

تعارض قوانین در حمل‌ونقل چندوجهی کالا

نگار روخ چکاو*

اعظم انصاری**

شناسه دیجیتال اسناد (DOI) : 10.22066/CILAMAG.2018.31892

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۶/۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱/۲۸

چکیده

به موازات پیشرفت علم، شیوه‌های جدید حمل‌ونقل ابداع شد. یکی از رایج‌ترین شیوه‌ها، حمل‌ونقل چندوجهی است که به‌ویژه در حمل‌ونقل کالا به کار می‌رود. سؤال مهم در مورد این شیوه این است که قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی کالا کدام است؟ فقدان قانون یکنواخت بین‌المللی در خصوص حمل‌ونقل چندوجهی و همچنین فقدان مقررات ملی مرتبط در بسیاری از نظام‌های حقوقی، چالش اساسی در پاسخ به این سؤال ایجاد کرده است.

مقاله حاضر، اعمال سیستم شبکه‌ای و استفاده از مقررات کنوانسیون‌های یک‌وجهی را به‌عنوان راه‌حل پیشنهاد می‌کند. البته در مواردی هم‌پوشانی‌ها و تعارض‌هایی میان قواعد این کنوانسیون‌ها مشاهده می‌شود که اعمال قواعد حل تعارض مندرج در کنوانسیون‌های یک‌وجهی و قواعد مقرر در ماده ۳۰ کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات، راه‌گشاست. همچنین، استفاده از قراردادهای استاندارد در حمل‌ونقل چندوجهی در چارچوب قانون حاکم، مانع بروز برخی تعارض‌ها می‌شود.

واژگان کلیدی

تعارض قوانین، قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی، حمل‌ونقل چندوجهی، قانون حاکم

مقدمه

موضوع حمل‌ونقل کالا از جایگاه ویژه‌ای در عرصه تجارت بین‌الملل برخوردار است. حمل‌ونقل در واقع یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های انسانی در جوامع بشری بوده است. راه‌ها و وسائل نقلیه، دو رکن اساسی حمل‌ونقل هستند. زمانی که انسان به تولید مازاد بر نیاز خود پرداخت و خواستار مبادله این مازاد با تولیدات سایر هم‌نوعان خود شد، نیاز به راه‌های بهتر و جاده‌هایی با مشخصات فنی و مناسب و همچنین وسایل حمل‌ونقل پیشرفته ایجاد شد. به تناسب این پیشرفت در راه‌ها و وسایل حمل‌ونقل، شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل نیز ابداع شد که طبیعی است با ابداع هر یک از این شیوه‌ها، انبوهی از سؤالات در زمینه نحوه استفاده از این شیوه‌ها و مسئولیت فعالان در این حوزه، پیش روی حقوق‌دانان قرار گرفت. حمل‌ونقل چندوجهی کالا نیز از این قاعده مستثنا نیست. حمل‌ونقل چندوجهی، ترکیبی از انواع مختلف شیوه‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی است ولی به لحاظ ویژگی‌های خاص خود، متمایز از سایر روش‌های حمل‌ونقل است. حمل‌ونقل چندوجهی عبارت است از حمل کالا توسط حداقل دو نوع وسیله حمل‌ونقل متفاوت، از محلی واقع در یک کشور توسط متصدی حمل‌ونقل چندوجهی تا محل تعیین‌شده برای تحویل، واقع در یک کشور دیگر که بر اساس قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی صورت می‌گیرد. بر اساس این تعریف، استفاده از حداقل دو شیوه حمل‌ونقل، وجود قرارداد واحد حمل چندوجهی و مسئولیت متصدی حمل چندوجهی برای تمامی مراحل، از جمله ویژگی‌های این شیوه حمل‌ونقل است. کیفیت بهتر خدمات، سرعت انتقال کالا از یک وسیله به وسیله دیگر، ایمنی کالا در این انتقال، کاهش اسناد حمل و تشریفات اداری، هزینه‌های نسبتاً مناسب این نوع حمل‌ونقل، مسئولیت کامل متصدیان حمل‌ونقل و صرفه‌جویی در انرژی، از جمله مزیت‌های شیوه حمل‌ونقل چندوجهی است. در حال حاضر در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی، مقررات بین‌المللی یکنواختی وجود ندارد. کنوانسیون ژنو مصوب ۱۹۸۰ از جمله مقررات بین‌المللی در حمل چندوجهی است اما این مقررات به دلایلی لازم‌الاجرا نشد. به دلیل فقدان قانون بین‌المللی در خصوص حمل‌ونقل چندوجهی، مهم‌ترین پرسش در این حوزه، تعیین قانون حاکم بر قراردادهای حمل چندوجهی و رفع تعارض‌های احتمالی قوانین حاکم بر این نوع قراردادهاست.

برای پاسخ‌گویی به این پرسش مهم، مقاله حاضر در ابتدا به موضوع تعارض قوانین و قواعد حل تعارض در حمل‌ونقل چندوجهی پرداخته و سپس به تعیین قانون حاکم بر حمل چندوجهی با توسل به سیستم شبکه‌ای می‌پردازد. در ادامه، کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی قابل اعمال بر حمل چندوجهی با استفاده از سیستم شبکه‌ای را توضیح می‌دهد و از آنجا که ممکن است میان

1. The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, (MT Convention), 1980.

مقررات این کنوانسیون‌ها تعارض یا هم‌پوشانی وجود داشته باشد، قواعد حل تعارض این مقررات بین‌المللی به‌منظور تعیین قانون حاکم بر قرارداد، تجزیه و تحلیل می‌شود. در بخش پایانی، سایر شیوه‌ها برای حل تعارض و کاهش بروز تعارض در این حوزه تشریح و موضع حقوق بین‌الملل خصوصی ایران در خصوص قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی کالا تبیین می‌شود.

۱. مفهوم تعارض قوانین و بروز آن در حمل‌ونقل چندوجهی

هرگاه افرادی از یک کشور به کشورهای دیگری سفر کنند یا اموال و اشیاء با وسایل حمل‌ونقل از کشوری به کشور دیگر منتقل شود، تعارض قوانین پیش می‌آید. هرچه روابط بین‌المللی توسعه بیشتری یابد، موارد تعارض قوانین بیشتر شده و اهمیت آن نمایان‌تر می‌شود. موضوع تعارض قوانین، هنگامی مطرح می‌شود که یک مسئله حقوقی، لاقلاً به دو کشور مربوط باشد. به عبارت دیگر، برای بروز تعارض قوانین در یک رابطه حقوقی باید حداقل یک عامل خارجی وجود داشته باشد و در اثر وجود عامل خارجی، احتمال اعمال دو قانون (داخلی و خارجی) مطرح شود. بنابراین در تعریف تعارض قوانین می‌توان گفت هرگاه رابطه حقوقی با قوانین دو یا چند کشور ارتباط پیدا کند و قوانین این کشورها نسبت به آن وضعیت به‌طور یکنواخت حکم ننمایند، به نحوی که نتیجه اعمال قانون یکی از این کشورها در خصوص وضعیت حقوقی مورد بحث با نتیجه اعمال قانون کشور دیگر در همان مورد متفاوت باشد، تعارض قوانین به وجود می‌آید و در رفع این تعارض و اختلاف باید بررسی کرد که با توجه به قواعد حل تعارض حقوق بین‌الملل خصوصی، کدام قانون بر مسئله متنازع‌فیه حاکم خواهد شد تا تعارض قوانین حل شود. به عبارتی باید در هر وضعیت حقوقی، قاعده حل تعارض مربوط به آن را جستجو کرد. بنابراین، قوانین حل تعارض یک سیستم حقوقی شامل آن دسته از قواعد ملی یک کشور است که دادگاه‌ها آن را اعمال می‌کنند تا در دعوایی که در آن عنصر خارجی وجود دارد، قانون حاکم را تعیین کرده و سپس بر اساس قانون حاکم، حل‌وفصل اختلاف کنند. بنابراین، برای مثال در حوزه حقوق قراردادهای بین‌المللی، قواعد حل تعارض به‌منظور تعیین قانون حاکم بر یک قرارداد که دارای عنصر خارجی است مورد استفاده قرار می‌گیرد.^۲

پس از بررسی مفهوم کلی تعارض قوانین، باید به بررسی موضوع تعارض قوانین در حمل‌ونقل بین‌المللی چندوجهی پرداخت. به عبارت دیگر، تعارض قوانین مورد بحث در پژوهش حاضر، تعارض میان قواعد کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی در یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی است؛ با این توضیح که در رابطه با حمل‌ونقل چندوجهی پس از مذاکرات فراوان، سرانجام در سال ۱۹۸۰

۲. نیکبخت، حمیدرضا؛ «تعارض قوانین در قراردادهای «قانون حاکم در تعهدات قراردادی و اصل حاکمیت اراده»، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۳۲، بهار - تابستان ۱۳۸۴، ص ۹.

میلادی در شهر ژنو، یک سند بین‌المللی تحت عنوان «کنوانسیون سازمان ملل متحد در حمل‌ونقل چندوجهی کالا» تصویب شد. در حال، این کنوانسیون به دلایلی مانند تلاش‌های قبلی در این حوزه بی‌ثمر بود و لازم‌الاجرا نشد. از جمله دلایل عدم موفقیت این کنوانسیون، لزوم تصویب حداقل ۳۰ کشور برای لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون بود که حد نصاب بالایی برای تصویب یک مقررۀ بین‌المللی محسوب می‌شود. همچنین کشورهای صنعتی از این مقررات استقبال نکردند زیرا ضوابط کنوانسیون، رویکرد نسبتاً سخت‌گیرانه‌ای در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در پیش گرفته است؛ با این توضیح که ماده ۳۱۸ کنوانسیون ژنو، مقرراتی را در حوزه محدودیت مسئولیت متصدی حمل‌ونقل وضع کرده و بدین ترتیب، حدود مسئولیت متصدی حمل‌ونقل تعیین شده است اما ماده ۴۱۹ کنوانسیون، به مسئله محل ورود خسارات توجه کرده و مقرر می‌دارد که چنانچه خسارات در مرحله خاصی از حمل‌ونقل رخ دهد و کنوانسیون مجزا و لازم‌الاجرا یا قانون ملی آمره‌ای در این خصوص وجود داشته باشد که مسئولیت سنگین‌تری بر متصدی حمل‌ونقل تحمیل می‌کند، همان کنوانسیون

۳. ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو: «مسئولیت عامل حمل‌ونقل مرکب در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا، مطابق ماده ۱۶ به مبلغ ۹۲۰ واحد برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف‌شده یا خسارات محدود می‌شود، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

۲. از نظر بند ۱ این ماده، بالاترین سقف، مطابق قواعد ذیل محاسبه می‌شود:

الف. هرگاه یک کانتینر، پالت یا هر وسیله مشابه دیگری برای بارگیری استفاده شده باشد، هر بسته یا واحد باری که در سند حمل‌ونقل مرکب ذکر شده است، به همان نحوی که در وسیله حمل بارگیری شده است، به‌عنوان یک بسته یا واحد بار تلقی می‌شود.

ب. در صورتی که خود وسیله حمل، مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور، تعلق به عامل حمل‌ونقل مرکب نداشته یا اینکه به نحو دیگری آن را تهیه نکرده باشد، به‌عنوان یک واحد بار مجزا تلقی می‌شود.

۳. با وجود مقررات بند ۱ و ۲ این ماده، اگر حمل‌ونقل مرکب بین‌المللی، مطابق قرارداد حمل‌ونقل دریایی یا حمل‌ونقل از طریق آب‌های داخلی را شامل نشود، مسئولیت عامل حمل‌ونقل مرکب، حداکثر به مبلغ ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای مفقودشده یا خسارت‌دیده محدود می‌شود.

۴. مسئولیت عامل حمل‌ونقل مرکب در مورد زیان ناشی از تأخیر در تحویل، حسب مقررات ماده ۱۶ به مبلغ ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده‌اند محدود است، مشروط بر اینکه مبلغ مزبور، متجاوز از کل کرایه قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل‌ونقل مرکب نباشد.

۵. مجموع غرامات پرداختی عامل حمل‌ونقل مرکب، حسب بندهای ۱ و ۴ یا بندهای ۳ و ۴ این ماده نمی‌تواند از سقف تعیین‌شده طبق بند ۱ یا ۳ این ماده در صورت تلف کل کالا تجاوز کند.

۶. با توافق عامل حمل‌ونقل مرکب و فرستنده، سقف‌های مسئولیت به میزانی بالاتر از آنچه در بندهای ۳، ۴ و ۴ این ماده مقرر شده، قابل تعیین در سند حمل‌ونقل مرکب خواهد بود.

۷. «واحد محاسبه» عبارت است از واحد محاسبه مذکور در ماده ۳۱.

۴. ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو: «وقتی که تلف یا خسارات وارده بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل‌ونقل مرکب رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره‌ای، سقف مسئولیت بالاتری نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد، میزان مسئولیت عامل حمل‌ونقل مرکب برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا آن قانون ملی آمره تعیین می‌شود».

یا قانون ملی مزبور بر آن بخش از قرارداد حاکم است. دلیل دیگر عدم موفقیت کنوانسیون، زمان نامناسب تصویب کنوانسیون بود زیرا در زمان تصویب کنوانسیون، شیوه حمل‌ونقل چندوجهی، جایگاه چندان در حوزه حمل‌ونقل کالا نداشت و کشورها ضرورتی در پیوستن به این کنوانسیون نمی‌دیدند.^۵

نبود مجموعه مقررات یکنواخت لازم‌الاجرا در حمل‌ونقل بین‌المللی چندوجهی از یک سو و تدوین اسناد بین‌المللی حمل‌ونقل یک‌وجهی و اعمال آن از سوی دیگر، موجب بروز مشکلاتی از جمله اعمال قواعد مسئولیتی متفاوت و تعارض میان قواعد کنوانسیون‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی می‌شود. بنابراین در هنگام انعقاد یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی در تعیین قانون حاکم با مشکل ایجاد می‌شود چون به تناسب شیوه حمل‌ونقل مورد استفاده در هر مرحله از مراحل قرارداد حمل، کنوانسیون بین‌المللی مربوط به همان شیوه حمل، بر آن بخش از قرارداد اعمال می‌شود. باین‌حال باید دید اولاً، این اسناد بین‌المللی حمل‌ونقل یک‌وجهی به چه نحو بر یک قرارداد واحد حمل‌ونقل چندوجهی اعمال می‌شود و ثانیاً، در برخی موارد، این کنوانسیون‌های بین‌المللی، فراتر از شیوه حمل‌ونقل مورد نظر، بر سایر شیوه‌های حمل‌ونقل نیز اعمال و این منجر به تعارض کنوانسیون‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی با یکدیگر می‌شود. در این مورد نیز باید دید راه‌حل رفع این تعارض چگونه است.

۲. تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی

به علت نبود کنوانسیون بین‌المللی یکنواخت، تعیین قانون قابل اعمال بر قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی و به تبع آن، تعیین مسئولیت متصدی حمل‌ونقل چندوجهی با دشواری روبه‌رو شده است. در این خصوص، راهکارهای متعددی پیش‌بینی شده است. یکی از راهکارها، اعمال مقررات کنوانسیون‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی بر مراحل مختلف قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی است. از این راه‌حل با عنوان «سیستم شبکه‌ای»^۶ یاد می‌شود. این سیستم از مقررات مختلف حاکم بر روش‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی استفاده می‌کند و به حمل‌ونقل چندوجهی به‌عنوان مجموعه و ترکیبی از شیوه‌های حمل‌ونقل یک‌وجهی می‌نگرد. این سیستم، ساختاری را بنا می‌نهد که بر اساس آن، هر یک از مجموعه قواعد حمل‌ونقل یک‌وجهی، بر آن مرحله از حمل‌ونقل چندوجهی حاکم

۵. میرزائزاد جویباری، اکبر و محسن مرادی گوارشکی؛ «چالش‌های موجود در مسئولیت عامل حمل‌ونقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی، سال اول، شماره ۲ و ۳، پاییز - زمستان ۱۳۸۵، ص ۱۶۷.

-Asariotis, R., et al. "Intermodal Transportation and Carrier Liability", Office for Official Publications of the European Communities, 1999, p. 22; Hoeks, Marian, *Multimodal Transport Law (The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods)*, Breda, 2009, pp. 17-18.

6. Network System

می‌شود.^۷ در این سیستم، قواعد قابل اعمال بر هر موضوعی، بستگی به این دارد که موضوع مورد بحث در کدام مرحله از مراحل حمل رخ داده است. بنابراین، مقررات مختلفی بر بخش‌های مختلف حمل‌ونقل چندوجهی حاکم خواهد بود؛ گویی که طرفین این قرارداد حمل، قراردادهای جداگانه‌ای را برای هر یک از مراحل حمل (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی) با یکدیگر منعقد کرده‌اند.^۸ مثلاً چنانچه در یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی که در بخشی از آن، کالا به‌صورت حمل هوایی جابه‌جا می‌شود و در مرحله بعدی از طریق جاده حمل می‌شود، کالا تلف یا معیوب شود، بسته به اینکه تلف یا نقص در چه مرحله‌ای از مراحل حمل رخ داده، مقررات کنوانسیون ورشو یا مونترال به‌عنوان مقررات حاکم بر حمل‌ونقل هوایی یا مقررات کنوانسیون سی‌ام‌آر به‌عنوان مقررات حاکم بر حمل‌ونقل جاده‌ای در خصوص نحوه جبران خسارت حاکم خواهد بود.

مزیت مهم استفاده از سیستم شبکه‌ای این است که اعمال قواعد مرتبط با هر شیوه خاص حمل‌ونقل، مانع اعمال قواعد مرتبط با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل نبوده و قواعدی که برای هر نوع از حمل‌ونقل اعمال می‌شود، قواعد تعیین‌شده برای آن شیوه خاص حمل‌ونقل است. مزیت مهم‌تر سیستم شبکه‌ای، هماهنگی در جبران خسارت است؛ به این معنا که مسئولیت متصدی حمل‌ونقل چندوجهی در مقابل ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه، متجاوز از حق مراجعه وی به متصدی حمل‌ونقل فرعی نخواهد بود.^۹ به‌علاوه، سیستم شبکه‌ای تلاش می‌کند تا از تعارض کنوانسیون‌ها جلوگیری کند یا تا حد زیادی آن را کاهش دهد. برخی صاحب‌نظران نیز اشاره کرده‌اند که استفاده از این سیستم، اهمیت این سؤال را که آیا یک شیوه حمل دارای خصیصه‌های حمل‌ونقل چندوجهی یا حمل‌ونقل یک‌وجهی است، کاهش می‌دهد.^{۱۰} مزیت دیگر استفاده از سیستم شبکه‌ای، خاصیت انعطاف‌پذیری آن است؛ با این توضیح که به‌محض اینکه قواعد و مقررات مربوط به یک کنوانسیون حمل یک‌وجهی مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد، اعمال سیستم شبکه‌ای باعث می‌شود که مقررات جدید به‌صورت خودکار در خصوص مراحل مختلف حمل‌ونقل چندوجهی اعمال شود.

در کنار استفاده از سیستم شبکه‌ای برای تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی کالا، دو

7. De Wit, Ralph, *Multimodal Transport*, Lloyd's of London Press, 1995, p. 138.

8. Jeon, Haedong, "Coping with Muddles and Uncertainty in the Field of Multimodal Transport Liability", Unpublished Thesis, University of Southampton, 2013, p. 99.

۹. نژندی‌منش، هیبت‌الله و سمانه لاله‌گانی؛ «قانون حاکم بر قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی بین‌المللی کالا»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۴۶، بهار ۱۳۹۴، ص ۱۶۸.

Chenal, Thomas K., "Uniform Rules for a Combined Transport Document in Light of the Proposed Revision of the Hague Rules", *Arizona Law Review*, No. 20, 1978, p. 970.

10. Diamond, Anthony, "Legal Aspects of the Convention in: Multimodal Transport the 1980 UN Convention", Papers of a One Day Seminar Held by Southampton University's Faculty of Law on September 12th 1980, p. 16.

سیستم دیگر، موسوم به «سیستم یکنواخت»^{۱۱} و «سیستم میانه»^{۱۲} نیز برای تعیین قانون حاکم، مورد توجه صاحب‌نظران حقوقی قرار گرفته است. در سیستم یکنواخت، قواعد واحدی بر حمل‌ونقل چندوجهی حاکم می‌شود و به‌عنوان مثال، متصدی حمل چندوجهی، فارغ از اینکه خسارت به کالا یا تلف آن در کدام مرحله (ریلی، دریایی، هوایی و زمینی) از مراحل حمل چندوجهی رخ داده، مسئول خسارات وارده خواهد بود. به عبارت روشن‌تر، چنانچه در مسیر حمل، کالا تلف شود یا خسارت ببیند، متصدی حمل‌ونقل بر اساس قواعد واحدی مسئول جبران خسارت خواهد بود و میزان مسئولیت وی با توجه به نوع حمل و جابه‌جایی که کالا در طی آن تلف شده یا آسیب دیده است متفاوت نیست.^{۱۳} مهم‌ترین مزیت این سیستم، سادگی و شفافیت آن است. با استفاده از این سیستم، قواعد قابل اعمال بر حمل‌ونقل چندوجهی، از جمله قواعد تعیین‌کننده مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، از همان ابتدا مشخص بوده و برخلاف سیستم شبکه‌ای قواعد تعیین‌کننده مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال خسارت به کالا یا تلف آن، بستگی به این ندارد که تلف یا خسارت در کدام مرحله از مراحل حمل چندوجهی رخ داده است. استفاده از این شیوه به‌ویژه در زمینه خسارات غیرمتمرکز یعنی خساراتی که مشخص نیست در کدام مرحله از مراحل حمل اتفاق افتاده یا خساراتی که به تدریج در مراحل مختلف حمل آشکار شده و امکان تعیین دقیق مرحله‌ای از حمل که خسارت در آن رخ داده ممکن نیست، بسیار مفید و راه‌گشاست.

علی‌رغم مزایای سیستم یکپارچه، در اعمال آن، معایبی نیز به چشم می‌خورد. نکته اول این است که چنانچه قواعد مسئولیت یکنواخت، صرف‌نظر از روش حملی که خسارات در آن مرحله رخ داده اعمال شود، متصدی حمل چندوجهی قادر نخواهد بود از قواعد مسئولیتی خفیف‌تر - که در صورت اعمال هر کنوانسیون به تناسب نوع حمل برخوردار می‌شد - بهره‌مند شود. نکته دوم آنکه در حمل‌ونقل چندوجهی کالا، متصدی حمل‌ونقل چندوجهی از خدمات متصدیان حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی که در حمل‌ونقل چندوجهی، به آن متصدیان حمل فرعی اطلاق می‌شود، جهت انجام تعهد خود مبنی بر حمل کالا از مبدأ به مقصد استفاده می‌کند. در این صورت، مسئولیت متصدیان فرعی در مقابل متصدی حمل‌ونقل چندوجهی بر اساس ضوابط کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی تعیین خواهد شد. حال چنانچه قواعد یکسانی بر اساس سیستم یکنواخت در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌ونقل اعمال شود، ممکن است در مواردی وی به دلیل تلف یا آسیب کالا در مقابل ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه، مسئول جبران خسارت باشد درحالی‌که متصدی حمل فرعی که خسارت یا تلف در زمان حمل کالا توسط وی رخ داده، بر اساس ضوابط کنوانسیون حمل یک‌وجهی در مقابل متصدی حمل‌ونقل چندوجهی مسئول نبوده یا کمتر از آنچه متصدی

11. Uniform System

12. Modified System

13. De Wit, Ralph, *Multimodal Transport*, Lloyd's of London Press, 1995, p. 143.

حمل‌ونقل چندوجهی به‌عنوان خسارت به ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه پرداخته به‌عنوان خسارت به متصدی حمل‌ونقل چندوجهی پردازد. بدیهی است چنین احتمالی بر انگیزه متصدیان حمل‌ونقل جهت انعقاد قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی تأثیر منفی خواهد داشت.^{۱۴}

سیستم دیگری که برای تعیین قانون حاکم بر قراردادهای حمل‌ونقل پیشنهاد شده است سیستم میانه است. مطابق این سیستم - که در واقع، حاصل نوعی مصالحه میان دو سیستم شبکه‌ای و یکنواخت است - برخی قواعد در خصوص تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا، فارغ از توجه به شیوه حملی که در طی آن این امور رخ داده، در یک حمل‌ونقل چندوجهی اعمال می‌شود درحالی‌که اعمال برخی قواعد دیگر، وابسته به نوع شیوه حملی است که در طی آن، تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا حادث شده است.

مزیت مهم این سیستم آن است که در واقع منجر به نوعی مصالحه میان طرفداران دو سیستم پیش‌گفته شده و همچنین منافع هر دو طرف قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی را تا اندازه‌ای تأمین می‌کند. درعین‌حال، اعمال این سیستم، همراه با نوعی پیچیدگی و ابهام است^{۱۵} و حتی می‌توان گفت چنین سیستمی نه به‌طور کامل از منافع اعمال سیستم یکنواخت بهره‌مند است و نه از تمامی نقاط قوت سیستم شبکه‌ای برخوردار است. کنوانسیون سازمان ملل متحد در حمل‌ونقل چندوجهی کالا مصوب ۱۹۸۰ از این سیستم در تدوین ضوابط خود پیروی نمود و شاید یکی از دلایل عدم اقبال کشورها برای تصویب این کنوانسیون نیز پیچیدگی نهفته در اعمال قواعد بر اساس این سیستم بوده است.

درهرحال، علی‌رغم معایب هریک از سیستم‌های مزبور برای تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی، هریک از آن‌ها طرفدارانی دارد. بااین‌حال، سیستم شبکه‌ای به دلیل منافع بسیاری که برخی از آن‌ها در همین نوشتار بیان شد، بسیار مورد توجه بوده و آرای متعددی از دادگاه‌ها و مراجع داوری مبتنی بر این سیستم در خصوص قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی صادر شده که به برخی از آن‌ها در ضمن مباحث آتی اشاره می‌شود. ازاین‌رو نوشتار حاضر نیز با تکیه بر سیستم شبکه‌ای، در تعیین قانون حاکم به بررسی تعارض قوانین در حمل‌ونقل چندوجهی کالا می‌پردازد.

در ادامه، هریک از کنوانسیون‌های حمل‌بین‌المللی یک‌وجهی و سپس جایگاه حمل‌ونقل چندوجهی در این مقررات بررسی می‌شود.

14. Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* - Kluwer Law International, 2010 - ISBN: 9041132465.

15. فیضی چکاب، غلام نبی و مهسا آذر مهر؛ «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل»، فصلنامه پژوهش حقوقی خصوصی، سال سوم، شماره ۸، پاییز ۱۳۹۳، ص ۱۴۳.

۳. جایگاه حمل و نقل چندوجهی در کنوانسیون های حمل یک وجهی

با استفاده از سیستم شبکه‌ای و با تحقق شرایط خاصی این احتمال وجود دارد که کنوانسیون‌های متعدد حمل یک وجهی در یک اختلاف مرتبط، با حمل چندوجهی اعمال شوند. طبیعی است که هر کنوانسیون به تنهایی کل قرارداد حمل چندوجهی از ابتدا تا انتها را پوشش نمی‌دهد و هریک به تناسب نوع حمل مورد استفاده، بر همان مرحله از حمل قابل اعمال است. در ادامه، کنوانسیون حمل جاده‌ای موسوم به سی.ام.آر، کنوانسیون ورشو و موترال در حوزه حمل هوایی، کنوانسیون کوتیف در زمینه حمل ریلی، قواعد لاهه، لاهه - ویزی، کنوانسیون هامبورگ و قواعد روتردام در حوزه حمل دریایی و نحوه اعمال هریک از مقررات مزبور بر حمل و نقل چندوجهی بررسی می‌شود.

۳-۱. کنوانسیون سی.ام.آر و حمل و نقل چندوجهی کالا

حمل جاده‌ای یکی از شیوه‌های حمل است که تقریباً در اکثر قراردادهای حمل و نقل مشاهده می‌شود و لذا با حمل چندوجهی نیز مرتبط است. از جمله مزایای این شیوه حمل، سرعت و ارائه خدمات متنوع و هزینه پایین است. البته ساختن جاده و نبود راه‌های مناسب و ظرفیت‌های متفاوت آن‌ها، مسائل مربوط به اخذ پروانه عبور از کشورهای مسیر حمل و عدم استحکام کافی جاده‌ها و پل‌ها جهت حمل محموله‌های سنگین، از جمله محدودیت‌های این نوع حمل است.^{۱۶}

در حال حاضر در زمینه حمل جاده‌ای، کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده، موسوم به کنوانسیون سی.ام.آر، مصوب ۱۹۵۶ وجود دارد. بر اساس ماده ۱ کنوانسیون مزبور، این مقررات، مرتبط با قراردادهای حمل معاوضی کالا از طریق جاده است. موضوع اعمال مقررات کنوانسیون سی.ام.آر بر قرارداد حمل و نقل چندوجهی، موضوعی است که از زمان ظهور حمل چندوجهی مورد توجه قرار گرفته است زیرا کنوانسیون سی.ام.آر به صورت جزئی به حمل چندوجهی پرداخته است و در این زمینه به حمل رول آن - رول آف^{۱۷} در ماده ۲ اشاره می‌کند. ماده ۲ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «مادامی که وسیله نقلیه حامل کالا قسمت‌هایی از سفر را از طریق دریا، راه‌آهن، راه‌های آبی داخلی یا هوا طی می‌کند، مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود، این کنوانسیون در هر حال شامل تمام طول سفر خواهد بود به جز مواردی که مشمول

۱۶. ربیعی، فرانک؛ حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، آریان، ۱۳۸۶، ص ۲۴۹.

۱۷. roll on, roll off حمل رول آن - رول آف یکی از اشکال حمل مود - آن - مود یا حمل سوپرپوس است. در این نوع حمل، وسیله حمل جاده‌ای حاوی کالاها، از طریق یک نوع وسیله حمل دیگر، بارگیری می‌شود. در حمل رول آن - رول آف حداقل از دو وسیله حمل استفاده می‌شود و یکی از این وسیله‌ها هیچ حرکتی نمی‌کند. در این نوع حمل، وسیله نقلیه جاده‌ای حاوی کالاها به صورت منفعلانه‌ای توسط وسایل دیگر، حمل می‌شود.

مقررات ماده ۱۴ است...». همان‌گونه که روشن است، چنانچه شرایط مقرر در این ماده محقق باشد، مقررات کنوانسیون سی‌ام‌آر بر کلّ مراحل حمل، اعم از حمل رول آن - رول آف و غیر آن حاکم است. در جمله اول ماده بیان می‌شود که بخشی از سفر می‌تواند از طریق دریا، راه‌آهن، آب‌های داخلی یا هوا باشد. این بدان معناست که در اعمال مقررات کنوانسیون سی‌ام‌آر لازم نیست که در حمل کالا صرفاً از شیوه رول آن - رول آف استفاده شود و همچنین این امر که حمل چقدر به طول می‌انجامد یا این موضوع که حمل دریایی، هوایی و ریلی در مرحله ابتدایی، میانی یا پایانی حمل و نقل است، اهمیتی ندارد.^{۱۸} یک مثال قابل توجه در این زمینه، اختلاف میان شرکت کوانتوم و شرکت هواپیمایی ایرفرانس در خصوص یک قرارداد حمل و نقل کالا است. بر مبنای این قرارداد، طرفین توافق می‌کنند که شرکت ایرفرانس، یک محموله هارد دیسک رایانه را به موجب بارنامه هوایی از سنگاپور به ایرلند حمل کند. بارنامه هوایی مذکور به شرکت ایرفرانس اجازه داده بود که مراحل از حمل و نقل محموله را از طریق جاده انجام دهد. بنابراین حمل از سنگاپور به پاریس به شیوه هوایی و حمل از پاریس به ایرلند از طریق جاده صورت گرفت. در مسیر حمل جاده‌ای، یکی از کارکنان شرکت ایرفرانس و راننده، برخی از هارد دیسک‌ها را دزدیدند. در این مسئله از یک سو شرکت کوانتوم مدعی دریافت تمامی خسارات وارده با استناد به ماده ۱ کنوانسیون سی‌ام‌آر شد؛ از سوی دیگر، شرکت هواپیمایی با استناد به شرط محدودیت مسئولیت مندرج در بارنامه مدعی بود جبران خسارات کامل بر عهده شرکت هواپیمایی نیست. در این اختلاف، دادگاه تجاری و دادگاه تجدیدنظر، آرای متفاوتی صادر کردند. نظر دادگاه تجاری این بود که کنوانسیون سی‌ام‌آر بر مرحله حمل جاده‌ای این قرارداد حاکم نیست، با این استدلال که ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر تنها به نوع خاصی از حمل و نقل چندوجهی (حمل رول آن - رول آف) اشاره می‌کند. بنابراین اعمال کنوانسیون سی‌ام‌آر به استناد بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون بر مرحله حمل جاده‌ای یک قرارداد حمل چندوجهی ممکن نیست و این ماده صرفاً قراردادهای حمل جاده‌ای مطلق را دربر می‌گیرد. با این حال، قضات دادگاه تجدیدنظر، عبارت «قرارداد حمل کالاها از طریق جاده»، مقرر در بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون سی‌ام‌آر را تفسیر و اعلام کردند که مقررات کنوانسیون سی‌ام‌آر نه تنها در مواردی که طرفین بر حمل جاده‌ای توافق می‌کنند، بلکه در مواردی که متصدی، اختیار انتخاب نوع حمل در حمل چندوجهی را دارد و حمل جاده‌ای را انتخاب می‌کند نیز قابل اعمال است و در این مورد، از آنجاکه حمل جاده‌ای، ویژگی بین‌المللی مقرر در کنوانسیون سی‌ام‌آر را دارد، کنوانسیون سی‌ام‌آر بر حمل جاده‌ای این

18. Hill, Donald James, Messent, Andrew D., and Glass, David Alan, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Lloyd's of London Press, 2000, pp. 39-44.

قرارداد حمل چندوجهی حاکم است.^{۱۹} برخی دیگر از دادگاه‌های هلند نیز در موارد مشابه، چنین نظری اتخاذ کرده‌اند.^{۲۰}

۲-۳. کنوانسیون ورشو و مونترال و حمل‌ونقل چندوجهی کالا

شیوه حمل هوایی از قدمت زیادی برخوردار است و قواعد بین‌المللی در این زمینه، نزدیک به یک قرن قدمت دارند.^{۲۱} این نوع حمل‌ونقل در دو دهه اخیر پیشرفت چشمگیری داشته است و بر اساس برخی گزارش‌ها حدود ۳۳ تا ۴۰ درصد حمل‌ونقل در حوزه تجارت جهانی کالا از طریق حمل‌ونقل هوایی انجام می‌گیرد.^{۲۲}

اولین مقررات بین‌المللی تنظیم‌شده در مورد حمل هوایی، کنوانسیون ورشو، مصوب ۱۹۲۹ است که در حال حاضر ۱۵۲ کشور به آن ملحق شده‌اند.^{۲۳} بعد از تصویب کنوانسیون ورشو، مقرراتی در جهت اصلاح یا تکمیل کنوانسیون مزبور تصویب شد. پروتکل لاهه، مصوب ۱۹۵۵، کنوانسیون تکمیلی گوادالاخارا، مصوب ۱۹۶۱، پروتکل گواتمالاسیتی، مصوب ۱۹۷۱، پروتکل‌های شماره ۱، ۲ و ۳ مونترال و پروتکل شماره ۴ مونترال، مصوب ۱۹۷۵ از این زمره‌اند. علی‌رغم وجود این مقررات متعدد در زمینه حمل هوایی در بسیاری از کشورها، نارضایتی‌هایی در خصوص میزان و نوع مسئولیت متصدیان حمل هوایی وجود داشت. از این رو کنوانسیون جدیدی با عنوان کنوانسیون مونترال در ۱۹۹۹ برای رفع این نقایص تصویب شد. همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا کنوانسیون مونترال را تصویب کردند. در حال حاضر ۱۲۰ کشور، عضویت کنوانسیون مونترال را پذیرفته‌اند.^{۲۴} بنابراین در حال حاضر، دو سند بین‌المللی کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال در زمینه حمل‌ونقل هوایی لازم‌الاجرا هستند.^{۲۵}

بر اساس بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون ورشو و همچنین بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون مونترال، هر نوع حمل‌ونقل بین‌المللی اشخاص، لوازم شخصی و کالا که از طریق هواپیما و در مقابل دریافت

19. *Quantum Corporation Inc and Ors v. Plane Trucking Ltd and Anr* [2002] EWCA Civ 350 (27th March, 2002) Available at: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2002/350.html>.

20. Dutch Courts. Rb Haarlem 9 July 2008, S&S 2009, 9.

21. Hoeks, Marian, *op. cit.*, p. 177.

22. Report by the UNCTAD Secretariat, (2006). United Nations Conference on Trade and Development: "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework", p. 4, available at: http://unctad.org/en/Docs/sdtdetlb20061_en.pdf, last visited: 16 April 2017.

23. <http://www.icao.int/Secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>. last visited at 15 August 2016.

24. <http://www.icao.int/Secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>. last visited at 15 August 2016.

25. جباری، منصور؛ «نقش تقصیر یا عمد در مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی»، ویژه‌نامه هفته پژوهش، سال دوازدهم، شماره ۳۰، پاییز ۱۳۸۹، ص ۲۲، همو؛ «مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن»، پژوهش حقوق و سیاست، دوره یازدهم، شماره ۲۶، تابستان ۱۳۸۸، صص ۴۵، ۴۷، ۴۹.

اجرت صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل‌ونقل رایگانی که متصدی حمل‌ونقل انجام می‌دهد، مشمول قواعد این کنوانسیون‌هاست. ماهیت قرارداد در این تعریف به‌روشنی مشخص شده و قراردادهای حمل‌ونقلی که متصدیان مأمور به خدمات دولتی انجام می‌دهند از شمول مقررات این کنوانسیون‌ها خارج است.^{۲۶} طبیعی است با پیدایش شیوه حمل‌چندوجهی، این ابهام مطرح می‌شود که مقررات کنوانسیون ورشو و *موتترال* تحت چه شرایطی بر حمل‌ونقل چندوجهی که بخشی از آن دربردارنده حمل هوایی است اعمال خواهد شد؟ بر اساس بند ۱ ماده ۳۱^{۲۷} کنوانسیون ورشو و بند ۱ ماده ۳۸^{۲۸} کنوانسیون *موتترال*، قواعد این کنوانسیون‌ها تنها بر مرحله حمل هوایی یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی که بخشی از طریق هواپیما و بخشی از طریق وسایل دیگر حمل انجام می‌گیرد اعمال می‌شود، مشروط بر اینکه مرحله حمل هوایی، شرایط مقرر در ماده ۱ این کنوانسیون‌ها را داشته باشد.^{۲۹}

البته نکته قابل توجه این است که در بند ۲ ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو بیان شده است طرفین می‌توانند حتی با توافق، مقررات این کنوانسیون‌ها را در مورد حمل‌ونقلی که با سایر وسایل نقلیه انجام می‌گیرد حاکم کنند مشروط بر آنکه ضوابط این کنوانسیون در مورد حمل هوایی رعایت شود. در بند ۲ ماده ۳۸ کنوانسیون *موتترال* مقرر شده است که طرفین یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی می‌توانند شرایط مرتبط با سایر شیوه‌های حمل (غیرهوایی) را در حمل‌ونقل هوایی بگنجانند مشروط بر اینکه مقررات کنوانسیون *موتترال* در خصوص حمل هوایی رعایت شود. همچنین بند ۳ ماده ۳۰^{۱۸} کنوانسیون ورشو و بند ۴ ماده ۳۱^{۱۸} کنوانسیون *موتترال*، نکته

۲۶. جباری، منصور؛ «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی برای عدم اجرا یا عدم اجرای به‌موقع قرارداد حمل‌ونقل»، *فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی*، سال اول، شماره ۲، زمستان ۱۳۹۱، ص ۳۱.

۲۷. بند ۱ ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو: «۱. در مورد حمل‌ونقل مختلطی که قسمتی از آن با هواپیما و قسمتی با هر وسیله حمل‌ونقل دیگر صورت گیرد، مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به آن قسمتی که با هواپیما انجام شده اعمال می‌شود، مشروط بر آنکه شرایط حمل‌ونقل هوایی مندرج در ماده ۱ رعایت شده باشد».

۲۸. ماده ۳۸ کنوانسیون *موتترال*:

«۱. در این مورد، حمل چندوجهی که بخشی از طریق هوا و بخشی از طریق دیگر انجام شده است، مفاد این کنوانسیون، موضوع پاراگراف ۴ ماده ۱۸، فقط بر حمل هوایی اعمال می‌شود، مشروط بر اینکه حمل هوایی به‌صورت مقرر در ماده ۱ کنوانسیون انجام گیرد.

۲. در مورد حمل‌ونقل چندوجهی، هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون مانع نمی‌شود که طرفین قرارداد، شروط مربوط به سایر شیوه‌های حمل را در سند حمل هوایی بگنجانند مشروط بر اینکه مقررات این کنوانسیون در مورد حمل هوایی رعایت شود».

29. Hoeks, Marian, *op. cit.*, p. 179.

۳۰. بند ۳ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو: مدت زمان حمل‌ونقل هوایی شامل آن قسمت از حمل‌ونقل نمی‌شود که از طریق زمین، دریا یا رودخانه در خارج از فرودگاه صورت می‌گیرد. باوجود این، اگر چنین حمل‌ونقلی در اجرای قرارداد حمل‌ونقل هوایی به‌منظور بارگیری - تحویل یا انتقال کالا از یک وسیله نقلیه دیگر انجام شود، هرگونه خسارت وارده، در حکم خسارتی خواهد بود که حین حمل‌ونقل هوایی وارد شده باشد».

قابل توجهی در زمینه افزایش قلمرو اعمال این کنوانسیون‌ها بیان می‌دارند. بر اساس این بندها اگرچه مرحله حمل هوایی، مشمول مرحله حمل کالا در خارج از فرودگاه از طریق زمین، دریا یا غیره نیست، اگر چنین حملی (از طریق زمین، دریا و غیره) در راستای اجرای قرارداد حمل هوایی با هدف بارگیری، تحویل یا جابه‌جایی کالا صورت گیرد، هرگونه خسارات وارده در این مرحله، خسارات حادث در جریان حمل هوایی محسوب می‌شود و مقررات کنوانسیون ورشو و مونترال بر آن حاکم خواهد بود. همچنین به موجب بخشی از مقررات بند ۴ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال، اگر یک متصدی حمل، بدون رضایت ارسال‌کننده، از سایر شیوه‌های حمل و نقل به جای حمل هوایی که مورد توافق طرفین بوده استفاده کند، خسارات وارده در این دوران، خسارات حادث شده در جریان حمل هوایی محسوب خواهد شد.

۳-۳. کنوانسیون کوتیف و حمل و نقل چندوجهی کالا

راه‌آهن از زمان پیدایش آن در قرن ۱۷ تا کنون رشد بسیاری داشته است. با توجه به امنیت بالای حمل و نقل از طریق راه‌آهن و کم‌هزینه بودن آن، حمل بار در حجم زیاد و امکان بارگیری به نقاط دوردست، این شیوه حمل و نقل بعد از حمل و نقل دریایی، نقش عمده‌ای در جابه‌جایی کالاها دارد. این نوع حمل و نقل، بنادر را به یکدیگر متصل کرده و به نوعی مکمل حمل دریایی است.^{۳۲} گسترش و توسعه خطوط ریلی به خارج از قلمرو سرزمینی و توسعه مبادلات بین‌المللی میان دولت‌ها و اتباع آن‌ها، ضرورت تدوین قوانینی را که تنظیم‌کننده روابط حقوقی باشد ایجاب می‌کند.

در همین راستا کنوانسیون‌های زیادی تصویب شد و بعد از اصلاحات متعدد، در نهایت، کنوانسیون کوتیف در سال ۱۹۹۹ به تصویب رسید. این کنوانسیون دارای ۷ ضمیمه در خصوص موضوعات و مسائل مختلف حمل ریلی است. در این پژوهش، تنها ضمیمه «ب» این کنوانسیون یعنی کنوانسیون کوتیف - سی، ای، ام مربوط به حمل کالاها مورد توجه است. در حال حاضر ۵۰ کشور، عضو این کنوانسیون هستند.^{۳۳} به موجب بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون کوتیف (ضمیمه «ب»

۳۱. بند ۴ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال: «مدت حمل و نقل هوایی به هرگونه حمل و نقل زمینی، دریایی یا آبی انجام شده در خارج از فرودگاه تسری نمی‌یابد. در هر حال اگر چنین حمل و نقلی در اجرای یک قرارداد حمل و نقل هوایی، به منظور بارگیری، تحویل یا جابه‌جایی صورت گیرد، هرگونه خسارت، ناشی از حادثه‌ای که در طول مدت حمل و نقل هوایی اتفاق افتاده باشد، تلقی خواهد شد. چنانچه متصدی حمل و نقل بدون رضایت فرستنده، وسیله نقلیه دیگری را برای کل یا بخشی از حمل و نقل که طبق قرارداد فی‌مابین باید به وسیله هواپیما حمل شود، جایگزین کند، چنین حمل و نقلی که با وسایل دیگری انجام شده باشد، در چارچوب دوره حمل و نقل هوایی تلقی خواهد شد».

۳۲. ربیعی؛ همان، ص ۲۵۲.

مربوط به حمل کالا): «این کنوانسیون بر هر قرارداد حمل کالاها از طریق راه‌آهن در مقابل پاداش، چنانچه مکان دریافت و تحویل کالاها در دو کشور مختلف عضو کنوانسیون باشد، صرف‌نظر از محل کسب و تجارت و تابعیت طرفین قرارداد حمل قابل اعمال است».

کنوانسیون کوتیف با سایر روش‌های حمل‌ونقل مرتبط بوده و تحت شرایطی روش‌های دیگر حمل نیز مشمول مقررات این کنوانسیون هستند. در مواردی که سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، مکمل حمل ریلی بین‌المللی بوده و سایر شیوه‌ها از نوع حمل داخلی باشند، مقررات کنوانسیون کوتیف بر آن‌ها حاکم خواهد بود.^{۳۴} بر اساس بند ۳ و ۴ ماده ۳۵۱ کنوانسیون کوتیف، این مقررات بین‌المللی بر حمل جاده‌ای داخلی یا آب‌های داخلی که مکمل حمل‌ونقل فرامرزی ریلی است، قابل اعمال است. بنابراین کنوانسیون کوتیف، علاوه بر اعمال در قراردادهای حمل ریلی یک‌وجهی، در رابطه با حمل چندوجهی، بخصوص در قراردادهای حمل ریلی مشمول انواع خاصی از حمل تکمیلی، نقش زیادی دارد.^{۳۶} مثال قابل توجه در این زمینه، مربوط به توافقی است که بر مبنای آن، یک محموله دارو از کاپوناگو (شهری در ایتالیا) از طریق جاده به ایستگاه راه‌آهن در میلان (شهر دیگری در ایتالیا) حمل می‌شود و سپس از طریق راه‌آهن به روتردام (شهری در هلند) و در نهایت، با کامیون از روتردام به شهر دیگری در هلند جابه‌جا می‌شود. در این مورد، به این علت که مرحله حمل جاده‌ای، داخلی بوده و از ویژگی بین‌المللی برخوردار نبود، به استناد بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون کوتیف، مقررات کنوانسیون کوتیف به منظور جلوگیری از ایجاد تعارض احتمالی با کنوانسیون سی‌ام‌آر بر کل قرارداد حمل‌ونقل حاکم می‌شود. دادگاه تجدیدنظر نیز کنوانسیون کوتیف را به‌عنوان قانون قابل اعمال بر تمام قرارداد تعیین می‌کند.^{۳۷}

۳-۴. کنوانسیون‌های حمل دریایی و حمل‌ونقل چندوجهی

در زمینه حمل دریایی، مقررات مختلفی در سطح بین‌المللی تصویب شده و در حال حاضر در این

34. Hoeks, Marian, "Multimodal Carriage with a Pinch of Sea Salt: Door to Door under the UNCITRAL Draft Instrument", *European Transport Law*, vol. 10, 2008, p. 264; Clarke, Malcolm and Yates, David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, Lloyd's of London Press, 2004, p. 227.

35. بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون: «در قرارداد واحد حمل ریلی بین‌المللی که حمل جاده‌ای داخلی یا آب‌های داخلی، مکمل حمل ریلی فرامرزی است، این کنوانسیون بر سایر روش‌های حمل حاکم است».

بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون: «در قرارداد واحد حمل ریلی بین‌المللی که حمل دریایی یا حمل بین‌المللی آب‌های داخلی، مکمل حمل ریلی باشد، در صورتی که روش حمل دریایی و حمل آب‌های داخلی به‌منظور ارائه لیست خدمات در ماده ۲۴ و ۱ این کنوانسیون استفاده شود، این کنوانسیون بر بخش‌های حمل دریایی و حمل آب‌های داخلی قابل اعمال است».

36. Hoeks, Marian, *op. cit.*, pp. 216-217.

37. Hof Den Haag 25 May 2004, S&S 2004, 126, which was the appeal of Rb Rotterdam 19 March 1998, S&S 1999, 42.

حوزه، چندین مقررات بین‌المللی لازم‌الاجرا بر روابط میان طرفین اعمال می‌شود. قواعد لاهه، قواعد لاهه - ویزی، کنوانسیون هامبورگ و قواعد روتردام، مقررات بین‌المللی در این حوزه هستند.

الف. کنوانسیون لاهه و لاهه - ویزی

قواعد لاهه در ۱۹۲۱ به تصویب رسید. این مقررات جنبه الزام‌آور نداشت و تنها با توافق مالک کشتی و فرستنده اعمال می‌شد و اگر مالک کشتی در این زمینه توافق نمی‌کرد، برای فرستنده هیچ راه‌حل دیگری وجود نداشت. از این رو تحت فشار ارسال‌کنندگان کالا طی دو نشست در سال‌های (۱۹۲۲-۱۹۲۳) و نهایتاً در کنفرانس دیپلماتیک بروکسل در سال ۱۹۲۴ این مقررات به صورت الزام‌آور تصویب شد.^{۳۸} اما این مقررات بعد از سه دهه تجربه عملی، چندان رضایت‌بخش نبود و نارسایی‌های آن آشکار شد. مدتی بعد، این قواعد اصلاح شد و نهایتاً اصلاحیه‌ای در ۱۹۶۸ در بروکسل به تصویب رسید^{۳۹} و در سال ۱۹۷۷ پس از ارائه سند تصویب دهمین کشور، لازم‌الاجرا شد و به کنوانسیون لاهه - ویزی شهرت یافت.^{۴۰}

به موجب بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون لاهه - ویزی، قرارداد حمل دریایی، قراردادی میان متصدی حمل و گیرنده است که حداقل یکی از طرفین، عضو کنوانسیون باشد و در این زمینه، بارنامه صادر شود.

همان طور که در بند ۲ ماده ۱ بیان شده است، شرط اعمال مقررات کنوانسیون لاهه - ویزی بر قرارداد حمل دریایی، صدور بارنامه^{۴۱} است. در بند ۵ ماده ۱ دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل تشریح می‌شود. به موجب این بند، دوره مسئولیت متصدی حمل از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه کالا از آن است. این دوره اصطلاحاً دوره «چنگک تا چنگک»^{۴۲} نامیده می‌شود. به عبارت دیگر، قواعد کنوانسیون برای دوره زمانی قبل از بارگیری کالاها و بعد از

۳۸. مشهدی، هادی؛ حقوق دریایی موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت، حقوق امروز، ۱۳۹۲، ص ۱۳ و تقی‌زاده، ابراهیم؛ حقوق حمل و نقل دریایی، مجد، ۱۳۸۹، ص ۲۳.

39. Frederick, David C., "Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: from Hague to Hamburg Rules", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 22, No.1, 1991, pp. 94-96.

۴۰. تقی‌زاده؛ همان، ص ۲۴.

۴۱. «بارنامه سندی است دال بر عقد قرارداد حمل، که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از دریافت کالا برای حمل آن از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله مورد توافق (کشتی، کامیون، راه‌آهن، هواپیما یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل مشخص صادر می‌نماید». ربیعی؛ همان، ص ۱۱۳.

42. Tackle to Tackle

تخلیه آن از کشتی - حتی اگر کالاها در تصرف متصدی حمل باشد - لازم‌الاجرا نیست.^{۴۳} اعمال قواعد کنوانسیون لاهه - ویزی بر مرحله حمل دریایی یک قرارداد حمل چندوجهی کالا قابل تصور است. برخی از آرای دادگاه‌های برخی کشورها مانند هلند نیز نظریه فوق را تأیید می‌کند.^{۴۴} در ادامه برای تبیین بهتر موضوع به دو مورد از دعاوی مرتبط اشاره می‌شود: در یک اختلاف مرتبط با حمل بار میوه، چند کانتینر میوه، ابتدا از طریق جاده، از شهرهای مختلف کاستاریکا به شهرهای دیگری در این کشور جابه‌جا می‌شود. سپس محموله از مسیر حمل دریایی از کاستاریکا به روتردام در هلند منتقل و بدین منظور، یک بارنامه حمل چندوجهی (حمل مرکب) صادر شد. محموله میوه‌ها در مسیر حمل از کاستاریکا به هلند در مرحله حمل دریایی تلف شده و طرفین در میزان جبران خسارات وارده، دچار اختلاف شدند. دادگاه با استناد به اینکه خسارت مزبور در مرحله حمل دریایی رخ داده، قواعد لاهه - ویزی را به‌منظور تعیین میزان جبران خسارت بر این بخش از قرارداد حاکم کرد.^{۴۵}

مثال دیگر، مرتبط با حمل یک محموله پوشاک است. ابتدا محموله‌ای از بانکوک در تایلند، از طریق مسیر حمل دریایی به روتردام در هلند منتقل، و سپس از مسیر حمل جاده‌ای از روتردام به شهر دیگری در هلند حمل شد. متصدی حمل، تعدادی جعبه محتوی گیاه و ادویه‌جات را در کانتینر حامل البسه قرار داده بود و به همین علت، مرسل‌الیه از تحویل محموله خودداری کرد با این استدلال که البسه در اثر وجود جعبه‌های گیاه و ادویه‌جات، بوی نامطبوعی گرفته و به فروش نمی‌رود. دادگاه اعلام کرد که خسارات اشاره‌شده بعد از تحویل گرفتن البسه توسط متصدی اتفاق افتاده و حمل دریایی نیز آغاز شده است. بنابراین قواعد لاهه - ویزی بر این مرحله از قرارداد اعمال می‌شود.^{۴۶} بنابراین، دو مثال یادشده به‌وضوح رویه قضایی محاکم کشورهای مختلف در خصوص امکان اعمال مقررات کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی دریایی بر مراحل مختلف حمل و نقل چندوجهی را تأیید می‌کند.

ب. کنوانسیون هامبورگ

کنوانسیون هامبورگ یکی از اسناد لازم‌الاجرا در حوزه حمل و نقل دریایی در سطح بین‌المللی است. سند مزبور با توجه به نواقص موجود در قواعد لاهه و لاهه - ویزی تدوین و در ۱۹۷۸

43. Jiang, Su Tong and Peng, Wang, "Carrier's Liability under International Maritime Conventions and the UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", *Transport*, vol. 24, No. 4, 2009, p. 346.

44. Rb Rotterdam 10 April 1997, S&S 1999, 19; Hof Den Haag 26 September 2000, S&S 2001, 21; Rb Rotterdam 17 September 2003, S&S 2007, 63; Hof Den Haag 22 March 2003, S&S 2005, 113; HR 17 November 2006, LJN AY8288. See also Rb Rotterdam 22 February 2006, S&S 2007, 119.

45. Rb Rotterdam 17 September 2003, S&S 2007, 63.

46. Rb Rotterdam 19 July 2006, S&S 2007, 84.

تصویب شد. در ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ، قلمرو اعمال مقررات کنوانسیون هامبورگ، فراتر از قواعد لاهه و لاهه - ویزی است. به موجب بند ۶ ماده ۱ این کنوانسیون، قرارداد حمل‌ونقل دریایی عبارت است از توافق بین طرفین (ارسال‌کننده و متصدی حمل‌ونقل) که بر اساس آن، متصدی حمل‌ونقل، متعهد به حمل دریایی کالا در مقابل دریافت اجرت از یک بندر به بندر دیگر است. البته مواردی که قرارداد حمل‌ونقل، فراتر از حمل دریایی بوده و شیوه حمل‌ونقل دیگری را دربرمی‌گیرد نیز کنوانسیون هامبورگ تا جایی که مربوط به حمل دریایی باشد حاکم است.^{۴۷}

در مقایسه میان کنوانسیون هامبورگ با کنوانسیون لاهه - ویزی، دامنه قلمرو کنوانسیون هامبورگ نسبت به قواعد لاهه - ویزی در مورد دوره مسئولیت متصدی حمل افزایش یافته است. در کنوانسیون هامبورگ از معیار «بند تا بندر»^{۴۸} استفاده شده است. بر اساس معیار «بندر تا بندر» دوره مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، دورانی است که طی آن، کالا در بندر مبدأ بارگیری و در بندر مقصد تخلیه می‌شود. بنابراین ممکن است کشتی در هنگام ورود محموله کالا به بندر، آماده بارگیری نباشد یا در زمانی که کشتی با محموله به مقصد می‌رسد، گیرنده، مقدمات تحویل کالا را آماده نکرده باشد. در اینجا تا قبل از بارگیری و تخلیه کالاها، متصدی حمل‌ونقل، موظف به مراقبت از محموله است.^{۴۹} به عبارت دیگر در شیوه بندر تا بندر، مسئولیت متصدی حمل‌ونقل گسترش یافته است.

برخلاف قواعد کنوانسیون لاهه - ویزی، کنوانسیون هامبورگ در بند ۶ ماده ۱ به پیش‌بینی حمل چندوجهی پرداخته است. از این رو زمانی که بحث اعمال قواعد هامبورگ بر قرارداد حمل چندوجهی به میان می‌آید، بخش دوم بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون مقرر می‌دارد که:

«... قراردادی که مشمول حمل‌ونقل دریایی و نوع دیگری از حمل‌ونقل باشد، قرارداد حمل‌ونقل دریایی مطابق این کنوانسیون فرض می‌شود، البته تا جایی که مرتبط به حمل‌ونقل دریایی است». در این حالت، قواعد کنوانسیون هامبورگ بر تمام قرارداد اعمال نمی‌شود و فقط بر مرحله حمل دریایی بین‌المللی اعمال می‌شود.^{۵۰}

ج. قواعد روتردام

اعمال قواعد روتردام، بسیاری از خلأهای موجود در حمل‌ونقل دریایی را برطرف می‌کند و با ارائه راه‌حل‌هایی، مسائل مربوط به حمل‌ونقل چندوجهی را نیز پوشش می‌دهد. مجمع عمومی سازمان

47. Colebunders, Caroline, "Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: in Search of Suitable Regime", Unpublished Thesis, University of Ghent, 2013, p. 30.

48. Port to Port

49. Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Education, 2004, p. 216.

50. Hoeks, Marian, *op. cit.*, p. 267.

ملل متحد در سال ۲۰۰۸ کنوانسیون مزبور را تصویب کرد. این کنوانسیون در ۲۰۰۹ طی مراسم ویژه‌ای که دولت هلند در شهر روتردام برگزار کرد، برای امضای کشورها مفتوح و به همین دلیل به مقررات روتردام معروف شد. در حال حاضر، این مقررات لازم‌الاجرا نیست زیرا تا کنون تنها ۳ کشور^{۵۱} آن را تصویب کرده‌اند ولی احتمال اجرایی شدن آن در آینده بسیار زیاد است. در مورد قراردادهای حمل دریایی مشمول قواعد روتردام باید به تعریف ماده ۱ قواعد روتردام توجه کرد. بند ۱ ماده ۱ قواعد روتردام، قرارداد حمل را این‌گونه توصیف می‌کند: «قرارداد حمل، قراردادی است که در آن متصدی حمل در قبال دریافت اجرت، متعهد به حمل کالا از یک مکان به مکان دیگر می‌شود. قرارداد باید برای حمل از طریق دریا منعقد شود و نیز ممکن است برای دیگر شیوه‌های حمل و نقل، علاوه بر حمل دریایی منعقد شود».

قسمت پایانی بند ۱ ماده ۱ قواعد روتردام که مقرر می‌دارد: «... قرارداد باید برای حمل از طریق دریا منعقد شود و نیز ممکن است برای دیگر شیوه‌های حمل و نقل، علاوه بر حمل دریایی منعقد شود» به حمل چندوجهی اشاره می‌کند.

با این توضیحات شاید در ابتدا به نظر برسد این کنوانسیون، یک سند بین‌المللی در حوزه حمل و نقل چندوجهی است اما باید به این نکته توجه داشت که بند ۱ ماده ۱ قواعد روتردام، کنوانسیون را بر قراردادهای حمل یک‌وجهی قابل اعمال می‌داند. البته در مواردی که از سایر شیوه‌های حمل و نقل در قرارداد استفاده می‌شود، قواعد روتردام، به حمل چندوجهی هم توجه کرده است؛ با این توضیح که چنانچه در یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی، کالاها در بخشی از مسیر از طریق دریا حمل شود و حمل دریایی دارای وصف بین‌المللی باشد، قواعد روتردام بر مرحله حمل دریایی قرارداد حمل و نقل چندوجهی اعمال می‌شود.^{۵۲}

پس از بررسی کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی و اعمال آن‌ها با استفاده از سیستم شبکه‌ای در قرارداد حمل چندوجهی باید توجه داشت در مواردی این مقررات با یکدیگر هم‌پوشانی داشته و ممکن است در یک مرحله از قرارداد، هم‌زمان مقررات کنوانسیون‌های مختلفی قابل اعمال باشد. در این صورت باید تعیین کرد در تعارض این مقررات با یکدیگر، چه قانونی بر قرارداد حمل چندوجهی حاکم است. در مبحث بعدی، این تعارض‌ها و قواعد حل تعارض کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی در خصوص حمل و نقل چندوجهی بررسی می‌شود.

۵۱. کنگو، اسپانیا، توگو.

52. Conrado, Iara Costa, "Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: A Critical Analysis of the Liability of the MTO", Unpublished Thesis, Lund University, 2011, p. 21; Berlingieri, Francesco, "A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?", *Uniform Law Review*, vol. 8, No.1-2, 2003, p. 267.

۴. قواعد حل تعارض کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی در حمل و نقل چندوجهی

به‌طور معمول، تدوین‌کنندگان مقررات بین‌المللی حمل یک‌وجهی، به تناسب شیوه حمل مورد نظر، مقرراتی را در زمینه قلمرو اعمال مقررات، مسئولیت متصدی حمل و نقل، شیوه و میزان جبران خسارت و غیره وضع کرده‌اند. درهرحال، برخی از این مقررات از شیوه حملی که موضوع بحث اصلی آن‌هاست فراتر رفته و در مواردی حوزه شمول مقررات خود را به حمل چندوجهی نیز گسترش داده و در نتیجه، گاهی با یکدیگر در تعارض قرار می‌گیرند. ازجمله مقررات بین‌المللی حمل یک‌وجهی که از قلمرو اعمال مورد نظر خود فراتر رفته، ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر در خصوص حمل سوپروپوس (رول آن - رول آف یا رو - رو یا مود - آن - مود) است. توضیح اینکه بر اساس مقررات ماده ۲ چنانچه یک کامیون با کالا به داخل وسیله نقلیه دیگری بارگیری شود، بدون اینکه وسیله حمل جاده‌ای، حرکتی داشته باشد و بعد از یا قبل از حمل جاده‌ای، محموله در همان کامیون بماند، کنوانسیون سی‌ام‌آر نه‌تنها بر مراحل حمل جاده‌ای اعمال می‌شود، بلکه بر تمام مراحل حمل از طریق کشتی، قطار یا هواپیما نیز حاکم است. بنابراین کنوانسیون سی‌ام‌آر، یک رژیم مسئولیتی یکنواختی را برای این نوع از حمل ایجاد می‌کند.^{۵۳} برای مثال، چنانچه بر اساس یک قرارداد حمل چندوجهی در حمل کالا از پاریس به لندن از هر دو شیوه حمل ریلی و جاده‌ای در کنار هم استفاده شده باشد، اگر خسارت یا تلف کالا در مرحله‌ای از حمل رخ دهد که وسیله نقلیه حمل جاده‌ای با محموله بر روی قطار بارگیری شده است، گرچه کنوانسیون کوتیف بر مرحله حمل ریلی حاکم و قابل اعمال است، هم‌زمان کنوانسیون سی‌ام‌آر به اعتبار ماده ۲ آن نیز قابل اعمال بر کل قرارداد حمل است. در اینجا میان دو کنوانسیون، تعارض ایجاد می‌شود و باید تعیین کرد چه مقرراتی بر مسئولیت متصدی حمل و نقل و نحوه جبران خسارات حاکم است؟

در مثال دیگر در حمل و نقل چندوجهی، حمل محموله کفش از اسپانیا به شیوه حمل جاده‌ای صورت گرفته و سپس کامیون با کالاها بر روی قطار بارگیری شده، به یکی از شهرها در فرانسه حمل شده و مجدداً کامیون، محموله کفش را از طریق مسیر جاده به شهر دیگری در فرانسه جابه‌جا می‌کند. بر اساس بند ۳ ماده ۵۴^۱ کنوانسیون کوتیف، مقررات این کنوانسیون بر کل چنین قراردادی اعمال می‌شود. با توجه به ماده مزبور، کنوانسیون مراحل حمل جاده‌ای را پوشش

۵۳. سادات حسینی، سیدحسین؛ «بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون سی‌ام‌آر) و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس»، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۲۴، پاییز - زمستان ۱۳۸۴، ص ۴۲.

۵۴. بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون: «در قرارداد واحد حمل ریلی بین‌المللی که حمل جاده‌ای داخلی یا آب‌های داخلی مکمل حمل ریلی فرامرزی است، این کنوانسیون بر سایر روش‌های حمل حاکم است».

می‌دهد زیرا حمل جاده‌ای، حمل داخلی و به‌منظور ارائه خدماتی است که کنوانسیون کوتیف آن‌ها را مقرر کرده و مکمل حمل ریلی است و کشوری که حمل جاده‌ای در آن رخ داده، عضو کنوانسیون کوتیف است.^{۵۵} اعمال کنوانسیون کوتیف بر مرحله حمل جاده‌ای داخلی با توجه به پیش‌بینی خود کنوانسیون مزبور، سببی برای تعارض نیست اما در حال در برخی از قسمت‌های قرارداد مزبور (جایی که کامیون با محموله کالا به قطار بارگیری شده) ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر نیز قابل اعمال است و اعمال هم‌زمان این دو کنوانسیون بر یک قسمت از قرارداد، سبب تعارض شده و باید قانون حاکم بر آن قسمت قرارداد معین شود.

آنچه در حمل هوایی ابهاماتی ایجاد می‌کند، توسعه مفهوم «حمل‌ونقل هوایی» است. این ابهام به‌ترتیب در بندهای ۳ و ۴ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو و موترال مطرح است. به‌موجب این مواد، کنوانسیون ورشو و موترال، حوزه اعمال خود را مشخص کرده‌اند و این کنوانسیون‌ها تنها حمل‌ونقل در داخل فرودگاه را دربرمی‌گیرند اما در ادامه ماده مشاهده می‌شود که چنانچه حمل از طریق وسایل دیگر حمل به‌منظور تحویل، بارگیری و انتقال کالاها در داخل فرودگاه انجام گیرد، فرض می‌شود که تمام فرایند حمل، مشمول قواعد حمل هوایی است. برای روشن‌تر شدن این موضوع، مثالی ارائه می‌شود: یک محموله از طریق کامیون برای بارگیری به هواپیما به فرودگاه ارسال می‌شود و سپس محموله در طول حمل جاده‌ای در داخل فرودگاه خسارت می‌بیند. در اینجا چنانچه حمل جاده‌ای دارای وصف بین‌المللی تعریف‌شده در کنوانسیون سی‌ام‌آر باشد از سوی، کنوانسیون سی‌ام‌آر بر حمل جاده‌ای این مرحله اعمال می‌شود و از سوی دیگر، چون حمل جاده‌ای به‌منظور انتقال کالاها و تحویل و بارگیری به هواپیما در داخل فرودگاه صورت گرفته است، کنوانسیون ورشو یا موترال بر این بخش از قرارداد که حمل جاده‌ای است، قابل اعمال است. در این قرارداد، بین دو کنوانسیون سی‌ام‌آر و کنوانسیون ورشو یا موترال در مرحله حمل جاده‌ای تعارض ایجاد می‌شود و باید تعیین شود که قانون حاکم بر این مرحله از حمل، چه قانونی است؟

در حال در برخی از مقررات بین‌المللی حمل یک‌وجهی، راه‌حلی برای رفع تعارض‌های احتمالی میان این مقررات بین‌المللی ارائه شده است. در ادامه، قواعد حل تعارض این کنوانسیون‌ها بررسی می‌شود.

بند ۵ ماده ۲۵ قواعد کنوانسیون هامبورگ، مربوط به تعارض‌های حوزه حقوق حمل‌ونقل دریایی است. این ماده مقرر می‌دارد: «هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون، مانع اعمال یک کنوانسیون بین‌المللی دیگر در مورد قراردادهای حمل‌ونقل کشور متعاقد که عمدتاً به طرق دیگری جز طریق دریایی که در حال حاضر و در تاریخ تصویب این کنوانسیون معتبر و

55. Hoeks, Marian, *op. cit.*, p. 295.

لازم الاجراست، نیست. این مقررات همچنین در خصوص هرگونه تجدیدنظر یا اصلاح بعدی کنوانسیون بین‌المللی مزبور نیز اعمال می‌شود».

به موجب این ماده، برخی تعارض‌ها میان اسناد حمل یک‌وجهی، در قرارداد حمل چندوجهی حل و فصل می‌شود. برای مثال، هر تعارض احتمالی بین ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر و قواعد کنوانسیون هامبورگ بر اساس این ماده رفع می‌شود؛ با این توضیح که چنانچه قراردادی بین دو کشور منعقد شود که هر دو کشور، عضو کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون سی‌ام‌آر باشند و در جریان حمل و نقل کالا نیاز به طی مسیر دریایی وجود داشته باشد و بدین منظور، کالاها با وسیله حمل جاده‌ای (کامیون) به کشتی بارگیری شود، به موجب ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر به این دلیل که کالا با وسیله حمل جاده‌ای به کشتی بارگیری شده است، کنوانسیون سی‌ام‌آر بر کل قرارداد حمل حاکم است و از آنجا که هر دو کشور، عضو کنوانسیون هامبورگ هستند، کنوانسیون مزبور بر مرحله حمل دریایی قرارداد حاکم است و در نتیجه، تعارض میان مقررات این دو کنوانسیون رخ می‌دهد. در این مثال، قاعده حل تعارض بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ راه‌گشاست و در نتیجه، در مثال مذکور، کنوانسیون سی‌ام‌آر بر اساس بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ بر قرارداد حمل حاکم است. در ادامه این بند، حاکمیت سایر مقررات بین‌المللی که متعاقب بر کنوانسیون هامبورگ تصویب می‌شود، نسخه‌های اصلاحی این مقررات بر کنوانسیون هامبورگ را تصریح می‌کند و در این موارد نیز سایر مقررات را بر کنوانسیون مزبور، مقدم می‌دارد. بنابراین قاعده حل تعارض مندرج در بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون، نسخه‌های اصلاحی کنوانسیون کوتیف را نیز پوشش می‌دهد و در صورتی که شرایط اعمال بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون کوتیف فراهم باشد، تعارض میان قواعد کنوانسیون کوتیف و هامبورگ را حل و فصل می‌کند.^{۵۶}

قاعده حل تعارض دیگر در مقررات قواعد روتردام پیش‌بینی شده است. اگرچه در حال حاضر قواعد روتردام لازم‌الاجرا نشده، این مقررات، قواعد قابل توجهی را در زمینه حل تعارض مقررات اسناد حمل یک‌وجهی با یکدیگر ارائه می‌کند.

ماده ۲۶ قواعد روتردام در خصوص خساراتی که قبل از بارگیری محموله به کشتی یا بعد از تخلیه محموله از کشتی رخ داده، تعیین تکلیف کرده است.

ماده ۲۶ قواعد روتردام مقرر می‌دارد: «... زمانی که فقدان یا زیان به کالاها یا واقعه یا اوضاع و احوالی باعث تأخیر در تحویل آن‌ها در طول مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌شود اما قبل از بارگیری به کشتی یا بعد از تخلیه از کشتی اتفاق بیفتد، مقررات این کنوانسیون بر مقررات سند بین‌المللی دیگر حاکم نیست، در صورتی که در زمان چنین فقدان، زیان یا واقعه یا اوضاع و احوالی که موجب تأخیر شده است:

الف) وفق مقررات چنین سند بین‌المللی که در مورد تمام یا برخی عملیات متصدی حمل اعمال می‌شود، فرستنده، در مورد مرحله‌ای خاص از حمل که فقدان، زیان به کالاها یا هر حادثه یا اوضاع و احوالی که باعث تأخیر در تحویل می‌شود در آن اتفاق افتاده، با متصدی حمل، قراردادی مستقیم و جداگانه منعقد کرده باشد؛

ب) این سند بین‌المللی به‌طور صریح، مسئولیت متصدی حمل، محدودیت مسئولیت یا موعد اقامه دعوا را مقرر کند و

ج) وفق سند مزبور، به‌وسیله توافق به‌طور کلی یا به زیان فرستنده کالا نتوان این مسئولیت را سلب نمود».

بنابراین در جایی که خسارت در مرحله حمل دریایی رخ می‌دهد یا در مواردی که تعیین اینکه خسارت در کدام مرحله از حمل رخ داده است با دشواری روبه‌رو شده، مثلاً خسارات به تدریج در مراحل مختلف حمل اتفاق افتاده نیز قواعد روتردام حاکم است.^{۵۷} البته این ماده به‌طور کامل، تعارض‌های احتمالی میان قواعد روتردام و سایر اسناد بین‌المللی را پیش‌بینی نمی‌کند.

به نظر می‌رسد ماده ۸۲ قواعد روتردام، یک قاعده حل تعارض مناسب در خصوص تعارض میان اسناد حمل یک‌وجهی است. به‌موجب این ماده، چنانچه شرایطی وجود داشته باشد، سایر اسناد حمل یک‌وجهی بر قواعد روتردام مقدم می‌شود.

ماده ۸۲ مقرر می‌دارد: «هیچ بخشی از این کنوانسیون بر اعمال کنوانسیون‌های لازم‌الاجرای مذکور (بند الف، ب، ج، د) تأثیری نمی‌گذارد. این مبحث شامل اصلاحات آتی حاصله در کنوانسیون اخیرالذکر که مربوط به مسئولیت متصدی در ازای خسارت یا تلف کالا باشد هم می‌شود:

الف) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالا از طریق هوا، تا جایی که کنوانسیون مذکور مطابق با مقررات خود، بر هر قسمت از قرارداد حمل اعمال می‌شود؛

ب) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق جاده، تا جایی که کنوانسیون مذکور مطابق با مقررات خود، به حمل و نقل کالایی می‌پردازد که به‌صورت بارگیری شده بر روی وسیله نقلیه جاده‌ای مخصوص حمل کالاها که خود به‌وسیله کشتی حمل می‌شود، باقی مانده است؛

ج) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق راه‌آهن، تا جایی که کنوانسیون مذکور مطابق با مقررات خود، به حمل و نقل کالایی که از طریق دریا به‌عنوان مکمل برای حمل و نقل ریلی حمل می‌شود، اعمال خواهد شد؛

57. Van der Ziel, Gertjan, "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", *Uniform Law Review*, vol. 14, No. 4, 2009, p. 991.

د) هر کنوانسیون حاکم بر حمل‌ونقل کالاها از طریق آبراهه‌های داخلی، تا جایی که کنوانسیون مذکور مطابق با مقررات خود، به حمل‌ونقل کالایی که بدون انتقال آن از یک کشتی به کشتی دیگر، هم از طریق رودخانه و هم از طریق دریا حمل می‌شود، اعمال خواهد شد.

بند ۱ ماده ۸۲ مربوط به تعارض قواعد روتردام با قواعد حمل هوایی است. در صورت وجود شرایطی، قواعد حمل هوایی بر قواعد روتردام مقدم می‌شود. به‌عنوان نمونه، چنانچه در یک قرارداد حمل چندوجهی که از دو شیوه حمل دریایی و حمل هوایی برای جابه‌جایی محموله استفاده می‌شود، کالاها در جریان حمل دریایی صدمه ببینند و عامل این صدمه و خسارت در طول انتقال از طریق هواپیما رخ دهد، به‌موجب ماده ۲۶ قواعد روتردام، چون صدمه و خسارت در مرحله حمل دریایی رخ داده است، قواعد روتردام بر این موضوع حاکم است. اما به‌موجب بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال، از آنجا که عامل خسارت در مرحله حمل هوایی به وجود آمده است، کنوانسیون مونترال بر قرارداد حاکم است. در این مورد، بند ۱ ماده ۸۲، مقررات حمل هوایی را مقدم دانسته و لذا کنوانسیون مونترال بر قرارداد اعمال می‌شود.

بند ۲ ماده ۸۲ فرض رایج‌تری را مطرح می‌کند. مقررات این بند، راجع به تعارض قواعد حمل دریایی با قواعد حمل جاده‌ای است. به‌موجب این بند، در صورتی که یک کامیون با کالا به کشتی بارگیری شده و کالاها در طی مسیر حمل با کشتی خسارت ببینند، به‌طور معمول باید قواعد روتردام بر قرارداد اعمال شود زیرا خسارت در مرحله حمل دریایی رخ داده است اما بند ۲ ماده ۸۲ قواعد روتردام مقرر می‌دارد در چنین وضعیتی مقررات حمل جاده‌ای مقدم است و بر اساس بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام‌آر، قواعد حمل جاده‌ای بر تمام قرارداد حاکم خواهد بود.^{۵۸}

در نهایت، بند ۳ ماده ۸۲ قواعد روتردام به تعارض میان قواعد حمل ریلی با قواعد روتردام اشاره می‌کند. این بند، مشابه بند ۲ ماده ۸۲ بوده و بیان می‌دارد چنانچه در جریان حمل‌ونقل چندوجهی، حمل دریایی مکمل حمل ریلی باشد، کنوانسیون مربوط به حمل ریلی که در حال حاضر، کنوانسیون کوتیف است بر قرارداد حاکم است.

این ماده مشمول مقررات حمل یک‌وجهی کنونی و اصلاحات بعدی آن می‌شود. البته این ماده در خصوص سایر مقرراتی که در آینده تصویب خواهد شد و ممکن است با قواعد روتردام در تعارض باشد، ضابطه‌ای را پیش‌بینی نکرده است.^{۵۹}

58. Sturley, Michael F., "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", in: Güner-Özbek, Meltem Deniz (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea an Appraisal of the "Rotterdam Rules"*, Springer, 2011, pp. 73-74.

59. Adamsson, Joakim, "The Rotterdam Rules: A Transport Convention for the Future?", Unpublished Thesis, *Lund University*, 2011, p. 44.

۵. استفاده از سایر شیوه‌ها برای حل تعارض یا عدم پیدایش آن

علی‌رغم ارائه قواعد حل تعارض در برخی کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی، برای تمامی تعارض‌های احتمالی، راه‌حلی ارائه نشده است. بنابراین در ادامه، ماده ۳۰ کنوانسیون وین در حقوق معاهدات، برای حل برخی دیگر از تعارض‌ها و سپس استفاده از قراردادهای استاندارد به‌منظور جلوگیری از بروز تعارض‌ها تبیین می‌شود.

۵-۱. استفاده از قواعد حل تعارض کنوانسیون وین، مصوب ۱۹۶۹

کنوانسیون وین در حقوق معاهدات، مصوب ۱۹۶۹ بوده که اساسی‌ترین موضوعات حقوق بین‌الملل را مطرح می‌کند. ماده ۳۰ کنوانسیون مقرر می‌دارد:

«۱. ... ۲. هرگاه معاهده‌ای تصریح کند که تابع معاهده سابق یا لاحق است، یا آنکه نباید مغایر با معاهده دیگر محسوب شود، مقررات آن معاهده [سابق یا لاحق] ملاک عمل است.
۳. هرگاه تمام طرف‌های معاهده سابق نیز همان طرف‌های معاهده لاحق باشند و اعتبار معاهده سابق تمام نشده یا به‌موجب ماده ۵۹ اجرای آن به حالت تعلیق در نیامده باشد، معاهده سابق فقط تا حدودی که با معاهده لاحق سازگار باشد، قابل اعمال است.
۴. هرگاه طرف‌های معاهده سابق، طرف‌های معاهده لاحق نباشند:

الف) در روابط میان دولت‌های دو معاهده، قاعده مندرج در بند ۳ قابل اجراست؛

ب) در روابط میان یک دولت طرف دو معاهده و یک دولت طرف یکی از این معاهدات، فقط معاهده‌ای که هر دو طرف آن هستند، حقوق و تکالیف متقابل آن‌ها را معین می‌کند...».

بند ۲ ماده ۳۰ کنوانسیون وین، حق تدوین‌کنندگان معاهده را در تعیین روابط خود با دیگر معاهدات از طریق قاعده حل تعارض به رسمیت شناخته است. این بند بیان می‌کند که حقوق بین‌الملل در اصل و ماهیت، مبتنی بر اجماع و توافق طرفین است و کشورها تنها ملزم به آنچه هستند که آزادانه خود را به آن محدود نموده‌اند. به عبارت بهتر، بند ۲ ماده ۳۰ کنوانسیون وین با بسط و گسترش اصل آزادی قراردادهای، به طرفین قرارداد، حق انتخاب در اولویت‌بندی معاهدات اعطا کرده است.

بند ۳ و ۴ ماده ۳۰ کنوانسیون وین در ارتباط با موردی است که خود معاهده، اولویت‌بندی در موضوعات را پیش‌بینی نکرده است. بند ۳ ماده ۳۰ قاعده حل تعارض را در مواردی مطرح می‌کند که همه کشورهای عضو معاهده قبلی، عضو معاهده بعدی نیز باشند. بر اساس قاعده حل تعارض در این فرض، معاهده بعدی بر روابط طرفین در قرارداد اعمال می‌شود. البته مقررات معاهده سابق تا جایی که با معاهده بعدی در تعارض نباشد، قابل اعمال است. در بند ۴ ماده ۳۰

فرض دیگری مطرح شده است که خود دارای دو حالت است. در حالت اول که تمام اعضای معاهده قبلی عضو معاهده بعدی نیستند، مانند بند ۳ عمل می‌شود و معاهده سابق تا جایی که اعتبارش حفظ شده است اعمال می‌شود اما حالت دوم، فرضی است که در روابط قراردادی، یکی از طرفین، عضو هر دو معاهده است و طرف دیگر قرارداد، تنها عضو یکی از معاهدات است. در اینجا معاهده‌ای بر قرارداد حاکم است که هر دو کشور طرف قرارداد، عضویت آن را دارا باشند.

گرچه کنوانسیون وین، محتمل‌ترین موارد بروز تعارض‌ها را پیش‌بینی نموده، باید همواره این موضوع مدنظر باشد که مقررات بین‌المللی حمل‌ونقل، همیشه اعضای یکسانی ندارند. برای مثال، برخی کشورها صرفاً عضو کنوانسیون (الف) و برخی دیگر صرفاً عضو کنوانسیون (ب) هستند. در این حالت چنانچه قرار باشد قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی کالا که بخشی از آن مرتبط با هر دوی این کنوانسیون‌هاست تعیین شود، ماده ۳۰ کنوانسیون وین در حقوق معاهدات، راه‌حلی برای رفع تعارض میان دو کنوانسیون ارائه نکرده است.^{۶۰}

۵-۲. استفاده از قراردادهای استاندارد

استفاده از قراردادهای استاندارد^{۶۱} می‌تواند یکی از راه‌حل‌های کاهش بروز تعارض میان قواعد مختلف در حوزه حمل‌ونقل چندوجهی باشد. امروزه استفاده از قراردادهای استاندارد یا قراردادهای نمونه در تجارت بین‌المللی، رایج و متعارف است، به‌طوری‌که برخی ادعا کرده‌اند بیش از ۹۰ درصد قراردادها با استفاده از قراردادهای استاندارد منعقد می‌شوند. بسیاری از شرکت‌های تجاری به‌جای تنظیم قرارداد با تک‌تک طرف‌های تجاری خود، از قراردادهای استاندارد استفاده می‌کنند که در آن‌ها حقوق و تعهدات طرفین به نحو واضح و جامعی پیش‌بینی شده است. تنظیم شروط قراردادی و استاندارد کردن آن‌ها موجب صرفه‌جویی در وقت و هزینه شده و رویه واحدی را در قبال مشتریان متعدد ایجاد خواهد کرد که در نهایت به صرفه اقتصادی و سرعت در مبادلات تجاری منجر خواهد شد.^{۶۲} در صورت استفاده از قراردادهای استاندارد که بسیار مفصل تنظیم شده و همه احتمالات آتی در روابط قراردادی طرفین قرارداد را پیش‌بینی می‌کند، نیاز به مراجعه به قانون حاکم، به حداقل می‌رسد. بنابراین چنانچه در تنظیم قراردادهای حمل چندوجهی از قراردادهای استاندارد حمل‌ونقل استفاده شود، نیاز به مراجعه به قانون حاکم و تعیین تکلیف

60. Hoeks, Marian, *op. cit.*, pp. 307-309.

61. Standard Contracts

62. شیروی، عبدالحسین؛ «قراردادهای استاندارد (الحاقی) در حقوق کامن‌لا با تأکید بر حقوق انگلستان و امریکا»، *مجله*

مجتمع آموزش عالی قم، سال چهارم، شماره ۱۲، بهار ۱۳۸۱، ص ۶۹.

Patterson, Mark R., "Standardization of Standard-form Contracts: Competition and Contract Implications", *William and Mary Law Review*, vol. 52, No. 2, 2010, p. 331.

موضوعات بر اساس این قانون به حداقل رسیده و حقوق‌دانان، کمتر دچار مشکلات ناشی از تعارض قوانین کنوانسیون‌های حمل‌یک‌وجهی در خصوص حمل چندوجهی می‌شوند.

۶. موضع حقوق بین‌الملل خصوصی ایران در خصوص قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی کالا

پس از بررسی دیدگاه‌های مختلف در زمینه تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی و تشریح نحوه اعمال سیستم شبکه‌ای و اشاره به تعارض‌های احتمالی میان قواعد کنوانسیون‌های حمل‌یک‌وجهی و شیوه حل تعارض آن‌ها، مناسب است تا وضعیت نظام حقوقی ایران در این خصوص واکاوی شود.

گرچه در برخی کشورها قانون مستقلی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی کالا وجود دارد^{۶۳} یا در مجموعه مقررات تجاری و مدنی آن‌ها به این نوع حمل‌ونقل اشاره شده^{۶۴} و ضوابط حاکم بر آن روشن شده است، در مقررات موضوعه ایران، قانون مستقلی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی مشاهده نمی‌شود. البته در برخی قوانین، مانند «قانون موافقت‌نامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مصوب ۱۳۷۵» به این شیوه از حمل‌ونقل اشاره شده و ماده ۵ این قانون، اعمال مقررات آن را در خصوص حمل‌ونقل چندوجهی تصریح می‌نماید اما این قانون صرفاً به موضوع تشریفات اداری از جمله روش‌های گمرکی در زمینه تجارت منطقه‌ای به‌ویژه در نقاط عبوری مرزی، بندرها و فرودگاه‌ها می‌پردازد و راه‌گشای موضوع قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی یا سایر موضوعات مهم، مانند تعهدات متصدی حمل‌ونقل چندوجهی و مانند آن نیست. لذا در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی در حقوق ایران وضعیت مبهم بوده و چنانچه اختلافی در این زمینه نزد مراجع رسیدگی ایرانی مطرح شود، مرجع رسیدگی ممکن است بسته به مورد، قوانین مختلفی را بر دعوا حاکم کند. در ادامه، فرض گوناگون در این خصوص، جداگانه مطرح می‌شود:

۶-۱. عدم تعیین قانون حاکم توسط طرفین قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی

اگر طرفین یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی، قانون حاکم بر قرارداد را تعیین نکنند، قانون حاکم بر این قرارداد، مطابق قواعد حل تعارض ایرانی که در قسمت اول ماده ۹۶۸ قانون مدنی آمده است، تعیین خواهد شد. ماده ۹۶۸ مقرر می‌دارد: «تعهدات ناشی از عقود، تابع قانون محل وقوع عقد است مگر اینکه متعاقدين اتباع خارجه بوده و آن را صریحاً یا ضمناً تابع قانون دیگری قرار

۶۳. مانند قانون حمل‌ونقل چندوجهی تایلند، مصوب ۲۰۰۵ و قانون حمل‌ونقل چندوجهی کالای هند، مصوب ۱۹۹۳.

۶۴. مانند قانون تجارت آلمان، مصوب ۱۹۰۰ و قانون مدنی هلند، مصوب ۱۹۹۲.

داده باشند». این بدان معناست که قاضی می‌بایست محل وقوع عقد را مشخص نموده و سپس قانون کشور محل وقوع عقد را به‌عنوان قانون حاکم بر عقد شناسایی کند. در چنین موقعیتی دو حالت متصور است:

الف) چنانچه کشوری که عقد در آن منعقد شده و قانون آن به‌عنوان قانون حاکم تعیین شده، دارای مقررات خاصی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی کالا باشد، مانند قانون حمل‌ونقل چندوجهی کالای هند، مصوب ۱۹۹۳ دادگاه ایران قانون مزبور را به‌عنوان قانون حاکم، معیار حل‌وفصل اختلافات مرتبط با این قرارداد، مدنظر قرار می‌دهد؛ البته تا جایی که اعمال این مقررات به‌صراحت ماده ۹۷۵ قانون مدنی مغایر با اخلاق حسنه یا نظم عمومی ایران نباشد.^{۶۵} البته اصولاً در زمینه مباحث حمل‌ونقل کالا، مانع نظم عمومی و اخلاق حسنه کمتر مشاهده می‌شود.

ب) چنانچه نظام حقوقی که بر اساس قواعد حل تعارض ایرانی، قانون آن به‌عنوان قانون حاکم تعیین شده، دارای قواعد و مقرراتی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی کالا نباشد، مثل اینکه قرارداد تابع مقررات حقوق ایران باشد، وضعیت پیچیده می‌شود. هرچند به احتمال زیاد، چنین کشورهایی دارای مقرراتی در زمینه حمل‌ونقل دریایی، زمینی، هوایی و ریلی هستند، انتخاب یکی از این قوانین و اعمال آن بر کل قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی، مناسب با ماهیت چنین عقدی نیست. از طرف دیگر، امکان اعمال هم‌زمان همه این مقررات داخلی در خصوص حمل‌ونقل چندوجهی وجود ندارد. به نظر می‌رسد در چنین موقعیتی مرجع رسیدگی‌کننده می‌بایست سیستم شبکه‌ای را اعمال کرده و قوانین حاکم بر هر مرحله از این حمل‌ونقل چندوجهی را اعمال کند.

ممکن است این سؤال مطرح شود که علی‌رغم نبود مقرراتی در حقوق ایران در زمینه استفاده از سیستم شبکه‌ای برای تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی، امکان استفاده از این سیستم بر چه مبناست؟ برای پاسخ به این پرسش باید به منابع حقوق تجارت بین‌الملل رجوع کرد. شکی نیست که موضوع قراردادهای حمل‌ونقل بین‌المللی چندوجهی کالا از موضوعات زیرمجموعه حقوق تجارت بین‌الملل است. قواعد حاکم بر این رشته حقوقی از منابع مختلفی جمع‌آوری می‌شود. معاهدات، رویه تجاری بین‌المللی، اصول کلی حقوقی، حقوق عرفی بازرگانی و قوانین داخلی کشورها از این زمره‌اند. در این میان و در خصوص موضوع مورد بحث، «حقوق عرفی بازرگانی»^{۶۶} از اهمیت فراوانی برخوردار است. همان‌گونه که برخی صاحب‌نظران اشاره کرده‌اند در یک معنای موسع، حقوق عرفی بازرگانی «به قواعد، اصول و مقررات مشابه یا

۶۵. ماده ۹۷۵ ق.م.بیان می‌دارد: «محکمه نمی‌تواند قوانین خارجی و یا قراردادهای خصوصی را که برخلاف اخلاق حسنه بوده و یا به‌واسطه جریحه‌دارکردن احساسات جامعه یا به علت دیگر، مخالف با نظم عمومی محسوب می‌شود به موقع اجرا گذارد اگرچه اجرا قوانین مزبور اصولاً مجاز باشد».

یکنواختی اطلاق می‌شود که در سطح بین‌المللی شناسایی شده و به کار گرفته می‌شود.^{۶۷} در این معنا «حقوق عرفی بازرگانی، به قوانین، رویه‌ها، اصول و قواعدی اطلاق می‌شود که توسط تجار، داورها، وکلا و مشاورین فعال در حقوق تجارت بین‌الملل مکرراً مورد استناد قرار گرفته و مورد عمل واقع می‌شود».^{۶۸} بنابراین از آنجاکه در قوانین برخی کشورها در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی، به استفاده از سیستم شبکه‌ای اشاره شده^{۶۹} و در دعاوی مطرح در دادگاه‌های کشورهای مختلف و در دیوان‌های داوری که در این نوشتار، به برخی از آن‌ها اشاره شد، استفاده شده، می‌توان استفاده از سیستم شبکه‌ای را از زمره قواعد حقوق عرفی بازرگانی در دوران معاصر دانست. بدیهی است مرجع رسیدگی در تعیین قانون حاکم بر دعوا در قراردادهای بین‌المللی حمل‌ونقل چندوجهی باید به حقوق عرفی بازرگانی به‌عنوان یکی از منابع حقوق تجارت بین‌الملل توجه کند. این موضوع در داوری به‌روشنی قابل تأیید است. بند ۴ ماده ۲۷ قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران، مصوب ۱۳۷۶ در موضوع قانون حاکم، به‌صراحت مقرر می‌دارد: «داور باید در کلیه موارد بر اساس شرایط قرارداد، اتخاذ تصمیم کند و عرف بازرگانی موضوع مربوط را مورد نظر قرار دهد».

دلیل قابل توجه دیگر برای توجیه استفاده از سیستم شبکه‌ای این است که به نظر می‌رسد انتخاب نظریه سیستم شبکه‌ای علاوه بر انطباق با حقوق تجارت بین‌الملل، با موازین حقوقی و منطقی هم‌سازگاری بیشتری دارد زیرا علی‌القاعده و مطابق اصول در مورد هر شیوه حمل‌ونقل باید احکام ویژه راجع به آن اعمال و اجرا شود و اصولاً چندوجهی بودن یا نبودن حمل‌ونقل نباید در آن تأثیری داشته باشد. به تعبیر دیگر، مادام که مقنن در حمل‌ونقل چندوجهی ترتیب دیگری نظیر آنچه سیستم میانه یا سیستم یکنواخت پیشنهاد می‌کند مقرر نکرده، اجرای احکام خاص مربوط به هر شیوه حمل‌ونقل در حمل‌ونقل چندوجهی کاملاً معقول و منطقی است؛ ضمن اینکه اگر سیستم شبکه‌ای اجرا نشود، ناگزیر باید به دو سیستم دیگر پناه برد که توجیه حقوقی و منطقی اعمال و اجرای آن در فرض سکوت مقنن، به‌مراتب دشوارتر از توجیه نظریه سیستم شبکه‌ای است.

با این توضیح مشخص می‌شود که به‌عنوان مثال، چنانچه قاضی یا داور با حمل‌ونقل چندوجهی مشتمل بر استفاده از روش حمل هوایی، زمینی و دریایی مواجه شود باید قانون حاکم بر هر مرحله را از میان مجموعه مقررات ایران در زمینه حمل هوایی، زمینی و دریایی،^{۷۰} جداگانه

۶۷. شیروی، عبدالحسین؛ حقوق تجارت بین‌الملل، چاپ دوم، سمت، ۱۳۹۰، ص ۴۶.

۶۸. پیشین، صص ۴۷-۴۶.

۶۹. ماده ۸.۴۱ قانون مدنی هلند: «در قرارداد حمل چندوجهی، هر بخش از حمل‌ونقل تابع قواعد قابل اعمال بر آن بخش است».

۷۰. این قوانین عبارت‌اند از قانون مدنی، مصوب ۱۳۰۷، قانون تجارت، مصوب ۱۳۱۱، قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸ و اصلاحات بعدی آن، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، مصوب ۱۳۹۱، قانون دریایی، مصوب

تعیین نموده و اختلافات ناشی از هر مرحله را بر اساس همان قانون حل‌وفصل کند. البته در این مسئله، نکته قابل توجه، موضوع الحاق کشورها به برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل است. توضیح اینکه اغلب کشورها از جمله ایران به تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل ملحق شده و آن‌ها را تصویب کرده‌اند. کنوانسیون‌های مزبور برای تصویب و قابلیت اعمال، همان فرایند تصویب قوانین داخلی را طی می‌کنند و البته بنا به تصریح ماده ۹ قانون مدنی ایران، مقررات کنوانسیون‌های مذکور در زمره مقررات داخلی ایران محسوب می‌شود. با این توضیح به نظر می‌رسد چنانچه قانون ایران به‌عنوان قانون حاکم بر عقد تعیین شود، با اعمال سیستم شبکه‌ای برای تعیین قانون حاکم، مقررات کنوانسیون‌هایی که ایران به عضویت آن‌ها درآمده بر قرارداد حاکم می‌شود. به‌عنوان مثال، چنانچه در یک قرارداد حمل چندوجهی مشتمل بر دو شیوه حمل ریلی و هوایی، قانون ایران به‌عنوان قانون محل وقوع عقد، حاکم بر قرارداد باشد، از آنجاکه ایران به عضویت کنوانسیون ورشو در زمینه حمل‌ونقل هوایی درآمده و همچنین جزو اعضای کنوانسیون کوتیف در زمینه حمل ریلی است، مقررات این دو کنوانسیون به‌ترتیب بر دو مرحله حمل هوایی و دریایی این حمل چندوجهی حاکم خواهد شد. بدیهی است در خصوص موضوعاتی که ایران به عضویت کنوانسیون‌های مرتبط با آن‌ها درنیامده یا آن موضوعات در کنوانسیون‌هایی که ایران عضو شده مطرح نشده، سایر مقررات داخلی ایران مانند قانون تجارت، قانون مدنی، قانون دریایی، قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی و مانند آن‌ها حاکم خواهد بود.

۶-۲. تعیین قانون حاکم توسط طرفین قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی

چنانچه طرفین قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی، قانون حاکم بر قرارداد را تعیین کرده باشند، دادگاه ایرانی با رعایت قسمت دوم ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران و با استناد به اصل احترام به حاکمیت اراده، قانون منتخب طرفین را به‌عنوان قانون حاکم به رسمیت می‌شناسد. در چنین وضعیتی همانند فرض سابق، دو حالت متصور است:

الف) نظام حقوقی که قانون آن به‌عنوان قانون حاکم برگزیده شده، دارای مقررات خاصی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی کالا است. در این حالت، مقررات خاص آن نظام حقوقی در مورد حمل‌ونقل چندوجهی اعمال می‌شود.

ب) نظام حقوقی که قانون آن به‌عنوان قانون حاکم برگزیده شده، دارای قانون و مقرراتی در

۱۳۴۳، قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۹۱، قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی، مصوب ۱۳۸۴ و برخی دیگر از مقررات مرتبط.

زمینه حمل‌ونقل چندوجهی کالا نیست. در این حالت، مرجع رسیدگی‌کننده با اعمال سیستم شبکه‌ای، قانون حاکم بر هر مرحله از مراحل مختلف حمل‌ونقل چندوجهی را از میان مقررات آن نظام حقوقی در خصوص انواع مختلف حمل‌ونقل اعمال می‌کند. البته در این حالت نیز توجه به وضعیت عضویت کشورها در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل - که در قسمت قبل مطرح شد - ضرورت دارد.

نتیجه

در حال حاضر، مقررات یکنواخت و لازم‌الاجرا در حوزه حمل‌ونقل چندوجهی وجود ندارد و هیچ‌کدام از تلاش‌ها در این حوزه موفقیت‌آمیز نبوده است؛ لذا چاره‌ای جز اعمال مقررات کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی بر مراحل مختلف حمل‌ونقل چندوجهی نیست. با این حال، گاهی مقررات این کنوانسیون‌ها با یکدیگر هم‌پوشانی‌هایی دارند و میان مقررات آن‌ها تعارض مشاهده می‌شود. در برخی از این مقررات بین‌المللی حمل یک‌وجهی، قواعدی به‌عنوان قواعد حل تعارض در تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی ارائه شده است. به‌عنوان مثال، ماده ۲۵ کنوانسیون هاسبورگ و مواد ۲۶ و ۸۲ قواعد روتردام، مقرراتی را به‌عنوان قاعده حل تعارض این مقررات با سایر کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی وضع کرده‌اند. اما همچنان برخی تعارض‌ها حل نشده مانده و تعیین قانون حاکم در این موارد دشوار است. کنوانسیون وین در حقوق معاهدات، مصوب ۱۹۶۹ در ماده ۳۰ مقرراتی را به‌عنوان قواعد حل تعارض ارائه داده است که از آن می‌توان در رفع برخی تعارض‌ها بهره جست. استفاده از قراردادهای استاندارد نیز می‌تواند راهکار مناسب دیگری باشد. طرفین قرارداد می‌توانند با استفاده از قراردادهای استاندارد و پیش‌بینی مفصل تمامی فروض و احتمالات، مانع از اعمال مقررات متنوع بین‌المللی بر قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی و تعارض میان آن‌ها شوند. در هر حال برای رفع مشکل تعارض قوانین در حوزه حمل‌ونقل چندوجهی، راهکار اساسی، وضع مقررات بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی است. در زمینه موضع نظام حقوق بین‌الملل خصوصی ایران در خصوص قانون حاکم بر قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی کالا، باید دو وضعیت انتخاب قانون حاکم توسط طرفین عقد و عدم انتخاب قانون حاکم را از یکدیگر تفکیک کرد. گرچه در حالت دوم، مرجع رسیدگی‌کننده باید با استفاده از قواعد حل تعارض به تعیین قانون حاکم بپردازد، در هر دو حالت باید در کنار توجه به قوانین داخلی کشورها، به عضویت آن‌ها در کنوانسیون‌های حمل‌ونقل هم توجه داشت.

منابع:

الف. فارسی

- کتاب

- تقی‌زاده، ابراهیم؛ حقوق حمل و نقل دریایی، مجد، ۱۳۸۹.
- ربیعی، فرانک؛ حقوق حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، آریان، ۱۳۸۶.
- شیروی، عبدالحسین؛ حقوق تجارت بین‌الملل، سمت، ۱۳۹۰.
- مشهدی، هادی؛ حقوق دریایی موارد معافیت متصدی حمل و نقل دریایی از مسئولیت، حقوق امروز، ۱۳۹۲.

- مقاله

- جباری، منصور؛ «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای عدم اجرا یا عدم اجرای به موقع قرارداد حمل و نقل»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال اول، شماره ۲، زمستان ۱۳۹۱.
- _____؛ «مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن»، پژوهش حقوق و سیاست، دوره یازدهم، شماره ۲۶، تابستان ۱۳۸۸.
- _____؛ «نقش تقصیر یا عمد در مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی هوایی»، ویژه‌نامه هفته پژوهش، سال دوازدهم، شماره ۳۰، پاییز ۱۳۸۹.
- سادات حسینی، سیدحسین؛ «بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون سی.ام.آر.) و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس»، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۲، پاییز - زمستان ۱۳۸۴.
- شیروی، عبدالحسین؛ «قراردادهای استاندارد (الحاقی) در حقوق کامن‌لو با تأکید بر حقوق انگلستان و امریکا»، مجله مجتمع آموزش عالی قم، سال چهارم، شماره ۱۲، بهار ۱۳۸۱.
- فیضی چکاب، غلام نبی و مهسا آذر مهر؛ «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال سوم، شماره ۸، پاییز ۱۳۹۳.
- میرزائاد جویباری، اکبر و محسن مرادی گوارشکی؛ «چالش‌های موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی، سال اول، شماره ۳ و ۲، پاییز - زمستان ۱۳۸۵.

- نژندی‌منش، هیبت‌الله و سمانه لاله‌گانی؛ «قانون حاکم بر قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی بین‌المللی کالا»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۴۶، بهار ۱۳۹۴.
- نیکبخت، حمیدرضا؛ «تعارض قوانین در قراردادهای (قانون حاکم در تعهدات قراردادی و اصل حاکمیت اراده)»، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۳۲، بهار - تابستان ۱۳۸۴.

ب. انگلیسی

- Books

- Asariotis, R., *et al.*, *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1999.
- Clarke, Malcolm and Yates, David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, London: Lloyd's of London Press, 2004.
- De Wit, Ralph, *Multimodal Transport*, London: Lloyd's of London Press, 1995.
- Hill, Donald James, Messent, Andrew D., and Glass, David Alan, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London: Lloyd's of London Press, 2000.
- Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* – Kluwer Law International, 2010.
- Sturley, Michael F., "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules" in: Gu'ner-O'zbek, Meltem Deniz (ed), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea an Appraisal of the "Rotterdam Rules"*. Berlin: Springer.
- Wilson, John Furness, *Carriage of Goods by Sea*, Harlow: Pearson Education, 2004.

- Articles

- Berlingieri, Francesco, "A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?" *Uniform Law Review*, vol. 8, No.1-2. 2003.
- Chenal, Thomas K., "Uniform Rules for a Combined Transport Document in Light of the Proposed Revision of the Hague Rules", *Arizona Law Review*, No. 20. 1978.
- Diamond, Anthony, "Legal Aspects of the Convention in Multimodal Transport the 1980 UN Convention", Papers of a one day seminar held by *Southampton University's Faculty of Law* on September 12th 1980.

- Frederick, David C., “Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rule Making Process: From Hague to Hamburg Rules”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 22, No.1. 1991.
- Hoeks, Marian, “Multimodal Carriage with a Pinch of Sea Salt: Door to Door under the UNCITRAL Draft Instrument”, *European Transport Law*, vol. 10. 2008.
- Jiang, Su Tong and Peng, Wang, “Carrier’s Liability under International Maritime Conventions and the UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, *Transport*, vol. 24, No. 4. 2009.
- Patterson, Mark R., “Standardization of Standard-form Contracts: Competition and Contract Implications”, *William and Mary Law Review*, vol. 52, No. 2. 2010.
- Van der Ziel, Gertjan, “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, vol. 14, No. 4. 2009.

- Theses, Documents and Judgments

- Adamsson, Joakim, “The Rotterdam Rules: A Transport Convention for the Future?” Unpublished Thesis, *Faculty of Law, Lund University*, Sweden. Available at: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=229fil>. 2011.
- Colebunders, Caroline, “Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance in Search of Suitable Regime”, Unpublished Thesis, *Faculty of Law, University of Ghent*, Belgium. Available at: <http://docplayer.net/13683118-Multimodal-cargo-carrier-liability-and-insurance-in-search-of-suitable-regime.html>. 2013.
- Conrado, Iara Costa, “Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: A Critical Analysis of the Liability of the MTO”, Unpublished Thesis, *Faculty of Law, Lund University*, Sweden. Available at: <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/1976401>. 2011.
- Jeon, Haedong, “Coping with Muddles and Uncertainty in the Field of Multimodal Transport Liability”, Unpublished Thesis, *University of Southampton*, Southampton, Available at: <http://eprints.soton.ac.uk/359284/>. 2013.
- Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development: “Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework”. 2006.
- Dutch Courts. Rb Haarlem 9 July 2008, S&S 2009, 9.
- Hof Den Haag 22 March 2003, S&S 2005, 113.
- Hof Den Haag 25 May 2004, S&S 2004, 126.
- Hof Den Haag 26 September 2000, S&S 2001, 21.
- *Quantum Corporation Inc. and Ors v. Plane Trucking Ltd and Anr* [2002]

EWCA Civ 350 (27th March, 2002) Available at: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2002/350.html>. Rb Rotterdam 10 April 1997, S&S 1999, 19.

- Rb Rotterdam 22 February 2006, S&S 2007, 119.
- Rb Rotterdam 17 September 2003, S&S 2007, 63.