

تحول مسئولیت متصدی حمل ترکیبی، از قواعد حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو تا روتردام ۲۰۰۹

غلام نبی فیضی چکاب^۱ - محمدحسن مردانی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۴/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۴/۲۴

چکیده

در این مقاله سیر تدریجی مقررات حاکم بر مبنای مسئولیت متصدی حمل ترکیبی از کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو تا مقررات اسناد نمونه UNCTAD/ICC 1992 و سپس قواعد روتردام ۲۰۰۹ که مهم ترین نوآوری آن پیوند حمل ترکیبی با حمل دریایی است مورد بررسی قرار گرفته است.

مطابق نص کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو مبنای مسئولیت متصدی فرض تقصیر اعلام شده و همچنین غالب نویسندگان نسبت به مبنای مسئولیت متصدی در اسناد نمونه UNCTAD/ICC 1992 قائل به فرض تقصیر می باشند لکن در عمل مکانیزم بار اثبات چنان است که در هر دو گروه از قواعد مذکور، متصدی حمل عملاً با فرض مسئولیت روبرو می گردد. قواعد روتردام، ساختاری متفاوت در اختصاص بار اثبات دعوی به هر یک از طرفین و مبنای مسئولیت بنا نهاده است، در حالی که دیگر قواعد پیشین حاکم بر حمل مرکب اجمالاً از یک مبنای مسئولیت تبعیت می نمایند، در قواعد روتردام، مبنای مسئولیت متصدی حمل، ترکیبی از فرض مسئولیت، فرض تقصیر و قواعد عام مسئولیت مدنی است که به صورت متزلزل در هر مرحله تغییر می نماید، لذا متصدی در برخی موارد باید عدم تقصیر و در برخی موارد عدم مسئولیت خود را اثبات نموده، در برخی فروض نیز بار اثبات بر عهده مدعی است و نه متصدی.

واژگان کلیدی: کنوانسیون روتردام، حمل مرکب بین المللی، مبنای مسئولیت متصدی حمل ترکیبی، فرض تقصیر، فرض مسئولیت.

۱. استادیار حقوق خصوصی دانشگاه علامه طباطبائی Gholamnabifayzi@atu.ac.ir

۲. دکترای حقوق خصوصی دانشگاه علامه طباطبائی Moha3769@yahoo.com

مقدمه

سازمان‌ها و کشورهای متعددی سعی کردند تا باهدف نظام‌مند نمودن حمل مرکب، نظام‌های یکنواختی در حمل بین‌المللی تأسیس نمایند.^۱ کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو از مهم‌ترین مقرراتی است که در حال حاضر در حمل ترکیبی بین‌المللی، الهام‌بخش بسیاری از مقررات ملی و یا منطقه‌ای است. علاوه بر کنوانسیون فوق مقررات مربوط به اسناد حمل نمونه که به صورت مشترک توسط ICC و UNCTAD تدوین شده است و با عنوان مقررات UNCTAD/ICC 1992 شناخته می‌شود نیز از مهم‌ترین مقررات مربوط به حمل ترکیبی بوده که به صورت گسترده در صنعت حمل و نقل به کار گرفته می‌شوند و از جمله می‌توان به استفاده از آن‌ها در بارنامه‌های حمل مرکب بیمکو و فیاتا اشاره نمود.

آخرین و جدیدترین کنوانسیون‌های حاکم بر حمل مرکب^۲ و حمل دریایی که می‌تواند تمام یا بخشی از یک حمل بین‌المللی را در بر گیرد، و به موضوعاتی چون «حمل و نقل از درب تا درب»^۳ در همه ابعاد آن، از قبیل حمل و نقل کانتینری از طریق دریا و خشکی پرداخته، قواعد روتردام می‌باشد. در این مقاله پس از مقایسه اجمالی مقررات مربوط به مبنای مسئولیت در حمل ترکیبی، تغییرات قواعد روتردام نسبت به مقررات حمل مرکب در کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو و مقررات اسناد نمونه UNCTAD/ICC ۱۹۹۲، که هر دو جز مهم‌ترین قواعد

1. Linda Innocent, Matshinga, The suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport: The Possibility of Harmony for Liability under Multimodal Carriage Contracts, submitted for degree of Master of Laws, University of KwaZulu-Natal, 2015, p42.

۲. اصطلاحات دیگری مشابه حمل و نقل چندوجهی (Multimodal Transport) وجود دارد. از جمله می‌توان به حمل و نقل میان وجهی (Intermodal Transport)، این نوع حمل، با حمل مرکب متفاوت بوده لکن می‌توان آن را درب به درب دانست و به جابه‌جایی کالا در یک واحد بارگیری یا وسیله نقلیه جاده‌ای به ترتیب با دو یا چند وسیله حمل و نقل بدون عوض کردن شیوه حمل اطلاق می‌گردد) یا حمل و نقل ترکیبی (Combined Transport) اشاره نمود. به علاوه، اصطلاحاتی مانند «درب به درب» (Door-to-door) نیز برای توصیف حمل و نقل چندوجهی به کار برده می‌شود. بنگرید به:

Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., 2008, p 2257; Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., 2008, p.246; Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, Vol1, 4th ed., 2007, p589.

۳. ر.ک: سیمایی صراف، حسین، یاری، میثم، «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۵، ۱۳۹۰، ص ۱۱۲.



حمل ترکیبی محسوب می‌گردند، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

مقررات UNCTAD/ICC و کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ در رابطه با مقررات مربوط به مسئولیت و بار اثبات مقرر می‌دارند عامل حمل ترکیبی یا متصدی حمل، مسئول تلف یا خسارت وارده به کالا و نیز تأخیر در تحویل آن خواهد بود مگر آن که خلاف آن را اثبات نماید. کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ و مقررات UNCTAD/ICC در مورد لیست موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل سکوت اختیار می‌نمایند برخلاف مقررات مذکور، کنوانسیون روتردام برای دفاع و معافیت متصدی حمل یک فهرست ارائه می‌نماید و مکانیسمی از چند دور رفت و برگشت از بار اثبات را تعیین می‌نماید که مبنای مسئولیت متصدی در هر مرحله متفاوت می‌باشد.

در خصوص مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ و مقررات اسناد نمونه UNCTAD/ICC ۱۹۹۲ دو نظر وجود دارد. بر اساس نظر غالب، مبنای مسئولیت متصدی در هر دو مورد فوق بر فرض تقصیر بنا نهاده شده، لکن برخی نویسندگان با ارائه دلایل قابل توجه مبنای مسئولیت در این خصوص را فرض مسئولیت قلمداد نموده‌اند، در این مقاله نظریات هر دو گروه و دلایل آن‌ها مورد بحث قرار خواهد گرفت.

نسبت به مبنای مسئولیت متصدی در قواعد روتردام نیز هر دو نظر فوق ارائه شده که قاطبه نویسندگان یکی از دو فرض تقصیر و یا مسئولیت را انتخاب نموده‌اند و اغلب فرض تقصیر به عنوان نظر غالب مطرح گردیده^۱، لکن در مقاله حاضر به این نکته توجه شده که با توجه به چند مرحله‌ای بودن دعوا در قواعد روتردام مبنای مسئولیت در هر مرحله و قسمت از دعوا متغیر بوده و روتردام از چند مبنای مسئولیت تبعیت می‌نماید. به عبارت دیگر یکی از فرضیات نوشتار حاضر تغییر مبنای مسئولیت متصدی در قواعد روتردام در هر مرحله از دعوا می‌باشد.

نظریه دیگری که در این نوشتار طرح گشته، توصیفی است که از مبنای مسئولیت به عنوان یک فرضیه ارائه شده، در این تعریف، مبنای مسئولیت از بار اثبات دعوا کاملاً تفکیک گشته و بدون توجه به بار اثبات دعوا تعیین خواهد شد.

۱. مردانی، محمدحسن، تأثیر کنوانسیون روتردام بر حمل مرکب کالا، رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳۹۸.

۱- کلیات مبنای مسئولیت متصدی حمل

یکی از شرایط تحقق مسئولیت مدنی، فعل زیان بار می باشد و از طرفی می توان چنین بیان نمود که به طور کلی، فعل زیان بار، زمانی نامشروع است که در پی نقض یکی از تعهداتی صورت گیرد که حقوق و قواعد عمومی به مفهوم عام خود (قانون، عرف، رویه قضایی و دکترین) بر عهده شخص نهاده و یا خود اشخاص در روابط خود با دیگران (تعهدات قراردادی) متقبل شده اند.^۱ با این دیدگاه، مسئولیت مدنی به دوشاخه اصلی زیر تقسیم می شود:

الف- مسئولیت مدنی به معنای مسئولیت خارج از قرارداد یا مسئولیت قهری

هرگونه مسئولیت قانونی که فاقد مشخصات مسئولیت قراردادی باشد مسئولیت خارج از قرارداد یا مسئولیت غیر قراردادی نامیده می شود.^۲ منظور از ضمان قهری، الزام به پرداخت مالی یا انجام امری است، بدون اینکه الزام مزبور از توافق طرفین ناشی شده باشد.^۳ در فقه و قانون مدنی مسئولیت خارج از قرارداد را اصطلاحاً ضمان قهری می دانند. این مسئولیت وقتی تحقق پیدا می کند که ضرری که به شخص دیگر وارد شده است، ناشی از عدم اجرای قرارداد یا تخلف از تعهدات قراردادی نباشد.^۴

ب- مسئولیت مدنی به معنای مسئولیت قراردادی

مراد از مسئولیت مدنی به معنای عام، التزام شخص به جبران خسارت و ضرر وارده به دیگری است، اعم از اینکه منشأ ضرر جرم باشد یا خسارت ناشی از فعل غیر عمد یا عدم اجرای قرارداد یا قانون.^۵ این مسئولیت زمانی تحقق می یابد که ضرر وارده، نتیجه عدم اجرای قرارداد مابین زیان دیده و زیان رساننده باشد.^۶ با توجه به این که رابطه بین متصدی حمل و فرستنده کالا بر

۱. تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد، ۱۳۹۲، ص ۱۴۴.

۲. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ترمینولوژی حقوق، کتابخانه گنج دانش، چاپ ۱۸، ۱۳۸۶، ص ۶۴۳.

۳. تقی زاده، ابراهیم، هاشمی، سید احمدعلی، مسئولیت مدنی - ضمان قهری، ناشر دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۱، ص ۸.

۴. تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد، ۱۳۹۲، ص ۱۵۲ به نقل از: Starck, Boris, Droit Civil, obligation, liabilities, techniques, n.11.

۵. تقی زاده، ابراهیم، هاشمی، سید احمدعلی، مسئولیت مدنی - ضمان قهری، ناشر دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۱، ص ۸.

۶. تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد، ۱۳۹۲، ص ۱۴۴ به نقل از: لوراسا، میشل، مسئولیت مدنی،

مبنای قرارداد حمل و نقل تحلیل می‌شود، طبیعی است که مسئولیت متصدی حمل و نقل از نوع مسئولیت قراردادی است.^۱

مقررات مربوط به کنوانسیون‌های حمل برخلاف اصل اولیه حاکم بر قواعد مسئولیت مدنی است، بدین نحو که متصدیان حمل، غالباً مسئول هرگونه زیان و خسارتی هستند لکن بار اثبات عدم تقصیر بر عهده ایشان است. لذا هسته اصلی یک کنوانسیون حمل و نقل را مسئولیت متصدی حمل شکل می‌دهد و اساسی‌ترین رکن نظام مسئولیت شامل «مبنای مسئولیت» متصدی حمل و تحمیل بار اثبات دعوی می‌باشد.^۲ با توجه به موارد فوق، لازم است نظام‌های رایج و واژه‌های مورد استفاده برای مبنای مسئولیت مورد بررسی قرار بگیرد:

۱- نظام مبتنی بر تقصیر لازم‌الاثبات^۳: در این نظام، مدعی ورود زیان باید تقصیر خوانده را اثبات نماید و اصل بر عدم تقصیر خوانده است. در نظام مبتنی بر تقصیر، اولاً مسئولیت بر تقصیر استوار است و ثانیاً زیان دیده باید تقصیر عامل زیان را اثبات کند به عبارت دیگر، طبق این نوع از مسئولیت، اصل، عدم تقصیر متعهد است و مدعی باید تقصیر وی را اثبات کند.^۴ این نظام همان نظام عادی مسئولیت مدنی و ضمان قهری است.

۲- نظام مبتنی بر فرض تقصیر^۵ (اماره تقصیر): در این نظام، تقصیر خوانده مفروض است اما ممکن است با اثبات عدم ارتکاب تقصیر و با اثبات سعی و تلاش متعارف از جانب وی، مسئولیت وی رفع شود.

۳- نظام مبتنی بر فرض مسئولیت^۶: در این نظام، خوانده به صرف اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت معاف نمی‌شود بلکه باید غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن

ترجمه: اشتری، محمد، نشر حقوقدان، ۱۳۷۵، ص ۳۲.

۱. رسولی، محمد، حقوق حمل و نقل، لنگرود، سمرقند، چاپ اول، ۱۳۹۲، ص ۸۱.

۲. احمدی، افشین، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام یا کنوانسیون بروکسل و هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۴، ص ۴۴۷ به نقل از:

Yuzhou, Si, Li Henry, Hai, (n.d.), *The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier*, p1.

3. Proved Fault Liability (French: Faute Prouvée).

۴. تقی‌زاده، ابراهیم، احمدی، افشین، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، پائیز و زمستان ۱۳۹۴، ص ۴۴۶.

5. Presumed Fault Liability (French: présomption de faute).

6. Presumed Responsibility (French: presumption de responsabilité).

آن را با ذکر عامل ورود خسارت اثبات نماید.^۱ لازم به ذکر است این قواعد مسئولیت بهره‌بردار را به مسئولیت مطلق نزدیک کرده است.^۲

برخی از حقوق‌دانان کاربرد اصطلاح فوق را خالی از اشکال نمی‌دانند زیرا ممکن است تقصیر را مفروض دانست اما مسئولیت نمی‌تواند مفروض انگاشته شود زیرا مسئولیت نتیجه‌ی تشریفات دادرسی و اثبات تقصیر، ضرر و رابطه سببیت است.^۳ بنابراین نمی‌توان با به کار بردن اصطلاح مسئولیت مفروض، تمام این تشریفات و ارکان سه‌گانه مسئولیت مدنی را مفروض انگاشت.^۴

۴- نظام مسئولیت مطلق^۵: در این نظام، متصدی در هر حال مسئول است و حتی اثبات وقوع خسارت با علت خارجی و غیرقابل انتساب، او را از مسئولیت مبری نمی‌کند. پیروان این نظریه بر این باورند که چون هدف از مسئولیت مدنی جبران خسارت وارده است پس به تقصیر نباید به‌عنوان یکی از ارکان مسئولیت مدنی توجه شود از این رو همین که شخص زانی را به بار آورد باید آن را جبران نماید و صرف وجود رابطه علیت بین عمل فاعل و زیان وارده کافی است تا حکم به جبران خسارت داده شود.^۶

لازم به ذکر است که تفاوت فرض مسئولیت و فرض تقصیر علاوه بر چگونگی دفاع متصدی حمل، در خسارت ناشی از علل ناشناخته نیز دارای ثمره عملی می‌باشد. بر اساس نظام مبتنی بر فرض تقصیر در زمینه خسارات ناشی از علل مجهول و ناشناخته، متصدی می‌تواند با اثبات عدم ارتکاب تقصیر از جانب خود، از مسئولیت رهایی یابد. اما در نظام فرض مسئولیت، متصدی باید علت خسارت و غیرقابل انتساب بودن آن را به خود، اثبات نماید و ادعای وی در خصوص مجهول بودن علت خسارت رافع مسئولیت وی نیست.^۷ بنابراین با تعیین مبنای مسئولیت ممکن

۱. رسولی، محمد، حقوق حمل و نقل، لنگرود، سمرقند، ۱۳۹۲، چاپ اول، ص ۸۸.

۲. لسان، مصطفی، «تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالای خطرناک»، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره سوم، پائیز ۱۳۸۷، ص ۲۱۸.

۳. یزدانیان، علیرضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری (علمی-پژوهشی)، سال ۷۵، شماره ۷۳، ۱۳۹۰، ص ۱۴.

۴. ژوردن، پاتریس، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، میزان، ج ۱، ۱۳۸۶، ص ۱۷۳.

5 Absolute Liability (French: responsabilité absolue).

۶. رسولی، محمد، حقوق حمل و نقل، لنگرود، سمرقند، ۱۳۹۲، چاپ اول، ص ۸۴.

۷. هاشمی‌زاده، علیرضا، «مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا، مقررات لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی»، فصلنامه پژوهش دانشگاه امام صادق (ع)، ش ۹، ۱۳۷۸، ص ۶۷.

است اثبات تقصیر بر عهده زیان دیده قرار گیرد یا وی از اثبات تقصیر معاف شود.^۱

۲- مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ ژنو

اهمیت حمل مرکب در تجارت بین الملل و نیاز به یکپارچه سازی مقررات حاکم بر آن، منجر به تلاش های زیادی در این راستا گردید. در میان این تلاش ها که از سال ۱۹۷۵ آغاز شد و به تدوین سه مجموعه از قوانین شکلی انجامید، کنوانسیون ملل متحد در رابطه با حمل مرکب بین المللی ۱۹۸۰ از اهمیت ویژه ای برخوردار است.^۲ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) اعلام نمود که اسناد نمونه ارائه شده توسط ICC جهت تنظیم اسناد و مقررات حمل مرکب کافی نبوده و بنابراین مذاکرات و تلاش های کنفرانس ملل متحد در باب تجارت و توسعه ادامه یافت. بیش از ۸۰ کشور، ۱۵ آژانس ویژه و سازمان چندملیتی و ۱۱ سازمان غیردولتی در تبادل نظر و بررسی این قوانین شرکت داشتند و در ۲۴ می سال ۱۹۸۰ کنوانسیون حمل مرکب کالا تصویب شد. ۷۰ کشور، که در میان آن ها کشورهای دریایی مهمی بچشم می خورند، سند نهایی این کنوانسیون را امضا نمودند.^۳ اگرچه در تدوین این کنوانسیون، روش های حمل موجود برای کشورهای توسعه یافته مورد توجه قرار گرفت اما مهم ترین قوانین آن بر مبنا و با الهام از مقررات مربوط به کشورهای در حال توسعه بنا نهاده شده است.^۴ این کنوانسیون هم زمان با تدوین مقررات هامبورگ ۱۹۷۸ که یک کنوانسیون تنظیم شده برای حمل دریایی است ارائه شد.^۵

قواعد ژنو ۱۹۸۰ که باهدف یکپارچه سازی قوانین حمل مرکب بین المللی کالا تدوین شده بود به تصویب ۳۰ کشور جهت لازم الاجرا شدن نیاز داشت لکن تاکنون تنها ۱۷ تصویب را در

۱. یزدانیان، علیرضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۵، ش ۷۳، ۱۳۹۰، ص ۱۱.

2. Robert Mandelbaum, Samuel, *International Ocean Shipping and Risk Allocation for Cargo Loss, Damage and Delay: A U.S. Approach to COGSA, Hague-Visby, Hamburg and the Multimodal Convention*, 1995, 5, 1 *Tnansnat' I L. & Pol'y I*, p20.

3. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, UNCTAD Document TD/MT/CONJ/17, 1981, vol. 1.

4. Driscoll, William Larsen, Paul B., *The Convention on International Multimodal Transport of Goods*, 1982, 57 *Tul. L. Rev.* 193, p194.

5. Herber, Rolf, *The European Legal Experience with Multimodalism*, 1989, 64, *Tul. L. Rev.* 611, p622; Driscoll, William, Larsen, Paul B., *The Convention on International Multimodal Transport of Goods*, 1982, 57, *Tul. L. R.* 193, pp212-213.

این خصوص کسب نموده است.^۱ کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ به طور ویژه حمل مرکب بین‌المللی کالا را پوشش می‌دهد^۲ با این شرط که مکان دریافت یا مکان تخلیه کالا در یکی از کشورهای متعاقد باشد.^۳

به هنگام تهیه و تدوین کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰، تعیین قواعد حاکم بر روابط طرفین قرارداد، موضوع بحث‌های طولانی و محل برخورد و تضاد منافع و اندیشه‌های حقوقی بود که در این مورد بین کشورهای جهان سوم و کشورهای اروپایی اختلاف نظر وجود داشت. از یک طرف کشورهای عقب جهان سوم بر مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی بر اساس نظریه مسئولیت مطلق (مسئولیت بدون تقصیر) اصرار می‌ورزیدند، از طرف دیگر کشورهای اروپایی از مسئولیت بر مبنای تقصیر طرفداری می‌نمودند که نهایتاً تصمیم بر پذیرش نظریه اخیر گرفته شد.^۴

از آنجایی که در مقدمه کنوانسیون حمل مرکب کالا ۱۹۸۰ تصریح شده است که مسئولیت عامل حمل ترکیبی مطابق این کنوانسیون بر فرض تقصیر استوار است^۵، تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد ممکن است به نظر ساده و بدون پیچیدگی باشد چرا که عامل حمل ترکیبی با اثبات این موضوع که مرکب تقصیر نشده است خود را از مسئولیت مبری می‌سازد.^۶

علی‌رغم تصریح مذکور در مفاد کنوانسیون، مقرراتی وجود دارد که بیشتر متناسب با فرض مسئولیت می‌باشد و نظر برخی از حقوقدانان را به در نظر گرفتن اماره مسئولیت در این خصوص نزدیک نموده است، لذا در خصوص مبنای مسئولیت متصدی حمل در قواعد ژنو ۱۹۸۰ نظر قطعی وجود ندارد لکن می‌توان گفت که نظریه غالب فرض تقصیر می‌باشد.

از جمله دلایل طرفداران فرض تقصیر این است که از یک سو بند «د» در مقدمه کنوانسیون

1. Colebunders, Caroline, *Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: in Search of Suitable Regime*, Master in Law Thesis, University of Ghent, 2012-2013, p73.

2. Art1-1, United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980.

3. Art2, United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980.

۴. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۷۲، صص ۱۲۸-۱۲۷.

5. Zhang, Yu, *The Liability of the Multimodal transport Operator*, Thesis for Master of Laws, University of new South Wales, 1993, p54.

6. Art 16 &17, MT Convention 1980.

ژنو صراحتاً مبنای مسئولیت متصدی حمل را فرض تقصیر اعلام نموده و از سوی دیگر بند ۱ از ماده ۱۶ متصدی را مسئول خسارت وارده به کالا دانسته مگر اینکه «... عامل حمل و نقل مرکب ثابت نماید که خود او، مأمورین یا نمایندگان او یا هر شخص دیگر مذکور در ماده ۱۵ کلیه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند»^۱. بنابراین آنچه عامل حمل ترکیبی برای رهایی از مسئولیت باید اثبات نماید، انجام کلیه تعهدات خود و اقدامات متعارف و معقول برای جلوگیری از خسارت و حادثه است و تکلیفی در پیدا نمودن علت وقوع خسارت و یا اثبات یکی از موارد پانزده گانه معافیت همانند موارد مذکور در کنوانسیون روتردام ندارد. لذا مبنای مسئولیت در این کنوانسیون اماره تقصیر و یا فرض خطا می‌باشد.

در مقابل، عده‌ای نیز مبنای مسئولیت متصدی در مقررات فوق را فرض مسئولیت دانسته و برای اثبات این نظر، دلایل زیر به عنوان مثال ذکر شده است

۱- حمایت از فرستنده و گیرنده ایجاد می‌کند مبنای مسئولیت عامل حمل چنین باشد. عدم پذیرش این مبنا منجر به این نتیجه خواهد شد که عامل حمل به صرف اثبات این امر که کوشش و مراقبت لازم و معمول را انجام داده است، بتواند به راحتی از مسئولیت معاف شود بدون اینکه به تشخیص این امر پردازد که چگونه محموله خسارت دیده است.

۲- هماهنگی و یکنواختی بین کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی نیز توجیه کننده چنین مبنایی است.

۳- در بند ۱ ماده ۱۶ مقرر شده است که عامل حمل ترکیبی، برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند که خود او، مأمورین یا نمایندگان او یا هر شخص مذکور در ماده ۱۵ کلیه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و نتایج آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند. بر این اساس به نظر می‌رسد اثبات همه اقدامات معقول و متعارف بدون تصور اثبات سبب زیان ممکن نیست.

۴- ماده ۱۷ کنوانسیون نیز مبنای مورد نظر را توجیه می‌کند. در این ماده آمده است: «هرگاه تقصیر یا غفلت عامل حمل و نقل ترکیبی، نمایندگان یا مأمورین او یا هر شخص دیگر مقرر در ماده ۱۵ به همراه علت دیگری منجر به تلف یا خسارت یا تأخیر در تسلیم شود، عامل

1. Art16, Multimodal Transport Convention 1980.

حمل ترکیبی تنها مسئول تلف، خسارت یا تأخیری است که به تقصیر یا غفلت او قابل انتساب باشد، مشروط بر اینکه عامل حمل ترکیبی، آن میزان از تلف، خسارت یا تأخیر در تسلیم را که به او قابل انتساب نیست را ثابت کند.^۱

بر اساس این ماده، متصدی حمل، برای کاهش میزان مسئولیت خود باید به اثبات این امر پردازد که سبب دیگری نیز باعث ورود زیان شده است، یعنی اسباب ورود زیان را به طور جداگانه تمیز دهد و اثبات نماید. این وظیفه متصدی حمل در مورد فوق یعنی اثبات سبب زیان، در دعاوی متعددی نیز مورد استناد قرار گرفته است.^۲ حال چگونه می توان پذیرفت قانون گذار در ماده ۱۷ وظیفه اثبات سبب زیان را در مورد اجتماع علل پذیرفته، اما ماده ۱۶ در موردی که جمع اسباب وجود ندارد، عامل را از اثبات آن معاف کرده است.^۳

برخی استدلالات فوق قابل رد بوده و برخی نیز خالی از وجه نیست، همان گونه که ذکر شد برخی از حقوقدانان مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون ژنو را به فرض مسئولیت نزدیک می دانند با این وجود، فرض تقصیر به دلیل ذکر در مقدمه و وجود نص قوی تر می باشد چرا که اولاً طبق مقررات این کنوانسیون تعهد متصدی حمل به صحیح و سالم رساندن کالا از نوع تعهد به وسیله نه تعهد به نتیجه است، زیرا اگر تعهد او تعهد به نتیجه بود متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت باید وجود یک علت خارجی را ثابت می کرد؛ علت خارجی هم عبارت است از هر حادثه مستقل از اراده متعهد؛ یعنی علتی که خارج از اختیار وی بوده یا قابل پیش بینی و رفع نبوده است.^۴ این استدلال مسئولیت متصدی را به فرض تقصیر نزدیک تر می نماید.

از سوی دیگر ضرورت وجود یکنواختی میان مبنای مسئولیت در کنوانسیون های مختلف را

۱. میرزاژاد جویباری، اکبر، مرادی گوارشکی، «محسن، چالش های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهش نامه حقوق علوم سیاسی، سال اول، ش دوم و سوم، ۱۳۸۵، ص ۱۸۴.

۲. میرزاژاد جویباری، اکبر، مرادی گوارشکی، محسن، «چالش های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهش نامه حقوق علوم سیاسی، سال اول، ش دوم و سوم، ۱۳۸۵، ص ۱۸۴ به نقل از: Tetely, William, *Properly Carry, Keep and Care for Cargo*, Available at: <http://Tetely.Law.mcgill.ca/maritime/ch26.pdf>, pp12-13; Tetely, William, *The Burden and Order Proof*, Available at: <http://Tetely.Law.mcgill.ca/maritime/ch6.pdf>, p12.

۳. میرزاژاد جویباری، اکبر، مرادی گوارشکی، «محسن، چالش های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهش نامه حقوق علوم سیاسی، سال اول، ش دوم و سوم، ۱۳۸۵، ص ۱۸۴.

۴. تفرشی، محمد عیسی و محمدرضا کامیار، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، مجله مدرس علوم انسانی، دوره پنجم، ش ۴، ۱۳۸۰، صص ۲۷-۲۸.

نمی‌توان دلیل مناسبی جهت اثبات فرض مسئولیت در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ دانست چرا که اولاً رویه واحدی در این خصوص وجود نداشته، ثانیاً این ادعا که در اکثر کنوانسیون‌های حمل بین‌المللی مبنای مسئولیت فرض مسئولیت است محل تردید می‌باشد.

استناد به حمایت از گیرنده نیز نمی‌تواند استدلال مناسبی باشد چرا که اولاً فرض تقصیر نیز می‌تواند از گیرنده حمایت نماید و ثانیاً کنوانسیون‌های حمل برای ایجاد توازن و تعادل میان منافع ذی‌نفع کالا و متصدی حمل تنظیم شده‌اند لذا صرف حمایت از ذی‌نفع کالا نمی‌تواند دلیل مناسبی جهت لحاظ فرض مسئولیت به‌عنوان مبنای مسئولیت باشد.

البته استناد به بند ۱ ماده ۱۶ که مقرر داشته «عامل حمل ترکیبی، برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند که خود او، مأمورین یا نمایندگان او یا هر شخص مذکور در ماده ۱۵ کلیه اقداماتی که به‌طور معقول جهت احتراز از واقعه و نتایج آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند» به تئوری فرض مسئولیت نزدیک‌تر است و نمی‌توان به این استدلال ایراد جدی وارد نمود، چرا که مطابق آن متصدی باید عدم تقصیر خود و همچنین علت وقوع حادثه را اثبات نماید، یعنی تا زمانی که متصدی نتواند علت وقوع حادثه را اثبات نماید نمی‌تواند خود را از مسئولیت مبری نماید لذا این مقرر به فرض مسئولیت بسیار نزدیک است.

در نهایت به نظر می‌رسد، علی‌رغم اینکه در عمل و با توجه به مکانیزم و مفاد خود کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ به‌ویژه الزام متصدی به اثبات علت حادثه جهت رهایی از مسئولیت، فرض مسئولیت متصدی قابل قبول‌تر است، لیکن با توجه به اینکه در مقدمه این کنوانسیون مبنای مسئولیت متصدی صریحاً فرض تقصیر اعلام شده، چاره‌ای جز پذیرش این فرض نیست، چرا که در مقابل نص نمی‌توان اجتهاد نمود، لذا مفاد ماده ۵ نیز باید با در نظر گرفتن همین پیش فرض تفسیر شده و اطلاق این ماده و کلیه مواد ناظر به مسئولیت متصدی در کنوانسیون ژنو در این چهارچوب تفسیر می‌گردد، بدین بیان که چنانچه متصدی اثبات نماید، کلیه مراقبت‌های لازم و متداول نوعی، جهت جلوگیری از حادثه را انجام داده است، حتی در صورتی که نتواند علت دقیق و جزئی حادثه منجر به تلف را توضیح دهد با اثبات انجام کلیه احتیاط‌های لازم جهت جلوگیری از آن نوع حادثه، از مسئولیت معاف می‌گردد.

۳- مبنای مسئولیت متصدی در مقررات UNCTAD/ICC ۱۹۹۲

مقررات مربوط به اسناد نمونه UNCTAD/ICC از جمله مقررات مهم مربوط به اسناد حمل نمونه است که امروزه بخش مهمی از صنعت حمل و نقل تحت پوشش آن قرار گرفته است. پس از عدم موفقیت کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰) در لازم‌الاجرا گشتن، دبیرخانه UNCTAD، اتاق بازرگانی بین‌المللی و دیگر دست‌اندرکاران جهت ارائه یک راه‌حل موقت برای اسناد حمل مرکب^۱ و توسعه مجموعه قوانین غیر آمره وارد مذاکره شدند.

بنابراین UNCTAD با همکاری ICC، قوانین غیر آمره ای را با مشارکت کامل بخش خصوصی، فرستندگان، سازمان فیاتا و بیمه‌گران تدوین نمود. برای این منظور تا سال ۱۹۹۱ چندین جلسه تشکیل شد و تعدادی پیش‌نویس به ثبت رسید.^۲ آخرین پیش‌نویس به تأیید سازمان‌های شرکت‌کننده رسید و در هفتم ژانویه سال ۱۹۹۲ پیش‌نویس نهایی مقررات UNCTAD/ICC منتشر شد^۳ و این مقررات جایگزین مقررات ICC گردید.^۴ بنابراین مقررات UNCTAD/ICC به‌عنوان جایگزین مقررات ICC (و نه مقررات کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا) در نظر گرفته شد.^۵ مقررات UNCTAD/ICC برای طرفین خصوصی این امکان را فراهم می‌نماید که قراردادهای حمل خود را بر مبنای این قوانین تنظیم کنند، با این حال این قوانین برای استفاده به‌جای قوانین ملی حمل ترکیبی و جایگزینی با قوانین آمره تدوین نشده بودند.^۶

ویژگی اصلی قوانین UNCTAD/ICC ماهیت قراردادی آن است، لذا این قوانین تنها تا زمانی قابلیت اجرا دارند که با مقررات آمره کنوانسیون‌های بین‌المللی یا قوانین ملی در تعارض نباشند.^۷ به همین دلیل تعیین زمان و نوع حمل در زمان تلف کالا و آمره بودن یا نبودن قوانین مرتبط با آن روش حمل برای تعیین مقررات حاکم بر حمل هر مرحله الزامی است.^۸

1. Colebunders, Caroline, *Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: in Search of Suitable Regime*, Master in Law Thesis, University of Ghent, 2012-2013, p3.

2. Kituri, Cathene Wanjala, *The Rotterdam Rules: Do They Solve the Problem Arising from Multimodal Transportation?*, Master of Law University, University of Cape Town, 2009, p24.

3. ICC publication No. 481.

4. Carl, H., *Future developments in the regulatory aspects of international multimodal transportation of goods*, Available at: <http://www.aimu.org>.

5. Proctor, Carol, *The legal role of the bill of lading, sea waybill and multimodal transport document*, vol.1, 1997, p104.

6. Carl, H., *Future developments in the regulatory aspects of international multimodal transportation of goods*, Available at: <http://www.aimu.org>.

7. Art 13, UNCTAD/ICC Rules.

8. Clarke, Malcolm A., *Multimodal Transport in the new millennium*, WMU Journal of Maritime Affairs, 2002, 1, pp74- 75.

مقررات UNCTAD/ICC مجموعه‌ای از ویژگی‌های مهم مقررات ICC ۱۹۷۵ و کنوانسیون حمل مرکب ۱۹۸۰ را در خود جای داده است. چرا که اولاً همان‌گونه که ذکر آن گذشت این قوانین مانند مقررات ICC ۱۹۷۵ از ویژگی اختیاری و تکمیلی بودن بهره می‌برد^۱ لذا الزام آور نیست. اتخاذ این رویکرد باهدف پذیرش بیشتر مقررات مذکور توسط بخش‌های مختلف صنعت بوده است. ثانیاً مبنای مسئولیت در قبال تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا در این قوانین، مشابه قواعد ژنو ۱۹۸۰ و به‌صورت مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر می‌باشد^۲ این بدان معنا که عامل حمل ترکیبی مسئول است مگر آنکه بتواند اثبات نماید که تلف کالا در نتیجه خطا یا قصور و کوتاهی شخص وی یا خدمه‌ها و کارمندان، عوامل و پیمانکاران جزء او رخ نداده باشد.

ماده ۵ و ۶ از این مقررات را می‌توان مهم‌ترین مفاد تعیین مسئولیت متصدی و مبنای آن دانست. مبنای مسئولیت متصدی در این مقررات شباهت زیادی به کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو دارد و به اعتقاد برخی نویسندگان اصولاً به سمت فرض تقصیر گرایش دارد.

در بند اول از ماده ۵ مقرر گردیده: « مطابق بند ۴ از ماده ۵، و ماده ۶ مقررات UNCTAD/ICC، عامل حمل ترکیبی مسئول تلف یا خسارت وارده به کالا و نیز تأخیر در تحویل آن خواهد بود اگر رویداد منجر به تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل آن در زمان تصدی وی (که در بند ۱ از ماده ۴ تعریف شده است) رخ دهد مگر آنکه عامل حمل ترکیبی اثبات نماید که خطا یا قصوری که باعث خسارت به کالا یا تأخیر در تحویل آن شده باشد یا در این رویداد دخیل باشد قابل انتساب به وی، خدمه یا کارگزاران و یا هر فرد دیگر مذکور در ماده ۴ نباشد...»^۳.

بند ۴ ماده ۵ نیز به‌منظور حمایت از متصدی حمل دریایی یا حمل از طریق آب‌راه‌های درون مرزی چنین مقرر می‌دارد: «به‌رغم مقرر بند ۱ از ماده ۵ این مقررات، در صورتی که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالای حمل شده از طریق دریا یا آب‌راه‌های درون‌مرزی به دلایل ذیل رخ داده باشد عامل حمل ترکیبی مسئول چنین تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا با

1. Rule1-1, UNCTAD/ICC Rules 1992.

2. Colebunders, Caroline, *Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: in Search of Suitable Regime*, Master in Law Thesis, University of Ghent, 2012-2013, p73.

3. Art5-1, UNCTAD/ICC Rules1992.

شیوه‌های حمل مذکور نیست:

الف- قصور، خطا و یا افعال ناخدا، ملوان، ناوبر یا خدمه‌های متصدی حمل در ناوبری و هدایت کشتی یا در مدیریت آن.

ب- آتش‌سوزی، مگر آنکه این رخداد به دلیل خطای عمدی متصدی حمل به وقوع پیوسته باشد.

با این حال، هرگاه تلف یا خسارت وارده به کالا ناشی از عدم قابلیت دریانوردی کشتی رخ داده باشد عامل حمل ترکیبی می‌تواند انجام اقدامات لازم برای حفظ قابلیت دریانوردی کشتی در شروع سفر دریایی را به اثبات برساند.^۱

مطابق این مقررات، مسئولیت متصدی در این زمینه کم‌وبیش به مقررات لاهه نزدیک گشته لذا قواعد مسئولیت در مقررات UNCTAD/ICC در موارد حمل دریایی به نظر تلخیص و ساده‌شده مقررات لاهه می‌باشد.^۱

بر اساس مقررات UNCTAD/ICC، استناد به حمایت‌های مذکور و معافیت‌های ذکر شده مستلزم این امر نیست که در قرارداد حمل، حمل از طریق دریا لزوماً مورد توافق قرار گرفته باشد، با این وجود در صورتی که حمل کالا از طریق دریا به نوعی نقض قرارداد محسوب گردد استناد به این معافیت‌ها ممکن نخواهد بود.

به دلیل عدم ذکر موضوع «تأخیر» در تبصره‌ی بند ۴ ماده ۵ مقررات UNCTAD/ICC که مربوط به مسئولیت متصدی است، نظریاتی بر این اساس مطرح گردیده است که چنانچه تفسیری تحت‌اللفظی از مقرر مذکور داشته باشیم، عامل حمل ترکیبی به منظور استفاده از استثنائات مسئولیت که مربوط به قصور خدمه کشتی می‌شود، نیاز به اثبات انجام و اجرای اقدامات ضروری جهت ایجاد قابلیت دریانوردی کشتی توسط صاحب کشتی ندارد.^۲

همانند بند ۲ از ماده ۱۶ کنوانسیون حمل مرکب ژنو ۱۹۸۰، تأخیر در تحویل در مقررات UNCTAD/ICC زمانی تحقق می‌یابد که کالا ظرف مهلتی که صریحاً توافق شده، تحویل داده نشود؛ اگر چنین توافقی نشده باشد مهلت تحویل، زمان معقولی است که یک عامل حمل

1. Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, second ed., 2012, p343.
2. Kindred, Hugh M., Brooks, Mary R., *Multimodal Transport Rule*, 1997, p98.

ترکیبی وظیفه‌شناس باید کالا را با در نظر داشتن اوضاع و احوال مورد نظر، تحویل دهد.^۱ با عنایت به ماده ۱۳ این مقررات، این طور استنباط می‌شود که این مقررات با موضوع مسئولیت به صورت ساده و واضح روبه‌رو شده و عاری از پیچیدگی‌های موجود در دیگر کنوانسیون‌های حمل است.^۲ مقررات مسئولیت ارائه شده در بند ۱ ماده ۵ مقررات UNCTAD/ICC، بین تلف قابل مکان‌یابی یا غیر قابل مکان‌یابی تفاوتی قائل نمی‌شود.^۳ با این حال این گونه فرض شده است که اگر کالا از طریق دریا یا آب‌راه‌های درون‌مرزی حمل شود عامل حمل ترکیبی می‌تواند از معافیت‌های خاص مندرج در مقررات لاهه در قبال فعل، قصور یا خطا در هدایت و ناوبری کشتی یا مدیریت آن و نیز آتش‌سوزی با شرط عدم خطای عمدی بهره‌مند شود مگر آنکه اقدامات لازم جهت حفظ قابلیت دریانوردی کشتی صورت نگرفته باشد.^۴

بنا بر نظریه غالب^۵ در مقررات UNCTAD/ICC، مبنای مسئولیت متصدی حمل بر اساس فرض تقصیر است چرا که همان‌گونه که ذکر شد متصدی می‌تواند با اثبات اینکه خود و اشخاصی که وی به خاطر عمل آن‌ها مسئولیت دارد مرتکب تقصیر نشده‌اند خود را از مسئولیت تبرئه نماید. باین وجود، نظرات و استدلالات مخالف نیز وجود دارد که مطابق آن می‌توان مبنای مسئولیت متصدی در این مقررات را به فرض مسئولیت نزدیک دانست. با توجه به تشابه عبارات این مقررات، در خصوص مبنای مسئولیت و بار اثبات دعوا با کنوانسیون ژنو، و نظر به اینکه دلایل مخالف و موافق فرض تقصیر و مسئولیت در هر دو مقررات مشابه می‌باشند، از تکرار مجدد این استدلالات در این مقال خودداری می‌گردد.

۴- تغییر مبنای مسئولیت متصدی حمل در قواعد روتردام

کنوانسیون ملل متحد درباره قراردادهای حمل بین‌المللی کالا به‌طور کلی یا جزئی از طریق

1. Art5-2, UNCTAD/ICC Rules 1992.

2. Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, second Ed., 2012, p343.

3. Art 5-1, UNCTAD/ICC Rules 1992.

4. Art5-4, UNCTAD/ICC Rules 1992.

۵. برای توضیحات بیشتر رجوع شود به کتاب شرح مقررات UNCTAD/ICC چاپ اتاق بازرگانی بین‌المللی صفحه

۱۱: «The fact that the carrier's liability is based upon the principle of presumed

« fault

دریا^۱ (قواعد روتردام) به عنوان آخرین تلاش برای یکپارچه سازی و ایجاد توافق بین رژیم های مسئولیت حمل مرکب بین المللی شناخته می شود. این کنوانسیون در تاریخ ۱۱ دسامبر سال ۲۰۰۸ توسط مجمع عمومی ملل متحد پذیرفته شده و مراسم تنفیذ آن در شهر روتردام و در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ اجرا شد.^۲ هدف اصلی قواعد روتردام، جایگزینی آن با سه رژیم بین المللی تنظیم قواعد حمل دریایی کالا، یعنی قواعد لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ و همچنین سامان بخشیدن به حمل مرکب دریایی بود.^۳ برخلاف این سه رژیم، قلمرو قواعد روتردام جهت پوشش حمل مرکب بین المللی از طریق دریا توسعه یافت. این مقررات هنوز لازم الاجرا نگشته و جهت رسیدن به این هدف به ۲۰ تصویب نیاز دارد، تا سال ۲۰۱۹ تنها اسپانیا، توگو، کامرون و کنگو و آن را به تصویب رسانده اند.^۴

لازم به ذکر است روتردام یک کنوانسیون دوگانه است به طوری که در ابتدا باهدف تنظیم مقررات حاکم بر حمل دریایی تنظیم شد و در ادامه با توسعه قلمرو خود به حمل غیر دریایی، ابعاد مرکب از حمل دریایی را نیز در بر گرفت و بنابراین حمل مرکب در این کنوانسیون از اهمیت بالایی برخوردار است. به عبارت دیگر، این کنوانسیون برخلاف سایر کنوانسیون های حمل دریایی، حمل «درب تا درب» را پوشش داده و در برخی از متون با عنوان «حمل بعلاوه حمل دریایی»^۵ نیز شناخته می شود.

در خصوص بار اثبات دعوا و مبنای مسئولیت متصدی، ماده ۱۷ روتردام که جزء طولانی ترین مواد آن محسوب می گردد به تفصیل به بررسی موضوع پرداخته است. برخی از حقوق دانان مبنای مسئولیت را در این ماده فرض تقصیر^۶ در نظر گرفته اند و برخی دیگر فرض

1. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, G.A. Res. 63/122, Annex, U.N. Doc. A/RES/63/122 (Feb. 2, 2009).

2. Sturley, MF., *Transportation Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*, 14 Journal of International Maritime Law 2008, p461.

3. Atamer, Kerim, *Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties*, Journal of Maritime Law & Commerce, 2010, 41(4), pp469-470

4. Linda Innocent, Matshinga, *The suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport: The Possibility of Harmony for Liability under Multimodal Carriage Contracts*, submitted for degree of Master of Laws, University of KwaZulu-Natal, 2015, p50.

5. Maritime plus.

6. Fault-based liability.

مسئولیت را مبنای مسئولیت متصدی در این ماده می‌دانند. بر اساس بررسی انجام شده در اکثر منابع موجود، در اکثر موارد، نویسندگان مبنای مسئولیت متصدی در قواعد روتردام را فرض تقصیر قلمداد نموده‌اند، حال آنکه به نظر می‌رسد استدلالات طرفداران فرض مسئولیت از قوت بیشتری برخوردار می‌باشد. با این حال باید پذیرفت که روتردام از یک مبنای مسئولیت متصدی تبعیت نموده و مبنای مسئولیت در این قواعد ترکیبی از فرض تقصیر، قواعد عام مسئولیت مدنی و فرض مسئولیت می‌باشد یعنی روتردام هر سه مبنای را دارد.

با توجه به وضعیت رفت و برگشت بار اثبات دعوا در روتردام که به بازی پینگ‌پونگ نیز تشبیه گردیده است در هر دور بسته به شرایط، متصدی ممکن است با فرض تقصیر، قواعد عام مسئولیت مدنی یا فرض مسئولیت مواجه گردد. در این گفتار ابتدا مکانیزم رفت و برگشتی بار اثبات دعوا و نحوه تعیین مسئول خسارت وارده به کالا در روتردام تبیین می‌گردد و سپس مبنای مسئولیت در مقررات مذکور مورد بحث قرار خواهد گرفت.

در ماده ۱۷ این قواعد مبنای مسئولیت با تعیین تفصیلی و دقیق نحوه تخصیص بار اثبات به هر یک از طرفین تبیین گشته است. طرفین شامل مدعی از یک سو و متصدی در سوی دیگر می‌باشند.

ماده ۱۷ به عنوان مقرره اصلی این فصل، یک روش گام به گام را برای ترسیم چارچوب ارزیابی دعوی و دفاعیات ارائه نموده است.^۱ در این ماده بار اثبات به صورت تودرتو، و با یک فرایند چند مرحله‌ای ارائه شده است. این چارچوب یکی دیگر از تحولات مهم قواعد روتردام است زیرا هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشین تاکنون چنین نظام عاری از ابهام و کاملی جهت تعیین بار اثبات طراحی نموده بودند.^۲ با تحلیل ماده ۱۷ قواعد روتردام، می‌توان گفت که این کنوانسیون در تعیین مسئولیت متصدی، چند مرحله از حیث بار اثبات مقرر کرده است.

۱-۴- مرحله اول: فرض مسئولیت متصدی و تحمیل بار اثبات بر وی

1. Sturley, Michael F., Fujita, Tomotaka, Van der Ziel, Gertjan, *The Rotterdam Rules: the Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, London, Sweet & Maxwell, 2010, p96.

2. Binling, Zhou, *Carrier's Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of the Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam*, International master's Degree Programme in International Business Law, University of Helsinki, 2014, p48.

در واقع، با توجه به بند ۱ ماده ۱۷ جهت ایجاد مسئولیت متصدی در قبال تلف، یا خسارت وارده به کالاهای و همچنین تأخیر در تحویل، دور اول اثبات ادعا بر عهده مدعی است، یعنی او باید تلف، خسارت، تأخیر و یا واقعه و شرایطی که منجر به بروز خسارت شده یا در ایجاد آن نقش داشته را اثبات نماید و در عین حال ثابت کند خسارت در طول مدت مسئولیت متصدی^۱ رخ داده است.

همان گونه که ذکر آن گذشت برخی نویسندگان، قواعد روتردام را مانند قواعد پینگ‌پونگ^۲ در نظر گرفته‌اند؛^۳ چرا که وقتی مدعی این موضوع را اثبات کند و این مرحله را با موفقیت رد کند، بار اثبات از دوش مدعی به عهده متصدی منتقل می‌شود. در اینجا مسئولیت متصدی مفروض است، اما وی یک فرصت خواهد داشت تا بار اثبات را معکوس کرده و با فرض مذکور مقابله نماید.

لذا برخلاف نظر برخی نویسندگان که اظهار نموده‌اند؛ «... مقرر اصلی مسئولیت متصدی که در دو بند اول از این ماده ارائه شده است بر اساس تقصیر مفروض متصدی حمل یا افراد مذکور در ماده ۱۸ استوار گشته...»^۴ مفاد و ساختار بندهای مذکور به فرض مسئولیت متصدی شباهت دارد و نه فرض تقصیر.

طبق بند ۲ از ماده ۱۷، متصدی حمل از تمام یا بخشی از مسئولیت خود مبری می‌شود اگر بتواند اثبات نماید که تمام یا بخشی از تلف، خسارت یا تأخیر، قابل انتساب به تقصیر وی یا یکی از اشخاص مذکور در ماده ۱۸ نیست، مانند شرایطی که یک کانتینر با محتوای مواد خطرناک دچار سانحه آتش سوزی شده و آتش به کانتینر مجاور سرایت نماید؛ در این شرایط می‌توان استناد نمود که متصدی حمل در این رویداد مسئول نیست.^۵

لذا مطابق بندهای دوم و سوم ماده ۱۷- که در خصوص رفع تمام یا قسمتی از مسئولیت

۱. مدت زمان مسئولیت متصدی حمل مطابق ماده ۱۲ قواعد روتردام از زمانی آغاز می‌شود که «کالاهای موضوع حمل را دریافت می‌کند تا زمانی که کالا تحویل داده می‌شوند».

2. Ping pong approach.

3. Isaacs, Marc D., Cofman, Alan S., *The Rotterdam Rules & "Wet" Multimodal Shipping: Important Concepts for Lawyers*, [on line]. Available: <http://www.cmla.org/p16>.

4. Yuzhou, Si, Henri Hai Li, *The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules*, *Uniform Law Review*, 2009, p938.

5. Yvonne, Baatz, Debattista, Charles, Lorenzon, Filippo, Serdy, Andrew, Staniland, Hilton, Tsmiplis, Michael, *The Rotterdam Rules: A practical Annotation*, London, 2009, pp88-89.

متصدی می‌باشد - متصدی می‌تواند، جهت رفع مسئولیت ثابت نماید:

الف - در بروز علت یا یکی از علل تلف، خسارت یا تأخیر، تقصیر خود وی یا هر شخص دیگری که او مسئول عمل آنهاست (اشخاص مذکور در ماده ۱۸)، دخالت نداشته است.

ب - به جای اثبات تقصیر مذکور در بند فوق، ثابت کند که یک یا چند مورد از خطرات استثناء شده^۱ موجب تلف، یا خسارت یا تأخیر شده‌اند و یا در ایجاد آن دخالت داشته‌اند.

به عبارت دیگر در مرحله اول، متصدی دو راهکار جایگزین دارد تا دلیل بر ضد ادعای مدعی آورده و از مسئولیت رهایی یابد.

اگر متصدی نتواند هیچ‌یک از آنچه در بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۷ آمده را اثبات نماید این فرصت از دست می‌رود و لذا فرض مسئولیت پیش‌گفته پابرجا می‌ماند و متصدی در قبال تلف، خسارت و تأخیر مسئول است به این جهت که او نتوانسته است اماره مسئولیت را از خود منصرف نماید.

از سوی دیگر، چنانچه متصدی قادر به اثبات موفق بند ۲ ماده ۱۷ شود و طی آن ثابت کند که علت یا یکی از علل بروز خسارت ناشی از تقصیر وی یا اشخاصی که وی مسئول عمل آنهاست نبوده است، در آن صورت مسئولیت متصدی، بسته به اینکه موفق شده است چه چیزی را ثابت کند، به طور کامل یا جزئی رفع می‌شود، لذا لازم نیست تا خطرات استثناء شده در بند بعدی را اثبات نماید. اما در موردی که متصدی تصمیم می‌گیرد، وجود خطرات استثناء شده مذکور در بند ۳ را (موارد پانزده گانه معافیت متصدی در روتردام) اثبات نماید؛ و موفق به این کار هم می‌شود، باز دعوای مسئولیت وی پایان نمی‌گیرد، و فرآیند تعیین بار اثبات دعوا، به دور دوم کشیده می‌شود.^۲

تا این مرحله را می‌توان مرحله اول نزاع میان متصدی حمل و ذی‌نفع کالا دانست. بندهای ۲ و ۳ از ماده ۱۷ روتردام مبنای مسئولیت متصدی در این کنوانسیون را به سمت پذیرش فرض مسئولیت سوق می‌دهند، چرا که چنانچه متصدی بخواهد به بند ۲ از ماده ۱۷ استناد نماید نمی‌تواند با صرف اثبات عدم تقصیر و انجام تعهدات مقتضی، خود را از مسئولیت برهاند بلکه می‌بایست علت خسارت

2. Chitcharoongkiat, Donaporn, *Will the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules) be a successful single legal solution to modern international trade by sea in the 21st century? A comparison of The Hague/Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, LL.M., Durham University LLB (Hons), Thammasat University, Thailand, 2013, pp204-205.

و یا حادثه را شناسایی نموده و ثابت نماید، این علت به وی و یا اشخاصی که وی مسئول عمل ایشان است مستند نمی‌باشد که این امر همان فرض مسئولیت می‌باشد.

چنانچه متصدی بخواهد به بند ۳ از ماده ۱۷ استناد نماید باز هم باید علت و دلیل حادثه زیان‌بار را اثبات نماید و صرف اثبات عدم تقصیر و یا انجام تعهدات و رعایت احتیاط متعارف نمی‌تواند وی را از مسئولیت برهاند، لذا باید پذیرفت که بند ۳ از ماده ۱۷ روتردام نیز بر اساس فرض مسئولیت متصدی بنا نهاده شده است. با توجه به موارد مذکور می‌توان گفت که در دور اول اثبات و پس از آنکه مسئولیت متصدی مستند به بند ۱ از ماده ۱۷ اثبات گردید وی با فرض مسئولیت مواجه می‌گردد و نمی‌تواند با اثبات عدم تقصیر، خود را از مسئولیت برهاند، لذا روتردام در این بخش از فرض مسئولیت تبعیت نموده است.

۲-۴- علت عدم حذف شرایط پانزده‌گانه معافیت متصدی در روتردام

نکته حائز اهمیت اینکه با تدقیق و تعمق در بند ۲ و ۳ ماده ۱۷ می‌توان گفت که میان این دو بند همپوشانی‌های زیادی وجود دارد، لذا ممکن است این سوال ایجاد گردد که چرا نگارندگان روتردام علی‌رغم وجود بند ۲ که شامل بیشتر موارد مذکور در بند ۳ می‌گردید این موارد را حذف نمودند. به عنوان مثال فورس ماژور، خطرات دریا، جنگ و مخاصمات اغتشاش، قرنطینه و فرامین قضایی و حکومتی اعم از توقیف و ضبط و ...، عیوب ناشناخته، فعل یا ترک فعل فرستنده، عیوب ذاتی کالاها و عیوب بسته‌بندی کالا همگی جز مواردی بودند که بند ۲ ماده مذکور شامل آن‌ها می‌شد و حتی در صورت عدم ذکر در بند ۳، بند ۲ این موارد را در بر می‌گرفت. «شاید بتوان برای وضع بند ۲ ماده ۱۷، مبنای روانی نیز در نظر گرفت، توضیح آنکه متصدیان حمل و نقل در برخورد با یک کنوانسیون حمل دریایی این پرسش برایشان فوق‌العاده اهمیت خواهد داشت که آیا ممکن است بدون ارتکاب هیچ تقصیری مسئول شناخته شوند؟ قطعاً پاسخ مثبت به چنین پرسشی طرد آن مقررات را در پی خواهد داشت، لذا برای حصول اطمینان خاطر متصدیان، وجود بندی مانند بند ۲ ماده ۱۷ ضروری می‌نماید.»^۱

همچنین ممکن است دلیل دیگر عدم ایجاد چنین تغییری را احتراز از ایجاد تغییرات اساسی

۱. احمدی، افشین، حقوق حمل و نقل دریایی با تأکید بر کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹؛ مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های بروکسل، هامبورگ و روتردام، تهران، بهرامی، ۱۳۹۵، صص ۱۳۱-۱۳۲.

در ظاهر روتردام که باعث تردید در پذیرش آن می‌گردد دانست. حفظ بندهای مذکور به صورت سنتی و کلاسیک امکان استفاده از رویه قضایی ایجاد شده در حمل دریایی که طی سالیان طولانی در این نوع از حمل ایجاد شده را فراهم می‌نماید و آرای قضایی گذشته می‌توانند در رویه قضایی پشتوانه قواعد روتردام در تفسیر و اجرا باشند.

یکی دیگر از مزایای باقی ماندن این لیست آن بود که کشورهایایی که در آینده این کنوانسیون را مورد اجرا و اعمال قرار خواهند داد می‌توانند بر رویه‌ها و آرای قضایی که بر اساس این لیست ایجاد شده است اتکا نموده و مورد استفاده قرار دهند.^۱

۳-۴- مرحله دوم: فرض تقصیر متصدی همراه با بار اثبات معکوس

پس از دور دوم از مرحله اول، ممکن است دعوا به اتمام نرسیده و جریان دعوا و بار اثبات به مرحله دوم کشیده شود، لذا در صورتی که متصدی موفق شود یک یا چند مورد از خطرات استثنا شده را اثبات نماید، در آن صورت مدعی مکلف می‌شود تا دلایل بیشتری برای اثبات ادعای خود در این مرحله ارائه نماید و بار اثبات تقصیر متصدی، مجدداً بر دوش وی قرار می‌گیرد. پس از اتمام دور دوم، روتردام از مبنای جدیدی تبعیت نموده و به فرض تقصیر نزدیک می‌گردد، در این مرحله مدعی می‌تواند با اثبات تقصیر متصدی، بار دیگر، مسئولیت را متوجه وی سازد لکن در این مرحله بار اثبات تقصیر بر عهده مدعی می‌باشد، لذا مبنای مسئولیت در روتردام در این مرحله فرض تقصیر لکن با بار اثبات معکوس می‌باشد.

علی‌رغم بند ۲ و ۳ از ماده ۱۷ و حتی در فرضی که متصدی یکی از موارد بندهای ۲ و ۳ را با موفقیت به اثبات برساند بازهم با توجه به بندهای ۴ و ۵ ماده ۱۷، ممکن است مدعی با تلاش جهت اثبات یکی از موارد تقصیرات سه‌گانه (مذکور در بند ۵ از ماده ۱۷) راه را برای شروع دور جدیدی از دعوا هموار نماید:

تقصیرات سه‌گانه مذکور که بر اساس ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام به‌عنوان تعهدات متصدی در سفر دریایی تعیین شده است، با عناوین «عدم قابلیت دریانوردی کشتی»، «امکانات نامناسب

1. Binling, Zhou, *Carrier's Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of the Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam Rules*, International Master's Degree Programme in International Business Law, 2014, p49.

کشتی» و «حفاظ‌های نامناسب کالاها» در مقررات لاهه نیز وجود داشت و در ردیف تعهدات سنتی متصدی حمل و نقل قلمداد می‌شود.

در موردی که مدعی گزینه ۱ (تقصیر متصدی یا زیرمجموعه‌اش در ایجاد خطرات استثناء شده) را برای اثبات انتخاب می‌کند، و موفق به اثبات آن شود، در آن صورت متصدی دیگر موقعیتی برای ارائه دلیل ضد آن نخواهد داشت و لذا مسئولیتش محرز می‌شود. اگر برعکس مدعی نتواند این گزینه را به درستی اثبات نماید، فرض می‌شود که متصدی تقصیری مرتکب نشده است و مسئولیتی نیز ندارد.

اما اگر مدعی گزینه دوم را انتخاب کند، یعنی ادعا کند واقعه یا شرایط پیش آمده خارج از مصادیق فهرست شده در بند ۳ است و موفق شود ادعایش را ثابت کند در آن صورت مطابق با قسمت ب بند ۴ ماده ۱۷ بر متصدی فرض تقصیر بار می‌شود، ولی به وی فرصتی داده می‌شود تا دلیلی ضد آن ارائه کند که ثابت نماید واقعه یا شرایط مورد استناد، امکان نداشته از تقصیر وی یا زیر مجموعه‌اش ناشی شده باشد. عدم توانایی متصدی در اثبات این مسئله وی را مسئول می‌گرداند. این حالت ثانویه تقصیر متصدی است که در ماده ۱۷ قواعد روتردام بدان اشاره شده است.

اگر مدعی گزینه سوم را انتخاب نماید و مدعی شود خسارت از جهت عدم قابلیت دریانوردی، امکانات نامناسب یا حفاظ نامناسب باشد و ادعای خود را با موفقیت اثبات نماید با توجه به قسمت ب بند ۵ ماده ۱۷ در این صورت تقصیر متصدی مفروض دانسته می‌شود ولی وی فرصت دوباره‌ای خواهد داشت تا دلیل ضد آن بیاورد و ثابت نماید هیچ‌یک از این موارد سه گانه در بروز خسارت مورد نظر نقش نداشته است و یا اینکه وی تمام مراقبت‌های لازم را جهت رعایت موارد سه گانه فوق انجام داده و مرتکب هیچ تقصیری در راستای انجام این موارد نشده است. اگر متصدی نتواند چنین چیزی را اثبات نماید، در آن صورت فرض تقصیر وی بلا تعرض مانده است و در نتیجه مسئول خواهد بود. این سومین فرض در خصوص تقصیر متصدی است که در ماده ۱۷ قواعد روتردام ذکر شده است.

همچنین ماده ۱۷ در بند ۶ این مسئله را روشن ساخته است که وقتی بخشی از مسئولیت متصدی پیرو این ماده رفع می‌شود، در آن صورت متصدی تنها نسبت به آن بخش از خسارات



که نسبت به آن دخالت داشته است مسئول است.^۱

همان گونه که ذکر آن گذشت در دور چهارم و یا به عبارتی دور دوم از مرحله دوم، بار دیگر بار اثبات دعوا بر عهده متصدی می‌افتد اما با این تفاوت که این بار متصدی با فرض مسئولیت روبرو نمی‌گردد بلکه با فرض تقصیر روبروست و با صرف اثبات عدم تقصیر و رعایت احتیاط‌های لازم و انجام تعهدات خود ولو اینکه نتواند علت حادثه منجر به تلف و یا خسارت را پیدا نکند از مسئولیت معاف می‌گردد. لذا می‌توان گفت که مبنای مسئولیت متصدی و حتی بار اثبات دعوا در این مرحله کاملاً نسبت به مرحله قبل متفاوت می‌باشد. مطابق قسمت اخیر بند ۵ از ماده ۱۷، متصدی با اثبات رعایت تکالیف و احتیاط‌های لازم از مسئولیت معاف خواهد شد.

۴-۴- مبنای مسئولیت متصدی حمل بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی

مطابق قسمت اول از بند ۴ ما با وضعیتی روبرو هستیم که نه فرض تقصیر و نه فرض مسئولیت حاکم است بلکه می‌توان آن را وضعیت عادی مسئولیت مدنی دانست که از قواعد عام مسئولیت مدنی تبعیت نموده و در ابتدای این گفتار به عنوان نظام مبتنی بر تقصیر لازم‌الاثبات به آن اشاره گردید. مطابق این بخش در صورتی که مدعی بتواند ثابت کند که خسارت و یا زیان پدید آمده در نتیجه قصور متصدی و یا اشخاصی است که وی مسئول فعل آنهاست متصدی مسئول جبران خسارت خواهد بود. این حالت شبیه موارد عام مسئولیت مدنی بوده و نمی‌توان آن را فرض تقصیر و یا مسئولیت دانست لیکن قسمت ب از بند چهار ماده ۱۷ اندکی پیچیده‌تر می‌باشد و به فرض تقصیر نزدیک می‌گردد، در این فرض صرفاً آنچه متصدی ارائه نموده و توانسته اماره مسئولیت را از خود منصرف نماید بی‌اثر گشته و بار دیگر بار اثبات بر عهده وی قرار می‌گیرد، لکن این بار، متصدی با فرض تقصیر روبرو می‌گردد چرا که لازم نیست علت حادثه و تلف را پیدا نماید بلکه باید اثبات نماید که آنچه مدعی اثبات نموده مستند به تقصیر وی نیست که در این صورت از بار مسئولیت رها می‌گردد.

نتیجه‌گیری

1. Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., les Editions Yvon Blais, 1988, p206.

شاید بتوان مهم‌ترین تفاوت روتردام نسبت به دیگر کنوانسیون‌های مشابه را در باب مسئولیت، در این موضوع دانست که دیگر مقررات حاکم بر حمل بین‌الملل عموماً از یک عبارت و مقرر و یک مبنای مسئولیت تبعیت می‌نمایند، لکن در قواعد روتردام، مبنای مسئولیت متصدی حمل، ترکیبی از فرض مسئولیت و فرض تقصیر و تقصیر لازم‌الاثبات است. مطابق بند ۲ و ۳ از ماده ۱۷ فرض مسئولیت حاکم است، مطابق قسمت ۲ از بند ۴ و بند ۵ فرض تقصیر در تعیین مبنای مسئولیت غلبه نموده و در قسمت ۱ از بند ۴ قواعد عام مسئولیت مدنی و اعمال می‌گردد، لذا متصدی در برخی شرایط باید عدم تقصیر و در برخی موارد عدم مسئولیت خود را اثبات نماید، در برخی موارد نیز بار اثبات بر عهده ذی‌نفع می‌باشد.

دیگر تفاوت اساسی قواعد روتردام با کنوانسیون‌های دیگر حمل این است که هیچ‌یک از مقررات لاهه، لاهه-ویزی، ژنو، مقررات UNCTAD/ICC و ... اختصاص بار اثبات دعوی به هر دو طرف را مقرر ننموده و بار اثبات را کاملاً بر دوش متصدی نهاده بودند، درحالی که با توجه به قواعد روتردام، بسته به هر شرایط یا هر دور، مدعی یا متصدی باید بار اثبات را به دوش بکشند. لذا با وجود اینکه بنا به ادعای برخی نویسندگان همچنان اسکلت کلی مبنای مسئولیت متصدی در کنوانسیون روتردام مشابه مقررات لاهه می‌باشد، لکن به نظر می‌رسد که قواعد روتردام یک نظام و سیستم منحصر به فرد در اختصاص بار اثبات دعوی و تعیین مبنای مسئولیت طراحی کرده تا بتواند، تعادلی میان متصدی حمل و نقل و صاحب کالا بر مبنای تحمل خطرات حمل و بار اثبات دعوا برقرار نماید.

با وجود کلیه فرضیه‌های فوق نظر دیگری نیز قابل طرح است که با توجه به عدم ارائه در دیگر کتب و مقالات ممکن است نیاز به بحث و بررسی بیشتر نیز داشته باشد. بر اساس این فرضیه، برای متصدی حمل در واقع دو مبنای مسئولیت بیشتر وجود ندارد، مبنای اول، احراز رابطه سببیت بر اساس تقصیر و مبنای دوم، مسئولیت مطلق است. لذا عباراتی از قبیل فرض تقصیر^۱ و فرض مسئولیت^۲ یا مسئولیت بر اساس تقصیر لازم‌الاثبات^۳ که جهت توصیف مبنای مسئولیت استفاده می‌شوند در واقع همگی یک مبنای مسئولیت را وصف می‌نمایند و آن

1. Presumed Fault Liability.
2. Presumed Responsibility.
3. Proved Fault Liability.

مسئولیت بر مبنای وجود رابطه سببیت عرفی است که غالباً بر اساس ارتکاب تقصیر قابل تشخیص می‌باشد.

بنابراین تفاوت عبارات فوق صرفاً در تعیین بار اثبات دعوا می‌باشد چرا که همگی از یک مبنای مسئولیت تبعیت می‌نمایند و آن‌هم تعیین مسئولیت بر اساس احراز رابطه سببیت عرفی است. اکثر کنوانسیون‌های حمل بین‌الملل از جمله حمل مرکب ژنو ۱۹۸۰ و روتردام از این مبنای تبعیت می‌نمایند.

در صورت پذیرش این فرضیه و در صورتی که بتوان منظور از مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر را نظریه فوق دانست شاید بتوان تعارض متن و مفاد برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند ژنو را (که مبنای مسئولیت متصدی را فرض تقصیر اعلام نموده لکن در عمل متصدی را با فرض مسئولیت مواجه می‌سازد) توجیه نمود چرا که مطابق این فرضیه، فرض مسئولیت و فرض تقصیر هر دو یک مبنای مسئولیت می‌باشند.

لازم به ذکر است بر اساس این مبنای متصدی نه در صورت ارتکاب تقصیر، بلکه در صورت احراز رابطه سببیت عرفی با خسارات وارده مسئول می‌گردد، چرا که مطابق عرف جامعه کسی مسئول است که وقوع خسارت مستند به فعل یا ترک فعل وی باشد و ارتکاب تقصیر نزد عرف غالباً معیار چنین تشخیصی است، لذا شخص مرتکب تقصیر، نه به دلیل ارتکاب تقصیر بلکه به دلیل انتساب عرفی حادثه زیان‌بار به وی مسئول قلمداد می‌گردد و وقوع تقصیر در تعیین مسئول پرداخت خسارت، طریقت داشته و نه موضوعیت.

دومین مبنای مسئولیت مطلق است که مطابق آن متصدی ولو بدون احراز رابطه سببیت و یا ارتکاب تقصیر مسئول می‌باشد، به‌عنوان مثال برخی کنوانسیون‌های حمل مسئولیت متصدی را در دو سطح طبقه‌بندی کرده، در بند ۱ مسئولیت متصدی را تا یک‌صد هزار SDR برای هر مسافر مطلق یا محض دانسته و در بند ۲ آن، متجاوز از یک‌صد هزار SDR مبنای مسئولیت وی همچنان فرض تقصیر می‌باشد.

لذا شاید بتوان گفت که اصطلاحاتی از قبیل فرض مسئولیت، فرض تفسیر و تقصیر لازم الایثبات همگی در تعیین بار اثبات اهمیت داشته و تفاوتی در مبنای مسئولیت به معنای پیش‌گفته ایجاد نمی‌نمایند.





منابع

فارسی

- احمدی، افشین، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام یا کنوانسیون بروکسل و هامبورگ»، نشریه علمی پژوهشی مطالعات حقوق تطبیقی دانشگاه تهران، دوره ۶، شماره ۲، پاییز و زمستان (۱۳۹۴).
- _____، حقوق حمل و نقل دریایی با تأکید بر کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹؛ مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های بروکسل، هامبورگ و روتردام، (تهران: بهرامی، ۱۳۹۵).
- تفرشی، محمد عیسی و کامیار، محمدرضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، نشریه مدرس علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس تهران، دوره پنجم، شماره ۴، (۱۳۸۰).
- تقی زاده، ابراهیم، حقوق حمل و نقل دریایی، (تهران: مجد، ۱۳۹۲).
- _____، هاشمی، سید احمدعلی، مسئولیت مدنی - ضمان قهری، (تهران: دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۱).
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ترمینولوژی حقوق، چاپ ۱۸ (تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶).
- رسولی، محمد، حقوق حمل و نقل، چاپ اول، (لنگرود، سمرقند، ۱۳۹۲).
- ژوردن، پاتریس، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، چاپ اول، (تهران: میزان، ۱۳۸۶).
- سیمایی صراف، حسین، یاری، میثم، «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، مجله حقوقی بین‌المللی مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری (دوفصلنامه علمی)، شماره ۴۵، (۱۳۹۰).
- السان، مصطفی، «تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالای خطرناک»، پژوهشنامه حمل و نقل دانشگاه تربیت معلم آذربایجان، سال پنجم، شماره سوم، پائیز (۱۳۸۷).
- محمدزاده وادقانی، علیرضا، «ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی»، مجله دانشکده

حقوق و علوم سیاسی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، شماره ۳۰، (۱۳۷۲).

- میرزائزاد جویباری، اکبر و مرادی گوارشکی، محسن، «چالش‌های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق علوم سیاسی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، سال اول، ش دوم و سوم، (۱۳۸۵).

- هاشمی‌زاده، علیرضا، «مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی کالا، مقررات لاهه، مقررات هامبورگ و حقوق اسلامی»، فصلنامه پژوهش دانشگاه امام صادق (ع)، شماره ۹، (۱۳۷۸).

- یزدانیان، علیرضا، «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری (پژوهشی) زیر نظر پژوهشگاه قوه قضائیه، سال ۷۵، شماره ۷۳، (۱۳۹۰).

English

- Atamer, Kerim, Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties, 2010, 41(4,) Journal of Maritime Law & Commerce.

- Berlingieri, Francesco 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 November 2009, P13, available from: [http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Official Records](http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Official%20Records)

- Binling, Zhou, Carrier's Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of the Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam, International master's Degree Programme in International Business Law, University of Helsinki, 2014.

- Carbonnier, Jean, Droit Civil, Vol.4, (Les Obligations), P.U.F., Paris, 1972, 4.

- Carl, H, Future developments in the regulatory aspects of international multimodal transportation of goods, Available at: <http://www.aimu.org>.

- Carl, H., Future developments in the regulatory aspects of international multimodal transportation of goods, Available at: <http://www.aimu.org>.

- Chitcharoongkiat, Donaporn, Will the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules) be a successful single legal solution to modern international trade by sea in the 21st century? A comparison of The Hague/Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, LLM, Durham University LLB (Hons), Thammasat University, Thailand, 2013.

- Clarke, Malcolm A., Multimodal Transport in the new millennium, 2002, 1, WMU Journal of Maritime Affairs.

- Colebunders, Caroline, *Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: in Search of Suitable Regime*, Master in Law Thesis, University of Ghent, 2012-2013.
- Driscoll, William Larsen, Paul B., *The Convention on International Multimodal Transport of Goods*, 1982, 57 Tul. L. Rev. 193.
- Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, second ed., 2012.
- Herber, Rolf, *The European Legal Experience with Multimodalism*, 1989, 64, Tul. L. Rev. 611, p622; Driscoll, William, Larsen, Paul B, *The Convention on International Multimodal Transport of Goods*, 1982, 57, Tul. L. R.193.
- Isaacs, Marc D., Cofman, Alan S., *The Rotterdam Rules & "Wet" Multimodal Shipping: Important Concepts for Lawyers*, [on line]. Available: <http://www.cmla.org/p16>.
- Kindred, Hugh M., Brooks, Mary R., *Multimodal Transport Rule*, 1997.
- Kituri, Catheine wanjala, *The Rotterdam Rules: Do they solve the problem arising from Multimodal transportation?*, Master of Law, University of Cape Town, 2009.
- Linda Innocent, Matshinga, *The suitability of the Rotterdam Rules in Modern Multimodal transport: The Possibility of Harmony for Liability under Multimodal Carriage Contracts*, submitted for degree of Master of Laws, University of KwaZulu-Natal, 2015.
- Proctor, Carol, *The legal role of the bill of lading, sea waybill and multimodal transport document*, vol.1, 1997.
- Robert Mandelbaum, Samuel, *International Ocean Shipping and Risk Allocation for Cargo Loss, Damage and Delay: A U.S. Approach to COGSA, Hague-Visby, Hamburg and the Multimodal Convention*, 1995, 5, 1. *Tnansnat' I L. & Pol'y I*.
- Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, Vol1, 4th ed., 2007.
- Sturley, MF 'Transportation Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules' (2008) 14 *Journal of International Maritime Law* .
- Sturley, Michael F., Fujita, Tomotaka, Van der Ziel, Gertjan, *The Rotterdam Rules: the Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, London,: Sweet& Maxwell, 2010.
- Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, (3rd ed), les Editions Yvon Blais, 1988.
- Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Vol.2.2008, p. 2257.
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, UNCTAD Document TD/MT/CONJ/17, 1981, vol. 1.
- Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., 2008, p.246.
- Yuzhou, Si, Henri Hai Li, *The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules*, *Uniform Law Review*, 2009, p938, at: <http://heinonline.org> .



- Yvonne, Baatz, Debattista, Charles, Lorenzon, Filippo, Serdy, Andrew, Staniland, Hilton, Tsmiplis, Michael, The Rotterdam Rules: A practical Annotation, London, 2009.
- Zhang, Yu, The Liability of the Multimodal transport Operator, Thesis for Master of Laws, University of new South Wales, 1993.