

عنوان

بررسی مواد کنوانسیون رتردام

(مسئولیت‌ها، تعهدات، بارنامه‌ها و اسناد حمل، داده‌های قرارداد، سامانه‌ها،

حل تعارض و...)

نگارندگان:

امیرحسین حیدری هراتی و حسین تشیعی زنجانی

کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین‌الملل

رشته: حقوق

پاییز ۹۸

حیدری هراتمه ، امیر حسین ، ۱۳۶۲
بررسی مواد کنوانسیون رتردام (مسئولیت ها ، تعهدات ، بارنامه ها و اسناد حمل داده های قرارداد ،
سامانه ها ، حل تعارضات و ...) / نگارندگان امیر حسین حیدری هراتمه ، حسین تشییعی رنجانی .

تهران : زمان نو ، ۱۳۹۸

۱۶۴ ص

شابک :

فهرست نویسی بر اساس اطلاعات فیپا:

کنوانسیون رتردام ، Rotterdam Convention

قانون دریایی ، Maritime Law

حمل و نقل دریایی ، Shipping

حمل و نقل دریایی-ایران ، Shipping— Iran

کشتی های باری ، Cargo Ships

حقوق بین الملل دریاها ، (Access to the sea) International Law

تشییی رنجانی ، حسین ، ۱۳۵۰-

رده بندی کنگره : KZA ۱۱۲۰

رده بندی دیویی : ۳۴۲/۰۶۲۸

کتابخانه ملی ایران :

۶۰۲۹۱ پیگیر

978-600-922430-2

۶۰۳۰۳۱۹



انتشارات زمان نو

بررسی مواد کنوانسیون رتردام

گردآورندگان: امیرحسین حیدری هراتمه / حسین تشییعی رنجانی

طراح جلد: آناهیتا حیدری

چاپ: اول ۱۳۹۹

شمارگان: ۲۰۰ جلد

قیمت: ۲۹۰۰۰ تومان

پست الکترونیکی:

h.tashyoei@yahoo.com

amirhosien.heydari.62@gmail.com

چکیده	۱
مقدمه	۴
فصل اول: تعریف واژگان و مفاهیم	۱۲
واژه‌ها و مفاهیم بنیادین در کنوانسیون	۱۳
فصل دوم: قلمرو کلی اجرا	۱۸
قلمرو کلی اجرا	۱۹
اعمال نسبت به برخی طوایف	۲۴
کاربرد و اثر اسناد حمل الکترونیک	
آیین استفاده از اسناد حمل الکترونیک قابل انتقال	
جایگزینی سند حمل قابل معامله یا سند حمل الکترونیک قابل معامله	۲۵
حمل و تحویل کالاها	
تعهدات خاص	۲۶
کالاهاى خطرناک	
مسئولیت متصدی حمل نسبت به فقدان خسارت با تأخیر	۲۷
مبنا مسئولیت	
فصل سوم: تعهدات	۳۰
تعهدات متصدی حمل و نقل	۳۱
تحویل کالاها	
تعهدات ویژه متصدی حمل و نقل	۳۳

تأمین و حفظ قابلیت دریانوردی کشتی ----- ۳۴

صدور سند حمل ----- ۳۶

متصدی حمل و نقل ----- ۳۷

مسئولیت متصدی حمل ----- ۳۸

کارکرد بارنامه‌های کاغذی ----- ۴۱

بارنامه به عنوان رسید دریافت کالا ----- ۴۲

بارنامه به عنوان دلیل قرارداد حمل ----- ۴۳

بارنامه به عنوان سند مالکیت کالا ----- ۴۴

صدور سند الکترونیکی به وجه حامل ----- ۴۵

ایرادات عملی وارد بر بارنامه کاغذی ----- ۴۷

راهنما دریایی ----- ۴۸

بارنامه الکترونیکی دریایی ----- ۵۰

امکان جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی -----

سامانه‌های انتقال بارنامه‌های الکترونیکی ----- ۵۱

سامانه سی داکس ----- ۵۲

مقررات کمیته بین‌المللی دریایی (سی. ام. آی) ----- ۵۳

معایب سامانه سی. ام. آی -----

سامانه بولرو ----- ۵۵

معایب سامانه بولرو -----

فصل چهارم: مسئولیت متصدی حمل ----- ۵۷

مسئولیت متصدی حمل نسبت به سایر اشخاص ----- ۵۸

مسئولیت طرف اجراکننده قرارداد دریایی -----

- ۵۹-----مسئولیت تضامنی-----
- تأخیر-----
- محاسبه غرامت-----
- ۶۰-----اخطار در صورت فقدان صدمه یا تأخیر-----
- مقررات تکمیلی مربوط به مراحل خاص حمل-----
- ۶۱-----حمل بار روی عرشه کشتی-----
- ۶۲-----حمل پیش یا پس از حمل دریایی-----
- تعهدات فرستنده نسبت به متصدی حمل-----
- ۶۳-----مبنای مسئولیت فرستنده نسبت به متصدی حمل-----
- ۶۴-----اطلاعات بر تنظیم داده‌های قرارداد-----
- اسناد حمل و اسناد حمل تکثیریک-----
- ۶۵-----داده‌های قرارداد-----
- ۶۶-----مشخصات متصدی حمل-----
- ۶۷-----نقصان داده‌های قرارداد-----
- قدرت اثباتی داده‌های قرارداد-----
- ۶۸-----کرایه پیش‌پرداخت شده-----
- تحويل کالاها-----
- ۷۱-----کالاهای سرگردان-----
- ۷۲-----حبس کالاها-----
- ۷۳-----اجرای دستورات توسط متصدی حمل-----
- ۷۴-----انتقال حقوق-----
- مسئولیت دارنده-----

مدت زمان اقامه دعوا ----- ۷۵

تجدید مدت اقامه دعوا -----

دعوی رجوعی ----- ۷۶

دعوی علیه شخصی که به عنوان متصدی حمل شناخته شده -----

دعوی علیه متصدی حمل -----

اختیار توافق در مورد تعیین دادگاه ----- ۷۷

دعای علیه طرف اجراکننده دریایی ----- ۷۸

فقدان صلاحیت اضافی -----

توقیف و استیانت رهنی یا تأمینی -----

ترک و تفکیک دعای -----

توافق بعد از بروز اختلاف و علامت در صورت حضور خواننده در دادگاه ----- ۷۹

توافقات داوری -----

فصل پنجم: قرارداد حمل ----- ۸۱

مقررات کنوانسیون روتردام در خصوص اجتناب از تعارض ----- ۸۴

اجتناب از ایجاد تعارض با سایر کنوانسیون ها ----- ۸۶

حل تعارض بین کنوانسیون ها ----- ۹۲

حل تعارض در اجرا؛ اعمال ماده ۸۲ -----

تعارض قانون دریایی با قوانین مدنی و تجارت ----- ۹۹

تعارض کنوانسیون بروکسل با قانون دریایی -----

فصل ششم: آیین اعلام رضایت ----- ۱۰۲

آیین اعلام رضایت قبلی برای مواد شیمیایی و سموم دفع آفات خطرناک ----- ۱۰۳

اجرای کنوانسیون ----- ۱۱۶

۱۱۷	کمک فنی
	عدم پابندی
۱۱۷	فراهمایی اعضا
۱۱۹	دبیر خانه
۱۲۱	حل و فصل اختلافات
۱۲۲	اصلاح کنوانسیون
۱۲۳	تصویب و امضای ضمایم
۱۲۴	رأی گیری
۱۲۴	امضاء
	تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق
۱۲۵	لازم الاجرا شدن
	حق شرط
	خروج از کنوانسیون
۱۲۶	متون معتبر
۱۲۸	ضمایم
۱۲۹	ضمیمه (۱)
۱۳۰	ضمیمه (۲)
۱۳۱	ضمیمه (۳)
۱۳۳	ضمیمه (۴)
۱۳۵	ضمیمه (۵)
۱۳۷	منابع و مآخذ

چکیده

وضع قواعد حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا، در سطح بین‌المللی به لحاظ آثار متعدد آن، نسبت به صاحبان کالا و صاحبان ناوگان دریایی، حائز اهمیت است. به همین دلیل کشورها نسبت به وضع این قواعد حساسیت خاصی دارند. در سایه تلاش کشورهای ذی‌نفع در سال ۱۹۲۴ قواعد لاهه حاکم بر این نوع حمل و نقل شکل گرفت، که در حال حاضر منبع اصلی قوانین داخلی بسیاری از کشورها است. این قواعد در سال ۱۹۶۸ مورد اصلاح قرار گرفت، که به قواعد "لاهی ویزی" معروف شد. این قواعد که مساعد برای کشورهای صاحب ناوگان دریایی بود، به شدت، مورد اعتراض کشورهای صاحب کالا به‌ویژه، کشورهای جهان سوم شد. در همین راستا، به همت گروه تجارت بین‌المللی، مجموعه مقررات جدید معروف به «مقررات هامبورگ» در سال ۱۹۷۸ وضع شد، که در عمل این معاهده موفقیت‌آمیز نبود. به

نظر می‌رسد، علت وضع «مقررات رتردام» مصوب ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸، همان عدم موفقیت قواعد هامبورگ باشد. یکی از کنوانسیون‌های سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالا است، که یا به‌طور کامل و یا بخشی از آن از طریق دریا صورت می‌گیرد و دولت‌های عضو این کنوانسیون با تأکید بر این باور که تجارت بین‌الملل بر پایه‌های برابری و منفعت متقابل، عنصری مهم در ارتقای روابط دوستانه میان دولت‌هاست، متقاعد شده‌اند، که هماهنگی و یکسان‌سازی تدریجی حقوق تجارت بین‌الملل با کاهش و رفع موانع حقوقی جریان مبادلات بین‌المللی، به طرز قابل توجه به ایجاد همکاری اقتصادی جهانی میان همه دولت‌ها بر پایه‌ای تساوی، عدالت و منفعت جمع و آسایش تمامی ملل کمک می‌کند. آن‌ها معترف هستند که کنوانسیون بین‌المللی برای همسانی برخی قواعد حقوقی مرتبط با بارنامه که در بروکسل در ۲۵ اوت ۱۹۲۴ امضا شد و پروتکل‌های آن و کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل کالا از طریق دریا که در ۳۱ مارس ۱۹۷۸ در هامبورگ امضا شد، در سطحی وسیع در هماهنگی با ای حقوق حاکم بر حمل کالا از طریق دریا نقش داشته است.

با در نظر داشتن، پیشرفت‌های فنی و تجاری صورت گرفته از زمان پذیرش این کنوانسیون‌ها، ضرورت بازنگری و روزآمد کردن آن‌ها وجود دارد. با توجه به اینکه، فرستنده‌ها و متصدیان حمل، از یک نظام جهانی اطمینان حاصل می‌کنند، در حالی که دریایی که دربرگیرنده روش‌های دیگر حمل است، استعدادهای بسیار و با باور به اینکه، پذیرفتن قواعد یکسان حاکم بر قراردادهای بین‌المللی حمل و نقل دریایی یا کلی، از طریق دریا امنیت حقوقی، را تقویت می‌کند، کارآمدی حمل بین‌المللی کالاها را ارتقا می‌دهد و فرصت‌های تازه دستیابی به بازارها و افرادی را فراهم می‌کند، که پیش‌تر از یکدیگر دورافتاده بوده‌اند، بنابراین، نقشی مهم در ارتقا تجارت و توسعه اقتصادی در سطح داخلی و بین‌المللی، ایفاء می‌کنند. نتایج این تحقیقات نشان می‌دهد که، کنوانسیون رتردام در زمینه‌ی حمل و نقل کالا از اهمیت بالایی برخوردار است چراکه، این مقررات به‌طوری شفاف‌تر و کامل‌تر مسئولیت‌ها و وظایف اطراف قرارداد را بیان

نموده و توسعه و پیشرفت علمی مانند: انتقال الکترونیکی داده‌ها و اطلاعات را که، تاکنون در کنوانسیون‌های قبلی آورده نشده‌اند را در مقررات خود مدنظر قرار داده است. پذیرش مقررات یکسان، که بر قراردادهای حمل کالا (جزئی یا کلی) از طریق دریا حاکم شود، اطمینان حقوقی را ارتقا داده، بهره‌وری در حمل‌ونقل بین‌المللی کالا را بهبود بخشیده و فرصت‌های دسترسی به طرف‌های تجاری و بازارهایی را که سابقاً دور از دسترس بوده‌اند، تسهیل خواهد کرد و طبعاً در ارتقای تجارت و توسعه اقتصاد، در عرصه داخلی و بین‌المللی نقش اساسی ایفا خواهد نمود.