکه یکی از طرفین می‌تواند از انجام تعهد خودداری کند تا طرف مقابل تعهد خود را انجام دهد، از رابطه علیت بین دو تعهد یا همبستگی ارادی آن دو استنباط می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۸۴) هزینه‌های مترتب بر حق حبس به عهده طرف مقابل است و به عنوان یک قاعده در تمامی قراردادها جاری است. مگر قانون به جهتی از جهات خلاف آن را تصریح نماید. (امامی، ۱۳۷۷: ۴۴۸)

با وصف اینکه همیشه چنان نیست که هزینه حمل در زمان انعقاد قرارداد و صدور بارنامه پرداخت شود. ممکن است در زمان تحویل، گیرنده از پرداخت هزینه‌ها خودداری نماید. متصدی حمل باید از اهرم و تضمین‌های قانونی یا قراردادی جهت وصول هزینه حمل برخوردار باشد. از جمله این حقوق می‌تواند حبس کالا تا زمان پرداخت هزینه باشد. بر همین مبنا مقررات قانون تجارت، قانون دریایی و مقررات روتردام را در این مورد بررسی می‌نماییم.

## ۲-۷-۱- حق حبس کالا در قانون تجارت ایران

اصولاً چون در قرارداد حمل گیرنده مشخصاً طرف قرارداد حمل نیست، مگر آنکه فرستنده و گیرنده یکی باشد، مستقیماً تعهدی در قبال متصدی حمل ندارد و اختیار دارد از تحویل گرفتن کالاها خودداری نماید. (ستوده تهرانی، ۱۳۸۰: ۸۷) در این صورت چنانچه هزینه‌های حمل را پرداخت ننماید، بر اساس مقررات ماده ۳۹۰ قانون متصدی می‌تواند از تسلیم کالا خودداری نماید که در واقع همان حق حبس است. استاد دکتر کاتوزیان در توجیه قرارداد حمل بین متصدی و گیرنده، ضمن رد نظریه تعهد به نفع ثالث، آن را قراردادی برای گیرنده تلقی نموده تا در صورت قبول مجموع حقوق و تکالیف ناشی از آن در خود، متعهد به آن باشد. (کاتوزیان، ۱۳۹۱ ب: ۳۲۲) در این صورت اگر این تعهد به پذیرش گیرنده نرسد، به تصریح ماده ۳۸۴ قانون تجارت، این فرستنده است که متعهد به پرداخت کرایه حمل است و چنین دعوی جز در صورت قبول این تعهد مسموع نیست. (اشراقی ارانی، ۱۳۹۸: ۲۶۴ - ۲۶۳) بنابراین چه در صورت متعهد بودن گیرنده و چه فرستنده، متصدی در صورت عدم پرداخت می‌تواند ابتدا کالا را نزد خود یا ثالث در امانت و حبس قرار دهد و سپس موضوع را به فرستنده اطلاع دهد تا چنانچه تعیین تکلیف نگردد، نسبت به فروش کالا و تامین هزینه‌ها اقدام نماید. با توجه به مقررات ماده ۳۶۲ آن قانون، می‌توان چنین استنباط نمود که مدت مناسب از نظر قانون تجارت مدت زمانی است که بیم فساد کالا در آن مدت نرود.

#### ۲-۷-۲- حق حبس کالا در قانون دریایی ایران

در حقوق عرفی مالک کشتی حق حبس تملکی محموله را در قبال کرایه، سهمیه خسارات مشترک که صاحب کالا باید بپردازد و همچنین هزینه‌هایی که برای حفاظت از کالا نموده است را دارد. (ایوامی، ۱۳۷۵: ۲۴۱) این حق به مالک اجازه می‌دهد تا آن را نزد خود به رسم امانت نگه دارد و در هنگام ضرورت دست به فروش آن بزند و حقوق خود را از این طریق استیفا نماید. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۲۴۰) در قانون دریایی ایران از عنوانی تحت عنوان حق حبس یاد نشده است. لکن در ماده ۱۴۶ و ۱۴۷ تحت عنوان حق ممتاز و حق تقدم صحبت به میان آورده شده است. می‌توان حق ممتاز مذکور را حق حبس بر عین بار کشتی تلقی نمود که تا ۲۵ روز بعد از تحویل آن به گیرنده، اعم از اینکه بار در کشتی باشد و تخلیه نشده یا اینکه تخلیه شده و در انبار قرار داشته، لکن تحویل گیرنده نشده است، برای وصول اجاره بها و خسارات وارده قابل استناد است. به عبارتی محموله تجاری تنها تضمین و تامینی است که مالک کشتی می‌تواند آن را ظرف مدت ذکر شده در قانون، به عنوان وثیقه در حبس خود درآورد و در صورت اقتضا با توسل

به مقامات قضایی و رعایت شرایط و تشریفات قانونی مبادرت به فروش آن نماید. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۲۴۳)

### ۲-۷-۳- حق حبس کالا در مقررات روتردام

ماده ۴۹ کنوانسیون روتردام به حق حبس متصدی حمل یا طرف اجرا کننده حسب قرارداد حمل یا قانون قابل اعمال برای تضمین اشاره نموده است که به موجب آن طرفین می‌توانند شرط صریحی نسبت به حق حبس در قرارداد درج نمایند یا به موجب حقوق عرفی این حق را برای خود قائل باشند (ویلسون، ۱۳۹۹: ۵۲۰). البته چنانچه قانون حاکم بر قرارداد از قوانین مدون باشد، معمولاً طرفین برای تضمین، شرط راجع به اعطای حق حبس بر محموله را در قرارداد گنجانیده تا بتوانند با فروش کالاها و کسر هزینه‌ها مطابق ماده ۴۸، کرایه حمل را وصول نمایند (ویلسون، ۱۳۹۹: ۱۰۲). این حق زمانی قابل اعمال خواهد بود که برابر مقررات ماده ۴۲ کنوانسیون داده‌های قرارداد عبارت « کرایه پیش پرداخت شده» یا عبارتی با ماهیت مشابه را در بر نداشته باشد و الا متصدی حمل نمی‌تواند در مقابل گیرنده یا دارنده ادعا نماید که کرایه پرداخت نشده و از حق حبس کالاها استفاده نماید.

### ۲-۷-۴- حق حبس مستاجر برای وصول کرایه بار

در قراردادهای اجاره لخت مستاجر در حکم مالک و متصدی عمل می‌نماید. در قراردادهای اجاره زمانی، در بارنامه‌هایی که توسط مالک کشتی و متعاقب قرارداد صادر می‌شود و هیچ‌گونه ارجاع و اشاره‌ای به قرارداد اجاره ندارد، عبارت « کرایه پیش پرداخت شده» در بارنامه درج می‌شود و مانع اعمال حق تصرف کالا به وسیله مالک کشتی می‌شود. (صدیق، ۱۳۹۳: ۲۸۸-۲۸۹) مگر آنکه این عبارت در بارنامه درج نشده باشد. ولی در رابطه با کرایه حمل متعاقب انتقال بارنامه توسط مستاجر به ثالث، ممکن است از این نظر که رابطه مستاجر و دارنده بعدی بارنامه به استناد بارنامه برقرار می‌شود، مستاجر در نقش متصدی عمل نماید که در این صورت برابر مقررات قانون تجارت و قانون دریایی و مقررات روتردام از همان حقوقی برخوردار است که متصدی برخوردار می‌باشد. چنانچه بارنامه به درخواست مستاجر صادر و فرستنده از آن بی‌اطلاع باشد، در این صورت مالک کشتی در مقابل فرستنده مسئول است. مگر آنکه فرستنده کاملاً آگاه باشد. (صدیق، ۱۳۹۳: ۳۷۸-۳۷۹)

در مواردی که بارنامه صادره به نفع مستاجر از طریق ظهنویسی به ثالث منتقل می‌شود، بارنامه در روابط مالک و ثالث قرارداد حمل محسوب می‌شود. لرد اتکین اشاره می‌نماید: « در چنین فرضی قرارداد کاملاً جدیدی بین مالک کشتی و

مرسل‌الیه، آن هم بر اساس شروط مندرج در بارنامه خلق شده است.» (ویلسون، ۱۳۹۹: ۴۳۶-۴۳۷) بدین ترتیب قرارداد اجاره کشتی تأثیری بر حقوق ثالث ندارد و قابل انتقال بودن بارنامه، تدبیر قانونگذار جهت حفظ منافع عمومی و حقوق اشخاص ثالث با حسن نیت در جریان گردش تجاری این سند است. (حسینی، ۱۳۸۹: ۱۷۸-۱۷۹)

## نتیجه بحث

در چرخه حمل و نقل کالا، شاخص ترین اشخاص متصدیان حمل هستند. اشخاصی که با دارا بودن حق اداره تجاری کالا پروسه حمل را به سرانجام رسانیده و نهایتاً کالا در اختیار گیرنده قرار می‌گیرد. هویت متصدی حمل در عمل، در بارنامه دریایی تعیین می‌شود. در حالت معمول، مالک کشتی به عنوان متصدی حمل تلقی می‌شود. لیکن گاهی قصد طرفین بر این است که مستاجر کشتی در قامت متصدی حمل ایفای نقش کند. در مواردی که مستاجر کشتی به عنوان اصیل اقدام به انجام مذاکرات قرارداد حمل و به نام خود اقدام به صدور بارنامه دریایی می‌کند، او به عنوان متصدی حمل محسوب خواهد شد. در تعیین متصدی حمل به عنوان یکی از اطراف قرارداد حمل همیشه آنطور نیست که صرفاً یک متصدی در پروسه حمل و نقل دخالت داشته باشد. اصطلاح متصدی حمل واقعی تنها در کنوانسیون هامبورگ تعریف شده است. در مقررات روتردام از نهادی مشابه این اصطلاح تحت عنوان مجری دریایی یاد شده است. در عین حال حسب مقررات روتردام، اگر متصدی حمل در داده‌های قرارداد تعریف نشده باشد، اما نشان دهند که کالاها در کشتی مشخص بارگیری شده است، مالک ثبت شده کشتی، متصدی حمل فرض می‌شود، مگر او ثابت کند که کشتی موضوع قرارداد اجاره لخت در زمان حمل بوده و اجاره کننده و آدرسش را نیز اعلام کند که در این مورد، فرض بر این است که اجاره کننده، متصدی حمل است. همچنین از واگذاری اجرای کل یا بعضی از تعهدات به متصدی دیگری، موضوع متصدی حمل قراردادی و متصدی حمل واقعی متصور می‌گردد. در فرضی که متصدی حمل و نقل خود مالک وسیله حمل باشد، با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و آغاز استیلای وی بر کالا، اداره کالا تحت تسلط وی قرار می‌گیرد و در مواردی که متصدی، مستاجر می‌باشد، ممکن است قرارداد اجاره به صورت مختلف اعم از زمانی، سفری یا لخت صورت پذیرد. گاه مستاجر در نقش متصدی عمل می‌نماید و وسیله حمل کاملاً در تصرف و استیلای وی قرار دارد که آن در مورد قرارداد لخت است. اداره تجاری کالا توسط متصدی دارای صور مختلفی از حقوق می‌باشد که در قانون تجارت، قانون دریایی و مقررات روتردام به آن اشاره شده است. این حقوق شامل حق حمل کالا، حق انحراف از مسیر، حق خودداری از استرداد کالا، حق به وثیقه گزاردن بار، حق تفدیه و به آب انداختن بار، حق فروش بار در مسیر حمل، حق تخلیه بار در مسیر حمل و حق حبس کالا می‌باشد. در عین وجود مفاهیم و اصولی مشابه درباره حق اداره تجاری کالا در هر سه مجموعه مقررات، نوآوریهای کنوانسیون در بحث دامنه گسترده تر عنوان متصدی حمل و اسناد حمل، تفاوت‌هایی در احکام و آثار اجرای

آن با وصف وجود مشابهت‌ها در برخی موارد ایجاد نموده است که توجه به آن بسیار مهم است.

### فهرست منابع

- ۱- اشراقی ارانی، مجتبی (۱۳۹۸)، در اطراف قراردادحمل و نقل کالا، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۸۷
- ۲- امامی، سیدحسن (۱۳۷۷)، حقوق مدنی، جلد ۱، تهران: اسلامیه، چاپ نوزدهم
- ۳- ایزانلو، محسن و سهرابی، یاسر، نمایندگی ظاهری فرمانده کشتی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۵۱، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۰
- ۴- ایوامی، هاردی (۱۳۷۵)، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، قم: انتشارات جهاد دانشگاهی (ماجد)، چاپ اول
- ۵- پور نوری، منصور (۱۳۸۳)، حقوق دریایی در دادگاه دریایی، تهران: مهد حقوق، چاپ اول
- ۶- تقی زاده، ابراهیم و احمدی، افشین، بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۴
- ۷- تقی زاده، ابراهیم و احمدی، افشین، تحلیل تطبیقی نوآوری های کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹ در حمل و نقل دریایی کالا نسبت به کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۹۰، بهار ۱۳۹۸
- ۸- تقی زاده، لبراهیم (۱۳۹۲)، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: انتشارات مجد، چاپ چهارم
- ۹- حسینی، حشمت (۱۳۸۹)، نظام حقوقی بارنامه های دریایی در حقوق ایران، بندرعباس: انتشارات زبانکده پردیس، چاپ اول
- ۱۰- رنجبر، مسعود و همکاران، آثار مسئولیت تبعی متصدی حمل و نقل اولیه و ثانویه دریایی کالا در قانون ایران و کنوانسیون های لاهه، هامبورگ و روتردام، فصلنامه علمی مطالعات بین المللی پلیس، دوره یازدهم، شماره ۴۳، پاییز ۱۳۹۹

- ۱۱- ستوده تهرانی، حسن (۱۳۸۰)، حقوق تجارت، جلد چهارم، تهران: نشر دادگستر، چاپ چهارم
- ۱۲- سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم، تعهدات و مسئولیت های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام- مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۶۶، ۱۳۹۳
- ۱۳- شید، بابک، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک، ۱۳۹۱، فصلنامه تحقیقات حقوقی بین المللی، دوره ۵، شماره ۱۸، اسفند ۱۳۹۱ صص ۱۱۲-۸۵
- ۱۴- صادقی نشاط، امیر و صمدی، افروز، دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۸، شماره ۲، تابستان ۱۳۹۷
- ۱۵- صدیق، حسن (۱۳۹۳)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران، جنگل، چاپ اول
- ۱۶- صفایی، حسین (۱۳۸۲)، دوره مقدماتی حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، جلد دوم، تهران: میزان، چاپ اول
- ۱۷- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰)، الف، دوره مقدماتی حقوق مدنی، اعمال حقوقی، قرارداد- ایقاع، تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ چهارم
- ۱۸- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰)، ب، دوره حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، جلد اول، تهران: انتشار، چاپ ششم
- ۱۹- مافی، همایون (۱۳۸۷)، مجموعه قوانین و مقررات دریایی، تهران: بهنامی، چاپ اول
- ۲۰- محمدزاده وادقانی، علیرضا و کاردان، کتایون، کنوانسیون رتردام (۱)، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۲، شماره ۱، بهار ۱۳۹۱
- ۲۱- محمدزاده وادقانی، علیرضا و کاردان، کتایون، کنوانسیون رتردام (۲)، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۳، شماره ۲، تابستان ۱۳۹۲
- ۲۲- مرزبان، علی اکبر (۱۳۹۱)، سازمان بین المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین الملل دریایی، تهران: اسرار، چاپ اول

- ۲۳- مهدی پناه، عبدالمهدی، بررسی تحولات حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی از کنوانسیون لاهه تا کنوانسیون روتردام با قانون دریایی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، ۱۳۹۳
- ۲۴- نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۸۷)، حقوق دریایی، تهران: سمت، چاپ دوم
- ۲۵- ویلسون، جان اف (۱۳۹۹)، حقوق حمل و نقل دریایی، ترجمه مجتبی جوانمردی، تهران: نشر میزان، چاپ اول
- ۲۶- یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵)، حقوق مدنی، حقوق تعهدات، قواعد عمومی مسئولیت مدنی، تهران: جلد چهارم، نشر میزان، چاپ اول

استناد:

ماندگار مسلم، سلطانی رضا، شیرانی مسعود. احکام و آثار اجرای حق اداره تجاری کالا توسط متصدی حمل و نقل دریایی با مطالعه تطبیقی سیاست های پیش بینی شده در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون روتردام، فصلنامه تحولات سیاسی اجتماعی معاصر ایران: (1) 5; 1405 , e242257. doi: 10.30510/pscci.2025.546332.1335

- ۲۷- Adamsson, Joakim, The Rotterdam Rules A Transport Convention for The Future?, ۲۰۱۱, Available: <http://lup.lub.lu.se/luur/download/Fitt> visited on ۲۰۲۳/۰۹/۱۰
- ۲۸- Binling, Zhou, Carriers Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of The Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam Rules, ۲۰۱۴. Available: <http://www.helsinki.fi/handel>, visited on ۱۵/۰۹/۲۰۲۳
- ۲۹- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills Lading ۱۹۲۴. Hague Rules
- ۳۰- Jia, Jia, Container Carriers Liability in International Multimodal Transport, ۲۰۲۰, Available: <http://Eprints.soton.ac.uk> visited on ۲۰۲۳/۰۹/۱۰
- ۳۱- Questions and Answers on The Rotterdam Rules by The CMI International Working Group on The Rotterdam Rules Available: <http://www.comitemaritime.org/upload> s2۰۱۸/۰۵ visited on ۲۰۲۳/۰۹/۱۶
- ۳۲- Rosaeg, Erik, Basis of Carriers Liability in Carriage of Goods By Sea, ۲۰۱۴, Available: <http://www.duo.uio.no/bistrea> ms handle, visited on ۱۵/۰۹/۲۰۲۳
- ۳۳- Toda, Paul, The Principles of The Carriage of Goods by Sea, ۲۰۱۶, Available: <http://static۲.tmn.ir/serve۲/principles+of+the>, visited on ۲۰۲۳/۰۹/۱۲
- ۳۴- United Nation Convention on contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea. ( Rotterdam Rules)

35-United Nation Convension on the Carriage of  
Goods by sea. ۱۹۷۸ (Hamburg Rules)