

فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۹۰، بهار ۱۳۹۸، ۱۹۳-۱۶۹

تحلیل تطبیقی نوآوری‌های کنوانسیون رتردام ۲۰۰۹ در حمل دریایی کالا نسبت به کنوانسیون‌های بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸

ابراهیم تقی‌زاده* افشین احمدی**

پذیرش: ۹۶/۱۰/۰۴

دریافت: ۹۶/۰۷/۱۰

اسناد الکترونیکی حمل / حمل درب به درب کالا/ قرارداد حجمی / کنوانسیون (مقررات)
رتردام / مسئولیت تضامنی.

چکیده

کنوانسیون راجع به قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ از سوی مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسید. این کنوانسیون که به واسطه برگزاری مراسم امضای آن در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ در بندر «رتردام» به عنوان «مقررات رتردام» نیز از آن یاد می‌شود، برای رفع نیازهای تجاری- حقوقی و رفع کاستی‌های کنوانسیون‌های تدوین‌شده سابق به وجود آمده و ضمن جلوگیری از افراط‌گری‌های کنوانسیون «هامبورگ»، نقاط قوت آن را حفظ و تلاش کرده است که نقایص کنوانسیون «بروکسل» را برطرف نماید. از این رو می‌توان گفت کوشش این کنوانسیون برای جمع منافع فرستندگان و متصدیان حمل بوده است تا مورد قبول هر دو طرف قراردادهای حمل قرار گیرد. بی‌تردید از جمله مزیت‌های کنوانسیون رتردام در قیاس با مقررات اسلاف خود، نوآوری‌های متناسب با ضرورت‌های

*.دانشیار گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، ص.پ. ۴۶۹۷-۱۹۳۹۵، تهران، ایران. taghizaadeh@gmail.com

** .دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، ص.پ. ۴۶۹۷-۱۹۳۹۵، تهران، ایران.

44lahmadi@gmail.com

صنعت حمل و نقل دریایی و مقتضیات تجاری است. کنوانسیون رتردام با برگزیدن شیوه حمل «درب به درب» کالا، پیش‌بینی «اسناد الکترونیکی حمل» و تأسیس نهاد «قراردادهای حجمی»، گام‌های مؤثری را در تحول حمل دریایی کالا برداشته است که هر کدام بخشی از نقایص کنوانسیون‌های پروکسل (مقررات لاهه) و هامبورگ را مرتفع می‌سازد.

طبقه‌بندی JEL: K20, K12, N70, O18

مقدمه

حمل و نقل دریایی به واسطه کاهش هزینه‌های حمل کالا جایگاه انکارناپذیری در توسعه تجارت بین‌الملل دارد. گاهی در بازار بیش از نیمی از قیمت کالا به هزینه‌های حمل و نقل مربوط می‌شود، درحالی که هزینه حمل دریایی معمولاً تنها بین ۸ تا ۱۵ درصد از قیمت کالا در بازار را تشکیل می‌دهد.^۱ به موازات رشد حمل دریایی کالا، مسائل و دعاوی حقوقی به‌خصوص راجع به خسارات نیز فزونی یافت، درحالی که مقررات واحدی بر این نوع از حمل حاکم نبود. در سال ۱۹۲۴م در بروکسل با حضور ۲۶ کشور مقررات جدیدی با عنوان «کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی پاره‌ای از مقررات حقوقی راجع به بارنامه»^۲ به تصویب رسید که از آن با نام کنوانسیون بروکسل یا مقررات لاهه یاد می‌شود.^۳ این کنوانسیون از تاریخ ۲ ژوئن ۱۹۳۱ قدرت اجرایی پیدا کرد.

در طی بیش از ۹۰ سال که از تصویب مقررات لاهه می‌گذرد، انتقادات فراوانی بر آن وارد آمده است که از این میان می‌توان به رویکرد «متصدی محور» این مقررات اشاره کرد و این حمایت بسیار از منافع کشورهای صاحب ناوگان دریایی مورد اعتراض کشورهای صاحب کالا قرار گرفت. این نارضایتی‌ها در کنار نواقصی در کنوانسیون بروکسل^۴ به تصویب «کنوانسیون سازمان ملل راجع به حمل و نقل دریایی کالا موسوم به مقررات هامبورگ» در سال ۱۹۷۸ منجر شد، با این همه، این مقررات از سوی کشورهای دریانورد مطرود ماند و توفیقی نیافت. شاید بتوان گفت در کنار تمام جوانب فنی و حقوقی، مهم‌ترین دلیل شکست کنوانسیون هامبورگ را باید انگیزه‌های سیاسی-اقتصادی دانست.^۵ تفاوت‌های اصلی مقررات لاهه با هامبورگ در دیدگاه آن‌ها نسبت به امر دریانوردی و کشتیرانی است که برگرفته از سیاست‌های اقتصادی آن‌هاست.^۶ برخی از کشورهای تازه استقلال یافته در صدد قدرت‌نمایی و عرض اندام در برابر صاحبان عمده ناوگان حمل و نقل دریایی بوده‌اند،

۱. امیری غلامحسین و همکاران (۱۳۷۵)؛ ص ۱۸.

۲. «International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relation to Bills of Lading».

۳. این مقررات در زبان فرانسه عمدتاً به‌عنوان «کنوانسیون بروکسل» «Convention de Bruxelles» شناخته می‌شود، درحالی که نظر به پیشینه تصویب آن، در زبان انگلیسی با عنوان «مقررات لاهه» «Hague Rules» به آن اشاره شده است.

۴. هاشمی‌زاده، سید علیرضا (۱۳۷۸)؛ ص ۲۳.

۵. تقی‌زاده ابراهیم، و احمدی، افشین (۱۳۹۴)؛ صص ۴۵۴-۴۵۵.

۶. دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳)؛ ص ۳۵۸.

به نحوی که این رویکرد حتی در فرایند تدوین مقررات هامبورگ نیز مشهود است.^۱ بار دیگر خلأ ناشی از نبود مقررات جامع و یکنواخت حمل و نقل دریایی منجر شد کشورها به تصویب قوانین ملی روی آورند که خود نه تنها مانع یکسان سازی مقررات است، موجب تعارض قوانین نیز می شود.^۲ در کنار این باید به موضوعات جدیدی نظیر «اسناد حمل الکترونیکی» و حمل «درب به درب» نیز اشاره کرد که نیازمند مقررات متناسب با خود است. لذا از سال ۱۹۸۸م برای تصویب کنوانسیون جدید از سوی «کمیته بین الملل دریایی» (CMI)^۳ اولین جرعه ها زده شد و پس از ارائه پیش نویس جدید به «آنسیترال»^۴، متن آن نهایی گردید. سرانجام کنوانسیون رتردام در مجمع عمومی سازمان ملل در تاریخ ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸م طی قطعنامه شماره ۶۳/۱۲۲ به تصویب رسید.^۵

به این ترتیب، پرسش اصلی این پژوهش این است که آیا مقررات رتردام توانسته است نوآوری های کاربردی و مبتنی بر نیازهای تجاری و صنعت حمل و نقل را ارائه نماید یا خیر؟ آیا فقدان این نهادها در مقررات گذشته ایجاد خلأ کرده است؟ لذا سعی نگارندگان بر آن بوده است که در «چهار» بخش، برخی از نوآوری های کنوانسیون رتردام را با تحلیل ضرورت تعبیه آن ها و فوایدشان به نحو تطبیقی بررسی نمایند، تا در کنار برجسته سازی این نوآوری ها، کمبودهای مقررات لاهه و هامبورگ نیز آشکار گردد. روند تفصیلی مراحل تدوین پیش نویس کنوانسیون با محوریت آنسیترال و مشارکت فعال بسیاری از کشورها و سازمان های بین المللی نیز فرضیه ما در جهت تأثیر مثبت مقررات رتردام و ارتقای آن نسبت به مقررات اسلاف خود را تقویت می کند. در خصوص فراگیری تطبیقی این پژوهش نسبت به حقوق داخلی باید یادآور شد، از آنجایی که کشورمان به موجب «قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی» مصوب ۱۳۴۴ش به کنوانسیون بروکسل پیوسته است و نظر به ماده ۹ قانون مدنی، «مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر

1. Adamsson, 2011; p. 26.

2. Myburgh, 2000; p. 358.

3. Comité Maritime International

۴. کمیسیون حقوق تجارت بین الملل سازمان ملل متحد (Uncitral).

۵. کنوانسیون رتردام با تصویب بیست کشور اجرایی می شود که تاکنون بیست و پنج کشور آن را امضا و سه کشور نیز آن را به تصویب مجالس قانونگذاری خود رسانده اند.

۶. جمهوری اسلامی ایران نیز در بسیاری از نشست های کارگروه ذی ربط موسوم به «کارگروه شماره ۳ آنسیترال» شرکت داشته است.

دولت‌های منعقد شده باشد در حکم قانون [داخلی] است»، لذا جنبه تطبیقی این مقاله حقوق داخلی را نیز دربر می‌گیرد. افزون بر این، «قانون دریایی ایران» مصوب ۱۳۴۳ش نیز همان ترجمه کنوانسیون بروکسل با تفاوت‌های بسیار جزئی است. البته بدیهی است که تحلیل و ارزیابی جامع کنوانسیون با این حجم، نیازمند بررسی آن از تمام جوانب به خصوص سیستم مسئولیت مندرج در آن است که شرح آن در این مقاله نخواهد گنجید.

۱. قرارداد حجمی^۱

به دلیل رویکرد حمایتی کنوانسیون‌های حمل و نقل کالا نسبت به طرف ضعیف‌تر، یعنی فرستندگان کالا، ویژگی بارز این مقررات «آمره بودن» آن‌ها است. هر سه کنوانسیون بروکسل، هامبورگ و رتردام با منع درج شروط مخالف با خود در قرارداد حمل، دامنه آزادی قراردادی را محدود کرده‌اند. کنوانسیون بروکسل در بند ۸ ماده ۳ بیان می‌دارد: «قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارت وارده به آن، ناشی از غفلت و تقصیر یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلااثر است». بند ۱ ماده ۲۳ کنوانسیون هامبورگ نیز مقرر داشته است: «هرگونه شرطی در قرارداد حمل دریایی در بارنامه یا هر سند دیگری که حاکی از وجود قرارداد حمل دریایی می‌باشد تا حدی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم شرایط این کنوانسیون را فسخ نماید، باطل و بلااثر خواهد بود».

در تبیین نظام آزادی قراردادی در کنوانسیون رتردام نیز باید به بند ۱ ماده ۷۹ آن اشاره داشت که به تعهدات و مسئولیت‌های متصدی و ذی‌نفعان کالا (فرستنده، گیرنده، طرف ناظر، دارنده سند حمل و فرستنده اسنادی) می‌پردازد:

«به جز در مواردی که به نحوی دیگر در این کنوانسیون مقرر شده، هر شرطی در یک قرارداد حمل تا حدود ذیل باطل می‌باشد:

الف) تا حدودی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم تعهدات متصدی حمل و نقل یا

طرف مجری حمل دریایی تحت این کنوانسیون را مستثنی یا محدود کند.

ب) تا حدودی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم مسئولیت متصدی حمل و نقل یا طرف مجری حمل دریایی بابت نقض تعهدی به موجب این کنوانسیون را مستثنی یا محدود کند^۱.

منظور از تحدید مسئولیت غیرمستقیم در بندهای «الف» و «ب» فرضی است که متصدیان حمل با ارجاع به قوانین ملی سعی بر فرار از مسئولیت دارند.^۱ در خصوص ذی نفعان کالا نیز در بند ۲ این ماده چنین آمده است:

«به جز مواردی که به نحوی دیگر در این کنوانسیون مقرر شده است هر شرطی در یک قرارداد حمل تا حدود ذیل باطل می باشد:

الف) به صورت مستقیم یا غیرمستقیم تعهدات فرستنده، گیرنده، طرف ناظر، دارنده سند حمل یا فرستنده اسنادی را مستثنی یا محدود کند یا افزایش دهد.

ب) به صورت مستقیم یا غیرمستقیم مسئولیت فرستنده، گیرنده، طرف ناظر، دارنده سند حمل یا فرستنده اسنادی بابت نقض هر یک از تعهدات خود به موجب این کنوانسیون را مستثنی یا محدود کند یا افزایش دهد».

در خصوص لزوم این «تحدید آزادی قراردادی» و سدّ باب سوءاستفاده متصدیان حمل اتفاق نظر وجود دارد، اما گاهی شرایط ایجاب می کند که قدری از این خشکی کاسته شود. متأسفانه مقررات لاهه و هامبورگ اجازه عدول از این سیستم تحدید آزادی قراردادی را به طرفین نمی دهند. از جمله نوآوری های کنوانسیون رتردام، انعطاف پذیری آن در خصوص اجرای سیستم حداقل اجباری مسئولیت متصدیان از طریق تعبیه «قراردادهای حجمی» است. قراردادهای حجمی معمولاً بین صاحبان عمده کالا و متصدیان حمل منعقد می شود. صاحبان بزرگ کالا و متصدیان حمل با این مشکل مواجه اند که از یک سو تمایل دارند که بتوانند از مزایای کنوانسیون های حمل و نقل استفاده نمایند و از سوی دیگر، نوع حمل و نقل خاص آن ها ایجاب می کند که قادر باشند آزادانه بر سر بسیاری از مسائل گوناگون به صورت قراردادی توافق کنند؛ بنابراین، پیش بینی این نوع از قرارداد و معافیت آن از دایره

1. Honka, Hannu (2009); pp. 259-261.

اجباری رژیم کنوانسیون رتردام برای پاسخ‌گویی به این نیاز است.

حامی اصلی این بحث در مذاکرات و نشست‌های کارگروه، ایالات متحده آمریکا بود. قراردادهای حجمی در آمریکا با عنوان «قراردادهای سرویس»^۱ شناخته می‌شوند و محبوبیت بسیار بالایی دارند؛ به نحوی که در ۹۰ درصد تجارت منظم یا خطی آمریکا اعمال می‌شوند.^۲ ایالات متحده عقیده داشت که قراردادهای حجمی شبیه «توافقات راجع به سرویس‌های منظم اقیانوسی»^۳ هستند^۴ و به دلیل وجود قدرت معاملاتی برابر دو طرف در این قراردادها خواستار شمول کنوانسیون بر آنها با ذکر شرط معافیت از سایر شروط اجباری کنوانسیون بود.^۵ می‌توان قرارداد حجمی را مناقشه‌برانگیزترین مبحث در جریان تصویب کنوانسیون رتردام دانست.^۶ کشورهایی نظیر فرانسه و استرالیا نگران بودند که قراردادهای حجمی راه‌گریزی برای متصدیان فراهم آورد.^۷ سرانجام، مقررات رتردام این نوع از حمل را در بند ۲ ماده ۱ این چنین تعریف می‌کند:

«قرارداد حملی است که حمل مقدار معینی از کالا را طی سلسله‌ای از محموله‌ها در مدت زمان مورد توافق مقرر دارد. مقدار کالا ممکن است شامل یک حداقل، یک حداکثر و یا حدود مشخصی بین یک حداقل و یک حداکثر باشد».

از تعریف پیش‌گفته می‌توان سه عنصر را برای «قرارداد حجمی» برداشت نمود:

- تعیین مقدار معین کالا
- وجود چندین ارسال
- مدت زمان توافق شده

به این ترتیب، مشاهده می‌شود که قرارداد حجمی با قرارداد «اجاره کشتی»^۸ تفاوت

1. Service Contracts

2. Hooper, Chester D (2009); p. 420.

3. Ocean Liner Service Agreement (OLSA)

4. A/CN.9/WG.III/WP.34, Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] - Proposal by the United States of America, p. 10. [on line]. Available: <http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement> visited on: 2015/09/02.

5. Unan, Samim (2011): p. 101.

6. Maloof, Davidt, & James, Jacqueline M (2009); p. 2.

7. Hooper, Chester D, And De Orchis, Vincent M (2008); p. 2.

8. Charter Party

دارد. قراردادهای اجاره کشتی به صورت جداگانه هر دو عنصر زمانی و سفری را شامل می‌شوند؛^۱ به گونه‌ای که یک چارتر پارتی ممکن است «چارتر پارتی سفری»^۲ که برای یک یا چند سفر معین اجاره داده می‌شود، یا «چارتر پارتی زمانی»^۳ که بر اساس آن کشتی برای یک مدت معین اجاره داده می‌شود، باشد.^۴ اما برای یک قرارداد حجمی وجود هر سه عنصر یادشده لازم می‌نماید.

ایراد وارد به تعریف پیش‌گفته این است که طرفین به راحتی و با یک قرارداد صوری می‌توانند مقررات اجباری کنوانسیون را دور بزنند.^۵ برای مثال آن‌ها می‌توانند حمل دو کانتینر در طی دو ارسال، یکی برای امروز و دیگری برای فردا را به نحو حجمی در قرارداد بگنجانند. بهتر بود کنوانسیون برای جلوگیری از این قبیل سوءاستفاده‌ها راه‌حلی ارائه می‌داد، با این حال، تدوین‌کنندگان سعی کردند تا حدودی در ماده ۸۰ راه سوءاستفاده را ببندند. بند ۱ ماده ۸۰ در حقیقت قراردادهای حجمی را به عنوان استثنایی بر مقررات اجباری کنوانسیون و مجالی برای ظهور اصل آزادی قراردادهای معرفی کرده است. این بند بیان می‌دارد:

«علی‌رغم ماده ۷۹، هر قرارداد حجمی که مشمول این کنوانسیون باشد ممکن است بین متصدی حمل و نقل و فرستنده، حقوق، تعهدات و مسئولیت‌های بیشتر یا کمتر از آنچه را که به موجب این کنوانسیون وضع شده است، مقرر دارد».

چارچوب آزادی قراردادی طرفین در بند ۲ ماده ۸۰ تا حدودی مشخص شده است. بند فرعی «الف» این بند، قرارداد حجمی را ملزم می‌نماید که حاوی «اظهاری بارز»^۶ دایر بر این باشد که آن قرارداد از مقررات کنوانسیون عدول می‌کند. پس می‌توان این گونه استنباط کرد که متصدی هیچ‌گاه نمی‌تواند ادعا کند قرارداد حمل به نحو ضمنی به صورت حجمی منعقد شده است، بلکه حتی قید صریح عبارت «قرارداد حجمی» نیز مکفی نخواهد بود و چنین اظهاری باید به صورتی مکتوب گردد که توجه خواننده را جلب نماید؛ برای مثال با

1. Gorton, Lars, p. 68 [on line]. Available: <http://www.scandinavianlaw.se> Visited on: 2016/02/14.

2. Voyage Charter

3. Time Charter

۴. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۸۹)؛ ص ۳۵.

5. Rafenomanjato, Noro Michelle (2013); Para 1.2.

6. Prominent Statement

فونت درشت یا حروف پررنگ نوشته شود. همچنین بند فرعی «ب» مقرر می‌دارد:

۱) قرارداد حجمی به‌طور مجزا مورد مذاکره قرار گرفته باشد.

۲) بخش‌هایی از قرارداد که حاوی عدول‌ها می‌باشند به نحو بارزی مشخص شده باشند.

از شرط اول می‌توان این‌گونه برداشت کرد که قرارداد حجمی نباید به صورت «قرارداد استاندارد»^۱ یا «قرارداد فرم» باشد. به‌موجب بند «پ» باید به فرستنده فرصت داده شود و نیز از طریق ارسال اطلاعیه‌ای به وی، برایش این حق را قائل شد که قرارداد حجمی را نپذیرد و قراردادی منطبق با کنوانسیون بدون هرگونه عدول از مقررات آن، منعقد کند. با توجه به اینکه متصدی بایستی از قبل مفاد این بند را مد نظر داشته باشد تا هنگام لزوم بتواند وجود آن را اثبات کند، باید گفت اثر عملی بند «پ» این خواهد بود که فرستنده دو پیشنهاد حمل با کرایه‌های متفاوت را دریافت خواهد کرد؛ یکی در صورت شمول قرارداد حمل تحت عموم مقررات رتردام، و دیگری در صورت انعقاد قرارداد حمل به نحو حجمی.^۲ بند «ت» نیز دو شرط دیگر را اضافه می‌نماید، به این ترتیب که عدول از مقررات کنوانسیون نباید:

۱) از طریق ارجاع از سندی دیگر در قرارداد حجمی گنجانده شده باشد.

۲) در قراردادی الحاقی که نمی‌تواند مورد مذاکره قرار گیرد، جای داده شده باشد.

پیش از این، راجع به برخی از «مقررات اجباری» در کنوانسیون‌های حمل و نقل بحث شد، اما افزون بر این، مقررات رتردام دارای قواعدی است که می‌توان از آن‌ها به‌عنوان «مقررات فرااجباری»^۳ یاد کرد. این قواعد که به‌نوعی هستهٔ مقررات رتردام شمرده می‌شوند، حتی در قالب قراردادهای حجمی نیز قابل عدول نیستند. به عبارت دیگر، مصلحت فرستندگان ایجاد می‌نماید که همواره از حداقلی از حمایت‌ها برخوردار باشند. از این رو، تعهدات متصدی در بندهای ۱ و ۲ مادهٔ ۱۴ ناظر به تکلیف او برای «قابل دریانوردی» کردن کشتی و حفظ این قابلیت، تعهدات فرستنده در مادهٔ ۲۹ مبنی بر ارائهٔ اطلاعات و دستورالعمل‌ها

۱. «قرارداد استاندارد، متنی (فرم) از پیش تهیه شده است که حقوق و تعهدات طرفین و ضمانت اجرای آن و سایر جزئیات مهم در آن پیش‌بینی شده است؛ و با پر کردن جاهای خالی مندرج در آن فرم، متن مزبور به یک قرارداد کامل تبدیل می‌شود». (به نقل از: شیروی، عبدالحسین (۱۳۸۹)؛ ص ۱۵۲)

2. Honka, Hannu, op.cit, p. 267.

3. Super - Mandatory Provisions

و اسناد، و نیز مسئولیت فرستنده در ماده ۳۲ در خصوص کالاهای خطرناک، نمی‌تواند دستخوش قراردادهای حجمی قرار گیرند. همچنین معافیت یا تحدید مسئولیت متصدی در قبال افعال عمدی یا تقصیر سنگین وی نیز نمی‌تواند موضوع قرارداد حجمی باشد.

برخی، قراردادهای حجمی را یکی از نواقص کنوانسیون رتردام دانسته‌اند. به عقیده آن‌ها مسئولیت عنصری است که در خصوص خطر ریسک‌پذیری تغییر می‌کند و با حجم تجارت انجام‌شده ارتباطی ندارد! در پاسخ باید گفت که اگرچه حجم تجارت از نظر علم حقوق نمی‌تواند تأثیری بر مسئله مسئولیت داشته باشد، نباید فراموش کرد که مسئولیت متصدی از نوع قراردادی است و به‌طور قطع حجم تجارت و قدرت اقتصادی طرفین بر نوع قرارداد و شرایط آن تأثیر خواهد داشت. در حال حاضر حدود ۸۰ درصد حمل و نقل کانتینری جهان در سلطه ۲۵ شرکت عظیم حمل و نقل منظم (یا خطی) است^۲، بنابراین، رویه کنوانسیون رتردام در این خصوص قابل دفاع است، زیرا از یک طرف به نیازهای تجاری و صنعتی توجه داشته است و از طرف دیگر تا حد ممکن چتر حمایتی خود را بر سر فرستندگان کالا گسترده است. به نظر می‌رسد که سابقه سوءاستفاده متصدیان برای فرار از مقررات کنوانسیون‌ها موجب شده است که در بیشتر موارد فرستندگان طرف ضعیف‌تر و مستحق حمایت شمرده شوند و البته فرض غالب هم چنین است. اما این امکان نیز وجود دارد که در آینده فرستندگان عمده و بزرگ کالا شرایط خود را به متصدیان حمل و نقل تحمیل کنند.^۳

در مجموع باید گفت که در بحث آزادی قراردادی و قراردادهای حجمی، نقطه قوت مقررات رتردام این است که ضمن پاسخ به نیازهای تجاری، همچنان پوشش خود را بر رابطه متصدی و فرستنده استمرار می‌بخشد و توافق آنان را موجب خروجشان از قلمرو خود نمی‌داند^۴ و مانع از سوق یافتن آنان به سمت قراردادهای اجاره کشتی می‌شود.^۵ به این ترتیب، فرستنده همچنان امکان برخورداری از سایر حمایت‌های به‌عمل آمده در کنوانسیون رتردام

۱. سعیدی، طاهره (۱۳۹۱)؛ ص ۲۲.

2. Isaacs, Marc D, Cofman, Alan S, p. 11 [on line]. Available: <http://www.cmla.org> Visited on: 2015/09/11

۳. احمدی، افشین (۱۳۹۵)؛ صص ۱۷۰-۱۷۲.

4. Mukherjee, Proshanto K, Basu Bal, Abhinayan, (2009); p. 15.

۵. به‌موجب ماده ۶ کنوانسیون رتردام، قراردادهای اجاره کشتی از شمول کنوانسیون خارج است.

را دارد. به هر روی، تعبیه قراردادهای حجمی مسئولیت متصدیان حمل را تا حدودی از سیستم اصلی مسئولیت در کنوانسیون رتردام زاویه می‌بخشد که گریزناپذیر و حتی مطلوب است. به این دلیل، قراردادهای حجمی و مسئولیت متصدیان در این چنین قراردادهایی، در ردیف مسائل خاصی نظیر حمل حیوانات، حمل کالا روی عرشه کشتی و حمل کالاهای خطرناک قرار گرفته، با عنوان «سیستم مسئولیت فرعی» از آن یاد می‌شود.^۱

۲. حمل «درب به درب»^۲ کالا

برخلاف مقررات لاهه که تنها ناظر به حمل دریایی می‌باشد و نیز مقررات هامبورگ که با وجود نفی نکردن سایر روش‌ها در ارسال یک محموله، تنها به حمل دریایی کالا نظر دارد^۳، کنوانسیون رتردام با اتخاذ شیوه «درب به درب» دامنه شمول بیشتری را فراهم می‌آورد. مقررات لاهه شیوه «چنگک تا چنگک»^۴ را اختیار کرده است؛ به این معنی که تنها شامل فرایند بارگیری کالا تا تخلیه آن می‌باشد و مقررات هامبورگ نیز با اتخاذ شیوه «بندر تا بندر»^۵ دامنه شمول خود را به بندر بارگیری و تخلیه تسری داده است. با توجه به رونق روزافزون کانتینر که از آن به «انقلاب کانتینری» نیز یاد می‌شود و همچنین ارتباط بین قراردادهای حمل و نقل و قراردادهای فروش کالا، نیاز مبرمی به پیش‌بینی شیوه حمل «چندوجهی»^۶ در کنوانسیون رتردام احساس می‌شد، اما در عین حال، این موضوع از پرمناقشه‌ترین مباحث کنوانسیون در خلال تصویب آن نیز بود. آنستیرال بعد از ارسال پیش‌نویس کنوانسیون از سوی CMI، بین حذف یا ابقای این شیوه حمل در مقررات جدید مردد بود. سرانجام در آخرین جلسه تصمیم بر حفظ آن گرفته شد. این موضوع خود نشانگر تردیدهایی است که پیرامون حمل چندوجهی کالا وجود داشت.

موضوع ابهام‌برانگیز این است که آیا کنوانسیون رتردام باید تنها شامل بخش دریایی حمل شود یا تمام فرایند حمل را می‌تواند پوشش دهد؟ عده‌ای که طرفدار یک رژیم

1. Thomas, D. Rhidian (2010); p. 197.

2. Door to Door

۳. بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ.

4. Tackle to Tackle

5. Port to Port

6. Multimodal

7. Conrado, Iara Costa (2011); p. 14.

حقوقی یکپارچه بودند، پاسخ مثبت دادند؛ درحالی که دیگران عقیده داشتند با این وضع، حقوق دریایی به حوزه‌های دیگر ورود پیدا می‌کند و مخالفت خود را ابراز داشتند. در این میان، گروه سوم از هیأت‌های نمایندگی اعتقاد داشتند سایر مراحل حمل در خشکی که تحت یک قرارداد حمل صورت می‌گیرد، بایستی تحت شمول کنوانسیون رتردام باشد، زیرا اگر کنوانسیون جدید به نظریه «بندر به بندر» محدود شود، پس این کنوانسیون هم در زمره مقررات پیشین قرار خواهد گرفت و هیچ‌گونه نوآوری به‌همراه نخواهد داشت، درحالی که نیاز صنعت حمل و نقل یک قرارداد حمل «چندوجهی» است. به باور این گروه، نظام مسئولیت چندگانه متصدی حمل الزاماً به این معنی نیست که هر یک از بخش‌های یک قرارداد واحد حمل و نقل، تحت شمول یک کنوانسیون قرار گیرد؛ امری که حاصلی جز هرج و مرج ندارد و به‌هیچ‌وجه یکسان‌سازی مقررات را دنبال نمی‌کند.^۱

در مقررات لاهه مدت زمان مسئولیت متصدی منطبق با شیوه «چنگک تا چنگک»، از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه آن از کشتی تعریف شده است.^۲ در کنوانسیون هامبورگ نیز با توجه به شیوه حمل «بندر تا بندر» مدت مسئولیت متصدی از زمانی آغاز می‌شود که کالا در بندر بارگیری به وی تحویل داده می‌شود و تا زمانی که کالا در بندر تخلیه از وی تحویل گرفته می‌شود، ادامه دارد.^۳ مدت مسئولیت متصدی در کنوانسیون رتردام منطبق با شیوه چندوجهی حمل کالا و حمل «درب به درب»، نسبت به مقررات پیشین تغییر چشمگیری داشته است. آغاز مدت مسئولیت با دریافت کالا از سوی متصدی (یا طرف مجری) در محل توافق شده، و پایان آن با تحویل کالا در محل توافق شده است.^۴ ملاک اصلی کنوانسیون رتردام، همانا در «تصرف» و در اختیار داشتن کالا از سوی متصدی است.^۵ البته کنوانسیون رتردام این اجازه را به طرفین داده است که زمان مسئولیت متصدی را با توافق کاهش دهند، اما کنوانسیون حداقلی را برای مدت مسئولیت متصدی در نظر گرفته است و هر ماده‌ای از قرارداد که در آن، زمان دریافت کالاها پس از شروع بارگیری اولیه باشد و یا زمان تحویل کالاها در آن پیش از تخلیه نهایی آن‌ها باشد، از نظر کنوانسیون رتردام

1. Van Der Ziel, Gertjan (2009); p. 302.

۲. بند ۵ ماده ۱ مقررات لاهه.

۳. بند ۱ ماده ۴ مقررات هامبورگ.

۴. بند ۱ ماده ۱۲ مقررات رتردام.

5. Nikaki, Theodora & Soyer, Bariş (2012); p. 315.

باطل قلمداد می‌شود.^۱ به این ترتیب، حداقل مد نظر کنوانسیون منطبق با شیوه «چنگک تا چنگک» بوده و از این طریق، راه سوءاستفاده متصدیان حمل و نقل را مسدود ساخته است. در حقیقت بند ۳ ماده ۱۲ به طرفین این اجازه را می‌دهد که با انعقاد قراردادهای جداگانه، ناظر به بخش‌های مختلف حمل کالا، به قرارداد چندوجهی حمل کالا تن در ندهند. البته این بند درجایی که قرارداد حمل چندوجهی باشد و تمام مراحل حمل کالا را تحت پوشش قرار دهد، یا حداقل یک شیوه دیگر غیر از حمل دریایی را شامل شود، اعمال نمی‌گردد و طرفین مجاز نخواهند بود که دوران مسئولیت متصدی را به مدت زمان «چنگک تا چنگک» کاهش دهند. به عبارت دیگر، لازم است که حتماً قراردادهایی جداگانه وجود داشته باشد تا بتوان دوران مسئولیت متصدی را تقلیل داد.^۲ برای مثال در یک قرارداد حمل به شیوه «درب به درب» از درب کارخانه فروشنده، نقطه آغاز مسئولیت متصدی نمی‌تواند متأخر از زمان بارگیری کالا به وسیله حمل و نقل جاده‌ای باشد.^۳

اگرچه دامنه شمول کنوانسیون رتردام موضوع این پژوهش نیست، اما در خصوص حمل و نقل چندوجهی این سؤال به ذهن می‌رسد که اگر بخش حمل دریایی کالا در داخل مرزهای یک کشور صورت بگیرد و مابقی مراحل حمل (اعم از هوایی، ریلی و جاده‌ای) برون مرزی باشد، آیا باز هم این عملیات حمل و نقل مشمول کنوانسیون رتردام خواهد بود؟ به عبارت دیگر آیا سیستم حمل «درب به درب» قابل اجرا خواهد بود؟ در پاسخ باید گفت مشمول کنوانسیون بودن چنین حملی، مخالف با اهداف و مقتضای مقررات رتردام است و عملیات حمل حتماً باید شامل یک بخش «حمل دریایی بین‌المللی»^۴ باشد. ماده ۲ کنوانسیون رتردام تصریح می‌دارد که در تفسیر این کنوانسیون باید ویژگی بین‌المللی بودن آن مد نظر قرار گیرد. همچنین بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون رتردام نخست به بین‌المللی بودن دامنه شمول خود اشاره دارد و با قید اینکه در قرارداد حمل بایستی «محل دریافت» و «محل تحویل» در دو دولت متفاوت باشد، به آن جنبه فراملی می‌دهد و تصریح دارد که بندر بارگیری و در پی آن، بندر تخلیه باید در قلمرو دو دولت متفاوت قرار گیرند، لذا قرارداد حمل حتماً

۱. بند ۳ ماده ۱۲ مقررات رتردام.

2. Adamsson, Joakim (2011); p. 42.

3. Rafenomanjato, Noro Michelle (2013); p. 12.

4. International Sea-Leg

باید در بردارندهٔ حمل از طریق دریا باشد.^۱ به این ترتیب، ملاحظه می‌شود که کنوانسیون رتردام معیار «بین‌المللی دوگانه»^۲ را در مادهٔ ۵ خود لحاظ نموده است.^۳ به همین سبب از مقررات رتردام به‌عنوان یک کنوانسیون «حمل چندوجهی آبی»^۴ یاد می‌شود. همچنین یکی از انتقاداتی که بر مقررات حمل «درب به درب» وارد است، برخورد احتمالی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل ریلی، زمینی یا هوایی است.^۵ که تدوین‌کنندگان کنوانسیون رتردام با پیش‌بینی‌های لازم در مواد ۲۶ و ۸۲، قواعد حل تعارضی را در این زمینه تعبیه و رفع مشکل نموده‌اند^۶ که پرداختن به آن‌ها از موضوع این بحث خارج است.^۷

در مجموع می‌توان گفت مقررات رتردام که حمل و نقل ترکیبی را به طرز متفاوت بیان می‌کند، حاصل مطالعه و بررسی کنوانسیون‌های حمل و نقل ترکیبی در گذشته، قوانین داخلی، عرف تجارتي کنونی و خلأهای صنعت بازرگانی است.^۸ در هر صورت تنها گذشت زمان می‌تواند بازخورد اعمال شیوهٔ حمل چندوجهی کالا را تبیین کند؛ با این همه، در کنار نگرانی‌ها و انتقادات، این حرکت گامی بلند و رو به جلو بوده^۹ و گشودن این افق جدید از سوی کنوانسیون رتردام گامی رو به جلو است.

۳. مسئولیت تضامنی متصدی حمل و نقل با مجری حمل

ضرورت و نیازهای حمل دریایی کالا ایجاب می‌کند که متصدی حمل به معنای واقعی خود، تصدی‌گری را در تمام فرایندهای حمل بار انجام ندهد. درحقیقت در سراسر جهان افراد یا مؤسساتی وجود دارند که از طرف شرکت‌های بزرگ حمل کالا به انجام تعهدات آنان می‌پردازند. این نمایندگان که «کارگزار بارگیری»^{۱۰} نامیده می‌شوند، نقش مهمی در حمل

۱. سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم (۱۳۹۰)؛ ص ۱۱۳.

2. Double Internationality

3. Unan, Samim (2011); p. 92.

4. Wet Multimodal Transport

5. Högberg, Malin (2013); p. 11.

6. Zhou, Binling (2014); pp. 30-32.

۷. برای اطلاعات بیشتر در خصوص چگونگی رفع تعارض کنوانسیون رتردام با موارد مشابه، ر.ک. سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم، همان، و فیضی چکاب، غلام‌نبی و آذر مهر، مهسا (۱۳۹۳).

۸. فیضی چکاب، غلام‌نبی و آذر مهر، مهسا، همان؛ ص ۱۴۱.

9. Adamsson, Joakim, op.cit; p. 41

10. Loading Broker

کالا دارند و از این رو، شایسته بود که در مقررات حمل دریایی به آن پرداخته شود. متأسفانه این مسئله در مقررات لاهه پیش‌بینی نشده است و همواره به‌عنوان یکی از نقاط ضعف آن بیان می‌شود، ولی در مقررات هامبورگ در بند ۲ ماده ۱ ذیل عنوان «متصدی حمل واقعی»^۱ به آن پرداخته شده است. برابر این ماده وی شخصی است که حمل کالا یا قسمتی از حمل یا عملیات حمل از طرف متصدی به وی واگذار شده است. در کنوانسیون رتردام این تعریف دقیق‌تر آمده است. کنوانسیون در بند ۶ «الف» ماده ۱ مجری را چنین تعریف کرده است: «به شخصی غیر از متصدی حمل و نقل اطلاق می‌شود که متعهد به انجام یکی از تعهدات متصدی حمل و نقل کالا به‌موجب قرارداد حمل در خصوص دریافت کالا، بارگیری، جابه‌جایی، چیدمان در انبارکشی، حمل، نگهداری، مراقبت، تخلیه و یا تحویل کالا بشود یا آن تعهد را انجام دهد. چنین شخصی باید به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، بنابه درخواست یا تحت نظارت یا کنترل متصدی حمل و نقل عمل کند».

در بسیاری از نظام‌های حقوقی به هنگام تعدد مسئولان این پرسش که آیا اصل بر مسئولیت مشترک آنان است یا اصل بر مسئولیت تضامنی؟ به‌طور کلی می‌توان پاسخ داد که اصل بر عدم تضامن قرار دارد. برای مثال در حقوق فرانسه در مسئولیت قراردادی، تضامن خلاف اصل است و به قانون نیاز دارد. در حقوق ایران نیز اگرچه این مسئله جای بحث دارد، اما برآیند نظر حقوق دانان به نفع عدم تضامن است.^۲ و^۳ ماده ۲۰ کنوانسیون رتردام نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل با طرف مجری را (خواه یکی یا بیشتر) در صورتی که هر دو مسئول بروز زیان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا باشند، از نوع «تضامنی»^۴ می‌داند. پیش از این نیز در مقررات هامبورگ مسئولیت متصدی با «متصدی حمل واقعی» از همین نوع مقرر شده بود، اما به‌نظر می‌رسد که در پرتو انتقادهای وارده به آن مقررات، مورد بی‌مهری قرار گرفته است. با این حال با توجه به حذف مفهوم «متصدی حمل واقعی» در مقررات رتردام، و جایگزینی آن با مفهوم فراگیرتر «طرف مجری»، ماده ۲۰ کنوانسیون رتردام را می‌توان یکی از نمودهای بارز این کنوانسیون در جهت تجمیع و ارتقای نکات مثبت

1. Actual Carrier

۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶)؛ ص ۲۱۲.

۳. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌اله (۱۳۹۵)؛ ص ۹۱.

4. Joint and Several

کنوانسیون هامبورگ در مقررات جدید دانست. در خصوص فلسفه تبیین ماده ۲۰ مقررات رتردام باید گفت از آنجایی که «طرف‌های مجری دریایی» اصولاً شرکت‌های حمل و نقل دریایی بین‌المللی بزرگ‌اند که قدرت اقتصادی مطلوبی دارند، لذا چنانچه متصدی حمل در معرض ورشکستگی قرار گیرد، فرستنده یا ذی‌نفع برای جبران خسارات خویش با ریسک کمتری روبرو شده و امکان مراجعه به طرف مجری نیز برای وی محفوظ است.

با بررسی ساختار بیمه‌های دریایی فایده عملی این برقراری مسئولیت تضامنی بیشتر متجلی خواهد شد. معمولاً متصدیان حمل و نقل، عضو باشگاه‌های بیمه «حمایت و غرامت» یا به اختصار «P&I»^۱ هستند. روال این بیمه‌ها که به شکل باشگاه اداره می‌شوند، به این صورت است که پس از ورود یک کشتی به باشگاه بیمه‌ای، مالک آن عضو باشگاه تلقی شده، سپس دارای حقوق و تکالیفی می‌شود. اساس تشکیل این صندوق را می‌توان در «بیمه متقابل»^۲ دانست که از «قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ انگلستان»^۳ اقتباس شده است. بند ۱ ماده ۸۵ این قانون، بیمه متقابل را بیمه‌ای می‌داند که دو یا چند نفر متقابلاً یکدیگر را در برابر خسارات دریایی بیمه می‌کنند. این صندوق‌های بیمه‌ای قاعده‌ای بنیادین دارند که پرداخت غرامت را مشروط به پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گذار می‌نماید.^۴ به عبارت دیگر، بیمه‌گذار باید نخست تمام خسارات واردآمده به زیان‌دیده را رسماً پرداخت کند، آنگاه به صندوق مراجعه و معادل خسارت پرداختی را دریافت نماید. بنابراین، اگر بیمه‌گذار ورشکسته شود، زیان‌دیده امکان استفاده از بیمه وی را ندارد.^۵ همچنین از سایر مزایای تعبیه مسئولیت تضامنی می‌توان به کاهش هزینه‌های اقامه دعوا برای فرستنده اشاره کرد، زیرا وی از اقامه دعوی جداگانه بی‌نیاز است.^۶ به همین دلیل، ملاحظه می‌شود که پیش‌بینی مسئولیت تضامنی در ماده ۲۰ کنوانسیون رتردام از فرستندگان کالا حمایت بیشتری به عمل می‌آورد.^۷ شایان ذکر است هسته یک کنوانسیون حمل و نقل کالا عبارت است از نوع سیستم

1. Protection and Indemnity

2. Mutual Insurance

3. English Marine Insurance Act 1906

4. Finner, Christian (2007); p. 5.

5. "Pay to be Paid Rule"

6. Richmond, Duncan (2010); p. 5.

7. Berlingieri, Francesco (2012); p. 21

مسئولیت متصدی حمل تحت آن مقررات که اساسی‌ترین رکن آن را مبنای مسئولیت متصدی و تحمیل بار اثبات دعوی شکل می‌دهد؛^۱ پس بی‌تردید بررسی یک کنوانسیون تازه تصویب نظیر رتردام بدون پرداختن به نظام مسئولیت مقرر در آن بیهوده می‌نماید. با این حال، پژوهش حاضر از نظر موضوع منصرف از بررسی مبنا و ماهیت مسئولیت متصدی حمل بوده، در اینجا تنها از جنبه نوآورانه برقراری مسئولیت تضامنی بین متصدی و طرف مجری به آن پرداخته شده است.^۲

۴. اسناد الکترونیکی حمل کالا

توسعه روزافزون وسایل ارتباطی و مزایای بی‌شمار آن‌ها از جمله سرعت و دقت بالا، استفاده از این تکنولوژی‌ها را در عرصه‌های تجاری لازم می‌سازد. با وجود استفاده بسیار موفق از انتقال الکترونیکی «داده»^۳ در دادوستدهای تجاری به‌ویژه بانکداری، حرکت به سوی استفاده از اسناد الکترونیکی در حمل دریایی کالا به نحو محسوسی آهسته است^۴ و این اسناد هنوز جایگاه خود را آن‌چنان که باید پیدا نکرده‌اند.^۵ در کنوانسیون بروکسل هیچ اشاره‌ای به اسناد غیر کاغذی نشده، چراکه در آن زمان (۱۹۲۴م) تنها راه انعقاد قرارداد، شیوه سنتی بوده است. با ظهور فناوری‌های جدیدی مثل تلگرام و تلکس، کنوانسیون هامبورگ در بند ۸ ماده ۱ با توسعه اصطلاح «نوشته»، آن را شامل تلگراف و تلکس نیز قلمداد کرده است. پیشرفت تکنولوژی این وسایل ارتباطی را نیز درنوردید و ظهور فناوری‌های جدید و تکمیل آن‌ها موجب شد که تهیه‌کنندگان مقررات رتردام ضمن اشاره به آن‌ها از ذکر انحصاری مصادیق خودداری ورزند. همچنین این عامل که رژیم حقوقی حاکم بر قواعد حمل دریایی کالا، یکنواخت نیست و برای استفاده از اسناد الکترونیکی قابلیت لازم را ندارد، خود محرکی برای پرداختن جدی به اسناد الکترونیکی شد. به این ترتیب، بند ۱۷

1. 4. Ramburg, Jan, by: Yuzhou, Si, and others, (2010); p. 1.

۲. برای مطالعه بیشتر در خصوص حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون رتردام و مطالعه تطبیقی، ر.ک. تقی‌زاده، ابراهیم و احمدی، افشین (۱۳۹۴).

3. Data

4. Girvin, Stephen (2010); p. 10.

5. Bergami, Roberto (2010); p. 299.

۶. قطعنامه شماره «۶۳/۱۲۲» مورخ ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ سازمان ملل متحد.

ماده ۱ کنوانسیون رتردام به صورت جداگانه «ارتباط الکترونیکی»^۱ را تعریف کرده و آن اطلاعاتی است که از طریق وسایل الکترونیکی، نوری، دیجیتالی یا وسایل مشابه، تولید، فرستاده یا ذخیره شده‌اند و در نتیجه، اطلاعات مخابره شده در دسترس قرار گرفته است تا بتواند برای مراجعه بعدی قابل استفاده باشد.

از مزایای اسناد الکترونیکی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تسهیل فرایندهای صادراتی و وارداتی
- کاهش هزینه‌های اداری
- یکسان‌سازی روش‌های کنترل کالا
- تسهیل فرایندهای گمرکی
- مدیریت یکپارچه اسناد مابین تمام دستگاه‌های دخیل در صادرات و واردات
- حصول اطمینان از صحت اسناد
- مبادله الکترونیکی اسناد بین بانک‌های صادرکننده LC

کنوانسیون رتردام اصطلاح «سند» را برای اسناد الکترونیکی به کار نبرده و از آن با عنوان «سابقه الکترونیکی حمل»^۲ یاد کرده است. به عبارت دیگر، این کنوانسیون برای نشان دادن مفهوم سند در خصوص اسناد کاغذی واژه «documents» را استفاده کرده، اما برای اسناد الکترونیکی واژه «records» را آورده است. کلمه «records» نسبت به واژه «documents» و «writing»، واژه مناسب‌تری برای مقررات تجارت الکترونیکی است.^۳ کنوانسیون یادشده «سابقه الکترونیکی حمل» را به معنای اطلاعات موجود در یک یا چند پیام صادره از سوی متصدی حمل و نقل از طریق مخابره الکترونیکی به موجب قرارداد حمل می‌داند که شامل اطلاعاتی است که همزمان یا پس از صدور آن از طرف متصدی حمل و نقل کالا با سوابق الکترونیکی حمل به صورت منطقی پیوند یافته یا به گونه دیگری به سوابق الکترونیکی حمل مرتبط شده است تا آنکه بخشی از سوابق الکترونیکی حمل بشود.

1. Electronic Communication

2. Electronic Transport Record

۳. السان، مصطفی و امینی، وحید (۱۳۹۳)؛ ص ۳۷.

پس یک سند حمل الکترونیکی از نظر مقررات رتردام باید دارای شرایط اختصاصی باشد:

- از طریق مخابره الکترونیکی باشد.
- در پی یک قرارداد حمل باشد.
- به طور منطقی با سند مرتبط باشد.
- از سوی خود متصدی صادر شده باشد.

البته شرایط عمومی سند حمل عیناً در مورد این اسناد نیز ذکر شده است که باید:

الف) دال بر دریافت کالا از طرف متصدی حمل و نقل یا مجری حمل به موجب قرارداد حمل باشد.

ب) دال بر یا حاوی قرارداد حمل باشد.

راجع به مندرجات سند حمل الکترونیکی باید گفت هر آنچه لازم است در یک سند حمل عادی ذکر شود یا بر آن مترتب شود، می‌توان در سند حمل الکترونیکی ثبت نمود. کنوانسیون رتردام در بند «الف» ماده ۸ ضمن مشروط نمودن صدور سند به رضایت متصدی حمل و فرستنده (به صورت انحصاری)، استفاده بعدی از آن را نیز وابسته به رضایت این دو می‌داند. با این حال، به نظر می‌رسد با صدور سند الکترونیکی رضایت آن‌ها بر استفاده از سند بایستی همچنان استصحاب شود، مگر اینکه خلاف آن از سوی متصدی یا فرستنده ثابت گردد؛ چراکه در غیر این صورت سهولت نقل و انتقال و اعتمادپذیری اسناد الکترونیکی قابل انتقال دچار خدشه خواهد شد. کنوانسیون برای ترویج این اسناد در بند «ب» ماده ۸ تصریح کرده است که صدور، نظارت انحصاری یا انتقال سوابق الکترونیکی حمل همان اثر صدور، تصرف یا انتقال سند حمل را دارد. بنابراین، آثار سند حمل الکترونیکی مشابه سایر اسناد متداول است، به خصوص که اماره دریافت کالا از سوی متصدی نیز می‌باشد.^۱

ضرورت سرعت بخشیدن به معاملات تجاری و نقل و انتقال آسان مالکیت کالا موجب شده است که درصد بالایی از بارنامه‌ها و اسناد حمل به صورت «قابل نقل و انتقال» صادر شوند. چنین اسنادی اصولاً باید دارای شروطی باشند که عبارت‌اند از:

1. Jassenko, Marin, p. 6. [on line]. Available: <https://www.pravo.unizg.hr> Visited on: 2016/08/21.

- قید واژه‌هایی از قبیل «به حواله کرد» یا «قابل انتقال» در سند. (هر واژه یا عبارت دیگری که مفید این معنی باشد نیز با توجه به قانون حاکم بر سند، می‌تواند معتبر تلقی شود)
 - کالا باید به حواله کرد فرستنده، مرسل‌الیه (گیرنده) یا دارنده سند فرستاده شده باشد.
 - قید نشدن صریح عباراتی نظیر «غیرقابل نقل و انتقال» در سند.
- در غیر این صورت سند یادشده را باید یک سند غیرقابل انتقال در نظر گرفت.

درجایی که سند الکترونیکی حمل غیرقابل نقل و انتقال است، بسیاری از مسائل و شبهات اساساً سالبه به انتقای موضوع می‌باشد. از لحاظ کنوانسیون رتردام «صدور»^۱ یک «سابقه الکترونیکی قابل حمل» به معنای صدور سابقه بر اساس آیین‌هایی است که تضمین می‌کند «سابقه» از زمان ایجاد تا زمانی که هرگونه اثر اعتباری را از دست می‌دهد، تحت «کنترل انحصاری»^۲ قرار دارد. در خصوص مفهوم «کنترل انحصاری» با توجه به بند «ب» ماده ۸ کنوانسیون، می‌توان آن را معادل «تصرف»^۳ در نظر گرفت. عدم وجود فیزیکی یک سند حمل الکترونیکی به درستی تدوین کنندگان کنوانسیون را بر آن داشت که از عبارت «کنترل انحصاری» استفاده کنند، به طوری که «انتقال»^۴ یک سابقه الکترونیکی حمل را به معنای انتقال کنترل انحصاری بر سابقه یادشده می‌دانند.^۵

اما ایرادی که در اینجا به کنوانسیون رتردام وارد شده، عدم تبیین آیین استفاده از سوابق الکترونیکی قابل انتقال است. کنوانسیون شیوه معینی را برای استفاده از این اسناد پیش‌بینی نکرده است، چراکه در این صورت با توجه به ایجاد الزامات و تشریفات، استفاده از آن‌ها دشوار می‌شود و افزون بر این، استفاده از سند علی‌الاصول تابع قانون محل صدور آن می‌باشد. بنابراین، در ماده ۹ مقررات رتردام تنها به لزوم وجود آیین‌هایی برای استفاده از این اسناد اشاره شده است که شامل موارد زیر است:

الف) روش صدور و انتقال به دارنده مورد نظر.

ب) تضمین اینکه سابقه الکترونیکی قابل انتقال حمل تمامیت خود را حفظ کرده است.

1. Issuance
2. Exclusive Control
3. Possession
4. Transfer

پ) نحوه‌ای که دارنده سند بتواند اثبات کند که دارنده سند است.
ت) روشی که مؤید تحویل دادن کالا به «دارنده»^۱ باشد.

این آیین‌ها باید در مشخصات قرارداد بیان شوند، اما کنوانسیون ضمانت اجرایی در برابر این الزام مقرر نکرده که این نیز ایراد دیگری است، با این حال، نظر به روح کلی حاکم بر کنوانسیون و جلوگیری آن از بی‌اعتبارسازی اسناد، این اسناد را باید مطلقاً در برابر افراد بدون سوءنیت، معتبر و دارای اثر تلقی کرد. کنوانسیون رتردام در زمینه «اسناد معارض» مقررات ویژه‌ای دارد که هدف آن حمایت از دارنده با حسن نیت اسناد است. در مواقعی که مشخصات قرارداد در یکی از اسناد زیر گنجانده شده باشد، ارائه سند معارض از سوی متصدی حمل و نقل در مورد هریک از مشخصات قرارداد قابل قبول نخواهد بود:

۱. سند یا سابقه الکترونیکی قابل انتقال حمل که به طرف ثالثی که با حسن نیت اقدام می‌کند، انتقال داده شده باشد.
۲. سند غیرقابل انتقال حمل که در آن درج شده باشد آن سند برای تحویل گرفتن کالاها باید تسلیم شود و با حسن نیت به گیرنده انتقال یافته باشد.^۲

شایان ذکر است که «قانون نمونه آنسیترال راجع به تجارت الکترونیکی»^۳ مصوب ۱۹۹۶م نیز گرچه یک کنوانسیون نیست، اما الگوهایی را برای پذیرش اسناد الکترونیکی از سوی سیستم‌های تقنینی در کشورهای مختلف ارائه می‌دهد، با این همه این اسناد هنوز جایگاه خود را آن‌چنان که باید پیدا نکرده‌اند.^۴

جمع‌بندی و ملاحظات

اگرچه کنوانسیون بروکسل تحول بزرگی در حقوق حمل و نقل دریایی را رقم زد، اما گذشت زمان و تحولات تجاری، سیاسی و صنعتی باعث ناکارآمدی آن شده است.

1. Holder

۲. ماده ۴۱ کنوانسیون رتردام.

3. UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce.

4. Bergami, Roberto (2010); p 299.

ضرورت کوچ به کنوانسیون جدید بسیار پیش از این حس گردید و کنوانسیون هامبورگ پا به عرصه نهاد، اما به دلیل سهم خواهی کشورهای تازه استقلال یافته در عمل مطرود ماند. تهیه کنندگان کنوانسیون رتردام با آسیب شناسی کامل مقررات سابق و با هدف ایجاد یکسان سازی در حوزه حقوق حمل دریایی کالا، سعی بر آن داشتند تا رویه ای متعادل را برگزینند. این کنوانسیون ضرورت ها و نیازهای بخش صنعت و بازرگانی را به خوبی درک کرده و با پرداختن به «کانتینر» و «اسناد الکترونیکی حمل» به این درخواست ها پاسخ گفته است. همچنین با اتخاذ شیوه «درب به درب» برای حمل و تحویل کالا، ضمن گسترده کردن قلمرو خویش، موجبات یکنواختی مقررات را فراهم آورده است. «قراردادهای حجمی» را می توان نقطه عطفی در کنوانسیون جدید دانست، چراکه با معتبر شمردن آزادی قراردادی این فرصت را فراهم آورده که طرفین قرارداد حمل به ویژه فرستندگان کالا (طرف ضعیف تر) به سمت قراردادهای اجاره کشتی سوق پیدا نکنند و در عین حال از امتیازات کنوانسیون نیز بهره مند شوند. مقررات رتردام به منظور حمایت از فرستندگان کالا به نحو مبسوط تری به مسئولیت عوامل و کارکنان متصدی پرداخته و در این راستا مسئولیت متصدی با مجری حمل را به نحو «تضامنی» مقرر نموده است. در مجموع می توان کنوانسیون رتردام را مقرراتی مترقی و روزآمد تلقی کرد که قطعاً نسبت به کنوانسیون بروکسل که ایران نیز به آن پیوسته است، مزایای تجاری- حقوقی بیشتری به همراه دارد. به طور قطع پذیرش و تصویب چنین کنوانسیونی نیاز به مطالعه، نیازسنجی و بررسی همه جانبه حقوقی، اقتصادی و فنی دارد که پژوهش حاضر صرفاً از زاویه مطالعه تطبیقی به تغییرات نوآورانه آن پرداخته است؛ بنابراین با بررسی بیشتر در سایر ابعاد مقررات رتردام می توان به مراجع تصمیم گیرنده ملی برای امضا و تصویب آن کمک کرد.

منابع

- احمدی، افشین (۱۳۹۲)؛ حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد معافیت از مسئولیت بر اساس کنوانسیون رتردام ۲۰۰۹، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه پیام نور، مرکز تهران.
- احمدی، افشین (۱۳۹۵)؛ حقوق حمل و نقل دریایی با تأکید بر کنوانسیون رتردام ۲۰۰۹، تهران، بهنامی.
- السان، مصطفی و امینی، وحید (۱۳۹۳)؛ «مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی دریایی»، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۱۸، شماره ۷۱، صص ۳۵-۶۴.

امیری، غلامحسین و همکاران (۱۳۷۵)؛ نقش کرایه در حمل و نقل بین‌المللی، تهران، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی.

تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۸۹)؛ حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مجد.

تقی‌زاده، ابراهیم و احمدی، افشین (۱۳۹۴)؛ «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون «روتدام» با کنوانسیون‌های «بروکسل» و «هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، صص ۴۴۳-۴۶۷.

دمرچیلی، محمد (۱۳۸۳)؛ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون هامبورگ)، رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه تهران.

سعیدی، طاهره (۱۳۹۱)؛ بررسی تطبیقی وظایف و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل براساس کنوانسیون‌های روتردام و هامبورگ، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکز.

سیمایی صراف، حسین و یاری، میثم (۱۳۹۰)؛ «قلمرو اجرای کنوانسیون روتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۲۸، شماره ۴۵، صص ۱۰۵-۱۳۸. شیروی، عبدالحسین (۱۳۸۹)؛ حقوق تجارت بین‌الملل، تهران، سمت.

صفایی، سید حسین، و رحیمی، حبیب‌اله (۱۳۹۵)؛ مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سمت. فیضی چکاب، غلام‌نبی و آذر مهر، مهسا (۱۳۹۴)؛ «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل»؛ فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، دوره سوم، شماره ۸، صص ۱۳۷-۱۷۴.

کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶)؛ نظریه عمومی تعهدات، تهران، میزان.

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا (۲۰۰۹)؛ مترجم: محسن میرمحمدصادقی، تهران، جنگل و کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، ۱۳۹۱.

هاشمی‌زاده، سید علیرضا (۱۳۷۸)؛ مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا بر اساس کنوانسیون‌های «بروکسل» ۱۹۲۴ و «هامبورگ» ۱۹۷۸، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه امام صادق.

A/CN.9/WG.III/WP.34, Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] - Proposal by the United States of America, [on line]. Available: <http://daccessddsny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement> visited on: 2015/09/02

Adamsson, Joakim (2011); The Rotterdam Rules, A Transport Convention For The Future?, Master thesis in Maritime Law, Faculty of Law, Lund University, Autumn semester.

Bergami, Roberto (2010); «The Rotterdam Rules and Negotiable Electronic Transport Documents in Letter of Credit Business» [on line]. Available: http://www.kmice.cms.net.my/.../Paper/PG296_301.pdf Visited On: 2016/05/21

Berlingieri, Francesco (2011); The History of the Rotterdam Rules, Chapter 1, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly

- or Partly by Sea, An Appraisal of the “Rotterdam Rules”, Springer - Verlag, Berlin, Heidelberg.
- Berlingieri, Francesco (2012); «An Analysis of Two Recent Commentaries Of The Rotterdam Rules» *Il Diritto Marittimo: Quarterly Journal of Italian and Foreign Doctrine Jurisprudence and Legislation*, Roma.
- Conrado, Iara Costa (2011); *Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO*, Master thesis in Maritime Law, Faculty of Law, Lund University, Spring semester.
- Finnern, Christian (2007); *The ‘Pay To Be Paid’ Rule, Ship Owner’s Bankruptcy And Direct Actions Against P&I Clubs*, Master of Laws in Shipping Law, Faculty of Law, University of Cape Town, September.
- Girvin, Stephen (2012); «Evidentiary Aspects of Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules» *European Journal of Commercial Contract Law*.
- Gorton, Lars, «Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles» [on line]. Available: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-3.pdf68> visited on: 2016/02/14
- Högberg, Malin (2013); *Secondary failure during a multimodal transport under the Rotterdam Rules*, Master thesis, Faculty of Law, University of Oslo.
- Honka, Hannu (2009); *CMI - Colloquium on the Rotterdam Rules, Scope Of Application, Freedom Of Contract*, CMI Yearbook, Annuaire.
- Hooper, Chester D (2009); «Forum Selection and Arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or the Definition of Fora Conventions Set Forth in the Rotterdam Rules» *Texas International Law Journal*, Volume 44 Number3.
- Hooper, Chester D, and De Orchis, Vincent M (2008); «Report of MLA Delegates to UNCITRAL Working Group III» Vienna, January, [on line]. Available: <http://www.mlaus.org/archives/library/1232.doc> visited on: 2016/03/02
- http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp visited on: 2016/01/11
- http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html visited on: 2016/01/11
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, (1924) (Hague Rules)*.
- Isaacs, Marc D, Cofman, Alan S, «The Rotterdam Rules & “Wet” Multimodal Shipping» *Important Concepts for Lawyers*, [on line]. Available: <http://www.cmla.org/...The%20Rotterdam%20Rules...20Isaacs.Cofman.pdf> visited on: 2015/09/11
- Jasenko, Marin, «The Rotterdam rules - An Overview of their Key Provisions» [on line]. Available: https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/THE_ROTTERDAM_

- RULES_AN_OVERVIEW_OF_THEIR_KEY_PROVISIONS.pdf visited on: 2016/08/21
- Lannan, Kate (2009); Overview of the Convention, The UNCITRAL Perspective, CMI Yearbook, Annuaire.
- Maloof, Davidt, & James, Jacqueline M (2009); «U.N.'s New Compensation Treaty: Should United States Ratify It? » New York Law Journal, Volume 241, No. 4, Wednesday, January.
- Mukherjee, Proshanto K, Basu Bal, Abhinayan (2009); «A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective» Journal of Maritime Law and Commerce, Volume 40, Pages 579-607.
- Myburgh, Paul (2000); «Uniformity or unilateralism in the law of carriage of goods by sea? » Victoria University of Wellington Law Review, v.31, no.2, May.
- Nikaki, Theodora & Soyer, Barış (2012); «A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain; Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves? » Berkeley Journal of International Law, Volume 30, Issue 2, Article 2.
- Protocol to Amend Hague-Visby Rules (1968).
- Rafenomanjato, Noro Michelle (2013); «Volume Contracts Under the Rotterdam Rules: One Step Forward or Two Steps Backward? » Neptunus, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19. [on line]. Available: <http://www.cdmo.univnantes.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?....> Visited on: 2015/12/23
- Ramburg, Jan, by: Yuzhou, Si, and others (2010); «The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier» [on line]. Available: <http://http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Fina...../Colloquium.pdf> Visited on: 2016/10/23
- Richmond, Duncan (2010); Third Party Claims Against P&I Clubs And The “Pay To Be Paid” Rule, Faculty of Law, Lund University, Semester Four.
- Thomas,D. Rhidian (2010); «Special Liability Regimes Under The International Conventions For The Carriage of Goods By Sea – Dangerous Cargo And Deck Cargo» Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht.
- UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996)
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2008), (Rotterdam Rules).
- United Nations Conventions on the Carriage of Goods by Sea, (1978) (Hamburg Rules).
- Zhou, Binling (2014); 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 Program in International Business Law, Faculty of Law, University of Helsinki, 19 May.

A Comparative Analysis of “Rotterdam Rules” (2009) Innovations in Carriage of Goods by Sea in Comparison With “Hague Rules” (1924) and “Hamburg Rules” (1978)

Ebrahim Taghizadeh, Ph.D
Afshin Ahmadi, Ph.D. student

**Rotterdam Convention (Rules) / Volume Contracts / Door to Door Carriage /
Electronic Transport Record / Joint and Several Liability.**

On December 11, 2008, the United Nations adopted the “Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, more colloquially known as the “Rotterdam Rules” for the city which hosted the convention’s signing ceremony on September 23, 2009. Definitely, one of the advantages of Rotterdam Rules in comparison with the former rules is providing new innovation with new requirements of industry and commerce. Rotterdam Rules also by adopting the “Door to Door” mode for carriage of goods, promoting the Electronic Transport Record, embedding the “Volume Contracts” and providing “Joint and Several Liability” between carriers and performing parties have opened new horizons in the carriage of goods by sea. Rotterdam Rules in spite of avoiding the excesses of “Hamburg Rules” retained its strength points and has tried to eliminate the defects of “Hague Rules”. Therefore, it can be said that this convention has caused a balanced approach among the benefits of shippers and carriers for providing the general fortuity.

JEL Classification: K20, K12, N70, O18

Modern Changes of Legal Protection from Trade Secrets in New EU(2016) Through Comparative Study in Iran Law

Rohollah Bakhtjoo, Ph.D. student

Abbas Karimi, Ph.D

Trade Secret / EU Directive Approved in 2016 / Principles of Proportionality / Iran E- Commerce Act / Compensation

Trade secrets are very important for the owner of trade secrets particularly for the traders. Confidential information is important for competition, research and development and protection of science exchange between the business and encouraging the innovation and creating the new science. Nevertheless, perhaps because of their nature, strong and effective support has not existed for the trade secrets and it is seen in the present Europe rules according to the European authors' admission particularly because of variety of the national rules and different reaction of the EU member countries. The new directive with the aim of equalization of the trade secrets regulations and making closer the rules of member countries in order to create a sufficient and stable system defining the trade secrets and legal and illegal cases of education. Using and revealing of trade secrets and prediction of the protective measures and amendatory solutions and compensation system and protection of the trade secrets, some effective step has been taken in judgment procedure. Descriptive- analytical analysis of the directive regulations and adapting it with Iran law reveal that its general rules and principles especially in determining the determinant criterion of damage rates applied to the owner and necessity to observe proportion principle in taking the practices and compensation solutions and creating restriction for individuals' accessibility to the minutes and the presented documents during judgment procedure, it should not be incompatible with the essentials and principles of our law system and it can be used to develop and straighten the protective system of the trade secrets, but considering this matter that the mentioned directive is a minimum and coordinator rule, need for complementary regulations especially using non-disclosure agreement and non-compete agreements is absolutely felt.

JEL Classification: H54

Quantitative Analysis Criteria for Selecting Suppliers in The Resilience Supply Chain Using Multi Criteria Decision Making Techniques

Mohammad Hossein Kabgani, Ph.D. student
Hamid Shahbandrzadeh, Ph.D

Supply Chain / Resilience / SWARA / Nonlinear / Fuzzy

Resilience is the ability of system to return to its original state or better situation after the disorder creation. Resilience is numerated as a distinct source of sustainable competitive advantage for suppliers. In this study it is tried to prioritize the effective factors for the selection of suppliers in supply chain resilience by propounding this factors, according to literature research. Accordingly two main criteria, producing – technical capabilities and responding – supporting capabilities known as the main criteria for suppliers selection in the resilient supply chain. Hence, the initial research model was advanced by using exploratory factor analysis and in the next step, by using a survey method and receiving the opinion of 16 experts, each of these factors prioritized by using fuzzy nonlinear techniques as well as SWARA methods. According to both methods price is in the first place. Accordingly the industries chief executives can control it by using pricing methods. The research conclusions also shows, quality and safety standards in the supply chain are the next priorities.

JEL Classification: CG1

An Adaptive Neuro-Fuzzy Inference System to Measure Supply Chain Continuity (The Case of IranKhodro Company)

Mehran Ebrahimi, Ph.D. student

Adel Azar, Ph.D

Hossein Safari, Ph.D

Mohammadreza Sadeghimoghadam, Ph.D

ANFIS / Supply Chain Continuity Management / Measurement

In recent years, there has been an increase in the likelihood of the occurrence of the risks and unexpected events. As a result, supply chains are more vulnerable to disruption and the risk to supply chain continuity has increased. The ability to manage risks and disruptions is one important aspect that differentiates successful business leaders from others. The present research therefore attempts to conceptualize the concept of supply chain continuity and design an Adaptive Neuro-Fuzzy Inference System (ANFIS) to evaluate the continuity of IKCO supply chain. Hence, a systematic literature review is conducted to identify and explore appropriate capabilities and strategies that can be employed to build continuity in a supply chain. Then, ANFIS approach is used to evaluate the continuity of IKCO supply chain. The results indicate an average condition based on the proposed model.

JEL Classification: G19, K20, K22, K29

The Effect of Annulment of Patent on Contracts Considering Requirements of Patent Law

Mohamad Hadi Mirshamsi, Ph.D

Amir Nazeri, M.A

Nullity / Patent / Contract / Retroactive Effect / Commercialization

An invention that meets novelty, inventive step, and industrial application is patentable. After the registration of an invention, a patent is granted and, as an official document, implies the ownership of the holder. Due to some grounds, such as not meeting one of the substantive requirements, the patent might become invalidated by a court order. According to the Article 18 of the Patents, Industrial Designs and Trademarks Act of Iran, patent invalidation has retroactive effect and invalidates all contracts which have been concluded based on patented inventions. Invalidity of the contract indicates that the invalidated contract has never been existing, and parties' rights and obligations have never been in existence; consequently, the other party of the contract, such as licensee, could recoup the whole paid consideration. The adoption of this idea is inconsistent with the purposes of Patent Law, including incentivizing, encouraging to resort to patent system, protection of inventors, commercialization of inventions, stability of contracts, and trust in the market; and it could be deemed as a serious obstacle to these matters. In this research, by taking the necessities of Patent Law, including the need to facilitate innovation and commercialization of inventions and to create a climate free of bad patents, into consideration, this legislator's approach is criticized, and its contradiction to the public interest, the dissemination of knowledge, the process of commercialization, and transfer of technology will be demonstrated. Finally, the amendment of the mentioned act and not perceiving contracts as void will be proposed in order to foster the process of innovation.

JEL Classification: CO2

The Effect of Capital Structure and Macroeconomic Factors on Financial Performance and Values of Companies Listed in TSE

Maryam Heydarikiya, Ph.D

Mostafa Hoseinzadeh, M.A

Capital Structure / Macroeconomic Factors / Financial Performance

In recent years, the discussion of capital structure and the mechanism of the impact of this structure and macroeconomic factors on the financial performance of companies between different countries has been raised. Changes in the growth rate of business as well as the results of it are the basis of many decisions inside and outside the company. Considering the position of the stock exchange in our country's financial system, the efficiency and development of the capital market depends on the activity of the institution in the country. The statistical population of this study is all the companies that have been accepted in Tehran Stock Exchange, which is the data of 110 companies complete in the years 1392 to 1396 as a statistical sample for testing the research hypotheses. The research method was descriptive-correlational in terms of collecting data and in terms of its purpose and its subsequent orientation. For classification and analysis of data, Excel and Eviews 7 have been used. Data analysis with multiple regression analysis. The research findings show that capital structure (long-term debt and short-term debt) has a negative and significant financial performance, and macroeconomic performance metrics (exchange rate, interest rate and inflation) has a positive and significant relationship with financial performance (ROA

JEL Classification: K11

Abstracts

Investigation of Currency Crises Incidence in the Iranian Economy

Mohammad Nasrollahi, Ph.D. student Kazem Yavari, Ph.D
Reza Najarzadeh, Ph.D Nader Mehregan, Ph.D

Currency Crises / Crisis Incidence / Bounds Testing Approach.

One of the major problems in the international monetary system is the frequent occurrence of currency crises in different countries. Considering the high cost of currency crises on the economies, designing models for exploring the costs and incidence manner of such crises in the economy can be important. So, we attempted to investigate the implied costs of currency crises and the manner of the crises incidence in the Iranian economy, using bounds testing approach, quarterly data of the Iranian economy during the period 1988:02-2016:02 and an early warning model with a continuous dependent variable. Based on the results, on the one hand, the increase in the ratio of central bank claims on the government to the monetary base and the ratio of central bank claims on the banks to the monetary base, and on the other hands, the decline in the industrial production growth, the growth of oil export earnings, the ratio of earnings from oil exports to foreign assets of the central bank and the ratio of loans to banks' deposits have had resonator effects on the incidence of currency crises in the Iranian economy. Also, oil and banking comprehensive sanctions from the third quarter of 2012 has led to a significant increase of currency crises incidence in the Iranian economy. Under these circumstances, policymakers, through strengthening foreign exchange earnings and resources and diversifying the sources of foreign exchange, supporting the increase in industrial production, controlling the share of central bank claims on government and banks in the monetary base, and also helping to increase the ability to pay loans and improving the performance of the lending system of banks, can help to prevent the possible occurrence of currency crises and the incidence of such crises in the economy.

JEL Classification: C22, E44, E58, G01.

Contents

Abstracts

1. Investigation of Currency Crises Incidence in the Iranian Economy 1
Mohammad Nasrollahi, Ph.D. student Kazem Yavari, Ph.D
Reza Najarzadeh, Ph.D Nader Mehregan, Ph.D
2. The Effect of Capital Structure and Macroeconomic Factors on Financial Perfor2
Maryam Heydarikiya, Ph.D Mostafa Hoseinzadeh, M.A
3. The Effect of Annulment of Patent on Contracts Considering Requirements of Patent Law3
Mohamad Hadi Mirshamsi, Ph.D Amir Nazeri, M.A
4. An Adaptive Neuro-Fuzzy Inference System to Measure Supply Chain Continuity (The Case of IranKhodro Company) 4
Mehran Ebrahimi, Ph.D. student Adel Azar, Ph.D Hossein Safari, Ph.D
Mohammadreza Sadeghimoghadam, Ph.D
5. Quantitative Analysis Criteria For Selecting Suppliers In The Resilience Supply Chain Using Multi Criteria Decision Making Techniques 5
Mohammad Hossein Kabgani, Ph.D. student Hamid Shahbandrzadeh, Ph.D
6. Modern Changes of Legal Protection from Trade Secrets in New EU(2016) Through Comparative Study in Iran Law 6
Rohollah Bakhtjoo, Ph.D. student Abbas Karimi, Ph.D
7. A Comparative Analysis of “Rotterdam Rules” (2009) Innovations in Carriage of Goods by Sea in Comparison With “Hague Rules” (1924) and “Hamburg Rules” (1978) 7
Ebrahim Taghizadeh, Ph.D Afshin Ahmadi, Ph.D. student

IRANIAN JOURNAL OF TRADE STUDIES (IJTS)

Quarterly

Vol. 23, No.90, Spring 2019

Concessionaire: Institute for Trade Studies & Research

Managing Director: Marjan Faghihnasiry, Ph.D.

Editor in Chief: Mehdi Taghavi, Ph.D.

Managing Editor: Maryam Azizi, M. A.

Editorial Board

**Hamid Abrishami / Professor, University of Tehran *Zahra Afshari / Professor, Alzahra University *Ali Arabmazar / Assistant Professor, Alameh Tabatabaei University *Behroz Karimi / Professor, Amir Kabir University *Marjan Faghihnasiry / Assistant Professor, Alameh Tabatabaei University *Mohammad Reza Rafati / Assistant Professor, Institute for Trade Studies & Research *Teimour Rahmani / Associate Professor, University of Tehran * Mohsen Sadeghi / Associate Professor, University of Tehran *Hasan Sobhani / Professor, University of Tehran * Mehdi Taghavi / Professor, Alameh Tabatabaei University * Ahmad Tashkini / Associate Professor, Institute for Trade Studies & Research*

- The views expressed in this volume are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Institute.
- Material in this publication may be freely quoted or reprinted, but acknowledgement is requested.

Addr.: No. 1204, North Kargar St., Tehran, I. R. Iran

Tel.: Editor in Chief: +98-21-66426190 & Managing Editor: +98-21-66934645

Email: Pajooheshnameh@itsr. ir

Website: Pajooheshnameh. itsr. ir