

## کنوانسیون رتردام

(۱)

علیرضا محمد زاده وادقانی \*

دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

کتایون کاردان

کارشناس ارشد حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه آزاد تهران مرکز

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۴/۲۰ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۰/۱۱/۷)

### چکیده:

وضع قواعد حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا در سطح بین‌المللی به لحاظ آثار متعدد آن نسبت به صاحبان کالا و صاحبان ناوگان دریایی از اهمیتی ویژه برخوردار است. به همین جهت کشورها نسبت به این قواعد حساسیتی خاص دارند. در سایه تلاش کشورهای ذی‌نفع در سال ۱۹۲۴ قواعد لاهه حاکم بر این نوع حمل و نقل شکل گرفت که در حال حاضر منبع اصلی قوانین داخلی بسیاری از کشورهاست. این قواعد در سال ۱۹۶۸ مورد اصلاح قرار گرفت که به قواعد لاهه ویزی معروف است. این قواعد که مساعد برای کشورهای صاحب ناوگان دریایی است به شدت مورد اعتراض کشورهای صاحب کالا به ویژه کشورهای جهان سوم است. در همین راستا به همت کمیسیون تجارت بین‌الملل مجموعه مقررات جدید معروف به مقررات هامبورگ در سال ۱۹۷۸ وضع شد که در عمل این معاهده موفقیت آمیز نبود. به نظر می‌رسد علت وضع مقررات رتردام مصوب ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸، همان عدم موفقیت قواعد هامبورگ باشد. اینک جهت نقد و ارزیابی این معاهده ترجمه‌ی مواد آن از نظر پژوهشگران محترم می‌گذرد.

### واژگان کلیدی:

رتردام، دریایی، حمل و نقل، مسئولیت، کالا، قواعد.

«کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قرارداد حمل بین‌المللی کالا که به طور کامل یا بخشی از طریق دریا صورت می‌گیرد».

دولتهای عضو این کنوانسیون با تأکید بر این باور که تجارت بین‌الملل بر پایه‌های برابری و منفعت متقابل، عنصری مهم در ارتقای روابط دوستانه میان دولتهاست؛ متقاعد شده‌اند که هماهنگی و یکسانی تدریجی حقوق تجارت بین‌الملل با کاهش یا رفع موانع حقوقی جریان مبادلات بین‌المللی، به طرز قابل توجهی به ایجاد همکاری اقتصادی جهانی میان همه دولتها بر پایه‌ای تساوی، عدالت و منفعت جمعی و آسایش تمامی ملل کمک می‌کند. آنها معترف هستند که کنوانسیون بین‌المللی برای همسانی برخی قواعد حقوقی مرتبط با بارنامه که در بروکسل در ۲۵ اوت ۱۹۲۴ امضا شد و پروتکل‌های آن و کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل کالا از طریق دریا که در ۳۱ مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ امضا شد، در سطحی وسیع در هماهنگ‌سازی حقوق حاکم بر حمل کالا از طریق دریا نقش داشته‌است.

با در نظر داشتن پیشرفت‌های فنی و تجاری صورت گرفته از زمان پذیرش این کنوانسیون‌ها ضرورت بازنگری و روزآمد کردن آنها وجود دارد. با توجه به اینکه فرستنده‌ها و متصدیان حمل از یک نظام جهانی الزامی در اجرای قراردادهای حمل دریایی که در برگیرنده روشهای دیگر حمل است هیچ نفعی نمی‌برند؛ و با باور به اینکه پذیرفتن قواعد یکسان حاکم بر قراردادهای بین‌المللی حمل و نقل جزئی یا کلی از طریق دریا امنیت حقوقی را تقویت می‌کند؛ کارآمدی حمل بین‌المللی کالاها را ارتقا می‌دهد و فرصتهای تازه دستیابی به بازارها و افرادی را فراهم می‌کند که پیشتر از یکدیگر دور افتاده بوده‌اند؛ بنابراین نقشی مهم در ارتقا تجارت و توسعه اقتصادی در سطح داخلی و بین‌المللی بازی می‌کند؛ به شرح زیر توافق کردند:

#### فصل اول

#### مقررات کلی

#### ماده ۱

#### تعاریف

از نظر این کنوانسیون:

- ۱- واژه «قرارداد حمل» به معنی قراردادی است که در آن متصدی حمل در ازای پرداخت کرایه، تعهد به جابجایی کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌کند. قرارداد مقرر می‌دارد حمل از طریق دریاست و روشهای دیگر حمل علاوه بر حمل دریایی را نیز می‌تواند شامل شود.
- ۲- واژه «قرارداد حجمی» به معنی قرارداد حملی است که جابجایی مقدار معین کالا را طی چندین ارسال در طول مدت زمان توافق شده مقرر می‌دارد. مقدار ممکن است به صورت

حداقل یا حداکثر یا سطح مشخص مطرح شود.

۳- واژه «حمل و نقل منظم» به معنی خدمات حمل و نقلی است که به عموم از طریق آگهی یا وسایل مشابه پیشنهاد داده می‌شود و بوسیله کشتی‌هایی که بین بنادر مشخص طبق جدول منظم در حرکت می‌باشند، مطابق جدول زمانی تاریخ حرکت که برای همه در دسترس است، تأمین می‌شود.

۴- واژه «حمل و نقل غیر منظم» به معنی هر حملی است که حمل منظم نباشد.

۵- واژه «متصدی حمل» به معنی شخصی است که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد می‌کند.

۶- الف. «طرف اجراکننده» به معنی شخصی است غیر از متصدی حمل که یکی از تعهدات متصدی حمل را به موجب قرارداد حمل در مورد دریافت، بارگیری، باربندی، چیدن بار، حمل، مراقبت، تخلیه یا تحویل کالاها انجام یا تعهد به انجام آن می‌دهد تا حدی که این شخص به طور مستقیم یا غیرمستقیم بنابر درخواست متصدی حمل یا تحت نظارت او عمل می‌کند.

ب. شخصی که از خدماتش فرستنده کالا، فرستنده اسنادی، طرف بررسی کننده یا گیرنده و نه متصدی حمل به طور مستقیم یا غیرمستقیم استفاده کرده است، «طرف اجراکننده» نیست.

۷- واژه «طرف اجراکننده دریایی» به معنی طرف اجراکننده‌ای است که یکی از تعهدات متصدی حمل در طول زمان بین رسیدن کالا به بندر بارگیری کشتی و خروج آن از بندر تخلیه کشتی را انجام می‌دهد یا تعهد می‌کند که انجام دهد. متصدی حمل داخلی مشمول عنوان «طرف اجراکننده دریایی» نمی‌شود؛ مگر اینکه خدماتش را به طور انحصاری در منطقه‌ای بندری انجام دهد یا تعهد به انجام آن دهد.

۸- واژه «فرستنده» به معنی شخصی است که با متصدی حمل قرارداد حمل منعقد می‌کند.

۹- واژه «فرستنده اسنادی» به معنی شخصی است غیر از فرستنده که می‌پذیرد در سند حمل یا سند حمل الکترونیک «فرستنده» نامیده شود.

۱۰- واژه «حامل» به معنی:

الف. شخصی است که سند حمل قابل معامله را در تصرف دارد. یک، اگر سند به حواله کرد باشد در آن، شخص به عنوان فرستنده یا گیرنده مشخص شده باشد. یا شخصی است که سند به نفع او ظهرنویسی شده است. یا دو، اگر سند به حواله کرد یا ظهرنویسی سفید امضاء یا در وجه حامل است، متصرف سند مذکور باشد؛ یا

ب. شخصی که سند حمل قابل معامله الکترونیک به نفع او صادر شده یا وفق آیین اشاره شده در بند ۱ ماده ۹ به او انتقال داده شده است.

- ۱۱- واژه «گیرنده» به معنی شخصی است که به موجب قرارداد حمل یا سند حمل یا سند حمل الکترونیک حق تحویل گرفتن کالا را دارد.
- ۱۲- واژه «حق بررسی» کالاها به معنی حقی است که به موجب قرارداد حمل برای متصدی حمل در دادن تعلیمات به او وفق فصل ۱۰ راجع به کالاها.
- ۱۳- واژه «طرف بررسی کننده» به معنی شخصی است که وفق ماده ۵۱ مجاز به اعمال حق بررسی است.
- ۱۴- واژه «سند حمل» به معنی سندی است که وفق قرارداد حمل بوسیله متصدی حمل صادر می‌شود که:
- الف. دلیلی است بر دریافت کالاها از طرف اجراکننده یا متصدی حمل به موجب قرارداد حمل؛ و ب. دلیل قرارداد حمل یا حاوی قرارداد حمل است.
- ۱۵- واژه «سند حمل قابل معامله» به معنی سند حملی است که دلالت دارد به عبارتی مثل «به حواله کرد» یا «قابل معامله» یا هر عبارت مناسب دیگر که به موجب قانون قابل اعمال نسبت به سند دارای اثری یکسان است که کالاها به حواله کرد فرستنده، گیرنده یا حامل ارسال شده‌اند و دارای عبارت «غیرقابل انتقال» نیست.
- ۱۶- واژه «سند حمل غیرقابل معامله» به معنی سند حملی است که قابل معامله نیست.
- ۱۷- واژه «مبادله الکترونیک» به معنی اطلاعات تولیدی، ارسالی، دریافتی یا نگهداری شده با وسایل الکترونیک، نوری، دیجیتالی یا روشهای مشابه است به طوری که اطلاعات ارسالی جهت استفاده بعدی قابل دسترسی باشد.
- ۱۸- واژه «سند حمل الکترونیک» به معنی اطلاعات موجود در یک یا چند پیام ارسالی است با ابزار مخابره الکترونیک بوسیله متصدی حمل تحت یک قرارداد حمل به شکل داده‌های پیوست یا به شکلی دیگر از جمله اطلاعاتی که در زمان صدور سند حمل الکترونیک یا پس از آن به طور منطقی با سند مرتبط است و بخشی از آن را تشکیل می‌دهد که:
- الف: دریافت کالاها به موجب قرارداد حمل بوسیله طرف اجراکننده یا متصدی حمل را تایید می‌کند؛ و ب. قرارداد حمل را شامل یا تایید می‌کند.
- ۱۹- واژه «سند حمل الکترونیک قابل معامله» به معنی یک سند حمل الکترونیک است:
- الف. متضمن عبارتی مانند «به حواله کرد» یا «قابل معامله» یا هر عبارت مناسب دیگر با اثر مشابه بوسیله قانون قابل اعمال نسبت به سند است، و کالاها به حواله کرد فرستنده یا گیرنده ارسال شده‌اند و فاقد عبارت «غیرقابل معامله» است؛ و ب. کاربرد آن مطابق با شرایط مقرر در بند ۱ ماده ۹ است.
- ۲۰- واژه «سند حمل الکترونیک غیر قابل معامله» به معنی سند حمل الکترونیک است که

قابل معامله نیست.

۲۱- «صدور» سند حمل الکترونیک قابل معامله به این معنی است که صدور سند مطابق با رویه‌هایی است که بررسی انحصاری از زمان ایجاد آن تا زمان انقضای اعتبار یا قطع اثر آن را تضمین می‌کند.

۲۲- «انتقال» سند حمل الکترونیک قابل معامله به معنی انتقال بررسی انحصاری آن است.

۲۳- واژه «داده‌های قرارداد» به معنی هر اطلاعاتی مرتبط با قرارداد حمل یا کالاها (شامل شرایط، عبارات، امضاها و ظهرونیسی‌ها) است که در سند حمل یا سند حمل الکترونیک وجود دارد.

۲۴- واژه «کالا» به معنی اموال با هر طبیعتی است که متصدی حمل به موجب قرارداد حمل، تعهد به جابجایی آن می‌کند و همچنین بسته‌بندی (حفاظ) و هر نوع تجهیزات و کانتینر را شامل می‌شود که بوسیله متصدی حمل فراهم نشده یا به حساب او نمی‌باشد.

۲۵- واژه «کشتی» به معنی هر کشتی است که برای حمل کالاها از طریق دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲۶- واژه «کانتینر» به معنی هر نوع کانتینر، مخزن یا واگن قابل حمل، صندوق با بدنه تعویض شدنی یا هر واحد بارگیری مشابه که برای تجمع کالاها استفاده می‌شود و هر ابزار جانبی دیگر مربوط به چنین واحد بارگیری است.

۲۷- واژه «وسیله نقلیه» به معنی وسیله نقلیه ریلی یا جاده‌ای است.

۲۸- واژه «کرایه حمل» به معنی حق‌الزحمه قابل پرداخت به متصدی حمل در ازای جابجایی کالاها به موجب قرارداد حمل است.

۲۹- واژه «اقامتگاه» به معنی:

الف. در مورد شرکت یا هر شخص حقوقی یا انجمنی از اشخاص حقیقی یا حقوقی محلی است که در آن بر حسب مورد:

یک. مرکز قانونی، محل تشکیل یا مراکز اصلی آن که به ثبت رسیده؛ دو. محل اداره مرکزی؛ یا سه. شعبه اصلی.

ب. در مورد شخص حقیقی، محل سکونت معمولی است.

۳۰- واژه «دادگاه صالح» به معنی دادگاه کشور متعاهدی است که مطابق قواعد تعیین صلاحیت محلی و ذاتی، آن کشور صلاحیت رسیدگی به دعوی را دارد.

## ماده ۲

تفسیر این کنوانسیون

این معاهده با توجه به ویژگی بین‌المللی آن و لزوم ارتقا هماهنگی در اجرای آن و در نظر

گرفتن حسن نیت در تجارت بین‌الملل تفسیر می‌شود.

### ماده ۳

#### شرایط شکلی

نظریه‌ها، تاییدیه‌ها، پذیرش‌ها، توافق‌ها، اعلامیه‌ها و سایر اطلاعیه‌های مقرر در مواد ۱۹ بند ۲، بندهای ۱ تا ۴ ماده ۲۳، ماده ۳۶ بخش‌های ب و ج و د بند ۱ و ماده ۴۰ بخش ب بند ۴، مواد ۴۴ و ۴۸ بند ۳، ماده ۵۱ بخش ب بند ۱، ماده ۵۹ بند ۱، ماده ۶۳، ماده ۶۶، ماده ۶۷ بند ۲، ماده ۷۵ بند ۴ و ماده ۸۰ بندهای ۲ و ۵ باید کتبی باشد. اطلاعیه‌های الکترونیک می‌تواند برای این اهداف استفاده شود، به شرط اینکه با موافقت اطلاعیه‌دهندگان و گیرندگان آنها صورت گیرد.

### ماده ۴

#### قابلیت اعمال آیین دفاع و محدودیت‌های مسئولیت

۱- هر مقرره‌ای از این کنوانسیون که مسئولیت متصدی حمل را حذف یا محدود کند در رسیدگی داوری یا قضایی خواه دعوا بر اساس مسئولیت قراردادی یا ضمان قهری یا مبنای دیگر طرح شود، در مورد فقدان، خسارت وارد به کالا یا تأخیر در تحویل کالاهای موضوع قرارداد حمل یا برای نقض هر تعهد دیگر مقرر در این کنوانسیون، در برابر افراد زیر اعمال می‌شود:

الف. متصدی حمل یا طرف اجرا کننده دریایی؛

ب. ناخدا، خدمه یا هر شخص دیگری که خدماتی در کشتی ارائه می‌دهد؛ یا

ج. کارمندان متصدی حمل یا طرف اجرا کننده دریایی.

۲- هر مقرره‌ای از این کنوانسیون که دفاعی برای فرستنده یا فرستنده اسنادی مقرر می‌دارد در هر رسیدگی داوری یا قضایی خواه دعوا بر اساس قرارداد یا ضمان قهری یا مبنایی دیگر در برابر فرستنده اسنادی یا پیمانکاری فرعی آنها، نمایندگان یا کارمندانشان اعمال می‌شود.

### فصل ۲

#### قلمرو اجرا

### ماده ۵

#### قلمرو کلی اجرا

۱- با رعایت ماده ۶، این کنوانسیون بر قراردادهای حملی که در آن محل دریافت و محل تحویل همچنین بندر بارگیری یک بار دریایی و بندر تخلیه همان بار دریایی در کشورهای مختلف قرار دارند، اعمال می‌شود؛ اگر طبق قرارداد حمل یکی از مکان‌های زیر در کشور متعاقد واقع شود:

الف. محل دریافت؛

ب. بندر بارگیری؛

ج. محل تحویل؛ یا

د. بندر تخلیه.

۲- این کنوانسیون بدون در نظر گرفتن تابعیت کشتی، متصدی حمل، طرفهای اجرا کننده، فرستنده، گیرنده یا هر طرف ذی نفع دیگر اعمال می شود.

### ماده ۶

استثنای ویژه

۱- این کنوانسیون در مورد قراردادهای زیر در حمل و نقل خطوط منظم (خطی) اعمال نمی شود:

الف. قراردادهای اجاره کشتی؛ و

ب. سایر قراردادهای استفاده از تمام یا بخشی از فضای یک کشتی.

۲- این کنوانسیون نسبت به قراردادهای حمل در حمل و نقل غیرخطی اعمال نمی شود، با وجود این، در موارد زیر اعمال می شود:

الف. قرارداد اجاره یا قرارداد از نوع دیگری برای استفاده از تمام یا بخشی از فضای کشتی بین طرفین وجود نداشته باشد.

ب. در صورت صدور سند حمل یا یک سند حمل الکترونیک.

### ماده ۷

اعمال نسبت به برخی طرفها

با وجود ماده ۶، این کنوانسیون در روابط بین متصدی حمل و گیرنده اعمال می شود، طرف کنترل کننده یا دارنده که طرف اولیه قرارداد اجاره کشتی یا قرارداد حمل نیستند از قلمرو اعمال این کنوانسیون خارج اند. در عوض این کنوانسیون در روابط بین طرفهای اولیه قرارداد حمل اعمال نمی شود که وفق ماده ۶ خارج شده اند.

### فصل ۳

اسناد حمل الکترونیک

### ماده ۸

کاربرد و اثر اسناد حمل الکترونیک

با رعایت الزامات مقرر در این کنوانسیون:

الف. هر آنچه در سند حمل به موجب این کنوانسیون باید قید شود در سند حمل الکترونیک می تواند ثبت شود؛ تا جایی که سند حمل الکترونیک پس از رضایت متصدی حمل

و فرستنده صادر و مورد استفاده قرار گیرد؛ و  
 ب. صدور، بررسی انحصاری یا انتقال یک سند حمل الکترونیک دارای همان آثار صدور،  
 تصرف یا انتقال سند حمل است.

#### ماده ۹

آیین استفاده از اسناد حمل الکترونیک قابل انتقال  
 ۱- استفاده از سند حمل الکترونیک قابل انتقال تابع آیینی است که مقرر می‌دارد:  
 الف. روش صدور و انتقال آن سند به نفع حامل معین؛  
 ب. تضمینی که حافظ تمامیت سند حمل الکترونیک باشد؛  
 ج. روشی که با آن دارنده می‌تواند عنوان حامل بودن را اثبات کند؛ و  
 د. روشی که مؤید تحویل دادن کالا به حامل باشد، یا مطابق بند ۲ ماده ۱۰ یا زیر بخش  
 ۲بخش الف بند ۱ ماده ۴۷ و بخش ج بند ۱ همان ماده، اعتبار یا اثر سند متوقف شده است.  
 ۲- روشهای مقرر در بند ۱ این ماده در داده‌های قرارداد قید شده‌اند و به سادگی قابل  
 بررسی می‌باشند.

#### ماده ۱۰

جایگزینی سند حمل قابل معامله یا سند حمل الکترونیک قابل معامله  
 ۱- اگر سند حمل قابل انتقال صادر شود و متصدی حمل و دارنده توافق کنند که آن سند  
 را با سند حمل الکترونیک قابل انتقال جایگزین کنند:  
 الف. دارنده باید سند حمل قابل انتقال یا اگر بیش از یکی صادر شده است همه آنها را به  
 متصدی حمل پس دهد؛  
 ب. متصدی حمل باید برای دارنده، سند حمل الکترونیک قابل انتقال که در آن بیان شده  
 که جایگزین سند حمل قابل انتقال است صادر کند؛ و  
 ج. سند حمل قابل انتقال بعد از این هیچ تأثیر یا اعتباری ندارد.  
 ۲- اگر سند حمل الکترونیک قابل انتقال صادر شده است و متصدی حمل و دارنده توافق  
 کنند که آن را با سند حمل قابل انتقال جایگزین کنند:  
 الف. متصدی حمل برای دارنده به جای سند حمل الکترونیک، سند حمل قابل انتقال  
 صادر می‌کند که در آن بیان شده جایگزین سند حمل الکترونیک قابل انتقال است.  
 ب. سند حمل الکترونیک بعد از این هیچ اثر یا اعتباری ندارد.

#### فصل ۴

تعهدات متصدی حمل

#### ماده ۱۱



## حمل و تحویل کالاها

متصدی حمل وفق شرایط مقرر در این کنوانسیون و مطابق با شرایط قرارداد حمل، کالاها را به محل مقصد حمل کرده و آن را به گیرنده تحویل می‌دهد.

## ماده ۱۲

## مدت مسئولیت متصدی حمل

۱- متصدی حمل به موجب این کنوانسیون از زمانی که وی یا طرف اجرا کننده کالاهای موضوع حمل را دریافت می‌کنند تا زمانی که کالاها تحویل داده می‌شوند، دارای مسئولیت است.

۲- الف. اگر قانون یا مقررات محل دریافت مقرر دارد که کالاها به یک مقام مجاز یا شخص ثالث دیگر تحویل داده شود که متصدی حمل بتواند کالاها را از آنها تحویل بگیرد؛ مدت مسئولیت حمل از زمانی شروع می‌شود که متصدی حمل کالاها را از آن مقام یا شخص ثالث تحویل می‌گیرد.

ب. اگر حقوق و مقررات محل تحویل مقرر دارد متصدی حمل کالاهای را به مقام صالح یا شخص ثالث دیگر تحویل دهد که گیرنده از آنها کالا را تحویل بگیرد، مدت مسئولیت متصدی حمل وقتی پایان می‌گیرد که کالاها را به آن مقام یا شخص ثالث تحویل دهد.

۳- به منظور تعیین مدت مسئولیت متصدی حمل طرفهای قرارداد می‌توانند روی زمان حمل و دریافت و تحویل کالاها توافق کنند. با وجود این شروط زیر مقرر در قرارداد حمل باطل است:

الف. زمان دریافت کالاها بعد از شروع بارگیری اولیه مقرر در قرارداد حمل باشد؛ یا

ب. زمان تحویل کالاها قبل از اتمام تخلیه نهایی مقرر در قرارداد حمل باشد.

## ماده ۱۳

## تعهدات خاص

۱- متصدی حمل باید در طول مدت مسئولیتش آن گونه که در ماده ۱۲ تعریف شد و با رعایت ماده ۲۶، به طور مناسب و با دقت کالاها را دریافت، بارگیری، انبارداری، بارچینی، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و تحویل دهد.

۲- با وجود بند ۱ این ماده و بدون لطمه به سایر مقررات فصل ۴ و فصول ۵ تا ۷، متصدی حمل و فرستنده می‌توانند توافق کنند که بارگیری، انبارداری، بارچینی یا تخلیه کالاها بوسیله فرستنده، فرستنده اسنادی، و یا گیرنده انجام شود. چنین توافقی باید در داده‌های قرارداد قید شود.

**ماده ۱۴**

الزامات خاص قابل اعمال نسبت به سفر دریایی  
متصدی حمل قبل از شروع و در طول سفر دریایی ملزم به اعمال احتیاط منطقی است  
نسبت به:

- الف. تهیه کشتی با قابلیت دریانوردی و نگهداشتن آن در این وضعیت؛  
ب. تجهیز کشتی، تعیین خدمه، و ذخیره‌سازی کشتی به نحو مناسب و بدین‌سان حفظ  
کشتی با خدمه، تجهیزات و ذخیره در طول سفر دریایی؛ و  
ج. سالم سازی و در وضعیت مناسب قرار دادن انبارها و سایر بخش‌های کشتی که در آن  
کالاها حمل می‌شوند و همچنین کانتینرهایی که متصدی حمل فراهم کرده و در آنها یا روی  
آنها کالاها حمل می‌شوند و نگهداری مناسب و در وضعیت خوب آنها جهت دریافت، حمل  
و نگهداری کالاها.

**ماده ۱۵****کالاها خطرناک**

با وجود ماده ۱۱ و ۱۳ متصدی حمل یا طرف اجرا کننده می‌تواند از دریافت یا بارگیری  
کالا امتناع کند و می‌تواند هر نوع اقدامات منطقی شامل تخلیه، نابود کردن یا ختنی‌سازی آنها  
اتخاذ کند. اگر کالاها خطر زا باشند یا به طور معقول و به طور محتمل در طول مدت مسئولیت  
متصدی حمل خطری واقعی برای شخص، اموال یا محیط‌زیست داشته باشند.

**ماده ۱۶****تفدیه کالاها در طول سفر دریایی**

با وجود مواد ۱۱ و ۱۳ و ۱۴ متصدی حمل یا طرف اجرا کننده می‌تواند کالاها را در دریا  
بیندازد مشروط بر اینکه انداختن کالاها در دریا به طور معقول برای امنیت عمومی یا با هدف  
محافظت از خطر نسبت به زندگی انسان یا سایر اموال انجام شود که مورد مخاطره عمومی  
قرار گرفته‌اند.

**فصل ۵**

مسئولیت متصدی حمل نسبت به فقدان، خسارت، یا تأخیر

**ماده ۱۷****مبنای مسئولیت**

۱- متصدی حمل برای فقدان، خسارت به کالاها و همچنین تأخیر در تحویل مسئول است؛  
اگر دارنده حقوق، ثابت کند که فقدان، خسارت یا تأخیر یا واقعه یا شرایطی که باعث ایجاد آن  
شده‌اند و یا در ایجاد آن نقش داشته‌اند در طول مدت مسئولیت متصدی حمل آن گونه که در

فصل ۴ آمده، رخ داده است.

۲- متصدی حمل از تمام یا بخشی از مسئولیت مقرر در بند ۱ این ماده معاف می‌شود؛ اگر اثبات کند علت یا یکی از علل فقدان، خسارت یا تأخیر قابل انتساب به تقصیر خود یا یکی از اشخاص مذکور در ماده ۱۸ نیست.

۳- متصدی حمل همچنین از تمام یا بخشی از مسئولیت مقرر در بند ۱ این ماده معاف است اگر، به جای اثبات فقدان تقصیر مقرر در بند ۲ این ماده، ثابت کند که یک یا چند مورد از وقایع یا شرایط زیر موجب فقدان، خسارت یا تأخیر شده‌اند یا در ایجاد آن دخالت داشته‌اند:

الف. حادثه طبیعی؛

ب. سوانح دریایی، خطرات یا تصادفات در دریا یا آبهای قابل کشتیرانی؛

ج. جنگ، مخاصمات، عملیات مسلحانه، دزدی دریایی، تروریسم، آشوبها، شورش‌های داخلی؛

د. محدودیت‌های قرنطینه: مداخله و یا ایجاد مانع بوسیله کشورها، مقامات دولتی، رهبران یا مردم از جمله متوقف کردن، توقیف یا بازداشت غیرقابل انتساب به متصدی حمل یا هر شخص مذکور در ماده ۱۸؛

هـ. اعتصاب‌ها، بستن، متوقف کردن یا مانع انجام کار شدن؛

و. آتش‌سوزی در کشتی؛

ز. معایب پنهان که با دقت کافی کشف نمی‌شوند؛

ح. فعل یا ترک فعل فرستنده، فرستنده اسنادی، طرف بررسی کننده یا هر شخص دیگر که فرستنده یا فرستنده اسنادی وفق مواد ۳۳ یا ۳۴ مسئول اعمال آنها هستند.

ط. بارگیری، انبارداری، بارچینی یا تخلیه کالاها که حسب توافق مطابق ماده ۱۳ بند ۲ انجام شده، مگر اینکه متصدی حمل یا طرف اجرا کننده چنین فعالیت‌هایی را از طرف فرستنده یا فرستنده اسنادی یا گیرنده انجام دهد.

ی. کسری حجم یا وزن یا هر کسری یا خسارت دیگر که ناشی از عیب مخفی یا طبیعت خاص یا عیب ویژه کالاها باشد؛

ک. وضعیت نامناسب یا معیوب بسته‌بندی یا علامت‌گذاری که بوسیله یا از طرف متصدی حمل انجام نشده است؛

ل. نجات یا مجاهدت برای نجات جان افراد در دریا؛

م. اقدامات معقول برای نجات یا مجاهدت در نجات اموال در دریا؛

ن. اقدامات معقول برای اجتناب از خسارت به محیط، یا

گ. اعمال متصدی حمل در اعمال اختیارات اعطا شده بوسیله مواد ۱۵ و ۱۶.  
 ۴- با وجود بند ۳ این ماده؛ متصدی بار مسئول تمام یا بخشی از فقدان، خسارت یا تأخیر است:

الف. اگر دارنده حقوق کالا اثبات کند که تقصیر متصدی حمل یا یکی از اشخاص مذکور در ماده ۱۸ باعث واقعه بوده یا در اوضاع و احوالی که متصدی حمل به آن استناد می‌کند شرکت داشته؛ یا

ب. اگر دارنده حقوق کالا اثبات کند که واقعه یا اوضاع و احوالی غیر از آنچه در بند ۳ ماده بیان شده در فقدان، خسارت یا تأخیر دخالت داشته و متصدی نتواند ثابت کند که این واقعه یا اوضاع و احوال قابل انتساب به تقصیر خود یا یکی از اشخاص مذکور در ماده ۱۸ نیست.

۵- متصدی حمل همچنین با وجود بند ۳ این ماده مسئول تمام یا بخشی از فقدان، خسارت یا تأخیر است اگر:

الف. دارنده حقوق ثابت کند واقعه یا اوضاع و احوال زیر واقعاً یا احتمالاً موجب ایراد فقدان، خسارت یا تأخیر شده یا واقعاً و یا احتمالاً مشارکت در ایجاد فقدان، خسارت یا تأخیر داشته است: یک. کشتی فاقد قابلیت دریانوردی بوده؛ دو. کشتی به طور مناسب تجهیز و از جهت کارکنان و تدارکات به قدرکافی تأمین نشده است؛ یا سه. انبارها و یا سایر بخشهای دیگر کشتی که کالاها در آن حمل می‌شوند یا کانتینرهایی که بوسیله متصدی حمل فراهم شده و کالاها روی آنها یا در آنها حمل می‌شوند، مناسب نبوده و برای دریافت، حمل و محافظت از کالاها مناسب نبوده‌اند؛ و

ب. متصدی حمل نتواند موارد زیر را ثابت کند: یک. هیچ یک از حوادث یا اوضاع و احوال مقرر در بخش الف بند ۵ این ماده موجب ورود فقدان، خسارت یا تأخیر نشده؛ یا دو. با اعمال رفتار منطقی وفق ماده ۱۴ از تعهدش بری شده است.

۶- زمانی که متصدی وفق این ماده دارای مسئولیت است؛ تنها برای بخشی از فقدان، خسارت و یا تأخیری که به حوادث یا اوضاع و احوالی که طبق این ماده قابل انتساب به اوست؛ مسئولیت دارد.

#### ماده ۱۸

مسئولیت متصدی حمل نسبت به سایر اشخاص

متصدی حمل مسئول نقص تعهداتش به موجب این کنوانسیون است که در نتیجه فعل یا

ترک فعل این اشخاص ایجاد شده:

الف. طرف اجرا کنند؛

- ب. فرمانده یا خدمه کشتی؛ یا
- ج. کارمندان متصدی حمل یا طرف اجرا کننده؛ یا
- د. هر شخص دیگری که یکی از تعهدات متصدی حمل به موجب قرارداد حمل را انجام می‌دهد یا تعهد می‌دهد که انجام دهد، تا حدی که او به طور مستقیم یا غیرمستقیم به تقاضای متصدی یا تحت نظارت او عمل می‌کند.

#### ماده ۱۹

##### مسئولیت طرف اجرا کننده قرارداد دریایی

- ۱- طرف اجرا کننده دریایی تابع مسئولیت‌ها و تعهدات متصدی حمل بوده و از وسایل دفاع و محدودیت‌های مسئولیت متصدی حمل که در این کنوانسیون مقرر شده برخوردار است؛ اگر:
- الف. طرف اجرا کننده دریایی کالاها را برای حمل، در کشور متعاقد دریافت کرده، در کشور متعاقد تحویل داده یا عملیات مربوط به کالاها را در بندر کشور متعاقد انجام داده؛ و
- ب. واقعه‌ای که باعث فقدان، خسارت یا تأخیر شده
- یک. در مدت زمان بین رسیدن کالاها به بندر بارگیری کشتی و خروج آنها از بندر تخلیه کشتی اتفاق افتاده باشد؛
- دو. طی مدتی که کالاها تحت حفاظت طرف اجرا کننده دریایی است اتفاق افتاده باشد؛ یا
- سه. در هر زمان دیگر اتفاق افتاده باشد در صورتی که او در انجام یکی از عملیاتی که در قرارداد حمل پیش‌بینی شده مشارکت داشته است.
- ۲- اگر متصدی حمل تعهداتی جدا از تعهدات الزامی متصدی حمل در این کنوانسیون بپذیرد یا سقف مسئولیتی بالاتر از محدودیت‌های مسئولیت مقرر در این کنوانسیون بپذیرد، طرف اجرا کننده دریایی ملزم به این توافق نیست مگر اینکه صریحاً چنین تعهدات یا محدودیت‌های بیشتر را بپذیرد.
- ۳- طرف اجرا کننده دریایی مسئول نقض تعهدات خود به موجب این کنوانسیون که ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی است که انجام یکی از تعهدات متصدی حمل به موجب قرارداد و تحت شرایط مقرر در بند ۱ این ماده طرف اجرا کننده دریایی به او سپرده است.
- ۴- هیچ یک از مقررات این کنوانسیون به فرمانده و کارکنان کشتی یا به کارمند متصدی حمل یا طرف اجرا کننده دریایی مسئولیتی تحمیل نمی‌کند.

#### ماده ۲۰

##### مسئولیت تضامنی

- ۱- چنانچه متصدی حمل و یک یا چند اجرا کننده دریایی مسئول فقدان، خسارت یا تأخیر

در تحویل کالا باشند، مسئولیتشان تضامنی است، اما فقط در محدوده مقرر در این کنوانسیون.  
 ۲- بدون ایراد لطمه به ماده ۶۱، مجموع غرامت همه این افراد نباید از سقف کلی مسئولیت مقرر در این کنوانسیون فراتر رود.

#### ماده ۲۱

##### تأخیر

تأخیر در تحویل، زمانی است که کالاها در مقصد تعیین شده در قرارداد حمل و در زمان توافق شده تحویل داده نشوند.

#### ماده ۲۲

##### محاسبه غرامت

۱- با رعایت ماده ۵۹، غرامت قابل پرداخت بوسیله متصدی حمل برای فقدان یا خسارت وارد به کالاها با توجه به ارزش چنین کالاهایی در مکان و زمان تحویل برابر ماده ۴۳ محاسبه می‌شود.

۲- ارزش کالاها مطابق با قیمت بازار بورس کالا یا اگر چنین قیمتی وجود ندارد طبق قیمت بازار یا اگر هیچ کدام وجود ندارد با رجوع به ارزش معمولی کالاهایی از همان نوع و کیفیت در محل تحویل تعیین می‌شود.

۳- در صورت فقدان یا خسارت به کالاها، متصدی حمل ملزم نیست هیچ غرامتی فراتر از آنچه در بندهای ۱ و ۲ این ماده مقرر شده، بپردازد؛ به جز زمانی که متصدی حمل و فرستنده به روشی متفاوت در محاسبه غرامت در محدوده فصل ۱۶ توافق کنند.

#### ماده ۲۳

##### اخطار در صورت فقدان، صدمه یا تأخیر

۱- در صورت نبودن دلیل خلاف، مفروض است که متصدی حمل کالاها را آن گونه که در داده‌های قرارداد بیان شده، تحویل داده است؛ مگر اینکه اخطار فقدان یا صدمه به کالاها که نشان دهنده ماهیت کلی چنین فقدان یا صدمه ای است به متصدی حمل یا طرف اجرا کننده داده شود که کالاها را قبل یا در زمان تحویل، تحویل داده است.

۲- کوتاهی در دادن اخطار تأثیری بر حق تقاضای غرامت در صورت فقدان یا خسارت وارد به کالاها به موجب این کنوانسیون و نظام اثبات ادله مقرر در ماده ۱۷ ندارد.

۳- در صورتی که فقدان یا صدمه‌ای، موضوع بازرسی مشترک شخصی که به او تحویل داده شده و متصدی حمل یا طرف اجراکننده دریایی که مسئولیت‌اش مطرح است، قرار گرفته، هیچ اخطاری لازم نیست.

۴- هیچ غرامتی در مورد تأخیر قابل پرداخت نیست مگر اینکه اخطار ضرر ناشی از تأخیر

ظرف ۲۱ روز متوالی از تاریخ تحویل کالا به متصدی حمل داده شود.  
 ۵- اخطار داده شده به طرف اجرا کننده‌ای که کالاها را تحویل داده، همان اثر اخطار به متصدی حمل را دارد و اخطاری که به متصدی حمل داده می‌شود دارای همان اثر اخطار به طرف اجراکننده دریایی است.

۶- در صورت فقدان یا صدمه قطعی یا مفروض، طرفین اختلاف باید همه امکانات معقول را جهت بازرسی و محاسبه کالاها و امکان دستیابی به اسناد و مدارک مرتبط با حمل کالاها را برای همدیگر فراهم کنند.

#### فصل ۶

مقررات تکمیلی مربوط به مراحل خاص حمل

#### ماده ۲۴

##### انحراف

زمانی که مطابق قانون حاکم انحراف از مسیر به عنوان نقض تعهد متصدی حمل تلقی شود؛ چنین انحرافی متصدی حمل یا طرف اجرا کننده دریایی را از هر نوع دفاع یا محدودیت مسئولیت مقرر در این کنوانسیون به جز آنچه در ماده ۶۱ مقرر شده، محروم نمی‌کند.

#### ماده ۲۵

حمل بار روی عرشه کشتی

۱- حمل کالاها روی عرشه کشتی ممکن نیست مگر اینکه:

الف. چنین عملی به موجب قانون لازم باشد؛

ب. کالاها درون یا روی کانتینرها یا وسایلی که مناسب حمل روی عرشه هستند حمل شوند و عرشه‌ها نیز برای حمل چنین کانتینرها و وسایلی به طور خاص آماده شده باشند؛ یا  
 ج. حمل روی عرشه طبق قرارداد حمل، عرف، رسوم یا رویه‌های تجارت در این مورد باشد.

۲- مقررات این کنوانسیون راجع به مسئولیت متصدی حمل در مورد فقدان، صدمه یا تأخیر در تحویل کالاهای حمل شده روی عرشه کشتی وفق بند ۱ این ماده، اعمال می‌شود. با وجود این، متصدی حمل برای فقدان و صدمه وارد به این کالاها یا تأخیر در تحویل آنها که ناشی از خطرات خاص این گونه حمل است در صورتی که کالاها وفق بخش‌های الف یا ج بند ۱ این ماده حمل شوند، مسئول نیست.

۳- اگر کالاها جدای از موارد اجازه داده شده در بند ۱ این ماده، روی عرشه حمل شده باشند، متصدی حمل برای فقدان، صدمه یا تأخیر در تحویل آنها که صرفاً ناشی از حمل آنها روی عرشه است، مسئول می‌باشد و حق برخورداری از دفاعیات مقرر در ماده ۱۷ را ندارد.

۴- متصدی حمل نمی‌تواند به بخش ج بند ۱ این ماده علیه شخص ثالثی که سند حمل قابل انتقال یا سند حمل الکترونیک قابل انتقال را با حسن نیت بدست آورده است، استناد کند مگر اینکه داده‌های قرارداد حکایت از تجویز حمل کالاروی عرشه داشته باشد.

۵- اگر با فرستنده به صراحت توافق شده باشد که کالاها در زیر عرشه کشتی حمل شوند، متصدی حمل نمی‌تواند از امتیاز محدودیت مسئولیت برای فقدان، زیان یا تأخیر در تحویل کالاها تا حدی که این فقدان، زیان و یا تأخیر نتیجه حمل روی عرشه باشد، بهره‌مند شود.

#### ماده ۲۶

##### حمل پیش یا پس از حمل دریایی

زمانی که فقدان یا زیان به کالاها یا واقعه یا اوضاع و احوالی که باعث تأخیر در تحویل آنها می‌شود در طول مدت مسئولیت متصدی حمل، اما قبل از بارگیری آنها به کشتی یا بعد از تخلیه آنها از کشتی، اتفاق بیفتد، مقررات این کنوانسیون بر مقررات سند بین‌المللی دیگر غالب نمی‌شود در صورتی که در زمان چنین فقدان، زیان یا واقعه و اوضاع و احوالی که موجب تأخیر شده است:

الف. وفق مقررات چنین سند بین‌المللی که در مورد تمام یا برخی عملیات متصدی حمل اعمال می‌شود فرستنده قراردادی مستقیم و جداگانه با متصدی حمل در مورد مرحله‌ای خاص از حمل که فقدان یا زیان به کالاها یا حادثه و اوضاع و احوالی که باعث تأخیر در تحویل می‌شود در آن اتفاق افتاده، منعقد کرده باشد؛

ب. این سند بین‌المللی به طور صریح، مسئولیت متصدی حمل، محدودیت مسئولیت یا موعد اقامه دعوا را مقرر کند؛ و

ج. وفق سند مزبور هیچ گونه نقض قرارداد یا هیچ گونه نقض قراردادی به ضرر فرستنده مجاز نباشد.

#### فصل ۷

##### تعهدات فرستنده نسبت به متصدی حمل

#### ماده ۲۷

##### تحویل کالاها برای حمل

۱- فرستنده کالاهای آماده برای حمل را تحویل می‌دهد مگر اینکه به گونه‌ای دیگر در قرارداد حمل توافق شده باشد. در هر صورت، فرستنده باید کالاها را در وضعیتی که تاب حمل مورد نظر، از جمله عملیات بارگیری، انبارداری، بارچینی، بستن، مستحکم‌سازی و تخلیه که با آن مواجه هستند؛ داشته باشند و به اشخاص و اموال صدمه وارد نکنند، تحویل دهد.

۲- فرستنده با انجام دقیق و مناسب تعهدات پذیرفته شده در قرارداد منعقد در محدوده



بند ۲ ماده ۱۳ بری می‌شود.

۳- وقتی کانتینر یا وسیله نقلیه بوسیله فرستنده بارگیری می‌شود، فرستنده باید به طور مناسب و با دقت اقدام به بارچینی و بسته‌بندی و مستحکم سازی محتویات درون یا روی کانتینر یا وسیله نقلیه کند، به شیوه‌ای که به اشخاص و اموال ضرری وارد نسازند.

#### ماده ۲۸

همکاری فرستنده و متصدی حمل در ارائه اطلاعات و آموزش‌ها  
متصدی حمل و فرستنده باید به درخواست یکدیگر مبنی بر فراهم کردن اطلاعات و آموزش‌های لازم برای انبارداری و حمل مناسب کالاها عمل کنند. اگر اطلاعات خواسته شده در اختیار طرفی که از او تقاضا شده، باشد یا آموزش‌ها به طور معقول در توان طرفی که از او درخواست شده، باشد و اگر آنها به شیوه‌ای دیگر به طور معقول قابل دستیابی بوسیله طرف درخواست کننده نباشد.

#### ماده ۲۹

تعهد فرستنده به فراهم کردن اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد  
۱- فرستنده باید برای متصدی حمل، اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد راجع به کالاها را که به طور معقول به شیوه‌ای دیگر قابل دستیابی بوسیله متصدی حمل نیستند و عقلاً در موارد زیر لازم هستند به موقع فراهم کند:  
الف. برای انجام جابجایی و انبارداری و حمل مناسب کالاها، شامل احتیاطاتی که بوسیله متصدی حمل یا طرف اجراکننده باید اتخاذ شود؛ و ب. برای متصدی حمل جهت رعایت قانون، مقررات یا دیگر خواسته‌های مقامات دولتی در ارتباط با حمل مورد نظر لازم است، مشروط بر اینکه متصدی حمل، اطلاعات، آموزش‌ها و اسنادی را که لازم دارد به موقع به فرستنده اطلاع دهد.  
۲- هیچ یک از مقررات این ماده، تعهد خاص ارائه اطلاعات، آموزش‌ها و اسناد مرتبط با کالاها وفق قانون، مقررات و دیگر خواسته‌های مقامات دولتی در ارتباط با حمل مورد نظر را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

#### ماده ۳۰

مبنای مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی حمل  
۱- فرستنده مسئول فقدان یا خسارتی است که به متصدی حمل وارد شده چنانچه متصدی حمل ثابت کند فقدان یا خسارت مذکور ناشی از نقض تعهدات فرستنده به موجب این کنوانسیون است.  
۲- به جز در مورد فقدان یا خسارت ناشی از نقض تعهدات فرستنده حسب ماده ۳۱ بند ۲

و ماده ۳۲، فرستنده از تمام یا بخشی از مسئولیتش رهایی می‌یابد اگر علت یا یکی از علل فقدان یا خسارت قابل انتساب به تقصیر خود او یکی از اشخاص مزبور در ماده ۳۴ نباشد.

۳- هنگامی که فرستنده به موجب این ماده از بخشی از مسئولیتش رهایی می‌یابد؛ او تنها برای آن بخش از فقدان یا خسارت که قابل انتساب به تقصیر خود او یا یکی از اشخاص مذکور در ماده ۳۴ است، مسئول است.

### ماده ۳۱

اطلاعات برای تنظیم داده‌های قرارداد

۱- فرستنده برای تنظیم داده‌های قرارداد و صدور اسناد حمل یا اسناد حمل الکترونیک باید به موقع، اطلاعات درست و لازم را از جمله داده‌های مقرر در بند ۱ ماده ۳۶؛ نام طرفی که به عنوان 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- مفروض است که فرستنده درستی اطلاعات ارائه شده مقرر در بند ۱ این ماده را در زمان دریافت آنها بوسیله متصدی حمل، تضمین کرده است. فرستنده باید به متصدی حمل برای فقدان یا خسارت ناشی از نادرستی این اطلاعات غرامت بدهد.

### ماده ۳۲

قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک

هنگامی که کالاها به خاطر ماهیتشان یا ویژگی‌شان به طور معقول احتمال دارد که خطری برای اشخاص، اموال یا محیط زیست داشته باشند:

الف. فرستنده باید متصدی حمل را از ماهیت یا ویژگی خطرناک کالاها به موقع، قبل از آنکه کالاها به متصدی حمل یا طرف اجرا کننده تحویل داده شود، مطلع کند. در صورت قصور فرستنده و اگر متصدی حمل یا طرف اجرا کننده به نحو دیگر از ماهیت یا ویژگی خطرناک کالاها مطلع نباشد، فرستنده برای فقدان یا خسارت ناشی از این قصور در مقابل متصدی حمل مسئول است؛ و

ب. فرستنده باید کالاهای خطرناک را بر طبق قانون، مقررات یا الزامات دیگر مقامات دولتی که حاکم بر هر مرحله‌ای از حمل مورد نظر است، علامت‌گذاری یا برچسب‌گذاری کند. در صورت قصور فرستنده، او در مقابل متصدی حمل مسئول فقدان یا خسارت ناشی از این قصور است.

### ماده ۳۳

تقبل حقوق و تعهدات فرستنده کالا بوسیله فرستنده‌ای که مشخصاتش در اسناد حمل ذکر

شده

۱- فرستنده اسنادی تابع مسئولیتها و تعهدات تحمیل شده به فرستنده مطابق این فصل و ماده ۵۵ است. و از حقوق و وسایل دفاعی که در این فصل و فصل ۱۳ برای فرستنده مقرر شده، برخوردار است.

۲- بند یک این ماده بر تعهدات، مسئولیتها، حقوق یا دفاعیات فرستنده تأثیری ندارد.

#### ماده ۳۴

مسئولیت فرستنده نسبت به اشخاص دیگر  
فرستنده مسئول نقض تعهداتی است که به موجب این کنوانسیون به عهده اوست و در نتیجه فعل یا ترک فعل کارمندان، نمایندگان و مقاطعه‌کاران جزئی که اجرای یکی از این تعهدات را به آنها واگذار کرده، ایجاد شده است. با وجود این، فرستنده مسئول فعل یا ترک فعل متصدی حمل یا طرف اجراکننده‌ای که از طرف متصدی حمل عمل می‌کند و فرستنده اجرای این تعهدات را به او واگذار کرده، نیست.

#### فصل ۸

اسناد حمل و اسناد حمل الکترونیک

#### ماده ۳۵

صدور سندحمل یا سند حمل الکترونیک  
به جز مواردی که فرستنده و متصدی حمل توافق کرده‌اند از سند حمل یا سند حمل الکترونیک استفاده نکنند یا عرف یا رسم یا رویه تجارتي این باشد که از این اسناد استفاده نکنند، برای تحویل کالاها برای حمل به متصدی حمل یا طرف اجراکننده، فرستنده یا در صورت رضایت فرستنده، فرستنده اسنادی حق دارد از متصدی حمل به انتخاب فرستنده، این اسناد را بگیرد:

الف. سند حمل غیرقابل انتقال یا با رعایت ماده ۸ بند الف سند حمل الکترونیک غیر قابل انتقال، یا ب. سند حمل قابل انتقال مناسب یا با رعایت ماده ۸ بند الف سند حمل الکترونیکی قابل انتقال، مگر اینکه فرستنده و متصدی حمل توافق کنند که از سند حمل قابل انتقال یا سند حمل الکترونیک قابل انتقال استفاده نکنند یا عرف یا رسم یا رویه تجاری مبنی بر عدم استفاده از آن باشد.

#### ماده ۳۶

داده‌های قرارداد

۱- داده‌های قرارداد منعکس در سند حمل یا سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵، شامل اطلاعات زیر که بوسیله فرستنده فراهم شده، می‌باشد:

- الف. توصیف کالاها مناسب برای حمل؛  
 ب. علائم اصلی لازم برای تشخیص کالاها؛  
 ج. تعداد بسته‌ها یا قطعه‌ها یا کمیت کالاها؛ و  
 د. وزن کالاها اگر بوسیله فرستنده داده شده.
- ۲- داده‌های قرارداد در سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵، شامل موارد زیر است:  
 الف. بیان موقعیت و وضعیت ظاهری کالاها در زمان دریافت آنها برای حمل بوسیله متصدی حمل یا طرف اجرا کننده؛  
 ب. نام و آدرس متصدی حمل؛  
 ج. تاریخ دریافت کالاها بوسیله متصدی حمل یا طرف اجرا کننده، تاریخی که کالاها در کشتی بارگیری شدند، تاریخی که سند حمل یا سند حمل الکترونیکی صادر شده است؛ و  
 د. اگر سند حمل قابل انتقال است تعداد نسخه‌های اصلی سند حمل قابل انتقال، وقتی چندین نسخه اصلی صادر می‌شود.
- ۳- داده‌های قرارداد در سند حمل یا سند حمل الکترونیک مقرر در ماده ۳۵ افزون بر این شامل موارد زیر است:  
 الف. نام و آدرس گیرنده اگر بوسیله فرستنده تعیین شده باشد؛  
 ب. نام کشتی، اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشد؛  
 ج. محل دریافت و اگر متصدی حمل مطلع باشد محل تحویل؛ و  
 د. بندر بارگیری و بندر تخلیه اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشند.
- ۴- از نظر این ماده عبارت «موقعیت و وضعیت ظاهری کالا» در بخش الف بند ۲ مربوط می‌شود به وضعیت و موقعیت ظاهری تعیین شده کالاها:  
 الف. در بازرسی خارجی و معقول کالاها آن گونه که در زمان تحویل فرستنده به متصدی حمل یا طرف اجرا کننده بسته‌بندی شده‌اند؛  
 ب. هر نوع بازرسی اضافی که متصدی حمل یا طرف اجرا کننده به طور واقعی قبل از صدور سند حمل یا سند حمل الکترونیک انجام می‌دهد.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

«ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی» سال ۷۲، شماره ۳۰. «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)» سال ۷۳، شماره ۳۲. «اصول کلی حقوق و حقوق موضوعه» سال ۷۶، شماره ۳۶. «رویه قضایی و نقش سازنده آن در حقوق» سال ۷۶، شماره ۳۸. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو) سال ۷۷، شماره ۴۱. «ملاحظاتی پیرامون رویه قضایی به عنوان منبع حقوق» سال ۷۸، شماره ۴۵. «مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰، سال ۷۹، شماره ۵۰. «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی» سال ۸۱، شماره ۵۵. «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، سال ۸۴، شماره ۶۸. «تأملی در آثار مشترک و جمعی در حقوق مالکیت فکری» سال ۸۷، شماره ۲. «کنوانسیون جهانی حق مؤلف» سال ۱۳۸۷، شماره ۴. «معاهده برن برای حمایت از آثار ادبی و هنری (۱)» سال ۱۳۸۸، شماره ۲. «معاهده برن برای حمایت از آثار ادبی و هنری» سال ۱۳۸۸، شماره ۳. «معاهده توزیع سیگنال‌های حامل برنامه ارسال شده از ماهواره» سال ۱۳۸۹، شماره ۱. «معاهدات نایروبی مصوب ۱۹۸۱ و ثبت بین‌المللی آثار صوتی تصویری مصوب ژنو ۱۹۸۹» سال ۱۳۹۰، شماره ۲.