

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Commercial Management of Goods in Maritime Transport from the Perspective of Iranian Maritime Law and the Rotterdam Rules

Muslim Mandegar¹, Reza Soltani^{*1}, Masoud Shirani¹

1. Department of Law, Na.C., Islamic Azad University, Najafabad, Iran

* Corresponding Author's Email: rezasoltani156@iau.ac.i

ABSTRACT

In the cycle of maritime transport of goods, given the multiplicity of parties involved in the carriage and the cargo, adherence to the contract of carriage does not merely entail the creation of obligations. In fact, in return for the obligations and duties established, certain rights are also conferred upon the other contracting party. These rights encompass reciprocal obligations and commitments of the contracting party and may also constitute rights pertaining to the goods subject to carriage. The right so established results in the authority and control of the holder over the goods during carriage, commonly referred to as the commercial management of goods. This right is not necessarily a quid pro quo for obligations, although at times it may be implied within the obligations of the other party. Such a right may arise from the agreement of the parties under the contract of carriage, from the bill of lading or other maritime transport documents issued, or from the laws, regulations, and customs governing the carriage of goods. It may come into existence at the time of control over the goods, either from the outset of such control or during the period of authority and domination over the goods, as the case may be. On this basis, this article, while elucidating the concept and nature of the commercial management of goods, addresses the subject by examining Iranian maritime law and the provisions of the Hague Rules as the international instrument underpinning maritime law. Finally, through comparison with the provisions of the Rotterdam Rules, it provides a clear depiction of the conditions and mechanisms through which the right of commercial management of goods in maritime transport is established.

Keywords: *maritime transport, goods, commercial management of goods, maritime law, Rotterdam Rules*

How to cite: Mandegar, M., Soltani, R., & Shirani, M. (2026). Commercial Management of Goods in Maritime Transport from the Perspective of Iranian Maritime Law and the Rotterdam Rules. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 4(2), 1-20.



تاریخ ارسال: ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴
 تاریخ بازنگری: ۱۰ شهریور ۱۴۰۴
 تاریخ پذیرش: ۱۶ شهریور ۱۴۰۴
 تاریخ چاپ اولیه: ۲۵ مهر ۱۴۰۴
 تاریخ چاپ نهایی: ۱ تیر ۱۴۰۵

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقه

اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی از منظر حقوق دریایی ایران و کنوانسیون روتردام

مسلم ماندگار^۱، رضا سلطانی^۲، مسعود شیرانی^۳

۱. گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران
 * پست الکترونیک نویسنده مسئول: rezasoltani156@iau.ac.i

چکیده

در چرخه حمل و نقل دریایی کالا با وصف تعدد وابستگان به حمل و محموله، التزام به قرارداد حمل صرفاً متضمن ایجاد تعهد نیست. بلکه در مقابل این تعهد و تکلیف ایجاد شده، حقوقی نیز برای دیگر طرف قرارداد به وجود خواهد آمد. این حقوق شامل الزامات و تعهد متقابل طرف عقد است و نیز ممکن است حقوقی باشد که برای وی نسبت به کالای موضوع حمل ایجاد می‌شود. حق ایجاد شده موجب سلطه و استیلائی دارنده نسبت به کالای موضوع حمل و مدیریت آن در زمان حمل می‌گردد که اصطلاحاً تحت نام اداره تجاری کالا شناخته می‌شود. حق ایجاد شده الزاماً معوض تعهدات نیست. هر چند که بعضاً ممکن است مستتر در تعهدات طرف مقابل باشد. این حق می‌تواند ناشی از توافق طرفین به موجب قرارداد حمل یا ناشی از بارنامه و اسناد حمل دریایی صادره یا قوانین و مقررات و عرف حاکم بر حمل کالا باشد و در زمان استیلائی بر کالا ایجاد و یا بر حسب مورد ممکن است از بدو استیلا یا در مدت زمان سلطه و استیلائی بر کالا محقق گردد. بر همین مبنا در این مقاله ضمن تبیین مفهوم و ماهیت اداره تجاری کالا، با بررسی حقوق دریایی ایران و مقررات کنوانسیون لاهه، بعنوان سند بین‌المللی مبنای قانون دریایی، به موضوع پرداخته و در نهایت با تطبیق آن با مقررات کنوانسیون بین‌المللی روتردام، تصویر روشنی از شرایط و چگونگی ایجاد حق اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی ارائه گردیده است.

کلیدواژگان: حمل و نقل دریایی، کالا، اداره تجاری کالا، قانون دریایی، کنوانسیون روتردام

نحوه استناددهی: ماندگار، مسلم، سلطانی، رضا، و شیرانی، مسعود. (۱۴۰۵). اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی از منظر حقوق دریایی ایران و کنوانسیون روتردام. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۴(۲)، ۱-۲۰.



ناکافی، قانونگذار ایرانی در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی را تصویب نمود که فصول چهارم، پنجم، ششم و هفتم از آن، به مبحث حمل و نقل دریایی پرداخته است. ایران در اقدام دیگر با تصویب "قانون الحاق دولت شاهنشاهی ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی" به کنوانسیون لاهه ملحق گردیده است. از سوی دیگر با وصف ضعف کنوانسیون لاهه، تصویب مقررات لاهه - ویزی ۱۹۶۸ و کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۸ است که ایران نه تنها به این مقررات بین‌المللی نپیوسته است، تغییرات جدیدی حتی در اصلاحات ۱۳۹۱ قانون دریایی نیز در قوانین مربوط به این حوزه ایجاد نکرده است. در کنوانسیون اخیر اسناد حمل از تحولات و پیشرفت‌های عصر جدید تکنولوژی بی‌نصیب نمانده است. در میان اسناد متعدد مورد استفاده در حمل و نقل دریایی، بارنامه بواسطه آنکه روابط میان فرستنده، گیرنده، ظهرونیسان، انتقال گیرنده با متصدیان را تنظیم می‌نماید، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. چرا که بارنامه به لحاظ شرایط و مطالبی که در آن درج می‌شود و شکل آن، که در واقع برای اثبات بار است، دارای اهمیت خاصی است (Najafi Esfadi, 2008). در کنار بارنامه - های کاغذی، اشاره به بارنامه‌های الکترونیک، موضوع دیگری است که به روزآمد شدن مقررات انجامیده است. بی‌شک اسناد حمل و انواع آن که حاوی حقوق و تعهداتی برای مرتبطین با محموله است، می‌تواند به تحولات در اداره و کنترل محموله دامن بزند. از آنجا که عمده محور مباحث مقررات بین‌المللی یاد شده، مسئولیت، آثار و تبعات ناشی از ارتباط با کالا است و بعبارتی نگاه این مقررات مسئولیت محور و عمدتاً در مورد متصدیان حمل می‌باشد و از طرفی در آثار و نوشته‌های علمی موجود، اعم از داخلی و خارجی، بیشتر تکیه نویسندگان، بر جنبه‌های مسئولیت عوامل مرتبط با محموله و حمل در عملیات حمل و نقل و عموماً ناظر بر روابط با متصدیان حمل به شیوه مورد نظر و تاکید مقررات بین‌المللی و مطالعه تطبیقی آن است و کمتر به موضوع بحث ما

نیازمندی‌های بشر از دیر باز در گرو تبادل کالا و تجارت بین ملتها بوده است. این امر مستلزم وجود شرایط لازم جهت حمل و نقل است که از میان همه طرق و شیوه‌های موجود، حمل و نقل دریایی بواسطه اهمیت آن، بعنوان شاه‌رگ حیاتی تجارت، نمود بیشتری داشته است. به نوعی که در سطح جهان، حمل و نقل دریایی بعنوان کاتالیزور توسعه و شکوفایی اقتصادی شناخته می‌شود (Hassanzadeh Mohammadi, 2011). بر همین اساس همزمان با توسعه و پیشرفت‌ها و ظهور تکنولوژی‌های جدید، تغییرات و پیشرفت‌های حاصل در عرصه دریانوردی و ظهور اشکال مختلف شیوه‌های حمل و نقل، از جمله حمل و نقل‌های ترمپ و لاینری، موجب شده است تا حمل و نقل کالا نیز از شکل ساده و سنتی آن که در پروسه حمل، نهایتاً به فرستنده، متصدی و گیرنده ختم می‌شد، خارج شده و افراد متعددی به عنوان وابستگان به حمل و نقل و محموله ایفای نقش نمایند. در این زمینه آنچه که مهم جلوه می‌نماید، اداره تجاری کالا است. اداره تجاری پروسه‌ای است که به موجب آن، عملیات حمل و نقل به سرانجام رسیده و کالایی از طرف فرستنده به دست گیرنده می‌رسد. اداره کالا یا اداره تجاری کالا موضوعی متفاوت از اداره کشتی است. اداره کالا که حقوقدانان انگلیسی در برابر اداره کشتی طرح نمودند، بیشتر به محموله و کالا مربوط است. در حالی که اداره کشتی، به اداره امور مربوط به راه انداختن کشتی و دریانوردی مرتبط است (Yazedjan, 2016). با قرار گرفتن کالا در اختیار و کنترل افراد متعدد، چرخه پر پیچ و خمی را طی می‌نماید. کسانی که تصمیم و اراده آنان می‌تواند در سرنوشت کالا و تبعات حقوقی آن از قبیل مسئولیت ناشی از خسارات، مفقودی، تاخیر و همچنین مالکیت کالا، موثر واقع شود. در این زمینه ماده ۵۱۶ قانون مدنی و بند ۲ ماده ۲ و باب هشتم از قانون تجارت، به تصدی به حمل و نقل دریایی اشاره نموده است. با وصف اشارات مختصر و

پرداخته شده است، بر این اساس در صدد هستیم تا با بررسی قانون دریایی ایران و مقررات کنوانسیون لاهه، بعنوان سند بین-المللی مبنای قانون دریایی، به موضوع پرداخته و در نهایت با تطبیق آن با مقررات کنوانسیون بین‌المللی روتردام، تصویر روشنی از شرایط و چگونگی ایجاد حق اداره تجاری کالا ارایه شود.

تحلیل مفهوم اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی

آنچه که در بدو امر از تعریف واژه اداره متبادر به ذهن می‌شود، سازمان یا نهاد یا دستگاهی است که، فرد یا افرادی تحت چارچوب و مقررات و نظام خاصی وظایف و مسئولیت‌هایی را به عهده گرفته و بر اساس آن در راستای اهداف آن مجموعه اقدام می‌نمایند. بر همین سیاق «در حقوق عمومی شغل راجع به اجرای یومیه خدمات عمومی طبق مقررات و دستورات حکومت یا مجموعه خدمات و موسسات حکومتی که امور جاری کشور را عهده‌دار می‌باشند، چنانکه می‌گویند اداره کشور، دستگاه اداری کشور و همچنین، مجموعه خدمات و موسسات حکومتی که صنفی از امور جاری کشور را عهده‌دار می‌باشند، چنانکه گویند اداره ثبت اسناد و املاک، را در تعریف اداره ارائه نموده‌اند» (Jafari Langroudi, 1998). در لغت‌نامه دهخدا، اداره به مفهوم گردانیدن، در فرهنگ معین، به نظام دادن و گرداندن کار، در فرهنگ امید، به گرداندن امور مدیریت و همچنین نهادی دولتی برای انجام کارها و وظایف مشخص معنا شده است.

آنچه که از تعابیر و معانی فوق استنباط می‌شود، آن است که عموماً در تعریف اداره، نظر به وجود فضا و محیطی داشته‌اند که گروهی با هماهنگی و اهداف مشخص، اهداف معینی را دنبال می‌کنند که سازماندهی آن مستلزم مدیریت است. در لغت مدیریت به مفهوم اداره کردن و هماهنگ ساختن نیروی انسانی و امکانات مادی یک دستگاه معنا شده است.

آنچه که در این مقاله مد نظر ما است، اداره به مفهوم و تعاریفی که اشاره شد نمی‌باشد. بلکه منظور ما از طرح بحث، نظامی است

که حمل و نقل کالا در آن تحت سلطه و مدیریت قرار می‌گیرد. در این نظام الزاماً سازمان یا نهاد خاصی مدنظر نیست. چه آنکه در مفهوم اول، بحث از تشکیلات و تقسیم وظایف حسب مؤلفه‌ها و اهداف از پیش تعیین شده است. حال آنکه اداره کالا از نظر ما حق برخورداری از سلطه بر کالای موضوع حمل در پروسه حمل و نقل کالا است. از این نظر، اداره با ترجمه انگلیسی Administration مطابقت بیشتری دارد. کما اینکه در حقوق مدنی و تجارت، این معنا بیشتر مورد استنباط قرار می‌گیرد. اداره کردن مال یا اموال صغیر، اداره اموال غایب یا غیر، اداره اموال متوفی، اداره اموال تاجر ورشکسته و اداره ترکه، موضوعاتی است که در مباحث مختلف قوانین مدنی و تجارت به آن اشاره شده است. بر این مبنا حمل کالا که امروزه تحت مقررات تجاری ملی و بین‌المللی صورت می‌پذیرد، نمی‌تواند مدیریت و اداره آن از قواعد تجاری به دور و مستثنی از آن باشد. چه آنکه کمیت و کیفیت تجارت با به کارگیری صنایع پیشرفته تکنولوژی، خاصه در صنعت عظیم حمل و نقل دریایی، مستلزم وجود قواعد و مقرراتی است که فعالیت در آن حوزه به ناچار تحت آن صورت می‌پذیرد. تعدد اطراف در وابستگان به حمل و محموله، در این مقوله قطعاً تحت قاعده قرار گرفتن موضوع را بیشتر مورد تاکید قرار می‌دهد و بدیهی است که در این میان اداره تجاری کالا بیشتر نمود پیدا می‌کند. ماده ۳۸۲ و ۳۸۳ قانون تجارت ایران به بیان قواعدی می‌پردازد که زمینه ظهور و بروز مصادیقی از اداره تجاری کالا است. اینکه ارسال کننده می‌تواند مادام که مال التجاره در ید متصدی حمل و نقل است، با شرایطی آن را استرداد نماید و در برخی موارد حق استرداد وی سلب و یا ساقط می‌شود، نمونه بارزی از سلطه ارسال کننده کالا بر کالای ارسالی علیرغم خارج شدن کالا از ید وی است که البته می‌تواند مصادیق متعدد دیگری داشته باشد. در قانون دریایی ایران که برگرفته از کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ است و در کنوانسیون روتردام، تعدد اشخاص، هم در حوزه وابستگان به

دارای دو مفهوم اقتصادی یا تجاری و مفهوم حقوقی است. در مفهوم اقتصادی، عملیات ناظر بر حمل و نقل و در مفهوم حقوقی قراردادهایی که عملیات حمل و نقل را محقق می‌کند، مورد نظر می‌باشد (Taghizadeh, 2013). در مفهوم حقوقی اعم از اینکه منبع تعهد قرارداد اجاره کشتی باشد یا بارنامه و یا اسناد حمل و اعم از اینکه اسناد حمل کتبی یا الکترونیک باشد، متصدی و دیگر اطراف قرارداد حمل، متعهد به انجام تعهداتی هستند. طرفین تعهد هر کدام به نوبه خود متعهد و از طرف دیگر متعهدله محسوب می‌شوند. به عبارتی هر یک از طرفین در عین حال که التزام طرف مقابل را قبول می‌کند، خود نیز التزام و دینی را در برابر او به عهده می‌گیرد (Katouzian, 2011).

در قانون مدنی ایران تعریفی از تعهد نشده و تنها در ماده ۱۸۳ به تعریف عقد پرداخته شده است که به موجب آن: «عقد عبارت است از اینکه یک یا چند نفر در مقابل یک یا چند نفر دیگر تعهد بر امری می‌نمایند و مورد قبول آن‌ها باشد». از آنجا که عقد خود منبع تعهد است، نمی‌توان تعریف عقد مقرر در ماده ۱۸۳ قانون مدنی ایران را با تعریف تعهد یکی دانست. از این رو حقوقدانان ایرانی بر این تعریف خرده گرفته و آن را تعریفی جامع و کامل نمی‌دانند. در عین حال شاید بتوان تعهد را چنین تعریف نمود که: «تعهد عبارت است از رابطه حقوقی، مالی و شخصی بین دو یا چند شخص که بر مبنای آن یک طرف بتواند طرف دیگر را وادار به انجام کار یا ترک کار یا انتقال مالی کند» (Yazedjan, 2016). اینکه اداره تجاری کالا از قرارداد حمل منبعث و نشأت می‌گیرد و از جنس و نوع حقوق و تعهدات در یک رابطه قراردادی حمل و نقل است یا موضوعی مستقل است را با نگاه به ماهیت قرارداد حمل و کارکردهای این عملیات مورد بررسی قرار خواهیم داد.

تحلیل ماهیت اداره تجاری کالا در ارتباط با قرارداد حمل

در یک قرارداد حمل، متصدی در عین حال که تعهد به دریافت کالا و حمل آن به مقصد و تحویل به گیرنده دارد، در مقابل این

حمل و هم وابستگان به محموله، گسترده‌تر است و بر همین اساس نیز حوزه مسئولیت آن‌ها برابر قواعد پیش بینی شده در آن مقررات، از تنوع بیشتری برخوردار است. به نحوی که کالای موضوع حمل در پروسه حمل و نقل، تحت سلطه افراد متعدد قرار می‌گیرد. تغییر مسیر کشتی در دریا، تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد، فروش بار در موارد فوق العاده و وثیقه و رهن دادن بار و همچنین امکان انتقال بار به کشتی دیگر، در قانون دریایی ایران مصادیقی است که در بحث اداره تجاری کالا، در پروسه حمل و نقل مطرح می‌شود. مطرح شدن مباحثی از جمله، اخذ دستور تحویل کالا به طرف کنترل کننده و در صورت عدم دسترسی به او، اخذ دستور از فرستنده یا فرستنده اسنادی در کنوانسیون روتردام اداره تجاری کالا را در پروسه حمل و نقل دریایی بیشتر نمایان می‌سازد. بنابر این می‌توان گفت اداره تجاری کالا به ساز و کار و مجموعه اقداماتی اطلاق می‌شود که به منظور کنترل، نظارت و مدیریت کالا در طول فرآیند حمل تا تحویل آن به گیرنده نهایی انجام می‌شود. این اقدامات می‌تواند شامل تعیین مقصد، شرایط بارگیری و تخلیه، کنترل کیفی، حفظ امنیت کالا و حتی تصمیم‌گیری در خصوص انتقال مالکیت کالا باشد. اداره تجاری کالا به معنای اعمال نظر و نظارت مستمر بر کالا در زمان حمل است. این فرآیند در قراردادهای حمل و نقل دریایی و به ویژه در حمل و نقل بین‌المللی که متصدی حمل، فرستنده و گیرنده کالا نقش‌های متفاوتی دارند، اهمیت زیادی پیدا می‌کند. اداره تجاری کالا نه تنها ناظر بر مدیریت فیزیکی کالا در فرآیند حمل است، بلکه بر اساس دستورالعمل‌های تجاری، قوانین حمل و نقل و شرایط قراردادها، تصمیماتی در خصوص مقصد، نحوه حمل و زمان تحویل کالا اتخاذ می‌کند.

تحلیل ماهیت حقوقی اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی

اداره تجاری کالا موضوعی مرتبط با حمل و نقل است و پرداختن به آن بدون توجه به شرایط و قواعد حاکم بر قرارداد حمل و نقل و روابط اطراف قرارداد میسر نیست. اصطلاح حمل و نقل دریایی

تعهد، از حقوقی نیز برخوردار است. همچنین فرستنده کالا به عنوان یکی از طرفین قرارداد حمل، ضمن اینکه تعهداتی بر ذمه دارد، از حقوقی نیز در مقابل، نسبت به متصدی حمل برخوردار است. اداره تجاری کالا از این حیث که با قرارداد حمل رابطه مستقیم دارد و در بستر حقوق و تعهدات طرفین در این رابطه حقوقی بوجود می‌آید، ماهیت آن نمی‌تواند متأثر از ماهیت قرارداد حمل نباشد.

تعیین حدود تعهدات و حقوق طرفین در قرارداد حمل و نقل، بر حسب اینکه قرارداد حمل را در شمار عقود معین فرض نماییم یا عقود غیر معین، متفاوت خواهد بود. چنانکه در شمار عقود معین، همچون اجاره، وکالت، ودیعه، مقاطعه و یا جعاله قرار دهیم، هر کدام آثار خاص خود را دارد و چنانچه در شمار عقود غیر معین باشد، در این صورت حدود تعهدات و حقوق طرفین را در قواعد عمومی قراردادها باید جستجو نماییم (Yazedjan, 2016).

تحلیل ماهیت اداره تجاری کالا در ارتباط با کارکردهای عملیات حمل و نقل و حقوق و تعهدات طرفین

در ابتدای این بحث اشاره نمودیم که طرفین قرارداد حمل در برابر هم تعهداتی دارند. به عبارتی هر کجا یک حق دینی برای شخصی وجود داشته باشد، برای طرف مقابل الزام تعهدی وجود دارد (Safa'i, 2003) و از طرفی در مقابل تعهد و تکلیف خود در برابر دیگری، از حقوقی نیز برخوردارند. از آثار التزام به قرارداد حمل و نقل، بحث حق اداره تجاری کالا استخراج می‌شود. به این مفهوم که قرارداد حمل و نقل دریایی صرفاً متضمن ایجاد تعهد نیست. بلکه در مقابل تعهد و تکلیف ایجاد شده، حقوقی نیز برای متصدی و دیگر اطراف قرارداد حمل به وجود خواهد آمد. این حقوق ممکن است شامل الزامات و تعهد متقابل طرف عقد باشد و نیز ممکن است حقوقی باشد که برای وی نسبت به کالای موضوع حمل ایجاد می‌شود. یعنی آنکه در برابر تعهد متصدی حمل که همان حمل کالا از مبدا به مقصد و تحویل آن به گیرنده

است، از یک طرف، قرارداد به وی حق الزام متقابل طرف تعهد را به عنوان یک حق برای متصدی خواهد داد و از طرف دیگر اثر دیگری ظاهر می‌شود که متصدی نسبت به عملیات حمل و کالای موضوع قرارداد حمل از حقوقی برخوردار می‌گردد که در قالب حق اداره تجاری کالا شناخته می‌شود. اینکه متصدی می‌تواند در مواقعی کالا را در مسیر حمل تخلیه نماید یا به فروش رسانیده یا معدوم نماید یا در گرو مطالبات خود بابت کرایه حمل آن را در حبس قرار دهد، مظهر ایجاد حقی است که وی در بستر اداره تجاری کالا اعمال می‌نماید. در آن طرف قرارداد نیز، فرستنده علیرغم لزوم قرارداد، از حقوقی همچون استرداد محموله یا اعطای دستورات به متصدی برخوردار است و همچنین است در مورد اشخاص دیگری که به نحوی با قرارداد حمل و کالا مرتبط هستند. اشخاصی همچون متصدیان ثانویه یا مجریان حمل و کنترل کنندگان مرسوله به کیفیتی که در کنوانسیون‌های بین‌المللی ناظر بر حمل و نقل دریایی کالا ذکر شده است.

اینکه طرفین رابطه در برابر حق ایجاد شده، تکالیف و تعهداتی را نیز به عهده دارند، موضوع بحث ما نیست. هرچند که ممکن است بعضاً حقوق ایجاد شده مستتر در تعهدات و تکالیف طرفین باشد. به طور مثال، حمل کالا در شمار تعهدات متصدی است، ولی اینکه در مسیر حمل متصدی می‌تواند از مسیر مورد توافق در قرارداد انحراف داشته باشد، ضمن اینکه در مواقع خاص و ضرورت‌های دریانوردی به منظور حفظ سلامت مرسوله یا خدمه یا کشتی برای متصدی جنبه تعهد و تکلیف دارد، لکن متضمن حق انتخاب و حق اداره محموله خواهد بود. به عبارتی از آنجا که اثر عقد محدود به ایجاد تعهد نیست و می‌تواند آثار دیگری نیز همچون انتقال مالکیت، ایجاد شخصیت حقوقی، ایجاد حق انتفاع و ارتفاق و زوال آن‌ها به همراه داشته یا صرفاً اذن و اباحه به وجود آورد (Katouzian, 2001). در مورد قراردادهای حمل و نقل نیز تنها اثر قرارداد، فرضاً در مورد متصدی، تعهد به حمل کالا نیست و به

همراه آن موجب ایجاد حقوقی برای متصدی می‌شود که از جمله آن اداره حمل کالا است. به عبارتی، اثر عقد قرارداد حمل به عنوان یک عقد معوض، صرفاً آن نیست که برای وی ایجاد تعهد حمل کالا در مقابل حق دریافت هزینه حمل نماید. بلکه در کنار حق دریافت هزینه حمل به عنوان معوض تعهد خود، برای وی حقوق دیگری نیز ایجاد می‌شود. بنابراین اداره تجاری کالا از این منظر بعنوان یک حق برای دارنده آن محسوب می‌شود.

در یک تقسیم‌بندی، حق را به مالی و غیر مالی تقسیم می‌نمایند. حق غیر مالی، امتیازی است که هدف آن رفع نیازهای عاطفی و اخلاقی انسان است. در حالی که حق مالی، امتیازی است که حقوق هر کشور به منظور تامین نیازهای مادی اشخاص به آن‌ها می‌دهد. در عین حال حقوق غیرمالی ممکن است آثار مالی داشته باشد (Katouzian, 1999). از این نظر، حق اداره تجاری کالا، با وصفی که در تعریف حقوق مالی و غیرمالی برشمردیم، در شمار حقوق مالی قرار دارند. چه آنکه نفع مادی متصدی به عنوان یکی از کسانی که از این حق برخوردار است، ایجاب می‌نماید با اعمال این حقوق بتواند تعهد خود دایر بر حمل کالا را به نحو مناسب تری به انجام رسانیده و در عوض آن ضمن برخورداری از کرایه حمل، از مسئولیت‌های ناشی از قصور خود که موجب ضرر و جبران خسارت خواهد بود، فارغ شود. همچنین فرستنده با اداره محموله در مسیر حمل، نفع و زیان خود را جستجو می‌نماید و آنگاه که حقوق وی در معرض خطر قرار می‌گیرد، یا نفع وی ایجاب کند، نسبت به استرداد محموله یا تخلیه آن در مسیر حمل اقدام می‌نماید.

در تقسیم‌بندی حقوق مالی، آن را به حقوق عینی و دینی تقسیم می‌نمایند. در تعریف حق عینی گفته شده است که حقی است که شخص به طور مستقیم و بی‌واسطه نسبت به چیزی پیدا می‌کند و حق دینی یا شخصی نیز، حقی است که شخصی نسبت به دیگری پیدا کند (Katouzian, 1999).

از این نظر، حق اداره تجاری کالا را می‌توان با توجه به متعلق حق، یک حق عینی تلقی نمود. در یک قرارداد حمل به طور مثال در مورد متصدی، وی متعاقب تحویل و شروع عملیات حمل، بدون واسطه قادر خواهد بود حق خود را اعمال نماید. چه آنکه در حق عینی، دو عنصر شخص دارنده حق و مالی که موضوع حق است، موجود است. (یزدانیان - مدنی تطبیقی. حقوق تعهدات) بر این اساس متصدی در مورد اعمال حق حبس از یک حق عینی برخوردار است. از نظر دیگر، گاه حق اداره تجاری کالا را می‌توان یک حق دینی نیز تلقی نمود. صاحب حق دینی، بر ذمه دیگری دارای حقی است که می‌تواند اجرای آن را از متعهد بخواهد. در این حق سه عنصر، صاحب حق دینی، متعهد و موضوع تعهد یا حق وجود دارد (Yazedjan, 2013). همچنان که برابر تعهدات قرارداد حمل، فرستنده مکلف به تبعیت از دستورات متصدی است و به نحوی وی در برابر متصدی تعهد به انجام امری را به عهده می‌گیرد. البته ممکن است بر این نظر خرده گرفته بگیرند و گفته شود اداره تجاری کالا در این حوزه، نه یک حق عینی، بلکه یک حق اعتباری و قراردادی است که ناشی از اسناد حمل (مانند بارنامه یا ناشی از مقررات بین‌المللی مثل قواعد لاهه-ویزی، هامبورگ یا روتردام می‌باشد. به بیان دیگر، این اداره تابع ترتیبات قراردادی و قواعد عرفی و قانونی حمل دریایی است و اداره تجاری کالا بیشتر به صورت حق اداره قراردادی یا مأموریتی ظاهر می‌شود و ممکن است متکی بر قرارداد حمل، اسناد بارنامه یا قواعد بین‌المللی باشد و به شخص اجازه دهد بدون مالک بودن، بر چگونگی حمل، مقصد، گیرنده یا زمان تحویل اثر بگذارد. بر مبنای همین استدلال در مقابل، حق عینی (مانند حق حبس، وثیقه، یا رهن دریایی) را نوعی سلطه مستقیم و دائمی یا موقتی بر عین کالا است که حتی در برابر ثالث نیز قابل استناد است. وقتی متصدی حمل صاحب «حق عینی» می‌شود در موارد خاص، متصدی حمل ممکن است علاوه بر حق دینی برای مطالبه کرایه، دارای حق عینی همانند حق

حبس کالا نیز گردد. این حق در بسیاری از نظام‌های حقوقی پذیرفته شده است و به متصدی اجازه می‌دهد کالا را تا پرداخت کامل کرایه نگه دارد. این حق ماهیتاً عینی است و اینکه آیا این موضوع ماهیت اداره را تغییر می‌دهد یا خیر، نکته مهم این بحث است. چرا که بر اساس چنین دیدگاهی داشتن حق عینی بر کالا لزوماً به معنای اداره تجاری کالا نیست، و برعکس، داشتن حق اداره کالا لزوماً به معنای داشتن حق عینی نیست. بطور مثال متصدی حمل ممکن است حق حبس داشته باشد (حق عینی)، ولی هیچ کنترلی بر مقصد یا زمان تحویل نداشته باشد (اداره‌ای کار نیست). یا فرستنده ممکن است اختیار تغییر مسیر کالا را داشته باشد (اداره کالا)، ولی هیچ‌گونه حق عینی نسبت به کالا نداشته باشد. این ایراد را می‌توان چنین پاسخ داد که در هر صورت حق ایجاد شده برای متصدی ناشی از وجود قرارداد حمل است و بطور تبعی برای وی این حق عینی تبعی ایجاد شده است.

بررسی تطبیقی

به عنوان نتیجه می‌توان گفت که قرارداد حمل و نقل در شمار عقود معین قابل تحلیل و بررسی نیست. امروزه ضرورت‌های مربوط به امنیت اجتماعی باعث شده است تا شرایط این دسته از عقود توسط قانونگذاران کنترل و محدود شود و به شکل عقود الحاقی ظاهر شوند (Katouzian, 2011) و در عین حال با نظام‌مند شدن خود در قالب قواعد و مقرراتی که در قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی آمده است، به عنوان عقود معین نوین شناخته شوند. افراد با پذیرش شرایط حمل بدین نحو مبادرت به انعقاد قرارداد حمل می‌نمایند. با انعقاد قرارداد حمل، به همراه تعهد اصلی، حقوق دیگری زاییده و ایجاد می‌شود که در ارتباط مستقیم یا غیر مستقیم با کالای موضوع حمل می‌باشد. اداره تجاری کالا در مسیر حمل از جمله این حقوق است که به موجب آن متصدی می‌تواند اقداماتی را نسبت به کالای موضوع حمل و طرف مقابل خود اعمال نماید و یا فرستنده، حق خود را نسبت به کالای موضوع

حمل و متصدی یا گیرنده یا کنترل کننده اعمال نماید. این حق از نوع حقوق مالی است که با توجه به متعلق حق، گاه جنبه عینی دارد و نسبت به محموله موضوع حمل قابل اعمال است و گاه جنبه دینی دارد و می‌تواند الزام طرفین مرتبط با محموله را با الزام به انجام عملی در پی داشته باشد. در عین حال، می‌توان گفت که حق اداره تجاری کالا و قرارداد حمل دو مفهوم مرتبط اما متفاوت در حقوق دریایی هستند. حق اداره تجاری کالا به فرد یا نهاد خاصی اجازه می‌دهد تا عملیات اجرایی و مدیریتی حمل کالا را انجام دهد، در حالی که قرارداد حمل توافقی است که مسئولیت‌ها، تعهدات و حقوق مالی و اجرایی طرفین را مشخص می‌کند. این دو مفهوم در کنار یکدیگر عمل می‌کنند و فرآیند حمل کالا را از جنبه‌های مختلفی از جمله اختیارات اجرایی و مسئولیت‌های قانونی پوشش می‌دهند. در بسیاری از موارد، حق اداره تجاری کالا می‌تواند از طریق قرارداد حمل منتقل شود، به‌ویژه در صورتی که متصدی حمل یا مستأجر کشتی مسئولیت‌های خود را به شخص دیگری واگذار کند. بنابراین، حق اداره تجاری کالا می‌تواند بخشی از توافقات قراردادی باشد، اما ماهیت آن اغلب به عنوان یک حق غیرمالی و غیرعینی بر اختیارات اجرایی و تصمیم‌گیری‌های تجاری در حمل کالا متمرکز است، در حالی که قرارداد حمل شامل جنبه‌های مالی و حقوقی است که مسئولیت‌ها و حقوق طرفین را به‌طور دقیق تنظیم می‌کند.

منابع ایجاد حق اداره تجاری کالا

در تعریف حق گفته می‌شود حق سلطه و قدرتی است که از طرف قانون به شخصی داده می‌شود و آن اختیار قانونی است که شخص بر اشیا یا اموال یا اشخاص دیگر دارد (Jafari Langroudi, 1998) و همچنین گفته شده اقتدار و امتیازی است که شخص در برابر سایر اعضای جامعه داراست. (کاتوزیان، ۱۳۷۸؛ ۱۴) از نظر دیگر، اختیار یا نفعی را که به طور کلی و مجرد در قانون آمده و صاحب آن در عالم خارج معین نشده است را نباید در زمره حقوق

در قراردادهای حمل و نقل، تعهدات طرفین قرارداد، گاه به صورت شروط اساسی یا ضمنی که معمولاً در قرارداد اجاره یا بارنامه تصریح می‌شود، تعیین می‌گردد (Emami Meybodi, 2016). البته این شروط نباید به کیفیتی باشد که به ارزش بارنامه دریایی خلل وارد و آن را از اعتبار یک سند تجاری خارج نماید (Hosseini, 2010). همچنین ممکن است در قرارداد یا بارنامه دریایی به شروط اشاره‌ای نشود، لکن قوانین و مقررات حاکم بر آن حمل و نقل دریایی، به طرفین قرارداد حق یا حقوقی اعطا نموده و توافق طرفین بر خلاف آن را نیز باطل اعلام نماید. به طور مثال پاراگراف ۸ ماده ۳ کنوانسیون لاهه درج هرگونه شرط به منظور اینکه متصدی در قبال فقدان یا خسارت به محموله ناشی از تقصیر یا اهمال یا غفلت در انجام وظایف و تعهدات مسئولیت نداشته باشد، باطل است. یا در بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، به همین کیفیت، درج هرگونه شرط باطل اعلام شده است. بنابراین قوانین و مقررات حاکم، از جمله کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌تواند یکی از منابع ایجاد حق برای طرفین قرارداد حمل باشد. به طور مثال به موجب ماده ۶۵ قانون دریایی ایران، فرستنده می‌تواند قبل از رسیدن بار به مقصد، با تسلیم نسخه قابل انتقال بارنامه به فرمانده کشتی، بار را استرداد نموده یا در شرایطی متصدی می‌تواند اقدام به فروش بار نماید. بنابراین منابع ایجاد حق می‌تواند توافقات قراردادی یا بارنامه‌هایی باشد که متعاقب تحویل کالا به کشتی صادر می‌شود یا در مواردی که طرفین قرارداد حمل توافقی ننموده باشند، قوانین و مقررات حاکم بر حمل، منبع ایجاد حق باشد. گرچه که ممکن است پذیرش قواعد حاکم بر حمل، خود نوعی توافق و ضمیمه نمودن مقررات حاکم بر قرارداد تلقی شود و از این حیث منبع ایجاد حق، منحصر به قرارداد حمل و بارنامه گردد. مثلاً در موردی که کشتی از مسیر انحراف نموده باشد، این سوال مطرح می‌شود که منبع ایجاد حق انحراف از مسیر، بارنامه است یا قرارداد حمل یا قانون؟ ممکن است طرفین به موجب شرطی در

آورد و نوعی اباحه است (Katouzian, 2010). حق از یک منظر مرتبه ضعیفی از ملک است که گاه متعلق آن عین خارجی است. مانند حق تحجیر و گاه ممکن است متعلق آن عین خارجی نباشد، بلکه شخص باشد. مانند حق حضانت پدر و مادر نسبت به فرزند خود و ممکن است نه عین باشد و نه اشخاص، بلکه از عقد ایجاد شود، مانند حق خیار که جامع و کاملترین آن همان استیلا و قدرتی است که به موجب قانون ایجاد می‌شود و تفاوت آن در متعلق آن است (Haeri Shahbagh, 1997).

اداره تجاری کالای موضوع حمل، از این جهت که اطراف قرارداد حمل در ارتباط با کالای موضوع حمل از یک اقتدار و سلطه برخوردارند را باید نوعی حق تلقی نمود. از این حیث که صاحب حق می‌تواند به اتکای آن، در برابر طرف مقابل، اقدامات خود را مجاز بشمارد یا الزام وی را به انجام یا عدم انجام امری بخواهد. سوالی که در این میان مطرح می‌شود آن است که، منشأ و منبع ایجاد حق اداره تجاری کالا کدام است؟ آیا منشأ ایجاد این حق، قرارداد حمل، قرارداد اجاره کشتی و بارنامه است یا قانون و یا دیگر منابع؟

در حقوق ایران تقسیم‌بندی روشنی از منابع ایجاد حق نشده است و تنها در ماده ۹۵۷ و ۹۵۸ قانون مدنی به اینکه هر انسانی که زنده متولد شود متمتع از حقوق مدنی خواهد بود، اشاره شده است. از طرفی نیز در ماده ۱۴۰ قانون مدنی در باب تملک بیان می‌نماید: «تملک حاصل می‌شود: ۱- به احیا اراضی موات و حیازت اشیا مباحه ۲- به وسیله عقود و تعهدات ۳- به اخذ به شفعه ۴- به ارث». از منابع برشمرده شده فوق، آنچه که موجب ایجاد حق اداره تجاری کالا می‌شود، مربوط به بند ۲ ماده مذکور در مورد عقود و تعهدات است. حال آنکه در حمل و نقل کالا تنها عقود و تعهدات نیستند که موجب ایجاد این حق می‌شود. اسباب ایجاد حق در یک نظر، شامل عقد، شبه عقد، جرم، شبه جرم و قانون می‌باشد که به وسیله قانون شناخته می‌شوند (Emami, 1998).

قرارداد حمل انحراف از مسیر را منع نموده باشند و به نوعی توافق قراردادی حکایت از سلب این حق داشته باشد. در این صورت ادعا خواهد شد که قرارداد یا اسناد حمل، نه تنها منبع ایجاد این حق نمی‌باشد، بلکه این حق را نیز سلب نموده است. ولی در فرضی که کشتی در شرایطی قرار گیرد که حمل در مسیر تعیین شده در قرارداد، مخاطراتی برای کشتی یا بار داشته باشد، به نحوی که انحراف از مسیر اجتناب ناپذیر بوده، شرط پیش بینی شده در قرارداد مانع انحراف از مسیر نخواهد بود. بلکه شرایط به وجود آمده به فرمانده و متصدی این حق را می‌دهد که از مسیر انحراف نماید. در این صورت حق انحراف از مسیر، ناشی از توافق قراردادی نیست. بلکه ناشی از شرایط پیش آمده در دریانوردی است که مورد حمایت قانون می‌باشد. به عبارتی منبع ایجاد این حق، قانون و مقررات حاکم است. قانون یا مقررات حاکم، انحراف موجه از مسیر را مورد حمایت قرار می‌دهد و شاید از این نظر قرارداد حمل متضمن پذیرش شرایط و مقررات حاکم بر حمل و نقل دریانوردی باشد و از این حیث نیز به طور ضمنی قرارداد با توافق طرفین نسبت به انحراف موجه از مسیر منعقد شود. در عین حال نقش عرف در حمل و نقل دریایی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت. کنوانسیون‌های بین المللی بعنوان یکی از منابع حقوق حمل و نقل دریایی، بعضاً ریشه عرفی دارند. به این مفهوم که عرف‌های موجود در حمل و نقل دریایی و کارکرد موثر آن باعث شده تا واضعان مقررات و کنوانسیون‌ها را به سمت یکسان سازی مقررات با بهره گیری از این مقررات سوق دهد. اما با وصف آثار و کارکردهای ایجاد، اعلامی، تکمیلی و تفسیری عرف (Mohebi, 2021)، در مواردی که این عرف‌ها به مقررات مدون و نوشته مبدل نشده است، در خلا مقررات موجود می‌توانند نقش تکمیلی و یا تفسیری ایفا نموده و از این حیث نقاط ضعف و خلاهای موجود را پوشش دهد. بنابراین مقررات وضع شده اعم از اینکه ریشه عرفی داشته باشند و اعم از اینکه بر حسب نیازها

بدون سابقه عرفی، بدوا توسط واضعان به عنوان مقرراتی یکنواخت وضع شوند، بدلیل آنکه این قابلیت را نخواهند داشت که تمامی جوانب در آن پیش بینی و پوشش داده شود، ناگزیر نیاز به تکمیل با بکارگیری رویه‌های عرفی دارند (Mohebi, 2021). نقش این عرف‌ها می‌تواند در مواردی باشد که اطراف قراردادهای حمل و نقل با تمسک به آن از حقوقی برخوردار شده یا با تکلیف و تعهد مواجه شوند. از جمله این حقوق می‌تواند حقوق مربوط به اداره تجاری کالا در پروسه حمل و نقل دریایی باشد.

گستره زمانی اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی

زمان ایجاد حق اداره تجاری کالا

حق اداره تجاری کالا همانطور که اشاره شد، می‌تواند ناشی از توافق طرفین به موجب قرارداد حمل باشد یا ناشی از بارنامه دریایی صادره یا قوانین و مقررات و عرف حاکم بر حمل کالا باشد. اما اینکه این حق از چه زمانی ایجاد می‌شود و آیا همزمان با انعقاد قرارداد حمل یا صدور بارنامه یا استیلای بر کالا ایجاد می‌شود یا خیر یا اینکه اثر آن متاخر از زمان ایجاد آن است را در این قسمت مورد بررسی قرار می‌دهیم.

اصولاً هر توافق و قراردادی به محض انعقاد، اثر اجرایی دارد. بند ۱ ماده ۳۶۲ قانون مدنی مقرر می‌نماید: «به مجرد وقوع بیع، مشتری مالک مبیع و بایع مالک ثمن می‌شود». به این مفهوم که همزمان با انعقاد بیع، برای بایع حق دریافت ثمن و برای مشتری حق مالکیت بر مبیع ایجاد می‌گردد. اثر ایجاد حق مالکیت برای مشتری آن است که فوراً تسلیم مبیع را از بایع بخواهد. اما گاه انحراف‌های قراردادی یا قانونی از این قاعده، می‌تواند مانع انتقال همزمان مالکیت با وقوع عقد باشد (Katouzian, 2001). مفهوم آن این است که طرفین می‌توانند عقد بیع را منعقد نمایند، لکن اثر آن که انتقال مالکیت است را به زمان دیگر محول نموده یا تسلیم مبیع را به زمان دیگر موکول نمایند یا اینکه با درج شرط تعلیق، وقوع عقد را معلق به حدوث شرط یا حادثه‌ای نموده یا فرضاً بیع از نوعی باشد که قبض

در آن شرط صحت آن باشد. موضوعی که در بحث اداره تجاری کالا مطرح می‌شود نیز آن است که آیا همزمان با انعقاد قرارداد حمل یا صدور بارنامه این حق به وجود می‌آید؟ موضوع، هنگامی با چالش بیشتر همراه است که در حمل و نقل دریایی، همزمان با انعقاد قرارداد حمل، کالا تحویل متصدی نمی‌شود و یا حمل کالا اگر تحت حاکمیت یکی از مقررات قانون دریایی یا کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار گیرد، شمول آن مقررات بر حمل کالا متفاوت باشد. مثلاً در قانون دریایی ایران و کنوانسیون لاهه، قاعده چنگال تا چنگال حاکمیت دارد و در کنوانسیون روتردام قاعده درب تا درب مجراست. و یا اینکه ممکن است حمل چند وجهی باشد و کالا مسیرهای جاده‌ای، ریلی و دریایی را طی نماید. همچنین با اشکال مختلفی که اداره تجاری کالا به خود می‌گیرد، بر ابهام و تردیدها افزوده خواهد نمود.

چنانچه مقررات قانون دریایی یا مقررات روتردام را از حیث دامنه شمول آن بر مقررات حمل در نظر بگیریم، زمان حمل دریایی در این مقررات تعیین شده است. به طور مثال در قانون دریایی ایران، حمل دریایی از زمان بارگیری شروع می‌شود و تا زمان تخلیه خاتمه می‌یابد که بار در کشتی بارگیری شده باشد.^۱ بارگیری نیز از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل، باری را که فرستنده به منظور بارگیری در کشتی آماده بارگیری کرده است، از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار می‌گیرد، گرفته و بلند نماید و تخلیه، زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل، بار را در اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته، فرود آورد.^۲ اما با وصف اینکه بند ۳ و ۴ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی را سند دریافت کالا توسط متصدی اعلام نموده و این سند همچنان که در بند ۷ ماده ۵۴ آمده است، بعد از بارگیری کالا در کشتی توسط فرمانده صادر می‌شود و با وصف اینکه به موجب بند ۲ ماده ۵۲،

بارنامه دلیل قرارداد حمل کالا می‌باشد، می‌توان گفت که استیلای متصدی بر کالا از زمانی است که به شرح فوق مورد اشاره قرار گرفت و لذا نمی‌توان در مواردی از جمله اینکه بار در اسکله و کنار کشتی قرار گرفت یا تا زمانی که بارنامه صادر نشده است، برای متصدی نسبت به کالا حقی را متصور بود. مضافاً اینکه امروزه عملیات تخلیه و بارگیری توسط عواملی غیر از متصدی انجام می‌پذیرد و یا بعضاً در قراردادهای حمل، در شمار تعهدات متصدی قرار نمی‌گیرد. بنابراین نمی‌توان گفت که همزمان با انعقاد قرارداد حمل، حق اداره محموله برای متصدی ایجاد شده است. چه آنکه بر اساس آنچه که گفته شد، صدور بارنامه نقطه آغازین تعهدات متصدی است و بر این اساس حقوقی که ممکن است در اداره کالا برای وی ایجاد و متصور گردد نیز از این زمان به بعد به وجود می‌آید. اما موضوع در مواردی که قرارداد اجازه کشتی منعقد شده باشد، قدری متفاوت خواهد بود که در مباحث آتی به آن خواهیم پرداخت. نهایت آنکه اگر قرارداد حمل و بارنامه را به عنوان منبع ایجاد حق اداره تجاری کالا در نظر بگیریم، بر حسب اینکه متصدی یا دیگر اطراف قرارداد حمل از چه حق اداره تجاری کالا برخوردار خواهند بود را باید با توجه به نوع حق ایجاد شده مورد بررسی قرار داد. به عبارتی ممکن است در مسیر حمل شرایطی به وجود آید که متصدی در آن شرایط با توجه به اوضاع و احوال حاکم بر قضیه دارای حق گردد. به طور مثال در قراردادهای اجازه شرط عدم انحراف از مسیر می‌شود. لکن در یک شرایط از پیش تعیین نشده، اگر یک حادثه همچون وقوع جنگ در یک منطقه دریانوردی منجر به مخاطره آمیز شدن یک آبراه یا کانال دریانوردی گردد، باعث می‌شود که متصدی به منظور حفظ سلامت کشتی و بار از حق انحراف از مسیر برخوردار گردد. این حق به متصدی اجازه خواهد داد تا چنانچه فرستنده یا گیرنده کالا به دلیل تاخیر در رسیدن کشتی به مقصد، دعوی خسارت مطرح

^۲ - بند ۹ ماده ۵۲

^۱ - بند ۸ ماده ۵۲

نماید، از مسئولیت تبری جوید. ممکن است گفته شود این حق همزمان با شروع حمل برای متصدی حمل ایجاد شده، به نحوی که قرارداد حمل کالا متضمن اعطای حق انحراف موجه از مسیر برای کشتی است و در مقابل نیز ممکن است گفته شود این حق با وصف شرط عدم انحراف از مسیر، همزمان با دریافت کالا و صدور بارنامه و استیلای بر آن برای متصدی وجود ندارد، لکن از زمانی که شرایطی به وقوع پیوندد که حمل کالا را با خطر مواجه سازد، از این زمان این حق برای متصدی ایجاد می‌شود که بر خلاف توافق قراردادی از مسیر انحراف نماید. در کنوانسیون روتردام به موجب مفاد ماده ۱۲ کنوانسیون حق اداره تجاری کالا از زمانی ایجاد می‌شود که کالا به متصدی حملتسلیم شده باشد. این زمان، که با تحویل کالا همراه است، به‌طور مشخص از طریق اسناد حمل (مانند بارنامه) ثبت می‌شود. این امر به متصدی حمل اجازه می‌دهد تا مدیریت کالا در مسیر حمل و نظارت بر حمل آن را عهده‌دار باشد. بر اساس این ماده، زمان شروع مسئولیت متصدی حمل زمانی است که کالا از طرف فرستنده یا نماینده او به متصدی حمل تسلیم می‌شود. این تسلیم کالا به متصدی حمل، به‌طور هم‌زمان حق اداره تجاری کالا را برای متصدی ایجاد می‌کند. اسناد حمل که در کنوانسیون روتردام ذکر شده، به‌طور مستقیم ارتباطی با تعیین زمان شروع این مسئولیت دارند. به عبارت دیگر، از زمان صدور بارنامه و تسلیم کالا به متصدی، این حق برای وی ایجاد می‌شود.

محدوده زمانی عمل

همچنان که در مباحث قبل بیان نمودیم، پروسه حمل و نقل دریایی یک کالا، حسب درخواست اشخاص، عموماً فروشندگان یا فرستندگان کالا و یا در برخی موارد مالکان کالا، شروع می‌شود. در این راستا انعقاد قرارداد حمل یا تحویل کالا به متصدی و اخذ بارنامه شروع تعهد متصدی حمل یا وابستگان به حمل و محموله را در بر دارد. سوالی که در این خصوص مطرح می‌شود، آن است

که با وصف تفاوت دوران مسئولیت در قانون دریایی ایران و کنوانسیون روتردام، که در اولی از بندر تا بندر و دیگری از درب تا درب است، آیا می‌توان ادعا نمود که مدت زمان قبل از بارگیری کالا در کشتی و بعد از تخلیه کالا در بندر نیز شامل اداره کالا در حمل و نقل دریایی با مفهومی که ما از آن ارائه نمودیم می‌شود؟ بر این اساس ضرورت دارد بدواً به این موضوع بپردازیم که حق اداره تجاری کالا در حمل و نقل دریایی صرفاً شامل دوره زمانی حمل و نقل کالا در درون کشتی است یا مدت زمانی که در شمار تعهدات متصدی حمل قرار داشته، اعم از اینکه کالا در انبار فروشنده نیز باشد و یا مدت زمانی که کالا متعاقب تخلیه در انبار قرار دارد نیز، می‌شود؟ بر همین مبنا بدواً به حوزه عمل و دایره شمول قوانین دریایی ایران و کنوانسیون روتردام می‌پردازیم.

نقش و جایگاه قرارداد حمل در استیلای بر کالا

ارائه خدمات حمل کالا به وسیله کشتی بر حسب شرایط و مقتضیات ممکن است متفاوت باشد. گاه ممکن است مالک کالا از طریق اجاره کشتی برای سفر معین و گاه زمان معین، از خدمات حمل کالا بهره‌بردار که تحت عنوان قراردادهای اجاره کشتی شناخته می‌شود. گاه نیز ممکن است به واسطه اینکه حجم کالا زیاد نیست و اجاره نمودن کشتی مقرون به صرفه نباشد، افراد کالاهای خود را از طریق سپردن به خطوط حمل و نقل دریایی (لایتر) حمل نمایند. قرارداد اجاره کشتی و قرارداد حمل مستند به بارنامه دریایی، دو قرارداد ناسازگار با هم و منحصر به فرد تلقی نمی‌شوند و به عبارتی، وجود آن‌ها با همدیگر امری محال نیست. چرا که غالباً شخصی که مبادرت به اجاره کشتی برای مدت زمان معین می‌کند، ممکن است خود راساً از آن به عنوان متصدی حمل عمومی استفاده و اقدام به صدور بارنامه نماید (Wilson, 2020). بر همین مبناست که بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران قرارداد باربری را شامل قراردادی می‌داند که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق

دریاست و هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید، معرفی نموده است. به همین سبب با تفکیک قرارداد حمل به دو نوع قرارداد اجاره کشتی و قراردادهای مستند به بارنامه دریایی، نقش آن دو را در استیلای بر کالا بررسی می‌نماییم.

نقش و جایگاه بارنامه دریایی در استیلای بر کالا

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های اداره تجاری کالا، استفاده از اسناد حمل است. این اسناد نه تنها مالکیت کالا را منتقل می‌کنند، بلکه در فرآیندهای قانونی و تجاری نیز نقش حیاتی دارند. برخی از این اسناد عبارتند از:

الف: بارنامه (Bill of Lading): اساسی‌ترین سند در حمل دریایی است که حاوی اطلاعات مربوط به کالا و تعهدات متصدی حمل است. ب: گواهی دریافت کالا (Receipt): اسنادی که برای تأیید دریافت کالا صادر می‌شود.

ج: مجوز حمل (Shipping Instructions): دستورالعمل‌های صادره از طرف فرستنده به متصدی حمل برای انجام عملیات حمل.

د: سندهای تجاری و گمرکی: اسنادی که برای تحویل کالا به گمرک و دیگر مقامات قانونی نیاز است.

در میان اسناد فوق بارنامه به سبب کارکردهای خاص آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

استیلای بر کالا در حمل واقعی و متوالی

در ابتدای بحث اشاره نمودیم که چرخه حمل و نقل با تغییرات و نیازمندی‌های امروزی، لاجرم مستلزم به کارگیری شیوه‌هایی غیر از شیوه‌های سنتی حمل و نقل است. از جمله آن مواردی بود که حمل کالا توسط شخصی صورت می‌گیرد که طرف اصلی قرارداد حمل نمی‌باشد که از آن به عنوان متصدی حمل واقعی در برابر متصدی قراردادی یاد می‌شود. در این روش متعاقب صدور بارنامه

توسط متصدی حمل قراردادی که نام متصدی و گیرنده کالا در آن ذکر شده است، متصدی تصمیم به واگذاری کل یا بخشی از عملیات حمل را به متصدی ثانویه می‌گیرد. متصدی ثانویه که در اینجا نقش متصدی واقعی را به عهده گرفته، بارنامه‌ای صرفاً با کارکرد رسید دریافت کالا صادر می‌نماید که در آن فرستنده کالا، همان متصدی قراردادی است. بدون آنکه عملاً در چرخه حمل، این بارنامه جریان پیدا کند. با این وصف، هر چند که متصدی واقعی طرف قرارداد حمل با فرستنده کالا نمی‌باشد، هم به موجب مقررات قانون تجارت ایران و هم کنوانسیون هامبورگ و روتردام، متصدی حمل واقعی بابت بخشی از مسیر دارای مسئولیت است. همچنان که در باب جایگاه و نقش قرارداد حمل و بارنامه در خصوص استیلا در مطالب قبل گفته شد، مسلم است که با توجه به کارکرد نوع بارنامه صادره توسط این متصدی که صرفاً جنبه رسید دارد و نه بارنامه به مفهوم و شرایط خاص، باید قائل به این بود که بارنامه صادره در همین مفهوم، متضمن تحویل کالا به متصدی دوم و آغاز مسئولیت و استیلای وی بر کالا است. استیلا با این شرایط و با اوصافی که در هر حالت، مسئولیت متصدی قراردادی برای کل کالا در تمام مسیر ثابت است و حمل تحت نظارت وی صورت می‌گیرد. این در حالیست که در نوع دیگری از تصدی گری به حمل و نقل که همانا حمل متوالی است، با وصف اینکه از ابتدا واگذاری بخش یا بخش‌هایی از حمل به متصدیان دیگر وارد در حوزه توافق قرارداد حمل شده است، بنابراین با توجه به اینکه صرفاً و از همان ابتدا یک بارنامه صادر می‌شود، با پذیرش بارنامه اولیه توسط متصدی بعدی، متصدی اخیر از کلیه حقوق مترتب بر آن بارنامه بهره‌مند می‌باشد. بر این اساس هنگامی که کالا تحویل متصدی بعدی می‌شود، استیلای آن متصدی بر کالا محقق می‌گردد.

اجرای حق اداره تجاری کالا

حدود و لوازم اداره تجاری کالا

تعیین حدود اختیار صاحب حق اداره تجاری کالا مستلزم توجه به منشا و مبنای ایجاد این حق و وابسته به آن است که دارنده از عوامل حمل است یا محموله. چنانچه حق اداره تجاری کالا به موجب توافق و قرارداد حمل یا بارنامه دریایی ایجاد شده باشد حدود اختیارات دارنده به موجب توافق طرفین تعیین خواهد شد. ولی در مواردی ممکن است ترتیب خاصی در قرارداد حمل یا بارنامه صادره پیش بینی نشده باشد یا حق اداره تجاری کالا ناشی از قواعد و مقررات یا قانون و عرف حاکم بر حمل باشد. همچنانکه در مواردی همچون انحراف از مسیر یا فروش یا تفدیه کالا این حق برای متصدی حمل ایجاد میشود. در چنین مواردی حدود اختیار را باید در روح قواعد و مقررات و عرف حاکم بر حمل جستجو نمود.

شیوه اجرای حق اداره تجاری کالا

شیوه اجرای حق اداره تجاری کالا تابع توافق قراردادی یا قواعد و مقررات و عرف حاکم است. چنانچه حق اداره تجاری کالا تابع توافق یا قواعد و مقررات حاکم باشد، دارنده حق نمی تواند از حدود تعیین شده در توافق خروج و تجاوز نماید. مگر آنکه در توافق حاصل یا قواعد و مقررات حاکم شیوه معین و خاصی پیش بینی نشده باشد که در اینصورت همچنانکه در مواردی منشا حق اداره تجاری کالا عرف است، باید مطابق عرف عمل نموده و از حدود متعارف خارج نشود. بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران هر گونه شرط و توافق به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری را باطل اعلام نموده است. در عین حال به موجب ماده ۵۷ آن قانون هر گونه توافق مشروط به آنکه مخالف نظم عمومی نباشد را در مورد محموله ای که کیفیات خاص حمل آن عرفا انعقاد قرارداد خاص را ایجاب نماید مجاز شمرده است. گرچه که در اینصورت توافق انجام گرفته مشمول مقررات قانون دریایی نخواهد بود. از

نظر قانون دریایی ایران در موارد سکوت قانون دریایی یا سایر قوانین مملکتی اصول و عرف بین المللی ملاک عمل می باشد. در کنوانسیون روتردام که ریشه در حقوق عرفی دارد، همچنانکه در مباحث قبل گفته شد، در عمل تجویز استفاده از اصل آزادی قراردادها برای طرفین قرارداد حمل پذیرفته شده است. در عین حال به موجب ماده ۷۹ این کنوانسیون همانند آنچه که در بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران آمده است، هر گونه توافق برخلاف قواعد روتردام باطل و بی اعتبار شمرده شده است مگر در موارد برشمرده در ماده ۸۰ آن کنوانسیون در ارتباط با قراردادهای حمل محموله های متوالی در یک مدت معین توافق شده که به موجب آن طرفین می توانند حقوق، تعهدات و مسئولیت های کمتر یا بیشتری نسبت به مقررات روتردام در روابط خود در نظر بگیرند.

تکالیف طرف حق اداره تجاری کالا

همچنان که گفته شد، دارنده حق اداره تجاری کالا ممکن است یکی از وابستگان به حمل همچون متصدی حمل، اعم از اولیه یا ثانویه یا مجری دریایی یا دیگر عوامل باشد و نیز ممکن است یکی از وابستگان به محموله، همچون فرستنده، فرستنده اسنادی، گیرنده یا دارنده اسناد حمل یا کنترل کننده باشد. همچنین این حق ممکن است در اشکال و صور مختلف ظاهر گردد که به آن اشاره نمودیم. در عین حال با ایجاد حق اداره تجاری کالا برای هر یک از عوامل فوق، مادام که این حق زائل یا منتقل نشود، دارنده حق در برابر دیگری حق اعمال آن را خواهد داشت. بطور مثال همچنانکه در ماده ۳۸۳ قانون تجارت ایران آمده است، متعاقب آنکه کالا تحت استیلاي متصدی حمل قرار گرفت، متصدی حق حمل کالا را خواهد داشت. در اینصورت فرستنده نمی تواند استرداد کالا را از متصدی بخواهد، مگر آنکه نسخ بارنامه را به متصدی مسترد نماید. یا در مقصد دارنده بارنامه بعنوان یکی از افراد دارای حق اداره تجاری کالا، حق دارد کالا را از متصدی بخواهد. متصدی در اینصورت در برابر دارنده حق، مسئول است و کالا را باید به کسی

ارتباط با کالای موضوع حمل از یک اقتدار و سلطه برخوردارند را باید نوعی حق تلقی نمود. از این حیث که صاحب حق می‌تواند به اتکای آن، در برابر طرف مقابل، اقدامات خود را مجاز بشمارد یا الزام وی را به انجام یا عدم انجام امری بخواهد. حق ایجاد شده الزاماً معوض تعهدات نیست. هر چند که بعضاً ممکن است این حق مستتر در تعهدات طرف مقابل باشد. این حق می‌تواند ناشی از توافق طرفین به موجب قرارداد حمل یا ناشی از بارنامه دریایی صادره یا قوانین و مقررات و عرف حاکم بر حمل کالا باشد و در زمان استیلا بر کالا ایجاد و یا بر حسب مورد ممکن است از بدو استیلا یا در مدت زمان سلطه و استیلا بر کالا محقق گردد. کما اینکه در بحث انحراف کشتی از مسیر این گونه است. آنچه که از مقررات کنوانسیون لاهه و مقررات دریایی ایران مستفاد می‌گردد، آن است که دوره مسئولیت در این مقررات تعیین و پیش‌بینی شده است و قاعده چنگال تا چنگال حکمفرماست، اما این به آن معنا نخواهد بود که فراتر از مقررات کنوانسیون مبادرت به افزایش تعهدات نمایند. اما لزوماً در صورت توسعه آن، شمول مقررات کنوانسیون یا قانون دریایی بر آن را در بر نخواهد داشت. لاجرم باید بین این دوره‌های زمانی، قائل به تفکیک شد. به این معنا که دوره زمانی قبل و بعد از دوره شمول مقررات کنوانسیون و مقررات قانون دریایی را از دوره شمول مقررات خارج نمود. به این ترتیب که دوره زمانی چنگال تا چنگال را مشمول کنوانسیون و قانون دریایی قلمداد کنیم و قبل و بعد از آن را بر اساس توافق و قرارداد فی مابین طرفین بررسی نماییم. از طرف دیگر همچنان که در ابتدای بحث اشاره نمودیم، موضوع بحث حاضر، بررسی مسئولیت متصدیان یا طرفین قرارداد حمل نیست. بلکه موضوع اداره تجاری کالا است. بدیهی است در این صورت، اداره تجاری کالا را همچنان که دوران مسئولیت، قابل تقسیم به سه دوره، شامل قبل از بارگیری، مدت زمان حمل و بعد از تخلیه می‌باشد، اداره تجاری کالا را نیز در این سه دوره زمانی شناسایی نماییم. از نظر قانون دریایی ایران،

تحویل دهد که در بارنامه نام وی به عنوان گیرنده ذکر شده است. در مواقعی بطور همزمان افراد متعددی دارای حق اداره تجاری کالا هستند. کما اینکه در فرض اخیر همچنانکه دارنده بارنامه بعنوان دارنده حق اداره تجاری کالا از حق تحویل گرفتن کالا یا دستور به متصدی جهت تحویل برخوردار است، در مقابل متصدی نیز بعنوان شخصی که از حق اداره تجاری کالا برخوردار است می‌تواند از تحویل کالا به گیرنده‌ای که قادر نیست مدارک هویت خود یا اسناد حمل را ارائه دهد خودداری نماید.

نتیجه‌گیری

امروزه بخش مهمی از تجارت کالا و اقتصاد کشورها وابسته به چرخه حمل و نقل دریایی می‌باشد. حیات این چرخه با وصف تعدد وابستگان به حمل و محموله مستلزم مدیریت صحیح به منظور تضمین انتقال امن کالا و پیشگیری از بروز مسئولیت‌های جبران خسارات می‌باشد. طرفین در یک قرارداد حمل در برابر هم تعهداتی دارند. به عبارتی همچنانکه یک طرف از یک حق عینی در برابر طرف دیگر برخوردار است، برای طرف مقابل نیز تعهداتی وجود دارد و از طرف دیگر در مقابل تعهدات و تکالیف در برابر دیگری، از حقوقی برخوردار است. التزام به قرارداد حمل صرفاً متضمن ایجاد تعهد نیست. بلکه در مقابل این تعهد و تکلیف ایجاد شده حقوقی نیز برای دیگر طرف قرارداد به وجود خواهد آمد. این حقوق شامل الزامات و تعهد متقابل طرف عقد است و نیز ممکن است حقوقی باشد که برای وی نسبت به کالای موضوع حمل ایجاد می‌شود. بطور مثال در برابر تعهد متصدی حمل که همان حمل کالا از مبدا به مقصد و تحویل به گیرنده است، ضمن اینکه حق الزام طرف تعهد را به انجام معوض تعهد بعنوان یک حق را خواهد داشت، اثر دیگری ظاهر می‌شود که نسبت به عملیات حمل و کالای موضوع حمل دارای یک سلطه و استیلا است که تحت نام اداره تجاری کالا شناخته می‌شود. اداره تجاری کالای موضوع حمل، از این جهت که اطراف قرارداد حمل در

بارنامه‌ای که نسبت به طرفین قرارداد اجاره، شخص ثالث تلقی می‌شود اعمال می‌گردد. بدین ترتیب هرچند که قراردادهای اجاره کشتی از شمول مقررات روتردام خارج شده است و طرفین اصلی این قراردادها نمی‌توانند به این مقررات استناد نمایند، لکن در رابطه با اشخاص ثالث، دارنده بارنامه‌های دریایی و معادل الکترونیکی این اسناد که بر اساس قراردادهای اجاره صادر شده است قابلیت اعمال خواهد داشت.

با تطبیق و مقایسه اداره تجاری کالا در مقررات ایران و کنوانسیون روتردام می‌توان گفت که کنوانسیون روتردام در ارائه یک چارچوب بین‌المللی شفاف‌تر و کامل‌تر برای اداره کالا در فرآیند حمل، نسبت به مقررات ایران برتری دارد. ویژگی‌هایی مانند استفاده از اسناد الکترونیکی، انتقال سریع مالکیت کالا و نظارت بیشتر بر روند حمل و نقل در کنوانسیون روتردام به‌طور مؤثری فرآیند اداره تجاری کالا را تسهیل کرده‌اند. برای هماهنگی بهتر با استانداردهای جهانی و تحقق اهداف تجاری در حمل و نقل دریایی، ایران باید به‌طور جدی به پذیرش و توسعه بیشتر سیستم‌های الکترونیکی و بارنامه‌های دیجیتال بپردازد تا نظارت و کنترل بر اداره تجاری کالا با سایر کشورها تطابق یابد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The evolution of maritime transport as a cornerstone of international trade has long been shaped by both legal frameworks and technological advancements. The management of goods during maritime transport, known as commercial management of goods, has emerged as a central issue due to the multiplicity of stakeholders involved in carriage contracts and the complexity of

قراردادهایی که مستند به قرارداد اجاره کشتی می‌باشند، صرفاً در مواردی که بارنامه دریایی در خصوص آن صادر شده است، مشمول این قانون می‌باشند. به عبارتی در صورتی قرارداد منعقدۀ فی مابین فرستنده کالا و متصدی حمل، قرارداد حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود که قبل از آن بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن، در این مورد صادر شده باشد. در کنوانسیون روتردام رژیم قابل اعمال است که از درب تا درب (درب انبار مبدأ تا درب انبار مقصد) عملیات حمل را تحت پوشش خود قرار دهد. مشروط به این نکته است که عملیات حمل متضمن حمل دریایی و این مرحله از حمل نیز، متضمن حمل فرامرزی بین‌المللی باشد. قانون کلی در مقررات روتردام آن است که دوره مسئولیت حامل از زمانی شروع می‌شود که حامل یا طرف اجرا کننده، کالا را برای حمل دریافت می‌کند و تا زمانیکه کالا را تحویل می‌دهد، پایان می‌یابد. کوتاه‌ترین دوره مسئولیت که طرفین می‌توانند توافق کنند قلاب تا قلاب است و در یک حمل چند وجهی مسئولیت حامل برای دوره‌ای است که کالا را برای بار به کشتی بارگزاری می‌کنند و تا زمانی که کالا از آخرین سفر تخلیه می‌شوند ادامه دارد. آنچه که از مقررات کنوانسیون روتردام مستفاد می‌گردد، آن است که، همچنان که مسئولیت از زمان تحویل کالا به متصدی شروع و با تحویل آن به گیرنده خاتمه می‌یابد، اداره محموله نیز می‌تواند از زمان تحویل کالا به متصدی شروع و با تحویل آن به گیرنده خاتمه یابد. یکی از استثنای‌های وارد بر این کنوانسیون، قراردادهای اجاره کشتی است.

در عین حال این کنوانسیون در روابط بین متصدی حمل و دارنده international commerce. Historically, maritime transport has been regarded as a key driver of global economic development, serving as the primary means of exchanging commodities across borders (Hassanzadeh Mohammadi, 2011). The legal systems governing maritime operations have consequently had to balance efficiency, predictability, and accountability in regulating the roles and responsibilities of shippers,

carriers, consignees, and intermediaries. Within this evolving landscape, the commercial management of goods refers to the authority and control exercised over cargo throughout the transport process, encompassing rights derived from contracts of carriage, bills of lading, and international conventions. Unlike the administration of ships, which relates to navigation and vessel operation, the administration of goods is concerned with the rights and obligations over the cargo itself (Yazedjan, 2016). This distinction highlights the need for legal clarity regarding the scope and nature of commercial management of goods, as ambiguity in this area can lead to disputes over liability, risk allocation, and the protection of stakeholders' interests. Despite the adoption of the Hague Rules and subsequent international frameworks, Iranian maritime law has yet to fully align with modern conventions such as Rotterdam 2008, leaving gaps in the recognition and enforcement of commercial management rights. The contemporary context of digitalization, including electronic bills of lading, further underscores the necessity of re-evaluating national and international legal instruments (Najafi Esfadi, 2008). Addressing this issue requires an analytical approach that integrates doctrinal perspectives with comparative law, ensuring coherence with both traditional legal principles and modern commercial realities. The concept of "management" itself has varied meanings depending on the legal and linguistic context. In Persian jurisprudential and legal dictionaries, management is often equated with the organization or coordination of human and material resources under a regulatory framework (Jafari Langroudi, 1998). However, in the sphere of commercial carriage, management extends beyond organizational definitions to encompass the right of dominance and authority over goods under transport. This notion resonates with

civil law interpretations of administration in contexts such as the management of minors' property, estates, or bankrupt traders, where the focus lies on the exercise of authority within a legal relationship. The commercial management of goods thus signifies not only a contractual obligation but also a legally enforceable right permitting parties to exercise control over cargo. This duality becomes evident in the provisions of Iranian commercial law, where articles 382 and 383 provide for senders' rights to reclaim goods under certain conditions, even after delivery to carriers. Similarly, the Iranian Maritime Code, influenced by the Hague Rules of 1924, provides explicit mechanisms for deviation, cargo disposal, or pledging in extraordinary circumstances. The Rotterdam Rules expand upon this framework by acknowledging a wider circle of stakeholders and incorporating modern logistical practices, including multi-modal transport and electronic documentation. As such, commercial management cannot be narrowly interpreted as a contractual incident but must instead be understood as a comprehensive legal entitlement with both property and contractual dimensions (Katouzian, 2011; Taghizadeh, 2013). Indeed, while contracts of carriage create reciprocal obligations, they simultaneously generate autonomous rights, including the right to administer cargo. This interdependence reflects the broader doctrinal principle that every obligation corresponds to a right, a cornerstone of contractual justice (Safa'i, 2003).

From a doctrinal perspective, debates persist as to whether commercial management of goods should be classified as a property right (*haqq ayni*) or a personal right (*haqq dayni*). Iranian legal scholars have traditionally distinguished between property rights, which grant direct authority over objects, and personal rights, which impose obligations upon specific parties (Katouzian, 1999). In

practice, commercial management of goods may embody both dimensions: carriers may exercise lien rights over goods until freight is paid (a property-like right), while shippers may instruct carriers to deviate routes or deliver goods differently (a personal right). This hybridity complicates classification but also reflects the practical necessities of maritime commerce. Moreover, some scholars argue that commercial management is not a property right at all but rather a contractual or delegated right arising from transport documents or international conventions (Yazedjan, 2013). The Hague–Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules provide evidence of this perspective by framing rights of control as contractual entitlements that may be exercised by shippers or consignees without implying ownership. Yet, even under this contractual lens, the right retains functional autonomy, enabling actors to make binding decisions concerning cargo. Importantly, the effects of contracts in civil law are not limited to obligations; they may also create rights of enjoyment, usufruct, or even personality, as highlighted by general contract theory (Katouzian, 2001). Thus, to deny the existence of commercial management as an independent right would overlook its operational significance in international trade. Whether framed as property, contract, or hybrid entitlement, the right of commercial management enables carriers, shippers, and consignees to navigate the complexities of risk management, liability, and cargo security within a legally enforceable structure.

The sources of this right are equally diverse. Contracts of carriage, charter parties, and bills of lading often stipulate explicit or implied rights of control. Iranian law, while not providing a systematic classification of sources, recognizes that rights may arise from contracts, quasi-contracts, torts, quasi-torts, or laws themselves (Emami, 1998). Consequently, even absent contractual

stipulations, statutory or customary rules may grant parties authority over goods. For instance, article 65 of the Iranian Maritime Code allows shippers to reclaim cargo before arrival at the destination by presenting negotiable bills of lading, while carriers under extraordinary circumstances may sell cargo. The Hague Rules also invalidate clauses exempting carriers from liability for negligence, thereby creating non-waivable rights for cargo interests. Additionally, custom (urf) plays a pivotal role in supplementing codified law. International maritime conventions often codify pre-existing customs, but where conventions are silent, customary practices continue to govern commercial relationships (Mohebi, 2021). In this sense, commercial management rights derive not only from formal legal texts but also from the lived practices of maritime commerce. The rise of electronic documentation introduces yet another dimension: while paper bills of lading have long structured relationships, electronic bills create new challenges regarding authenticity, transferability, and enforceability. Nevertheless, both forms provide the legal infrastructure necessary for exercising commercial management. These sources collectively establish a multi-layered foundation for the recognition and enforcement of rights, ensuring flexibility and adaptability in maritime commerce (Emami Meybodi, 2016; Hosseini, 2010).

Temporal and spatial dimensions further complicate the exercise of commercial management. In Iranian law and the Hague Rules, the “tackle-to-tackle” principle limits carriers’ responsibilities to the period between loading and unloading, whereas the Rotterdam Rules adopt a “door-to-door” approach, extending coverage across multimodal chains. This divergence affects not only liability but also the duration of commercial management rights. If rights are tied strictly to periods of carrier possession,

they arise only once goods are loaded onto vessels. Yet, contractual clauses and practical necessities sometimes extend these rights to pre-loading storage or post-discharge handling. For example, in cases of dangerous conditions such as war or piracy, carriers may deviate routes even contrary to contractual terms, invoking statutory or customary authority (Katouzian, 2010). Such deviations exemplify how rights can materialize dynamically in response to circumstances rather than being fixed at contract inception. Moreover, in sequential carriage arrangements, actual carriers (those performing specific legs of transport) acquire rights of management despite not being original contractual parties (Wilson, 2020). In these contexts, the interplay between contractual allocation, statutory provisions, and practical exigencies defines the scope of commercial management. The recognition of such dynamic and situational rights ensures that maritime commerce remains resilient against uncertainties while maintaining fairness among stakeholders.

The comparative dimension reveals significant divergences between Iranian law and international conventions. While Iran acceded to the Hague Rules in 1963, it has not ratified later instruments such as the Hamburg or Rotterdam Rules. As a result, Iranian law remains tethered to outdated frameworks that fail to address contemporary challenges like multimodal transport, electronic documentation, and expanded third-party rights. Conversely, the Rotterdam Rules provide a comprehensive and modern framework, explicitly incorporating digitalization, broader liability regimes, and enhanced recognition of commercial management rights. From a jurisprudential perspective, contracts of carriage increasingly resemble adhesion contracts, where carriers dictate terms and shippers accept standardized clauses (Katouzian, 2011). This

standardization enhances predictability but also necessitates stronger protections for weaker parties, particularly through mandatory rights of control. Furthermore, the philosophical underpinnings of rights in Iranian jurisprudence, articulated as dominion and authority conferred by law (Haeri Shahbagh, 1997), resonate with international approaches that recognize management as a legal entitlement irrespective of ownership. The convergence of these perspectives underscores the importance of harmonization: while national laws reflect local traditions and structures, global conventions strive for uniformity to facilitate international trade. For Iran, aligning with international standards would not only modernize its legal system but also strengthen its position in global commerce.

In conclusion, the commercial management of goods in maritime transport represents a vital intersection of contract law, property rights, and international regulation. It embodies the authority to control, direct, and safeguard cargo during its journey, extending beyond mere contractual obligations to encompass enforceable rights rooted in law, custom, and practice. By analyzing Iranian maritime law alongside the Hague and Rotterdam frameworks, it becomes clear that while foundational principles exist in national legislation, significant gaps remain when measured against international standards. The modern realities of digitalization, multimodal transport, and global integration demand a reconfiguration of existing legal regimes to provide clarity, security, and efficiency. Ultimately, the recognition and harmonization of commercial management rights ensure that the complexities of maritime trade are managed equitably and effectively, safeguarding the interests of all parties involved.

References

- Emami Meybodi, S. H. (2016). *Legal Aspects of a Ship's Seaworthiness* (1st Edition ed.). Javedaneh-e Jungle Publications.
- Emami, S. H. (1998). *Civil Law, Volume 1* (19th Edition ed.). Eslamiyeh.
- Haeri Shahbagh, S. A. (1997). *A Commentary on the Civil Code* (1st Edition ed.). Ganj-e Danesh.
- Hassanzadeh Mohammadi, M. A. (2011). *Economics of Maritime Transport* (1st Edition ed.). Aramesh.
- Hosseini, H. (2010). *The Legal System of Bills of Lading in Iranian Law* (1st Edition ed.). Pazhooeshkadeh-e Pardis Publications.
- Jafari Langroudi, M. J. (1998). *Legal Terminology* (9th Edition ed.). Ganj-e Danesh Library.
- Katouzian, N. (1999). *Introductory Course on Civil Law: Property and Ownership* (2nd Edition ed.). Dadgostar Publishing.
- Katouzian, N. (2001). *Introductory Course on Civil Law: Lessons on Specific Contracts, Volume 1* (3rd Edition ed.). Ganj-e Danesh Library.
- Katouzian, N. (2010). *Transnational Law: Conflict of Laws in Time* (4th Edition ed.). Mizan Publishing.
- Katouzian, N. (2011). *Course on Civil Law: General Rules of Contracts* (6th Edition ed.). Enteshar Publishing.
- Mohebi, M. (2021). Completing the Legal System Governing International Transport by Transnational Customs. *International Studies Quarterly*, 17(4), Spring 2021.
- Najafi Esfad, M. (2008). *Maritime Law* (2nd Edition ed.). SAMT Publications.
- Safa'i, H. (2003). *Introductory Course on Civil Law: General Rules of Contracts, Volume 2* (1st Edition ed.). Mizan Publishing.
- Taghizadeh, E. (2013). *Maritime Transport Law* (4th Edition ed.). Majd Publications.
- Wilson, J. F. (2020). *Carriage of Goods by Sea* (1st Edition ed.). Mizan Publishing.
- Yazedjan, A. (2013). *Comparative Civil Law: Comparative Studies in the Law of Obligations* (1st Edition ed.). Mizan Publishing.
- Yazedjan, A. (2016). *Civil Law: Law of Obligations, General Rules of Civil Liability, Volume 4* (1st Edition ed.). Mizan Publishing.