

# جایگاه حقوقی اعلامیه‌ها در قرارداد حمل و نقل دریایی:

## مطالعه‌ای تطبیقی در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی



محمد  
مهريار



محمد  
کبیری

فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی | شماره ۱۱۸ | دوره ۳۰ | بهار ۱۴۰۵ | ۴۱-۶۲ |

<https://doi.org/10.22034/ijts.2026.2079886.4227>

دریافت: ۱۴۰۴/۰۹/۱۲ | بازنگری: ۱۴۰۵/۰۲/۱۶ | پذیرش: ۱۴۰۵/۰۲/۲۰ |

### کلیدواژه‌ها

حمل و نقل دریایی / اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی / مسئولیت مدنی متصدی حمل / کالای خطرناک / کنوانسیون روتردام

### چکیده<sup>۱</sup>

حمل و نقل دریایی به‌عنوان شریان اصلی تجارت بین‌الملل، مستلزم نظامی منسجم برای تبادل اطلاعات میان طرفین قرارداد حمل است. در این میان، اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی نقش محوری در تنظیم روابط حقوقی، پیشگیری از اختلافات و تعیین حدود مسئولیت‌های فرستنده، متصدی حمل و گیرنده ایفا می‌کنند. با این حال، پراکندگی مقررات حاکم بر این اعلامیه‌ها در حقوق ایران و تفاوت رویکرد اسناد بین‌المللی، موجب ابهام در آثار حقوقی و ضمانت‌اجراهای ناشی از عدم صدور، تأخیر یا ارائه نادرست آن‌ها شده است. ضرورت پژوهش حاضر از خلا تحلیل جامع اعلامیه‌ها به‌عنوان نهادی مستقل با آثار چندگانه حقوقی و نیز نیاز به همگرایی حقوق داخلی با تحولات حمل و نقل دریایی معاصر، به‌ویژه در پرتو کنوانسیون روتردام، ناشی می‌شود. این پژوهش با روش توصیفی تحلیلی و رویکرد تطبیقی، به بررسی مفهوم، انواع، مندرجات الزامی و آثار حقوقی اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی در سه مرحله پیش از حمل، حین حمل

mohammad77kabiri0217@gmail.com

m.mehryar@urd.ac.ir

\* دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق، دانشکدگان فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران.

\*\* استادیار گروه حقوق دانشگاه ادیان و مذاهب، قم، ایران.

■ محمد مهريار، نویسنده مسئول

و پس از حمل می‌پردازد و آن‌ها را در حقوق ایران با کنوانسیون‌های لاهه ۱۹۲۴، هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۸ مقایسه می‌کند. سؤال اصلی پژوهش آن است که اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی چگونه به‌عنوان ابزارهای حقوقی الزام‌آور، روابط طرفین قرارداد حمل را سامان می‌بخشند و تخلف از الزامات مربوط به آن‌ها چه پیامدهایی در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی به دنبال دارد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که اعلامیه‌ها نقشی فراتر از اطلاع‌رسانی داشته و در ایجاد تعهدات متقابل، تغییر بار اثبات، تحقق مسئولیت‌های مطلق به‌ویژه در خصوص کالای خطرناک و فعال‌سازی ضمانت‌اجراهایی نظیر سقوط حق کرایه، جریمه‌های قراردادی و حق تصرف در کالا مؤثرند. همچنین نتایج حکایت از آن دارد که کنوانسیون روتردام با ارائه مقرراتی منسجم، شفاف و متناسب با نیازهای تجارت مدرن، چارچوبی پیشروتر نسبت به حقوق ایران و اسناد پیشین فراهم کرده و بازنگری ساختاری در قوانین داخلی را ضروری می‌سازد.


---


JEL: K120, K130, K290, K32, K390 طبقه‌بندی

---



# The Legal Status of Declarations in Maritime Transport Contracts: A Comparative Study in Iranian Law and International Documents

Mohammad Kabiri, PhD student in Oil and Gas Law, Faculty of Law, Farabi College, University of Tehran, Qom, Iran 

Mohammad Mehryar, (Corresponding Author), Assistant Professor, Faculty of Law, University of Religions and Denominations, Qom, Iran 

Vol 30, No. 118, Spring 2026

Journal of Trade Studies (JTS)

 <https://doi.org/10.22034/ijts.2026.2079886.4227>

| Received: 3 Dec. 2025 | Revised: 6 May. 2026 | Accepted: 10 May. 2026 |

## Abstract

Maritime transport, as the principal conduit of international trade, requires a coherent legal framework for the exchange of information between the parties to a contract of carriage. Within this framework, maritime transport notices play a pivotal role in structuring legal relationships, preventing disputes, and delineating the scope of obligations and liabilities of the shipper, carrier, and consignee. Nonetheless, the fragmentation of rules governing such notices in Iranian law, coupled with divergent approaches adopted by international instruments, has generated legal uncertainty regarding their effects and the sanctions arising from their absence, delay, or inaccuracy. The need for this study stems from the lack of a comprehensive analysis of maritime notices as an independent legal institution with multifaceted legal consequences, as well as from the necessity of aligning domestic law with contemporary developments in maritime transport, particularly under the Rotterdam Convention. Employing a descriptive analytical methodology and a comparative legal approach, this article examines the concept, types, mandatory contents, and legal effects of maritime transport notices across the pre-carriage, carriage, and post-carriage phases. It compares Iranian law with the Hague Rules of 1924, the Hamburg Rules of 1978, and the Rotterdam Convention of 2008. The central research question is how maritime transport declarations function as legally binding instruments in organizing contractual relations under contracts for the carriage of goods by sea, and what legal consequences arise from non-compliance with declaration-related obligations under Iranian law and international instruments. The findings demonstrate that such declarations perform functions extending beyond mere information-sharing. They play a decisive role in creating reciprocal obligations, shifting the burden of proof, triggering strict liability particularly with respect to dangerous goods and activating enforcement mechanisms such as forfeiture of freight, contractual penalties, and rights of control or disposal over cargo. The study further concludes that the Rotterdam Convention offers a more coherent, transparent, and trade-responsive framework than Iranian law and earlier conventions, thereby underscoring the urgency of legislative reform to accommodate modern and electronic transport practices.

m.mehryar@ur.ac.ir

JEL Classification: K120, K130, K290, K32, K390

**Keywords:** Maritime Transport, Maritime Transport Declarations, Carrier's Civil Liability, Dangerous Goods, Rotterdam Rules

**Data Availability:** The data used or generated in this research are presented in the text of the article.

**Conflicts of Interest:** The authors of this paper declared no conflict of interest regarding the authorship or publication of this article.

## ۱. مقدمه

حمل و نقل دریایی به عنوان شریان اساسی تجارت بین الملل، به دلیل ماهیت فرامرزی، تنوع ذی نفعان و پیچیدگی های فنی و عملیاتی، مستلزم وجود نظامی دقیق و منسجم برای تنظیم روابط حقوقی طرفین قرارداد حمل است. در این میان، اعلامیه های حمل و نقل دریایی از جمله اعلام ماهیت و ویژگی های کالای خطرناک پیش از حمل، اعلام تغییرات اساسی حین سفر و اعلام ورود کالا به بندر مقصد نقش بنیادین در سازمان دهی تعهدات قراردادی، توزیع مخاطرات و تعیین حدود مسئولیت های فرستنده، متصدی حمل و گیرنده ایفا می کنند. این اعلامیه ها نه تنها ابزارهایی برای انتقال اطلاعات، بلکه اسنادی حقوقی با آثار الزام آور هستند که می توانند منشأ ایجاد یا تشدید مسئولیت، تغییر بار اثبات دعوا و فعال سازی ضمانت اجراهای قانونی و قراردادی قرار گیرند.

با وجود اهمیت عملی و حقوقی اعلامیه ها، چارچوب های حاکم بر آن ها در حقوق داخلی و اسناد بین المللی با چالش های جدی مواجه است. در سطح بین المللی، اگرچه کنوانسیون های لاهه ۱۹۲۴، هامبورگ ۱۹۷۸ و به ویژه روتردام ۲۰۰۸ به برخی از مصادیق و آثار اعلامیه ها پرداخته اند، اما اختلاف رویکردها و پراکندگی مقررات موجب شده است که آثار حقوقی این اسناد به صورت منسجم و نظام مند تبیین نشود. در حقوق ایران نیز وضعیت پیچیده تر است؛ مقررات پراکنده در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، قانون تجارت و سایر قوانین مرتبط، فاقد نگرشی جامع به اعلامیه های حمل و نقل دریایی به مثابه نهادی مستقل با کارکردهای چندگانه حقوقی است. در نتیجه، مفاهیم اساسی نظیر دامنه تعهدات ناشی از اعلامیه ها و ضمانت اجراهای تخلف از آن ها، با ابهام و عدم انسجام مواجه است.

بر این اساس، پرسش اصلی پژوهش آن است که اعلامیه های حمل و نقل دریایی چگونه به عنوان ابزارهایی حقوقی، روابط طرفین قرارداد حمل را تنظیم می کنند و عدم صدور، تأخیر یا ارائه نادرست آن ها چه آثار و ضمانت اجرایی در حقوق ایران و در مقایسه با اسناد بین المللی اصلی به دنبال دارد. فرضیه مقاله بر این مبنا استوار است که اعلامیه ها دارای آثار حقوقی متعدد و الزام آورند و کنوانسیون روتردام نسبت به اسناد پیشین، رویکردی منسجم تر و کارآمدتر در تنظیم این آثار اتخاذ کرده؛ در حالی که حقوق ایران برای پاسخ گویی مؤثر به کارکردهای عملی اعلامیه ها نیازمند بازنگری ساختاری است.

مرور پیشینه پژوهش نشان می دهد که اگرچه مطالعات متعددی در حوزه حقوق حمل و نقل دریایی انجام شده، اما بررسی جامع اعلامیه ها به عنوان نهادی مستقل و تحلیل یکپارچه انواع آن ها در مراحل پیش از حمل، حین حمل و پس از حمل کمتر مورد توجه قرار گرفته است. برای نمونه مقاله «شروط آغاز مدت زمان مجاز بارگیری و تخلیه کشتی از منظر رویه قضایی و داوری در کامن لا»<sup>۱</sup> با تمرکز بر آمادگی کشتی و اعلامیه آمادگی

۱. مقدم ابریشمی و همکاران، (۱۴۰۱).



کشتی صرفاً به این مسئله پرداخته و نسبت به موضع اسناد بین‌المللی در این خصوص پژوهشی انجام نداده است. همچنین مقاله «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در کنوانسیون رتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»<sup>۱</sup> اساساً نگاهی به اعلامیه‌های دریایی نداشته و صرفاً تمرکز بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل قرار گرفته است. از این رو، فقدان تحلیلی جامع که تمامی انواع اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی را در یک چارچوب تطبیقی منسجم بررسی کرده و آثار حقوقی و ضمانت‌اجراه‌های آن‌ها را با ساختار حقوقی ایران تطبیق دهد، در ادبیات حقوقی ایران به وضوح محسوس است.

## ۲. مفهوم شناسی

در ادبیات حقوق حمل‌ونقل، «اعلامیه» یا «اطلاعیه» به‌عنوان یکی از ابزارهای کلیدی در فرایند مدیریت حمل‌ونقل دریایی شناخته می‌شود که هدف اصلی آن، اطلاع‌رسانی دقیق، به‌موقع و رسمی به طرفین ذی‌نفع در جریان حمل‌کالا است که به تحقق اصول بنیادین همچون اصل اعتماد مشروع و حسن نیت در روابط تجاری کمک شایانی می‌کنند. اعلامیه‌های حمل‌ونقل نه صرفاً یک مکاتبه ساده، بلکه سندی حقوقی محسوب می‌شوند که می‌توانند موجد تعهدات الزام‌آور یا مبین شرایط قرارداد و تغییر آن باشند. بر همین مبنا، اعلامیه‌ها می‌توانند هم به صورت کتبی و هم در موارد خاص به صورت شفاهی صادر گردند، هرچند رویه‌های قضایی و رویه عملی صنعت حمل‌ونقل بر صدور کتبی این اسناد به‌عنوان وسیله‌ای برای اثبات و ایجاد قطعیت تأکید دارند.<sup>۲</sup>

به‌طور کلی، اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی را می‌توان به سه دسته زمانی تقسیم نمود:

- **اعلامیه‌های پیش از حمل:** این گروه شامل اسنادی می‌شود که اطلاعات حیاتی درباره ماهیت، مشخصات و به‌ویژه خطرات احتمالی کالا پیش از آغاز حمل ارائه می‌دهند. برای نمونه، اعلامیه مرتبط با کالای خطرناک، که از سوی فرستنده به متصدی حمل ارائه می‌شود، اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا عدم ارائه آن می‌تواند منجر به مسئولیت مطلق فرستنده برای کلیه خسارات و هزینه‌های ناشی از آن گردد.<sup>۳</sup>
- **اعلامیه‌های حین حمل:** این اعلامیه‌ها تغییرات میان‌راهی را شامل می‌شوند، مانند اعلام تغییر مقصد یا گیرنده کالا. مطابق ماده ۳۸ کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا، تغییر دستور تحویل کالا قبل از صدور اعلامیه ورود، مجاز است و فرستنده باید این تغییر را رسماً به متصدی حمل اطلاع دهد.

۱. تقی زاده و احمدی، ۱۳۹۴، ۴۵۶.

2. Stephens, (2007).

3. Wilson, (2008):453.

▪ **اعلامیه‌های پس از حمل:** این دسته شامل اعلامیه‌هایی همچون اطلاعیه ورود کالا به مقصد است که توسط متصدی حمل یا فرمانده کشتی صادر می‌شود و گیرنده را نسبت به ورود کالا آگاه می‌سازد.<sup>۱</sup>

لازم به ذکر است که جایگاه حقوقی اعلامیه‌ها صرفاً محدود به روابط خصوصی میان طرفین قرارداد حمل نیست. در برخی موارد، اعلامیه‌ها کارکردهای عمومی و حتی شبه‌عمومی دارند. برای مثال، اعلامیه گزارش سوانح دریایی که مطابق ماده ۸۵ مکرر ۱۰ قانون دریایی ایران باید ظرف ۲۴ ساعت به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه گردد، نه تنها برای تنظیم روابط میان فرستنده و متصدی حمل اهمیت دارد، بلکه به‌عنوان یک ابزار نظارتی برای نهادهای دولتی نیز محسوب می‌شود.

### ۳. مفاد مندرجات اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی

اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی به‌عنوان اسنادی حقوقی و عملیاتی، حاوی اطلاعات کلیدی هستند که برای تنظیم روابط میان طرفین قرارداد، تضمین ایمنی حمل، و پیشگیری از اختلافات طراحی شده‌اند. مندرجات این اعلامیه‌ها بسته به مرحله حمل (پیش از حمل، حین حمل، و پس از حمل) و نوع اطلاعات مورد نیاز متفاوت است. این بخش با رویکردی تحلیلی و تطبیقی، مفاد الزامی اعلامیه‌های رایج در حمل و نقل دریایی را در سه مرحله زمانی بررسی می‌کند و با استناد به مقررات داخلی ایران، کنوانسیون‌های بین‌المللی (لاسه، هامبورگ، روتردام) و منابع معتبر حقوقی، به تبیین محتوای این اسناد می‌پردازد. هدف این تحلیل، روشن‌سازی نقش مندرجات اعلامیه‌ها در ایجاد شفافیت حقوقی و تسهیل اجرای تعهدات قراردادی است.

#### ۳-۱. اعلامیه‌های پیش از حمل

اعلامیه‌های پیش از حمل، اطلاعاتی را ارائه می‌دهند که برای آماده‌سازی فرایند حمل و اطمینان از ایمنی و انطباق با الزامات حقوقی ضروری‌اند. این اعلامیه‌ها عمدتاً توسط فرستنده یا فرمانده کشتی صادر می‌شوند و شامل اطلاعات مربوط به کالا، کشتی و طرفین قرارداد هستند.

#### ۳-۱-۱. اطلاعات مربوط به کالای خطرناک

اعلام و ویژگی‌های کالای خطرناک یکی از بنیادی‌ترین اعلامیه‌های پیش از حمل در حقوق دریایی است، زیرا صحت و جامعیت این اعلامیه مستقیماً بر ایمنی حمل و نقل، تعیین مسئولیت‌ها و امکان اجرای قرارداد اثر

1. Stephens, (2007).



می‌گذارد. مطابق ماده ۳۲ کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸، کالای خطرناک به کالایی اطلاق می‌شود که به دلیل ماهیت، ویژگی‌های ذاتی یا شرایط حمل، مخاطره‌ای برای جان اشخاص، اموال یا محیط زیست ایجاد کند و از همین رو در بسیاری از قوانین کشورها مسئولیت مدنی محض را در پی دارد.<sup>۱</sup> به این ترتیب، اعلامیه مربوط باید حاوی اطلاعات دقیق راجع به ماهیت کالا، طبقه‌بندی خطر بر اساس بخش ۷٫۲ آیین‌نامه بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی<sup>۲</sup> و اقدامات احتیاطی لازم برای حمل ایمن باشد.<sup>۳</sup> این رویکرد، اطلاعات اعلام شده را به ابزاری کارکردی برای مدیریت ریسک و تصمیم‌گیری متصدی حمل تبدیل می‌کند.

در حقوق ایران، ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ بر لزوم اطلاع‌رسانی فرستنده در خصوص «نوع» و «کیفیت» کالای خطرناک پیش از بازرسی تأکید دارد، بی‌آنکه تعریف روشنی از این مفاهیم ارائه کند. مطابق این ماده و ماده ۵۴ همان قانون، فرستنده مکلف است اطلاعات مربوط را به صورت کتبی و پیش از تحویل کالا در اختیار متصدی حمل قرار دهد و قصور در انجام این تعهد، به‌ویژه در فرض ورود خسارت، می‌تواند به مسئولیت شدید یا حتی مطلق فرستنده بینجامد؛ وضعیتی که ریشه در ماده ۴ بند ۶ کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ دارد و به متصدی حمل اجازه می‌دهد در صورت فقدان اعلامیه معتبر، کالای خطرناک را بدون پرداخت غرامت تخلیه، نابود یا خنثی کند. بند ششم ماده ۵۵ قانون دریایی، هرچند ترجمه‌ای ناقص از مقرر کنوانسیون لاهه به شمار می‌آید، اما به‌طور صریح بر ضرورت اعلام نوع و کیفیت کالای خطرناک پیش از بازرسی دلالت دارد.

با این حال، تمایز میان نوع و کیفیت در قانون دریایی ایران به‌صورت مفهومی تبیین نشده است. به‌نظر می‌رسد بتوان نوع را ناظر بر ماهیت ذاتی و هویت کالا و کیفیت را ناظر بر اوصاف خطرآفرین آن، مانند اشتعال‌پذیری، انفجارپذیری یا قابلیت واکنش با سایر مواد دانست.

در رویکرد تطبیقی، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ از تفکیک میان نوع و کیفیت فاصله گرفته و در ماده ۱۳، فرستنده را صرفاً مکلف به اعلام صفت خطرناک کالا، بر اساس طبقه‌بندی‌های بین‌المللی نظیر کد IMDG، دانسته است. افزون بر این، تکلیف اعلام اقدامات احتیاطی نیز بر عهده فرستنده نهاده شده است. در مقابل، کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ رویکردی متوازن‌تر اتخاذ کرده و در ماده ۳۲ مقرر می‌دارد که فرستنده باید متصدی حمل را از نوع یا کیفیت کالای خطرناک مطلع سازد. استفاده از حرف «یا» به جای «و» دامنه تعهد اطلاع‌رسانی را منعطف‌تر می‌سازد و از سوی دیگر، زمان اعلام را به پیش از تحویل کالا و آن هم در زمانی مناسب و به‌موقع محدود می‌کند. این تصریح قانونی، برخلاف کنوانسیون لاهه که به‌طور ضمنی به پیش از بازرسی اشاره دارد، با فلسفه نقش متصدی حمل در اتخاذ تصمیمات عملیاتی و فنی سازگارتر است.

۱. جواندل جانانلو، (۱۳۹۴)، ۱۷۶.

2. IMDG Code.

3. Williams, (2013), 18.

تشخیص مناسب و به موقع بودن زمان اطلاع، امری عرفی و کارشناسی است و باید با توجه به نوع کالا، شیوه عملیات بندری و ظرفیت‌های فنی کشتی تعیین شود.

هدف اصلی از الزام به اعلام ویژگی‌های خطرناک کالا آن است که متصدی بتواند اقدامات ایمنی لازم را اتخاذ کند یا در صورت عدم امکان، از پذیرش حمل خودداری نماید.<sup>۱</sup> همچنین فرستنده مکلف است علاوه بر اعلام ماهیت و طبقه بندی خطر، اطلاعات تکمیلی لازم را برای حمل ایمن ارائه کند.<sup>۲</sup> این اطلاعات معمولاً از طریق نصب شاخص بر روی بسته کالا صورت می‌گیرد و ضرورت دارد تا پایان سفر دریایی دوام داشته باشد.<sup>۳</sup> اهمیت این شاخص‌ها در آن است که مبنای شناسایی و طبقه بندی خطر کالا و اتخاذ تدابیر ایمنی متناسب محسوب می‌شوند. نمونه‌های مقررات تاریخی مانند قانون دریانوردی ۱۸۹۴ انگلستان نیز مؤید آن است که اعلام ماهیت کالا و هشدار کافی شرطی بنیادین برای پذیرش حمل تلقی می‌شود.<sup>۴</sup>

### ۳-۱-۲. اعلامیه آمادگی کشتی

اعلامیه آمادگی کشتی سندی است که معمولاً توسط فرمانده یا مالک کشتی صادر می‌شود و دلالت بر آن دارد که کشتی از حیث فنی، فیزیکی و عملیاتی برای آغاز سفر دریایی یا عملیات بارگیری و تخلیه مهیا است. این اعلامیه ناظر بر احراز قابلیت دریانوردی کشتی، کفایت تجهیزات ایمنی و انطباق آن با استانداردهای بین‌المللی حاکم، از جمله الزامات مقرر در کنوانسیون سولاس، است.<sup>۵</sup> در حقوق ایران، ماده ۸۰ مکرر ۴ قانون دریایی، فرمانده کشتی را مکلف کرده است پیش از حرکت، وضعیت فنی و فیزیکی کشتی را بررسی کند و در صورت فقدان قابلیت دریانوردی، مراتب را از طریق صدور اعلامیه به مالک اطلاع دهد. افزون بر این تکلیف اولیه، قانون‌گذار تعهد فرمانده به بذل مساعی لازم برای حفظ و استمرار قابلیت دریانوردی کشتی در طول سفر را نیز مورد تأکید قرار داده است.

مندرجات اعلامیه آمادگی معمولاً شامل اطلاعاتی درباره وضعیت موتور و بدنه کشتی، کارکرد سامانه‌های ناوبری و ایمنی، گواهینامه‌های معتبر دریانوردی و چارچوب کلی برنامه سفر است. عدم صدور این اعلامیه یا ارائه اطلاعات نادرست در آن می‌تواند مبنای مسئولیت مالک یا فرمانده کشتی در قبال خسارات احتمالی ناشی از عدم آمادگی کشتی قرار گیرد.<sup>۶</sup>

در رویه عملی، آمادگی کشتی مفهومی چندبعدی است و صرفاً به وضعیت فنی آن محدود نمی‌شود. به طور کلی، آمادگی کشتی متضمن سه بعد اساسی است: آمادگی فیزیکی، آمادگی قانونی و آمادگی اداری.

1. Cooke, (2014):182.

2. Chamberlain, (2023), 377.

۳. اعلامیه فرد، (۱۳۸۷): ۱۲۴.

۴. پورنوری، (۱۳۹۷): ۴۶.

۵. امید، (۱۳۵۳): ۲۶۹.

6. MacLachlan, (2004):720.



آمادگی فیزیکی ناظر بر وضعیت واقعی کشتی برای حمل یا تخلیه محموله، از جمله تمیزی، ایمنی و قابلیت دریاوردی آن است. آمادگی قانونی و اداری نیز به رعایت تشریفات لازم بندری، گمرکی و اسنادی و انطباق وضعیت کشتی با مفاد قراردادهای تجاری مربوط می‌شود. با این حال، در ارزیابی اعتبار اعلامیه آمادگی، لزومی ندارد کشتی در تمامی این جهات به طور کامل فاقد هرگونه نقص یا اقدام باقی مانده باشد؛ بلکه ملاک آن است که با توجه به اوضاع و احوال خاص هر مورد، کشتی عرفاً آماده تلقی شود، حتی اگر برخی اقدامات تکمیلی همچنان در جریان باشد.<sup>۱</sup>

از حیث شکلی، اعلامیه آمادگی می‌تواند به صورت شفاهی یا کتبی صادر شود، اما برای جلوگیری از اختلافات بعدی درباره اعتبار و زمان اثرگذاری آن، رویه غالب بر صدور کتبی این اعلامیه است. این اعلامیه باید بلافاصله پس از تحقق آمادگی کشتی برای آغاز عملیات بارگیری یا تخلیه تسلیم طرف مقابل شود. در ارتباط با زمان ارائه اعلامیه و آثار آن بر محاسبه مدت مجاز بارگیری یا تخلیه، ممکن است شرط شود که اعلامیه صرفاً در ساعات اداری بندر معتبر تلقی گردد؛ در این صورت، اعلامیه‌ای که خارج از ساعات اداری بندر مربوطه ارائه شود، تا آغاز نخستین ساعت اداری بعدی فاقد اثر حقوقی خواهد بود.

### ۳-۱-۳. اطلاعات محموله

اعلامیه اطلاعات محموله از جمله اعلامیه‌های اساسی پیش از حمل است که توسط فرستنده صادر می‌شود و مشتمل بر مشخصات دقیق کالا، از جمله وزن، تعداد، شیوه بسته‌بندی، مبدأ و مقصد حمل است. این اطلاعات نقش بنیادینی در تنظیم برنامه، برنامه‌ریزی عملیات حمل و احراز انطباق اجرای حمل با مفاد قرارداد دارد.<sup>۲</sup> کنوانسیون روتردام در ماده ۲۸ با تصریح بر ضرورت ارائه اطلاعات صحیح و کامل از سوی فرستنده، قصور در این زمینه را منشأ مسئولیت وی دانسته و بدین وسیله جایگاه حقوقی این اعلامیه را تقویت کرده است.

در حقوق ایران نیز هرچند مقررهای صریح با عنوان «اعلامیه اطلاعات محموله» وجود ندارد، اما ماده ۳۸۳ قانون تجارت به طور ضمنی فرستنده را مکلف به ارائه مشخصات کالا برای تنظیم برنامه می‌داند. در عمل، این اعلامیه افزون بر اوصاف اصلی کالا، شامل نشانه‌گذاری بسته‌ها، ابعاد، وزن، و شرایط خاص حمل، مانند لزوم نگهداری در سردخانه یا رعایت ملاحظات ویژه در جابه‌جایی، می‌شود. عدم ارائه دقیق و کامل این اطلاعات می‌تواند موجب اختلال در عملیات حمل، تأخیر در انجام تعهدات یا تحمیل هزینه‌های اضافی به متصدی حمل گردد و در نهایت، مسئولیت قراردادی فرستنده را به دنبال داشته باشد.<sup>۳</sup>

1. Papadopoulos, (2018 ): 480.

2. Davies, (2016):616.

3. Cooke, (2014):182.

### ۳-۱-۴. اعلامیه مشخصات فرستنده و گیرنده

افزون بر اطلاعات مربوط به خود کالا، اعلام مشخصات هویتی و اطلاعات تماس فرستنده و گیرنده نیز پیش از ارسال محموله ضرورت دارد؛ زیرا این داده‌ها مبنای هماهنگی‌های عملیاتی و تنظیم روابط حقوقی طرفین در مرحله تحویل کالا محسوب می‌شوند. در برنامه‌های دریایی، بخش «Notify Party» به شخصی اختصاص دارد که باید از ورود کالا به مقصد مطلع شود و به‌روز بودن این اطلاعات نقش تعیین‌کننده‌ای در جلوگیری از بروز اختلافات و مشکلات تحویل دارد.<sup>۱</sup> در همین راستا، کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ در ماده ۱۳، فرستنده را مکلف به ارائه اطلاعات لازم درباره گیرنده کرده و به این ترتیب، اهمیت اعلامیه اطلاعات محموله و طرفین قرارداد را در تضمین اجرای منظم و ایمن حمل‌ونقل دریایی مورد تأکید قرار داده است.

### ۳-۲. اعلامیه‌های حین حمل

اعلامیه‌های حین حمل برای مدیریت تغییرات یا وقایع غیرمترقبه در طول سفر دریایی صادر می‌شوند. این اعلامیه‌ها نقش مهمی در حفظ شفافیت و کاهش ریسک‌های حقوقی دارند.

### ۳-۲-۱. اعلامیه تغییر مقصد

اعلامیه تغییر مقصد از جمله اعلامیه‌های حین حمل است که توسط فرستنده صادر شده و متضمن اعلام رسمی تغییر مقصد نهایی کالا به متصدی حمل می‌باشد. این اعلامیه باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که افزون بر تعیین مقصد جدید، دلایل توجیهی تغییر و تعهد صریح فرستنده نسبت به پرداخت هزینه‌ها و تبعات مالی ناشی از آن را دربرگیرد، چراکه چنین تغییراتی مستلزم بازتنظیم هماهنگی‌های عملیاتی و قراردادی از سوی متصدی حمل است.<sup>۲</sup> در حقوق ایران، هرچند مقرره‌ای صریح در خصوص اعلامیه تغییر مقصد پیش‌بینی نشده، اما ماده ۳۸۳ قانون تجارت به‌طور ضمنی این اختیار را برای فرستنده قائل شده است که پیش از صدور اعلامیه ورود، نسبت به تغییر مقصد یا حتی گیرنده کالا اقدام نماید.

در سطح بین‌المللی نیز، کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا (۱۹۸۰) در ماده ۳۸ امکان تغییر دستور تحویل، از جمله تغییر مقصد، را پیش از تحویل کالا به رسمیت شناخته است. با این حال، اعمال این حق منوط به ارائه اعلامیه کتبی و در زمان مناسب است، به‌نحوی که متصدی حمل بتواند اقدامات لازم را بدون ایجاد وقفه یا اختلال در حمل انجام دهد. قصور در ارائه به موقع این اعلامیه می‌تواند مسئولیت فرستنده را نسبت به هزینه‌ها و خسارات ناشی از تأخیر یا تغییر برنامه حمل در پی داشته باشد.<sup>۳</sup>

1. Lopez, (1992):271

2. Schofield, (2013):75.

3. Lopez, (1992):324



### ۳-۲. اعلامیه تغییر گیرنده

در کنار اعلامیه تغییر مقصد، اعلامیه تغییر گیرنده نیز به عنوان یکی دیگر از مصادیق اعلامیه‌های حین حمل مطرح می‌شود که به وسیله آن، فرستنده هویت گیرنده جدید کالا را اعلام می‌کند. این اعلامیه معمولاً در شرایطی کاربرد دارد که گیرنده اولیه از تحویل کالا امتناع می‌ورزد یا فرستنده بنا به ملاحظات تجاری و قراردادی، تصمیم به تغییر گیرنده می‌گیرد. در حقوق ایران، ماده ۳۸۴ قانون تجارت به صورت ضمنی دلالت بر امکان تغییر گیرنده دارد. مندرجات این اعلامیه باید شامل مشخصات کامل هویتی گیرنده جدید و نیز اعلام پذیرش هزینه‌ها و آثار حقوقی مترتب بر این تغییر از سوی فرستنده باشد.

کنوانسیون روتردام نیز در ماده ۲۹، به طور ضمنی حق صدور چنین دستوراتی را برای فرستنده شناسایی کرده و متصدی حمل را، مشروط بر اعلام تغییرات در مهلت متعارف، ملزم به تبعیت از دستورات وی می‌داند. عدم صدور یا تأخیر در ارسال اعلامیه تغییر گیرنده می‌تواند منجر به بروز اختلافات حقوقی جدی، به ویژه در زمینه تحویل کالا و تعیین ذی نفع قانونی آن، و در نهایت طرح دعاوی مرتبط با مالکیت یا مسئولیت مدنی شود.<sup>۱</sup>

علاوه بر موارد یاد شده، اعلامیه تغییر کشتی در طول سفر دریایی نیز از جمله اعلامیه‌هایی است که ممکن است در جریان حمل صادر شود. اصل بر آن است که حمل کالا توسط همان کشتی انجام گیرد که عملیات بارگیری ابتدائاً با آن صورت پذیرفته است؛ با این حال، در مواردی به دلایل فنی، شرایط قهری، یا عدم امکان ادامه حرکت کشتی، ممکن است انتقال کالا به کشتی دیگری ضرورت یابد. در چنین وضعیتی، هرچند قانون دریایی در ماده ۹۰ به صراحت به لزوم ارسال اعلامیه تغییر کشتی برای صاحب کالا اشاره نکرده است، اما بر اساس اصول کلی مسئولیت و الزامات حسن نیت در قرارداد حمل، فرمانده کشتی مکلف است فرستنده کالا را از وقوع این تغییر مطلع سازد تا از بروز ابهام در وضعیت حقوقی حمل و مسئولیت‌های ناشی از آن جلوگیری شود.<sup>۲</sup>

### ۳-۲-۳. گزارش وقایع غیر عادی در دفتر کشتی

گزارش وقایع غیر عادی که در دفتر وقایع کشتی ثبت می‌شود، نوعی اعلامیه رسمی است که توسط فرمانده کشتی تنظیم می‌گردد. این گزارش شامل جزئیات حوادثی نظیر شرایط نامساعد جوی، خرابی تجهیزات، یا خسارات وارده به کالا است.<sup>۳</sup> مندرجات این اعلامیه باید شامل زمان، مکان و شرح دقیق واقعه باشد.

۱. ستوده، (۱۳۴۴): ۶۲.

۲. نجفی اسفاد، (۱۳۹۳): ۱۲۳.

3. Maclachlan, (2004):752.

در حقوق ایران، ماده ۸۵ مکرر ۱۰ قانون دریایی به لزوم ثبت این وقایع و گزارش آن‌ها به سازمان بنادر و دریانوردی ظرف ۲۴ ساعت اشاره دارد. این گزارش‌ها در دعای حقوقی و بیمه‌ای به‌عنوان مدارک معتبر برای اثبات مسئولیت یا معافیت از آن استفاده می‌شوند.<sup>۱</sup>

### ۳-۲-۴. نامه اعتراض

نامه یا اعلامیه اعتراض سندی است که غالباً توسط فرمانده کشتی و به‌منظور مستندسازی اوضاع و احوال غیرعادی، حوادث پیش‌بینی‌نشده یا خسارات وارده در جریان حمل صادر می‌شود و کارکرد اصلی آن، حفاظت از جایگاه حقوقی متصدی حمل یا فرمانده در برابر ادعاهای احتمالی مسئولیت مدنی است.<sup>۲</sup> این اعلامیه باید مشتمل بر شرح دقیق واقعه، تعیین اشخاص یا نهادهای ذی‌ربط نظیر ترمینال بندری یا کشتی‌های دیگر و اقدامات متخذ و به‌گونه‌ای تنظیم شود که قابلیت استناد در اختلافات آتی را داشته باشد. در رویه عملی، نامه اعتراض معمولاً در دو نسخه تنظیم می‌شود که یک نسخه به مخاطب مربوط ابلاغ و نسخه دیگر در اسناد کشتی نگهداری می‌شود.<sup>۳</sup> در حقوق ایران نیز ماده ۱۳۳ قانون دریایی به‌طور ضمنی به اهمیت این اعلامیه پرداخته و عدم صدور آن می‌تواند موجب تشدید بار اثبات بر عهده فرمانده کشتی شود.

اعلامیه اعتراض عمدتاً ناظر بر روابط قراردادی حمل است و در مواردی صادر می‌شود که زمینه تحقق مسئولیت مدنی وجود دارد؛ مهم‌ترین مصادیق آن شامل بروز حوادث دریایی یا اختلاف نظر میان فرمانده و فرستنده در خصوص صحت اطلاعات اعلامی درباره کالا است. افزون بر این، وقوع رخداد های غیرقابل پیش‌بینی نظیر تصادم یا خسارات ناگهانی نیز از جمله مواردی است که صدور این اعلامیه را توجیه می‌کند.

### ۳-۳. اعلامیه‌های پس از حمل

اعلامیه‌های پس از حمل برای اطلاع‌رسانی درباره وضعیت نهایی کالا و تکمیل فرایند حمل صادر می‌شوند. این اعلامیه‌ها نقش مهمی در تحویل کالا و پیگیری خسارات احتمالی دارند.

### ۳-۳-۱. اعلامیه ورود کالا به بندر

اعلامیه ورود کالا به بندر یکی از مهم‌ترین اعلامیه‌های پس از حمل است که توسط متصدی حمل یا فرمانده کشتی صادر می‌شود و هدف آن، اطلاع‌رسانی رسمی به گیرنده نسبت به وصول کالا به مقصد

1. Chamberlain, (2023):542.

2. Maritime Administration, (2008):23

3. Cooke, (2014):887.



نهایی است. این اعلامیه معمولاً مشتمل بر مشخصات بارنامه، زمان دقیق ورود کشتی و محل نگهداری کالا در بندر تخلیه است و نقش اساسی در آغاز فرآیند تحویل و اعمال حقوق متقابل طرفین دارد.<sup>۱</sup> در نظام حقوقی ایران، ماده ۳۸۹ قانون تجارت و ماده ۳۴ قانون گمرک، متصدی حمل را مکلف به صدور این اعلامیه دانسته و آن را بخشی از تعهدات وی در مرحله پایانی قرارداد حمل تلقی کرده‌اند.

اثر حقوقی برجسته اعلامیه ورود کالا، مطابق ماده ۳۸۳ قانون تجارت ایران، زوال حق استرداد کالا توسط فرستنده پس از صدور آن است، امری که نشان‌دهنده انتقال عملی کنترل کالا به حوزه حقوقی گیرنده می‌باشد.<sup>۲</sup> در مقابل، عدم صدور یا تأخیر در ارسال این اعلامیه می‌تواند موجب بروز ابهام در وضعیت مالکیت کالا، اخلال در روند تحویل و شکل‌گیری اختلافات حقوقی میان فرستنده، گیرنده و متصدی حمل گردد.<sup>۳</sup>

### ۳-۲-۳. اعلامیه وضعیت کالا

گزارش‌های مربوط به وضعیت کالا، شامل مفقودی، خسارت یا تأخیر در تحویل، از مهم‌ترین اعلامیه‌های مرحله پس از حمل به‌شمار می‌آیند که توسط گیرنده یا در مواردی توسط متصدی حمل تنظیم می‌شوند و هدف اصلی آن‌ها، مستندسازی وضعیت کالا در زمان یا پس از تحویل و تعیین چارچوب مسئولیت قراردادی است. این گزارش‌ها معمولاً مشتمل بر توصیف نوع خسارت، زمان کشف آن و ادله اثباتی نظیر گزارش بازرسی یا مستندات تصویری هستند و از حیث ماهیت، به دو دسته خسارات ظاهری و خسارات غیرظاهری تقسیم می‌شوند که هر یک تابع شرایط و مهلت‌های خاص خود می‌باشند.

مطابق بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون لاهه، اعلامیه مفقودی یا خسارت ظاهری کالا باید به‌صورت کتبی و قبل یا هم‌زمان با تحویل کالا به شخص محق، به متصدی حمل یا نماینده وی در بندر تخلیه تسلیم شود. مفاد این مقرره بر این دلالت دارد که گیرنده مکلف است در زمان تحویل، کالا را از حیث انطباق با بارنامه یا قرارداد حمل مورد بررسی قرار دهد و در مقابل، متصدی حمل موظف به فراهم‌سازی امکان این بازرسی است. در نتیجه، عدم ایفای این تکالیف، حسب مورد، موجب مسئولیت مدنی متصدی حمل یا سقوط حق مطالبه خسارات ظاهری برای گیرنده خواهد بود.

در خصوص خسارات غیرظاهری، کنوانسیون لاهه بند ۶ ماده ۳ مهلت سه‌روزه پس از تحویل کالا را برای ارسال اعلامیه پیش‌بینی کرده است، مگر آن‌که کالا در زمان تحویل تحت بازرسی مشترک قرار گرفته باشد. در حقوق ایران نیز ماده ۵۴ بند ۶ قانون دریایی و ماده ۳۹۱ قانون تجارت به تعیین مهلت برای ارائه این اعلامیه پرداخته‌اند که با توجه به خاص بودن قانون دریایی، مهلت سه‌روزه مقرر در آن حاکم تلقی

1. Stephens, (2007):153.

۲. ستوده، (۱۳۹۱):۸۲.

3. Davies, (2016): 616.

می‌شود. این اعلامیه‌ها شرط لازم برای اقامه دعوی خسارت علیه متصدی حمل محسوب می‌شوند و عدم ارائه آن‌ها، اماره‌ای بر صحت تحویل کالا برقرار می‌سازد.<sup>۱</sup>

با این حال در مقایسه با کنوانسیون لاهه، ماده ۱۹ کنوانسیون هامبورگ رویکرد منعطف‌تری اتخاذ کرده است؛ به‌گونه‌ای که اعلامیه خسارات ظاهری باید حداکثر تا روز کاری پس از تحویل کالا و اعلامیه خسارات غیرظاهری ظرف پانزده روز پس از تحویل ارائه شود. کنوانسیون روتردام نیز در ماده ۲۳، مهلت هفت روز کاری را برای اعلام خسارات غیرظاهری تعیین کرده و معیار «روز کاری محل تحویل» را به‌عنوان قیدی تکمیلی افزوده است، امری که در کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ مشاهده نمی‌شود.

علاوه بر خسارت و مقفودی، اعلامیه مربوط به تأخیر در تحویل کالا نیز واجد اهمیت مستقل است. کنوانسیون لاهه در این خصوص حکم صریحی مقرر نکرده، اما بند ۵ ماده ۱۹ کنوانسیون هامبورگ ارسال اعلامیه تأخیر را ظرف شصت روز پس از تحویل کالا شرط اقامه دعوا می‌داند. کنوانسیون روتردام نیز در بند ۴ ماده ۲۳، مهلت بیست و یک روز متوالی پس از تحویل کالا را برای ارسال اخطاریه ضرر ناشی از تأخیر پیش‌بینی کرده است. تفاوت اساسی میان این اعلامیه و اعلامیه خسارت آن است که مبدأ محاسبه مهلت در اعلامیه خسارت، تاریخ تحویل مقرر قراردادی است، در حالی که در اعلامیه تأخیر، زمان تحویل واقعی کالا ملاک محاسبه قرار می‌گیرد.

#### ۴. آثار حقوقی اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی

اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی، صرفاً ابزارهای اداری یا عملیاتی محسوب نمی‌شوند، بلکه اسنادی حقوقی با کارکرد تعیین‌کننده در تنظیم روابط قراردادی، توزیع مسئولیت‌ها و اعمال ضمانت‌اجراها در فرآیند حمل و نقل دریایی هستند. این اسناد با ایفای نقش واسط میان تعهدات قراردادی و واقعیت‌های عملی حمل، به ایجاد شفافیت، پیش‌بینی‌پذیری و امنیت حقوقی برای طرفین قرارداد حمل، بیمه‌گران و مراجع قضایی کمک می‌کنند. از این منظر، اعلامیه‌ها به‌عنوان حلقه‌ای کلیدی در مدیریت ریسک‌های حقوقی حمل و نقل دریایی شناخته می‌شوند. تحلیل آثار حقوقی این اعلامیه‌ها، نشان می‌دهد که کارکرد آن‌ها را می‌توان در سه محور اصلی آثار قراردادی، آثار مسئولیتی و ضمانت‌اجراها بررسی کرد؛ محوری که در پرتو حقوق ایران و کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و روتردام، واجد اهمیت مضاعف است.

#### ۴-۱. آثار قراردادی

اعلامیه‌های حمل و نقل دریایی از حیث قراردادی، نقشی اساسی در تنظیم روابط میان فرستنده، متصدی حمل، گیرنده و سایر اشخاص ذی‌نفع ایفا می‌کنند. این آثار، افزون بر ایجاد و تثبیت تعهدات متقابل، در

1. Force, (2004): 79.



تغییر بار اثبات، فراهم کردن مبنای فسخ قرارداد یا مطالبه خسارت و نیز اعتبار اعلامیه‌ها به عنوان دلیل در دعاوی قضایی و داوری متجلی می‌شود. بررسی این کارکردها مستلزم تحلیل جایگاه اعلامیه‌ها در چارچوب قرارداد حمل و انطباق آن‌ها با اصول حاکم بر حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی است.

#### ۴-۱-۱. ایجاد تعهدات متقابل

یکی از مهم‌ترین آثار حقوقی اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی، ایجاد و تقویت تعهدات متقابل میان فرستنده و متصدی حمل است؛ تعهداتی که اجرای صحیح و ایمن فرآیند حمل را تضمین می‌کنند. در این چارچوب، ماده ۲۸ کنوانسیون روتردام، در فصل هفتم تحت عنوان «تعهدات فرستنده نسبت به متصدی حمل»، به صراحت هدف از صدور اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌ها را نهادینه‌سازی اصل همکاری میان طرفین قرارداد حمل معرفی می‌کند. بر اساس این مقرر، فرستنده و متصدی حمل مکلف‌اند در زمینه ارائه اطلاعات، داده‌ها و دستورات لازم برای انجام عملیات حمل، همکاری مؤثر داشته باشند؛ امری که در ماده بعدی کنوانسیون، با ذکر مصادیق مشخص همکاری، تفصیل یافته است.

مفاد این مقررات نشان می‌دهد که فرستنده برای امکان‌پذیر ساختن ایفای کامل تعهدات متصدی حمل، مکلف است اطلاعات لازم و مؤثر را در اختیار وی قرار دهد و در صورت عدم ارائه اطلاعات صحیح، دقیق و به موقع، مسئولیت ناشی از عدم اجرای صحیح تعهدات متصدی حمل متوجه فرستنده خواهد بود. البته کنوانسیون روتردام، این الزام به همکاری را مقید به شرایط معقولی دانسته است؛ از جمله آنکه اطلاعات یا دستورات مورد درخواست، اولاً در اختیار شخصی باشد که از وی مطالبه شده، ثانیاً صدور آن‌ها در حدود اقتدار متعارف وی قرار گیرد، و ثالثاً این اطلاعات و دستورات به طور معقول در دسترس طرف متقاضی نباشد.<sup>۱</sup> جلوه بارز این تعهد متقابل را می‌توان در اعلامیه مربوط به کالای خطرناک مشاهده کرد. در این فرض، فرستنده مکلف است اطلاعات دقیق و کامل درباره ماهیت کالا، طبقه‌بندی خطر و الزامات ایمنی آن را مطابق مقررات بین‌المللی، از جمله کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی<sup>۲</sup>، به متصدی حمل اعلام کند.<sup>۳</sup> این اعلامیه، مبنای اعتماد متصدی حمل در برنامه‌ریزی عملیات حمل و اتخاذ تدابیر ایمنی لازم است. در مقابل، متصدی حمل موظف است با رعایت استانداردهای ایمنی مقرر در اسناد بین‌المللی، از جمله کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴، کالا را به صورت ایمن حمل کرده و از ورود خسارت به کشتی، سایر محموله‌ها یا محیط زیست جلوگیری نماید.<sup>۴</sup>

۱. صدیق، (۱۳۹۳): ۲۵۸.

2. IMDG.

3. Williams, (2013):198.

4. Maclachlan, (2004),720.

در حقوق ایران نیز ماده ۵۵ قانون دریایی ۱۳۴۳، فرستنده را صراحتاً مکلف به ارائه اطلاعات دقیق درباره کالای خطرناک پیش از بازرگاری دانسته و در عین حال، مسئولیت متصدی حمل در اجرای تعهدات مربوط به حمل ایمن را مورد تأکید قرار داده است. هرچند این ماده تعریف جامعی از کالای خطرناک ارائه نمی‌کند، اما با تأکید بر لزوم اطلاع‌رسانی پیشینی، رویکردی همسو با کنوانسیون‌های بین‌المللی اتخاذ کرده است. در این چارچوب، عدم ارائه اعلامیه یا ارائه اطلاعات نادرست از سوی فرستنده می‌تواند تعهد متصدی حمل را معلق کرده یا وی را از مسئولیت معاف سازد.

افزون بر این، اعلامیه آمادگی کشتی که از سوی فرمانده یا مالک صادر می‌شود، تعهد متصدی حمل به ارائه کشتی دریاورد و مجهز به تجهیزات ایمنی را تثبیت می‌کند؛ تعهدی که در ماده ۸۰ مکرر ۴ قانون دریایی ۱۳۴۳ نیز تصریح شده است.<sup>۱</sup>

در مجموع، اعلامیه‌ها با ایجاد این شبکه تعهدات متقابل، نقش مهمی در شفاف‌سازی روابط قراردادی و پیشگیری از اختلافات ناشی از ابهام در حدود تعهدات ایفا می‌کنند. با این حال، عدم هماهنگی استانداردهای اطلاع‌رسانی، به‌ویژه در حمل‌ونقل بین‌المللی و ضعف سازوکارهای اجرایی در حقوق ایران، می‌تواند از کارآمدی کامل این تعهدات بکاهد.<sup>۲</sup>

#### ۴-۱-۲. تغییر در بار اثبات

اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی نقشی اساسی در تغییر و توزیع بار اثبات در دعاوی ناشی از قرارداد حمل ایفا می‌کنند و از این طریق به تسریع رسیدگی قضایی و کاهش هزینه‌های دادرسی می‌انجامند. از جمله، اعلامیه تخلیه کالا که وضعیت ظاهری محموله را در زمان تخلیه تثبیت می‌کند، اماره‌ای بر صحت تحویل به نفع متصدی حمل ایجاد می‌نماید. بر اساس ماده ۳ بند ۶ کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴، در صورت عدم ارائه اعلامیه خسارت ظرف سه روز از کشف خسارات غیرظاهری، اصل بر تحویل صحیح کالا خواهد بود؛ قاعده‌ای که در ماده ۵۴ بند ۶ قانون دریایی ایران ۱۳۴۳ نیز با تعیین مهلت سه‌روزه مورد پذیرش قرار گرفته است.

همچنین، اعلامیه ورود کالا به بندر که توسط متصدی حمل صادر می‌شود، نقطه عطفی در فرآیند حمل محسوب می‌گردد؛ زیرا ضمن سقوط حق فرستنده در تغییر مقصد یا گیرنده، بار اثبات هرگونه ادعای خسارت یا عدم تحویل را به گیرنده منتقل می‌کند.<sup>۳</sup> این اثر در ماده ۲۹ کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ نیز به‌طور ضمنی مورد شناسایی قرار گرفته است، آنجا که متصدی حمل را صرفاً تا پیش از صدور اعلامیه ورود ملزم به تبعیت از دستورات فرستنده می‌داند.

۱. امید، (۱۳۵۳): ۲۶۹.

۲. ستوده، (۱۳۴۴): ۶۲.

3. Davies, (2016):616.



در مجموع، تغییر بار اثبات ناشی از اعلامیه‌ها، به‌ویژه در دعاوی پیچیده حمل‌ونقل دریایی، واجد اهمیت بنیادین است؛ چراکه می‌تواند بار اثبات را از متصدی حمل، که غالباً دسترسی بیشتری به اطلاعات عملیاتی دارد، به گیرنده یا فرستنده منتقل کند. با این حال، در عمل، ابهام در زمان صدور یا محتوای اعلامیه‌ها، به‌ویژه در اعلامیه‌های الکترونیکی و در فقدان استانداردهای یکنواخت برای احراز اصالت، می‌تواند منشأ اختلافات حقوقی جدید باشد.<sup>۱</sup>

#### ۳-۱-۴. مقدمه‌ای برای فسخ یا مطالبه خسارت

اعلامیه‌ها می‌توانند به‌عنوان مبنایی برای فسخ قرارداد حمل یا مطالبه خسارت عمل کنند، که این امر به طرفین قرارداد امکان می‌دهد حقوق خود را در برابر نقض تعهدات پیگیری کنند. برای مثال، اگر فرستنده در اعلامیه کالای خطرناک اطلاعات نادرست ارائه دهد (مانند عدم اعلام مواد قابل اشتعال) و این امر منجر به خسارت به کشتی یا سایر محموله‌ها شود، متصدی حمل حق فسخ قرارداد یا مطالبه خسارت را دارد.<sup>۲</sup> در حقوق ایران، ماده ۵۵ قانون دریایی (۱۳۴۳) صراحتاً فرستنده را مسئول جبران خسارات ناشی از عدم اعلام یا اعلام نادرست کالای خطرناک می‌داند. این مسئولیت، حتی در صورت عدم تقصیر فرستنده (مسئولیت مطلق) نیز اعمال می‌شود.

همچنین، اعلامیه عدم قابلیت دریاوردی کشتی از سوی فرمانده، می‌تواند مبنای فسخ قرارداد یا مطالبه خسارت از جانب فرستنده یا گیرنده تلقی شود<sup>۳</sup>؛ زیرا ارائه کشتی برای دریاوردی، تعهدی اساسی در قرارداد حمل است. این تعهد در ماده ۳ بند ۱ کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ و ماده ۸۰ مکرر ۴ قانون دریایی ایران مورد تأکید قرار گرفته است.

با وجود این، عدم تعریف دقیق «نقض اساسی» در حقوق ایران و تفاوت معیارها در کنوانسیون‌های بین‌المللی، می‌تواند اجرای عملی این حقوق را با دشواری مواجه سازد.<sup>۴</sup>

#### ۲-۴. ضمانت اجرای تخلف از صدور اعلامیه‌های دریایی

عدم رعایت الزامات مربوط به اعلامیه‌ها، ضمانت‌اجراهای مختلفی را به دنبال دارد که از حقوق متصدی حمل تا جریمه‌های قراردادی را دربرمی‌گیرد. این ضمانت‌اجراها برای تضمین اجرای صحیح تعهدات، جبران خسارات و پیشگیری از قصور طرفین طراحی شده‌اند.

1. Cooke, (2014): 887.  
2. Wilson, (2008):32.  
3. Force, (2004):79.  
4. Sotoudeh, (1344):62.



#### ۴-۲-۱. حق متصدی در نابودی کالا

در فرض عدم اعلام یا اعلام ناقص کالای خطرناک توسط فرستنده، نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی، ضمانت اجرای شدیدی را به نفع متصدی حمل پیش‌بینی کرده‌اند. بر اساس ماده ۴ بند ۶ کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ و نیز ماده ۳۲ کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸، متصدی حمل مجاز است در صورت آگاهی از خطر آفرین بودن کالای اعلام‌نشده، آن را تخلیه، خنثی یا حتی نابود کند، بدون آنکه ملزم به پرداخت غرامت به فرستنده باشد. این اختیار، تجلی مستقیم مسئولیت مطلق فرستنده در اعلام صحیح ماهیت کالا و پاسخی حقوقی به مخاطرات شدید ناشی از حمل کالاهای خطرناک محسوب می‌شود.

در حقوق ایران نیز اگرچه ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به صراحت از حق نابودی یا تخلیه کالا نام نمی‌برد، اما با مسئول شناختن فرستنده نسبت به کلیه خسارات ناشی از عدم اعلام یا اعلام نادرست کالای خطرناک، این حق را به طور ضمنی به رسمیت می‌شناسد. به این معنا که متصدی حمل، علاوه بر معافیت از مسئولیت، مجاز به اتخاذ تدابیر فوری و قهری برای دفع خطر نیز خواهد بود.

کارکرد اصلی این ضمانت اجرا، حمایت از ایمنی کشتی، سایر محموله‌ها، اشخاص و محیط زیست دریایی است. رویه قضایی بین‌المللی نشان می‌دهد که تخلیه یا نابودی کالاهای خطرناک اعلام‌نشده، در مواردی که برای پیشگیری از وقوع حوادثی نظیر انفجار، آتش‌سوزی یا آلودگی گسترده زیست محیطی ضروری بوده، اقدامی مشروع و منطبق با الزامات ایمنی تلقی شده است.<sup>۱</sup> با این حال، اعمال این حق مطلق و نامحدود نیست و باید با رعایت اصول ضرورت و تناسب صورت گیرد؛ چراکه تخریب غیرموجه یا فراتر از حد لازم کالا می‌تواند خود منشأ مسئولیت مدنی متصدی حمل شود.<sup>۲</sup>

#### ۴-۲-۲. سقوط حق دریافت کرایه

از دیگر ضمانت‌اجراهای مهم ناشی از تخلف در صدور اعلامیه‌ها، سقوط حق دریافت کرایه حمل در فرض عدم اعلام آمادگی کشتی یا فقدان قابلیت دریاوردی است. در حقوق ایران، ماده ۹۶ مکرر ۲ قانون دریایی ۱۳۴۳ با الزام متصدی حمل به فراهم‌سازی کشتی مناسب، به طور ضمنی این ضمانت‌اجرا را پیش‌بینی کرده است. کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ نیز در ماده ۳ بند ۱، ارائه کشتی واجد قابلیت دریاوردی را شرط اساسی استحقاق متصدی حمل به دریافت کرایه می‌داند.

بر این اساس، چنانچه فرمانده یا متصدی حمل، نقص‌های مؤثر بر قابلیت دریاوردی را اعلام نکند و این قصور منجر به خسارت به کالا یا تأخیر در عملیات حمل شود، متصدی حمل نه تنها از دریافت

1. Williams, (2013): 198.

2. Wilson, (2008): 32.



کرایه محروم می‌شود، بلکه ممکن است متعهد به جبران خسارات وارده نیز باشد.<sup>۱</sup> این ضمانت اجرا، ابزاری مؤثر برای تضمین رعایت استانداردهای ایمنی و شفافیت اطلاعاتی در فرآیند حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود. با این حال، در حقوق ایران، فقدان معیارهای روشن و مدون برای احراز قابلیت دریانوردی می‌تواند به تفسیرهای متفاوت و بروز اختلافات قضایی در اعمال این ضمانت اجرا بینجامد.<sup>۲</sup>

#### ۴-۲-۳. جریمه‌های قراردادی ناشی از قصور در اعلامیه‌ها

قصور در ارائه به موقع و صحیح اعلامیه‌ها، علاوه بر آثار مسئولیتی، می‌تواند منجر به اعمال جریمه‌های قراردادی نظیر دموراژ (جریمه تأخیر در بارگیری یا تخلیه) یا دیسپاچ (پاداش تسریع در عملیات) شود. برای مثال، در صورتی که فرستنده به دلیل عدم ارائه به موقع اطلاعات محموله، موجب تأخیر در عملیات بندری گردد، متصدی حمل حق مطالبه دموراژ خواهد داشت.<sup>۳</sup> در حقوق ایران، ماده ۳۸۴ قانون تجارت به طور ضمنی بر مسئولیت فرستنده نسبت به تأخیرات ناشی از قصور وی دلالت دارد.

افزون بر این، ماده ۲۸ کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ فرستنده را مسئول جبران کلیه هزینه‌های ناشی از ارائه نادرست یا دیر هنگام اطلاعات می‌داند. دموراژ و دیسپاچ، به عنوان ابزارهای مالی تنظیم‌کننده رفتار طرفین، نقش مهمی در نظم بخشی به زمان بندی عملیات و تضمین کارایی زنجیره حمل ایفا می‌کنند. با این حال، در عمل، محاسبه میزان دموراژ به ویژه در بنادر پرتراфик و تعیین منشأ دقیق تأخیر، از شایع ترین منابع اختلافات حقوقی در حوزه حمل‌ونقل دریایی است.<sup>۴</sup>

#### ۵. نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی

اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی در نظام حقوقی حمل کالا، صرفاً ابزارهای اطلاع‌رسانی ساده تلقی نمی‌شوند، بلکه اسنادی حقوقی با کارکردهای چندلایه‌اند که تأثیری بنیادین بر ساختار تعهدات قراردادی، تعیین مسئولیت‌ها، تغییر بار اثبات و اعمال ضمانت اجراها دارند. این پژوهش با رویکرد توصیفی-تحلیلی و روش تطبیقی، جایگاه حقوقی این اعلامیه‌ها را در سه مرحله زمانی پیش از حمل، حین حمل و پس از حمل بررسی کرد و آثار آن‌ها را در حقوق ایران در مقایسه با کنوانسیون‌های لاهه ۱۹۲۴، هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۸ مورد تحلیل قرار داد.

1. Force, (2004): 79.

۲. امید، (۱۳۵۳): ۲۶۹.

3. Schofield, (2013): 75.

4. Cooke, (2014): 182.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که در اسناد بین‌المللی، به‌ویژه کنوانسیون روتردام، اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی نقش محوری در توزیع متوازن ریسک میان طرفین قرارداد ایفا می‌کنند. این کنوانسیون با شناسایی صریح تعهدات اطلاعاتی فرستنده، متصدی حمل و گیرنده، و با پیش‌بینی آثار مشخصی همچون مسئولیت مطلق فرستنده در اعلام کالای خطرناک، تغییر بار اثبات در دعاوی خسارت و امکان اعمال ضمانت‌اجراهایی نظیر تخلیه یا نابودی کالا بدون پرداخت غرامت، چارچوبی منسجم و هماهنگ با اقتضات حمل‌ونقل دریایی مدرن ارائه می‌دهد. در مقابل، کنوانسیون لاهه با رویکردی حداقلی و کنوانسیون هامبورگ با تأکید بیشتر بر حمایت از گیرنده، پاسخ‌گوی کامل پیچیدگی‌های حمل‌ونقل معاصر، به‌ویژه در زمینه تبادل اطلاعات و مدیریت ریسک، نیستند.

در حقوق ایران، اگرچه قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و قانون تجارت، به‌طور پراکنده به برخی از اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی و آثار آن‌ها پرداخته‌اند، اما فقدان نظام تقنینی منسجم و یکپارچه، از مهم‌ترین چالش‌ها در این حوزه به‌شمار می‌رود. مسئولیت فرستنده در اعلام کالای خطرناک در ماده ۵۵ قانون دریایی، سقوط حق دریافت کرایه در صورت عدم قابلیت دریاوردی کشتی، و الزام به جبران خسارت ناشی از تأخیرات، همگی نشان‌دهنده پذیرش ضمنی آثار حقوقی اعلامیه‌ها هستند؛ باین حال، نبود تعریف دقیق مفاهیم کلیدی مانند «کالای خطرناک» و «قابلیت دریاوردی»، و عدم ارجاع صریح به استانداردهای بین‌المللی نظیر کد IMDG، موجب ابهام در تفسیر و اجرای این مقررات شده است.

بررسی وضعیت تقنینی جمهوری اسلامی ایران نشان می‌دهد که در حوزه ایمنی و امنیت دریاوردی، قانون‌گذار رویکردی فعال و همسو با استانداردهای بین‌المللی اتخاذ کرده است. تصویب اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code)، همچنین تصویب اصلاحات ضوابط کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (MARPOL) و الحاق به اصلاحات بعدی آن، بیانگر آن است که سیاست تقنینی ایران در حوزه ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی، بر پذیرش قواعد فنی و تعهدات بین‌المللی استوار بوده است. این رویکرد نشان می‌دهد که نظام حقوقی ایران ظرفیت پذیرش و درونی‌سازی استانداردهای بین‌المللی را در حوزه دریایی داراست و در مواردی نیز آن را به‌صورت نظام‌مند اجرا کرده است.

با این حال، این همگرایی تقنینی عمدتاً معطوف به ابعاد فنی، ایمنی و زیست‌محیطی حمل‌ونقل دریایی بوده و در حوزه روابط قراردادی حمل کالا، به‌ویژه در زمینه اعلامیه‌های مرتبط با وضعیت کالا، خطرناک بودن محموله، خسارت ظاهری یا مفقودی، انسجام مشابهی مشاهده نمی‌شود. در حالی که کنوانسیون‌های جدیدتر، به‌ویژه کنوانسیون روتردام، اعلامیه‌ها را به‌عنوان ابزار تنظیم مسئولیت، مدیریت ریسک و تضمین شفافیت اطلاعاتی میان فرستنده، متصدی حمل و گیرنده سامان‌دهی کرده‌اند، مقررات



داخلی ایران همچنان در این حوزه پراکنده، اجمالی و مبتنی بر استنباط قضایی باقی مانده است. از منظر سیاست‌گذاری حقوقی، این وضعیت نوعی عدم توازن در نظام تقنینی دریایی ایجاد کرده است؛ به این معنا که در سطح ایمنی کشتی و حفاظت محیط زیست، قواعد دقیق، به‌روز و هماهنگ با استانداردهای جهانی وجود دارد، اما در سطح تنظیم تعهدات اطلاعاتی و آثار حقوقی اعلامیه‌ها در قرارداد حمل دریایی، چارچوبی جامع و صریح پیش‌بینی نشده است. استمرار این وضعیت می‌تواند در عمل موجب افزایش اختلافات تجاری، نااطمینانی در تخصیص ریسک و کاهش پیش‌بینی‌پذیری حقوقی برای فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی شود.

بر این اساس، پیشنهاد می‌شود در فرآیند بازنگری قانون دریایی ایران، همان‌گویی که در پذیرش اسناد بین‌المللی ایمنی و زیست‌محیطی دنبال شده، در حوزه قواعد ماهوی حمل کالا نیز مورد توجه قرار گیرد. این بازنگری می‌تواند شامل تعریف صریح انواع اعلامیه‌های لازم در فرآیند حمل، تعیین دقیق زمان و شیوه اعلام، پیش‌بینی آثار حقوقی عدم اعلام یا اعلام خلاف واقع و هماهنگی مفاهیم کلیدی با استانداردهای بین‌المللی مرتبط باشد.

افزون بر این، تجربه قانون‌گذاری در زمینه الحاق به اصلاحات کنوانسیون‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که قانون‌گذار ایرانی می‌تواند با استفاده از سازوکارهای تدریجی و هدفمند، مقررات داخلی را با تحولات حقوق تجارت بین‌الملل هماهنگ سازد. در همین چارچوب، بازاندیشی در مقررات ناظر بر اعلامیه‌های حمل‌ونقل دریایی، چه از طریق اصلاح قانون دریایی و چه از طریق تصویب مقررات تکمیلی، می‌تواند گامی در جهت تکمیل زنجیره سیاست تقنینی ایران در حوزه دریانوردی باشد؛ زنجیره‌ای که از ایمنی و امنیت آغاز شده، اما برای دستیابی به کارآمدی کامل، نیازمند تقویت بعد قراردادی و مسئولیتی حمل کالا نیز هست. در نتیجه، سیاست مطلوب در این حوزه نه صرفاً الحاق شکلی به اسناد بین‌المللی، بلکه ایجاد یک نظام منسجم داخلی است که در آن استانداردهای ایمنی، الزامات زیست‌محیطی و قواعد مسئولیت و اعلام در حمل کالا، در قالبی هماهنگ و پیش‌بینی‌پذیر در کنار یکدیگر قرار گیرند و بتوانند پاسخگوی پیچیدگی‌های تجارت دریایی معاصر باشند.

#### دسترسی به داده

- داده‌های استفاده شده یا تولید شده در این پژوهش در متن مقاله ارائه شده است

#### تعارض منافع نویسندگان

- نویسندگان این مقاله اعلام می‌کنند که هیچ‌گونه تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

- اعظمی زنگنه، عبد الحمید. (۱۳۴۶). حقوق بازرگانی. تهران: بی جا.
  - اعلائی فرد، محمد علی. (۱۳۸۷). حقوق دریایی. تهران: انتشارات نخل دانش.
  - امید، هوشنگ. (۱۳۵۳). حقوق دریائی. تهران: مدرسه عالی بیمه تهران.
  - بنائی، رضا. (۱۳۹۲). قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن به انضمام یادداشت های توضیحی. تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
  - پورنوری، منصور. (۱۳۹۷). جامع حقوق حمل و نقل دریایی کالا. تهران: انتشارات پیام عدالت.
  - تقی زاده، ابراهیم و احمدی، افشین. (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون های بروکسل و هامبورگ. مطالعات حقوق تطبیقی، ۶(۲). <https://doi.org/10.22059/jcl.2015.55771>
  - ستوده تهرانی، حسن. (۱۳۴۴). حقوق دریایی و هوایی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
  - ستوده تهرانی، حسن. (۱۳۹۱). حقوق تجارت. تهران: انتشارات دادگستر.
  - صدیق، حسن. (۱۳۹۳). اصول کلی حقوق دریایی. تهران: انتشارات جنگل جاودانه.
  - مقدم ابریشمچی، ع. و آقاسی جاوید، م. (۱۴۰۱). شروط آغاز مدت زمان مجاز بازگیری و تخلیه کشتی از منظر رویه قضایی و داوری در کامن لا. پژوهش های حقوق خصوصی، ۱۰(۳۹). <https://doi.org/10.22054/jplr.2023.65811.2642>
  - نجفی اسفاد، مرتضی. (۱۳۹۲). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی دریایی. تهران: سمت.
- 
- Alaei Fard, M. A. (2008). Maritime law. Tehran: Nakhil Danesh Publications. [In Persian].
  - Azami Zangeneh, A. (1967). Commercial law. [In Persian].
  - Banaei, R. (2013). Customs law and its executive bylaw with explanatory notes. Tehran: Commercial Printing and Publishing Company. [In Persian].
  - Chamberlain, A., et al. (2023). Shipping law review (10th ed.). London: Law Business Research Ltd.
  - Cooke, J., et al. (2014). Voyage charters. United Kingdom: Informa Law from Routledge.
  - Davies, M., & Dickey, A. (2016). Shipping law. Australia: Thomson Reuters.
  - Force, R. (2004). Admiralty and maritime law. United States: Federal Judicial Center.
  - Lopez, N. (1992). Bes' chartering and shipping terms. United Kingdom: Barker & Howard Ltd.
  - Maclachlan, M. (2004). The shipmaster's business companion. United Kingdom: The Nautical Institute.
  - Maritime Administration. (2008). Glossary of shipping terms. Washington, DC: Maritime Administration.
  - Moghaddam Abrishamchi, A., & Aghasi Javid, M. (2023). Commencement conditions of laytime from the perspective of case law and arbitration in common law. Journal of Private Law Research, 10(39). <https://doi.org/10.22054/jplr.2023.65811.2642> [In Persian].
  - Najafi Esfadi, M. (2014). Maritime law based on Iranian maritime law and international maritime regulations. Tehran: SAMT Publications. [In Persian].
  - Omid, H. (1974). Maritime law (Vol. 2). Tehran: Tehran School of Insurance. [In Persian].
  - Pournouri, M. (2018). Comprehensive maritime carriage of goods law. Tehran: Payam-e Adalat Publications. [In Persian].
  - Schofield, J. (2013). Laytime and demurrage. United Kingdom: Informa Law from Routledge.
  - Seddigh, H. (2014). General principles of maritime law. Tehran: Jangal Javidaneh Publications. [In Persian].
  - Stephens, Kevin (2007). Glossary Chartering & Shipping Terms, Rickmers-Linie.
  - Setoudeh Tehrani, H. (1965). Maritime and air law. Tehran: University of Tehran Press. [In Persian].
  - Setoudeh Tehrani, H. (2012). Commercial law (Vol. 4). Tehran: Dadgostar Publications. [In Persian].
  - Taghizadeh, E., & Ahmadi, A. (2015). Comparative study of the scope and basis of carrier liability in the Rotterdam Convention compared with the Brussels and Hamburg Conventions. Comparative Law Studies, 6(2). <https://doi.org/10.22059/jcl.2015.55771> [In Persian].
  - Wilson, John F (2008). Carriage of Goods by Sea, England, Pearson Longman.
  - Williams, Richard (2013). Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance, Norway, Gard AS.