

قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ احتمال تعارض با دیگر کنوانسیون‌ها و عدم پذیرش حق شرط

حسین سیمایی صراف*
میثم یاری**

چکیده

کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا درخصوص قلمرو اجراء، مقرراتی پیچیده، اما موافق با اقتضائات جدید در صنعت حمل و نقل دارد. این کنوانسیون بر خلاف مقررات لاهه و هامبورگ، نه تنها برای حمل کالاها از طریق دریا، بلکه برای بخش‌های حمل غیر دریایی که قبل یا بعد از بخش حمل دریایی صورت می‌گیرند، مقرراتی را پیش‌بینی کرده، دوره مسئولیت متصدی حمل را افزایش و قلمرو اعمال این کنوانسیون افزایش داده است. افزایش حمل و نقل کانتینری، این گسترش قلمرو را ایجاب می‌کرد. با وجود این، دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل نیز به نوبه خود و تحت شرایطی، قلمرو اعمال خود را فراتر از قلمرو اصلی خویش گسترش می‌دهند. در نتیجه، قلمرو کنوانسیون‌ها در بعضی مواقع و تحت شرایطی ممکن است با یکدیگر هم‌پوشانی پیدا کنند. کنوانسیون رتردام، به منظور جلوگیری از ایجاد چنین مواردی، مقرراتی را پیش‌بینی کرده که در فصل ششم و هفدهم آن آمده‌اند. در این مقاله ضمن بررسی قلمرو کلی اعمال کنوانسیون رتردام و شرح و تفصیل آن و نیز اشاره به استثنائات و اضافات آن، به قواعد اجتناب از تعارض و حل تعارض مندرج در کنوانسیون می‌پردازیم. در پایان و در راستای پیشنهاد پذیرش این کنوانسیون، نگرانی قانونگذار داخلی را در ارتباط با قلمرو اجرای این کنوانسیون که ممکن است ناشی از ماده ۹۰ این کنوانسیون باشد که هیچ‌گونه حق شرطی را نمی‌پذیرد، بررسی و پیشنهاد خواهیم کرد که پذیرش این کنوانسیون ولو بدون اعمال هرگونه حق شرط، به کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل که کشور ما به آن‌ها

Simaee-S@Yahoo.com

*. نویسنده مسئول، استادیار دانشکده حقوق دانشگاه قم

** دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی

پیوسته، از قبیل ورشو، سی ام آر و سیم، یا می‌خواهد بپیوندد، از قبیل مونترال و سیم ۱۹۹۹ خدش‌های وارد نمی‌سازد. بدین ترتیب با پیوستن به این کنوانسیون، قوانین ایران در این بخش از تجارت بین‌الملل با سایر کشورها یکسان خواهد شد.

واژگان کلیدی: کنوانسیون رتردام، قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام، تعارض در اجرای کنوانسیون رتردام و حل آن، حمل و نقل دریایی، حمل از در تا در، حمل چند نوعی

مقدمه

کنوانسیون رتردام در مواردی قلمرو خود را به فراتر از حمل و نقل دریایی گسترش داده است. این گسترش قلمرو، به اقتضائات جدید در صنعت حمل و نقل و زمینه‌های شکل‌گیری این کنوانسیون برمی‌گردد. اقتضائات جدید در صنعت حمل و نقل، بیش‌تر به مسئولیت متصدی حمل مربوط می‌شود. در ارتباط با مسئولیت متصدی حمل و نقل، با توجه به مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود در این زمینه، برای تعیین دوره مسئولیت متصدی حمل و سایر اشخاصی که تحت نظارت یا به نمایندگی از متصدی حمل به کار حمل و نقل می‌پردازند، معیارها و ملاک‌هایی وجود دارند. در مقررات لاهه که در سال ۱۹۲۴ تصویب شده بود و همچنین در مقررات لاهه - ویزی در سال ۱۹۶۸، از معیار «چنگک تا چنگک»^۱ استفاده می‌شد. منظور از این معیار این بود که مسئولیت متصدی حمل از زمان بارگیری کالاها به کشتی آغاز و در زمان تخلیه کالاها از کشتی خاتمه می‌یابد. قبل از این که جرثقیل‌های بزرگ به شکل امروزی اختراع و به کار گرفته شوند، کالاها سنگین به وسیله چنگکی که بر روی خود کشتی نصب شده بود، به درون کشتی بارگیری و با همان وسیله از آن تخلیه می‌شدند. به همین دلیل است که ملاک مزبور را «چنگک تا چنگک» می‌نامند. در واقع، در عبارت مزبور، چنگک اول مربوط به زمان بارگیری در مبدأ و چنگک دوم مربوط به زمان تخلیه در مقصد است. لذا همین که کالاها توسط چنگک از نرده کشتی به درون کشتی وارد می‌شدند، مسئولیت متصدی حمل شروع می‌شد و همین که کالاها مجدداً از نرده کشتی توسط چنگک عبور می‌کردند و تخلیه می‌شدند، مسئولیت متصدی نیز تمام می‌شد. بعد از این مقررات، نوبت به کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸) رسید که به موجب بند ۱ ماده ۴ آن «براساس این کنوانسیون مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد کالا مدت زمانی است که طی آن کالا در بندر بارگیری، حمل و در بندر مقصد تخلیه می‌شود». این ملاک را اصطلاحاً «بندر تا بندر»^۲ می‌نامیم. از زمان مقررات لاهه به بعد، داد و ستدهای تجاری و صنعت حمل و نقل دریایی به‌طور چشمگیر تغییر پیدا کرده است. اصلاحاتی نیز که از طریق

1. tackle to tackle

2. port to port

مقررات لاهه - ویزی صورت گرفت، تنها تغییرات اندکی نسبت به مقررات لاهه انجام داد. کنوانسیون نسبتاً جدیدتر هامبورگ نیز که مربوط به ۳۳ سال پیش است تغییرات اساسی و مهمی را به وجود آورد. با این حال، این تغییرات چندان مورد استقبال کشورها قرار نگرفت. نه نویسندگان مقررات لاهه و نه لاهه - ویزی و نه حتی کنوانسیون هامبورگ، هیچ کدام نمی‌توانستند انقلاب کانتینری شدن حمل و نقل ویا تأثیرات این انقلاب بر داد و ستدهای تجاری جدید را پیش‌بینی کنند. بدین ترتیب، با انقلاب در زمینه حمل و نقل کالاها از طریق کانتینر^۳ که در جریان آن کالاها بدون نیاز به تخلیه و از طریق شیوه‌های مختلف حمل و نقل، حمل می‌شدند، زمینه برای ظهور کنوانسیون رتردام به وجود آمد.

درخصوص زمینه‌های شکل‌گیری کنوانسیون رتردام^۴ باید گفت تدوین این کنوانسیون عمدتاً نتیجه تلاش‌های دو نهاد بین‌المللی، یعنی کمیته بین‌المللی دریایی و کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل متحد (آنسیترال) است. آنسیترال در ۲۶ ژوئن ۲۰۰۸ نسخه پیش‌نویس کنوانسیون جدید مربوط به حمل کالا از طریق دریا را نهایی کرد. هدف از تدوین این کنوانسیون، جایگزین کردن آن با کنوانسیون‌های موجود، نظیر کنوانسیون لاهه مصوب ۱۹۲۴ و پروتکل‌های بعدی آن نظیر «پروتکل ویزی ۱۹۶۸» و «اس.دی.آر. مصوب ۱۹۷۹» و کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ - که امروزه فقط در محدوده جغرافیایی کوچکی کاربرد دارند - بوده است. سرانجام مجمع عمومی سازمان ملل متحد در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ طی قطعنامه شماره ۶۳/۱۲۲ کنوانسیون مزبور را تصویب کرد. این کنوانسیون در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ طی مراسم ویژه‌ای که از سوی دولت هلند در شهر رتردام برگزار شد، برای امضای کشورها مفتوح و به همین دلیل به مقررات رتردام^۵ معروف شد. تا کنون بیش از بیست و سه کشور این کنوانسیون را امضا کرده‌اند.^۶ کنوانسیون

۳. برای اطلاعات بیشتر در زمینه حمل و نقل کانتینری رجوع کنید به: «عصر حمل و نقل کانتینری»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۸، مرداد ۱۳۸۲، ص ۴۵-۴۴؛ قدیانی، جعفر، «چشم‌انداز خیره‌کننده تجارت کانتینری»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۵، اردیبهشت ۱۳۸۲، ص ۳۹-۳۴.
۴. بحث درخصوص زمینه‌های شکل‌گیری کنوانسیون رتردام و نشست‌های نهادهای مختلف، از قبیل کمیته بین‌المللی دریایی و کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل متحد، مستلزم بررسی تاریخی این نشست‌ها و دستورجلسات آن‌ها و تحلیل پیش‌نویس‌های تهیه شده و نیز نظرهای سازمان‌های مختلف و کشورهای صاحب تجربه و ادبیات حقوقی در زمینه صنعت دریانوردی است که از حوصله این مقاله خارج است. علاقه‌مندان می‌توانند به منابع زیر رجوع کنند:

Francesco, Berlingieri, "The History of the Rotterdam Rules", in: Meltem Deniz and Guner - Ozbek, *An Appraisal of the Rotterdam Rules*; Simon Baughon, *Shipping Law*, Cavendish, 4th ed, 2009, p.150-178.

۵. از این پس به جای ذکر عنوان کامل کنوانسیون، از عبارت «مقررات رتردام» یا «کنوانسیون رتردام» استفاده می‌شود.
۶. این کشورها عبارتند از: نیجر (۲۲ اکتبر ۲۰۰۹)، اسپانیا (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، ایالات متحده آمریکا (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، نروژ (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، لهستان (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، سنگال (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، سوئیس (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، توگو (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، جمهوری دموکراتیک کنگو (۲۳ سپتامبر ۲۰۱۰)، دانمارک (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، گابون (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، غنا (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، هلند (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، یونان (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، فرانسه (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، گینه (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، نیجریه (۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹)، ماداگاسکار (۲۵ سپتامبر ۲۰۰۹)، مالی (۲۶ اکتبر ۲۰۰۹)، کامرون (۲۹ سپتامبر ۲۰۰۹)، کنگو (۲۹ سپتامبر ۲۰۰۹)، ارمنستان (۲۹ سپتامبر ۲۰۰۹)، لوکزامبورگ (۳۱ اگوست ۲۰۱۰).
برای اطلاعات بیشتر رجوع کنید به:

رتردام فراتر از یک اصلاحیه به کنوانسیون‌های قبلی است، چرا که دامنه اعمال آن به موضوعاتی فراتر از مفاهیم مذکور در کنوانسیون‌های موجود گسترش داده شده است. در این کنوانسیون، ضمن این که رژیم «مسئولیت» کماکان یکی از مفاهیم کلیدی باقی مانده، به موضوعاتی چون «حمل و نقل از در تا در»^۷ در همه ابعاد آن، از قبیل حمل و نقل کانتینر از طریق دریا و خشکی، انواع مختلف اسناد حمل و سوابق الکترونیکی حمل پرداخته شده است. کنوانسیون همچنین با تفصیل بیش‌تری به مسئولیت «فرستنده» اشاره و مقررات جدیدی را درخصوص وظایف «کنترل‌کننده کالا» و «تحويل‌گیرنده کالا» وضع کرده است. نگاهی اجمالی به فهرست موضوعات کنوانسیون نشان می‌دهد که برخلاف کنوانسیون قبلی فقط به موضوع «مسئولیت» بسنده نشده، بلکه کلیه روابط قراردادی بین فرستنده و متصدی حمل را تنظیم و اقتضائات جدید در زمینه حمل و نقل دریایی را نیز لحاظ کرده است.

اما موضوع بحث ما در این تحقیق، بررسی یکی از مهم‌ترین موضوعات موجود در کنوانسیون رتردام، یعنی قلمرو اعمال آن است. قبل از ذکر موضوع و رویکرد ما نسبت به آن بحث، لازم است موضوع مهمی یادآوری شود؛ چرا که این کار به تبیین علت انتخاب این موضوع کمک می‌کند. در واقع، همان‌طور که می‌دانیم، قوانین دریایی ایران در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها با پیشرفت‌های تکنولوژیکی و تقنینی که در این زمینه در جهان روی داده تا حدودی بیگانه است و بنابراین، نیازمند به روز شدن و همسانی با قوانین بین‌المللی هستند.^۸ در این خصوص، به عقیده یکی از صاحب‌نظران، هر اندازه ظاهر قوانین داخلی کشور با

Fujita, Tomotaka, "Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam Rules", *Journal of Law and Politics*, Vol. 8, University of Tokyo, Spring, 2011.

7. door-to-door transportation

ترجمه تحت‌اللفظی عبارت لاتین این شیوه حمل که امروزه بسیار متداول است، «حمل و نقل از در تا در» است. عبارت فارسی بهتری برای این اصطلاح لاتین یافت نشد. از این رو بهتر دانستیم که همان ترجمه تحت‌اللفظی را در این جا بیاوریم و به صورت پاورقی توضیح دهیم که احتمالاً منظور از این شیوه حمل و نقل که عمدتاً با کانتینری شدن حمل و نقل رواج پیدا کرده، این است که کالاها از در انبار مبدأ که می‌تواند جدا از محل کارخانه تولیدکننده کالاها یا در مجاورت کارخانه تولیدکننده کالاها باشد، درون کانتینر چیده می‌شوند و سپس در کنار در انبار مقصد تخلیه می‌شوند. در این جا مهم این است که بدانیم انبارهایی که گفتیم در مبدأ یا مقصد هستند، هر دو یا حداقل یکی از آن‌ها، غیر از انبارهایی است که در بنادر مبدأ یا مقصد قرار دارند؛ چرا که در این صورت، عبارت «بندر تا بندر» که معادل لاتین آن "Port to Port" است به کار می‌رود.

۸. این نیاز البته از مدت‌ها پیش احساس شده، اما متأسفانه تاکنون کار مثبتی در این زمینه صورت نگرفته است. در سال‌های ۱۳۶۰ تا ۱۳۶۳ هیأتی از سوی سازمان ملل متحد به ریاست فردی به نام رفیع رضا اهل پاکستان مأمور شد که قانون دریایی ایران را اصلاح کند، اما این هیأت پس از حیف و میل چند صد هزار دلار، اصلاح قانون را نیمه کاره رها کرد و رفت. پس از آن، مدتی نیز بحث اصلاح قانون دریایی توسط قوه قضاییه پیگیری شد، اما به جمع‌بندی نهایی نرسید. بعد از آن سازمان بنادر با آقای دکتر نجفی اسفاد، استاد دانشگاه علوم قضایی وارد قرارداد شد تا پیش‌نویسی برای این کار تهیه گردد. حاصل این قرارداد نیز تدوین پیش‌نویس فصل ششم و هفتم و سرانجام ناتمام ماندن

مقررات بین‌المللی و کنوانسیون‌های مربوط و عرف و عادت کشتیرانی تجاری بیش‌تر انطباق داشته باشد، به همان اندازه مشکلات صادرات دعاوی از این زاویه کمتر است.^۹ با این اوصاف و با توجه به این‌که کشور ما، به‌ویژه سازمان بنادر و کشتیرانی نتوانسته پیش‌نویس قانونی برای قانون دریایی ایران در تمام فصول و موضوعات تدوین کند و از سوی دیگر با توجه به تصویب کنوانسیون جدید رتردام از سوی آنسیترال و سپس مجمع عمومی سازمان ملل متحد، برای عقب نماندن از عرصه تجارت بین‌الملل، توصیه ما این است که کنوانسیون مذکور که مربوط به حوزه حمل و نقل است را به تصویب برساند^{۱۰} تا بدین ترتیب، قوانین ما در این زمینه با سایر کشورها یکسان^{۱۱} شود. در واقع، با توجه به این‌که کشور ما می‌خواهد در تجارت بین‌الملل سهمیم باشد و در برخی زمینه‌ها، هم به لحاظ قانونی هم به لحاظ اقتصادی و سیاسی بستری را جهت تسهیل حقوقی امر تجارت بین‌الملل آماده کرده است، از جمله تصویب قانون داوری تجاری بین‌المللی، قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی، قانون تجارت الکترونیک، قانون حمایت از اختراعات، طرح‌های صنعتی و علائم تجاری و ...، ضرورت اصلاح قوانین دریایی ایران در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها نیز آشکار می‌شود تا کم‌کم از لحاظ قوانین مرتبط با تجارت بین‌الملل و تسهیل امر تجارت به یک مجموعه مدون و منظم برسیم.

پیشنهاد ما این است که جامعه حقوقی با بررسی این کنوانسیون و تحلیل آن، دکترین خود را در اختیار قانونگذار قرار دهد تا قانونگذار داخلی نیز ضمن ارزیابی آن‌ها، جوانب مختلف جهت پیوستن یا نپیوستن به این کنوانسیون را در نظر بگیرد و به تصمیمی صحیح برسد. لذا باید در این زمینه دکترین حقوقی به اندازه کافی تولید شود تا قانونگذار را مجاب کند که پیوستن به این کنوانسیون چه مزایایی را می‌تواند برای کشور ما به ارمغان آورد.

از این رو و در راستای اعمال چنین رویکردی، سعی داریم به یکی از موضوعات مهم در این کنوانسیون که احتمال تعارض و ابهام در آن وجود دارد بپردازیم و نسبت به این موضوع، در حد توان، دکترین مناسبی در اختیار قانونگذار بگذاریم. موضوع از این قرار است که کشور ما به تعدادی از کنوانسیون‌ها در زمینه حمل و نقل کالاها پیوسته است که اگر به کنوانسیون رتردام نیز بپیوندد، احتمال این‌که تعارض یا ابهام در قلمرو اعمال آن‌ها پیش‌آید بسیار است. علت آن است که کنوانسیون رتردام قلمرو اعمال خود را گسترش داده

کار بود. برای اطلاعات بیش‌تر در این زمینه رجوع کنید به: زرینی، جلال، «انطباق قانون دریایی با تحولات فرهنگی و اعتقادی»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۳، اسفند ۱۳۸۱.

۹. همان، ص ۲۰-۲۳.

۱۰. در این زمینه باید خاطر نشان شد که حقوق دریایی، مسائل و موضوعات متنوعی را در بر می‌گیرد که سخن گفتن در مورد همه موضوعات از تخصص ما خارج است. موضوعاتی از قبیل حقوق اداری دریایی نیز از زمینه کاری ما خارج است. رویکرد ما در این خصوص متمرکز بر حقوق حمل و نقل دریایی است که زیر مجموعه مباحث حقوق تجارت بین‌الملل است.

11. unify

است. این گسترش قلمرو که بیش‌تر در نتیجه کانتینری شدن حمل و نقل به وجود آمده و مربوط به شیوه جدید حمل و نقل تحت عنوان «حمل از در تا در» است، می‌تواند در کنار اعمال کنوانسیون‌های دیگر بر انواع دیگر حمل و نقل، باعث بروز تعارض و اصطکاک در قلمرو اعمال هریک از این کنوانسیون‌ها بشود. در نتیجه، قلمرو اعمال این کنوانسیون‌ها ممکن است با همدیگر هم‌پوشانی^{۱۲} پیدا کند. با این اوصاف، بروز تعارض و ابهام در قلمرو اعمال این کنوانسیون‌ها محتمل است. از سوی دیگر، کنوانسیون رتردام در ماده ۹۰ خود اعمال هرگونه حق شرط نسبت به هریک از موضوعاتش را ممنوع دانسته است. بنابراین نمی‌توان گفت نگرانی قانونگذار داخلی از پیوستن به این کنوانسیون با اعمال حق شرط نسبت به موضوعاتی که احتمال بروز تعارض و ابهام دارند، قابل رفع است. با بررسی مواد کنوانسیون، متوجه می‌شویم که برخی مقررات درخصوص اجتناب از تعارض و در صورت اجتناب‌ناپذیر بودن تعارض، مقرراتی جهت حل تعارض به‌ویژه در فصل ششم (ماده ۲۶) و فصل هفدهم (از ماده ۸۲ تا ماده ۸۷) کنوانسیون پیش‌بینی شده است. حال باید دید که آیا با وجود این مواد، تعارضی به‌وجود می‌آید یا خیر؟ و اگر تعارضی به‌وجود بیاید، چگونه باید حل شود؟ در صورتی که این سئوالات پاسخ داده شوند، می‌توان به قانونگذار پیشنهاد داد که در این خصوص نباید نگران ماده ۹۰، ۸۹ و بند ۳ ماده ۹۴ باشد؛ یعنی اگرچه در ماده ۹۰ حق شرط ممنوع یا در ماده ۸۹ صراحتاً مقرراتی در خصوص کناره‌گیری از سایر کنوانسیون‌ها مقرر شده، اما با توجه به مقرراتی که پیش‌بینی شده‌اند، حداقل از حیث قلمرو اعمال و تعارض با قواعد کنوانسیون‌های دیگر، مشکلی وجود ندارد و الحاق به این کنوانسیون، تعارضی با قلمرو اعمال سایر کنوانسیون‌هایی که کشور ما به آن‌ها پیوسته است،^{۱۳} ایجاد نخواهد کرد. از این رو، ابتدا به قلمرو کلی اعمال کنوانسیون رتردام و استثنائات آن می‌پردازیم و سپس به مقررات کنوانسیون درخصوص اجتناب از تعارض و بعد از آن، در جایی که بروز تعارض اجتناب‌ناپذیر باشد، مقررات کنوانسیون برای حل تعارض را بررسی خواهیم کرد. پس از تشریح قلمرو اعمال کنوانسیون و قواعد مربوط به اجتناب از تعارض و حل تعارض، به این می‌پردازیم که آیا قانونگذار داخلی برای تصویب این کنوانسیون، از لحاظ قلمرو اعمال و نیز امکان تعارض با دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر انواع حمل و نقل، باید نگران ماده ۹۰ کنوانسیون مزبور باشد یا خیر.

12. overlap

۱۳. کشور ما به کنوانسیون‌های ورشو (حمل و نقل هوایی)، سی. ام. آر. (حمل و نقل جاده‌ای) و سیم (حمل و نقل ریلی) ملحق شده و البته با توجه به تصویب کنوانسیون مونترال و یکپارچه ساختن مقررات موجود در زمینه حمل و نقل هوایی، بحث ملحق شدن به این کنوانسیون نیز وجود دارد. لذا پراختن به قلمرو اعمال این کنوانسیون‌ها در مقایسه با کنوانسیون رتردام برای ما موضوعیت دارد.

۱. قلمرو اعمال مقررات رتردام؛ استثنائات خاص و اضافات آن

قلمرو اعمال مقررات رتردام از مهم‌ترین موضوعات بحث شده در مباحث کارگروه‌های تشکیل شده برای بررسی و تحلیل پیش‌نویس‌های اولیه کنوانسیون رتردام بوده است.^{۱۴} همان‌طور که می‌دانیم، هرگونه رویکرد به یک مسأله حقوقی باید با تأسیس و ایجاد قواعد قابل اعمال شروع شود. بنابراین، اولین موضوعی که در ارتباط با کنوانسیون رتردام باید در نظر گرفته شود، تعیین این امر است که چه موضوع یا موضوعاتی تحت قلمرو کنوانسیون رتردام قرار می‌گیرد و چه موضوع یا موضوعاتی از قلمرو شمول این کنوانسیون خارج می‌شود. از سوی دیگر، لازم است تا قلمرو اعمال مقررات رتردام را در ارتباط با دیگر مقررات بین‌المللی که ناظر بر حمل و نقل کالاها هستند، تعیین کنیم. این قواعد با گسترش دوره مسئولیت متصدی حمل به فراتر از معیار «چنگک تا چنگک» و «بندر تا بندر»، رویکرد «حمل و نقل اضافی»^{۱۵} (حمل و نقل دریایی به‌علاوه حمل و نقل غیر دریایی) را اتخاذ کرده‌اند که البته طرفین می‌توانند برخلاف آن توافق کنند.^{۱۶} این قواعد در حالی که لازم می‌دانند هم تمام فرایند حمل و نقل و هم خود حمل و نقل دریایی باید بین‌المللی باشند، بر حمل و نقل درون مرزی و نیز بر حمل و نقل برون مرزی قابل اعمال هستند. در کنوانسیون رتردام، در بخش جداگانه‌ای در فصل دوم که شامل سه ماده ۵، ۶ و ۷ است به بحث قلمرو اعمال و استثنائات و اضافات آن پرداخته شده است. در حالی که ماده ۵ قلمرو اعمال کنوانسیون را به طور کلی بیان می‌دارد، ماده ۶ بعضی از موارد استثنایی و خارج از قلمرو شمول کنوانسیون را برمی‌شمرد و ماده ۷ قلمرو اعمال کنوانسیون را به طرفین مشخص و مرتبط با هم گسترش می‌دهد. ماده ۵ کنوانسیون رتردام، قلمرو اعمال آن را چنین بیان می‌دارد: «۱) با رعایت مفاد ماده ۶، این کنوانسیون به قراردادهای حمل که محل دریافت و تحویل کالا در کشورهای مختلف باشد، و بندر بارگیری حمل دریایی و بندر تخلیه همان حمل دریایی در کشورهای مختلف باشند، به شرطی که با توجه به قرارداد حمل، هریک از مکان‌های زیر در دولت متعاقد واقع باشد، اعمال می‌شود: الف) محل دریافت؛ ب) بندر بارگیری؛ پ) محل تحویل؛ یا د) بندر تخلیه. ۲) این کنوانسیون بدون توجه به تابعیت کشتی، متصدی حمل، عامل حمل، فرستنده، گیرنده، ویا هر طرف ذینفع دیگری اعمال می‌شود»؛ در حالی که بند ۱ ماده ۱، قرارداد حمل را این‌گونه تعریف می‌کند: «۱) قرارداد حمل، قراردادی است که در آن، متصدی حمل در قبال دریافت کرایه حمل، متعهد به حمل کالا از یک مکان به مکان دیگر می‌شود. قرارداد باید برای حمل از طریق دریا منعقد گردد و نیز ممکن است برای دیگر شیوه‌های حمل و نقل، علاوه بر حمل دریایی منعقد گردد».

14. Francesco, Berlingieri, *op.cit.*, pp. 10-11.

15. maritime plus

16. Unan, Samim, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contracts", in: Meltem Deniz Guner- Ozbek, *op. cit.*, p. 89-93.

۱-۱. قرارداد حمل در کنوانسیون رتردام

درخصوص قلمرو اعمال مقررات رتردام، به دلایلی که در ذیل می‌آید، به‌ویژه بند ۱ ماده ۱ که قرارداد را تعریف کرده است حتماً باید یک قرارداد حمل و نقل دریایی بین طرفین منعقد شده باشد. در واقع، ملاک، اراده طرفین است. البته این قرارداد برای این که مشمول کنوانسیون رتردام باشد، باید تعدادی ویژگی داشته باشد که در ادامه به آن‌ها می‌پردازیم. ماده ۵ مقرره‌ای شبیه به آنچه در بند ۳ ماده ۱۰ مقررات لاهه - ویزی آمده، ندارد. بند ۳ ماده ۱۰ مقررات لاهه - ویزی مقرر می‌داشت که این کنوانسیون وقتی اعمال می‌شود که مقرراتش یا قوانینی که به آن مقررات اعتبار و نفوذ می‌دادند در یک بارنامه دریایی گنجانده شده باشند.^{۱۷} این کنوانسیون از وجود قرارداد صحبت کرده است و هر سند یا سابقه الکترونیکی حملی نیز که مورد استفاده قرار گیرد، باید قبل یا بعد از آن‌ها رد پای قرارداد حمل دنبال شود تا بتوان از اعمال کنوانسیون رتردام صحبت کرد.

رویکرد قراردادی در این کنوانسیون، بدین معنا است که مقررات رتردام به نوع خاصی از قرارداد حمل با ویژگی‌های خاص اقتصادی و عملیاتی اعمال می‌شود. این نوع قرارداد، شامل حمل کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا است که در رویه جاری با عنوان «حمل از در تا در» نامیده می‌شود. این مفهوم بدین معنا است که کالاها نه تنها از طریق دریا، بلکه ممکن است از طریق دیگر شیوه‌های حمل غیر دریایی، قبل یا بعد از حمل دریایی نیز حمل شوند و تا زمانی که قرارداد حمل مقرر دارد که کالاها از طریق دریا حمل خواهند شد، مقررات رتردام قابل اعمال خواهد بود؛ گرچه کالاها واقعاً به آن صورتی که در قرارداد آمده حمل نشده باشند.^{۱۸} در این خصوص باید گفت که لازم نیست حتماً و واقعاً حمل و نقل کالاها از طریق دریا صورت گرفته باشد. همین که قرارداد بتواند یک بندر را به‌عنوان بندر بارگیری و یک بندر را به‌عنوان بندر تخلیه کالاها در کشورهای مختلف مشخص و معین سازد، مقررات رتردام قابل اعمال خواهند بود؛ حتی اگر کالاها واقعاً در آن بنادر مشخص شده در قرارداد حمل، بارگیری یا تخلیه نشده بوده باشند.^{۱۹} به همین منوال، اگر در قرارداد حمل اشاره‌ای به هیچ‌یک از محل‌ها و بنادر برشمرده شده در شق «الف» و «ب» بند ۱ ماده ۵ نشده باشد، می‌توان این چنین استنباط کرد که مقررات رتردام قابل اعمال نخواهند بود؛ اگرچه ممکن است کالاها به طور واقعی از طریق دریا و به شیوه‌ای که مطابق با مقررات رتردام است، حمل شده بوده باشند. بعضی اوقات، بسیاری از قراردادهای به دلایل مختلف، انتخاب وسیله حمل و نقل را به طور کلی یا بین چندین وسیله مشخص، آزاد می‌گذارند. در این حالت، اگر قرارداد نوع وسیله حمل را مشخص نکرده یا

17. *Ibid.*, p. 154.

18. Meltem. Deniz & Guner-Ozbek, *op.cit.*, pp. 126-7.

19. *Ibid.*, p. 127.

این که تعیین وسیله حمل را به انتخاب متصدی حمل واگذار کرده باشد، ممکن است این چنین فرض شده باشد که مقررات رتردام اعمال نخواهند شد، مگر این که شرط حمل از طریق دریا به طور ضمنی قابل استنباط باشد.^{۲۰} حمل و نقل دریایی باید بین‌المللی باشد تا مقررات کنوانسیون رتردام قابل اعمال باشد. همچنین علاوه بر حمل و نقل دریایی، ممکن است حمل و نقل یا حمل و نقل‌هایی به شیوه‌هایی غیر از حمل و نقل دریایی وجود داشته باشد. در عین حال، ممکن است محل دریافت کالا و محل تحویل کالا یا یکی از آن‌ها در جایی متفاوت از بندر بارگیری یا تخلیه باشد که در این جا نیز مقررات رتردام بر این شیوه‌های حمل و نقل غیر دریایی قابل اعمال است. در واقع، عنوان اصلی کنوانسیون رتردام «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا» است. عبارت به صورت جزئی، اشاره به بخش حمل و نقل قبل یا بعد از حمل و نقل دریایی دارد.

همان‌طور که در بالا اشاره کردیم، به موجب این کنوانسیون، قرارداد حمل باید حتماً دربردارنده حمل از طریق دریا باشد. اشاره به شرط اضافی «... بندر بارگیری حمل دریایی و بندر تخلیه همان حمل دریایی در کشورهای مختلف باشند...» در بند ۱ این ماده نیز مفید این معنا است. کنوانسیون نسبت به قرارداد حملی که حمل از طریق دریا را به اختیار و نه به اجبار توصیه می‌کند، اعمال نمی‌شود. اشاره به دیگر شیوه‌های حمل و نقل اجباری نیست. با وجود این، اگر دیگر شیوه‌های حمل و نقل مورد توافق طرفین قرارداد قرار گیرد، قواعد رتردام بر آن نوع حمل و نقل نیز قابل اعمال است که البته وضعیت همیشه به این صورت نیست.

قرارداد حمل آن چنان که در بند ۱ ماده ۱ آمده است، باید از انجام حمل و نقل در مقابل پرداخت کرایه حمل صحبت کند. بنابراین، حمل و نقل برای اهداف تبلیغاتی و امثال آن که هیچ‌گونه کرایه حملی پرداخت نمی‌شود، خارج از قلمرو اعمال کنوانسیون رتردام است.^{۲۱} اگر در قرارداد حمل صحبتی از حمل و نقل دریایی نشده باشد، اما نوع کرایه‌ای که قابل پرداخت است با کرایه‌ای که نوعاً و عرفاً برای حمل و نقل دریایی پرداخت می‌شود مشابهت داشته باشد، چنین تفسیر می‌شود که طرفین قرارداد به طور ضمنی بر حمل و نقل دریایی توافق کرده‌اند. برای مثال، اگر تعداد ۱۰ کانتینر بزرگ از نیویورک به کیپ تاون حمل شود و کل مبلغ قابل پرداخت کم‌تر از مبلغی باشد که برای حمل هوایی یکی از آن کانتینرها باید پرداخته شود، در چنین حالتی می‌گوییم نظر طرفین بر حمل دریایی بوده،^{۲۲} چراکه در این مثال، حمل ریلی و جاده‌ای منتفی است. در مقابل، اگر قرارداد حمل به طور کلی درخصوص شیوه حمل و نقل ساکت باشد، نمی‌توان گفت قواعد رتردام قابل اعمال است، چراکه در این خصوص هیچ کس نمی‌تواند از حمل دریایی صحبت کند. اما

20. *Ibid*

21. Unan, Samim, *op.cit.*, p. 90.

22. *Ibid.*, p. 90.

اگر راه برای تفسیر وجود داشته باشد، به گونه‌ای که به‌طور ضمنی بتوانیم نشانه‌هایی را که مخصوص حمل دریایی است پیدا کنیم، قواعد رتردام قابل اعمال است. لازم نیست بخش حمل دریایی، طولانی‌تر از دیگر شیوه‌های حمل و نقل باشد. همچنین لازم نیست که بخش حمل غیر دریایی، قبل یا بعد از حمل دریایی صورت گیرد، چراکه در مواد کنوانسیون هیچ اشاره‌ای به این موضوعات نشده است.

همان‌طور که در بند ۲ ماده ۵ اشاره شده، اعمال کنوانسیون رتردام بستگی به تابعیت طرفین ویا کشتی ندارد و در نتیجه، ممکن است تابعیت طرفین قرارداد حمل و تابعیت خود کشتی یکسان باشد. در چنین حالتی باز هم قواعد رتردام قابل اعمال است. اما این‌که در این بند به تابعیت کشتی اشاره شده، ممکن است از این جهت ایجاد ابهام کند که منظور، کشور محل ثبت کشتی است یا کشوری که پرچمش بر روی کشتی نصب است؟ گفته شده است که بهترین راه‌حل این است که هم کشور محل ثبت و هم کشور صاحب پرچم را کشور متبوع کشتی بدانیم تا قواعد رتردام قابل اعمال باشند.^{۳۳} بنابراین، در جایی که فرستنده چینی با متصدی حمل و نقل چینی، قرارداد حمل منعقد می‌کند تا کالاهایی را به وسیله کشتی دارای پرچم چین از بندر شانگهای به بندر شهید رجایی در ایران حمل کند، تا نهایتاً کالاها به یک گیرنده چینی در ایران برسد، قواعد رتردام قابل اعمال هستند.

۲-۱. بین‌المللی بودن حمل و نقل

در مباحث بالا اشاره کردیم که ماده ۵ کنوانسیون رتردام مستلزم خصلت «بین‌المللی بودن مضاعف»^{۳۴} حمل است. این امر بدین معنا است که هم تمام فرایند حمل و نقل^{۳۵} و هم خود حمل و نقل دریایی به معنای اخص باید بین‌المللی باشند.^{۳۶} بنابراین، برای مثال، مقررات رتردام بر حملی که از بندر رتردام در هلند شروع می‌شود و به بندر عباس در خلیج فارس ایران می‌رسد و سپس از طریق زمینی به کابل در افغانستان می‌رود، اعمال می‌شود؛ ولی بر حملی که از بندر خرمشهر در ایران شروع شده، به بندر عباس در ایران می‌رسد و سپس از طریق زمینی به کابل در افغانستان می‌رود، اعمال نخواهد شد.^{۳۷}

علاوه بر خصلت بین‌المللی بودن مضاعف قرارداد حمل، لازم است که فرایند حمل و نقل، ارتباطی با یکی از کشورهای امضاکننده کنوانسیون داشته باشد. این شرط از عبارت پایانی بند ۱ ماده ۵ استنباط

23. *Ibid.*, p. 94.

24. double internationality

25. منظور حمل و نقل دریایی، به‌علاوه سایر شیوه‌های حمل و نقل، اعم از هوایی، ریلی و جاده‌ای است.

26. *Ibid.*, p. 92.

27. در کلیه مثال‌های به کار رفته در این مقاله، سعی شده برای ملموس بودن بحث از بنادر موجود در کشورمان نام برده شود. با توجه به این‌که ایران هنوز به این کنوانسیون ملحق نشده، به این مثال‌ها باید با فرض این‌که کشورمان طرف کنوانسیون است نگریسته شود.

می‌شود که مقرر می‌دارد: «... به شرطی که با توجه به قرارداد حمل، هر یک از مکان‌های زیر در دولت متعاقد واقع باشد...».

در بند ۱ ماده ۵ این شرط با درج این قید که مکان دریافت کالاها برای حمل، یا بندر بارگیری کالاها، یا بندر تخلیه کالاها و یا مکان تحویل دادن کالاها، باید در یکی از کشورهای امضاکننده کنوانسیون واقع شده باشد، پیش‌بینی شده است.

۳-۱. حمل دریایی به‌علاوه حمل غیر دریایی^{۲۸}

مقررات رتردام بر حمل و نقل‌های از «در تا در» اعمال می‌شوند؛ یعنی چنانچه حمل و نقل علاوه بر حمل دریایی شامل شیوه‌های اضافی حمل، قبل یا بعد از حمل دریایی باشد، این مقررات بر تمام فرایندهای حمل قابل اعمال است. گسترش قلمرو اعمال مقررات رتردام به قراردادهای حمل از در تا در، با عنوان حمل دریایی به‌علاوه حمل غیر دریایی شناخته شده است؛ چراکه مؤلفه اصلی برای اعمال مقررات رتردام، همان بخش حمل دریایی است. به عبارت دیگر، اگر هیچ‌جزئی از حمل، از طریق دریا صورت نگیرد، مقررات رتردام قابل اعمال نخواهند بود. در بحث مسئولیت، کنوانسیون رتردام یک سیستم «مسئولیت محدود شبکه‌ای»^{۲۹} را انتخاب کرده تا بر این شیوه حمل (حمل دریایی به‌علاوه حمل غیر دریایی) اعمال کند.^{۳۰}

۴-۱. استثنائات خاص و اضافات قلمرو اعمال کنوانسیون

پس از بحث در خصوص قلمرو کلی کنوانسیون رتردام، لازم است به استثنائات خاصی که از قلمرو شمول این کنوانسیون خارج شده‌اند (ماده ۶) و نیز مواردی که قلمرو اعمال کنوانسیون را به طرفین خاص و مرتبط با هم گسترش می‌دهد (ماده ۷) بپردازیم. این مواد به ترتیب مقرر می‌دارند:

ماده ۶. استثنائات خاص

«۱. این کنوانسیون بر قراردادهای زیر در حمل و نقل به وسیله خطوط منظم کشتیرانی^{۳۱} اعمال

نمی‌شود:

(الف) قراردادهای اجاره کشتی (به صورت دربست)؛^{۳۲}

(ب) سایر قراردادها برای استفاده از یک کشتی یا هر مقدار از فضای آن.

28. maritime plus

29. limited network liability

30. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, p. 127.

31. liner transportation

32. charter party

۲. این کنوانسیون بر قراردادهای حمل در حمل و نقل به وسیله خطوط نامنظم کشتیرانی اعمال نمی‌شود، بجز زمانی که: الف) هیچ نوع قرارداد اجاره کشتی به صورت درست و یا قرارداد دیگری بین طرفین برای استفاده از یک کشتی یا هر مقدار از فضای آن وجود نداشته باشد؛ و ب) یک سند حمل و یا یک سابقه الکترونیکی حمل صادر شود».

ماده ۷. اجرا نسبت به طرفین خاص

با وجود تصریح ماده ۶، این کنوانسیون نسبت به متصدی حمل و گیرنده، کنترل‌کننده یا دارنده‌ای که طرف اصیل قرارداد اجاره کشتی یا دیگر قراردادهای حملی که از شمول این کنوانسیون خارج شده‌اند، نیستند، اعمال می‌شود. با این حال، این کنوانسیون نسبت به طرفین اصیل قرارداد حملی که مطابق با ماده ۶ از شمول این کنوانسیون خارج شده‌اند، اعمال نمی‌شود.

براساس ماده ۶ برخی قراردادها در زمینه حمل و نقل، از شمول کنوانسیون خارج شده‌اند. از بند اول استنباط می‌شود که کنوانسیون اصولاً نسبت به قراردادهای حمل و نقل لاینری^{۳۳} (حمل و نقل به وسیله خطوط منظم کشتیرانی) اعمال می‌شود، مگر قراردادهای مربوط به اجاره کشتی به صورت درست یا دیگر قراردادها به منظور استفاده از یک کشتی یا هر مقدار جا و فضا از یک کشتی که در این صورت، این موارد خارج از دامنه شمول کنوانسیون هستند. البته در این خصوص باید توجه کرد که اگر قرارداد حملی که با متصدی حمل منعقد شده است، تحت شمول کنوانسیون رتردام قرار بگیرد و در عین حال، آن متصدی حمل، قراردادهای دیگری را با متصدیان جزء حمل که تحت شمول کنوانسیون رتردام قرار نمی‌گیرند، منعقد کند، اعمال کنوانسیون رتردام نسبت به قرارداد اصلی متوقف نمی‌شود. بنابراین، قراردادی که ذاتاً تحت شمول کنوانسیون رتردام قرار نمی‌گیرد، اگر بین متصدی اصلی حمل و یک متصدی جزء منعقد شود بر قراردادی که تحت شمول کنوانسیون رتردام بوده و بین متصدی اصلی و فرستنده منعقد شده است، تأثیری ندارد.^{۳۴} بر این اساس، مثال زیر تحت قلمرو کنوانسیون رتردام قرار می‌گیرد:

یک تولیدکننده هلندی برای حمل ۱۰ کانتینر کالا از بندر رتردام به بندر شهید رجایی در ایران، با متصدی حمل قرارداد می‌بندد. آنگاه، متصدی حمل برای انجام این قرارداد از متصدیان حمل جزء که قبلاً با آن‌ها قراردادی از نوع چارتر پارتی داشته است، استفاده می‌کند.

^{۳۳} در تعریف حمل و نقل لاینری و غیرلاینری، بندهای ۳ و ۴ ماده ۱ کنوانسیون رتردام مقرر می‌دارند: ۳) «حمل و نقل لاینری» (از طریق خطوط منظم کشتیرانی) به معنای یک سرویس حمل و نقل است که از طریق انتشار آگهی یا وسایل مشابه به عموم افراد ارائه می‌شود و شامل حمل و نقل توسط کشتی‌هایی است که در یک برنامه زمانی منظم، بین بنادر مشخص شده مطابق با برنامه زمانی سفرهای دریایی که در دسترس عموم است، تردد می‌کنند». ۴) «حمل و نقل از طریق خطوط نامنظم کشتیرانی» به معنای هر حمل و نقلی غیر از حمل و نقل از طریق خطوط منظم کشتیرانی است».

34. Unan, Samim, *op.cit.*, p. 95.

بند ۲ ماده ۶ مقرر می‌دارد که این کنوانسیون اصولاً نسبت به قراردادهای حمل و نقل غیرلایتری اعمال نمی‌شود مگر اینکه هیچ نوع قرارداد اجاره کشتی به صورت در بست و یا قرارداد دیگری بین طرفین برای استفاده از یک کشتی یا هر مقدار از فضای آن وجود نداشته باشد و همچنین در این خصوص یک سند حمل و یا یک سابقه الکترونیکی حمل صادر شود. نتیجه این که سایر قراردادهای ناشی از حمل و نقل غیرلایتری مشمول کنوانسیون می‌شوند.^{۳۵} اشاره به سند حمل و سابقه الکترونیکی حمل به این منظور است که اولاً دلیلی بر انعقاد قرارداد حمل - که گفتیم لازمه اعمال مقررات رتردام است - و ثانیاً دلیلی بر دریافت کالاها توسط متصدی حمل یا عامل حمل باشند.

بارنامه‌هایی که در جریان حمل و نقل به وسیله خطوط نامنظم کشتیرانی صادر شده‌اند و در دست اشخاص ثالث هستند، همانند بارنامه‌های فرستنده اصلی که قرارداد حمل صریحی را با متصدی حمل منعقد کرده است، مشمول کنوانسیون می‌شوند. با وجود این به نظر می‌رسد که در شق «الف» بند ۲ این ماده، قرارداد صریح ناشی از حمل و نقل غیرلایتری که به منظور استفاده از فضای یک کشتی منعقد و از طریق یک سند حمل مثل بارنامه مستدل شده، از شمول کنوانسیون خارج شده است. در واقع در ارتباط با طرفین اصلی قرارداد، چنین قراردادی خارج از شمول کنوانسیون است، گرچه همین طرفین مشمول مقررات لاهه - ویزی می‌شدند.^{۳۶}

«برخلاف مقررات لاهه و لاهه - ویزی، قواعد رتردام علیرغم عدم صدور سند حمل، همچنان قابل اعمال و در این خصوص شبیه به کنوانسیون هامبورگ است. بنابراین، مثال زیر تحت شمول کنوانسیون رتردام قرار می‌گیرد:

برای حمل دریایی از سنگاپور تا داکار، به این علت که یکی از اجاره‌کنندگان کشتی ظرفیت مورد اجاره‌اش را به طور کامل پر نکرده است، فضای کافی وجود دارد. مالک کشتی در آخرین لحظات قبل از حرکت کشتی، قرارداد ویژه‌ای^{۳۷} را با یک فرستنده مبنی بر این که کالاها طبق سفارش، ۷۲ ساعت قبل از رسیدن به داکار تحویل داده خواهند شد، منعقد می‌کند. هیچ‌گونه سندی صادر نشده است. در این مثال، شرایط ماده ۵ وجود دارد، یعنی حمل و نقل بین‌المللی است. از سوی دیگر، هیچ‌گونه تردیدی در خصوص عدم وجود استثنائات خاص مقرر در ماده ۶ وجود ندارد؛ به‌ویژه این که هیچ قرارداد چارتر پارتی که در شق «الف» بند ۱ ماده ۶ و شق «الف» بند ۲ همین ماده پیش‌بینی شده، وجود ندارد».^{۳۸} به‌علاوه، شرط اصلی

^{۳۵} یعنی قراردادهای مربوط به حمل و نقل غیرلایتری که در آن‌ها هیچ نوع قرارداد اجاره کشتی به صورت در بست و یا قرارداد دیگری بین طرفین برای استفاده از یک کشتی یا هر مقدار از فضای آن وجود ندارد، در صورتی مشمول کنوانسیون می‌شوند که در خصوص آن‌ها یک سند حمل و یا یک سابقه الکترونیکی حمل صادر شود.

³⁶. Simon, Baughon, *op.cit.*, pp. 154-155.

³⁷. ad hoc contract

³⁸. Unan, Samim, *op.cit.*, pp. 95- 6.

برای اعمال کنوانسیون رتردام که انعقاد قرارداد بین طرفین است، در این مثال دیده نمی‌شود. البته این قرارداد ویژه، قرارداد صریح ناشی از حمل و نقل غیرلایرنی که به منظور استفاده از فضای یک کشتی منعقد شده نیست که بتوان گفت به موجب شق «الف» بند ۲ ماده ۶، مشمول کنوانسیون نیست. درخصوص مثال بالا به گونه‌ای دیگر نیز استدلال شده است. بدین ترتیب که «صدر ماده ۷ اشاره می‌کند که مقررات رتردام بر روابط بین متصدی حمل و گیرنده ثالث^{۳۹} اعمال می‌شود. بنابراین، رابطه بین گیرنده ثالث که حق دریافت کالاها را به موجب قرارداد ویژه دارد و متصدی حمل، تحت شمول مقررات رتردام قرار می‌گیرد، حتی اگر قرارداد ویژه مطابق با ماده ۶ نباشد»^{۴۰}.

ماده ۷ در ادامه ماده ۶ موارد عدم شمول کنوانسیون را که در ماده ۶ برشمرده شد، در ارتباط با طرفین ثالث و فرعی قابل اعمال نمی‌داند و اشعار می‌دارد که این استثنائات (عدم شمول) فقط نسبت به طرفین اصلی قابل اعمال هستند. در این خصوص، مقررات رتردام نیز همچون مقررات لاهه - ویزی و کنوانسیون هامبورگ، از گیرنده یا گیرندگان ثالث حمایت می‌کند. ثالثی که دارنده سند حمل برای حمل و نقل‌های غیرلایرنی است، تحت قواعد حمایتی کنوانسیون رتردام قرار می‌گیرد. همچنین صرف نظر از وجود یا عدم وجود سند حمل، اشخاص ثالثی که به‌صراحت در کنوانسیون رتردام از آن‌ها نام برده شده نیز در موارد حمل و نقل‌های غیرلایرنی از مزایای حمایتی کنوانسیون رتردام بهره‌مند می‌شوند.^{۴۱} ماده ۷ این اشخاص را عبارت از گیرنده، «کنترل‌کننده» و «دارنده» می‌داند.

در جایی که حمل و نقل، خارج از قلمرو کنوانسیون رتردام است (برای مثال در جایی که اختلاف ناشی از قرارداد چارتر پارتی است)، اگر سند حمل به شخص ثالث منتقل شده باشد، این چنین ثالثی می‌تواند به قواعد رتردام استناد جوید. مثال زیر وضعیت را به‌خوبی شرح می‌دهد:

تولیدکننده‌ای با یک متصدی حمل برای حمل و نقل لایرنی که بین ایالات متحده آمریکا و کشورهای اروپایی تردد می‌کند، قراردادی برای استفاده از فضای برابر با ظرفیت ۲۰ کانتینر از آن کشتی برای هر سفر دریایی منعقد می‌کند. برای هر کانتینر نیز یک بارنامه صادر می‌شود. در این صورت، امکان دارد که بعضی از آن بارنامه‌ها توسط فرستنده (تولیدکننده) نگه داشته شوند تا به وسیله آن‌ها نمایندگان خود را قادر سازد کالاها را در اروپا تحویل گیرند. همچنین ممکن است بعضی از آن بارنامه‌ها به گیرندگان ثالثی منتقل شده باشند. در این صورت، رابطه بین متصدی حمل و اشخاص ثالث براساس ماده ۷ کنوانسیون رتردام، تحت

۳۹. در بند ۱۱ ماده ۱، گیرنده ثالث به این نحو تعریف شده است: «گیرنده کالا» به شخصی گفته می‌شود که به موجب قرارداد حمل یا یک سند حمل و یا سابقه الکترونیکی حمل، نسبت به تحویل گرفتن کالاها ذیحق است.

40. *Ibid.*, p. 96.

41. *Ibid.*, p. 97.

شمول این کنوانسیون قرار می‌گیرد؛ اما بارنامه‌هایی که در دست فرستنده (یا نمایندگان) قرار دارند، طبق شق «الف» بند ۱ ماده ۶ و قسمت اخیر ماده ۷، خارج از قلمرو شمول کنوانسیون رتردام قرار خواهند گرفت.^{۴۲}

در مجموع، اثر مواد ۶ و ۷ این است که این کنوانسیون نوع قدیمی بارنامه‌های دریایی، بارنامه با قید نام گیرنده (غیر قابل انتقال) و بارنامه در حمل و نقل داخلی را شامل می‌شود؛ ولی قراردادهای اجاره به صورت دربست را شامل نمی‌شود. با وجود این، در تجارت از طریق حمل و نقل غیرلایبری، قراردادهای صریح برای استفاده از فضای یک کشتی که به وسیله سندی غیر از سند حمل و نقل مستدل و منعقد شده‌اند، نسبت به طرفین اصلی، قراردادی خارج از شمول کنوانسیون است.^{۴۳} این کنوانسیون همچنین در ماده ۸۰ خود^{۴۴} از مقرراتش در ارتباط با قراردادهای حجمی عدول کرده است. پس از بررسی قلمرو اعمال قواعد رتردام، همان‌طور که قبلاً گفتیم به دلیل وجود کنوانسیون‌های دیگری که ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل هستند، بروز تعارض و ابهام در قلمرو اجراء، محتمل است. ماده ۹۰ نیز که به صراحت مقرر می‌دارد: «اعمال هیچ‌گونه حق شرطی نسبت به این کنوانسیون مجاز نیست»، راه را برای اجتناب از تعارض از طریق اعمال حق شرط بسته است. بدین ترتیب، بررسی قواعد اجتناب از تعارض و حل تعارض، جهت تکمیل مبحث قلمرو اجرای کنوانسیون لازم است. اما قبل از آن بهتر است نگاهی به ماده ۹۰ و سایر موادی بیندازیم که ممکن است برای توجیه عدم امکان اعمال حق شرط به ما کمک کند.

42. *Ibid.*, 97.

43. Simon, Baughon, *op.cit.*, p. 155.

44. ماده ۸۰: مقررات ویژه برای قراردادهای حجمی: (۲) عدول از مقررات این کنوانسیون به نحوی که در بند «الف» این ماده تصریح شده، تنها زمانی الزام‌آور است که: الف) قرارداد حجمی متضمن جمله‌ای مهم باشد که به موجب آن، عدول از مقررات این کنوانسیون را نافذ و معتبر بشناسد؛ ب) قرارداد حجمی قراردادی باشد که: (۱) به‌طور مجزا مورد مذاکره قرار گرفته؛ یا (۲) بخش‌های قرارداد حجمی را که متضمن عدول از مقررات این کنوانسیون است، مشخص سازد؛ ج) به فرستنده فرصت مناسبی اعلام شده باشد تا بتواند قرارداد حجمی متناسب با قیود و شرایط این کنوانسیون، بدون امکان عدول به موجب این ماده منعقد نماید؛ د) عدول از مقررات این کنوانسیون، (۱) نه از طریق ارجاع در سندی دیگر گنجانده شده، (۲) و نه در یک سند الحاقی که امکان مذاکره در آن وجود ندارد، درج شده باشد.

۵. شرایط قرارداد حجمی‌ای که از مقررات این کنوانسیون عدول می‌کند، در صورتی که آن قرارداد الزامات بند ۲ این ماده را رعایت کند، بین متصدی حمل و هر شخصی غیر از فرستنده که دارای شرایط زیر باشد، اعمال می‌شود:

الف) شخص مذکور اطلاعاتی دریافت کرده که به‌طور صریحی حاکی از عدول قرارداد حجمی از مقررات این کنوانسیون است و به‌طور صریح رضایت داده باشد که براساس این موارد خارج از شمول کنوانسیون، ملزم گردد؛ ب) رضایت مذکور در فوق، صرفاً از قبل در جدول عمومی قیمت‌ها و خدمات متصدی حمل، سند حمل یا سابقه الکترونیکی حمل درج نشده باشد.

۶. طرفی که مدعی استفاده از مزایای عدول از مقررات این کنوانسیون است، بار اثبات دعوا را مبنی بر این که شروط عدول فراهم شده است، به عهده دارد.

۲. عدم امکان پذیرش حق شرط نسبت به کنوانسیون رتردام

۲-۱. طرح موضوع

همان‌طور که در مطالب بالا نیز اشاره کردیم، ماده ۹۰ اعمال حق شرط^{۴۵} را ممنوع اعلام کرده است. ممکن است این سؤال برای ما مطرح شود که از یک سو، اهداف اعمال حق شرط، نزدیکی ملتها از طریق گسترش جامعه طرف‌های معاهدات چندجانبه و نیز یکنواخت‌سازی حقوق است^{۴۶} و از سوی دیگر نیز کنوانسیون رتردام درصدد همسان‌سازی هرچه بیشتر قواعد و مقررات مربوط به حمل و نقل، به‌ویژه حمل و نقل دریایی است و حال چرا ماده ۹۰ مبنی بر عدم پذیرش حق شرط در متن کنوانسیون پیش‌بینی شده است؟ به نظر ما علت را باید در خود مواد و مقررات موجود در کنوانسیون جست. با بررسی محتوا و مواد کنوانسیون، به این نتیجه می‌رسیم که گرچه ماده ۹۰ راه را برای اعمال حق شرط بسته، اما کنوانسیون همه پیش‌بینی‌های لازم را در نظر گرفته و سند جامعی را ارائه کرده که در صورت لازم‌الاجرا شدن، همسانی بیشتری را در قواعد مربوط به حمل و نقل دریایی کالاهای کالاهای به دنبال خواهد داشت؛ ضمن این که سعی بر آن بوده که تا حد ممکن از به وجود آمدن هرگونه تعارض جلوگیری شود. با این توضیح، نگاهی به مواد موجود در کنوانسیون در این زمینه می‌اندازیم. اولین ماده بسیار راهگشا ماده ۲۶ است که در فصل هفتم تحت عنوان «مقررات تکمیلی در ارتباط با مراحل ویژه حمل» آمده است. درخصوص این ماده و شرایط و قیود آن، در ادامه و در مبحث جداگانه‌ای توضیح خواهیم داد. در اینجا اشاره به این نکته لازم است که این ماده گسترش قلمروی را که در ماده ۵ از آن تحت عنوان حمل و نقل اضافی^{۴۷} یاد کردیم و گفتیم که کنوانسیون رتردام بر این موارد نیز اعمال می‌شود از بین برده است. ممکن است بگوییم که برای کنوانسیون که مدعی است نه تنها بر بخش حمل دریایی، بلکه بر سایر بخش‌های حمل و نقل غیر دریایی نیز اعمال می‌شود، تدوین ماده ۲۶ یک نقطه ضعف به شمار می‌رود؛^{۴۸} مگر این که بگوییم کنوانسیون هدف دیگری داشته است. این هدف احتمالاً به ماده ۹۰ باز می‌گردد. در واقع، چون این ماده حق شرط را به هیچ وجه ممکن نمی‌داند، در سایر مواد از جمله ماده ۲۶ با در نظر گرفتن پیش‌بینی‌های لازم، از شدت و سختی ماده ۹۰ کاسته شده است.

همچنین در فصل هفدهم تحت عنوان «موضوعات خارج از حاکمیت این کنوانسیون»، در مواد ۸۲ تا

۴۵. بحث از حق شرط و تعریف و نکات مربوط به آن از موضوع مقاله حاضر خارج است. برای اطلاع از این موضوع رجوع کنید به: ضیائی بیگدلی، محمد رضا، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ ۳۲، گنج دانش، ص ۱۲۸-۱۲۵، ۱۳۸۷.

۴۶. پیشین، ص. ۱۲۵.

47. Maritime plus

۴۸. برخی از نویسندگان، از جمله پروفیسور ویلیام تتلی همین ایراد را می‌گیرند. در پاسخ به این ایراد در صفحات بعدی بیش‌تر توضیح خواهیم داد.

۸۶ قواعد و مقررات جامعی پیش‌بینی شده است که هرچه دقیق‌تر و موثکافانه‌تر به آن‌ها و به‌ویژه ماده ۸۲ بنگریم، علت درج ماده ۹۰ نیز توجیه‌پذیر می‌شود. این مواد به شرح زیر هستند:

فصل هفدهم) موضوعات خارج از حاکمیت این کنوانسیون

ماده ۸۲. کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق دیگر روش‌های حمل و نقل هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون، مانع از اعمال هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی زیر که در زمان لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، لازم‌الاجرا بوده‌اند و نیز اصلاحیه‌های بعدی آن‌ها که مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان و خسارات وارد بر کالاها را مقرر می‌کنند، نخواهد شد:

الف) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالا از طریق هوا، تا جایی که کنوانسیون مذکور براساس 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 براساس مقررات خود، به حمل و نقل کالایی می‌پردازد که به صورت بارگیری شده بر روی وسیله نقلیه جاده‌ای مخصوص حمل کالاها که خود به وسیله کشتی حمل می‌شود، باقی مانده است؛

ج) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق ریل، تا جایی که کنوانسیون مذکور براساس مقررات خود، به حمل و نقل کالایی که از طریق دریا به‌عنوان یک مکمل برای حمل و نقل ریلی حمل می‌شود، اعمال می‌شود؛

د) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق آبراه‌های داخلی، تا جایی که کنوانسیون مذکور براساس مقررات خود، به حمل و نقل کالایی که بدون انتقال آن از یک کشتی به کشتی دیگر، هم از طریق رودخانه و هم از طریق دریا حمل می‌شود، اعمال می‌شود.

ماده ۸۳. تحدید جهانی مسئولیت

هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون، مانع از اعمال هر نوع کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی که تحدید جهانی مسئولیت مالکان کشتی را تنظیم می‌کند، نخواهد بود.

ماده ۸۴. میانگین کل

هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون، مانع از اعمال شرایط مندرج در قرارداد حمل یا قانون ملی در ارتباط با تطبیق و تنظیم میانگین کل نخواهد بود.

ماده ۸۵. مسافران و توشه همراه مسافر

کنوانسیون حاضر نسبت به قراردادهای مربوط به حمل و نقل مسافر و توشه همراه مسافر اعمال نمی‌شود.

ماده ۸۶. خسارات ناشی از وقایع هسته‌ای

چنانچه اپراتور تأسیسات هسته‌ای در قبال خسارات ناشی از رویداد هسته‌ای به موجب هریک از

قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ ... ❖ ۱۲۱

کنوانسیون‌ها یا قوانین زیر مسئول باشد، هیچ مسئولیتی در قبال خسارت مذکور به موجب این کنوانسیون ایجاد نخواهد شد:

الف) به موجب کنوانسیون پاریس در مورد مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای، مصوب ۲۹ ژوئیه ۱۹۶۰ که به موجب پروتکل اضافی مصوب ۲۸ ژانویه ۱۹۴۶ و پروتکل‌های مصوب ۱۶ نوامبر ۱۹۸۲ و ۱۲ فوریه ۲۰۰۴ اصلاح گردید؛ کنوانسیون وین در مورد مسئولیت مدنی برای خسارات هسته‌ای مصوب ۲۱ می ۱۹۶۳ که به موجب پروتکل الحاقی در ارتباط با اعمال کنوانسیون وین اصلاح گردید؛ کنوانسیون پاریس مصوب ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۸ که به موجب پروتکل اصلاحی برای اصلاح کنوانسیون ۱۹۶۳ وین در مورد مسئولیت مدنی برای خسارات هسته‌ای مصوب ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷ اصلاح گردید؛ کنوانسیون غرامت تکمیلی برای خسارات هسته‌ای مصوب ۱۲ سپتامبر ۱۹۹۷، و همچنین هرگونه اصلاحیه به این کنوانسیون‌ها و کنوانسیون‌های بعدی در مورد مسئولیت اپراتور تأسیسات هسته‌ای در قبال خسارات ناشی از رویدادهای هسته‌ای؛ یا

ب) به موجب قانون ملی حاکم درخصوص مسئولیت برای چنین خسارتی، به شرطی که قانون مذکور حامی افرادی است که در اثر کنوانسیون پاریس، وین یا کنوانسیون غرامت تکمیلی برای خسارات هسته‌ای، متحمل خسارت می‌شوند.

مواد فوق هر کدام در یک موضوع و حیطه خاص بیان می‌دارند که مقررات این کنوانسیون در مواردی اعمال نمی‌شوند و دارای عبارات مشترکی از جمله این که «هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون ... مانع از اعمال مقررات کنوانسیون یا قانون ملی یا ... نخواهد شد»، هستند. همچنین در ماده ۹۲ اثر کنوانسیون در قلمرو سرزمین‌های داخلی و در ماده ۹۶، کناره‌گیری و انصراف از کنوانسیون پیش‌بینی شده است.

۲-۲. علل عدم پذیرش حق شرط در کنوانسیون

با دقت در این مواد و روح حاکم بر سایر مواد کنوانسیون می‌توان گفت اولاً کنوانسیون رتردام احتمال می‌داد که کشورها نسبت به برخی موارد حق شرط اعمال کنند و راه‌حل نیز برای آن‌ها ارائه کرده است. ثانیاً کنوانسیون در راستای رسیدن به هدف اصلی‌اش که یکسان‌سازی، هماهنگی و به روز کردن قواعد و مقررات ناظر بر حمل و نقل دریایی کالاها است، تنها مواردی را که اعمال حق شرط در مورد آن‌ها به هدف فوق لطمه نمی‌زند پیش‌بینی و نسبت به آن‌ها راه‌حل ارائه کرده است و این بدان معنا است که موارد دیگر که پیش‌بینی نشده، حتی اگر تعارضی نیز ایجاد شود، تابع این کنوانسیون است، نه کنوانسیون یا دستورالعمل بین‌المللی دیگر. در واقع، این امر به خاطر یکپارچه بودن کنوانسیون و ترس از این حقیقت است که آزاد گذاشتن کشورها ممکن است به وحدت و هماهنگی مقرراتی که آنسیترال با تدوین کنوانسیون رتردام

درصد آن بوده است، لطمه وارد آورد. دلیل سوم و مهم‌تر این‌که اصولاً قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالاها حتی اگر از سوی دولت‌ها منعقد شوند، مشمول اعمال تصدی محسوب می‌گردند و لذا جزء روابط خصوصی افراد است. بنابراین، هیچ توجیهی برای شناسایی حق شرط برای دولت‌ها، در رابطه‌ای که عملاً هیچ ربطی به جنبه حاکمانه و آمرانه آن‌ها ندارد، متصور نیست. این تحلیل فی‌نفسه باعث ارتقای طرز تلقی جهانی در مورد مقررات بین‌المللی مربوط به روابط خصوصی و تجاری می‌شود و نقطه آغاز مناسبی برای کنار گذاشتن مداخله بدون منطق دولت‌ها در قوانین حاکم بر روابط تجاری بین‌المللی به شمار می‌آید.

تنها درخصوص فصول چهارده و پانزده کنوانسیون، با توجه به این‌که اجرای آن فصول نسبت به کشورهای عضو مطابق مواد ۷۴ و ۷۸ ناظر به بند ۱ ماده ۹۱ مستلزم اعلام رضایت قبلی آن کشورها است، ممکن است این برداشت صورت بگیرد که با ماده ۹۰ که هیچ‌گونه حق شرطی را نپذیرفته در تضاد است. درخصوص پاسخ به این تعارض، به نظر می‌رسد باید مواد مندرج در فصول مزبور را از یک حیث، جدا از بدنه اصلی و مواد کنوانسیون رتردام دانسته، این مواد را پیشنهاد یک سیستم حل اختلاف یکسان و مطابق با اقتضای موضوعات مربوط به حمل و نقل دریایی کالاها بدانیم. حال اگر کشوری نخواهد به هر دلیل به آن‌ها بپیوندد، اجباری نیست و می‌تواند به آن‌ها ملتزم نباشد. در این صورت و در فرض بروز اختلافات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی دریایی کالاها، مطابق با عموماً حقوق بین‌الملل خصوصی و تعارض قوانین نسبت به تعیین دادگاه صالح و حل آن اختلافات رفتار خواهد شد.

بنابراین، در مواردی که مقررات اجتناب از تعارض یا حل تعارض کنوانسیون اعمال شوند، ولی موضوع باز هم تحت شمول کنوانسیون رتردام قرار گیرد، باید گفت چاره‌ای جز پذیرفتن کنوانسیون نیست. در این خصوص باید این چنین تفسیر کنیم که برای نیل به هدف اصلی کنوانسیون باید کنوانسیون رتردام را پذیرفت، ولو این‌که تعارضی با مقررات کنوانسیون‌های موجود دیگر نیز پیش آید. این موارد نادر هستند. در اینجا، بررسی قواعد اجتناب از تعارض و حل تعارض موجود در کنوانسیون، جهت تکمیل مبحث قلمرو اجرای کنوانسیون لازم است که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

۳. مقررات کنوانسیون رتردام درخصوص اجتناب از تعارض

همان‌طور که گفتیم احتمالاً علت تدوین ماده ۹۰ پیش‌بینی‌های خاصی بوده که در خود کنوانسیون صورت گرفته است. همچنین گفتیم که در راستای بررسی قلمرو کنوانسیون رتردام باید به قواعد اجتناب از تعارض و حل تعارض موجود در آن کنوانسیون بپردازیم. درخصوص اجتناب از تعارض، مقرراتی در ماده ۲۶ آمده است که در این‌جا به آن‌ها و مفاهیم مندرج در این ماده می‌پردازیم. اما قبل از آن بهتر است توضیح دهیم که این ماده را از آن جهت مقرر اجتناب از تعارض می‌نامیم که درخصوص تعیین قلمرو اعمال، از همان ابتدا و البته تحت شرایطی که در این ماده آمده، اولویت را به گروهی از قواعد بین‌المللی دیگر می‌دهد. این ماده مقرر می‌دارد:

قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ ... ❖ ۱۲۳

ماده ۲۶. عملیات حمل مقدم یا مؤخر بر حمل دریایی: هنگامی که فقدان یا خسارت به کالاها یا حادثه یا اوضاع و احوالی که منجر به تأخیر در تحویل آنها می‌شود، در طول دوره مسئولیت متصدی حمل، اما منحصرأً قبل از بارگیری کالاها به کشتی یا منحصرأً بعد از تخلیه آنها از کشتی حادث شود، مقررات این کنوانسیون بر آن دسته از مقررات یک دستورالعمل بین‌المللی دیگر که در زمان بروز آن فقدان یا خسارت یا حادثه و وضع منجر به تأخیر از نظر مفاد و محتوا به صورت زیر بوده است، حکمفرما نخواهد بود:

الف) مطابق با مفاد آن دستورالعمل بین‌المللی، چنانچه فرستنده کالا درخصوص یک مرحله خاص از عملیات حمل که فقدان یا خسارت یا حادثه و وضع منجر به تأخیر در تحویل کالاها، در جریان آن مرحله حادث شده، یک قرارداد جداگانه یا مستقیم با متصدی حمل منعقد نموده بود، در این صورت، مقررات آن دستورالعمل بین‌المللی باید بر تمام یا بخشی از اقدامات متصدی حمل اعمال شود؛

ب) مفاد آن دستورالعمل، صراحتاً درخصوص مسئولیت متصدی حمل، تحدید مسئولیت یا زمان اقامه دعوا، مقرراتی داشته باشد؛ و

ج) مطابق با مفاد آن دستورالعمل بین‌المللی، نتوان به موجب قرارداد، از کل یا حداقل از بخشی از مقررات دستورالعمل مذکور که به ضرر فرستنده کالا باشد، صرف نظر کرد.

این ماده بیان می‌دارد در جایی که خسارت در محل معینی واقع شده و یک کنوانسیون دیگر بر آن مرحله از حمل^{۴۹} قابل اعمال است، مقررات خاص آن کنوانسیون قابل اعمال خواهد بود. به همین ترتیب، به دلیل وجود کنوانسیون ناظر بر شیوه دیگر حمل و نقل، موضوعات خاصی از مسئولیت متصدی اصلی حمل به موجب یک قرارداد فرضی بین فرستنده و متصدی جزء حمل (متصدی شیوه حمل دیگری غیر از حمل دریایی)، براساس آن کنوانسیون تعیین می‌شود و در غیر این صورت، مقررات رتردام درخصوص تمام سفر دریایی اعمال شده، مسئولیت تمام دوره حمل بر عهده متصدی اصلی حمل قرار خواهد گرفت.^{۵۰} بدین ترتیب، دیگری خبری از متصدی جزء حمل و قرارداد فرضی نیست. مثال زیر این وضعیت را تشریح می‌کند:

مقداری کالا از طریق بندر عباس در ایران از چین به عراق حمل می‌شوند. کالاها از چین تا ایران از طریق حمل دریایی و از بندر عباس تا عراق به وسیله حمل جاده‌ای حمل می‌شوند. خسارت در جریان حمل جاده‌ای از بندر عباس تا عراق روی می‌دهد.

به موجب تکنیک قرارداد فرضی، اگر فرستنده یک قرارداد جداگانه و مستقیم درخصوص مرحله خاصی از حمل که در جریان آن، فقدان کالاها، خسارت به آنها یا تأخیر در تحویل آنها روی داده است، (در این مثال حمل از بندر عباس در ایران از طریق جاده به ترکیه) با متصدی حمل آن مرحله خاص منعقد کرده

۴۹. در این جا منظور، مرحله‌ای از حمل است که اولاً غیر دریایی است و ثانیاً قبل یا بعد از حمل دریایی صورت گرفته است.

50. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, pp. 128-9.

باشد، مقررات مسئولیت در کنوانسیون سی.ام.آر. بر این خسارت قابل اعمالند؛ زیرا هم ایران و هم ترکیه طرف کنوانسیون سی.ام.آر.^{۵۱} هستند و خسارت در جریان مرحله قراردادی فرضی که تحت شمول کنوانسیون مذکور است، اتفاق افتاده است.

۳-۱. سیستم مسئولیت شبکه‌ای^{۵۲} و مفهوم قرارداد فرضی^{۵۳}

«در اروپا سیستم مسئولیت شبکه‌ای یا سیستم مسئولیت محدود شبکه‌ای، به نقطه شروعی برای تقنین و تنظیم مقررات در زمینه حمل و نقل مرکب تبدیل شده است. کنوانسیون‌ها و مقررات موجود براساس این سیستم تدوین می‌شوند. رویکرد قراردادی اتخاذ شده در کنوانسیون‌های حمل و نقل اروپایی، بر سیستم شبکه‌ای اثر گذاشته‌اند. سیستم مسئولیت شبکه‌ای در اروپا بر مسئولیت متصدی حمل قراردادی تمرکز داشته، به مسئولیت مستقیم متصدی جزء حمل نپرداخته است. به طور کلی، کنوانسیون‌های حمل تک شیوه‌ای، مستقیماً مسئولیت متصدی جزء حمل را تنظیم و تدوین نکرده‌اند. بنابراین، اصل مسئولیت شبکه‌ای با ارجاع به هیچ‌کدام از مقررات تک شیوه‌ای حاکم بر مسئولیت متصدی جزء حمل، قابل تنظیم و تدوین نیست؛ زیرا چنین مقرراتی در آن‌ها وجود ندارد. در عوض، اگر فرستنده و متصدی جزء حمل مستقیماً بین خود قراردادی منعقد کرده باشند، به موجب سیستم مسئولیت شبکه‌ای، در باب مسئولیت به مقررات حاکم بر مسئولیت متصدی جزء حمل (یعنی همان قرارداد مستقیم) ارجاع داده می‌شد».^{۵۴} این قرارداد همان قراردادی است که برای اعمال سیستم مسئولیت محدود فرض کرده‌ایم. بر این اساس، منظور از قرارداد فرضی، قراردادی است که خارج از قلمرو شمول کنوانسیون رتردام بوده، تحت شرایطی مشمول دستورالعمل یا کنوانسیون بین‌المللی دیگری قرار می‌گیرد؛ یعنی همان قراردادی که در روابط بین فرستنده و متصدی حمل جزء قرار دارد.^{۵۵} گفتیم که این قرارداد فرضی جهت اعمال سیستم مسئولیت شبکه‌ای وضع شده است. در واقع، ماده ۲۶ به منظور اعمال سیستم مسئولیت شبکه‌ای که یکی از نتایج آن می‌تواند جلوگیری از ایجاد هم‌پوشانی و تعارض در اجرای هم‌زمان مقررات دو یا چند کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر شیوه‌های مختلف

۵۱. حروف C.M.R. (سی ام آر) بر گرفته از عنوان فرانسوی یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای است:

"Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route".

52. network system of liability

در این سیستم، مقررات مختلف بسته به مرحله حمل تک نوعی که در طول آن، فقدان کالاها، خسارت به آن‌ها یا تأخیر در تحویل آن‌ها روی داده است، اعمال می‌شود.

53. hypothetical contract

54. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, pp. 127-8.

۵۵. البته این مورد، تنها یکی از مصادیقی است که تحت شمول قرارداد فرضی قرار می‌گیرد. بر این اساس می‌توان موارد دیگری را پیدا کرد که می‌توانند تحت شمول قرارداد فرضی قرار بگیرند.

حمل و نقل باشد، پیش‌بینی شده است. این شیوه در طرح پیش‌نویس مقررات رتردام نیز به کار گرفته شد.^{۵۶}

۲-۳. باید دستورالعملی بین‌المللی و قابل اعمال بر دوره حمل غیردریایی قبل یا بعد از حمل دریایی وجود داشته باشد

بدیهی است که به موجب تکنیک قرارداد فرضی، تنها اگر دستورالعمل بین‌المللی دیگری غیر از مقررات رتردام وجود داشته باشد که بر قسمت غیر دریایی حمل و نقل مرکب قابل اعمال باشد، و در صورت وجود سایر شرایط ماده ۲۶، این ماده قابل استناد و اجرا است و نتیجه اعمال آن هم عدم اعمال مقررات رتردام خواهد بود. به عبارت دیگر، مفهوم مخالف ماده ۲۶ اجرای کنوانسیون‌های دیگر از قبیل سی. ام. آر. را منتفی می‌کند. در واقع، چنانچه شرایط مقرر در ماده ۲۶ مهیا نباشد، فقط کنوانسیون رتردام اعمال می‌شود.^{۵۷} «در پیش‌نویس‌های قبلی به جای واژه "instrument" که در متن انگلیسی ماده ۲۶ به کار رفته، واژه "convention" به کار رفته بود. تفاوت بین این دو واژه در این است که "instrument" عام‌تر است و علاوه بر "convention" موارد دیگری از جمله مقررات امری سازمان‌های منطقه‌ای را نیز شامل می‌شود».^{۵۸} بنابراین، تمام دستورالعمل‌های بین‌المللی در ماده به معنای کنوانسیون‌های بین‌المللی تلقی می‌شوند. برای مثال، مقرره‌ای را که توسط یک سازمان اقتصادی منطقه‌ای صادر می‌شود نیز باید در مفهوم کنوانسیون بین‌المللی تلقی کرد. به عبارت دیگر، هم کنوانسیون‌های جاری از قبیل سی. ام. آر. کوئیف/سیم و هم مقرره‌ای که در آینده در اتحادیه اروپا به تصویب می‌رسد، مشمول قلمرو این ماده است. نحوه تدوین ماده ۲۶ و الفاظ به کار برده شده در آن، نشان می‌دهد که نه تنها دستورالعمل‌های موجود، بلکه دستورالعمل‌هایی که احتمال تصویب آن‌ها در آینده وجود دارد نیز تحت شمول این ماده قرار می‌گیرند. به عبارت دیگر، اصل این است که مقررات مرتبط با دستورالعملی که در زمان فقدان کالاها، ورود خسارت به آن‌ها یا ایجاد تأخیر در تحویل لازم‌الاجرا است، قابل اعمال هستند. برای مثال، اگرچه اکنون اتحادیه اروپا مقرره جامعی در خصوص حمل و نقل مرکب ندارد، اما برنامه‌ریزی کرده که چنین مقرره‌ای را تصویب کند. بنابراین، اگر در آینده دستورالعملی در اتحادیه اروپا به تصویب برسد این دستورالعمل مشمول ماده ۲۶ شده، در صورت اقتضا قابلیت اجرا پیدا می‌کند». باید اضافه کنیم که در این ماده، تنها از دستورالعمل‌های

56. Francesco, Berlingieri, *op.cit.*, pp. 10-12.

57. Simon Baughon, *op.cit.*, pp. 160-161.

58. برای اطلاع بیشتر رجوع کنید به:

Francesco, Berlingieri and Simon Baughon, *op.cit.*, p. 161.

بین‌المللی قابل اعمال نام برده شده است و بدیهی است که قوانین ملی قابل اعمال نیستند.^{۵۹} در پایان این قسمت باید اضافه کنیم که اگر حمل و نقل، مرکب (چند شیوه‌ای) باشد و یک یا چند کنوانسیون یا دستورالعمل بین‌المللی دیگر که ناظر بر شیوه‌های دیگر حمل و نقل هستند نیز وجود داشته باشند، در صورت بروز خسارت، اگر آن خسارت در قلمرو آن کنوانسیون‌ها قرار نگیرد باز هم مقررات رتردام قابل اعمال خواهند بود؛ چرا که آن دستورالعمل بین‌المللی باید خود دربردارنده مقرراتی برای اعمال بر خسارت مزبور باشد.

۳-۳. فقدان، خسارت یا تأخیر باید منحصراً در جریان بخش حمل غیر دریایی قبل یا بعد از حمل دریایی رخ داده باشد

همان‌طور که در صدر ماده ۲۶ آمده و از نوع عبارت و کلمات به کار برده شده در آن قسمت برداشت می‌شود، فقدان یا خسارت مورد بحث باید تنها در جریان دوره حمل قبل یا بعد از حمل دریایی رخ داده باشند. در واقع به منظور اعمال سیستم محدود شبکه‌ای، خسارت باید در طول بخش حمل غیر دریایی قبل یا بعد از بخش حمل دریایی رخ داده باشد. در این خصوص، سه شیوه برای تعیین شخص مسئول و بار کردن مسئولیت بر وی وجود داشت: محل بروز علت خسارت، محل وقوع خسارت و محل کشف خسارت. نهایتاً محل وقوع خسارت، به‌عنوان محل صحیح برای بار کردن مسئولیت انتخاب شد. این محل، محل واقعی بروز خسارت است و در این محل بهتر می‌توان نتایج عادلانه‌ای را بر طرفی که مسئول است بار کرد.^{۶۰} در جایی که خسارت در بیش‌تر از یک مرحله حمل روی می‌دهد یا جایی که نمی‌توانیم اثبات کنیم که خسارت در جریان کدام پایه حمل روی داده است، مقررات رتردام بر تمام دوره حمل (از ابتدا تا انتها) اعمال می‌شود. برای مثال، اگر کالایی قبل از بارگیری بر روی کشتی شروع به فساد کند، و در زمانی که بر

۵۹. ماده ۲۶ شامل ارجاع به مقررات ملی نیز بود که بعداً حذف شد، زیرا محتوای دستورالعمل بین‌المللی باید کاملاً قابل شناخت و شفاف باشد؛ ولی مقررات ملی از کشوری به کشور دیگر متفاوت است. از این رو، کشف مضامین و الزامات یک مقرره ملی خاص سخت خواهد بود. قوانین و مقررات ملی در هر زمان قابل تغییر هستند. لذا شامل دانستن قوانین ملی، مانعی بزرگ بر سر راه تجارت بین‌الملل ایجاد می‌کند. با توجه به ملاحظات فوق، ارجاع به مقررات ملی از ماده ۲۶ حذف شد. رجوع کنید به:

Francesco, Berlingieri *op.cit.*

۶۰. اگر زمان کشف خسارت را ملاک قرار دهیم، ممکن است به نتایج نامتعادل و غیرعادلانه‌ای منجر شود، زیرا در بسیاری از موارد، کشف خسارت بعد از تحویل گرفتن کالا صورت می‌گیرد. همچنین محل بروز علت خسارت، ممکن است قبل از شروع سفر دریایی باشد. برای مثال می‌توان موردی را مثال زد که خسارت توسط فرستنده‌ای که مال‌التجاره را به‌طور نامناسبی در کانتینر چیده است، به وجود آمده باشد. جدی‌ترین ایرادی که به محل بروز علت خسارت گرفته می‌شود این است که بحث تعیین رابطه سببیت صحیح به موجب قانون حاکم، باید قبل از تعیین این‌که آیا مقررات این کنوانسیون یا کنوانسیون دیگری حاکم خواهد بود، حل شود. در این باره رجوع کنید به:

Van der Ziel G, "Multimodal aspects of the Rotterdam Rules". *Unif.L.Rev.* 2009, p. 987.

روی کشتی است کاملاً فاسد شود، مقررات رتردام به تمام دوره حمل قابل اعمال خواهد بود؛ چرا که دقیقاً مشخص نیست خسارت در چه مرحله‌ای وارد شده است. باید اضافه کنیم که با توجه به کانتینری شدن حمل و نقل، در جایی که در حمل و نقل مرکب کالاها در کانتینر بارگیری شده‌اند، چون کانتینر معمولاً در ابتدای سفر بسته می‌شود و تا انتهای سفر باز نمی‌شود، اگر خسارتی به کالاها وارد شده باشد معلوم نیست که در چه بخشی از حمل به وجود آمده است. در این صورت، چون شرایط ماده ۲۶ فراهم نیست، کنوانسیون رتردام بر تمام شیوه‌های حمل اعمال می‌شود.

۳-۴. مقررات دستورالعمل بین‌المللی که در ماده ۲۶ مورد اشاره قرار گرفته، باید امری و مرتبط با مسئولیت باشند

همان‌طور که در بند «ج» ماده ۲۶ اشاره شده است، سیستم مسئولیت شبکه‌ای پیش‌بینی شده در مقررات رتردام، تنها بر مقرراتی اعمال می‌شود که مستقیماً با مسئولیت متصدی حمل مرتبطند، از جمله مقررات مربوط به تحدید مسئولیت و زمان اقامه دعوا. از این رو، مقررات موجود در دیگر دستورالعمل‌هایی که ممکن است به‌طور غیر مستقیم بر مسئولیت اثر بگذارند، از قبیل مقررات مربوط به صلاحیت، مشمول سیستم فوق نمی‌شوند. همچنین بسیاری از مقررات حقوقی دیگری که به‌طور امری بر حمل و نقل زمینی اعمال می‌گردند، جایگزین مقررات رتردام نمی‌شوند؛ زیرا آن‌ها مستقیماً و به‌طور مشخص برای اعمال بر حمل و نقل زمینی تنظیم شده‌اند، نه برای اعمال بر قراردادی که شامل حمل دریایی نیز می‌شود. برای مثال، الزامات شکلی موجود در مقررات سی. ام. آر. برای تنظیم سفته، می‌تواند بین متصدی حمل و متصدی جزء حمل قابل اعمال باشد، اما اعمال این چنین الزاماتی بر قرارداد اصلی حملی که به موجب مقررات رتردام تنظیم شده است، با اسناد - یا سوابق الکترونیکی حمل - مورد نیاز توسط مقررات رتردام برای تمام سفر دریایی ناهماهنگ و ناسازگار است.^{۶۱}

به همین منوال، مقررات کنوانسیون سی. ام. آر. در ارتباط با حق دادن دستورات به متصدی حمل (مواد ۱۲ تا ۱۴) تنها در ارتباطات بین متصدی اصلی و متصدی جزء حمل قابل اعمال است که در این خصوص متصدی حمل در مقابل متصدی جزء حمل، فرستنده تلقی می‌شود.^{۶۲}

به‌علاوه، همان‌طور که به‌صراحت در بند «ج» ماده ۲۶ بیان شده است، مقرراتی که در ارتباط با مسئولیت متصدی حمل در خصوص تحدید مسئولیت یا زمان اقامه دعوا وجود دارد، باید ماهیتاً امری باشند؛ بدین معنا که در غیر این صورت، این مقررات قابل ترتیب اثر دادن نیستند؛ یعنی اگر امری نباشند، مطابق با

61. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, p. 131.

62. *Ibid.*

بند «ج» ماده ۲۶ بر کنوانسیون رتردام ترجیح داده نمی‌شوند.

در پایان این گفتار باید اضافه کنیم که به نظر برخی، با توجه به قیودی که در ماده ۲۶ آمده است، کنوانسیون در موارد نادری قابل اعمال بر آن بخش از حمل و نقل از طریق دیگر شیوه‌های حمل و نقل است.^{۶۳} در پاسخ باید گفت که اولاً این امر برای جلوگیری از تعارض در قلمرو اجرا با دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر سایر شیوه‌های حمل و نقل است که در این گفتار و گفتار بعدی درصدد بررسی آن هستیم؛ ثانیاً همان‌طور که در مباحث بالا نیز اشاره کردیم، موارد زیادی هستند که در قلمرو دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل قرار نمی‌گرفتند که با توجه به تفسیر مضیق موارد مندرج در بندهای سه گانه ماده ۲۶، نتیجه گرفتیم که در این موارد کنوانسیون رتردام اعمال می‌شود.

۴. حل تعارض بین کنوانسیون‌ها

ماده ۲۶ به‌عنوان یک مقررہ برای اجتناب از تعارض و با سیستمی حاکی از کم‌ترین میزان^{۶۴} مسئولیت محدود شبکه‌ای، تهیه شده بود. با وجود این، بعداً آشکار شد که هنوز ممکن است در اعمال این کنوانسیون در بعضی موارد با قلمرو اعمال کنوانسیون‌های دیگر هم‌پوشانی به وجود آید.^{۶۵} دلیل این هم‌پوشانی به این واقعیت برمی‌گردد که کنوانسیون‌های حمل و نقل تک شیوه‌ای^{۶۶} دارای ابعاد زیادی بودند که کنوانسیون رتردام تنها ابعاد و مقررات خاصی از این کنوانسیون‌های قابل اجرای ناظر بر حمل و نقل تک شیوه‌ای را بر قواعد خود ترجیح می‌داد. این ابعاد و مقررات خاص، شامل مسئولیت متصدی حمل، تحدید مسئولیت و زمان اقامه دعوا است. با وجود این، به خاطر ابعاد مرکب موجود در دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر حمل و نقل، هم قواعد رتردام و هم دیگر کنوانسیون‌های مرتبط با حمل و نقل، ممکن است به‌طور هم‌زمان بر یک قرارداد حمل و نقل خاص قابل اجرا باشند. در چنین حالتی که بروز تعارض اجتناب‌ناپذیر است و ماده ۲۶ دیگر عاجز از اجتناب از تعارض است، ماده ۸۲ تعارض را حل می‌کند.

۴-۱. حل تعارض در اجرا؛ اعمال ماده ۸۲

همان‌طور که در مباحث قبلی نیز کم و بیش اشاره شد، هنگامی که مواد ۲۶ و ۸۲ را در کنار همدیگر می‌گذاریم متوجه می‌شویم که ماده ۲۶ به‌عنوان مقررہ‌ای برای جلوگیری از بروز تعارض، البته تنها در حدی

63. William, tetly, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (the Rotterdam rules)*, December 20, 2008, p. 1.

64. کم‌ترین میزان به این دلیل که جهت جلوگیری از تعارض، اولویت را با رعایت شرایطی که در خود ماده درج شده، به سایر کنوانسیون‌ها و دستورالعمل‌ها می‌داد.

65. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, p. 133.

66. حاکم بر حمل و نقل از طریق یک شیوه از قبیل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی.

که در آن ماده آمده است، عمل می‌کند. در شرایطی که نتوانیم براساس این ماده از بروز تعارض جلوگیری کنیم، ماده ۸۲ موقعیت اعمال پیدا می‌کند. در این حالت، ماده ۸۲ مقرر حل تعارض تلقی می‌شود. همچنین باید اشاره کرد که ماده ۲۶ از فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالاها در جایی که کالاها خارج از کشتی هستند صحبت می‌کند، در حالی که ماده ۸۲ از بخش دریایی حمل صحبت می‌کند. قبل از بررسی ماده ۸۲ باید بگوییم اگر پس از اعمال این ماده باز هم با مواردی برخوردیم که احتمال ابهام یا تعارض داشت، باید کنوانسیون رتردام را که مدعی حاکمیت بر بخش حمل غیر دریایی است اعمال کنیم و ماده ۹۰ ما را از اعمال حق شرط نسبت به هر موضوعی، ولو جزئی بر کنوانسیون منع کرده است. ماده ۸۲ تحت عنوان «کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق دیگر روش‌های حمل و نقل» مقرر می‌دارد: «هیچ مقرره‌ای در این کنوانسیون، مانع از اعمال هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی زیر که در زمان لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، لازم‌الاجرا بوده‌اند و نیز اصلاحیه‌های بعدی آن‌ها که مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان و خسارات وارد بر کالاها را تنظیم می‌کنند، نخواهد بود:

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 به صورت بارگیری شده بر روی وسیله نقلیه جاده‌ای مخصوص حمل کالاها که خود به وسیله کشتی حمل می‌شود، باقی مانده است؛

ج) هر کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق ریل، 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 می‌شود؛

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

مطابق ماده فوق، چهار دسته از کنوانسیون‌ها نسبت به مقررات رتردام اولویت پیدا می‌کنند. به عبارت دیگر، اگر هر نوع تعارضی بین مقررات رتردام و هر کدام از آن چهار دسته کنوانسیون بروز کند، کنوانسیون مربوط (کنوانسیونی که با کنوانسیون رتردام در خصوص قلمرو اجرا تعارض پیدا کرده) نسبت به مقررات رتردام ترجیح داده می‌شود. علت بروز این تعارضات قواعد مربوط به قلمرو اعمال این کنوانسیون‌ها است. قبل از پرداختن به این چهار دسته کنوانسیون، لازم است به موضوعی مهم بپردازیم و آن این که آیا مقدم دانستن چهار کنوانسیونی که طبق ماده ۸۲ اجازه اعمال پیدا می‌کنند و بر کنوانسیون رتردام ترجیح داده

می‌شوند، محدود به مقرراتشان در خصوص مسئولیت ناشی از فقدان یا ورود خسارت به کالاها است. ممکن است چنین تصور شود که ماده ۸۲ صرفاً قلمرو اعمال مقررات کنوانسیون رتردام را در خصوص مسئولیت متصدی حمل محدود می‌کند و موضوعات دیگر از قبیل اسناد حمل، حق کنترل، مسئولیت فرستنده، تحویل، انتقال حقوق، صلاحیت و داوری را شامل نمی‌شود. مروری بر زمینه تاریخی پیش‌نویس ماده ۸۲ وجود چنین هدفی را به‌طور واضح آشکار نمی‌کند. ماده ۸۲ قبل از این‌که به این شکل درآید، شامل این محدودیت‌ها نمی‌شد. نگرانی‌ها در خصوص قلمرو مقررات دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر حمل و نقل، دلیل اصلی تدوین ماده ۸۲ به شکل کنونی بود. با وجود این، به منظور حل تمامی تعارضات ناشی از وجود هم‌پوشانی در قلمرو اعمال مقررات سایر کنوانسیون‌ها، ماده ۸۲ نباید تنها محدود به مقررات مربوط به مسئولیت شود.^{۶۷} احتمالاً عبارت انتهایی صدر ماده ۸۲ که مسئولیت متصدی حمل در قبال فقدان و خسارات وارد بر کالاها را تنظیم می‌کند، حاکی از ساختار عرفی و کلاسیک کنوانسیون‌های ناظر بر حقوق حمل و نقل است که بدواً و قبل از هر چیز به موضوعات مربوط به مسئولیت متصدی حمل می‌پردازد.^{۶۸} این استدلال شبیه استدلالی است که در حقوق داخلی ایران در خصوص این‌که آیا غالباً خیارها فقط به بیع اختصاص دارند یا به دیگر عقود معین نیز قابل تسری هستند، وجود دارد. در آن‌جا گفته شده اگر قانونگذار از عقد بیع صحبت کرده، دلیل بر اختصاص انحصاری خیارها به بیع نیست، بلکه از باب غلبه و شایع بودن آن عقد است که در خیارها از بیع صحبت شده است. در واقع، اگر استدلال فوق را نپذیریم، با توجه به عضویت بسیاری از کشورها در دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر سایر شیوه‌های حمل و نقل، تعارضات شدت پیدا می‌کند و با توجه به ممنوعیت حق شرط نسبت به کنوانسیون، این کنوانسیون با عدم استقبال روبه‌رو خواهد شد؛ موضوعی که به هیچ وجه خوشایند نیست.

نکته دیگر این‌که کنوانسیونی که به موجب ماده ۸۲ بر مقررات رتردام ترجیح داده می‌شود، باید در زمان لازم‌الاجرا شدن مقررات رتردام قابل اجرا باشد. همچنین هرگونه اصلاحات آتی نسبت به کنوانسیون‌هایی که قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون رتردام، لازم‌الاجرا بوده‌اند نیز مشمول احکام ماده ۸۲ می‌شود؛ یعنی آن اصلاحیه‌ها نیز در صورتی که با کنوانسیون رتردام در تعارض باشند، بر مقررات رتردام ترجیح داده می‌شوند. با وجود این، اگر کنوانسیونی در خصوص دیگر شیوه‌های حمل و نقل به تصویب برسد، خارج از قلمرو ماده ۸۲ خواهد بود. اما ماده ۲۶ هرگونه دستورالعملی را که در آینده به تصویب می‌رسد نیز در بر می‌گیرد. از سوی دیگر در ماده ۸۲ واژه «کنوانسیون» به کار برده شده، نه واژه «دستورالعمل». نتیجه این‌که هرگونه دستورالعمل جدیدی که ممکن است از طریق اتحادیه اروپا به تصویب برسد خارج از احکام قلمرو ماده ۸۲ است. در آن

۶۷. چرا که اگر ماده ۸۲ را صرفاً محدود به اجازه اعمال کنوانسیون‌های دیگر در خصوص مسئولیت متصدی حمل بدانیم، باز هم تعارضات در زمینه‌های دیگر باقی خواهند ماند.

68. M. D. Guner-Ozbek, *op.cit.*, p. 134.

صورت، آن دستورالعمل باید خود را با ماده ۸۲ و دیگر مواد کنوانسیون رتردام هماهنگ سازد.

۴-۲. کنوانسیون‌هایی که بر قواعد رتردام ترجیح پیدا می‌کنند

به موجب بندهای چهارگانه مندرج در ماده ۸۲، فرض تعارض در قلمرو اجرا با چهار دسته از کنوانسیون‌ها پیش‌بینی شده است که در مقام حل تعارض، تحت شرایط مندرج و مستنبط از این ماده، بر کنوانسیون رتردام ترجیح داده می‌شوند. این کنوانسیون‌ها ناظر بر شیوه‌های مختلف حمل و نقل و به قرار زیر هستند:

۴-۲-۱. کنوانسیون‌های حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق هوا

با وجود تصویب کنوانسیون مونترال که قواعد و مقررات پراکنده ناظر بر حمل و نقل هوایی را یکپارچه ساخته و از سال ۲۰۰۳ نیز لازم‌الاجرا شده است، کنوانسیون بین‌المللی راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالاها از طریق هوا مصوب ۱۹۲۹، معروف به کنوانسیون ورشو، هنوز در بسیاری از کشورها از جمله کشور ما^{۶۹} اعمال می‌شود و تا زمانی که کشورهای متعاقد و عضو آن، کنوانسیون مونترال^{۷۰} را تصویب نکنند کماکان قابل اعمال خواهد بود. کنوانسیون ورشو در بند ۳ ماده ۱۸ و بند ۱ ماده ۳۱ حاوی مقرراتی است که اعمال آن‌ها با کنوانسیون رتردام تعارض ایجاد می‌کند. بند ۳ ماده ۱۸ مقرر می‌دارد: «دوره حمل هوایی به هرگونه حمل و نقل از طریق زمینی، دریایی یا رودخانه‌ای که خارج از فرودگاه صورت می‌گیرد، گسترش داده نمی‌شود. با وجود این، اگر چنین حمل و نقلی در راستای اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی صورت گرفته باشد، چنانچه خسارتی روی دهد، چنین فرض می‌شود که در نتیجه حادثه‌ای روی داده که در جریان حمل هوایی صورت گرفته است».

بند ۱ ماده ۳۱ نیز مقرر می‌دارد: «در مورد حمل و نقل مرکبی که قسمتی از آن از طریق هوا و قسمت دیگر از طریق هر شیوه دیگر حمل و نقل صورت گرفته، مقررات این کنوانسیون به شرطی که حمل و نقل هوایی مشمول شرایط ماده ۱ باشد، نسبت به آن بخش اعمال می‌شود». همان‌طور که ملاحظه کردیم، ماده ۱۸ ناظر بر حمل و نقل غیر هوایی است که در داخل فرودگاه صورت می‌گیرد که در این‌جا به تجویز بند ۱ ماده ۸۲، اولویت به کنوانسیون ورشو داده شده است. اما ماده ۳۱ بر حمل و نقل هوایی که در خارج از فرودگاه ناظر بوده و در یک حمل و نقل مرکب که قسمتی از آن از طریق هوایی صورت گرفته است اعمال

۶۹. کشور ما در سال ۱۳۵۴ به این کنوانسیون پیوسته است.

۷۰. کشور ما کنوانسیون مونترال را تصویب نکرده است. در این کنوانسیون در ماده ۳۸ و بند ۴ ماده ۱۸ مواردی شبیه به آنچه در کنوانسیون ورشو وجود دارد، پیش‌بینی شده و لذا در صورتی که کشور ما این کنوانسیون را تصویب کند باز هم به موجب ماده ۸۲ کنوانسیون رتردام، اولویت به کنوانسیون مونترال داده می‌شود.

می‌شود. این‌جا به نظر ما به وسیله ماده ۲۶ نیز می‌توانیم تفسیر کنیم و درخصوص حمل هوایی، کنوانسیون ورشو را حاکم بدانیم. در واقع در این مورد کنوانسیون ورشو را بر تمام حمل حاکم نمی‌دانیم، بلکه درخصوص بخش حمل هوایی، مقررات ورشو را قابل اعمال دانسته‌ایم.

۲-۲-۴. کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق جاده

در این خصوص کنوانسیون سی. ام. آر. وجود دارد. در اروپا مقررات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالاها از طریق جاده، توسط این کنوانسیون تنظیم شده است. این کنوانسیون در این زمینه بسیار موفق بوده و در طول سال‌های بعد از تصویبش گسترش یافته است؛ به‌گونه‌ای که در حال حاضر، عملیات حمل جاده‌ای را نه تنها در اروپا بلکه در آسیا و خاورمیانه تحت حکومت خود در آورده است. کشور ما نیز به موجب مصوبه مورخ ۱۳۷۶/۴/۲۹ مجلس شورای اسلامی به این کنوانسیون پیوسته است. این کنوانسیون در بند ۱ ماده ۱ و بند ۱ ماده ۲ به ترتیب، بیان می‌دارد: «این کنوانسیون شامل هر قراردادی است که برای حمل کالاها از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت منعقد می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد حمل در دو کشور مختلف واقع شده است و حداقل یکی از آن دو، عضو کنوانسیون باشد، صرفنظر از محل اقامت و تابعیت دو طرف قرارداد». «مادام که وسیله نقلیه حامل کالا قسمت‌هایی از سفر را از طریق دریا، راه آهن، راه‌های آبی داخلی یا هوایی می‌کند، مشروط بر این‌که کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود این کنوانسیون در هر حال شامل تمام طول سفر خواهد بود، بجز مواردی که مشمول مقررات ماده ۱۴ است، به شرطی که ثابت شود هرگونه فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا که در طی حمل کالا توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده، در نتیجه فعل و یا ترک فعل حمل‌کننده جاده‌ای نبوده، ولی می‌توانسته بر اثر حادثه‌ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده باشد. مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای بر مبنای این کنوانسیون تعیین نخواهد شد، بلکه اگر قرارداد حمل به‌طور مستقیم بین فرستنده و حمل‌کننده وسیله دیگر برابر شرایطی که قانون برای حمل کالا توسط آن وسیله نقلیه برقرار کرده منعقد می‌شد، حمل‌کننده غیرجاده‌ای مسئول شناخته می‌شد. در هر حال، چنانچه شرایط مشروح یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای به وسیله این کنوانسیون تعیین خواهد شد».

در این خصوص به مثال زیر توجه کنیم که تعارض بین کنوانسیون رتردام و کنوانسیون سی. ام. آر. به وجود می‌آید:

محموله‌ای در پکن بر روی کامیونی بارگیری و از طریق حمل جاده‌ای به بندر شانگهای حمل می‌شود. آنگاه از طریق کشتی از بندر شانگهای به بندر عباس و از بندر عباس نیز از طریق حمل جاده‌ای به تهران حمل می‌شود. حال اگر در اثر تصادفی در مسیر بندر عباس تا تهران، خسارتی به محموله وارد شود، با فرض این‌که ایران نیز عضو کنوانسیون رتردام شده، هم کنوانسیون رتردام و هم کنوانسیون سی. ام. آر. همزمان بر

قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ ... ❖ ۱۳۳

این تصادف قابل اعمال خواهند بود. این جا تعارض اجتناب‌ناپذیر است و لذا ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام قابل اعمال نیست. بنابراین، برای حل تعارض به بند «ب» ماده ۸۲ مراجعه می‌کنیم که کنوانسیون سی. ام. آر. را ترجیح داده است.

۳-۲-۴. کنوانسیون‌های حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق ریل

«حمل و نقل ریلی در سطح بین‌المللی عمدتاً تابع مقرراتی است که به وسیله کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های حمل و نقل بین‌المللی ریلی وضع شده و دولت ایران در اغلب آن‌ها عضویت دارد. از جمله می‌توان به کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی و پروتکل‌های اصلاحی آن کوتیف* و مقررات متحدالشکل قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالاها** اشاره کرد».^{۷۱، ۷۲} از سوی دیگر، مقررات سیم به موجب مقررات متحدالشکل ناظر بر قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالاها از طریق ریل مصوب ۱۹۹۹ اصلاح شد. این مقررات که به سیم ۱۹۹۹ معروف شدند، در بندهای ۱، ۳ و ۴ ماده ۱ حاوی قیود و شروطی هستند که در مواردی باعث به وجود آمدن هم‌پوشانی در اجرای کنوانسیون رتردام و کنوانسیون کوتیف/سیم می‌شود. در چنین حالتی نیز بند «ج» ماده ۸۲ کنوانسیون رتردام، مقررات سیم را مقدم می‌دارد. در این خصوص، به‌ویژه بند ۴ ماده ۱ بیان می‌دارد: «وقتی که حمل و نقل بین‌المللی موضوع قرارداد واحدی باشد که شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق آبراه‌های داخلی که باعث انتقال از مرزها است باشد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق آبراه‌های داخلی از طریق سرویس‌هایی که مشمول فهرست سرویس‌های برشمردده در بند ۱ ماده ۲۴ است انجام شده باشد، این مقررات متحدالشکل باید اعمال شوند».

گرچه در حال حاضر، کشور ما عضو کنوانسیون سیم ۱۹۹۹ نیست، اما اگر در آینده به عضویت این کنوانسیون درآید به تجویز ماده ۸۲، کنوانسیون مزبور بر مقررات رتردام مقدم خواهد بود. لذا پذیرش

*. Cotif

** Ru/Cim

۷۱. عرفانی، توفیق، *مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده-ریل)*، آثار اندیشه، ۱۳۸۵، ص ۱۸۱-۱۸۰.

۷۲. در این جا بد نیست اشاره‌ای به سابقه تاریخی این کنوانسیون بکنیم. در ابتدا حمل و نقل بین‌المللی کالاها از طریق ریل، به موجب کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر حمل کالاها از طریق ریل، معروف به سیم مصوب فوریه ۱۹۶۱ صورت می‌گرفت. بعداً به موجب کنوانسیون بین‌المللی ناظر بر حمل کالاها از طریق ریل، معروف به کوتیف مصوب ۱۹۸۰، مقررات کنوانسیون سیم به‌عنوان بخشی از کنوانسیون کوتیف درآمد. در واقع، سیم به‌عنوان ضمیمه «ب» کنوانسیون کوتیف درآمد است. لذا اگر امروز گفته می‌شود کنوانسیون کوتیف/سیم ۱۹۸۰ اشاره به سابقه تاریخی فوق دارد. رجوع کنید به:

Schmitthoff, *Export trade: The law and practice of international trade* (11th edn), London, Sweet & Maxwell, 2007, pp. 378-390.

کنوانسیون رتردام در پذیرش آتی کنوانسیون سیم ۱۹۹۹ مشکلی ایجاد نخواهد کرد.

۴-۲-۴. کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق آبراه‌های داخلی

در این خصوص تا جایی که ما مطلع هستیم، کشور ما عضو کنوانسیون یا دستورالعمل منطقه‌ای نیست. لذا فرض ایجاد تعارض با کنوانسیون رتردام منتفی است. البته اگر کشور ما به کنوانسیون رتردام ملحق و سپس در خصوص حمل و نقل کالاها از طریق آب‌های داخلی و رودخانه‌ها، به کنوانسیونی منطقه‌ای ملحق شود، طبیعی است که آن مقررات بر کنوانسیون رتردام ترجیح داده نخواهند شد؛ زیرا تنها مقرراتی که قبل از لازم‌الاجرا شدن مقررات رتردام، لازم‌الاجرا بوده‌اند به همراه اصلاحیه‌های بعدی آن‌ها می‌توانند بر مقررات رتردام مقدم شوند. همچنین اگر در خصوص حمل و نقل در رودخانه‌های داخلی قانونی داشته باشیم، در صورتی که به کنوانسیون رتردام ملحق شویم، این کنوانسیون جایگزین آن مقررات می‌شود. جایگزین شدن هم به این صورت است که آن قانون، یا قانون دریایی ما است که این کنوانسیون جایگزین آن می‌شود و یا قانونی غیر از قانون دریایی است. از سوی دیگر، قانون مورد نظر یا به تصویب مجلس رسیده که در این صورت کنوانسیون رتردام بعد از تصویب مجلس نسبت به آن مؤخر و ناسخ آن تلقی می‌شود و یا به تصویب مجلس نرسیده و به‌عنوان مثال در قالب دستورالعمل یا تصویب‌نامه است که در این صورت، با تصویب این قانون در مجلس بر آن مقدم خواهد شد. اما اگر کشور ما عضو کنوانسیون منطقه‌ای حاکم بر حمل و نقل کالاها از طریق آبراه‌های داخلی باشد و هر دو کنوانسیون همزمان قابل اعمال باشند، به تجویز بند «د» ماده ۸۲ مقررات رتردام، تقدم با کنوانسیون مزبور است.

نتیجه‌گیری

صنعت حمل و نقل مرکب، یک صنعت پیچیده است. مقررات رتردام به منظور تسهیل عملیات حمل و نقل جدید و مدرن، قلمرو خود را به دیگر شیوه‌های حمل که قبل یا بعد از بخش حمل دریایی صورت می‌گیرند، گسترش داده است. از یک سو، گسترش قلمرو باعث بروز موضوع بسیار پیچیده تعارض صلاحیت با دیگر کنوانسیون‌های حاکم بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل می‌شود و از سوی دیگر، ماده ۹۰ این کنوانسیون اعمال هرگونه حق شرط را ممنوع کرده است. بنابراین، کشورها نمی‌توانند با اعمال حق شرط بر این کنوانسیون، در موارد بروز تعارض با دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل بین‌المللی، از بروز تعارض جلوگیری کنند. در این راستا ابتدا مواد ۵، ۶ و ۷ را در خصوص قلمرو کلی اعمال مقررات رتردام و موارد استثنائات خاص که مشمول کنوانسیون نیستند و نیز موارد اضافات را که تحت قلمرو اجرای مقررات رتردام قرار می‌گیرند بررسی کردیم. سپس در خصوص عدم پذیرش حق شرط گفتیم که این امر ممکن است در بادی امر، عدم استقبال کشورها در پذیرش کنوانسیون رتردام را به دنبال آورد. اما با دقت در مواد این

قلمرو اجرای کنوانسیون رتردام؛ ... ❖ ۱۳۵

کنوانسیون متوجه شدیم که به منظور غلبه بر تعارضات احتمالی در قلمرو اجرا با دیگر کنوانسیون‌های موجود، برخی مقررات پیش‌بینی شده‌اند: ماده ۲۶ که مقرر «اجتناب از تعارض» و ماده ۸۲ که مقرر «حل تعارض» نامیده می‌شوند. هنگامی که شرایط مندرج در ماده ۲۶ فراهم شود، قواعد مربوط به مسئولیت موجود در دیگر کنوانسیون‌ها بر قواعد رتردام ترجیح پیدا می‌کنند؛ اما هنگامی که از یک سو شرایط ماده ۲۶ مهیا نیست و از سوی دیگر، قواعد رتردام و دیگر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل، هریک به موجب مقررات صحیح خود قابلیت اعمال دارند، در این صورت به تجویز ماده ۸۲، کنوانسیون‌های دیگر حسب مورد بر کنوانسیون رتردام ترجیح داده می‌شوند. در این خصوص، دیگر کنوانسیون‌های حاکم بر سایر شیوه‌های حمل و نقل از لحاظ قلمرو اجرا مورد بررسی قرار گرفت و با رعایت شرایط ماده ۸۲ کنوانسیون رتردام، اولویت و ترجیح به آن‌ها داده شد. بدیهی است که اگر موارد مندرج در ماده ۲۶ مهیا نباشد و قواعد کنوانسیون‌های دیگر نیز قابل اعمال نباشند ترجیح با قواعد رتردام خواهد بود و ماده ۹۰ نیز به همین منظور پیش‌بینی شده است که بدون جهت قلمرو اعمال مقررات رتردام محدود نشود و در نتیجه، هدف اصلی این کنوانسیون که یکسان‌سازی، هماهنگی و به‌روز کردن قواعد و مقررات ناظر بر حمل و نقل دریایی کالاها است محقق گردد. با اوصاف فوق، جایی برای نگرانی قانونگذار داخلی در خصوص این‌که پذیرش این کنوانسیون ممکن است با سایر کنوانسیون‌های ناظر بر دیگر شیوه‌های حمل و نقل، در مورد قلمرو اجرا، تعارض پیدا کند و موجب ابهام شود وجود ندارد. حتی کنوانسیون‌هایی که کشور ما هنوز به آن‌ها نپیوسته است از قبیل مونترال و سیم (هر دو مصوب ۱۹۹۹) که البته هر دو نیز لازم‌الاجرا شده‌اند، اگر در اجرا با کنوانسیون رتردام تعارض پیدا کنند نسبت به کنوانسیون رتردام مقدم خواهند شد. پیشنهاد می‌کنیم برای به‌روز کردن مقررات خود در زمینه حمل و نقل دریایی کالاها و سهمیم شدن در عرصه جدید تجارت بین‌الملل، پذیرش این کنوانسیون در دستور کار نهادهای قانونگذاری قرار گرفته و پس از بررسی‌های دقیق حقوقی نسبت به پذیرش آن اقدام شود.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ ۳۲، تهران، گنج دانش، ۱۳۸۷.
- ۲- زرینی، جلال، «انطباق قانون دریایی با تحولات فرهنگی و اعتقادی»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۳، اسفند ۱۳۸۱.
- ۳- عرفانی، توفیق، مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده - ریل)، تهران، آثار اندیشه، ۱۳۸۵.
- ۴- «عصر حمل و نقل کانتینری»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۵، اردیبهشت ۱۳۸۲.
- ۵- قدیانی، جعفر، «چشم‌انداز خیره‌کننده تجارت کانتینری»، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۱۸، مرداد ۱۳۸۲.

منابع لاتین

- 1- Baughon, Simon, *Shipping Law*, (4th ed), Cavendish, 2009.
- 2- Berlingieri, Francesco, "The History of the Rotterdam Rules", in: Meltem Deniz Guner- Ozbek, *An Appraisal of the Rotterdam Rules*. (International Conference in order to thoroughly discuss the Rotterdam Rules, Koc University School of law, Turkey, 6-7 May 2010).
- 3- Fujita, Tomotaka, "Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam Rules", *Journal of Law and Politics*, University of Tokyo, Vol. 8, Spring 2011.
- 4- M. D. Guner-Ozbek. "Extended Scope of the Rotterdam Rules", In: Meltem Deniz Guner- Ozbek, *An Appraisal of the Rotterdam Rules*. (International Conference in order to thoroughly discuss the Rotterdam Rules, Koc University School of law, Turkey, 6-7 May 2010).
- 5- Schmitthoff, *Export trade: The law and practice of international trade* (11th edn), London, Sweet & Maxwell, 2007.
- 6- Tetly, William, "A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention" (the Rotterdam rules), December 20, 2008. (Available at: http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of UNCITRAL_No_1.pdf).
- 7- Unan, Samim, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contracts", in: Meltem Deniz Guner- Ozbek, *An Appraisal of the Rotterdam*

Rules. (International Conference in order to thoroughly discuss the Rotterdam Rules, Koc University School of law, Turkey, 6-7 May 2010).

- 8- Van der Ziel G, "Multimodal aspects of the Rotterdam Rules", *Unif. L. Rev.* 2009.

کنوانسیون‌ها

- 1- International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Brussels, 1924 (The Hague Rules).
- 2- Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, Warsaw, 1929 (Warsaw Convention).
- 3- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.
- 4- Schedule Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road.
- 5- Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage by Rail (CIM 1999).
- 6- Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM), 1980.
- 7- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978 (Hamburg Rules).
- 8- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.