

حمل کالا بر عرشه کشتی و مسئولیت متصدی حمل

لعیا جنیدی*

دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

سیاوش سفیداری

کارشناس ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی دانشکده حقوق و علوم سیاسی

دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۵/۲۴ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۴/۷/۲۱)

چکیده

در حقوق حمل و نقل دریایی، حمل روی عرشه کشتی موضوع مهمی را به خود اختصاص داده است. اینکه متصدی حمل، مجاز به حمل کالا بر عرشه کشتی می‌باشد یا خیر، پرسشی است که پاسخ آن را باید در هر مورد و با توجه به قوانین و مقررات بین‌المللی (مانند قواعد لاهه، کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون رتردام) و داخلی (ازجمله قانون دریایی ایران) حاکم بر حمل موردنظر و نیز نوع و شروط و مفاد مندرج در بارنامه صادرشده یافت. به‌طور کلی، حمل کالا باید زیر عرشه انجام شود و حمل روی عرشه، امری استثنایی است. ازطرف دیگر، برخی کالاها با توجه به نوع و ویژگی خاصی که دارند، به‌طور معمول روی عرشه بارگیری و حمل می‌شوند؛ مانند حیوانات زنده و کالاهای خطرناک. این نوشتار درصدد تشریح حمل کالا بر عرشه کشتی و مسئولیت متصدی حمل با توجه به قوانین و مقررات بین‌المللی و داخلی است.

واژگان کلیدی

حمل و نقل دریایی، قانون دریایی ایران، قواعد لاهه، کنوانسیون رتردام، کنوانسیون هامبورگ، نظریه انحراف، نقض قرارداد.

۱. مقدمه

یکی از موضوعات مهم مرسوم در حوزه حمل و نقل دریایی، مسئله مسئولیت متصدی حمل در بارگیری، بارچینی و درنهایت حمل کالا بر عرشه کشتی است که حالت‌های متفاوتی دارد. ممکن است فرستنده کالا اجازه حمل کالا بر عرشه کشتی را به متصدی داده باشد و متصدی، کالا را روی عرشه حمل کند. ممکن است در بارنامه تصریح شده باشد که متصدی حق ندارد کالا را روی عرشه بارچینی و حمل کند؛ باوجوداین، وی به حمل کالا روی عرشه اقدام نماید. همچنین، ممکن است هیچ‌گونه تصریحی در بارنامه به این امر نشده باشد؛ دراین‌صورت، مسئله این خواهد بود که آیا متصدی می‌تواند کالا را روی عرشه بارگیری و حمل کند یا خیر. نوشته‌ای که موضوع حمل کالا روی عرشه کشتی و مسئولیت متصدی حمل را به خود اختصاص داده باشد، در حقوق ایران دیده نشده است. در این نوشتار ابتدا حمل روی عرشه کشتی معرفی و مفهوم صدور بارنامه تمیز بیان می‌شود، سپس نظریه نقض قرارداد به دلیل حمل کالا روی عرشه مطرح و درنهایت مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی (قواعد لاهه، کنوانسیون هامبورگ، کنوانسیون رتردام) و نیز قانون دریایی ایران در خصوص حمل کالا روی عرشه و مسئولیت متصدی حمل بررسی خواهد شد.

۲. حمل روی عرشه و مفهوم صدور بارنامه تمیز

از نظر تاریخ حمل و نقل از طریق دریا، حمل کالا روی عرشه امری خلاف اصل، پرخطر و یکی از روش‌های نامناسب حمل در نظر گرفته شده است؛ اما دیگر این موضوع با واقعیت‌های موجود معاصر قابل تطبیق نیست. به عبارت دیگر، کانتینری شدن^۱ حمل و نقل (که در واقع برای استفاده از حداکثر فضای کشتی، کانتینرها در عرشه با متر مکعب مشخصی در هر تَن روی هم انباشته می‌شوند) (Stopford, 1997, p.387)، با تحولات اساسی روبرو بوده و اکنون حتی بر حمل کالاهای حجیم و غیرکانتینری^۲ چیره شده است. خارج از قلمرو کشتی‌های کانتینری نیز تحولات و پیشرفت‌هایی در خصوص طراحی و مقیاس کشتی‌ها به عمل آمده که حمل کالا روی عرشه را بسیار امکان‌پذیر و ساده کرده است. البته از نظر قابلیت دریانوردی^۳، بارگیری بیش از حد مجاز روی عرشه امری غیرمجاز تلقی شده، کشتی را از قابلیت دریانوردی خارج می‌کند (Smith, Hogg and Company, Limited Appellants; v Black Sea and Baltic General Insurance Company, Limited Respondents, House of Lords, [1940] A.C. 997, Clarke, 1976, p.163). انتقادهایی نیز نسبت به نگاه متفاوت به مسئولیت متصدی در جواز حمل کالاهای

1. Containerization.
2. Break Bulk Cargo.
3. Seaworthy.

مشخص (مانند کالاهای خطرناک) بر عرشه کشتی با مسئولیت متصدی و حمل سایر کالاها با توجه به پیشرفت‌های به‌عمل آمده در این زمینه صورت گرفته است^۱ (Thomas, 2010, p.202; Yoon, 2004, p.149, Footnote 7).

در وهله اول و به‌طور مرسوم، کالا باید زیر عرشه کشتی^۲ بارچینی^۳ شود؛ چراکه بارچینی روی عرشه^۴ موجب افزایش خطر ورود خسارت به کالا خواهد شد^۵ (Gonzales, 1975, p.114). در واقع، حمل کالا روی عرشه دارای مزایا و معایب خاص خود است؛ از یک‌طرف، کالا در معرض هوای بد و سقوط به دریا قرار دارد و از طرف دیگر، قرار دادن کالاهای حجیم روی عرشه، راحت‌تر است. دیگر اینکه برخی محموله‌ها به‌طور سنتی روی عرشه حمل می‌شوند؛ مثل حیوانات زنده (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۳). از سویی، بارنامه^۶ تمیز^۷ همیشه به معنای حمل کالا زیر عرشه کشتی^۸ است و این یکی از اصول اولیه و بدیهی است که باید مورد توجه قرارگیرد. دومین اصلی که حتی قبل از قواعد لاهه در نظام حقوقی کامن‌لا^۹ وجود داشته، این است که چنانچه متصدی حمل قراردادی مبنی بر حمل کالا بدون قید مکان بارچینی^۹ منعقد کند، از قرارداد این‌گونه برداشت می‌شود که کالا زیر عرشه حمل می‌شود (Tetley, 1963, p.61). درجایی هم که بخشی از کالا روی عرشه و بخشی دیگر زیر عرشه بارچینی می‌شود، این نکته باید در بارنامه به‌گونه‌ای شفاف تصریح شود که کدام قسمت از کالا روی عرشه بارچینی و حمل خواهد شد^{۱۰}.

۱. همچنین ر.ک. Force, 2007, p.318-340.

2. Under-Deck.

3. Stowage.

4. Deck Stowage/ Stowage on Deck.

۵. همچنین برای مطالعه در حقوق استرالیا ر.ک. *Wibau Maschinenfabrik Hartman SA v Mackinnon*.

Mackenzie & Co (The Chanda) [1989] 2 Lloyd's Rep 494, F Kanematsu & Co Ltd v The Ship 'Shahzada' (1957) 96 CLR 477, St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral Commercial do Rio Janeiro, 263 U.S. 119, 124, 44 S.Ct. 30, 68 L.Ed. 201 (1923), Calmaquip Engineering West Hemisphere Corp. v. West Coast Carriers Ltd., 650 F.2d 633 (5th Cir. Unit B 1981), Encyclopedia Britannica Inc. v. SS HONG KONG PRODUCER, 422 F.2d 7 (2d Cir. 1969) cert. denied, 397 U.S. 964, 90 S. Ct. 998, 25 L.Ed.2d 255 (1970)

6. Unclassed or Clean Bill of Lading.

در اینجا منظور از بارنامه تمیز، بارنامه‌ای است که یا نسبت به بارچینی و در نهایت حمل کالا زیر عرشه کشتی ساکت است و یا اینکه در بارنامه تصریح شود کالا زیر عرشه بارچینی (و حمل) می‌شود.

7. On-Deck/ Deck Cargo.

8. Common Law.

9. Place of Stowage.

10. همچنین ر.ک. *Timberwest Forest Ltd. v. Gearbulk Pool Ltd. et al., 2003 BCCA 39*.

۳. نظریه نقض قرارداد به دلیل حمل کالا روی عرشه

کنوانسیون‌های هامبورگ و رتردام درجایی که متصدی حمل، کالاها را بدون اجازه و یا برخلاف توافق به عمل آمده در خصوص حمل کالا (زیر عرشه)، روی عرشه حمل می‌کند، ضمانت اجرای مهمی را در نظر گرفته‌اند. در مواردی نه تنها متصدی حمل دارای مسئولیت مطلق بوده، بلکه حتی ممکن است حق برخورداری از تحدید مسئولیت را نیز از دست بدهد. این امر موجب پیدایش عناصر نظریه نقض اساسی (قرارداد)^۱ راجع به انحراف قراردادی^۲ خواهد شد که در بسیاری از مراجع قضایی (به‌ویژه در ایالات متحده آمریکا) پذیرفته شده است (Thomas, *Op.cit.*, p.201-202). نظریه یادشده دراصل در خصوص انحراف ناوبری مطرح شده (Hain S.S. Co. v. Tate & Lyle (1936) 41 Com.Cas. 350 at pp. 356, 361, 364)، و در واقع بهتر است انحراف را صرفاً به‌عنوان تغییر در مسیر جغرافیایی سفر تعبیر کرد؛ باوجوداین، در مراجع قضایی مختلف، این نظریه توسعه پیدا کرده و شامل دیگر انحرافات قراردادی، از جمله حمل کالا روی عرشه نیز شده است (Jones v. The Flying Clipper (1954) 116 Fed Supp 386 (S.D.N.Y. 1953), Britannica Inc v. The 'Hong Kong Producer' and Universal Marine Corporation [1969] 2 Lloyd's Rep 536, Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd (The Antares) [1987] 1 Lloyd's Rep 424 (CA (Nos. 1 and 2))). به عبارت دیگر، درجایی که نقض قراردادی^۳ صورت گرفته باشد و انحراف نیز از موارد نقض اساسی قرارداد شمرده شود، قرارداد از لحظه انحراف، فسخ شده تلقی می‌شود (Thomas, *Op.cit.*, p.202). نتیجه اینکه متصدی در مقام یک متصدی معمولی^۴ (در برابر متصدی قراردادی^۵) و با مسئولیت وی فرض شده، کلیه مزایای قرارداد منعقدشده فی مابین، از جمله دفاعیات و نیز حق تحدید مسئولیت را از دست خواهد داد. باوجوداین، کنوانسیون رتردام در ماده ۲۵ خود، ضمانت اجرای مشابهی نظیر نقض اساسی در نظر گرفته است؛ در نتیجه، کشوری که کنوانسیون یادشده را تصویب کرده است، بابت موضوع تسری نظریه نقض اساسی به حمل روی عرشه نگرانی نخواهد داشت. کنوانسیون رتردام در خصوص نظریه نقض اساسی قرارداد اظهار نکرده، اما تلاش کرده است تا تأثیر این نظریه را از بین ببرد. در ماده ۲۴ این کنوانسیون آمده است: «زمانی که طبق قانون حاکم، انحراف، مشمول نقض تعهد متصدی حمل باشد، چنین انحرافی، متصدی یا طرف اجراکننده دریایی^۶ را از هر نوع دفاع یا تحدید (مسئولیت) مندرج در کنوانسیون، به استثناء آنچه که در ماده ۶۱ مقرر شده است، محروم نمی‌کند»؛ بنابراین، کنوانسیون یادشده نه تنها انحراف را

1. Doctrine of Fundamental Breach.
 2. Contractual Deviation.
 3. Breach of the Contract.
 4. Common Carrier.
 5. Contract Carrier.
 6. Maritime Performing Party.

تعریف نکرده، بلکه تلاش داشته است تا با ازبین بردن بیشتر پیامدهای نظریه نقض اساسی، اصل نظریه را نیز مخدوش کند.

۴. حمل کالا بر عرشه کشتی از منظر مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و قانون دریایی ایران

در این قسمت، حمل کالا بر عرشه کشتی به ترتیب، پیش از قواعد لاهه، قواعد لاهه، کنوانسیون هامبورگ، کنوانسیون رتردام و سرانجام در حقوق ایران، از نظر خواهد گذشت.

۴.۱. پیش از قواعد لاهه

پیش از قواعد لاهه، در صورتی که حمل کالاهای خاصی بر عرشه امری متعارف و معمول تلقی می‌شد، دیگر نیازی به یادآوری این واقعیت در بارنامه که کالا روی عرشه حمل می‌شود، نبود (Tetley, *Op.cit.*, p.62). به عبارت دیگر، در صورتی که عرف مخالفی وجود نداشت، بر اساس یک بارنامه تمیز، فرستنده و یا دریافت‌کننده کالا حق داشت بارچینی و حمل کالا را روی عرشه تلقی کرده، در نتیجه، متصدی، مسئول هرگونه تلف و یا خسارت وارد به کالا ناشی از حمل آن روی عرشه بود (Deutsch, 1939, p.538). در صورتی که بارنامه تمیز، صادر و باوجوداین، کالا روی عرشه بارگیری می‌شد، نظام کامن‌لا بدون استثنا مقرر می‌داشت که قرارداد حمل از سوی طرف ناآگاه از این امر، قابل ابطال^۱ است؛ البته مشروط بر اینکه طرف یادشده هیچ اقدامی نسبت به تأیید قرارداد انجام نداده باشد. در این صورت، متصدی نیز در وضعیت یک متصدی معمولی (در برابر متصدی قراردادی) قرار می‌گرفت. در امریکا، نقض قرارداد به صورت پیش‌گفته به‌عنوان بخشی از نظریه انحراف^۲ مطرح شده است؛ در حالی که رویکرد حقوق انگلیس به این موضوع به‌عنوان نقض شرط اساسی قرارداد^۳ بوده است (Wooder, 1991, p.131-132). البته دادگاه‌های امریکا نسبت به توسعه نظریه انحراف از انحرافات جغرافیایی^۴ بدون اجازه از مسیر قراردادی یا متعارف، به موردی که کالا روی عرشه بارچینی و حمل، اما بارنامه تمیز صادر شده باشد که در واقع از مصادیق شبه‌انحراف^۵ یا انحرافات غیرجغرافیایی^۶

1. Voidable.

2. Doctrine of Deviation.

3. Fundamental Term of the Contract.

4. Geographical Deviations.

5. Quasi-Deviation (e.g. unauthorized deck carriage, overcarriage, vessel substitution and intentional destruction of the cargo).

6. Non-Geographical Deviations.

است^۱، با مشکلاتی روبرو بوده‌اند^۲. از نظر حقوق آمریکا، در خصوص حمل کالا از طریق آب‌های داخلی و نیز در مواردی که «قانون حمل کالا(ها) از طریق دریا»^۳ ساکت باشد، قانون هارتر^۴ اعمال خواهد شد. برابر قانون هارتر^۵، تصریح به جواز بارچینی کالا روی عرشه کشتی در بارنامه، باطل نبوده و قانون یادشده متصدی را از تصریح به هر شرطی در بارنامه که مسئولیت نامبرده را در خصوص خسارات وارده ناشی از سهل‌انگاری وی در زمینه بارگیری^۶، بارچینی و غیره کاهش دهد، منع کرده است^۷؛ در نتیجه، قانون هارتر، هم نسبت به کالای زیر عرشه و هم نسبت به کالای روی عرشه به صورت یکسان قابل اعمال است. باین‌همه، قانون حمل کالا از طریق دریای آمریکا شامل کالای روی عرشه نخواهد بود، اما متصدی می‌تواند نسبت به درج شرط اعمال قانون یادشده در بارنامه در خصوص کالای روی عرشه نیز مبادرت کند و شرط پیش‌گفته معتبر خواهد بود.

۲.۴. قواعد لاهه

در قواعد لاهه^۸ این موضوع که صدور بارنامه تمیز به معنای حمل (کالا) زیر عرشه کشتی می‌باشد، تصریح نشده است؛ با وجود این، چه پیش از قواعد لاهه و چه پس از آن، درجایی که متصدی نسبت به حمل کالا بدون ذکر محل بارچینی اقدام به انعقاد قرارداد می‌کند، همیشه این معنی برداشت شده است که کالا زیر عرشه حمل می‌شود (Tetley, 1977, p.35). از طرف دیگر، این قواعد در صورتی که در بارنامه به این امر تصریح شده باشد که «قواعد لاهه بر کالای روی عرشه کشتی نیز اعمال می‌شود»، قابلیت اجرا خواهد داشت (Tetley, *Op.cit.*, p.62). به‌طور کلی، قواعد لاهه در موارد زیر قابلیت اعمال دارد: ۱. کالا زیر عرشه حمل شود و بارنامه تمیز صادر شده باشد. ۲. کالا زیر عرشه حمل شود، اما در بارنامه قید شده باشد که کالا روی عرشه حمل می‌شود. ۳. کالا روی عرشه حمل شود و در بارنامه قیدی در خصوص حمل کالا بر

۱. برای مشاهده تعریف و مصادیق شبه انحراف، ر.ک. Nikaki, 2004, p.45-78; Nikaki, Soyer, 2012, p.311.
Footnote 47

۲. همچنین ر.ک. Whitehead, 1981, p.37-39; Chandler, 1997, p.557.

3. *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936, Title 46 United States Code §§ 1300-1315.

4. *Harter Act*, Act of February 13, 1893, Chap.105, 27 Stat. 445-46, 46 U.S. Code Appendix 190-196.

۵. در خصوص نحوه اعمال قانون هارتر و یا قانون حمل کالا از طریق دریا نسبت به بارنامه‌ها، ر.ک. Chiang, 1972, p.267-270.

6. Loading.

Bill of Lading Clause Permitting Deck Stowage (Davidson v. Flood Bros., ر.ک. همچنین ر.ک.

:United States Circuit Court of Appeals, 30 Fed. Rep. (2d) 279), p.379 et seq.

8. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924)*.

۹. ر.ک. به بند سوم از ماده ۳ قواعد لاهه.

عرشه وجود نداشته باشد. ۴. کالا روی عرشه حمل شود و در بارنامه تصریح شده باشد که کالا بر عرشه حمل می‌شود، اما در بارنامه تحت شرط ویژه‌ای به این امر تصریح شده باشد که قواعد لاهه نسبت به کالای روی عرشه اعمال خواهد شد. بنابراین، قواعد لاهه نسبت به کالای حمل‌شده روی عرشه در صورتی که در بارنامه قید شده باشد کالا بر عرشه حمل می‌شود، قابل اعمال نخواهد بود (*id.*). به عبارتی، درجایی که کالا روی عرشه حمل شود و در قرارداد حمل نیز کالای روی عرشه قید شود، قواعد لاهه و نیز لاهه/ویزی^۱، قابلیت اجرا نخواهد شد (Wooder, *Op.cit.*, p.133). در واقع، اثر حمل کالا روی عرشه و تصریح به این امر در بارنامه، برابر قواعد لاهه این است که قواعد یادشده نسبت به آن کالا اعمال نمی‌شود و در نتیجه، متصدی می‌تواند در بارنامه‌ای که صادر می‌کند، شروطی برخلاف قواعد لاهه قید کند.^۲ با وجود این، در صورتی که کالا روی عرشه حمل شود، متصدی همچنان متعهد به مراقبت از کالا بوده، باید کالاها را به شکل مناسب بارچینی نماید و در این خصوص نباید مرتکب غفلت شود (Tetley, *Op.cit.*, p. 63). حتی از این هم باید فراتر رفت و درجایی که کالا بر عرشه و با ریسک فرستنده (مالک کالا)، بارگیری و حمل شده باشد^۳، باز هم این امر موجب رهایی متصدی حمل از اعمال مراقبت و توجه نسبت به کالا (بارچینی و حمل) نخواهد بود^۴ (Globe Solvents Co. v. S.S. California, 1946). بنابراین، درجایی که برای مثال، شرط می‌شود حمل کالا روی عرشه با ریسک فرستنده همراه است، این شرط باید صرفاً در خصوص خطرهای ناشی از حمل کالا روی عرشه تفسیر شود و نه خطرهای دیگری که از تقصیر یا سهل‌انگاری متصدی ناشی شده باشد^۵. همچنین، هم در حقوق انگلیس و هم در حقوق آمریکا، تصریح به چنین شروطی موجب رهایی متصدی از مشارکت در خسارت همگانی^۶ نخواهد شد (Burton v. English (1883), 12 Q.B.D. 218 (C.A.)), Nicaraguan Long Leaf Pine Lumber Co., Inc. v. The (William G. Osment, 211 F.2d 715 (5th Cir. 1954)). از طرف دیگر، درجایی که کالا بر عرشه حمل شود و در بارنامه درباره آن تصریح نشده باشد، در این صورت، این‌گونه فرض می‌شود که متصدی حمل به نوعی کالا را بیمه کرده است (Tetley, *Op.cit.*, p. 63).

1. "Hague/Visby Rules 1968" refers to the Hague Rules 1924, as amended by the "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading", adopted at Brussels, February 23, 1968".

۲. همچنین ر.ک. Blanchard Lumber Co. v. S.S. Anthony II, 259 F.Supp. 857, 1967 AMC 103 (S.D.N.Y. 1966).

3. "Stowed on Deck at Owner's Risk"/ "Loaded on Deck Owners Risk of Damage or Loss".

۴. همچنین نک: St-Siméon Navigation Inc. v. A. Couturier & Fils Limitée, [1974] S.C.R. 1176.

۵. برای مثال، ر.ک. به آرای زیر: Compania de Navigacion La Flecha v. Brauer 168 U.S. 104 (1897).

Hartford Fire Ins. Co. v. Calmar S.S. Corp., 404 F.Supp. 442, 1976 AMC 2636 (W. D. Wash. 1975), Nottebohn v. Richter (1886), 18 Q.B.D. 63 (C.A.

6. General Average.

در خصوص شرط آزادی به بارچینی (کالا) بر عرشه کشتی^۱، دعوایی در سال ۱۹۵۳^۲ در انگلیس مطرح شد؛^۳ بر این مبنا که خواهان تعدادی تراکتور برای حمل به متصدی تحویل داده و متصدی نیز تراکتورها را بر عرشه کشتی بارگیری و حمل کرده بود، اما یک تراکتور از عرشه کشتی به دریا سقوط کرد و از بین رفت. متصدی در دفاع از موضوع حمل بر عرشه کشتی، به شرط روی بارنامه استناد کرد که عنوان داشت: «کشتی بخار»^۴ دارای آزادی (اختیار) نسبت به حمل کالا روی عرشه دارد و مالکان (کشتی) مسئول هیچ‌گونه تلف، خسارت یا هرگونه ادعای ناشی از آن، نخواهند بود». در خصوص این شرط، قاضی ابتدا به تعریف «کالا» در قواعد لاهه مراجعه و سپس اعلام کرد که قواعد لاهه در مواردی استثنا شده است که کالا بر عرشه حمل شود و حمل روی عرشه نیز در بارنامه قید شده باشد. در نتیجه، برابر نظر قاضی، قواعد لاهه قابلیت اعمال داشته و متصدی، مرتکب نقض اساسی قرارداد نشده است.^۵ البته برخی از استادان حقوق دریایی از این دیدگاه انتقاد کرده‌اند.^۶ این در حالی است که دادگاه‌های امریکا این موضوع را به‌عنوان یکی از مصادیق انحراف^۷ (بند ۴ ماده ۴ قواعد لاهه) در نظر گرفته‌اند. برای نمونه، در رأی^۸ آمده است که متصدی‌ای که بارنامه تمیز صادر، اما کالاها را روی عرشه بارچینی کرده باشد، این امر (یکی از مصادیق) انحراف بوده و در نتیجه، بارنامه در این خصوص اعتباری ندارد و متصدی حمل نمی‌تواند نه تنها به بارنامه، بلکه به تحدید مسؤلیت خود در برابر هر بسته استناد کند. به عبارت دیگر، بارچینی بر عرشه کشتی نمی‌تواند به‌عنوان بارچینی مناسب^۹ از نظر بند ۲ ماده ۳ قواعد لاهه در نظر گرفته شود. با وجود این، بهتر است که بارچینی و حمل کالا بر عرشه به‌عنوان نقض قرارداد شمرده شود تا انحراف، و انحراف صرفاً به‌عنوان تغییر در مسیر جغرافیایی سفر^{۱۰} تعبیر شود (Tetley, *Op.cit.*, p.63). همچنین، در صورتی که حمل کالا روی عرشه کشتی صورت گیرد و به اشتباه بارنامه تمیز صادر گردد، از نظر دو طرف قرارداد (فرستنده و متصدی)، متصدی می‌تواند ثابت کند که بارنامه تمیز یا زیر عرشه کشتی^{۱۱} به اشتباه صادر شده است، و دیگر اینکه طرفین از ابتدا بر این مبنا توافق کرده بودند

1. Liberty to Stow on Deck Clause.

2. Svenska Traktor v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd. [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 (Q.B.).

۳. همچنین ر.ک. Wooder, *Op.cit.*, p.134.

4. Steamer.

۵. برای مشاهده رأی دیگر و تفسیر آن در این زمینه، ر.ک. Bissell, 1970-1971, p.918-920.

۶. برای مطالعه بیشتر، ر.ک. Tetley, 1988, p.658-661, Wooder, *Op.cit.*, p.134-135, Footnote 12.

7. Deviation.

8. Jones and Guerrero v. Flying Clipper [1954] A.M.C. 259.

9. Proper Stowage.

10. Change in the Geographic Route of the Voyage.

11. Clean or Under-Deck Bill of Lading.

که کالا روی عرشه کشتی بارگیری و حمل شود. در نتیجه، بار اثبات این ادعا بر دوش متصدی خواهد بود که در صدور بارنامه مرتکب چنین اشتباهی شده است.

۳.۴. کنوانسیون هامبورگ^۱

ماده ۹ کنوانسیون هامبورگ^۲، حمل کالا روی عرشه را البته نه به صورت شفاف^۳، قاعده مند کرده و بند ۱ ماده یادشده، مواردی را که متصدی حمل می‌تواند نسبت به حمل کالا روی عرشه اقدام کند، استثنا نموده است: نخست، توافق طرفین؛ دوم، عرف تجاری خاص؛ و سوم، تجویز مقررات (حاکم بر موضوع). بنابراین، برابر کنوانسیون هامبورگ، حمل کالا روی عرشه استثنا شمرده شده و اصل بر حمل کالا زیر عرشه است. درجایی که طرفین توافق کنند که کالا باید یا می‌تواند روی عرشه حمل شود، این توافق باید در بارنامه یا دیگر اسناد حملی که دلالت بر قرارداد حمل دارد، تصریح شود. عمل نکردن به آن، دو پیامد منفی را برای متصدی دربر خواهد داشت: اول، اثبات توافق (قبلی) مبنی بر حمل کالا روی عرشه بر دوش متصدی خواهد بود، و دوم اینکه متصدی، دیگر حق استناد به توافق به عمل آمده در برابر شخص ثالث، از جمله منتقل‌الیهی^۴ که بارنامه را از روی حسن نیت^۵ تحصیل کرده است، نخواهد داشت (بند ۲ همان ماده). بنابراین، درجایی که حمل کالا بر عرشه از پیش به متصدی اجازه داده شده باشد، اساس مسئولیت متصدی، برابر کنوانسیون هامبورگ، مبتنی بر فرض تقصیر^۶، طبق بند ۱ ماده ۵ آن کنوانسیون خواهد بود.^۷ در مقابل، درجایی که بدون اجازه قبلی و یا عرف تجاری خاص و یا تجویز مقررات حاکم بر موضوع، و نیز در شرایطی که متصدی در خصوص توافق مبنی بر حمل کالا روی عرشه در مقابل شخص ثالث محروم شده باشد، متصدی دارای مسئولیت مطلق^۸ در برابر هر ضرر ناشی از حمل کالا بر عرشه خواهد بود. با وجود این، حق تحدید مسئولیت تحت مفاد کنوانسیون هامبورگ، ممکن است همچنان به نفع متصدی حمل باقی باشد. به عبارت دیگر، میزان مسئولیت متصدی بر حسب مورد، مطابق مقررات ماده ۶ و یا ماده ۷ از کنوانسیون یادشده، تعیین خواهد شد (بند ۳ ماده ۹). در واقع، این امر، بند ۱ از ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ را تعدیل کرده است؛ چراکه در چنین صورتی، متصدی فرصت خودداری

1. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)*, Hamburg, 30 March 1978.

۲. برای مشاهده ترجمه فارسی «کنوانسیون هامبورگ»، ر.ک. محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۳، ص ۲۵۶-۲۸۱.

۳. برای مطالعه بیشتر، ر.ک. Woolder, *Op.cit.*, p.142.

4. Consignee.

5. In Good Faith.

6. Presumed Fault.

۷. همچنین ر.ک. Thomas, *Op.cit.*, p.200.

8. Absolute liability.

از مسئولیت با اثبات به‌کارگیری و اعمال مراقبت‌های لازم را نخواهد داشت. در نتیجه، نظام مسئولیت مطلق به‌جای فرض مبتنی بر تقصیر خواهد نشست، اما همچنان حق تحدید مسئولیت برای متصدی، آن هم تحت شرایطی، باقی خواهد ماند. از طرف دیگر، نظام مسئولیت مندرج در بند ۳ ماده ۹ کنوانسیون یادشده، صرفاً به خسارات ناشی از حمل کالا روی عرشه^۱ مربوط می‌شود، نه خسارات دیگر. در نتیجه، در جایی که برای مثال آتش‌سوزی روی عرشه اتفاق بیفتد و در اثر گسترش آتش در کشتی، به کالاهای موجود در عرشه خسارت وارد آید، مسئله مسئولیت متصدی نه برابر ماده ۹ کنوانسیون هامبورگ، بلکه طبق بند ۱ ماده ۵، یعنی بر اساس اصل فرض تقصیر (متصدی)، تعیین و شناسایی خواهد شد (Ibid., p.200-201).

موضوع دیگر، فرضی است که متصدی، حمل کالا را روی عرشه و برخلاف توافق به‌عمل آمده (حمل کالا زیر عرشه)، انجام می‌دهد. در این صورت، افزون بر مسئولیت مطلق متصدی، وی دیگر نمی‌تواند از حق تحدید مسئولیت طبق شروط و مفاد مندرج در کنوانسیون هامبورگ بهره‌مند شود. در واقع، حمل کالا روی عرشه برخلاف آنچه که طرفین به‌صراحت نسبت به حمل کالا زیر عرشه توافق کرده‌اند، به‌عنوان تعدی یا تفریط متصدی به معنای مندرج در ماده ۸ کنوانسیون یادشده (موارد سقوط تحدید مسئولیت)، فرض خواهد شد (بند ۴ ماده ۹) (id.). همچنین، برابر بند ۲ این ماده، حمل روی عرشه به‌عهده متصدی حمل و نقل است که با درج در بارنامه و یا سند دیگری که از قرارداد حمل دریایی حکایت کند و یا به نحو دیگر قابل اثبات است. در صورت حمل کالا بر عرشه به‌طور صحیح، متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی که به‌طور مشخص ناشی از حمل روی عرشه است، نخواهد بود. اما در صورت حمل کالا روی عرشه به‌طور ناصحیح، یعنی در حالتی که توافقی وجود نداشته باشد و یا آن را عرف تجاری و قواعد تجویز نکند و با وجود این، کالا روی عرشه حمل شود، متصدی حمل و نقل برابر کنوانسیون هامبورگ دارای مسئولیت قطعی و برخوردار از سقف غرامت مقرر در این قواعد خواهد بود؛ یعنی امکان اثبات اتخاذ تدابیر لازم برای احتراز از واقعه و کاهش عواقب آن را نخواهد داشت. در حالتی هم که متصدی برخلاف توافق قراردادی کالا را روی عرشه حمل کند، مرتکب تعدی و تفریط به مفهوم ماده ۸ معاهده شده، دارای مسئولیت قطعی و تمام خواهد بود؛ یعنی محروم از برخورداری از سقف غرامت برابر ماده ۸ کنوانسیون هامبورگ (محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۱، ص ۹۴).

1. "Resulting Solely from the Carriage on Deck".

۴.۴. کنوانسیون رتردام

بند ۲۴ از ماده ۱ کنوانسیون رتردام^۱، کالا را به نحو موسعی تعریف و آن را به هر شیئی اطلاق نموده که متصدی حمل نسبت به حمل کالا برابر قرارداد حمل تعهد کرده و شامل بسته‌بندی و هر نوع تجهیزات و کانتینری خواهد شد که از سوی متصدی حمل و یا از جانب او فراهم نشده است و یا به حساب او نمی‌باشد^۲. همچنین، ماده ۲۵ آن کنوانسیون، نظام مسئولیت خاصی را البته با متابعت و برخی اصلاحات نسبت به کنوانسیون هامبورگ برای متصدی حمل در نظر گرفته است. برابر اصل اولیه در کنوانسیون رتردام و در واقع بر اساس ماده پیش‌گفته، حمل کالا روی عرشه کشتی ممکن نیست. بند ۱ ماده ۲۵ عنوان می‌کند، حمل کالا روی عرشه در صورتی امکان دارد که الف) چنین حملی به موجب قانون لازم باشد. ب) یا کالاها درون کانتینرها یا روی آن‌ها و یا وسایلی که برای حمل روی عرشه مناسب هستند، حمل شده و عرشه نیز به‌طور خاص برای حمل چنین کانتینرها یا وسایلی آماده شده باشد. ج) یا اینکه حمل روی عرشه طبق قرارداد حمل، عرف، رسوم یا رویه‌های تجاری در خصوص مورد باشد. بنابراین، در وهله اول، حمل کالا روی عرشه ممکن نخواهد بود، مگر در موارد استثنا. ویژگی برجسته بند ۱ ماده ۲۵، توسعه اجازه حمل روی عرشه نسبت به حمل کانتینری کالاها است که در واقع، مترادف حمل روی عرشه در نظر گرفته شده است (Thomas, *Op.cit.*, p 201). بر اساس بند ۴ ماده ۲۵، متصدی، حق استناد به شق «ج» از بند ۱ ماده یادشده را در برابر شخص ثالثی که سند حمل قابل انتقال^۳ یا پیام حمل الکترونیک قابل انتقال^۴ را از روی حسن‌نیت تحصیل کرده است، ندارد؛ مگر اینکه مفاد قرارداد دلالت بر امکان (اجازه) حمل کالا بر عرشه کشتی داشته باشد. بند ۴ محدود به سند حمل قابل انتقال شده است. همچنین در صورتی که حق حمل کالا روی عرشه کشتی در سند حمل قابل انتقال و یا پیام حمل الکترونیک قابل انتقال قید شده باشد، متصدی همچنان حق استناد به شق «ج» از بند ۱ ماده ۲۵ را خواهد داشت. در نتیجه، درجایی که حمل کالا روی عرشه به متصدی اجازه داده شده باشد، اصل نظام مسئولیت متصدی تحت کنوانسیون رتردام قرار گرفته، نظام مبتنی بر تقصیر در خصوص متصدی اعمال خواهد شد. بنابراین، درجایی که کالا طبق شقوق «الف» و «ج» از بند ۱ ماده ۲۵ حمل می‌شود، متصدی مسئول هرگونه ضرر ناشی از خطرهای خاص حمل روی عرشه

1. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules").

۲. برای مشاهده ترجمه فارسی «مقررات رتردام» در این خصوص، رک. محمدزاده وادقانی، ۱۳۹۱، ص ۲۵۹.

3. Negotiable Transport Document.

4. Negotiable Electronic Transport Record.

۵. همچنین رک. به بندهای ۱۴، ۱۵، ۱۸ و ۱۹ از ماده ۱ کنوانسیون یادشده، Carr, Goldby, 2014, p.547.

نخواهد بود (بند ۲ ماده ۲۵). خطرهای خاص در کنوانسیون رتردام تعریف نشده است؛ باوجوداین، می‌توان به هوای بد دریا که باعث می‌شود امواج با فشار زیاد کالاها را از عرشه کشتی به دریا پرتاب کند^۱ و یا معیوب بودن تسمه‌های نگهداری از کانتینرها در عرشه کشتی^۲ اشاره کرد (Thomas, *Op.cit.*, p.201). این، حمایت شگفتی است از متصدی و درواقع برای توسعه حمایت از وی که فرای کنوانسیون هامبورگ در نظر گرفته شده است. البته این مصونیت برای متصدی نسبت به حمل کانتینرها روی عرشه وجود ندارد (ibid., p.201). همچنین گفتنی است، تفاوت مهم کنوانسیون رتردام با کنوانسیون هامبورگ در خصوص حمل کالا روی عرشه، این است که کنوانسیون رتردام نتایج تلف، خسارت و یا تأخیر در تحویل را در صورتی که کالا روی عرشه به‌طور قانونی و مجاز حمل شده باشد، تبیین نموده، اما کنوانسیون هامبورگ در این خصوص ساکت است.^۳

همچنین، درجایی که کالا بدون اجازه بر عرشه کشتی حمل می‌شود، متصدی، مسئول جبران خسارتی است که صرفاً ناشی از حمل کالا روی عرشه بوده است و وی نمی‌تواند از دفاعیاتی که در ماده ۱۷ کنوانسیون قید شده است، بهره‌مند شود (بند ۳ ماده ۲۵). در این صورت، متصدی مسئولیت مطلق داشته، اما همچنان حق برخورداری از تحدید مسئولیت را خواهد داشت. شایان ذکر است تحدید مسئولیت متصدی نسبت به هرگونه خسارتی که صرفاً ناشی از حمل کالا روی عرشه باشد، مسائل مهم و قابل بحثی را در خصوص علت حادثه در مسئولیت مدنی مطرح خواهد ساخت. از طرف دیگر، درجایی که کالا روی عرشه کشتی و برخلاف توافق به‌عمل آمده در خصوص حمل کالا (زیر عرشه)، حمل شود، متصدی نه‌تنها مسئول جبران خساراتی است که صرفاً ناشی از حمل کالا روی عرشه بوده است، بلکه حتی حق برخورداری از تحدید مسئولیت را نیز نخواهد داشت (بند ۵ ماده ۲۵).

۴.۵. حقوق ایران

در حقوق ایران، «قانون دریایی ایران» مصوب کمیسیون مشترک مجلسین در سال ۱۳۴۳، در فصل چهارم با عنوان «باربری دریایی»، ذیل بند ۳ ماده ۵۴ (تعاریف)، مصادیق اصطلاح «بار» را بیان کرده و اعلام داشته است: «بار، شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگری می‌باشد به استثناء حیوانات زنده و بارهائی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد». غیر از این بند که مانند

1. Washing Overboard.
2. Defective Lashings.

۳. همچنین ر.ک. Berlingieri, 2009, p.43.

قواعد لاهه است، در قانون دریایی ایران از حمل کالا روی عرشه کشتی، برخلاف آنچه در کنوانسیون‌های هامبورگ و رتردام وجود دارد، سخنی به‌میان نیامده بود. باوجوداین، در پی اصلاحات به‌عمل آمده در قانون یادشده در سال ۱۳۹۱ش با عنوان «قانون اصلاح قانون دریایی ایران» که برابر ماده ۳۴ آن قانون، ماده ۹۴ مکرر به متن اصلی قانون که خود ذیل فصل ششم با عنوان «وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی» آمده است، الحاق می‌شود. برابر ماده پیش‌گفته که با موضوع «مسئولیت فرمانده در صورت تقصیر» بیان شده، آمده است: «چنان‌چه فرمانده به سبب تقصیر در اجرای وظایف خود خساراتی به اشخاص ثالث وارد نماید، مسؤول است. فرمانده در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل‌شده بر روی عرشه نیز مسؤولیت دارد مگر آن‌که فرستنده بار موافقت کتبی خود را با این عمل اعلام کرده باشد یا عرف کشتیرانی این‌گونه حمل را مجاز تلقی نماید». قسمت دوم این ماده، مسئولیت هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل‌شده بر عرشه کشتی را در صورتی که بدون موافقت کتبی با فرستنده بار و یا برخلاف عرف کشتی‌رانی بوده باشد، به‌طور مطلق بار نموده است. این ماده از چند جهت قابل بحث است: اول اینکه قسمت اول ماده ۹۴ مکرر، با قسمت دوم آن از نظر حقوقی و عملی بی‌ارتباط است و هر دو مورد را تحت یک ماده آوردن، خطای شیوه قانون‌نویسی است. قسمت اول، راجع به تقصیر فرمانده در اجرای وظایف خود و ورود خسارت به اشخاص ثالث است؛ درحالی که قسمت دوم ماده، صرفاً بحث حمل کالا روی عرشه کشتی و موضوع پیدایش مسئولیت و یا نبود آن با شرایطی در برابر دارنده بارنامه است. دوم اینکه عنوان ماده ۹۴ مکرر یعنی «مسئولیت فرمانده در صورت تقصیر»، با قسمت دوم ماده که نوعی مسئولیت مطلق را برای فرمانده در نظر گرفته است، همخوانی ندارد. سوم اینکه قرارداد قسمت دوم این ماده، ذیل فصل ششم با عنوان «وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی» از قانون دریایی، خطای دیگر قانون‌گذار است. محل صحیح قسمت دوم ماده ۹۴ مکرر، ذیل فصل چهارم و با عنوان «باربری دریایی» است که تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل در این فصل تعیین شده است. شاید بتوان به ایراد اخیر این‌گونه پاسخ داد که طبق ماده ۱۱ از «قانون اصلاح قانون دریایی»، وظیفه صدور بارنامه برعهده فرمانده کشتی گذاشته شده است و هم اوست که باید نسبت به انجام مفاد بارنامه، از جمله حمل کالا زیر عرشه، اقدام نماید؛ به‌عبارت‌دیگر، قانون‌گذار به نوعی فرمانده را متصدی حمل در نظر گرفته است. برابر این ماده «متن زیر جایگزین ماده ۸۱ قانون می‌شود: ماده ۸۱- وظیفه و مسئولیت فرمانده در تحویل گرفتن و حمل بار: فرمانده در مقابل باری که به وی تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه است. فرمانده از طرف مالک موظف به مراقبت از کالاهای تحویلی، حمل و تحویل آن‌ها طبق قرارداد، در بندر مقصد می‌باشد». درحالی که متن پیشین ماده ۸۱ به این

صورت بود: «فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می‌گیرد ملزم به صدور بارنامه دریایی می‌باشد. فرمانده نیز مسئول حمل باری است که به‌عهده گرفته و باید آن را تحویل دهد». چهارم اینکه، قسمت دوم این ماده، مسئولیت را صرفاً برای فرمانده در نظر گرفته است و نه متصدی. به این ایراد نیز می‌توان این‌گونه پاسخ داد که اثبات شیء، نفی ماعدا نمی‌کند. به‌عبارت‌دیگر، وجود مسئولیت فرمانده، دلیلی بر عدم مسئولیت متصدی حمل، چنانچه غیر فرمانده باشد، و نسبت به صدور بارنامه اقدام کرده باشد، نخواهد بود. باوجوداین، چنانچه صرفاً متصدی حمل را فرمانده کشتی در نظر بگیریم، ایرادات سوم و چهارم وارد نخواهد بود و این درحالی است که در حقوق دریایی، اصطلاح فرمانده^۱ با اصطلاح متصدی حمل^۲ تفاوت دارد. به‌طور کلی، فرمانده به کسی اطلاق می‌شود که مسئولیت نهایی کشتی^۳ را برعهده داشته باشد؛ درحالی که متصدی حمل، شخصی است که قرارداد حمل را با فرستنده کالا منعقد می‌کند. در نتیجه، باید گفت هر شخصی که به صدور بارنامه اقدام می‌کند، اعم از اینکه فرمانده باشد یا نباشد، «در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل‌شده بر روی عرشه نیز مسئولیت دارد مگر آن‌که فرستنده بار موافقت کتبی خود را با این عمل اعلام کرده باشد یا عرف کشتیرانی این‌گونه حمل را مجاز تلقی نماید». به‌عبارت‌دیگر، فرض قانون درجایی است که فرمانده اقدام به صدور بارنامه کرده و این فرض، در موارد دیگری که بارنامه از سوی اشخاص دیگری صادر شده باشد نیز قابل تطبیق است. البته، در این موارد باید به کنوانسیون‌های دیگری که ایران به آن پیوسته است و یا در آینده خواهد پیوست، توجه داشت تا در صورت تعارض، مواد قوانین و کنوانسیون‌های تازه تصویب اعمال شود. از جمله «کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعوای دریایی»^۴، که ایران نیز با عنوان «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعوای دریایی»^۵ به آن ملحق شده، اما در آن کنوانسیون به حمل کالا روی عرشه اشاره‌ای نشده است. برابر بند ۱ ماده ۲ (دعای مضمول تحدید) این قانون: «با رعایت مواد ۳ و ۴، دعوای زیر، مبنای مسئولیت هرچه باشد، مضمول تحدید مسئولیت خواهند بود». از طرف دیگر، در ماده ۴ آن قانون (رفتار مانع از تحدید) آمده است: «شخص مسئول، از حق تحدید مسئولیت خود برخوردار نخواهد شد، اگر ثابت

1. Master.

2. Carrier.

3. Ultimate Charge of a Vessel.

4. *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*, 1976.

5. در اجرای اصل صد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعوای دریایی» که در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ ۵ خرداد ۱۳۹۳ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۴ تیر ۱۳۹۳ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۲۳۲۶۵/۲۵۶ مورخ ۹ تیر ۱۳۹۳ مجلس شورای اسلامی واصل شده است.

شود که ضرر و زیان از فعل یا ترک فعل شخصی وی که با قصد ایجاد چنین ضرر و زیانی ارتکاب یافته یا از روی بی احتیاطی یا علم به این که می توانسته است به چنان ضرر و زیانی منتج گردد، ناشی شده باشد.

۵. نتیجه

در عرصه حمل و نقل دریایی، حمل روی عرشه، امری استثنایی تلقی شده و اصل بر حمل کالا به زیر عرشه است. همواره آنچه که از یک بارنامه تمیز صادره قابلیت استنباط دارد، حمل کالای مورد نظر به زیر عرشه است. درجایی که متصدی اقدام به صدور بارنامه تمیز نموده و یا برخلاف توافق به عمل آمده با فرستنده، کالا را روی عرشه حمل نماید، این موضوع موجب پیدایش عناصر نظریه نقض اساسی (قرارداد) راجع به انحرافات قراردادی در برخی نظام ها، به ویژه در حقوق امریکا، شده است. با وجود این، بهتر است انحراف صرفاً به عنوان تغییر در مسیر جغرافیایی سفر تعبیر شود. قبل از قواعد لاهه، اصل بر حمل کالا زیر عرشه، مگر در مورد کالاهای خاص، بوده است. در قواعد لاهه دو شرط خاص برای اینکه حملی به عنوان حمل در عرشه شمرده شود، ارائه شده است. در صورتی که این دو شرط محقق شود، قواعد لاهه اعمال نخواهد شد. همچنین، قواعد یاد شده در مواردی بر کالای حمل شده بر روی عرشه نیز قابلیت اعمال خواهد داشت. برابر کنوانسیون هامبورگ، اصل بر حمل کالا زیر عرشه است، مگر در موارد استثنا (توافق طرفین، عرف تجاری خاص و تجویز مقررات حاکم بر موضوع). چنانچه متصدی برخلاف موارد استثنا نسبت به حمل کالا روی عرشه اقدام نماید، بر حسب مورد، مسئولیت متصدی از نظام مسئولیت فرض تقصیر، به نظام مسئولیت مطلق تغییر پیدا می کند و حتی در مواردی ممکن است از حق تحدید مسئولیت مندرج در شروط و مفاد کنوانسیون یاد شده محروم بماند. در کنوانسیون رتردام که کالا را به نحو موسعی تعریف کرده، نظام مسئولیت خاصی را البته با پیروی از کنوانسیون هامبورگ و اعمال برخی اصلاحات، در خصوص حمل کالا روی عرشه، پی ریزی کرده است. ویژگی برجسته کنوانسیون رتردام، توسعه اجازه حمل روی عرشه نسبت به حمل کانتینری کالاها است. برابر این کنوانسیون، حمل کالا روی عرشه ممکن نیست، مگر در موارد استثنا. طبق کنوانسیون رتردام، چنانچه متصدی برخلاف موارد استثنا نسبت به حمل کالا روی عرشه اقدام نماید، بر حسب مورد، متصدی دارای مسئولیت مطلق بوده، حتی در مواردی از حق تحدید مسئولیت محروم خواهد ماند. در حقوق ایران، «قانون دریایی ایران» مانند قواعد لاهه، از حمل کالا روی عرشه سخنی به میان نیاورده و صرفاً به ذکر مصادیق اصطلاح «بار» بسنده کرده بود. اما در پی اصلاحات قانون یاد شده در سال ۱۳۹۱ ش، با عنوان «قانون اصلاح قانون دریایی ایران»، مسئولیت فرمانده

را در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارده به کالاهای حمل شده بر عرشه کشتی در دو صورت، مطلق قلمداد کرده است: اول درجایی که بدون موافقت کتبی با فرستنده بار، اقدام به حمل کالا بر عرشه نموده و دوم در شرایطی که برخلاف عرف کشتی‌رانی، نسبت به حمل روی عرشه اقدام کرده باشد. باوجوداین، اصلاحات به عمل آمده در این خصوص دارای ایراداتی است که پیش‌تر گفته شد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۱/۰۸/۱۶.
۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسؤلیت برای دعاوی دریایی، مصوب مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۳/۰۳/۰۵.
۳. قانون دریایی ایران، مصوب کمیسیون مشترک مجلسین، ۱۳۴۳/۰۶/۲۹.
۴. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۷۳). کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد هامبورگ». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۳۲.
۵. محمدزاده وادقانی، علیرضا، کاردان، کنایون (۱۳۹۱). کنوانسیون رتردام (۱). فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، دوره ۴۲، شماره ۱.
۶. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱). مسؤلیت متصدی حمل و نقل دریایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۵۵.

ب) خارجی

7. Berlingieri, Francesco (2009) "A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh. Available at: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf.
8. Bill of Lading Clause Permitting Deck Stowage (Davidson v. Flood Bros., United States Circuit Court of Appeals, 30 Fed. Rep. (2d) 279), The Business Law Journal, Volume 13, Issue 5, May 1929.
9. Bissell, Tallman (1970-1971) "The Operational Realities of Containcrisation and Their Effect on the "Package" Limitation and the "On-Deck" Prohibition: Review and Suggestions", **Tulane Law Review**, Volume XLV.
10. Blanchard Lumber Co. v. S.S. Anthony II, 259 F.Supp. 857, 1967 AMC 103 (S.D.N.Y. 1966).
11. Britannica Inc v. The 'Hong Kong Producer' and Universal Marine Corporation [1969] 2 Lloyd's Rep 536.
12. Burton v. English (1883), 12 Q.B.D. 218 (C.A.).
13. Calmaquip Engineering West Hemisphere Corp. v. West Coast Carriers Ltd., 650 F.2d 633 (5th Cir. Unit B 1981). Available at: <http://openjurist.org/650/f2d/633/calmaquip-engineering-west-hemisphere-corporation-v-west-coast-carriers-ltd-mv>
14. Carriage of Goods by Sea Act, 1936, Title 46 United States Code §§ 1300-1315.
15. Carr, Indira, Goldby, Miriam (2014) **International Trade Law Statutes and Conventions 2013-2015**, Third Edition, Routledge.
16. Chandler, George F. (1997) "Damages to Cargo: The Measure of Damages to Cargo—Redux", **Tulane Law Review**, Volume 72, Issues 2 & 3.

17. Chiang, Yung F. (1972) "The Applicability of COGSA and the Harter Act to Water Bills of Lading", **Boston College Industrial and Commercial Law Review**, Volume 14, Issue 2, Number 2.
18. Clarke, Malcolm Alistair (1976) **Aspects of the Hague Rules: A Comparative Study in English and French Law**, Martinus Nijhoff, The Hague, Netherlands.
19. *Compania de Navigacion La Flecha v. Brauer* 168 U.S. 104 (1897).
20. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), Adoption: 19 November 1976; Entry into force: 1 December 1986; Protocol of 1996: Adoption: 2 May 1996; Entry into force: 13 May 2004.
21. Deutsch, Eberhard P. (1939) "Deck Cargo", **California Law Review**, Volume 27, Issue 5.
22. *Encyclopedia Britannica Inc. v. SS HONG KONG PRODUCER*, 422 F.2d 7 (2d Cir. 1969) cert. denied, 397 U.S. 964, 90 S. Ct. 998, 25 L.Ed.2d 255 (1970). Available at: <http://openjurist.org/422/f2d/7/encyclopaedia-britannica-inc-v-ss-hong-kong-producer>.
23. *F Kanematsu & Co Ltd v The Ship 'Shahzada'* (1957) 96 CLR 477.
24. Force, Robert (2007) "Shipment of Dangerous Cargo by Sea", **Tulane Maritime Law Journal**, Volume 31, Number 2.
25. *Globe Solvents Co. v. S.S. California* [1946] A.M.C. 674.
26. Gonzales, Janice (1975) "Stowage of Containers on Deck", **The Maritime Lawyer**, Volume 1, Published by the Tulane Maritime Law Society.
27. "Hague/Visby Rules 1968" refers to the Hague Rules 1924, as amended by the "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading", adopted at Brussels, February 23, 1968".
28. *Hain S.S. Co. v. Tate & Lyle* (1936) 41 Com.Cas. 350 at pp. 356, 361, 364.
29. *Harter Act*, Act of February 13, 1893, Chap.105, 27 Stat. 445-46, 46 U.S. Code Appendix 190-196.
30. *Hartford Fire Ins. Co. v. Calmar S.S. Corp.*, 404 F.Supp. 442, 1976 AMC 2636 (W. D. Wash. 1975).
31. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924).
32. *Jones v. The Flying Clipper* (1954) 116 Fed Supp 386 (S.D.N.Y. 1953).
33. *Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd (The Antares)* (Nos. 1 and 2) [1987] 1 Lloyd's Rep 424 (CA).
34. *Nicaraguan Long Leaf Pine Lumber Co., Inc. v. The William G. Osment*, 211 F.2d 715 (5th Cir. 1954).
35. Nikaki, Theodora (2004) "The "Quasi-Deviation" Doctrine", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume 35, Number 1.
36. Nikaki, Theodora, Soyer, Barış (2012) "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?", **Berkeley Journal of International Law**, Volume 30, Issue 2, Article 2.
37. *Nottebohm v. Richter* (1886), 18 Q.B.D. 63 (C.A.).
38. *Smith, Hogg and Company, Limited Appellants; v Black Sea and Baltic General Insurance Company, Limited Respondents, House of Lords*, 24 June 1940, [1940] A.C. 997. Available at: <http://login.westlaw.co.uk>
39. *St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral Commercial do Rio Janeiro*, 263 U.S. 119, 124, 44 S.Ct. 30, 68 L.Ed. 201 (1923). Available at: <https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/263/119>
40. *St-Siméon Navigation Inc. v. A. Couturier & Fils Limitée*, [1974] S.C.R. 1176, Supreme Court of Canada. Available at: <http://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/5251/index.do>.
41. Stopford, Martin (1997) **Maritime Economics**, Second Edition, Routledge.
42. *Svenska Traktor v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd.* [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 (Q.B.).
43. Tetley, William (1963) "Selected Problems of Maritime Law under the Hague Rules", **McGILL Law Journal**, Volume 9, Number 1.
44. Tetley, William (1988) **Marine Cargo Claims**, Third Edition, Published by International Shipping Publications, Montreal (Canada).
45. Tetley, William (1977) "Deck Carriage under the Hague Rules", **Maritime Lawyer**, Volume 3, Issue 1.

46. Thomas, D. Rhidian (2010) "Special Liability Regimes under the International Conventions for the Carriage of Goods by Sea – Dangerous Cargo and Deck Cargo", **Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht**.
47. Timberwest Forest Ltd. V. Gearbulk Pool Ltd. Et al., 2003 BCCA 39. Available at: http://www.admiraltylaw.com/summary.php?case_id=286
48. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules").
49. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) Hamburg, 30 March 1978.
50. Whitehead, James F. (1981) "Deviation: Should The Doctrine Apply To On-Deck Carriage", **The Maritime Lawyer**, Volume 6.
51. Wibus Maschinenfabrik Hartman SA v Mackinnon Mackenzie & Co (The Chanda) [1989] 2 Lloyd's Rep 494.
52. Woode, James B. (1991) "Deck Cargo: Old Vices and New Law", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume 22, Number 1.
53. Yoon, Seughee (2004) "On-Deck Shipment is not a Reasonable Deviation in Containerization Age", **Korea Maritime Law Association**, Volume 26, Article 6.