

# **The Liability of the Maritime Carrier for Delay in the Delivery of Goods and Its Calculation Criteria in Iranian Maritime Law, the Hague, Hamburg, and Rotterdam Conventions**

1. Masoomeh Vaziri Yeganeh\*: PhD student Department of private law, Khorramabad branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran. Email: s.m.vazirihameh@gmail.com (Corresponding Author)
2. Adel Zahiri: Assistant Professor, Department of Law, Khorramshahr International Branch, Islamic Azad University, Khorramshahr, Iran

## **ABSTRACT**

The obligations of the maritime carrier and, subsequently, their liabilities are framed within the contract of carriage of goods. Maritime transport of goods under international law is regulated by the provisions of three major conventions: the Hague-Visby Rules of 1924, the Hamburg Rules of 1978, and the recently adopted Rotterdam Rules of 2008. Therefore, different countries, depending on which of these conventions they have acceded to or incorporated into their domestic law, may have different standards for calculating damages. The calculation criteria for damages in the Hague Convention and its Visby Protocol differ from those in the Hamburg and Rotterdam Conventions. This research was conducted using a descriptive-analytical method. The calculation criterion refers to the amount of goods on which the damage is calculated and paid to the owner of the goods. The issue of delay in the delivery of goods, similar to the loss or damage of goods, is addressed in the Rotterdam Convention, which has provisions regarding delays in delivery. The Maritime Law (and the Hague Rules) does not refer to the extent of the carrier's liability for damages caused by willful misconduct or gross negligence. The Hague Rules only consider two categories of compensable damages—loss (total loss) and damage—while they remain silent on economic losses resulting from delays in timely delivery.

**Keywords:** *Delay Damages, Carrier's Obligations, Maritime Transport, Calculation Criteria.*

How to cite: Vaziri Yeganeh, M., & Zahiri, A. (2024). The Liability of the Maritime Carrier for Delay in the Delivery of Goods and Its Calculation Criteria in Iranian Maritime Law, the Hague, Hamburg, and Rotterdam Conventions. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 6(2), 226-239.

© 2024 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 15 August 2024  
Revise Date: 02 September 2024  
Accept Date: 12 September 2024  
Publish Date: 22 September 2024



پژوهش‌های تطبیقی فقه،

حقوق و سیاست

## میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ناشی از تأخیر در تحویل کالا و معیار محاسبه آن در قانون دریایی ایران، کنوانسیون لاهه، هامبورگ و رتردام

۱. معصومه وزیری یگانه: دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد خرم آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم آباد، ایران. پست الکترونیک: s.m.vazirihameh@gmail.com (نویسنده مسئول)

۲. عادل ظهیری: استادیار گروه حقوق، واحد بین‌المللی خرمشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، خرمشهر، ایران

### چکیده

تعهدات متصدی حمل و نقل دریایی و به دنبال آن مسئولیت‌های وی در چهارچوب قرارداد باربری کالا در قالب قرارداد حمل مطرح می‌شوند. حمل و نقل دریایی کالا در حقوق بین‌المللی را مقررات سه کنوانسیون عمده مختلف تنظیم می‌کند: کنوانسیون لاهه-ویزی ۱۹۲۴، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۸۷ و کنوانسیون اخیر التصویب رتردام ۲۰۰۸. لذا کشورهای مختلف بسته به اینکه به کدامیک از این کنوانسیون‌ها ملحق شده باشند یا مقررات آن را وارد حقوق داخلی خود نموده باشند. معیار محاسبه آنچه که در کنوانسیون لاهه و پروتکل اصلاحی ویزی در خصوص معیار محاسبه خسارت آمده است با معیار محاسبه خسارت در کنوانسیون هامبورگ و رتردام متفاوت است. پژوهش حاضر به روش توصیفی و تحلیلی انجام شده است. منظور از معیار محاسبه آن مقداری از کالا است که خسارت بر اساس آن محاسبه و به صاحب کالا پرداخت می‌شود. موضوع تأخیر در تحویل کالا، همانند تلف و نقصان کالا مورد توجه کنوانسیون رتردام قرار گرفته و این کنوانسیون مقرراتی در مورد تأخیر در تحویل کالا پیش بینی نموده است. قانون دریایی (و مقررات لاهه) هیچ اشاره‌ای به میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارت ناشی از عمد و یا تقصیر سنگین وی نمی‌نماید و مقررات لاهه تنها دو مورد فقدان (تلف) و خسارت، را در ردیف زیان‌های قابل جبران قرار داده و در خصوص زیان اقتصادی ناشی از تأخیر در تحویل به موقع کالا ساکت است.

**واژگان کلیدی:** خسارت تأخیر، تعهدات متصدی، حمل و نقل دریایی، میزان و معیار محاسبه.

نحوه استناددهی: وزیری یگانه، معصومه، و ظهیری، عادل. (۱۴۰۳). میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ناشی از تأخیر در تحویل کالا و معیار محاسبه آن در قانون دریایی ایران، کنوانسیون لاهه، هامبورگ و رتردام. پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۶(۲)، ۲۳۹-۲۲۶.

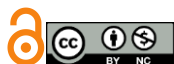
© ۱۴۰۳ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۲۵ مرداد ۱۴۰۳

تاریخ بازنگری: ۱۲ شهریور ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش: ۲۲ شهریور ۱۴۰۳

تاریخ چاپ: ۱ مهر ۱۴۰۳



## مقدمه

در دنیای امروز، حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از اصلی‌ترین روش‌های انتقال کالاها در سطح بین‌المللی، نقش حیاتی در تجارت جهانی ایفا می‌کند. با توجه به پیچیدگی و اهمیت این حوزه، قوانین و مقررات مختلفی برای تنظیم و مدیریت آن تدوین شده‌اند تا حقوق و مسئولیت‌های طرفین در این فرآیند به‌طور شفاف و دقیق مشخص شوند. یکی از مسائل مهم در حمل و نقل دریایی، تأخیر در تحویل کالا است که می‌تواند منجر به زیان‌های مالی و اقتصادی قابل توجهی برای ذینفعان شود. میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در قبال تأخیر در تحویل کالا و معیار محاسبه آن، از موضوعات چالش‌برانگیز و پر اهمیت در حقوق دریایی است.

امروزه با پیشرفت تکنولوژی و افزایش سرعت کشتی‌ها، ضمن قرارداد حمل، زمانی که کالا باید تحویل شود مشخص می‌گردد و متصدی حمل مسئول خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالاها خواهد بود. در مواردی نیز ممکن است مدت حمل در قرارداد حمل و نقل نامشخص باشد، لکن در هر حمل و نقل و سفر دریایی عرفاً مدت نسبتاً معینی برای آن سفر وجود دارد که رساندن کشتی و محموله اش بعد از این مدت، تأخیر در تحویل تلقی می‌شود. چنانچه در قرارداد حمل و نقل مدت ذکر نشده باشد اما عرف تجاری در این رابطه وجود داشته باشد، عرف، ملاک اعتبار خواهد بود. به هر حال متصدی حمل و نقل موظف است کالای مورد حمل را در مدت پیش بینی شده در قرارداد حمل یا مدتی که عرفاً معمول و مناسب است، به گیرنده تحویل دهد و در غیر این صورت مسئول خسارات ناشی از تأخیر در تحویل کالا خواهد بود. زیرا تأخیر در تحویل کالا موجب ایراد ضرر و زیان می‌شود و این خسارات، هم می‌تواند خسارات مادی و فیزیکی به کالا باشد و هم خساراتی که صاحب کالا به دلیل عدم دسترسی به موقع به کالای خود متحمل می‌گردد. تأخیر در رساندن کالا در باربری دریایی امروزه به دلیل عوامل اقتصادی از اهمیت زیادی برخوردار است. با وجود این در مقررات لاهه و قانون دریایی ایران، خسارت ناشی از تأخیر، صریحاً در زمره خسارات قابل مطالبه نیامده است اما موضوع تأخیر در تحویل کالا، همانند تلف و نقصان کالا مورد توجه کنوانسیون روتردام قرار گرفته و این کنوانسیون مقرراتی در مورد تأخیر در تحویل کالا پیش بینی نموده است. کنوانسیون روتردام تأخیر را به این صورت تعریف می‌کند: «تأخیر وقتی حادث می‌شود که کالا در محل مقصدی که در قرارداد حمل تعیین شده است در زمان مقرر، تحویل داده نشود» (ماده ۲۱) و همین کنوانسیون در بند ۱ ماده ۱۷ متصدی حمل را در مقابل تأخیر در تحویل کالا همچون تلف و خسارت به کالا مسئول می‌داند البته در صورتی که این تلفن خسارت یا تأخیر در دوره مسئولیت وی حادث شده باشد. بر اساس کنوانسیون روتردام در خصوص تأخیر، هیچگونه غرامتی قابل پرداخت نخواهد بود مگر اینکه اخطار خسارت بابت تأخیر، حداکثر ظرف بیست و یک روز از تحویل کالا داده شده باشد (بند ۴ ماده ۲۳).

قوانین دریایی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و رتردام هر کدام مقررات خاصی برای تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تأخیر در تحویل کالا دارند. این تفاوت‌ها می‌توانند منجر به نتایج متفاوتی در دعاوی حقوقی شوند و عدم تطابق یا تفسیر صحیح از این قوانین ممکن است باعث پیچیدگی‌های بیشتری در حل و فصل اختلافات شود.

بنابراین، بررسی دقیق و تطبیقی میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و معیار محاسبه آن در قوانین دریایی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، هامبورگ و رتردام، امری ضروری است. این بررسی می‌تواند به شفاف‌سازی وظایف و تعهدات متصدیان حمل و نقل کمک کرده و راهکارهایی را برای کاهش مخاطرات و اختلافات حقوقی ارائه دهد. همچنین، درک دقیق از این قوانین و مقررات می‌تواند به بهبود عملکرد حمل و نقل دریایی و حمایت بهتر از حقوق صاحبان کالا منجر شود.

## ۱. مفهوم و میزان خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا از منظر کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ، رتردام

در کنوانسیون هامبورگ نیز حق دریافت غرامت، حق استرداد بارنامه دریایی و یا تبدیل آن به بارنامه دریایی ارسالی و حق توافق با فرستنده جهت تعیین مبلغ دیگری به عنوان حداکثر مبلغ مسئولیت در واقع تکرار همان حقوق مندرج در قواعد لاهه و لاهه - ویزی می‌باشند. در خصوص حق انحراف از مسیر نیز می‌توان گفت که برابر بند ۶ ماده ۵ قواعد هامبورگ به جز خسارت مشترک، حمل و نقل کننده در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از تدابیر اتخاذ شده برای نجات افراد یا ناشی از تدابیر متعارف اتخاذ شده برای نجات اموال در دریا باشد، مسئولیتی ندارد.

قسمت الف بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون هامبورگ در مورد حق استناد به محدودیت مسئولیت مقرر می‌دارد که مسئولیت حمل و نقل کننده در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد به کالا، مطابق مقررات ماده ۵ به مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار و یا ۲/۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده و یا خسارت دیده محدود می‌باشد، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود. وفق قسمت ب بند ۱ ماده فوق‌الذکر در صورت تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت حمل و نقل کننده حسب مقررات ماده ۵ محدود به مبلغی معادل ۲/۵ برابر کرایه حمل قابل پرداخت برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده اند می‌باشد، مشروط بر اینکه مبلغ مزبور، متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا نباشد.

نکته قابل ذکر این است که، مقررات هامبورگ برخلاف کنوانسیون بروکسل که اشاره‌ای به خسارات ناشی از تأخیر نداشته است. در بند ۲ پاراگراف ۱ ماده ۶ مقرر داده است در صورت تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت متصدی، حسب مقررات ماده ۵ محدود به مبلغی معادل ۲/۵ برابر پرداخت کرایه حمل کالا برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده اند، می‌باشد. مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حم لونقل دریایی نباشد.

## ۲. معیار محاسبه میزان خسارت ناشی از تأخیر در تحویل کالا

کنوانسیون رتردام در ماده ۲۱ تأخیر در تحویل را این گونه تعریف می‌کند: تأخیر در تحویل کالا زمانی رخ می‌دهد که کالا در مقصد در تاریخی که طرفین توافق کردن و در قرارداد ذکر شده تحویل نگردد.

ماده ۶۰ کنوانسیون روتردام بر خلاف مقررات قبلی و قانون دریایی ایران، تحدید مسئولیت نقصان ناشی از تأخیر را بیان می‌کند. این ماده مقرر می‌دارد غرامت برای نقصان یا خسارت وارده بر کالاها در اثر تأخیر، باید بر اساس ماده ۲۲ محاسبه شود. بر اساس ماده ۲۲، غرامت قابل پرداخت به وسیله متصدی حمل بابت نقصان یا خسارت کالا با توجه به ارزش چنین کالایی در مکان و زمان تحویل، محاسبه می‌شود. برای زیان اقتصادی ناشی از تأخیر، حد مسئولیت به مبلغی معادل ۲ و نیم ضربدر مبلغ هزینه حمل قابل برای کالاهای مورد تأخیر محدود می‌شود، با این حال، مبلغ نهایی قابل پرداخت متناسب با این ماده و ماده ۵۹ بند ۱ نباید از محدوده‌ای که طبق ماده ۵۹ بند ۱ در ارتباط با کل نقصان وارده به کالا، معین شده است تجاوز کند.

ارزش کالا بر اساس قیمت‌های بورس کالا یا در صورت نبود چنین قیمتی، بر اساس قیمت بازار تعیین می‌شود و چنانچه قیمت بورس کالا یا بازار در دسترس نباشد، با توجه به ارزش معمول کالای مشابه و یا همان کیفیت در مکان تحویل تعیین می‌شود. این در حالی است که کنوانسیون هامبورگ در این خصوص ساکت است و مطلبی عنوان نموده است اما کنوانسیون روتردام با این ماده توانسته شرایطی را ایجاد کند که خسارت کالا به راحتی قابل محاسبه باشد (Amiri, 1998).

در پایان، باید توجه شود که اگر زیان، خسارت یا تأخیر به تنهایی در طول حمل و نقل کالا در غیر از دریا صورت گیرد، در این حالت مسئولیت احتمالی متصدی ممکن است تابع سیستم مسئولیت شبکه‌ای در ماده ۲۶ باشد این امر منجر به این نتیجه می‌شود که قواعد تحدید مسئولیت کنوانسیون‌های دیگر مربوط به سایر روش‌های حمل و نقل (به عنوان مثال اگر خسارت در طول حمل بین المللی جاده‌ای رخ دهد، محدودیت‌های مسئولیت در کنوانسیون CMR)، نسبت به زیان، خسارت یا تأخیر اجرا می‌شود.

کنوانسیون روتردام محدودیت مسئولیت متصدی حمل را که در کنوانسیون هامبورگ ۸۳۵ واحد حساب به ازای هر بسته یا ۵/۲ واحد حساب به ازای هر کیلو گرم از وزن ناخالص کالا می‌باشد را به ۸۷۵ واحد به ازای هر بسته با ۳ واحد به ازای هر کیلو گرم از وزن ناخالص افزایش داده است. همچنین در بند ۲ ماده ۵۹ کنوانسیون روتردام مقرر گردیده است که: «وقتی که کالاها در کانتینر، پالت یا سایر وسایل مشابه که برای محکم سازی کالاها، به کار برود، یا به وسیله یک خودرو حمل می‌شوند، بسته‌ها یا واحدهای قابل حمل که در «جزئیات قرارداد» تعدادشان درج شده است. به عنوان بسته بندی شده در وسایل با خودروهای مذکور، بسته بندی‌ها یا واحدهای قابل حمل تلقی می‌شوند اما اگر تعدادشان به طور معین و به شرح مذکور درج نشده باشد، کالاهای روی وسایل حمل با خودروهای مذکور، مجموعاً یک واحد قابل حمل، تلقی خواهند شد. به عنوان مثال اگر قرارداد حمل کالایی را به عنوان کانتینر حاوی ۸۰ دوچرخه توصیف کند، حدود مسئولیت SDR ۸۰ ضربدر ۸۷۵ خواهد بود. همین طور بند ۳ این ماده بیان می‌دارد: «و احد محاسبه مورد اشاره در این ماده بر اساس حق برداشت ویژه (SDR) می‌باشد که توسط صندوق پول ملی در زمان قضاوت با صدور رأی یا در زمان مورد توافق بین طرفین، به پول ملی یک کشور تبدیل شود» (Mollmann, 2011).

همچنین ماده ۶۰ کنوانسیون روتردام بر خلاف مقررات قبلی و قانون دریایی ایران، تحدید مسئولیت نقصان ناشی از تأخیر را بیان می‌کند. این ماده مقرر می‌دارد گرامت برای نقصان یا خسارت وارده بر کالاها در اثر تأخیر، باید بر اساس ماده ۲۲ محاسبه شود. بر اساس ماده ۲۲، گرامت قابل پرداخت به وسیله متصدی حمل بابت نقصان یا خسارت کالا با توجه به ارزش چنین کالایی در مکان و زمان تحویل، محاسبه می‌شود. برای زیان اقتصادی ناشی از تأخیر، حد مسئولیت به مبلغی معادل ۲.۵ ضربدر مبلغ هزینه حمل قابل برای کالاهای مورد تأخیر محدود می‌شود، با این حال، مبلغ نهایی قابل پرداخت متناسب با این ماده و ماده ۵۹ بند ۱ نباید از محدوده‌ای که طبق ماده ۵۹ بند ۱ در ارتباط با کل نقصان وارده به کالا، معین شده است تجاوز کند.

ارزش کالا بر اساس قیمت‌های بورس کالا یا در صورت نبود چنین قیمتی، بر اساس قیمت بازار تعیین می‌شود و چنانچه قیمت بورس کالا یا بازار در دسترس نباشد، با توجه به ارزش معمول کالای مشابه و یا همان کیفیت در مکان تحویل تعیین می‌شود. این در حالی است که کنوانسیون هامبورگ در این خصوص ساکت است و مطلبی عنوان نموده است اما کنوانسیون روتردام با این ماده توانسته شرایطی را ایجاد کند که خسارت کالا به راحتی قابل محاسبه باشد (Iwami, 2005).

در پایان، باید توجه شود که اگر زیان، خسارت یا تأخیر به تنهایی در طول حمل و نقل کالا در غیر از دریا صورت گیرد، در این حالت مسئولیت احتمالی متصدی ممکن است تابع سیستم مسئولیت شبکه‌ای در ماده ۲۶ باشد این امر منجر به این نتیجه می‌شود که قواعد تحدید مسئولیت کنوانسیون‌های دیگر مربوط به سایر روش‌های حمل و نقل (به عنوان مثال اگر خسارت در طول حمل بین المللی جاده‌ای رخ دهد، محدودیت‌های مسئولیت در کنوانسیون CMR)، نسبت به زیان، خسارت یا تأخیر اجرا می‌شود (Taghizadeh, 2020).

در بند ۲ ماده ۲۲ روتردام مقرر شده است ارزش کالاهایی که تعیین شده مطابق با قیمت مبادله کالاها (قیمت تعیین شده در قرارداد) یا اگر این قیمت وجود نداشت مطابق با قیمت بازار و اگر این دو هم مشخص نبود با استناد به ارزش طبیعی کالاها همان نوع و کیفیت در مکان تحویل، برای جبران خسارت محاسبه میشود در حالی که کنوانسیونهای پیشین در این خصوص ساکت است.

## ۲-۱- کنوانسیون روتردام

به غیر از وجه مشترک مقررات روتردام با کنوانسیونهای قبلی در بحث نحوه محاسبه خسارت، برخی تفاوت های خاص وجود دارد که لازم به اشاره است.

محدودیت مسئولیت در مقررات روتردام در قبال نقض تعهد متصدی حمل مشخص می‌شود. این در حالی است که محدودیت مسئولیت در مقررات لاهه/ لاهه- ویزی در قبال هر گونه تلف یا خسارت وارده یا مرتبط با محموله تعیین می‌شود و در مقررات هامبورگ محدودیت مسئولیت در قبال خسارت حاصل از تلف یا ورود خسارت مطابق با ماده ۵ کنوانسیون، تعیین می‌شود. بنابر این، با توجه به عبارت به کار رفته در ماده ۵۹ مقررات روتردام در می‌یابیم که محدودیت مسئولیت شامل تمام خسارتی که در نتیجه نقض تعهد متصدی حمل به وجود آمده است می‌شود. مواردی مانند تأخیر در تحویل کالا و دادن اطلاعات غلط مشمول محدودیت در مسئولیت

می‌شود. این در حالی است که بحث محدودیت مسئولیت در تأخیر در تحویل کالا و دادن اطلاعات غلط در مقررات لاهه/ لاهه - ویزی صریح مشخص نشده است. محدودیت در مسئولیت حاصل از انحراف از مسیر از جمله دیگر موارد است. البته مواردی مانند حمل بدون مجوز بر روی عرشه کشتی مشمول ماده ۵۹ نمی‌شود، به عبارتی دیگر، متصدی حمل این حق را ندارد تا مسئولیت خود در قبال تلف، ورود خسارت یا تأخیر در تحویل کالا را که در نتیجه حمل کالا بر روی عرشه کشتی رخ داده است، محدود کند.

همانطور که قبلاً اشاره شد، مسئولیت متصدی حمل در زمانی که ارسال کننده «ارزش کالا» را در قرارداد مشخصاً اظهار کرده است، محدود به میزان مشخص در بند ۱ ماده ۵۹ نمی‌شود. این در حالی است که در مقررات لاهه/ لاهه - ویزی، «ماهیت و ارزش واقعی کالا» می‌بایست در برنامه گنجانده شود. بنابراین، با مقایسه این موضوع در دو کنوانسیون مذکور در می‌یابیم که مقررات روتردام، صرفاً درج ارزش کالا را لازم دانستند، چرا که «توضیحات راجع به کالا» قبلاً می‌بایست در قرارداد ذکر شود و ارجاع در مورد ماهیت کالا ممکن است منجر به ایجاد شبهه شود.

همانطور که قبلاً ذکر شد، متصدی حمل و ارسال کننده کالا می‌توانند بر مقداری بیش از محدودیت مندرج در ماده ۵۹ توافق کنند. لیکن، هر گونه شرط قرار دادی که مسئولیت متصدی حمل را پایین تر از محدودیت مندرج در ماده ۵۹ قرار دهد، باطل خواهد بود. درج عبارت «درون یا بر روی وسیله نقلیه» در بند ۲ ماده ۵۹ به این دلیل است که تدوین کنندگان این هدف را دنبال می‌کردند که وسایل نقلیه ریلی و زمینی از وضعیتی مانند کانتینرها در ارتباط با محدودیت مسئولیت و کالای حمل شده بر روی عرشه کشتی برخوردار باشند.

مطابق بند الف ماده ۵۹ کنوانسیون روتردام، طرفین می‌توانند در قرارداد بالاتر از این مبلغ (۸۷۵ واحد جهت هر بسته یا ۳ واحد برای هر کیلوگرم کالایی که مورد ادعا قرار گرفته) را تعیین کنند؛ بنابراین چنین شرطی نافذ و حائز آثار حقوقیست. در کنوانسیون روتردام واحد محاسبه خسارت (S.R.D) یا همان حق برداشت مخصوص است، بنابراین طبق بند ۱ ماده ۵۹ کنوانسیون روتردام نرخ محاسبه خسارت به شرح زیر است:

مسئولیت متصدی حمل از قرار هر بسته (SRD-875) و از قرار هر کیلوگرم وزن ناخالص (SRD-3) است، که معادل دلاری آن می‌شود ۶/۵۷۷ دلار برای هر بسته و ۹۸/۱ دلار برای هر کیلوگرم. مطابق ماده ۶۰ مسئولیت متصدی حمل برای زیان اقتصادی ناشی از تأخیر به مبلغی

معادل دو و نیم برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهای موضوع تأخیر محدود شده است. معیار محاسبه خسارت نیز آن مقداری از کالاست که خسارت بر اساس آن محاسبه و به صاحب کالا پرداخت می‌شود. بند الف ماده ۵۹ معیار محاسبه خسارت را به (بسته) و (وزن کالا: کیلوگرم) تقسیم کرده است. در خصوص کالاهای فله‌ای میزان خسارت بر اساس وزن ناخالص محاسبه می‌گردد. اولین تعهد متصدی حمل و نقل در مقررات روتردام، تحویل کالاهاست. در قواعد لاهه چنین تعهدی بر شمرده نشده است؛ ماهیت اصلی این قواعد به عنوان شروط استاندارد بارنامه‌های دریایی، علت عدم ذکر تعهد اصلی متصدی حمل و نقل، یعنی تحویل کالا به گیرنده آن را به خوبی نشان می‌دهد. حتی این مساله در قواعد هامبورگ نیز ذکر نشده است، اگرچه می‌توان آن را از ماده (۵) برداشت نمود، درحالی که این چنین تعهدی به صراحت در ماده ۱۱ قواعد روتردام آمده است. با عنایت به ماده ۱۱، اولین تعهد متصدی حمل، تعهد بر تحویل کالاهاست: «متصدی حمل و نقل باید، بر اساس مفاد این کنوانسیون و نیز مطابق با شرایط مندرج در قرارداد حمل، کالا را تا مقصد حمل نماید و آن‌ها را به گیرنده تحویل نماید». در این ماده، تعهد بر تحویل به طور صریح و جداگانه به عنوان تعهد متصدی حمل آمده است؛ برخلاف این که در مقررات لاهه - ویزی تعهد بر تحویل تنها در بند ۶ ماده ۳ مورد اشاره قرار گرفته بود. حال، با توجه به تعهد متصدی حمل و نقل بر تحویل کالاها به موجب ماده ۱۱، این پرسش مطرح می‌شود که دوره مسئولیت وی از چه زمانی شروع می‌شود؟ و تا چه زمانی ادامه دارد؟ در این خصوص، بند ۱ از ماده ۱۲ بیان می‌دارد: «به موجب این کنوانسیون، دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال کالاها از زمانی که وی با عامل حمل، کالاها را به منظور حمل دریافت می‌نماید شروع می‌شود و در زمانی که کالاها تحویل داده شوند، پایان می‌پذیرد». مقررات روتردام برخلاف سایر کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل دریایی، به طور صریح حدود دوره مسئولیت متصدی حمل را بیان می‌دارد. در این ماده دوره مسئولیت متصدی حمل از زمانی که وی کالاها را تحویل می‌گیرد تا زمانی که آن‌ها را تحویل می‌دهد، گسترش داده شده که در مقایسه با معیار جرتقیل تا جرتقیل در مقررات لاهه، و بندر در بندر در کنوانسیون هامبورگ، بسیار گسترده تر است. در واقع، در این کنوانسیون دوره مسئولیت به عنوان دوره‌ای که در طول آن کالاها در تصرف واقعی متصدی حمل هستند، تعریف شده و به صراحت بیان شده که دوره مسئولیت نمی‌تواند کم تر از دوره تسلط بر کالاها باشد که به نظر می‌رسد ملاک مناسبی باشد و ایجاد ابهام نکند. به علاوه طرفین می‌توانند در خصوص زمان و مکان دریافت. کالاها با همدیگر توافق نمایند؛ البته این توافق محدود بر این است که اولاً زمان دریافت کالاها مؤخر بر شروع اولیه بارگیری آن‌ها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد و ثانیاً زمان تحویلشان نیز مقدم بر اتمام عملیات تخلیه آن‌ها مطابق مفاد قرارداد حمل نباشد.

## ۲-۲- کنوانسیون لاهه

در مورد حق استناد به محدودیت مسئولیت و اعتراض به نوع و ارزش بار در قواعد لاهه-ویزی می‌توان گفت که برابر قسمت الف بند ۵ ماده ۴ این قواعد جز در موردی که ماهیت و ارزش چنان کالاهایی قبل از بارگیری از سوی ارسال کننده اعلام و در بارنامه گنجانده شده است، نه متصدی حمل نه کشتی در هیچ موردی مسئول هر گونه گم شدن یا ورود خسارتی به کالاها یا در ارتباط با کالاها نخواهد بود یا نخواهد شد، اگر که مبلغ آن از میزان ۶۶۶/۶۷ واحد محاسبه برای هر بسته یا ۱ یا چند محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالاهای گم شده یا خسارت دیده، هر کدام از دو رقم فوق که بیشتر باشد، فراتر رود (Entessari, 1994).

واضعین مقررات «هامبورگ» به منظور رفع ابهام فوق، ضمن تصریح به لزوم جبران خسارات‌های ناشی از تاخیر در تحویل کالا (بند ۱ ماده ۵ مقررات هامبورگ) و بطلان شرط خلاف آن (بند ۱ ماده ۲۳ مقررات هامبورگ)، پس از تبیین مفهوم تاخیر در تحویل کالا (به شرح بند ۲ ماده ۱۵) میزان خسارات‌های قابل جبران را به نحو ذیل تهدید نموده اند (شق b بند ۱ ماده ۶ مقررات هامبورگ).

«در صورت تاخیر در تحویل کالا، مسئولیت متصدی حمل و نقل، حسب مقررات ((ماده ۵)) محدود به مبلغی معادل ۵/۲ برابر کرایه حمل قابل پرداخت برای کالاهایی که با تاخیر تحویل شده‌اند، می‌باشد؛ مشروط بر این که مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی نباشد».

اما در فرضی که محموله آسیب دیده و با تاخیر به مقصد می‌رسد، با توجه به اینکه در این حالت ذینفع حق خواهد داشت که جبران هر دو نوع خسارت را از متصدی حمل و نقل بخواهد، تدوین‌کنندگان مقررات هامبورگ ضمن تاکید بر این حق فرستنده کالا به شرح (شق a بند ۱ ماده ۶)، مقرر نموده اند که: «مجموع خسارات‌های قابل پرداخت توسط متصدی حمل و نقل در این حالت به هیچ وجه نمی‌تواند از حد تعیین شده در صورت تلف کل کالایی که در اثر حمل آن مسئولیت متصدی حمل محقق شده است، افزون شود».<sup>۱</sup>

با انتخاب SDR توسط تدوین‌کنندگان مقررات هامبورگ، مشکلات ناشی از یک ارزی بودن مبنای محاسبه مسئولیت متصدی حمل و نقل تا حدود زیادی برطرف شد، چرا که کاهش یا افزایش یک ارز به معنی تغییر در نرخ برابری آن در قبال سایر ارزها می‌باشد، پس با داشتن سببی از ارزهای مختلف تا حد بسیار زیادی این نوسانات خنثی خواهند شد، زیرا فرض بر این است که با کاهش ارزش یک ارز، ارزش سایر ارزها افزایش خواهد یافت، از این رو امکان سقوط و تزلزل SDR، کمتر از ارزهای تشکیل دهنده آن خواهد بود.

البته با توجه به اینکه SDR، یک واحد ارز مجازی است، فرستنده کالا نمی‌تواند آن را از متصدی حمل و نقل مطالبه نماید، بلکه باید معادل آن را به عرض دیگری درخواست نماید که می‌تواند از قبل مورد توافق طرفین قرار گرفته باشد، یا بر مبنای پول ملی کشوری باشد که به دعاوی مطروحه رسیدگی می‌کند.

اما با توجه به تغییرات روزانه ارزهای جهانی، این سوال مطرح است که ملاک محاسبه SDR در صورت بروز خسارت چه تاریخی می‌باشد؟ تدوین‌کنندگان مقررات هامبورگ پاسخ این سوال را به شرح (بند ۱ ماده ۲۶) به نحو ذیل داده‌اند: «مبالغ مندرج در (ماده ۶) بر اساس ارزش پول ملی در تاریخ صدور رای یا یک تاریخ مورد توافق طرفین به واحد پول ملی کشور محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول است، بر حسب حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی معمولی صندوق بین‌المللی پول برای عملیات و معاملات در تاریخ مورد بحث، محاسبه می‌گردد...»

<sup>۱</sup>. تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در مدت زمانی که در قرارداد سریعاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی، تحویل داده نشده باشد.

<sup>۲</sup>. این امر نمونه‌ای از این قاعده عمومی مسئولیت قراردادی می‌باشد که در صورت تلف موضوع قرارداد، امکان مطالبه خسارت تاخیر در اجرای آن وجود ندارد، چرا که خسارت تاخیر در انجام تعهد تنها در صورتی قابل مطالبه است، که اصل تعهد باقی و قابل اجرا باشد Katouzian, N. (2023). *General Rules of Contracts*. Ganj Danesh .



بنابراین تدوین کنندگان مقررات و تردام علاوه بر افزایش سقف مسئولیت متصدی دامنه موضوعی تحدید مسئولیت وی را نیز افزایش داده اند، چرا که در کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ، مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها در مورد زیان‌های ناشی از تلف یا خسارت وارده به کالا محدود شده؛ اما در مقررات و تردام، تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال هرگونه نقض تعهدات وی صورت گرفته است (Fujita, 2011).

وجود تعبیر و تفسیرهای متفاوت در رابطه با مفهوم کانتینر و پالت باعث شد تا پروتکل اصلاحی ویزی و مقررات هامبورگ و تردام، به پیروی از رویه قضایی، با اشاره به مسئله حمل کالا به وسیله کانتینر، پالت یا سایر وسایل مشابه، به صراحت حکم مسئله را به نحو ذیل روشن نموده‌اند:

۱- هرگاه از کانتینر، پالت یا هر وسیله مشابه دیگری، جهت یکجا بسته بندی نمودن محموله و حمل آن استفاده شود، هر بسته یا واحدی که در بارنامه یا هر سند دیگری که مثبت قرارداد حمل دریایی است، به عنوان محتوای این وسایل قید شده باشد، به عنوان بسته یا واحد بارگیری مجزا محسوب می‌گردد. در غیر این صورت تمامی محموله داخل یا به روی کانتینر، پالت یا سایر وسایل مشابه، به عنوان یک واحد بارگیری تلقی می‌شود (شق C ماده ۴ پروتکل اصلاحی ویزی، شق a بند ۲ ماده ۶ مقررات هامبورگ و بند ۲ ماده ۵۹ مقررات تردام).

۲- اما در صورتی که خود وسیله حمل نیز مفقود یا معیوب شده باشد، اگر وسیله مزبور متعلق به متصدی حمل نبوده و یا این که وی آن را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد مجزا تلقی می‌گردد (شق b بند ۲ ماده ۶ مقررات هامبورگ).

بنابراین از منظر پروتکل اصلاحی ویزی و مقررات هامبورگ و تردام، کانتینر، پالت و سایر وسایل مشابه آنها و کالاهای داخل یا به روی آنها، مجموعاً به عنوان یک بسته یا واحد محسوب نمی‌شوند، بلکه بر اساس کالاهای داخل آنها، میزان خسارت برآورد می‌شود؛ مشروط به اینکه در بارنامه یا هر سند دیگری که مثبت قرارداد حمل دریایی است، تعداد بسته‌ها و واحدهای کالا که در داخل کانتینر یا پالت جای داده شده است، درج شود؛ در غیر این صورت کانتینر و کالاهای درون آن مجموعاً یک بسته محسوب خواهند شد.

تدوین کنندگان مقررات هامبورگ به منظور رفع ابهام موجود در مقررات لاهه در باب مفهوم واحد، و پایان دادن به اختلاف نظرها، به موجب (شق a بند ۱ ماده ۶)، ضمن تصریح به «واحد بارگیری»، مقرر نموده اند که: «مسئولیت متصدی حمل، در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارده به کالا مطابق مقررات ماده پنج، به مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه برای هر بسته یا واحد بارگیری کالا و یا ۵/۲ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده و یا خسارت دیده محدود می‌باشد. بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود».

واضعین مقررات و تردام نیز با تبعیت از تدوین کنندگان کنوانسیون هامبورگ، به موجب بند ۱ ماده ۵۹ ضمن تصریح به واحد بارگیری کالا، مقرر نموده اند که «با رعایت ماده ۶۰ و بند ۱ ماده ۶۱، مسئولیت متصدی حمل و نقل بابت نقض تعهدات خود به موجب این کنوانسیون به ۸۷۵ واحد شمارش در هر بسته یا واحد حمل دیگری با سه واحد شمارش در هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالا که موضوع ادعا یا اختلاف می‌باشد، هر کدام که بیشتر باشد، محدود می‌شود...».

### ۳- معیار ارزیابی خسارت ناشی از تاخیر در قانون دریایی ایران

در مورد ارزیابی خسارت دو سوال مطرح می‌شود: اول اینکه چه زمانی مبنای این ارزیابی قرار گیرد؟ و دوم اینکه عرف کدام مبنای این ارزیابی قرار گیرد؟ که این دو سوال در دو بند مورد بررسی قرار گرفته است.

### ۳-۱- زمان تقویم خسارت

زمان تقویم خسارت از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا اولاً هدف مسئولیت مدنی تا حد امکان بازگرداندن وضعیت زیان دیده به حالت اول خود است و اصل جبران کامل خسارت حاکمیت دارد ثانیاً ممکن است خسارت وارده به لحاظ خصوصیت و ویژگی منشأ آن، رو به افزایش باشد، ثالثاً تورم و کاهش قدرت خرید پول، محاسبه خسارت با شاخص‌های قبلی را برای جبران خسارت ناکافی می‌سازد. در حقوق ایران، برخی بر این عقیده اند که زمان تقویم خسارت، همان «زمان انجام تعهد قراردادی» است مثلاً اگر تخلف از تعهد پرداخت ارز صورت گرفته باشد، خسارت بر مبنای نرخ ارز در روز انجام تعهد (سررسید) محاسبه می‌شود، مستند این نظر، ماده ۲۲۶ قانون مدنی است. اما نظر مشهور در فقه امامیه در باب ضمان قهری که در مسئولیت قراردادی هم قابل اعمال است، این است که «زمان ورود ضرر» زمان تقویم خسارت است.

دسته سوم گفته اند که در مسئولیت قراردادی تاریخ تقویم خسارت، زمان «صدور حکم قطعی» است زیرا اگرچه پیش از صدور حکم، مدیون ملزم به جبران خسارت است، لیکن حکم دادگاه به این الزام قانونی، صورت خارجی می‌بخشد و آن را تبدیل به دین مبلغی پول می‌کند، پس منطقی است که در زمان صدور حکم هزینه انجام تکلیف متعهد معین شود.

### ۳-۲- مکان تقویم خسارت

بطور کلی در حقوق ایران مکان تقویم اهمیت زیادی ندارد مگر در خصوص تعیین قیمت یا اجرت المثل منافع برخی اموال که بر حسب تفاوت مکان وقوع آن تغییر می‌یابد. به هر حال در اینجا نیز قاضی باید باتوجه به اصل «جبران کامل خسارت» و لحاظ اوضاع و احوال حاکم بر قرارداد و نوع استفاده‌ای که از متعهدله از مورد معامله در نظر داشته و در قرارداد آمده یا صورت نوعی داشته است، مکان تقویم خسارت را تعیین نماید.

### نتیجه‌گیری

حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از اصلی‌ترین روش‌های جابجایی کالا در تجارت بین‌المللی، نقش حیاتی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند. با وجود این اهمیت، تأخیر در تحویل کالاها یکی از مشکلات شایع در این حوزه است که می‌تواند منجر به خسارات مالی قابل توجهی برای صاحبان کالا و سایر ذینفعان شود. این مسئله نیازمند تعیین دقیق مسئولیت متصدی حمل و نقل و نحوه محاسبه خسارات ناشی از تأخیر است. قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی همچون کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و تردام هر کدام دارای مقررات خاصی برای تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در صورت تأخیر در تحویل کالا هستند. این قوانین و کنوانسیون‌ها، با وجود هدف مشترک حمایت از حقوق صاحبان کالا و تضمین انجام تعهدات متصدیان حمل و نقل، در جزئیات و نحوه محاسبه خسارات تفاوت‌هایی دارند. این تفاوت‌ها می‌تواند منجر به پیچیدگی‌های حقوقی و عملیاتی در برخورد با موارد تأخیر شود و تعیین دقیق میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را چالش‌برانگیز کند.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در این زمینه، عدم هماهنگی و تفاوت‌های موجود در قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی است که ممکن است به تفسیرهای مختلف و نتایج متفاوت در دعاوی حقوقی منجر شود. همچنین، معیارهای محاسبه خسارات ناشی از تأخیر، نظیر نرخ

بهره، هزینه‌های اضافی و خسارات مالی دیگر، نیازمند شفاف‌سازی و بررسی دقیق هستند تا از بروز اختلافات و تضادها در اجرای قوانین جلوگیری شود.

در کنوانسیون‌های بین‌المللی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل در قبال خسارات وارده به کالاها و تأخیر در تحویل آن از اصل جبران کامل خسارت تبعیت نشده است و مسئولیت وی محدود به مبلغ معینی است. سقف غرامت در یکی از کنوانسیون‌ها به ازای هر کیلوگرم وزن غیرخالص کالا ۱۷ واحد شمارش پیش بینی شده است. این واحد شمارش عبارت است از حق برداشت مخصوص که با توجه به فرمولی که در خود مقررات پیش بینی شده است قابل محاسبه و پرداخت است. خسارت ناشی از تأخیر در تحویل نیز به وضوح تابع معاهده هامبورگ قرار گرفته است، درحالی که قانون دریایی (و قواعد لاهه) در این زمینه ساکت است، البته با توجه به وضعیت فنی حاکم بر کشتی‌ها و حمل و نقل دریایی در زمان وضع قانون دریایی (قریب به ۸۷ سال قبل) این سکوت قابل توجیه بوده است، اما امروزه با توجه به تغییرات صورت گرفته در امر کشتیرانی و ایجاد خطوط منظم دیگر سکوت جایز نیست.

۱- قانون دریایی (و مقررات لاهه) هیچ اشاره‌ای به میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارت ناشی از عمد و یا تقصیر سنگین وی نمی‌نماید و بدین ترتیب، هر چند رویه قضایی، تقصیر عمدی را یکی از موانع اعمال حق تحدید مسئولیت معرفی نموده است ولی دادگاه‌ها در عدم اعمال حق تحدید مسئولیت در صورت تقصیر سنگین متصدی حمل، در تردید می‌باشند. این در حالی است که مقررات رتردام، به صراحت متصدیان حمل را در قبال خسارت ناشی از عمد یا تقصیر سنگین ایشان مسئول جبران کامل خسارت می‌دانند.

۲- بدین ترتیب می‌توان گفت که مقررات رتردام، با رفع و اصلاح بسیاری از نقایص، ایرادات و کاستی‌های مقررات لاهه (که قانون دریایی کشورمان ترجمه آن می‌باشد) تعادل بیشتری میان منافع طرفین قرارداد حمل ایجاد نموده است؛ بنابراین با عنایت به جمیع مزایای مقررات رتردام و جدیدالتصویب بودن آن (۲۰۰۸) پیوستن به این مقررات بایستی در اسرع وقت صورت بگیرد.

باتوجه به روند جهانی شدن حقوق و تلاش‌های گسترده‌ای که در جهت متحدالشکل سازی نظام حاکم بر حقوق دریایی به ویژه در زمینه بارنامه صورت گرفته است، همچنین از آنجا که ایران سالهاست در صدد پیوستن به سازمان تجارت جهانی می‌باشد و این سازمان مبتنی بر تجارت آزاد بخصوص از طریق دریاست، ضروری است به منظور بروز نمودن قانون دریایی ایران و نظام حقوق دریایی کشور، گام‌هایی در این راستا برداشته شود.

۳- مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تأخیر در تحویل کالا است و مطابق بند ۲ همین ماده تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می‌شود، کالا در بندر تخلیه پیش بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشده باشد. بنابراین کسر دارایی گیرنده به لحاظ تأخیر در تحویل اعم از مادی، معنوی و اقتصادی به عهده متصدی حمل و نقل است و شرط خلاف آن باطل است (بند ۱ ماده ۲۳) تعیین مدت برحسب توافق صریح قراردادی و در غیر این صورت با توجه به شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر مورد، طول مسیر، شرایط عبور، وضعیت تجهیزات بندر، نوع کالا، سرعت کشتی، چگونگی اعلام ارسال کالا و غیره صورت می‌گیرد. در صورتی که کالا ۶۰ روز پس از انقضای مهلت تحویل نشود مطابق بند ۳ ماده ۵ کالا مفقود شده تلقی شده و صاحب کالا در این صورت محق به دریافت غرامت همچون حالت تلف واقعی است.

در نهایت، نتایج این بررسی نشان می‌دهد که هماهنگی بیشتر میان قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌تواند به بهبود فرآیندهای حمل و نقل دریایی و کاهش مخاطرات حقوقی کمک کند. به‌علاوه، شفاف‌سازی معیارهای محاسبه خسارات و مسئولیت‌ها در این حوزه می‌تواند اعتماد ذینفعان را افزایش داده و موجب ارتقاء کارآمدی سیستم‌های حمل و نقل دریایی شود. به منظور تحقق این اهداف، پیشنهاد می‌شود که ایران با بررسی و به‌روزرسانی قوانین خود، هماهنگی بیشتری با کنوانسیون‌های بین‌المللی برقرار کرده و معیارهای محاسبه خسارات را به‌صورت شفاف‌تر و کاربردی‌تر تدوین نماید.

### پیشنهادها

برای بهبود و تطبیق قوانین داخلی با استانداردهای بین‌المللی در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی ناشی از تأخیر در تحویل کالا و معیارهای محاسبه خسارات، پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود.

(۱) **بازنگری و به‌روزرسانی قوانین دریایی ایران:** قوانین دریایی ایران باید با توجه به تحولات جدید در صنعت حمل و نقل دریایی و تغییرات بین‌المللی، به‌روزرسانی شوند. این به‌روزرسانی باید شامل تعریف دقیق‌تر و شفاف‌تر از مسئولیت متصدی حمل و نقل و معیارهای محاسبه خسارات باشد.

(۲) **هماهنگی با کنوانسیون‌های بین‌المللی:** ایران می‌تواند با پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون هامبورگ، استانداردهای بین‌المللی را در قوانین داخلی خود نهادینه کند. این اقدام می‌تواند به تسهیل روند دادرسی‌های بین‌المللی و کاهش اختلافات حقوقی کمک کند.

(۳) **استفاده از تکنولوژی‌های نوین:** استفاده از تکنولوژی‌های نوین نظیر سامانه‌های ردیابی و مدیریت دیجیتال محموله‌ها می‌تواند به کاهش تأخیرات و افزایش شفافیت در زنجیره تأمین کمک کند. این سامانه‌ها می‌توانند به‌عنوان ابزارهایی مؤثر در اثبات مسئولیت و تعیین خسارات ناشی از تأخیر به کار روند.

(۴) **تدوین مقررات جامع بیمه:** تدوین مقررات جامع بیمه‌ای که مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی را پوشش دهد و خسارات ناشی از تأخیرات را جبران کند، می‌تواند به ایجاد اطمینان و کاهش خطرات مالی برای صاحبان کالا کمک کند. با اجرای این پیشنهادها، می‌توان بهبود قابل توجهی در روند رسیدگی به موارد تأخیر در تحویل کالا و محاسبه خسارات در حوزه حمل و نقل دریایی ایجاد کرد و از بروز مشکلات حقوقی و مالی برای فعالان این صنعت پیشگیری نمود.

### تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

### مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

### حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

## EXTENDED SUMMARY

The maritime transport sector plays a pivotal role in global trade, and the obligations and liabilities of maritime carriers are governed by intricate legal frameworks. This research focuses on the liabilities of maritime carriers concerning delays in the delivery of goods under Iranian maritime

law, with specific reference to the Hague, Hamburg, and Rotterdam conventions. These conventions form the backbone of international maritime law, each with distinct provisions that influence the calculation criteria for damages. As outlined in the existing literature, the calculation criteria for damages differ significantly among these conventions, which leads to varying standards for assessing liabilities (Amiri, 1998; Mollmann, 2011).

In today's fast-paced shipping environment, timely delivery of goods is paramount. When delays occur, they can lead to substantial economic repercussions for stakeholders. The research adopts a descriptive-analytical method to explore the various dimensions of carrier liability, highlighting that while the Hague Rules primarily address the loss and damage of goods, they are silent on economic losses resulting from delays (Fujita, 2011). Conversely, the Rotterdam Rules provide a more comprehensive framework, explicitly addressing delays in delivery and outlining the obligations of the carrier in these circumstances. This divergence in approach emphasizes the necessity for an informed understanding of the legal frameworks governing maritime transport, especially for practitioners and stakeholders in the shipping industry.

The study reveals that the criteria for calculating damages in the Hague and Hamburg conventions are considerably different from those established in the Rotterdam Rules. The Rotterdam Rules stipulate that delays in delivery occur when goods are not delivered at the designated destination on time, as defined in Article 21. Furthermore, the calculation of damages in cases of delay is restricted to two and a half times the freight cost for delayed goods, ensuring that the compensation does not exceed the total freight payable as per the transportation contract. This stipulation represents a significant departure from previous conventions, which often lack such explicit guidelines regarding the financial repercussions of delays.

Moreover, the Iranian Maritime Law does not clearly define the extent of a carrier's liability in cases of delay, which further complicates the legal landscape for affected parties. In examining the Hamburg Rules, it is noted that the carrier is liable for delays under certain conditions, while the Rotterdam Rules provide a more structured approach to determining liability (Entessari, 1994). The disparity between these frameworks can lead to confusion and inconsistency in the enforcement of liability claims, which may adversely impact the operations of shipping companies and the rights of cargo owners.

This research emphasizes the importance of harmonizing national laws with international conventions to mitigate the legal ambiguities surrounding maritime carrier liabilities. A comparative analysis of the conventions reveals that the Rotterdam Rules offer a more modern and nuanced approach to handling delays in maritime transportation (Taghizadeh, 2020). By adopting these rules, Iran can align its legal framework with global standards, ultimately enhancing the predictability and reliability of maritime transport contracts. Additionally, improved clarity in liability definitions and damage calculations can lead to greater stakeholder confidence in maritime operations.

In conclusion, the study advocates for a thorough reassessment of Iranian maritime law in light of international conventions to ensure that the legal principles governing maritime transportation are both transparent and equitable. By bridging the gaps between local regulations and global standards, the shipping industry can better manage the complexities of carrier liability and deliver a more consistent legal framework for all parties involved in maritime transport. The recommendations include revising the existing maritime legislation to incorporate comprehensive guidelines on carrier obligations, liability limitations, and compensation calculations to foster a more conducive environment for international trade.

## References

- Amiri, G. (1998). *The Role of Forwarders in International Transportation*. Chamber of Commerce Committee.
- Entessari, S. (1994). The Limits of the Carrier's Liability in the Governing Law of the Sea Cargo Transport Contract in the Iranian Bill of Lading. *Chamber of Commerce Letter*(321).
- Fujita, T. (2011). Shipper's Obligation and Liabilities under the Rotterdam Rules. Conference The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the "Rotterdam Rules", Koc University.
- Iwami, H. (2005). *Maritime Law: Law of Carriage of Goods by Sea*. Jahad Daneshgahi.
- Katouzian, N. (2023). *General Rules of Contracts*. Ganj Danesh.
- Mollmann, A. (2011). Compensation for Damage. In *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* (pp. 207). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-19650-8\\_7](https://doi.org/10.1007/978-3-642-19650-8_7)
- Taghizadeh, E. (2020). *Maritime Transportation Law*. Majd Scientific and Cultural Association.