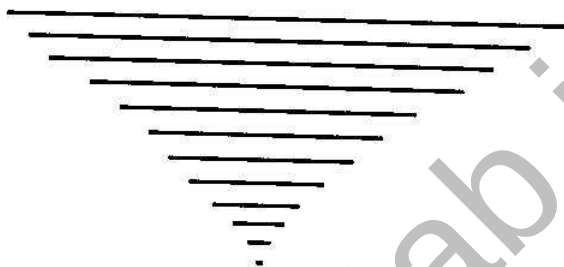


ویژگیهای کنوانسیون هامبورگ در مقایسه با قواعد روتردام



نویسنده:

منتهی‌الذی

www.Ketab.ir

- سرشناسه : میرزائی، مینا، ۱۳۶۷ -
- عنوان و نام پدیدآور : ویژگی‌های کنوانسیون هامبورگ در مقایسه با قواعد روتردام/مؤلف مینا میرزایی، اسماعیل صمیمی‌پور.
- مشخصات نشر : تهران: آذرین مهر، ۱۳۹۶.
- مشخصات ظاهری : ۱۶۵ص.
- شابک : ۹۷۸-۶۰۰-۸۸۰۶-۰۰۰-۴
- وضعیت فهرست نویسی : فیبا
- یادداشت : کتابنامه: ص. ۱۶۴.
- موضوع : کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸م = ۱۳۵۷)
- موضوع : Hamburg Convention ۱۹۷۸
- موضوع : کنوانسیون روتردام
- موضوع : Rotterdam Convention
- موضوع : حقوق دریاهای
- موضوع : Law of the sea
- موضوع : قانون دریایی
- موضوع : Maritime law
- شناسه افزوده : صمیمی‌پور، اسماعیل، ۱۳۵۰
- رده بندی کنگره : ۱۳۹۶م ۹۰۹/۱۱۲۰ KZA
- رده بندی دیویی : ۳۴۲/۰۶۲۸
- شماره کتابشناسی ملی : ۴۷۰۵۱۸۷
- عنوان کتاب: ویژگی‌های کنوانسیون هامبورگ در مقایسه با قواعد روتردام

حقوق چاپ و نشر برای
انتشارات آذرین مهر محفوظ می‌باشد



نویسنده: مینا میرزایی

ناشر: آذرین مهر

ناظر فنی چاپ: ابراهیم مفاخری

ویراستار و طراح جلد: فاطمه بابایی

نوبت چاپ: اول/ بهار ۱۳۹۶

قیمت: ۲۰۰۰۰ تومان

تیراژ: ۱۰۰۰ جلد

فهرست مطالب

۱۱.....	مقدمه
۱۵.....	فصل اول حقوق دریایی
۱۷.....	۱-۲ تعریف حقوق دریایی
۱۸.....	۲-۲ قانون - حمل و نقل دریایی مصوب ۱۳۴۳
۲۰.....	۴-۲ تاریخچه کنوانسیون هامبورگ و روتردام
۲۱.....	۲-۴-۱ تاریخچه کنوانسیون هامبورگ
۲۴.....	۲-۴-۲ تاریخچه کنوانسیون روتردام
۲۷.....	فصل دوم قراردادهای حمل و نقل دریایی
۲۹.....	مقدمه
۲۹.....	۱-۳ قراردادهای حمل و نقل دریایی
۲۹.....	۳-۱-۱ اجاره کشتی
۳۱.....	۳-۱-۲ بارنامه دریایی
۳۲.....	۳-۱-۳ سند الکترونیک حمل
۳۳.....	۲-۳ قراردادهای حجمی
۳۶.....	۳-۳ قرارداد اجاره کشتی
۳۷.....	۳-۳-۱ انواع قراردادهای اجاره کشتی
۴۲.....	۴-۳ بارنامه دریایی
۴۶.....	۴-۳-۱ نقش بارنامه دریایی

۳-۵ مقررات و قواعد خاص حاکم بر حمل و نقل کالا از طریق کشتی‌های عمومی با	۴۸
صدور بارنامه	۴۸
۳-۵-۱ بارنامه‌های تحت حاکمیت مقررات سنتی حقوق عرفی	۴۸
۳-۵-۲ کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به بارنامه:	۴۹
۳-۵-۳ انواع بارنامه‌های دریایی	۵۲
فصل دوم - مسئولیت متصدیان حمل	۵۷
مقدمه	۵۹
۴-۱ قواعد لاهه	۵۹
۴-۲ قواعد لاهه - ویدی	۶۰
۴-۳ کنوانسیون هامبورگ	۶۴
۴-۳-۱ جایگاه فرستندگان کالا مالکین کالا در قواعد هامبورگ	۶۴
۴-۴ قواعد روتردام	۶۵
۴-۵ وظایف و مسئولیت متصدیان حمل و نقل بر اساس کنوانسیون هامبورگ	۶۵
۴-۵-۱ محدودیت مسئولیت بر اساس قواعد هامبورگ	۷۱
۴-۶ وظایف و مسئولیت متصدیان حمل و نقل بر اساس قواعد روتردام	۷۲
۴-۷ وظایف و تعهدات عام بر اساس قواعد روتردام	۷۲
۴-۷-۱ تعهدات خاص متصدی حمل و نقل بر اساس قواعد روتردام	۷۳
۴-۷-۱-۱ قبل از آغاز سفر دریایی	۷۴
۴-۷-۱-۲ در آغاز سفر	۷۴
۴-۷-۲ خودداری متصدی حمل و نقل از قبول کالای خطرناک	۷۵
۴-۷-۳ حفظ ایمنی جان انسان و حفظ اموال بر اساس قواعد روتردام	۷۷
۴-۸ مفاهیم ناظر به مسئولیت	۷۷

۷۷.....	۱-۸-۴ مفهوم مسئولیت
۷۸.....	۲-۸-۴ مسئولیت مدنی
۷۹.....	۳-۸-۴ انواع مسئولیت
۷۹.....	۴-۸-۴ نظریه‌های مبنای مسئولیت
۷۹.....	۱-۴-۸-۴ نظریه‌ی تقصیر
۸۰.....	۲-۴-۸-۴ نظریه‌ی خطا
۸۵.....	۳-۸-۴ مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا
۹-۴.....	مسئولیت متصدی حمل و نقل برای تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل کالا بر اساس قواعد روتردام
۹۲.....	۱-۹-۴ مبنا و اساس مسئولیت
۹۲.....	۲-۹-۴ مسئولیت متصدی حمل و نقل برای اشخاص دیگر
۱۰۱.....	۳-۹-۴ مسئولیت فردی و جمعی
۱۰۱.....	۴-۹-۴ محدودیت‌های مسئولیت
۱۰۳.....	۵-۹-۴ محدودیت‌های مسئولیت تلف ناشی از تاخیر
۱۰۴.....	۶-۹-۴ از دست دادن مزایای محدودیت مسئولیت
۱۰۵.....	۷-۹-۴ مرور زمان برای طرح دعوی (ماده ۶۲)
۱۰۶.....	۸-۹-۴ مسئولیت فرستنده کالا در مقابل متصدی حمل و نقل بر اساس قواعد روتردام
۱۱۳.....	فصل چهارم تجزیه و تحلیل مقررات کنوانسیون هامبورگ و قواعد روتردام
۱۱۵.....	طرح بحث
۱۱۵.....	۱-۵ وجوه اشتراک دو کنوانسیون هامبورگ و روتردام
۱۱۵.....	۱-۱-۵ قرارداد حمل و مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی
۱۱۸.....	۲-۱-۵ تابعیت کشتی، متصدی حمل و نقل و فرستنده

۱۲۱	۳-۱-۵ تعریف بسته و واحد حمل
۱۲۷	۴-۱-۵ صلاحیت
۱۳۰	۵-۱-۵ مقررات کلی
۱۳۴	۲-۵ موارد افتراق کنوانسیون هامبورگ و روتردام
۱۳۴	۱-۲-۵ تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی
۱۴۱	۲-۲-۵ خطا در مورد آسیب، خسارت یا تاخیر
۱۴۲	۳-۲-۵ تعهدات فائده‌نشین به متصدی حمل و نقل
۱۴۶	۴-۲-۵ انتخاب دادگاه، صالح
۱۴۸	۵-۲-۵ مرور زمان دعاوی
۱۵۰	۶-۲-۵ عدم مراجعه به مراجع غیر کنوانسیون
۱۵۲	۷-۲-۵ اعلامیه و اثر آن
۱۵۶	۳-۵ نوآوری‌های کنوانسیون روتردام
۱۵۶	۱-۳-۵ اوصاف قرارداد
۱۵۷	۲-۳-۵ سندیت اوصاف قرارداد
۱۵۸	۳-۳-۵ توافق بعد از بروز اختلاف و صلاحیت دادگاه
۱۵۹	فصل ششم نتیجه‌گیری
۱۶۴	منابع و مآخذ

مقدمه

حمل و نقل دریایی کالاها، چه در آبهای داخلی و چه در آبهای آزاد و بین المللی، از روزگاران بسیار گذشته مورد توجه انسان بوده است، به طوری که می توان گفت با ساخت کشتی های غول پیکر و پیشرفته، مهم ترین شیوه حمل و نقل بین المللی کالا، حمل و نقل دریایی است.

آمار نشان می دهد که حدود ۸۰٪ کالاها و ۹۰٪ تجهیزات مورد نیاز کشور توسط بخش دریایی حمل می شود.^۱

همان طور که ملاحظه شد سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین المللی درصد بسیاری از این تجارت را تشکیل می دهد. به نظر می رسد که ارائه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تاثیر گذار در انجام تجارت موفق بین المللی است. بر همین روند توسعه تجارت نمانگر توسعه همزمان چنین حمل و نقلی است، بنابراین حمل و نقل را می توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تامین نیازهای توانمندی فعالان اقتصادی معرفی نمود. حتی تجار کشورهایی که به آبهای آزاد دسترسی ندارند، از طریق خشکی کالاهای خود را به دریا می رسانند و از این طریق کالاهای خود را به مقصد ارسال می کنند. شیوه های حمل و نقل جدید، مثل حمل و نقل هوایی نیز نتوانست است از اهمیت حمل و نقل دریایی بکاهد. چون اصولاً این شیوه ها بسیار گران هستند و یا ظرفیت آنها بسیار محدود تر از کشتی می باشد.

کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه نقش موثری در تدوین مقررات حمل و نقل دریایی داشته است اما وجود نواقص و کمبودهایی در این کنوانسیون سبب تجدید نظر در مقررات

۱- مجله صنعت حمل و نقل، خرداد ۱۳۸۱، شماره ۱۳۶، ص ۸ و ۹

این کنوانسیون شد، از جمله این نواقص می‌توان به معافیت‌های مندرج در قوانین لاهه در رابطه با متصدی حمل در صورت قصور او یا کارکنانش در دریانوردی و وجود بعضی ابهامات در خصوص بعضی واژه‌ها اشاره کرد.

گروه کاری کنوانسیون هامبورگ با بررسی مقررات و رویه‌های موجود به این نتیجه رسید که هدف اصلی در اصلاحات باید ۱- از بین بردن ابهامات ۲- برقراری تعادل در مورد تخصیص ریسک‌ها بین مالک کالا و متصدی حمل، با وضع مقررات مقتضی راجع به بار اثبات دعوا باشد. گروه طراح با توجه به اهداف فوق متنی را آماده کرد که هم متضمن اصل مسئولیت متصدی حمل در صورت ارتکاب تقصیر و هم متضمن مقررات واثبات دعوا می‌باشد.

با وجود تمام محسنات مذکور در مورد مقررات هامبورگ اما نمی‌توان گفت که این مقررات کاملاً متناسب با مفسمات تجارت دریایی امروز است. در واقع وجود کاستی‌ها و مشکلاتی در اجرای مواد این مقررات سبب تدوین مجدد کنوانسیونی در زمینه حمل دریایی شد. مواد کنوانسیون هامبورگ با وجود شباهت زیادی که به کنوانسیون هامبورگ دارد با حفظ برخی از مواد مقررات هامبورگ به تغییر و در مواردی حذف و اضافاتی دست زده است. برای مثال در مورد متصدی حمل واقعی را حذف و عنوان جدید طرف اجرا کننده جایگزین شده با عنوان فرستنده استادی که در هیچ یک از مقررات پیشین وجود نداشته در کنار فرستنده به وجود آمده است و مواردی از این قبیل. این کنوانسیون راه گشای بسیاری از مشکلات موجود در زمینه حمل و نقل بین المللی و به نحو خاص حمل و نقل دریایی کالا خواهد بود. در بررسی تطبیقی مواد این کنوانسیون با کنوانسیون هامبورگ مزیت‌ها و نوآوری‌های آن در زمینه قانون گذاری و تفاوت‌های این دو کنوانسیون بیان شده است.

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق دریا نقش حیاتی در معاملات تجاری ایفاء می‌کند، تنظیم روابط اشخاصی که در زمینه حمل و نقل بین المللی فعالیت دارند و شناخت جایگاه قانونی آنها، مسئولیت‌ها، حقوق و اختیاراتشان در معاملات بین المللی از اهمیت ویژه ای برخوردار است، کنوانسیون‌هایی که در این خصوص به تبیین مسئولیت‌ها و حقوق اطراف قرارداد حمل و نقل کالا از طریق دریا پرداخته اند مانند کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ در قانون مند کردن این موارد تلاش نموده اند. اما کنوانسیون روتردام مصوب ۲۰۰۹ که جدیدترین کنوانسیون در این خصوص است با اشاره به بادلانته الکترونیکی بین المللی و دیگر نهادهای جدید متناسب با روشهای مدرن تجارت دریایی جایگاه ویژه ای را در حقوق دریایی به خود اختصاص داده است. تحلیل این کنوانسیون بیانگر تحولات حقوق دریایی در سالهای اخیر است.

آنسترال پس از ۷ سال کار روی پیش نویس سازمان بین المللی دریانوردی در ژانویه ۲۰۰۸ پیش نویس این کنوانسیون را «که معروف به قواعد روتردام است» نهایی کرد و در ۳ جولای ۲۰۰۸ پیش نویس «حمل و نقل بین المللی کالا کلاً یا جزئاً بوسیله دریا مورد تصویب قرار گرفت و نهایتاً در ۱۴ نوامبر ۲۰۰۸ در سیلۀ کمیته حقوقی مجمع عمومی تأیید شد. کنوانسیون مزبور از سپتامبر ۲۰۰۹ در دست امضاء مفتوح بوده است و از این جهت مقررات کنوانسیون مزبور معروف به قواعد روتردام شده اند. در مراسم امضاء ۱۶ کشور این کنوانسیون را امضاء کردند.

کشورهای دیگر از سپتامبر ۲۰۰۹ تا جولای ۲۰۱۳ این کنوانسیون را امضاء نموده اند که عبارتند از: ماداگاسکار، ارمنستان، کامرون، نیجریه، مالی، لوکزامبورگ و جمهوری

دمکراتیک کنگو که تعداد امضاء کنندگان تا کنون به ۲۳ کشور رسیده است. تاکنون فقط دولت اسپانیا کنوانسیون مزبور را تصویب کرده و در کنوانسیون مقرر شده که این کنوانسیون پس از گذشت یکسال از تودیع بیستمین سند تصویب به امین لازم الاجرا خواهد شد. در صورت لازم الاجرا شدن، این کنوانسیون به حیات کنوانسیون‌های لاهه و لاهه-ویزبی و هامبورگ در خصوص کشورهایی که عهدنامه روتردام را تصویب می‌کنند پایان خواهد داد.

پیش‌نویس کنوانسیون روتردام حاوی مقررات جامع و متحدالشکلی است که در حد قابل توجه مورد تأیید کشورهای عمده دریایی بوده است. قواعد روتردام در ۱۸ فصل و ۹۶ ماده تدوین شده که در این رساله سعی بر این است که به طور دقیق محتویات و مقررات کلیدی این قواعد با مقررات مربوطه عهدنامه هامبورگ به روش تطبیقی مورد تحلیل، مطالعه و بررسی قرار گیرد.