

قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی کالا

هیبت‌الله نژندی‌منش* - سمانه لاله‌گانی**

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۸/۲۴ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۲/۱۳)

چکیده

تعیین قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی از اهمیت بالایی برخوردار است. کنوانسیون‌های موجود راجع به حمل و نقل، هرکدام تنها نسبت به یکی از روش‌های حمل و نقل قابل اعمال می‌باشند. این کنوانسیون‌ها نسبت به قرارداد حمل و نقل چندوجهی قابل اعمال نیستند. از آنجایی که هیچ کنوانسیون لازم‌الاجرای بین‌المللی خاصی که در سطح بین‌الملل پذیرفته شده باشد در خصوص حمل و نقل چندوجهی وجود ندارد، بنابراین، تشخیص این که در یک دعوی حقوقی، چه قانونی قابل اعمال - و یا قانون حاکم - است، امر آسانی نیست. با این وجود برخی از این کنوانسیون‌ها مقررات خاصی در مورد حمل و نقل چندوجهی فراهم کرده‌اند لذا می‌توان تصور نمود که در شرایط خاصی یکی از همین کنوانسیون‌های حمل و نقل یک وجهی را در مورد دعوی مورد بحث می‌توان حاکم دانست.

پژوهش حاضر به بررسی قانون حاکم و نحوه احراز آن در خصوص اختلافات ناشی از حمل و نقل چندوجهی پرداخته است. در حمل و نقل چندوجهی، هر بخشی از یک حمل و نقل تابع قانون حاکم مرتبط با همان بخش است. بر این اساس چنانچه یک کالا توسط حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و دریایی حمل شده باشد، ابتدا بررسی می‌شود که خسارت در کدام یک از مراحل حمل صورت گرفته شده است و اگر خسارت مربوط به حمل و نقل جاده‌ای بوده است، مقررات مربوط به حمل و نقل جاده‌ای بر آن حاکم است. همچنین این نوشتار به بررسی گستره مقررات حاکم در کنوانسیون‌های راجع به حمل و نقل چندوجهی می‌پردازد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل چندوجهی، رویکرد شبکه‌ای، قانون حاکم، قرارداد حمل و نقل کالا، مسئولیت.

h_nazhandi@atu.ac.ir

* استادیار حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی (نویسنده مسئول)

** دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان، اصفهان

samaneldb@gmail.com

۱. مقدمه

«حمل و نقل شریان حیاتی تجارت است». (Wang & Ruijgrok, 1994: 10) از همین رو، همواره بشر در جستجوی راهی سریع، مطمئن و مؤثرتر برای حمل و نقل بوده است تا بتواند تجارت موفق تر و مؤثرتری را داشته باشد. کمپانی متحد هند شرقی نقش مهمی در توسعه حمل و نقل و در نهایت تجارت داشته است. (Hoeks, 2009: 1) تکامل و کارایی حمل و نقل بین‌المللی کالاها در چند دهه اخیر به سرعت افزایش یافته است. این امر تا حدودی، به واسطه کاربرد فزاینده از کانتینر^۱ است. (Glass, 2004: 1)

در دهه ۱۹۵۰ ارسال کنندگان کالا استفاده از کانتینرها را شروع کردند چراکه این ابزار مزیت‌های اقتصادی و عملیاتی مهمی را برای آن‌ها تأمین می‌کردند (Nasseri, 1988: 232) ورود کانتینر به سیستم حمل و نقل باعث شد تا فرایند حمل محموله‌ها به سطح بالایی از استاندارد برسد و دست‌اندرکاران این فرایند بتوانند بر بسیاری از مشکلات فنی مربوط به انتقال کالاها با کشتی یا وسایل دیگر فائق آیند. درعین حال استفاده از کانتینرها سبب کاهش دزدی‌های جزئی از محموله در خلال حمل و همچنین کاهش زمان بارگیری و تخلیه شد. کانتینر ابزاری را فراهم نمود که به وسیله آن محموله را می‌توان به وسیله همه شیوه‌های حمل جا به جا نمود؛ بنابراین، توسعه کانتینر پیدایش متصدیانی را تسهیل نمود که ترانزیت روان و نرم «درب تا درب»^۲ را مهیا نمودند.

رویه حمل و نقل چندوجهی در واقع زاینده انقلاب کانتینر بوده است که با توسعه کشتی‌های RO-RO، شناورهای چندمنظوره و حمل کامیون‌ها در این شناورها، به عنوان پل ارتباطی خشکی به دریا و برعکس، ایجاد شد. ایده ترکیب و ادغام دو مبحث فناوری حمل با کانتینر و پدیده حمل و نقل چندوجهی برگرفته از تجارت جهانی است و با همین مفاهیم ترویج پیدا کرد. دو واژه تجارت و حمل و نقل دو مفهوم جدایی‌ناپذیرند به گونه‌ای که خدمات حمل و نقل کارآمد پیش‌نیاز تجارت موفق هست. تجارت بین‌المللی معاصر مستلزم آن است که کالاها در سریع‌ترین زمان ممکن، بدون تأخیر غیرضروری و نامعقول، از فروشنده به خریدار انتقال داده شوند؛ بنابراین، حمل و نقل مؤثر باید «دقیقاً به موقع» و به شکل «درب به درب» باشد. در عمل، منظور این است که کالاها باید به وسیله دو یا چند شیوه حمل و نقل (دریا، هوا، جاده، کشتی‌رانی داخلی و ریلی) حمل شوند. چنین روشی را حمل و نقل چندوجهی می‌نامند. به‌طور کلی حمل و نقل بین‌المللی به اتصال بخش‌های مختلف حمل و نقل اشاره دارد که از آن

1. Container
2. Door to Door

جمله می‌توان از ارتباط بین شیوه‌های مختلف حمل و نقل نام برد که در این زنجیره هر یک در حوزه خود عملیات جابجایی، نگهداری و حمل و نقل کالا را چه در کشور مبدأ، چه در کشور گذرگاه (ترانزیت) و یا در کشور مقصد انجام می‌دهند. با توجه به تنوع در فرهنگ، زبان و رویه‌های تجاری کشورهای مختلف درگیر حمل و نقل چندوجهی و نتایج پیچیده آن در زنجیره‌های حمل و نقل، تعیین یک مرجع ذی‌صلاح جهت پذیرش مسئولیت سازمان‌دهی و عواقب حقوقی برای کل زنجیره حمل کالا از مبدأ تا مقصد نهایی، منطقی به نظر می‌رسد.

در شرایط فعلی حمل و نقل یک وجهی و فضای حقوقی حاکم بر آن کاربران حمل و نقل یا همان فورواردرها نظام جدیدی از حمل و نقل را آغاز کرده‌اند تا بتوانند از آن طریق تقاضای مشتریان خود را تأمین و خدمات رقابتی خود را ارائه نمایند و از آن طریق با ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی فرآیند تجارت را به شکل کارآمدتری تسهیل نمایند. از زمان انقلاب کانتینر و در پی آن ظهور پدیده تبادل الکترونیکی اطلاعات، تجارت بین‌المللی به‌طور روزافزونی به تراکنش الکترونیکی وابسته شده به گونه‌ای که این امر زمینه‌ای را فراهم آورد تا اسناد واحدی از جمله قراردادهای تجاری، اعتبارنامه‌ها و نیز اسناد حمل و نقل چندوجهی واحد در تجارت بین‌المللی رایج شوند.

این امر کمک کرد که کاربر حمل و نقل با قبول مسئولیت حمل کالا از مبدأ به مقصد، از اسناد واحدی جهت حمل کالا از کشورهای مختلف استفاده نموده و در زمان کمتری با چالش کمتری کالا را به دست خریدار نهایی برساند. (سعیدی پور، ۱۳۹۱: ۲) یکی از بحث‌های مهم حقوقی در مورد حمل و نقل چندوجهی بحث «تعیین قانون حاکم» است. به عبارت دقیق‌تر، در این پژوهش این مسئله مورد بررسی قرار می‌گیرد که قانون ماهوی حاکم بر یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی چگونه تعیین می‌شود؟ ضرورت تعیین این قانون از حیث مشخص نمودن حقوق، تعهدات و مسئولیت طرف‌های چنین قراردادی است. در چارچوب یک قرارداد حمل و نقل بحث قانون ماهوی مناسب از دو زاویه قابل بررسی است: نخست از این منظر که قانون کدام دولت حاکم است؟ دوم از این منظر که مقررات متناسب با کدام شیوه حمل حاکم است؟ بنابراین، در این پژوهش نگارندگان تلاش دارند تا این پرسش‌های بنیادین را بحث نمایند. به همین خاطر، ضمن تأملی بر قرارداد حمل و نقل چندوجهی (۲)، بحث در مورد تعیین قانون حاکم بر مسئولیت در حمل و نقل چندوجهی (۳) ادامه می‌یابد. پس از آن، گستره اجرایی مقررات کنوانسیون‌های حمل و نقل نسبت به قرارداد چندوجهی (۴) مورد بحث قرار می‌گیرد. در نهایت نتیجه‌گیری (۵) ارائه می‌شود.

۲. تأملی بر قرارداد حمل و نقل چندوجهی

برای تبیین بهتر مفهوم قرارداد حمل و نقل چندوجهی، لازم است تا در ابتدا مفهوم قرارداد حمل و نقل، به طور کلی، بررسی شود. سپس به بررسی تعریف و مفهوم حمل و نقل چندوجهی و در نهایت قرارداد حمل و نقل چندوجهی پرداخته شود.

۲-۱. مفهوم قرارداد حمل و نقل

حمل و نقل قراردادی میان اشخاص است که مسئولیت ناشی از آن نیز قراردادی است. تعیین نوع عقد حمل و نقل و تحلیل ماهیت آن، در شناخت مسئولیت متصدی حمل و نقل مؤثر است چراکه مسئولیت متصدی حمل و نقل به نحوه تعهدی که متقبل شده است، وابسته است. (نقی زاده باقی، ۱۳۹۰: ۴۰) در حال حاضر، قرارداد حمل دیگر صرفاً مجموعه‌ای از خدمات که متصدی حمل در بسیاری از کشورها ارائه می‌نماید، نیست. اگرچه میان قرارداد حمل و قراردادهای مربوط به خدمات، مثل اجاره اشخاص یا اشیاء، شباهت‌های زیادی وجود دارد، اما اکثر نظام‌های حقوقی قرارداد حمل را نوع خاصی از قرارداد می‌دانند که نیازمند قواعد خاص خود است. بر این اساس، در این قسمت از این پژوهش تعریف قرارداد حمل (به‌طور کلی) از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط و قوانین ملی ذی‌ربط، به طور مختصر، بحث می‌شود.

۲-۱-۱. تعریف قرارداد حمل و نقل در کنوانسیون‌های بین‌المللی

برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی معمولاً در مواد اول خود به ذکر تعریف قرارداد حمل و نقل می‌پردازند چراکه این تعریف می‌تواند بر گستره اجرایی آن کنوانسیون تأثیر بگذارد. برای نمونه، بر اساس بند ۶ ماده ۱ قواعد هامبورگ قرارداد حمل عبارت است از: «... هر قراردادی که به موجب آن متصدی در قبال پرداخت کرایه متعهد به حمل کالا از طریق دریا از یک بندر به بندر دیگر می‌شود...». همچنین، به موجب بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون سی.ام.ان.آی.^۱ «قرارداد حمل عبارت است از هرگونه قراردادی، از هر نوع که به موجب آن متصدی در قبال پرداخت کرایه متعهد به حمل کالا از طریق آبراه داخلی می‌شود». در بند ۱ ماده ۶ کوتیف-سی آی ام در مورد حمل ریلی، بیان می‌دارد «متصدی، با انعقاد قرارداد حمل، متعهد به حمل کالاها در

1. The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001

برای دستیابی به متن انگلیسی این کنوانسیون بنگرید به:

http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/cmni_en.pdf

این کنوانسیون در اول آوریل ۲۰۰۵ لازم‌الاجرا شده است. بنگرید به:

http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html <last visit 18/Sep./2014>

قبال دستمزد به محل مقصد و تحویل آن‌ها به دریافت کننده است.»

ویژگی مشترک همه این تعاریف، رضایی بودن ماهیت قرارداد حمل است. «این که آیا تعهد به پرداخت کرایه یا دستمزد عنصر لاینفک قرارداد حمل است یا خیر همچنان جای تأمل دارد.» (Hoeks, 1996: 26) برخلاف اسناد ذکر شده در فوق که به ارائه تعریف از قرارداد حمل پرداختند، دیگر کنوانسیون‌های راجع به حمل بین‌المللی کالا قرارداد حمل را تعریف نمی‌کنند.

۲-۱-۲. تعریف قرارداد حمل و نقل بر مبنای قوانین ملی

در نظام‌های حقوقی داخلی نیز قرارداد حمل تعریف شده است. اگرچه تعریف ارائه شده در قوانین داخلی تا حدود زیادی شبیه تعریفی است که کنوانسیون‌ها ارائه داده‌اند، اما دقیقاً یکی نمی‌باشند. برای نمونه در حقوق آلمان، تعریف قرارداد حمل^۱، علی‌رغم شباهت زیادی که به تعریف ارائه شده در کنوانسیون‌ها دارد، اما دقیقاً تعریف قرارداد حمل نیست، بلکه خلاصه تعهدات ناشی از یک قرارداد حمل است. در بند ۱ ماده ۴۰۷^۲ HGB مقرر شده است: «قرارداد حمل کالا متصدی را متعهد به حمل کالا به مقصد توافق شده و تحویل آن به دریافت کننده می‌نماید». همچنین به موجب بند ۲ همین ماده، «دریافت کننده متعهد به پرداخت کرایه توافق شده است».

در هلند بند ۲۰ ماده ۸ BW^۳ تعریف کلی از قرارداد حمل به شرح زیر ارائه می‌دهد: «... قراردادی که به موجب آن یک طرف (متصدی حمل) خود را متعهد به حمل اشیاء^۴ برای طرف دیگر (دریافت کننده) می‌نماید». در این تعریف، بر خلاف موضع قانون آلمان، از ذکر هرگونه تعهد به پرداخت کرایه خودداری شد است. در حقوق ایران، قوانین مختلفی قرارداد (عقد) حمل و نقل را مورد توجه قرار داده‌اند. برای نمونه قانون مدنی در ماده ۵۱۳^۵ به بیان اقسام اجاره اشخاص پرداخته و تصدی به حمل و نقل را به عنوان یکی از اقسام آن آورده است. به موجب این ماده، مسافر یا صاحب کالا که از خدمات متصدی حمل و نقل بهره‌مند است، مستأجر است و متصدی حمل و نقل به عنوان اجیر تلقی می‌شود. (شهیدی، ۱۳۸۷: ۲۵۰) در حقیقت، صحت و اعتبار قرارداد حمل و نقل تابع همان شرایطی است که برای اعتبار و صحت دیگر قراردادها لازم است. در این قرارداد متصدی متعهد می‌شود تا کار مورد تعهد را بر طبق

1. Frachtvertrag.

2. Handelsgesetzbuch (German Commercial Code).

3. Burgerlijk Wetboek (Dutch Civil Code)

۴. در این مقرر «اشیاء» (Things) ذکر شده و نه «کالا» (Goods) چرا که ترجمه تحت‌لفظی کلمه کالا در زبان هلندی «Goederen» است که شامل هم اشیای ملموس و هم مطالبات می‌شود.

۵. بر اساس این ماده «اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است: ... ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال‌التجاره اعم از راه خشکی یا آب و هوا».

آنچه در قرارداد پیش‌بینی و مشخص شده و یا عرفی و قانونی بر وی تحمیل می‌شود، انجام دهد. هنگامی که متصدی تعهد به حمل کالا می‌نماید باید مانند یک فرد امین از کالا نگاه‌داری کند و به محض مطالبه مالک یا نماینده وی آن را تحویل دهد.

به علاوه قانون تجارت نیز به تعریف قرارداد حمل و نقل پرداخته است.^۱ به موجب ماده ۳۷۷ قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل قراردادی است که یک طرف در مقابل دیگری و یا اخذ اجرت معین حمل اشیای معینی را عهده‌دار می‌شود. به علاوه در قوانین خاص دیگری نیز قرارداد حمل و نقل تعریف شده است که بهتر است در هر مورد خاص، همان تعریف خاص بر تعریف عام در قانون مدنی ترجیح داده شود.

در مجموع می‌توان گفت قرارداد حمل و نقل، قراردادی است که از طریق رضایت طرف‌ها منعقد می‌شود بدون این که نیازی به رعایت تشریفات خاصی از قبیل تسلیم کالا یا تنظیم اسناد حمل باشد. «در قرارداد حمل و نقل کالا، تعهدات صریح و ضمنی بسیاری بر ذمه طرفین مستقر می‌شود؛ مهم‌ترین آن‌ها حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر است. این تعهد ضمنی در حمل و نقل نیز نهفته است که کالا را باید سالم و به موقع به مقصد رسانید». (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۱۰) می‌توان آن را تعهد یک طرف (متصدی حمل و نقل) به حمل کالا برای طرف دیگر (دریافت‌کننده) تعریف کرد. تعهدات اصلی متصدی حمل عبارت‌اند از:

الف: تعهد به جابه‌جایی فیزیکی کالا از یک محل به محل دیگر (به مقصد توافق شده)؛

ب: تعهد به تحویل کالا در یک وضعیت مناسب؛

ج: تعهد به انجام کاری در ظرف یک محدوده زمانی محدود.

از میان این سه تعهد، جابه‌جایی کالا هدف اصلی قرارداد حمل است. برخی بر این باورند که جابه‌جایی کالا هدف اصلی قرارداد حمل کالا است و اگر غیر از این باشد، چنین قراردادی قرارداد حمل نیست. (Rodière, 1977: 262) یکی از ویژگی‌های مهم قرارداد حمل این است که مسئولیت متصدی حمل فوری است. در واقع، متصدی با انعقاد قرارداد حمل خود را مسئول اجرای موفق حمل می‌نماید. با این وجود، قرارداد حمل قرارداد قائم به شخص نیست. متصدی حمل مجاز است تا کسان دیگری را برای اجرای عینی قرارداد به کار گیرد. (Rodière, 1977: 264). دیگر ویژگی قراردادهای حمل این است که تعهد متصدی حمل و نقل، تعهد به نتیجه

۱. در این خصوص به طور کلی بنگرید به: اخلاقی، بهروز، (۱۳۷۱)، «بختی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت»، مجله کانون وکلا، تهران، کانون وکلای دادگستری مرکز، شماره ۱۵۶ و ۱۵۷، ۱۳۷۱؛ اخلاقی، بهروز، (۱۳۷۲)، «بختی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی»، نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۲۹، و همچنین بنگرید به: شهیدی، مهدی، (۱۳۸۵)، «برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل»، چاپ نخست، مجموعه مقالات حقوقی، تهران، مجلد.

است. به علاوه قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل در زمره قواعد امری هستند و بنابراین «متصدی حمل عموماً مجاز به عدول از مقررات ناظر بر مسئولیت خود در قبال مالک کالا نیست» (Hoeks, 2009: 38).

۲-۱-۳. تعریف حمل و نقل چندوجهی و قرارداد حمل و نقل چندوجهی

با مشخص شدن نمای کلی قرارداد حمل، اینک به بررسی قرارداد حمل و نقل چندوجهی کالا پرداخته می‌شود. پیش از آن لازم است تا مفهوم حمل و نقل چندوجهی تبیین شود.

۲-۱-۳-۱. تعریف حمل و نقل چندوجهی

بر طبق ماده ۱ کنوانسیون ام.تی.سی.^۱ حمل و نقل چندوجهی عبارت است از حمل و نقل کالا به وسیله دست کم دو شیوه متفاوت حمل و نقل بر مبنای یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی از یک مکان در کشور محل تسلیم کالا، به وسیله مجری (اپراتور) حمل و نقل چندوجهی به مکانی که برای تحویل در کشور دیگری مشخص شده است.^۲ افزون بر عبارت حمل و نقل چندوجهی یا ترکیبی، عبارت‌های دیگری نظیر حمل و نقل بین‌وجهی، حمل و نقل خانه تا خانه و حمل و نقل درب تا درب برای تشریح و توصیف حمل و نقل چندوجهی به کار می‌رود.^۳ در مقایسه با حمل و نقل تک‌وجهی یا دیگر انواع قرارداد حمل کالا، ویژگی‌های اساسی حمل و نقل چندوجهی عبارت است از: (الف) دو یا چند شیوه حمل و نقل برای حمل کالا استفاده می‌شود؛ (ب) تمام حمل و نقل تحت یک قرارداد واحد است که مانع وجود دیگر پیمانکاران جزء نمی‌شود؛ (ج) یک طرف که معمولاً متصدی حمل و نقل چندوجهی نامیده می‌شود، نسبت به کل حمل و نقل مسئولیت دارد.

1. Multimodal Transport Convention; United Nations Convention on the Multimodal Transportation of Goods, concluded on 24 May 1980, UN Doc.TD/MT/CONF/16, reprinted in 19 ILM 938 (1980).

۲. ذکر این نکته لازم است که کنوانسیون ام.تی.سی. تعریف قواعد اتاق بازرگانی بین‌المللی مصوب ۱۹۷۵ را پذیرفته است.

این قواعد مجموعه قواعد استاندارد قراردادی می‌باشند که تا به امروز در مستندات حمل و نقل چندوجهی قید می‌شوند.
۳. اصطلاحات دیگری مشابه حمل و نقل چندوجهی (Multimodal Transport) وجود دارد. از جمله می‌توان به حمل و نقل میان‌وجهی (Intermodal Transport) (جا به جایی کالا در یک واحد بارگیری یا وسیله نقلیه جاده ای که به ترتیب دو یا چند شیوه حمل و نقل بدون عوض کردن شیوه حمل و نقل) یا حمل و نقل ترکیبی (Combined Transport) (حمل و نقل چندوجهی از حیث وسیله که بخش عمده مسافرت اروپایی به وسیله قطار، آب راه‌های داخلی یا دریاست). به علاوه، اصطلاحاتی مثل خانه به خانه (House-to-house) یا «درب به درب» (Door-to-door) نیز برای توصیف حمل و نقل چندوجهی به کار برده می‌شود. بنگرید به:

Tetley, William, Marine Cargo Claims, 4th ed., Vol.2. 2008, p. 2257; Wilson, John F., Carriage of Goods by Sea, 6th ed., 2008, p.246; Schoenbaum, Thomas J., Admiralty and Maritime Law, Vol. I, 4th ed., 2007 p.589

دهه‌های گذشته شاهد توسعه سریع تجارت بین‌المللی و حمل و نقل مدرن در اکثر کشورهای دنیا بوده است. مسائل حقوقی مربوط به حمل و نقل چندوجهی به طور مستمر مطرح می‌شوند. امروزه حتی اگر محموله‌ها به شیوه بسیار ایمنی حمل شوند، درعین حال در طول حمل و نقل غالباً یا خسارت می‌بینند یا مفقود می‌شوند. هنگامی که محموله‌ای خسارت یا زیان می‌بیند، مالک آن محموله متحمل زیان و ضرر می‌شود.

۲-۱-۳. تعریف و ماهیت قرارداد چندوجهی

برای این که بتوان قراردادی را چندوجهی نامید، باید قرارداد به واسطه اجرای عملی و واقعی حمل چندوجهی باشد. بر این اساس می‌توان قرارداد حمل و نقل چندوجهی را به شرح زیر تعریف کرد:

یک قرارداد حمل و نقل واحد که به وسیله آن یک متصدی حمل به ارسال کننده تعهد می‌دهد تا کالا را حمل نماید که یا:

(الف) دست کم استفاده از دو شیوه متفاوت حمل و نقل را اجازه می‌دهد؛

(ب) یا استفاده از بیش از یک شیوه حمل را اجازه می‌دهد درحالی که دو یا چند شیوه حمل عملاً در مرحله اجرا به کار گرفته می‌شوند.

این نوع تعریف به صورت موقت طیف گسترده‌ای از قراردادهای حمل و نقل چندوجهی را شامل می‌شود. این نکته نیز حائز اهمیت است که نوع اجرای قرارداد در برخی مواقع بر ویژگی قرارداد و رژیم حقوقی ناظر بر مسئولیت متصدی حمل تأثیر می‌گذارد. در بند (ب) می‌توان با قراردادهایی مواجه شد که می‌توان آن‌ها را قراردادهای اختیاری نامید که متصدی امکان استفاده از چند روش حمل را دارد و در صورت استفاده، قواعد و مسئولیت‌های خاص خود را داراست.

بر مبنای تعریف بیان شده، قرارداد حمل و نقل چندوجهی باید حائز شرایط و ویژگی‌های خاص خودش باشد؛ یک ویژگی قرارداد مزبور این است که باید به صورت یک قرارداد واحد بین متصدی حمل و فرستنده کالا باشد. هنگامی که یک متصدی حمل و نقل چندوجهی، می‌پذیرد که کار ارسال کالا را قبول کند، درواقع با مسئولیت‌های ناشی از آن نیز موافقت می‌نماید؛ البته- همان‌گونه که پیش از این نیز گفته شد- بسیار بعید است که متصدی نیز کالا را از طریق وسایل حمل و نقل خود حمل کند و معمولاً از طریق قراردادهای فرعی این امر را به دیگر افراد مرتبط محول می‌نماید.

غالباً اکثر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی توسط متصدیان حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. بدیهی است که این نوع قرارداد شامل قراردادهایی نمی‌شوند که فرستنده کالا با

هریک از متصدیان حمل و نقل به روش‌های گوناگون قرارداد جداگانه منعقد نماید. در این حالت فرستنده، به طور مثال برای حمل کالاهای خود به مقصد مشخص با هر کدام از متصدیان حمل با کشتی، حمل با قطار و حمل با کامیون یک قرارداد مجزا دارد که تمامی این قراردادها در نوع خود یک وجهی محسوب می‌شوند. (Kindred & Brooks, 1997: 5) دیگر ویژگی ضروری در یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی استفاده متصدی حمل از چند روش حمل و نقل گوناگون است. روش‌های گوناگون حمل و نقل را می‌توان شامل حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و راه‌های آبی عنوان نمود.

۳. تعیین قانون حاکم بر مسئولیت در حمل و نقل چندوجهی

همان‌گونه که در عنوان این پژوهش مطرح شده است، تعیین قانون حاکم در حمل و نقل چندوجهی محور اصلی این نوشتار است. اگرچه قانون حاکم، در یک معنای عام، شامل قانون ماهوی و شکلی می‌شود، اما در این نوشتار بحث اصلی نگارندگان در خصوص قانون ماهوی است. برای تبیین موضوع، لازم است تا ابتدا تعریفی از قانون حاکم ارائه شود. سپس به بررسی رژیم‌ها (نظام‌ها) ی حقوقی حاکم بر حمل و نقل پرداخته شود.

۳-۱. تعریف قانون حاکم

اصولاً، مسائل موضوعی پرونده تعیین‌کننده نوع قانونی هستند که باید اعمال شوند. با وجود این، اصول دیگری نیز وجود دارد که در مورد پرونده‌های چندوجهی قابل اعمال می‌باشند. برای نمونه، در ایالات متحد آمریکا «قانون حمل و نقل کالا از طریق دریا»^۱ (مصوب ۱۹۳۶)^۲ به طور اجباری و الزامی از زمانی که کالاها در کشتی بارگیری می‌شوند تا زمانی که از کشتی تخلیه شوند، اعمال می‌شود؛ در حالی که قانون هارتر^۳ به طور الزامی و اجباری خارج از این زمان اعمال می‌شود در حالی که کالاها در تصدی متصدی حمل و نقل می‌باشند. (Schoenbaum 2007: 597- 649)

در عین حال، قانون هارتر در مورد حمل و نقل داخل قلمرو آمریکا اعمال نمی‌شود. (Sturley, 2008: 526) علاوه بر اجرای الزامی قانون حمل و نقل کالا از طریق دریا یا قانون هارتر، قانون حمل و نقل کالا از طریق دریا و قواعد لاهه مشخصاً به طرفین قرارداد حمل و نقل اجازه می‌دهند تا قانون حمل و نقل کالا از طریق دریا، قانون هارتر یا هرگونه محدودیت رژیم، مسئولیت را در مورد پیمانکاران خارج از ساحل مثل متصدیان بارگیری و باراندازی، متصدیان

1. Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) in 1936

2. 46 U.S.C. App. § 1312.

3. Harter Act

پایانه‌ها، انبارداران و متصدیان درون‌مرزی تسری دهند. (COGSA, 1307: 52) بنابراین، ملاحظه می‌شود که نوع حمل و نقل می‌تواند تعیین‌کننده این باشد که چه قانونی حاکم است. افزون بر آن، هرچند در برخی موارد قواعد و مقررات امری وجود دارد، درعین حال توافق طرفین قرارداد می‌تواند تعیین‌کننده باشد.^۱

قانون ماهوی حاکم بر قرارداد عبارت است از قانونی که با رعایت اصول حقوقی و قواعد امری و همچنین توافق طرفین در مورد یک موضوع قابل اعمال است. قانون حاکم گاه از حیث موضوع قرارداد محل بحث است و گاه از حیث وجود یک عنصر خارجی. برای نمونه، در بحث موضوع این پژوهش، این که حمل و نقل به چه شیوه حمل، مثلاً ریلی، جاده‌ای، دریایی یا هوایی، انجام می‌شود، حسب مورد، تابع مقررات مربوط به حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، دریایی یا هوایی خواهد بود. درعین حال، اگر همین قرارداد متضمن یک عنصر خارجی، مثلاً پدیده مرز باشد، این مسئله مطرح می‌شود که کدام قانون ماهوی حاکم است؟

یک قرارداد حمل و نقل - بنا بر تعریف - قراردادی است که به وسیله آن یک متصدی حمل و نقل چندوجهی، در ازای دریافت کرایه، متعهد به اجرا یا تأمین اجرای حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی می‌شود. در حمل و نقل چندوجهی ملی تنها این بحث مطرح می‌شود که دست کم در خصوص دو شیوه حمل مقررات حاکم کدام‌اند؟ در حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی علاوه بر بحث تعیین قانون حاکم در مورد شیوه حمل، در برخی موارد ممکن است قانون داخلی یک کشور خاص نیز قابل اعمال باشد.

قانون حاکم، از حیث عنصر خارجی، ممکن است قانون یک کشور دیگر یا مقررات یک کنوانسیون بین‌المللی ذی‌ربط باشد؛ بنابراین، «در خصوص زیان یا خسارتی که در یک کشور خارجی واقع می‌شود، یک قانون خارجی یا یک کنوانسیون بین‌المللی ممکن است اعمال شود» (Schoenbaum, 2007: 599) در پرونده شرکت بیمه هارتفورد فایر و خطوط کانتینری فرامرزی اورینت، بارنامه‌ای برای حمل یک کانتینر ۳۰۱ بسته دوچرخه و لوازم یدکی آن از Oconomowoc در ایالت Wisconsin آمریکا به Spijkenisse در هلند صادر شد. (Schoenbaum, 2007: 552) کانتینر در Oconomowoc بارگیری شد و به وسیله کامیون به شیکاگو حمل گردید. از شیکاگو، کانتینر به وسیله قطار به مونترالف، در کانادا، منتقل گردید. در مونترال، کانتینر به کشتی خواندگان به نام M/V OOCL Bravery وارد شد. خواندگان کانتینر را از طریق

۱. در حقیقت، حاکمیت اراده تا جایی است که: الف) مخالف با نظم عمومی و اخلاق حسنه باشد؛ ب) مخالف با قوانین آمره نباشد و ج) تقلب نسبت به قانون نباشد. همچنین طرف‌ها در انتخاب قانون حاکم محدودیت دارند، اگر اتفاق نظر در این خصوص وجود ندارد: الف) تنها قانونی را می‌توانند انتخاب نمایند که با قرارداد ارتباط داشته باشد و ب) قانون حاکم بر قرارداد باید قانون داخلی یک دولت باشد (شریعت باقری، ۱۳۹۱: ۱۲۱-۱۱۵).

دریا از مونترال به آنتورپ، در بلژیک، حمل کردند و سپس آن را به متصدی دادند که قرار بود آن را با کامیون به محل ارسال شونده در Spijkenisse حمل نمایند. خوانندگان شرکت DeBrock Gebr. را به عنوان کامیون‌های خود بین آنتورپ و مقصدهای درون مرزی در اروپا انتخاب کردند، اما این شرکت با Groeninghe، به عنوان پیمانکار جزء، برای حمل کانتینر مزبور از آنتورپ به Spijkenisse قرارداد بست. کامیون این شرکت جدید کانتینر را از کشتی خوانندگان در آنتورپ بارگیری کرد. در غروب همان روز، سارقان کامیون را، به همراه کانتینر دوچرخه، بعد از این که کامیون در کناره جاده عمومی توقف کرد، دزدیدند. در واقع این کامیون بدون هیچ محافظ یا نگهبانی در نزدیکی اقامتگاه راننده در شهر Deurne در بلژیک متوقف شده بود. پلیس توانست تقریباً ۳۰ تا از ۳۰۱ بسته مسروقه را ردیابی نماید، اما بقیه آن هرگز کشف نشد. خواهان شکایتی را برای مطالبه ارزش بسته‌های گم شده مطرح کرد (Schoenbaum, 2007: 552-553).

دادگاه بخش تصمیم گرفت که بخش‌های ۱۳۰۰ به بعد قانون حمل و نقل دریایی آمریکا بر تمام حمل و نقل بین‌وجهی از مقصد تا مبدأ حاکم است و بنابراین مقررات این قانون در مورد مسئولیت اعمال می‌شود ولو این که محموله بعد از تخلیه از کشتی در اروپا با کامیون حمل می‌شود، به سرقت رفته باشد. در مرحله تجدیدنظر، دادگاه ابتدا تصمیم گرفت که در این پرونده بارنامه متضمن حمل زمینی است که «فرع» بر حمل دریایی است و بنابراین اختلاف را خارج از صلاحیت دریایی دادگاه قرار می‌دهد. سپس، دادگاه تصمیم گرفت که قانون حاکم به موجب بارنامه در خصوص مفقود شدن کالا در بلژیک کنوانسیون راجع به حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (۱۹۵۶) است، نه قانون آمریکا در مورد حمل و نقل از طریق دریا. (Schoenbaum, 2007: 555-559).

مقررات کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل چندوجهی کالا (۱۹۸۶) در مورد همه قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین چند محل در دو کشور اعمال می‌شوند در صورتی که: الف) محل عهده‌دار شدن حمل کالا به وسیله متصدی حمل و نقل چندوجهی به نحوی که در قرارداد حمل و نقل چندوجهی پیش‌بینی شده در یکی از کشورهای متعهد واقع شده است؛ یا ب) محل تحویل کالا به وسیله متصدی حمل و نقل چندوجهی به نحوی که در قرارداد حمل و نقل چندوجهی پیش‌بینی شده است در یک کشور متعهد واقع شده است (ماده ۲) در حقیقت بنابراین کنوانسیون، در صورتی که محل ارسال کالا یا محل تحویل کالا در یک کشور متعهد باشند، مقررات این کنوانسیون قابل اعمال است. بنا بر ماده ۳ همین کنوانسیون، در صورتی که قرارداد حمل و نقل چندوجهی منعقد شده باشد که تابع مقررات این کنوانسیون

باشد، مقررات این کنوانسیون به طور الزامی و آمرانه در مورد چنین قراردادی حاکم می‌باشند (بند ۱). همچنین اجرای هر کنوانسیون بین‌المللی ذی‌ربط دیگر یا قانون ملی مرتبط با تنظیم و کنترل عملیات حمل و نقل با اجرای این کنوانسیون ناسازگار نخواهد بود (بند ۱ ماده ۴). هر کشور طرف این کنوانسیون نیز می‌تواند عملیات حمل و نقل چندوجهی در سطح ملی حق خود را مبنی بر تنظیم و کنترل اعمال نماید (بند ۲ ماده ۴). متصدی حمل و نقل چندوجهی باید قانون قابل اعمال کشوری را که در آن فعالیت می‌نماید و همچنین مقررات این کنوانسیون را اعمال نماید (بند ۳ ماده ۴)؛ بنابراین، هم قانون ملی و هم مقررات این کنوانسیون می‌توانند به عنوان قانون حاکم قلمداد شوند.

استفاده از روش‌های متفاوت حمل و نقل موجب بروز جنبه‌های فنی حقوقی ویژه‌ای شد که با وضعیت کنونی نظام حقوقی حمل و نقل بین‌المللی منافات داشت. اگرچه به خاطر استفاده از کانتینر امکان حمل و نقل یک کالا از طریق روش‌های گوناگون میسر شد، لیکن این امر هیچ تأثیری در سازگاری آن با نظام حقوقی موجود نداشت. هیچ کدام از تلاش‌هایی که برای ایجاد یک نظام حقوقی یکپارچه برای حمل و نقل چندوجهی صورت گرفته است تاکنون با موفقیت روبرو نشده است و به خاطر نبود یک رژیم بین‌المللی در حوزه مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی، مقررات و حقوق ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی به وجود آمده است. (یوسفی نژاد ۱۳۸۷، ۳۶) در مورد حمل و نقل، امروزه، از یک دید کلی، دو نظام حقوقی حاکم است. در ادامه به بررسی این نظام‌ها پرداخته می‌شود.

۳-۲. نظام مسئولیت حاکم بر قرارداد چندوجهی

تلاش برای برقراری یک رژیم حقوقی متحدالشکل برای تضمین توسعه حمل و نقل چندوجهی در سطح بین‌المللی به وسیله موسسه بین‌المللی یکنواخت سازی حقوق خصوصی^۱ در دهه ۱۹۳۰ شروع شد. با کانتینری شدن محموله‌ها و توسعه آن، این بخش از حقوق نسبت به گذشته مهم‌تر و مهم‌تر شد.^۲ برای هماهنگی با این واقعیت، تلاش‌هایی در جهت ایجاد یک رژیم حقوقی برای حمل و نقل چندوجهی به وسیله کمیته دریایی بین‌المللی^۳ صورت گرفت و در سال ۱۹۶۹ «کنوانسیون راجع به حمل و نقل ترکیبی - قواعد توکیو»^۴ تهیه شد. اگرچه قواعد مذکور در کنوانسیون‌های تهیه شده قبلی در بارنامه‌های استاندارد از قبیل «قواعد متحدالشکل

1. The International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)
 2. United Nations Conference on Trade and Development, The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention, p.22.
 3. Comité Maritime International (CMI)
 4. Convention on Combined Transport – Tokyo Rules

برای اسناد حمل و نقل ترکیبی^۱ - که اتاق بازرگانی بین‌المللی تنظیم می‌کرد - بازتاب می‌یافت و علی‌رغم دیگر تلاش‌ها در سطح بین‌المللی، اما تنها در سال ۱۹۸۰ بود که «کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا»^۲ مورد پذیرش قرار گرفت. با وجود این، کنوانسیون مزبور موفق نشد تا اسناد تصویب لازم را برای لازم‌الاجرا شدن تأمین نماید.^۳ هنگامی که مشخص شد این کنوانسیون احتمالاً هرگز لازم‌الاجرا نخواهد شد، دبیرخانه کنفرانس ملل متحد در مورد تجارت و توسعه (آنکتاد) کارگروه مشترکی را با اتاق بازرگانی بین‌المللی برای تبیین و تشریح مقررات نمونه برای اسناد حمل و نقل چندوجهی تشکیل داد. (Faghfour, 1995: 99) این کارگروه مشترک کار تهیه قواعد اسناد حمل و نقل چندوجهی^۴ را در سال ۱۹۹۱ تکمیل کرد. این قواعد در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شدند.^۵ این قواعد به طور گسترده مورد پذیرش صنعت حمل و نقل قرار گرفتند. اشکال استاندارد قرارداد مثل بارنامه فیاتا (۱۹۹۲) و MULTIDOC-95 متضمن این قواعد می‌باشند. از آنجایی که قواعد مزبور ماهیتاً قراردادی می‌باشند، نقش آن‌ها محدود است. (Hancock, 2008: 486)

برای حل مشکلات حمل و نقل چندوجهی، دو الگوی متفاوت مسئولیت استفاده می‌شود: نظام متحدالشکل مسئولیت^۶ و نظام شبکه‌ای مسئولیت^۷. بر اساس نظام متحدالشکل، یک رژیم مسئولیت واحد اعمال می‌شود منصرف از بخشی که در آن خسارت یا زیان وارده شد است. به عبارت دقیق‌تر، این که در کدام مرحله از حمل و نقل، مثلاً دریایی یا جاده‌ای، کالا خسارت دیده یا مفقود شده است، حائز اهمیت نیست.

بر اساس نظام شبکه‌ای، قواعد متفاوتی بر حسب بخشی که در آن خسارت یا زیان واقع شده، اعمال می‌شوند. (Hancock, 2008: 488) در این نظام، بر حسب این که کالا در کدام بخش یا مرحله خسارت دیده یا مفقود شده، قواعد متفاوتی حکم‌فرما می‌باشند. در حقیقت، در نظام شبکه‌ای، مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی برای خسارت محلی شده (خسارتی که در طول یک مرحله خاص از حمل و نقل صورت گرفته) تابع مقررات کنوانسیون بین‌المللی

1. Uniform Rules for the Combined Transport Document

2. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980)

این کنوانسیون هنوز لازم‌الاجرا نشده است. بنگرید به:

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en (last visit 30 June 30, 2015)

۳. در مورد پیشینه تاریخی این کنوانسیون به طور کلی بنگرید به:

UN Document: IMCTRAD/SDTE/TLB/2, "Implementation of Multimodal Transport", report prepared by the UNCTAD secretariat, p.9.

4. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents

5. UNCTAD/ICC, Rules for Multimodal Transport Documents, Publication No:481, 1992.

6. Uniform System of Liability

7. Network System of Liability

یا قانون ملی قابل اعمال در مورد مرحله تک‌وجهی حمل نقل است که در طول آن خسارت واقع شده است. (Sik Kwan, 2014: 2)

بنابراین، می‌توان گفت منظور از نظام شبکه‌ای این است که در هر بخشی از یک حمل‌ونقل چندوجهی، هر بخش تابع قانون حاکم مرتبط با همان بخش است. بر این اساس چنانچه یک کالا توسط حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی حمل شده باشد، ابتدا بررسی می‌شود که خسارت در کدام یک از این مراحل حمل صورت گرفته است و اگر خسارت مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای بوده، مقررات مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای بر آن حاکم است. اگر هیچ کدام از قوانین متحد مرتبط در این مورد کاربرد نداشته باشند، قانون ملی حاکم است که در این شرایط نیز برخی از قوانین ملی فاقد قواعد مربوط به حمل‌ونقل چندوجهی می‌باشند. «در اروپا تنها آلمان و هلند، قوانین مشخصی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی دارند». (Hoeks, 2014: 13)

هر نظام مزایا و معایب خاص خود را دارد. مزیت نظام متحدالشکل این است که برای طرف‌های درگیر در حمل و نقل ساده و شفاف است. (Hancock, 2008, 489) اما عین این نظام برای متصدی حمل و نقل متعاهد این است که حق وی برای توسل به پیمانکار جزء بر حسب رژیم تک‌وجهی قابل اعمال متفاوت خواهد بود. از سوی دیگر، مزیت نظام مسئولیت شبکه‌ای برای اپراتور حمل و نقل چندوجهی این است که مسئولیتش در قبال ارسال کننده فراتر از مسئولیت متصدی حمل نیست؛ اما این نظام به زیان ارسال کننده می‌باشد چراکه، در تجارت کانتینری، زیان غالباً مخفی است چراکه کانتینر به محض رسید مهر و موم است و تا زمان تحویل باز نمی‌شود؛ بنابراین، خسارت ممکن است محلی نشود. حتی اگر خسارت مشخص شود، ممکن است به تدریج یا در دو بخش حمل و نقل واقع شود. در نتیجه، هرگونه نظام شبکه‌ای باید به وسیله قواعد پیش فرض تکمیل شود، در غیر این صورت، از حیث مسئولیت بین کاربردهای کنوانسیون‌های تک‌وجهی خلائی می‌تواند وجود داشته باشد.

معاهدات بین‌المللی چون کنوانسیون ورشو (Warsaw Convention)^۱ و کنوانسیون مونترال (Montral convention)^۲، حمل‌ونقل هوایی را پوشش می‌دهند؛ قواعد لاهه (Hague Rulse)^۳، قواعد HVR (Hagne-visby Rulse)^۴ و قواعد هامبورگ (Hamburg Rulse)^۵ مرتبط با حمل‌ونقل

1. The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

2. Montreal Convention; Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999

3. The Hague Rules; The Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924

4. The Hague-Visby Rules; the Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968

5. UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978

دریایی و همچنین ترتیبات گوناگونی به منظور حمل و نقل آبی داخل منطقه‌ای وجود دارد. COITM-CIM^۱ در زمینه حمل و نقل ریلی و سی.ام.ان.آی. در جهت قانون‌گذاری حمل و نقل راه آبی داخل سرزمینی به وجود آمد و در نهایت نیز می‌توان به کنوانسیون آسی.ام.آر در زمینه حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد. تقریباً همه‌ی این کنوانسیون‌ها در اواخر قرن گذشته تدوین شده‌اند و بر اساس دلایل تاریخی هر کدام رویه و مقررات متفاوت خودشان را توسعه دادند و با وجودی که اکثر آن‌ها در سال‌های اخیر به روزرسانی شده‌اند ولی با این وجود کمبود یک نظام حقوقی یکپارچه در مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی احساس می‌شود. (Hill, 1975: 600-618)

به دلیل فقدان یک رژیم حقوقی یکپارچه در حمل و نقل چندوجهی به راحتی نمی‌توان تعیین کرد که در مسئولیت متصدی حمل، کدام قانون حاکم است. عوامل متفاوتی در این مورد دخیل هستند. برای نمونه ماهیت و شروط قرارداد حمل، روش حمل و نقل تصریح شده در قرارداد و ... از جمله عوامل مؤثر در تعیین قانون حاکم می‌باشند. در عمل آب‌هام در تعیین قانون حاکم می‌تواند منشا سوءاستفاده برای متصدی یا طرفین قرارداد باشد و در حالی که در مورد کالاهایی با حجم زیاد، فرستنده می‌تواند در مورد شرایط و نحوه حمل مذاکره کند، در سایر موارد حمل کالا با میزان‌های کوچک یا متوسط این قابلیت وجود ندارد. با این وجود در طول سالها، قواعد عمومی و استانداردهای کلی وضع شده است که منجر به درج حداقل مسئولیتهایی در کنوانسیون‌های حمل و نقل یک‌وجهی شده است ولی این امر در مورد حمل و نقل چندوجهی همچنان با کاستی مواجه است. با این وجود با استفاده از رویکرد شبکه‌ای می‌توان حداقل استانداردهایی را نیز بر حمل و نقل چندوجهی حاکم نمود.^۳

۴. گستره اجرایی مقررات کنوانسیون‌های حمل و نقل نسبت به قرارداد چندوجهی

گستره مقررات حاکم در یک کنوانسیون حمل و نقل عمدتاً در مواد اولیه آن کنوانسیون مشخص می‌شود. گستره اجرایی این کنوانسیون‌ها با یکدیگر کاملاً یکسان نیستند. در مقایسه می‌توان دید که به عنوان مثال با وجودی که اکثر کنوانسیون‌های حمل و نقل به طور خاص به شرط وجود یک قرارداد حمل و نقل اذعان دارند در کنوانسیون حمل هوایی این مورد وجود ندارد که موجب می‌شود دامنه کاربرد و صلاحیتش گسترده تر از سایرین باشد. همچنین در

1. The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Protocol of Modification of 3 June 1999 (Vilnius) – Appendix B (CIM)

2. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, done at Geneva 19 May 1956

3. UNCTAD, 'Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument', UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, p. 10. Available at: www.unctad.org

کنوانسیون مونترال و ورشو دامنه کاربرد به حمل مسافران نیز کشیده شده است درحالی که در سایر کنوانسیون‌ها به جز کویف تنها به حمل و نقل کالا اشاره شده است. از دیگر سو گستره قواعد لاهه و Hague-Visby بسیار کمتر است و وجود اسنادی چون صورت حساب بارگیری را ضروری می‌دانند.

گستره اجرایی کنوانسیون مشخص می‌نماید که آیا در یک دعوی شرایط ولوایم بیان شده در کنوانسیون برای قابلیت اجرایی آن وجود دارد یا خیر؟ در صورتی که پاسخ مثبت باشد می‌توان مقررات آن کنوانسیون را حاکم دانست. همچنین گستره اجرایی کنوانسیون، دعوی صرفاً داخلی را از دعوی بین‌المللی متمایز می‌کند. فقط دعوی مرتبط بین‌المللی تابع مقررات کنوانسیون بین‌المللی می‌باشد. در این میان نیاز به وجود تفسیر واحد از قواعد نحوه اجرای یک کنوانسیون نیز احساس می‌شود چراکه در نظام‌های حقوقی متفاوت غالباً تفسیرهای متفاوتی از گستره کاربرد یک کنوانسیون حمل و نقل ارائه می‌شود. دستیابی به تفسیری واحد مستلزم اجرای مقررات مواد ۳۱ تا ۳۳ کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات (۱۹۶۹) می‌باشد.^۱ این مواد کنوانسیون وین دستورالعمل‌هایی برای رسیدن به یک تفسیر واحد در یک کنوانسیون ارائه می‌نماید.

۴-۱. جنبه حمل و نقل چندوجهی کنوانسیون سی. ام. آر.

حمل و نقل جاده‌ای یکی از روش‌های حمل و نقل است که ارتباط تنگاتنگی با حمل و نقل چندوجهی دارد و در قراردادهای آن نقش ویژه‌ای ایفا می‌کند. از یک جهت اهمیت این بحث در آن است که غالباً حمل و نقل جاده‌ای تنها وسیله ممکن برای انتقال کالا از بندرگاه‌ها و فرودگاه‌ها و ایستگاه‌های راه آهن است. ضرورت‌های مربوط به حمل و نقل و به ویژه تحولات صورت گرفت در سیستم حمل و نقل سبب گردید که در زمینه حمل و نقل جاده‌ای مقررات بین‌المللی ویژه‌ای تنظیم شود. یکی از اسناد مهم در این زمینه «کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده» (موسوم به سی. ام. آر) است. (محسنی و قبولی درافشان، ۱۹۰)

صرف نظر از آنکه کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای در یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی در بخش حمل در جاده کاربرد دارد، موجب بحث‌های زیادی نیز از آغاز پیدایش حمل و نقل چندوجهی شده است. این بحث‌ها که بیشتر به خاطر آب‌هام در مقررات کنوانسیون و کاربرد

۱. مواد مزبور مقررات راجع به تفسیر یک معاهده بین‌المللی را ارایه می‌نمایند. دیوان بین‌المللی دادگستری در رویه قضایی خود نشان داده است که مقررات مزبور از ماهیت عرفی برخوردار می‌باشند و بنابراین، برای همه دولت‌ها الزام‌آور می‌باشند.

آن است را می‌توان در دو پرونده زیر مشاهده نمود.

پرونده اول مربوط به حمل و نقل یک جرثقیل سیار از قاهره به گلین در هلند بود. این حمل و نقل از قاهره به اسکندریه در مصر توسط حمل جاده‌ای از اسکندریه به آنتورپ (بلژیک) توسط دریا و از آنجا به گلین دوباره توسط جاده صورت گرفت. در حمل جاده‌ای از قاهره به اسکندریه کالا آسیب می‌بیند. در این پرونده در ژانویه ی ۱۹۹۲ دادگاه روتردام رأی به صلاحیت قواعد سی.ام.آر داد. در پرونده ی دوم که بسیار به وضعیت پرونده ی اول شبیه بود دادگاه روتردام در مارس ۱۹۹۸ رأی به عدم قابلیت اعمال قواعد سی.ام.آر می‌دهد. با این تفسیر که در این پرونده شرایط پیش‌بینی شده در ماده ۱ کنوانسیون وجود ندارد. پرونده دوم در موضوع انتقال کالاهای داروخانه‌ای از کپونگو (ایتالیا) به اسپیکینس (هلند) بود که در آن حمل جاده‌ای کپونگو به میلان، حمل ریلی بین میلان و روتردام و حمل جاده‌ای دوباره بین روتردام به اسپیکینس مطرح بود و از آنجایی که زیان وارد شده در حمل جاده‌ای بین کپونگو به میلان صورت گرفت و در این حمل هیچ مرز بین‌المللی وجود ندارد دادگاه روتردام قواعد سی.ام.آر را حاکم ندانست. (Hoeks, 2010: 19)

در این دو رأی متفاوت آن‌هم از سوی یک دادگاه، گستره قابلیت اعمال کاربرد کنوانسیون سی.ام.آر به یک صورت مشابه تفسیر نشده است. دادگاه، در رأی دوم، عبور کالا از مرز بین‌المللی را در یک مرحله حمل جاده‌ای لازم دانست؛ درحالی‌که در رأی اول عبور کالا از ابتدا تا انتهای فرآیند حمل و نقل برای قابلیت اعمال مقررات کنوانسیون سی.ام.آر کافی تشخیص داده شد.

گستره اجرایی کنوانسیون سی.ام.آر در بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون مشخص شده است. به موجب این بند - که مبتنی بر یک رویکرد قراردادی است - «این کنوانسیون در مورد هر قرارداد حمل کالا از طریق جاده توسط وسایل نقلیه در قبال کرایه زمانی اعمال می‌شود که محل بارگیری و مقصد تخلیه مشخص شده در قرارداد در دو کشور مختلف باشند که حداقل یکی از آن‌ها کشور قرارداد باشد، باید اجرا شود، منصرف از اقامتگاه‌ها و تابعیت طرفین قرارداد». ملاحظه می‌شود که در این ماده شروطی برای قرارداد حمل و نقل جاده‌ای بیان شده است تا بتواند وصف بین‌المللی به خود بگیرد و نوع اقامتگاه و تابعیت طرفین قرارداد در این خصوص تاثیری ندارد. (Loewe, 1975: 16)

افزون بر آن در ماده ۲، کنوانسیون جنبه چندوجهی خود را اظهار می‌دارد و مقرر می‌دارد که: «۱. در صورتی که وسیله نقلیه ای که کالا در آن است در بخشی از سفر به وسیله دریا، ریل، آبراه‌های داخلی یا هوا حمل می‌شود و جز در جایی که مقررات ماده ۱۴ قابل اعمال باشند،

کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشوند، این کنوانسیون باید در مورد کل محموله اعمال شود. اگر تا حدی اثبات شود که هرگونه خسارت، زیان یا تأخیر در تحویل کالا که در خلال حمل از طریق دیگر شیوه‌های حمل اتفاق می‌افتد ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی از طریق جاده نبوده، بلکه تنها در مسیر آن حمل و به دلیل آن حمل از طریق آن وسیله حمل و نقل بوده، مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای بر اساس این کنوانسیون مشخص نخواهد شد بلکه به شیوه‌ای تعیین می‌شود که مسئولیت متصدی دیگر وسایل حمل و نقل مشخص خواهد شد اگر قرارداد حمل کالا تنها به وسیل ارسال کننده با متصدی آن شیوه حمل و نقل بر طبق شرایط مقرر شده به وسیله قانون حمل کالا به وسیله آن شیوه حمل و نقل تنظیم شده باشد. باوجوداین، اگر چنین شرایطی مقرر نشده باشد، مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای بر اساس این کنوانسیون تعیین خواهد شد...».

بر اساس این ماده، کالاها نباید از وسیله نقلیه جاده‌ای که در مرحله قبل استفاده شده، هنگامی که مرحله جدیدی از حمل کلی شروع شود، تخلیه شوند. به عبارت دیگر، کنوانسیون سی.ام.آر زمانی اعمال می‌شود که کل وسیله نقلیه همراه با کالاها بارگیری می‌شود یا کالا و تریلر به شیوه دیگری ارسال می‌شوند. (Clarke, 2004: 5-6) باوجوداین، مواردی از حمل و نقل وجود دارد که کالاها از وسیله نقلیه و تریلر بارگیری می‌شوند و در کشتی گذاشته می‌شوند، منصرف از این که قرارداد تابع یک قرارداد جداگانه باشد یا خیر. دادگاه تجدیدنظر در پرونده Quantum Corp. Inc. v. Plane Trucking Ltd با استناد به ماده ۱ کنوانسیون سی.ام.آر، مقررات این کنوانسیون را اعمال کرد. (Hoeks, 2010:120) همچنین دادگاه‌های هلند نیز این رویکرد را اعمال کردند. (Haak 2009: 24-25) در مقابل، در آلمان در قراردادهای چندوجهی گستره ماده ۱ کنوانسیون سی.ام.آر قید نمی‌شود؛ بلکه کنوانسیون مزبور به واسطه ماده ۲ قانون ملی آلمان، یعنی قانون اصلاح حقوق حمل و نقل آلمان، بخش ۴۵۲، در مورد قراردادهای چندوجهی اعمال می‌شود.

ماده ۲ کنوانسیون سی.ام.آر یکی از جنبه‌های کنوانسیون‌های حمل و نقل بر حمل و نقل چندوجهی است. در این ماده بیان شده است که در مورد حمل و نقل‌هایی که به وسیله‌ی حمل (تریلی و کامیون) با بار وارد کشتی و در مقصد از آن خارج می‌شود، کنوانسیون بر تمامی مراحل حمل حاکم است حتی در مرحله‌ای که کالا با کشتی حمل شده است. در این ماده کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای سیستم مسئولیت واحدی را برای این نوع خاص حمل و نقل فراهم کرده است. (سادات حسینی، ۱۳۸۴: ۴۲) «اگر بتوان اثبات کرد که هرگونه خسارت، زیان یا تأخیر از طرف متصدی حمل و نقل جاده‌ای نبود بلکه ناشی از تقصیر دیگر شیوه حمل بوده،

آنگاه متصدی حمل و نقل جاده‌ای بر طبق مقررات هر کنوانسیون ذی‌ربط قابل اعمال در مورد آن شیوه حمل مشخص می‌شود» (Day and Griffin, 1993:101) در زمان تهیه پیش‌نویس این کنوانسیون، مباحث بسیاری پیرامون تمایز حمل و نقل یک‌وجهی و چندوجهی صورت گرفت و عملاً عنوان شد که در زمینه حمل و نقل چندوجهی در آینده کنوانسیون مستقلی شکل خواهد گرفت. با این وجود به دلیل آنکه مسائل حمل و نقل چندوجهی در دهه ی ۱۹۵۰ میلادی و در زمان تهیه پیش‌نویس کنوانسیون به صورت جدی در عرصه ی حمل و نقل بروز کرده بود و تهیه کنندگان پیش‌نویس نیز این احتمال را می‌دادند که ممکن است تا ۵۰ سال آینده هیچ کوشش موثقی در تصویب کنوانسیون مستقل حمل و نقل چندوجهی صورت نگیرد لذا به نحوی این ماده را تنظیم نمودند تا سی.ام.آر بتواند حداقل نقش بیشتری در حل و فصل دعاوی مربوط به حمل و نقل چندوجهی نسبت به سایر کنوانسیون حمل و نقل داشته باشد. البته ماده دو، کاربرد محدودی دارد و مرتبط با حالتی از حمل و نقل چندوجهی است که به وسیله تریلی و کامیون با بار وارد کشتی می‌شود و مسیر آبی را طی می‌نماید و در مورد انواع حمل و نقل چندوجهی ساکت است. (Loewe, 1975: 16) به موجب بند ۳ ماده ۱ حمل و نقل کالا از طریق سازمان‌ها و نهادهای دولتی نیز تابع مقررات این کنوانسیون است. در بند ۱ ماده ۱ نیز تصریح شده که حمل و نقل باید در ازای پرداختی صورت گیرد که این پرداخت ضرورتی ندارد که به صورت نقد باشد. هر نوع ما به ازای منفعتی می‌تواند پرداخت تلقی شود.

با عنایت به موارد گفته شده، می‌توان به این نتیجه رسید که هدف کنوانسیون سی.ام.آر مبنی بر تنظیم حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده با اجرای قواعد آن در مورد حمل و نقل بین‌المللی، ولو این که چندوجهی باشد، بهتر محقق می‌شود. بدیهی است که منظور این نیست که این کنوانسیون قادر به پاسخگویی تمام مشکلات احتمالی ناشی از اجرای آن در مورد قرارداد حمل و نقل چندجانبه باشد. در عین حال، مشکلات ناشی از اجرای کنوانسیون سی.ام.آر در مورد بخشی از یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی اهمیت چندانی ندارد و به طور مسلم قابل حل هستند.

۴-۲. جنبه‌های حمل و نقل چندوجهی کنوانسیون کوتیف-سی.آی.ام.

کنوانسیون کوتیف در مورد حمل و نقل بین‌المللی ریلی قدیمی ترین سند حقوق متحدالشکل حمل و نقل می‌باشد. تا حدود زیادی یک کنوانسیون اروپایی مثل سی.ام.آر می‌باشد و اعضای آن عمدتاً کشورهای اروپایی می‌باشند؛ در عین حال برخی از کشورهای آفریقای شمالی و همچنین خاورمیانه نیز این کنوانسیون را تصویب کردند.^۱ نسخه اصلی

۱. ترکیه، تونس، مراکش، سوریه، عراق و ایران از جمله کشورهای غیراروپایی می‌باشند که این کنوانسیون را تصویب

کوتیف پس از یک دهه مذاکره در سال ۱۹۸۰ تنظیم گشت و آخرین بار در سال ۱۹۹۹ مورد بازبینی قرار گرفت. علت بازنگری های مکرر این کنوانسیون آن بود که تهیه کنندگان پیش نویس کنوانسیون پیش بینی کرده بودند که این کنوانسیون مانند قوانین ملی مرتباً به روزرسانی شود.

همانند پرسش های مطرح شده در مورد حقوق حمل و نقل هوایی یا دیگر حقوق متحدالشکل دیگر، در مورد کوتیف نیز این سؤال مطرح است که آیا نسخه ۱۹۸۰ یا نسخه ۱۹۹۰ این کنوانسیون در برخی موارد باید اعمال شود یا خیر؟ در مواردی که همه اعضای معاهده سابق، اعضای معاهده لاحق باشند، به موجب بند ۴ ماده ۳۰ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ مخرج مشترک قابل اعمال است. در این خصوص مخرج مشترک قدیمی ترین رژیم است یعنی کوتیف نسخه ۱۹۸۰ است و جدیدترین آن نسخه ۱۹۹۹ این کنوانسیون است. به عبارت دیگر، بند ۴ ماده ۳۰ کنوانسیون وین بیان می دارد که جدیدترین معاهده که هر دو دولت محل ارسال و محل مقصد کالا طرف آن می باشند، بر قرارداد حمل و نقل ریلی مورد بحث حاکم است. (عرفانی، ۱۳۸۵: ۴۳)

نتیجه پروتکل ویلنیوس در رابطه با حمل کالاها را می توان در سی.آی.ام. ضمیمه کنوانسیون کوتیف مشاهده کرد. بند ۱ ماده ۱ سی.آی.ام. مقرر می دارد: «این قواعد متحدالشکل در مورد هر قرارداد حمل و نقل کالا به وسیله ریل در قبال دریافت اجرت اعمال می شود زمانی که محل تسلیم کالا و محل تعیین شده برای تحویل کالا در دو کشور مختلف عضو باشند، منصرف از محل فعالیت و تابعیت طرف های قرارداد حمل و نقل.» در بند ۳ همین ماده مقرر شده است: «هنگامی که متصدی حمل و نقل بین المللی موضوع یک قرارداد واحد است که شامل حمل از طریق جاده یا آبراه های داخلی در ترافیک بین المللی یک دولت عضو به عنوان مکمل حمل فرامرزی از طریق ریل است، این مقررات اعمال می شوند.» بر اساس بند ۴ هنگامی که متصدی حمل و نقل بین المللی که موضوع قرارداد حمل و نقل واحدی است شامل حمل از طریق دریا یا حمل فرامرزی به وسیله آبراه های داخلی به عنوان مکملی برای حمل از طریق ریل می باشند، این مقررات یکنواخت در صورتی اعمال می شوند که حمل و نقل از طریق دریا یا آبراه های داخلی در خصوص خدماتی اجرا می شود که در فهرست خدمات پیش بینی شده در بند ۱ ماده ۲۴ کنوانسیون ذکر شده است.»

سی.آی.ام. وسیله حمل و نقل خاصی را ضروری نمی داند بلکه گستره اجرایی را در مقایسه

کردند. در مجموع ۴۸ کشور نسخه جدید این کنوانسیون را تا سپتامبر ۲۰۱۳ تصویب کردند. بنگرید به:

<http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html> <last visit 18/Sep.2014>

با سی.ام.آر توسعه می‌دهد. بدیهی است که حمل و نقل با ریل با وسیله‌ای جز قطار عملاً امکان‌پذیر نیست. همچنین بر اساس سی.آی.ام. هم محل تسلیم کالا و هم محل معین شده برای تحویل کالا باید در کشورهای عضو واقع شده باشد. دلیل این رویکرد محدود را می‌توان کنوانسیون SMGS در شرق دانست که کشورهایی مثل ایران، روسیه و چین طرف آن می‌باشند. تحمیل قواعد سی.آی.ام. در مورد حمل و نقل ریلی بین کشورهایی که هر دو طرف SMGS در حالی که تنها یکی از این کشورها طرف COTIF-CIM است، به نظر می‌رسید که ناعادلانه باشد. بند ۲ ماده ۱ سی.آی.ام. مقرر می‌دارد که قواعد این سند همچنین در صورتی اعمال می‌شوند که طرف‌های یک قرارداد حمل و نقل ریلی توافق نمایند که قرارداد تابع سی.آی.ام. است، ولو این که تنها کشور محل تسلیم کالا برای ارسال یا کشور محل تحویل کالا طرف سی.آی.ام. باشد. بر اساس سی.آی.ام. ۱۹۹۹ طرف‌های متعاقد می‌توانند توافق نمایند که قواعد سی.آی.ام. در مورد یک حمل و نقل ریلی از مراکش به کامرون اعمال شوند ولو این که کامرون سی.آی.ام. را تصویب نکرده باشد. از آنجایی که چنین توافقی مبتنی بر حقوق متحدالشکل است، صرفاً یک شرط قراردادی قلمداد نمی‌شود که تابع مقررات داخلی مربوط به اعتبار و صحت چنین شرطی باشد؛ بلکه چنین برداشت می‌شود که یک قاعده حقوقی است که خواستار یکی از شرایط اجرای سی.آی.ام. است که باید وجود داشته باشد. در غیر این صورت صرف توافق بین طرف‌ها نمی‌تواند حقوق داخلی امری را نادیده بگیرد. در مجموع می‌توان گفت بند ۱ ماده ۱ کوتیف رویکرد اروپایی را بازتاب نماید. به علاوه، بر اساس این مقررہ کسی که در ایستگاه راه‌آهن خدمت می‌کند مشمول سی.آی.ام. قرار می‌گیرد مادام که این خدمت فرامرزی نیست. در غیر این صورت، با گستره سی.ام. آر. تعارض خواهد داشت.

۳-۴. جنبه‌های حمل و نقل چندوجهی کنوانسیون‌های مونترال و ورشو

در مقایسه با حجم کالاهایی که از طریق دریا حمل و نقل می‌شود، میزان محموله‌هایی که از طریق هوایی حمل می‌شوند بسیار ناچیز است. (Day and Griffin, 1993: 92) همین حمل و نقل اندک کالا از طریق هوا تنها بین فرودگاه‌ها صورت می‌گیرد. به همین دلیل بسیاری از قراردادهای حمل و نقل کالا از طریق هوایی، بخشی از یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی می‌باشند. ورود و خروج کالا از فرودگاه به مقصد مورد نظر قاعداً لازمه حمل و نقل کالا به یک فرودگاه یا از آن می‌باشند. هنگامی که این بخش از حمل با حمل و نقل بر مبنای قراردادی مشابه قرارداد حمل و نقل هوایی انجام می‌شود، می‌توان گفت که حمل و نقل مورد بحث به حمل و نقل چندوجهی تبدیل می‌شد.

برخلاف حمل و نقل دریایی و زمینی، حمل و نقل هوایی تاریخچه کوتاهی دارد. اولین سند بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل هوایی کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ بود. این کنوانسیون تنها در یک سند به زبان فرانسوی تهیه شده بود و از زمان لازم‌الاجرا شدنش دستخوش تحولات فراوانی شده است.^۱ این کنوانسیون توسط پروتکل‌های بسیاری و حتی یک کنوانسیون جداگانه اصلاح شده است.^۲ در زمینه حمل و نقل چندوجهی پروتکل لاهه ۱۹۵۵^۳ و پروتکل مونترال شماره ۴ سال ۱۹۹۸^۴ به‌طور ویژه شایان ذکر می‌باشند. از آنجایی که در این پژوهش به مبحث حمل و نقل چندوجهی پرداخته می‌شود بنابراین هرگونه ارجاع و اشاره‌ای به کنوانسیون ورشو، اشاره و ارجاع به کنوانسیون اصلاحی توسط پروتکل لاهه ۱۹۵۵ و پروتکل شماره ۴ مونترال است.

از آنجایی که همه‌ی دول عضو تمامی اصلاحات انجام شده را تصویب نکردند، این امر منجر شد که کنوانسیون وضعیت پیچیده‌ای به خود بگیرد؛ و به همین منظور در حاکمیت این کنوانسیون به حمل و نقل یک کالا می‌بایست لحاظ شود که کدام بخش از کنوانسیون و اصلاحات آن قابلیت اجرایی دارد به دلیل پیچیدگی کنوانسیون ورشو و مجموعه اصلاحات آن و عدم امکان ایجاد یک نظام یکپارچه از طریق آن یک کنوانسیون جدید جایگزین آن شد. این کنوانسیون جدید کنوانسیون مونترال در ۲۸ می ۱۹۹۹ در ۶ نسخه یکسان تنظیم شد و در مقدمه آن عنوان گردید که این کنوانسیون جدید همه‌ی نیازهای کنوانسیون ورشو را به‌طور کامل تأمین خواهد نمود. همه‌ی اعضای اتحادیه اروپا به کنوانسیون مونترال ملحق شدند اما تقریباً نیمی از کشورهای عضو کنوانسیون ورشو این کنوانسیون جدید را تصویب کردند و از آنجایی که کنوانسیون مونترال هیچ نظامی را برای فسخ کنوانسیون قبلی پیش‌بینی نکرده است هر دو کنوانسیون در حال حاضر به موازات یکدیگر عمل می‌نمایند. به‌طور کلی می‌توان گفت که هر دو کنوانسیون فلسفه، ساختار و ویژگی‌های مشابهی دارند. (Cheng, 2004: 856)

یک نکته مهم در بحث تعیین قانون حاکم در حمل و نقل هوایی این است که از میان کنوانسیون‌های موجود مقررات کدام یک به عنوان قانون حاکم باید اعمال شود؟ در صورتی که

۱. برای اطلاعات بیشتر در این خصوص بنگرید به:

- B. Cheng, 'A New Era in the Law of International Carriage by Air.
2. Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier signed in Guadalajara, 18 September 1961.
3. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air done at The Hague, 28 September 1955.
4. Montréal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 signed at Montreal, 25 September 1975.

تعارضی بین این مقررات وجود داشته باشد، برای رفع این تعارض چه باید کرد؟ در خصوص این که در یک پرونده کدام کنوانسیون باید حاکم باشد، اعم از کنوانسیون مونترال، کنوانسیون ورشو یا نسخه اصلاح شده کنوانسیون ورشو، باید از حوزه حقوق خصوصی فراتر رفت و پاسخ این پرسش را در ماده ۳۰ کنوانسیون وین ۱۹۶۹ در مورد حقوق معاهدات جستجو کرد. ماده ۳۰ کنوانسیون وین حقوق و تعهدات کشورهای را مشخص می‌نماید که عضو معاهدات لاحق در خصوص موضوع واحدی می‌باشند. به موجب بند چهارم ماده ۳۰ کنوانسیون وین در مواردی که همگی اعضای کنوانسیون سابق عضو کنوانسیون لاحق نمی‌شوند حد یقین مشترک غالب است. در چنین موردی، مقررات معاهده سابق، در اینجا کنوانسیون ورشو، قابل اعمال است چراکه به طور یقین همه دولت‌ها دست کم نسبت به مفاد آن به صورت مشترک متعهد شده‌اند و کنوانسیون برای آن‌ها لازم‌الاجرا است.

این قاعده با مقررات مونترال نیز هماهنگی دارد. به موجب ماده ۵۵ کنوانسیون مونترال، این کنوانسیون تنها در مواردی حاکم است که هر دو کشور عضو کنوانسیون مونترال و همچنین کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گادالاجارا، پروتکل گواتمالا و پروتکل‌های اضافی ۱ و ۲ و ۳ و شماره ۴ مونترال باشند و بنابراین در صورتی که فقط یکی از دول عضو همگی این اسناد باشد، کنوانسیون مونترال حاکمیت مطلق نخواهد داشت و باید با توجه به شرایط خاص هر پرونده به تعیین قانون حاکم اقدام کرد.

در نهایت می‌توان گفت، هدف کلی رژیم حمل و نقل هوایی در مورد تمام حمل و نقل هوایی، حتی اگر بخشی از یک حمل و نقل چندوجهی بزرگ‌تر باشد، امری بدیهی و روشن است. همچنین بدیهی است که این رژیم‌ها در مورد چیزی جز حمل و نقل هوایی اعمال نمی‌شوند. آنچه در حوزه حمل و نقل هوایی ایجاد آب‌هام می‌کند، توسعه مفهوم «حمل و نقل هوایی» در این رژیم‌ها است. منشأ این آب‌هام را می‌توان عمدتاً در بندهای سوم و چهارم ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال یافت. این مقررات گستره اجرایی کنوانسیون را مشخص می‌کنند و حتی در برخی شرایط آن را توسعه می‌دهند. در عین حال، این مقررات در یکی از مواد مربوط به گستره اجرایی کنوانسیون، مثل ماده ۱ و ماده ۳۸، ذکر نشده‌اند؛ بلکه به ماده‌ای مربوط می‌شوند که به بحث مسئولیت متصدی در قبال خسارت یا زیان وارده به کالا می‌پردازد. این ماده، آن‌چنان که از عنوانش برمی‌آید، تنها مسئولیت متصدی را قاعده‌مند و تنظیم می‌نماید. در حال حاضر، ماده ۱۸ گستره کنوانسیون را به فراتر از حمل هوایی تسری می‌دهد؛ در حالی که ماده ۳۸ خود را مقید به بند ۴ ماده ۱۸ می‌نماید اما چنین بیان می‌دارد که حمل و نقل هوایی باید در چارچوب ماده ۱ باشد که بر اساس آن لازم است که حمل و نقل از طریق ناوگان هوایی باشد.

این دیدگاه پذیرفته شده در کنوانسیون‌های وروشو و مونترال که حمل و نقل هوایی بین‌المللی کماکان بین‌المللی ولو این که دیگر شیوه‌های حمل و نقل در قرارداد قید شود، نشان دهنده یک رویکرد عمل‌گرا و ملموس نسبت به مسئله حمل و نقل چندوجهی می‌باشد. در این خصوص یادآوری این نکته لازم است که قرارداد حمل و نقل چندوجهی یک قرارداد ترکیبی است که بر مبنای تفاوت‌های ملموس بین مراحل حمل و نقل می‌توان آن را به جنبه‌های مستقل ملموس تقسیم کرد. از سوی دیگر، قرارداد حمل و نقل چندوجهی یک قرارداد ترکیبی خاص می‌باشد چراکه جنبه‌های مختلف آن اساساً یکی می‌باشند و به حمل مربوط می‌شوند. وجود جنبه‌های متفاوت در قرارداد، اجرای یک رژیم تک‌وجهی را در مورد یک مرحله معینی از یک قرارداد چندوجهی دشوار می‌سازد چراکه تمرکز رژیم‌های تک‌وجهی بر این است که حمل و نقل باید تنها به وسیله یک شیوه باشد. رژیم‌های حمل و نقل هوایی از این حیث متفاوت نمی‌باشند. این رژیم‌ها وجود حمل و نقل چندوجهی را تصدیق می‌نمایند و حتی قصد خود را مبنی بر تنظیم حمل و نقل بین‌المللی که بخشی از چنین قراردادی است، ابراز می‌دارند، اما در عین حال بر حمل و نقل تک‌وجهی تمرکز دارند. مقررات راجع به حمل و نقل ترکیبی یا چندوجهی در کنوانسیون‌های حمل و نقل هوایی تنها حمل و نقل چندوجهی را به شیوه‌ای حاشیه‌ای و فرعی تنظیم می‌نمایند؛ در حقیقت این مقررات صرفاً قواعدی می‌باشند که گستره اجرایی کنوانسیون را تسری می‌دهند. دیگر مقررات این رژیم‌ها همواره در خصوص اجرای مرحله هوایی حمل و نقل چندوجهی مناسب نمی‌باشند چراکه صرفاً بر مرحله هوایی حمل تمرکز دارند. علی‌الظاهر این رژیم‌ها تنها بر حمل و نقل هوایی یک قرارداد چندوجهی تاثیرگذار می‌باشند (آن گونه که ماده ۳۸ کنوانسیون مونترال بیان می‌دارد)، اما بررسی دقیق نشان می‌دهد که این رژیم‌ها درصدد تنظیم موضوعاتی می‌باشند که به تمام حمل مربوط می‌شوند. با این همه همانند کنوانسیون سی.ام.آر، در اینجا نیز باید مورد به مورد و بر اساس شرایط خاص هر مورد تصمیم‌گیری کرد.

۴-۴. جنبه حمل و نقل چندوجهی کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی

نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی، امروزه، دست کم در سه سند بین‌المللی تبلور یافته است. در حقیقت این اسناد، سه رژیم بین‌المللی حمل و نقل دریایی را پیش‌بینی می‌نمایند که در کنار یک دیگر اجرا می‌شوند. از این سه رژیم تنها قواعد هامبورگ است که متن آن عملاً امکان حمل و نقل چندوجهی را مورد توجه قرار می‌دهد. (Hoeks, 2008: 281)

۴-۴-۱. قواعد لاهه و قواعد لاهه-ویزی^۱

قواعد لاهه و قواعد لاهه-ویزی دقیقاً برای حمل و نقل چندوجهی طراحی نشده‌اند. «قواعد لاهه-ویزی، اگرچه سابقه شان به سال ۱۹۶۸ بر می‌گردد، اساساً متفاوت از قواعد لاهه ۱۹۲۱ نمی‌باشند و دارای معایبی می‌باشند که مقررات هامبورگ قرار است آن‌ها را برطرف نمایند. از جمله این معایب می‌توان به این موارد اشاره کرد: نخست این که قواعد لاهه-ویزی مبنای واحدی را برای مسئولیت متصدی پیش‌بینی نمی‌نمایند بلکه بر شرط قابلیت حمل از طریق دریا و برخی استثنای دیگر استناد می‌نمایند». (Day and Griffin, 1993: 42) دوم این که قواعد مزبور صرفاً در مورد قرارداد حمل و نقل دریای اعمال می‌شوند.^۲ سوم این که قواعد لاهه به عنوان یک سند بین‌المللی به خودی خود قابل اجرا نمی‌باشند. پروتکل امضای قواعد لاهه به کشورهای امضاءکننده این امکان را می‌دهد تا کنوانسیون را از طریق جذب در حقوق داخلی یا وضع یک قانون خاص اجرا نمایند. بسیاری از کشورهای طرف این کنوانسیون جذب قواعد لاهه در قانون داخلی خود را انتخاب کردند و قواعد مزبور را با نیازها و خواسته‌های داخلی خود تطبیق دادند. (Zwolle, 1973: 1-28) در نتیجه هماهنگی و همسان‌سازی لازم میان این قوانین، به ویژه در خصوص محدودیت مسئولیت متصدی، وجود ندارد. از این رو مشاهده می‌شود نسخه‌های ملی قواعد لاهه که در عمل اجرا می‌شود کاملاً شبیه هم نمی‌باشند. ذکر این نکته لازم است که بر خلاف بسیاری از دیگر رژیم‌های حمل و نقل، رژیم‌های لاهه از لحظه‌ای که متصدی کالاها را تحویل می‌گیرد تا لحظه‌ای که آن‌ها را به مقصد می‌رساند، الزامی و اجباری نمی‌باشند. در مقابل، قواعد لاهه و لاهه-ویزی تنها در زمان «چنگک تا چنگک»^۳ اجباری و الزامی می‌باشند. برای قراردادهای حمل و نقل چندوجهی، این امر نتیجه خاص و تا حدودی ناخواسته به همراه دارد و می‌تواند در ظرف زمانی که متصدی چندوجهی باید مسئولیت داشته باشد، بسیاری از خلاءها را پر نماید.

۴-۴-۲. قواعد هامبورگ

قواعد هامبورگ در سال ۱۹۷۸ به وسیله کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل کالا از طریق دریا در هامبورگ پذیرفته شد. (Day and Griffin, 1993: 42) با این حال، کشورهای زیادی قواعد هامبورگ را تصویب نکرده‌اند.^۴ در اروپا تنها کشورهای اتریش، جمهوری چک،

1. Hague and Hague-Visby Rules
2. Article 1(b) Hague and Hague-Visby Rules.
3. Tackle to Tackle

۴. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شده است.

مجارستان و رومانی این قواعد را تصویب کرده‌اند و به جز رومانی، بقیه این کشورها، کشورهای محصور در خشکی می‌باشند. در نتیجه قواعد هامبورگ تأثیری چشمگیری بر تجارت دریایی بین‌المللی ندارند.

در رابطه با حمل و نقل چندوجهی، قواعد هامبورگ موضع خود را به طور صریح در بند ۶ ماده ۱ بیان می‌دارند. بر اساس این مقرره، قرارداد حمل و نقل از طریق دریا عبارت است از «هر قراردادی که به وسیله آن متصدی در مقابل دریافت کرایه متعهد می‌شود تا کالا را از طریق دریا از یک بندر به بندر دیگر حمل نماید». در عین حال در همین مقرر تأکید شده است که «قراردادی که متضمن حمل کالا به وسیله دریا و همچنین دیگر ابزار حمل می‌باشد، از نظر کنوانسیون حاضر فرض می‌شود که قرارداد مزبور تنها تا جایی که مربوط به حمل از طریق دریا می‌شود، قرارداد حمل از طریق دریا قلمداد می‌گردد». بنابراین، بر اساس این مقرره، مقررات کنوانسیون تنها در مورد حمل و نقل دریایی اعمال می‌شوند.

۴-۳- قواعد روتردام

در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ مجمع عمومی سازمان ملل متحد «کنوانسیون جدید در مورد قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا»^۱ را مورد پذیرش قرار داد و اجازه داد تا جلسه امضای کنوانسیون در روتردام برگزار شود و توصیه نمود که این کنوانسیون جدید به «قواعد روتردام» شناخته شود. کنوانسیون جدید در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ به وسیله ۱۶ کشور امضاء شد. در حقیقت، قواعد روتردام قواعد بین‌المللی موجود در رابطه با قرارداد حمل و نقل دریایی کالا را توسعه می‌دهند و به روز می‌نمایند. هدف این کنوانسیون، یا به طور مختصر قواعد روتردام، این است تا جایگزین رژیم‌های فعلی حمل و نقل دریایی شود و بنابراین در این حوزه نوعی همسان‌سازی ایجاد نماید. در این راستا، بر اساس ماده ۹۸ این کنوانسیون لازم است تا اعضای جدید مقررات لاهه، لاهه-ویزبی و هامبورگ را نسخ نمایند.

از آنجایی که گستره توسعه یافته اجرایی این سند در ابتدا به دنبال این نبود که اجرای کنوانسیون موجود راجع به حمل و نقل را خدشه دار نماید، لذا یک نظام مسئولیت شبکه‌ای در این سند جدید پیش‌بینی گردید. (Berlingieri, 2009: 2) بعد از بحث‌های طولانی، در مورد نظام «شبکه‌ای محدود» برای قواعد روتردام مورد اجماع قرار گرفت. همانند دیگر

1. Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, New York, 2008.

در مورد این کنوانسیون به زبان فارسی بنگرید به: میرمحمدصادقی، محسن (مترجم)، کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا، تهران، ۱۳۹۱.

کنوانسیون‌های موجود اروپایی در زمینه حمل و نقل، قواعد روتردام رویکرد قراردادی را اتخاذ کردند. بر اساس بند الف ماده ۱ این قواعد قرارداد حمل و نقل عبارت است از «... قراردادی که در آن متصدی حمل و نقل، در قبال پرداخت کرایه، متعهد به حمل کالا از یک مکان به مکان دیگر می‌شود. این قرارداد باید حمل از طریق دریا را پیش‌بینی نماید و می‌تواند حمل و نقل به وسیله دیگر شیوه‌های حمل و نقل را علاوه بر حمل و نقل دریایی پیش‌بینی نماید».

این ایده که موسوم به «مثبت دریایی» (Plus, 2009: 981) است بر اساس ماده ۶ لازم است که هم کل حمل کالا و همچنین حمل دریایی باید بین‌المللی باشد. گفته می‌شود که قواعد روتردام به‌طور کلی به عنوان یک کنوانسیون چندوجهی تهیه نشده‌اند بلکه با قصد تنظیم و قاعده‌مند نمودن قراردادهای حمل و نقل از طریق دریا تنظیم شده‌اند که در آن‌ها متصدی حمل و نقل خدمات خود را به دیگر شیوه‌های حمل و نقل تسری و بسط می‌دهد.

بر طبق «نظام شبکه‌ای محدود» که در قواعد روتردام به کار رفته، مقررات خاصی که در مورد بخش‌های درون‌مرزی حمل و نقل اعمال می‌شوند که نسبت به قواعد قابل اعمال در مورد حمل و نقل دریایی متفاوت می‌باشند. از جمله این مقررات ماده ۲۶ است با عنوان «حمل قبل و بعد از حمل و نقل دریایی» که بر اساس آن: (الف) در جایی که کنوانسیون در مورد حمل و نقل درون‌مرزی وجود دارد،^۱ قواعد آن کنوانسیون در مورد مسئولیت به موجب «قرارداد مختلط حمل و نقل» اعمال می‌شود البته در صورتی که «زیان یا خسارت در این بخش از حمل و نقل صورت گرفته باشد»؛ (Van der Ziel, 981: 983) و (ب) اگر مقررات قواعد روتردام با مقررات دیگر کنوانسیون‌ها تعارض داشته باشند- به این صورت که ممکن است بر طبق مقررات خاص خود در مورد قرارداد مورد بحث قابل اعمال باشند- دیگر کنوانسیون‌های مذکور در ماده ۸۲ قواعد روتردام مقدم خواهند بود. (Rosaeg, 2009: 24-25) همان‌گونه که پیشتر گفته شد، هم کنوانسیون سی.ام. آر؛ و هم کنوانسیون‌های کوتیف / سی.آ.ام. متضمن مقرراتی می‌باشند که دارای تاثیرات متقابلی می‌باشند؛ بنابراین، موارد زیادی از حمل و نقل ترکیبی، به ویژه دریا و جاده و یا ریلی خواهد بود که امکان تعارض این کنوانسیون‌ها وجود خواهد داشت.

چنین نظامی، از نظر تدوین کنندگان، نسبت به یک نظام متحدالشکل و غیر شبکه‌ای بهتر می‌تواند نیازهای صنعت حمل و نقل را برآورده سازد. این کنوانسیون متضمن بذره‌های تعارضات

۱. از جمله کنوانسیون سی.ام. آر؛ کنوانسیون کوتیف و کنوانسیون بوداپست راجع به حمل و نقل از طریق آبراه‌های داخلی.

بین کنوانسیون‌ها می‌باشد. با همه ویژگی‌های مثبتی که این کنوانسیون دارد^۱ این سؤال قابل طرح است که آیا کنوانسیون مزبور برای حمل و نقل چندوجهی مفید و با ارزش می‌باشد یا خیر؟ هرچند این سند در نهایت قواعد امری را در مورد مسئولیت پیش‌بینی می‌نماید که مشخصاً برای حمل و نقل چندوجهی می‌باشند، اما حتی جنبه‌های مثبت این نظام نسبت به آنچه می‌توان انتظار داشت کمتر است. این که کنوانسیون قواعد امری را برای پر کردن خلاء مربوط به زیان محلی نشده ارائه می‌نماید به طور مسلم یک مزیت می‌باشد. صنعت حمل و نقل از مجموعه‌ای از قواعد استاندارد قراردادی استفاده می‌کند که در مجموع به نظر می‌رسد متضمن راه‌حلهایی در خصوص وضعیتهای زیان غیرمحلی باشند.^۲ این راه‌حلها ظاهراً تا حدود زیادی بر طبق حقوق عام حمل و نقل می‌باشند و با رویه حمل و نقل چندوجهی به‌طور کلی مطابقت دارند.^۳ افزون بر آن، راه حل این کنوانسیون جدید در مورد زیان غیرمحلی خطر ایجاد تعارض منافع را نیز به همراه دارد. در انتساب زیان یا صدمه به یک مرحله خاص از حمل و نقل، متصدی حمل ممکن است مدارک مربوط به تعیین شیوه مسئول زیان را ارائه ننماید. در صورتی که وی با ارائه این مدارک خود را در معرض مسئولیتی بیشتر از میزان غرامت قرار دهد، احتمال اندکی وجود دارد که وی منافع محموله را با این مدارک تأمین نماید. (Brooks, 1997: 158) بنابراین، نمی‌توان کنوانسیون مزبور را برای حمل و نقل چندوجهی مفید و مؤثر دانست.

۴-۵. جنبه حمل و نقل چندوجهی کنوانسیون سی. ام. ان. آی.

راه‌های آبی داخل سرزمینی از زمان‌های دور برای حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار می‌گرفت. (Donovan, 2000: 322) بدین منظور، علاوه بر اقدامات قانونگذاری داخلی، در عرصه بین‌المللی نیز تلاش‌هایی در این راستا صورت گرفته است که از جمله می‌توان به «کنوانسیون بوداپست در مورد قرارداد حمل و نقل کالا از طریق آبراه‌های داخلی»^۴ (موسوم به سی. ام. ان. آی.) اشاره کرد. دولت‌های طرف این کنوانسیون «ضرورت و مطلوبیت تاسیس قواعدی همسان از طریق توافق مشترک در رابطه با قراردادهای حمل و نقل کالا از طریق

۱. از جمله می‌توان به «به روز بودن این قواعد» و پیش‌بینی «نظام مسئولیت شبکه‌ای» به عنوان برخی از ویژگی‌های مثبت اشاره کرد.

۲. از جمله می‌توان به قواعد استاندارد آنکتاد/ اتاق بازرگانی بین‌المللی برای اسناد حمل و نقل چندوجهی اشاره کرد.

۳. بارنامه فیاتا نمونه خوبی در این خصوص می‌باشد. بنگرید به:

C. Gillespie, 'Multimodal Transport: Electronic Contract of Carriage and Transport Document', Speech at the 5Th Symposium of Lawyers, Members of the IRU Legal Assistance Network in Lisbon 2004, www.iru.org

4. The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001.

آب‌های داخلی» را مورد پذیرش و شناسایی قرار دادند.^۱ بر اساس بند ۱ ماده ۲ این کنوانسیون «کنوانسیون حاضر در مورد هر قرارداد حمل و نقلی که بر اساس آن بندر محل بارگیری یا محل تحویل کالا به متصدی و بندر تخلیه یا محل تحویل کالا در دو کشور مختلف واقع شده‌اند که دست کم یکی از آن‌ها طرف این کنوانسیون می‌باشد، قابل اعمال است. در صورتی که قرارداد انتخاب چندین بندر محل تخلیه یا محل تحویل کالا را پیش‌بینی نماید، بندر محل تخلیه یا تحویل کالا که در آن عملاً کالا تحویل داده شده، انتخاب را مشخص می‌کند.» می‌توان گفت بر اساس این مقرر، علاوه بر شرایط مربوط به گستره جغرافیایی این کنوانسیون، باید (الف) قرارداد حمل و نقل وجود داشته باشد؛ (ب) این قرارداد باید متضمن کالا باشد؛ و (ج) قرارداد باید تصریح نماید که کالا باید در کجا بارگیری یا تحویل گرفته شود و در کجا باید تخلیه یا تحویل داده شود.^۲ در حقیقت در صورتی که چند بندر برای تخلیه یا تحویل کالا پیش‌بینی شده باشد، باید دید که عملاً بار در کدام بندر تحویل داده شده است.

بر اساس بند ۲ ماده ۲:

«کنوانسیون در صورتی قابل اعمال است که هدف قرارداد حمل و نقل، حمل کالاها، بدون انتقال به کشتی یا وسیله نقلیه دیگری^۳، هم در آبراه‌های داخلی و هم در آب‌هایی باشد که نسبت به آن‌ها، به موجب شرایط مقرر در بند ۱، مقررات دریایی اعمال می‌شود، مگر این که:

الف) یک بارنامه دریایی بر طبق قانون دریایی قابل اعمال صادر شده باشد، یا

ب) فاصله‌ای که در آب‌ها باید پیموده شود و مقررات دریایی در مورد آن اعمال می‌شوند، بیشتر است.»

بنابراین محموله موضوع قرارداد حمل باید به وسیله یک کشتی حمل شود و نباید به کشتی دیگری یا وسیله دیگری انتقال داده شود؛ در غیر این صورت مقررات سی.ام.ان.آی. اعمال نمی‌شوند.

بر اساس بند سوم همین ماده «این کنوانسیون منصرف از تابعیت، محل ثبت یا بندر کشتی یا منصرف از این که کشتی یک کشتی دریانوردی دریایی یا مربوط به آب‌های داخلی است و منصرف از تابعیت، اقامتگاه، محل ثبت یا محل اقامت متصدی، حمل‌کننده کالا با کشتی یا دریافت‌کننده اعمال می‌شود.»

۱. بنگرید به دیباچه این کنوانسیون.

۲. بر اساس ماده ۱ کنوانسیون، واژه «کالا» شامل کشتی‌های یدک‌دار یا توشه یا وسایل نقلیه مسافران نمی‌شود؛ هنگامی که کالاها در یک کانتینر یا محفظه دیگری جای داده می‌شوند یا بسته‌بندی می‌شوند، کالا شامل این اشیای حمل و نقل یا بسته می‌شود البته در صورتی که ارسال‌کننده تحویل دهد.

3. Transshipment

در مجموع می‌توان گفت تمرکز اصلی کنوانسیون سی.ام.ان.آی. قاعده مندسازی قراردادهای حمل و نقل در آبراه‌های داخلی است. (Hoeks, 2008: 257-280) بر اساس بند ۱ ماده ۱ و بند ۱ ماده کنوانسیون مزبور، کنوانسیون در مورد هرگونه قرارداد حمل و نقل اعمال می‌شود که بر اساس آن بندر محل بارگیری یا محل در اختیار گرفتن کالا و بندر تخلیه یا محل تحویل کالا در دو کشور مختلف باشند که دست کم یکی از آن‌ها طرف این کنوانسیون باشد؛ در حالی که قرارداد حمل و نقل هر نوع قراردادی را شامل می‌شود که به وسیله آن متصدی حمل در قبال پرداخت کرایه متعهد به حمل کالا از طریق آبراه‌های داخلی می‌شود. از آنجایی که مقررات کنوانسیون سی.ام.آر؛ و مقررات سی.ام.ان.آی. در مورد گستره اجرایی شبیه هم می‌باشند، می‌توان گفت که سی.ام.ان.آی. در مورد آن مرحله از حمل و نقل چندوجهی که در آب‌های داخلی صورت می‌گیرد، اعمال نمی‌شود چرا که قراردادهای چندوجهی قراردادهایی نیستند که به موجب آن‌ها متصدی ملزم به حمل کالا در قبال پرداخت کرایه به وسیله آبراه‌های داخلی باشد. البته همانند کنوانسیون سی.ام.آر، می‌توان کنوانسیون سی.ام.ان.آی. را در مورد حمل و نقل فرامرزی از طریق آبراه‌های داخلی بر مبنای یک قرارداد چندوجهی قابل اعمال دانست.

۵. نتیجه

بیش از چند دهه نیست که با حضور کانتینر در عرصه حمل‌ونقل، امکان استفاده از روش‌های گوناگون حمل‌ونقل میسر شده است و پدیده حمل‌ونقل چندوجهی را فراهم آورده است. این پدیده جدید موجب بروز چالش‌های تازه‌ای در عرصه حمل‌ونقل شده است که به طور عادی از طریق قوانین موجود قابل حل نیست. حقوق و تعهدات هر یک از طرف‌های یک قرارداد حمل و نقل و میزان مسئولیت آن‌ها بر مبنای قانون ماهوی حاکم بر قرارداد تعیین می‌شود؛ بنابراین، تعیین قانون حاکم از اهمیت و جایگاه خاصی برخوردار است. اصولاً طرف‌های قرارداد حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی می‌توانند بر اساس حاکمیت اراده تا جایی که قواعد امری و اخلاق حسنه اجازه می‌دهد، قانون حاکم را انتخاب نمایند. شکی نیست که انتخاب قانون حاکم بر قرارداد از مسائل حقوق بین‌المللی خصوصی است؛ اما در مواردی ممکن است به هر دلیلی این قانون در قرارداد انتخاب نشده باشد. به علاوه نظام‌های حقوقی رویکردی واحدی در خصوص حاکمیت اراده طرف‌های قرارداد در انتخاب قانون حاکم ندارند. برای نمونه، ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران تعهدات ناشی از عقد را تابع قانون محل وقوع عقد دانسته است. قانون خارجی تنها در صورتی می‌تواند با توافق طرف‌ها حاکم بر قرارداد باشد

که متعاقبین خارجی باشند. حال این سؤال پیش می‌آید که چگونه می‌توان در یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی قانون حاکم را تعیین کرد؟ در مواردی که ماهیت قرارداد، همانند قراردادهای چندوجهی حمل و نقل، به گونه‌ای است که هر بخش از آن ممکن است تابع مقررات خاصی باشد، بنابراین، تعیین قانون حاکم دشوارتر می‌باشد. در حال حاضر، یک کنوانسیون لازم‌الاجرا در مورد حمل و نقل چندوجهی وجود ندارد؛ بنابراین، در حال حاضر با استفاده از رویکرد شبکه‌ای می‌توان به تعیین قانون حاکم در این زمینه پرداخت. تمامی کنوانسیون‌ها و مقررات متفاوت حاکم بر انواع مختلف حمل و نقل دارای دامنه‌ی کاربرد و صلاحیت خاصی هستند که بررسی آن‌ها تا حدودی مشخص می‌کند تا چه حد می‌توانند بر وضعیت ناشی از حمل و نقل چندوجهی حاکم باشند. رویکرد شبکه‌ای با بهره‌گیری از دامنه کاربرد مقررات موجود، بسته به انواع گوناگون روش‌های مورد استفاده از حمل و نقل به بررسی این موضوع می‌پردازد که با توجه به مکان و روش مورد استفاده در زمان وقوع حادثه یا خسارت، کدام یک از مقررات موجود حاکم خواهد بود؛ بنابراین، در صورتی که دعوای مربوط به چنین قراردادی در یک کشور عضو کنوانسیون ذی‌ربط طرح شود، مقررات حل تعارض قوانین که در کنوانسیون پیش‌بینی شده و جزو قواعد حل تعارض قوانین کشور مزبور نیز می‌باشند، تعیین‌کننده می‌باشند. نقص در وجود یک قانون یکپارچه که همه مسائل مربوط به حمل و نقل چندوجهی را پوشش دهد، ضرورت استفاده از این رویکرد را افزایش می‌دهد.

منابع

الف) فارسی

کتاب

- شهیدی، مهدی، (۱۳۸۵)، *برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل*، چاپ نخست، مجموعه مقالات حقوقی، تهران، مجلد.
- شهیدی، مهدی، (۱۳۸۷)، *مجموعه مقالات حقوقی*، چاپ دوم، تهران، مجلد.
- صمدی اهری، محمدهاشم، (۱۳۷۳)، *مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی*، تهران، روزنامه رسمی.
- عرفانی، توفیق، (۱۳۸۵)، *مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»*، تهران، آثار اندیشه.
- میرمحمدصادقی، محسن، (۱۳۹۱)، *کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا*، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، تهران، جنگل.

مقاله

- اخلاقی، بهروز، (۱۳۷۱)، «*بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت*»، مجله کانون و کالا، تهران، کانون و کلاهی دادگستری مرکز، شماره ۱۵۶ و ۱۵۷.
- اخلاقی، بهروز، (۱۳۷۲)، «*بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی*»، نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۲۹.
- سادات حسینی، سیدحسین، (۱۳۸۴)، «*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.
- سعیدی پور، محمدعلی، (۱۳۹۱)، «*حمل و نقل چندوجهی، مزایا، روش‌ها و چالش‌ها*»، همایش حمل و نقل چندوجهی در تجارت ملی و بین‌المللی، تهران.
- شریعت باقری، محمدجواد، (۱۳۹۱)، «*حاکمیت اراده بر قراردادهای بین‌المللی خصوصی*»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۱۷، شماره ۵۸.
- فخاری، امیرحسین، (۱۳۸۸)، «*سخنی درباره رأی که در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی صادر شده است*»، مجله تحقیقات حقوقی، تهران، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، بهار و تابستان، شماره ۴۹.

- محبی، مهر آسا (۱۳۹۲)، «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارت به کالا در کنوانسیون هامبورگ و روتردام»، مجله پژوهش‌های حقوقی، دو فصلنامه، شماره ۲۴.
- محسنی، سعید و قبولی درافشان، سید محمد مهدی، (۱۳۹۱)، «شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)»، فصلنامه علمی- پژوهشی دیدگاه‌های حقوق قضایی.
- نقی زاده باقی، پیام، (۱۳۹۰)، «ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل و مسئولیت متصدی آن»، تعالی حقوق، سال چهارم، مهر، آبان، آذر و دی، شماره‌های ۱۳ و ۱۲.
- یزدانیان، علیرضا، (۱۳۹۰)، «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، بهار، سال ۷۵ / شماره ۷۳.

پایان نامه

- یوسفی نژاد، حمیدرضا، (۱۳۸۷)، بررسی مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا با تاکید بر کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰، پایان نامه کارشناسی ارشد تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی.

ب) انگلیسی

Books

- Clarke, M.A, (2003), *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London: LLP.
- Clarke, Malcolm and Yates, David, (2004), *Contracts of Carriage by Land and Air*, London: LLP.
- Day, D. M. and Griffin, Bernardette, (1993), *the Law of International Trade*, Second Edition, Butterworths, London.
- Glass, D.A, (2004), *Freight Forwarding and Multimodal Transport*, London: LLP.
- Hoeks, Maria Anna Ida Henriëtte, (2009), *Multimodal Transport Law (The law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Breda, The Netherlands.
- Hoeks, Marien, (2010), *Multimodal Transport Law*, Wolters Kluwer.
- Kindred, H. M. and Brooks, M. R, (1997), *Multimodal Transport Rules*, Den Haag: Kluwer Law International.
- Loewe, R, (1975), *Commentary on the CMR*, UN ECE/TRANS/14, Geneva, Available at: www.unece.org
- Rodière R. (ed.) (1977) *Le contrat de transport de marchandises terrestre et aérien*, Paris: Editions A. Pedone.
- Schoenbaum, Thomas J, (2007), *Admiralty and Maritime Law*, Vol.1, 4th ed.
- Tetley, William, (2008), *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Vol. 2.

- Wilson, John F. (2008), *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed.

Articles

- Berlingieri, Francesco, (2009), "Multimodal Aspect of The Rotterdam Rules", Paper Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules 2009 held on September 21, 2009, Papers- colloquim, <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=text-speakers-rotterdam-rules-2009> (visited 19, Sep., 2014).
- Cheng, B. (2004), "A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)", *International and Comparative Law Quarterly*.
- Donovan, A. (2000), "Intermodal Transportation in Historical Perspective", *Transport Law Journal*, Vol. 27.
- Faghfour, Mahin, (2006), "International Regulation of Liability for Multimodal Transport," 5 *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 5, No. 1.
- Gillespie, C. (2004), "Multimodal Transport: Electronic Contract of Carriage and Transport Document", speech at the 5Th Symposium of Lawyers, Members of the IRU Legal Assistance Network in Lisbon, www.iru.org
- Haak, Karijin, (2009), "Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under The Rotterdam Rules", Paper Presented at the Conference the Rotterdam Rules Appraised" on September 24-25, at the Erasmus University, Rotterdam, the Netherlands.
- Hancock, Christopher, (2008), "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", 14 *Journal of International Maritime Law*.
- Hill, D.J. (1975), "The Infrastructure of Combined Transport", *ETL*.
- Hoeks, M.A.I.H. (2008), "Multimodal Carriage with a Pinch of Sea Salt: Door to Door under the UNCITRAL Draft Instrument", *ETL*.
- Nasser, K. (1988), "The Multimodal Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 19, No. 2.
- Robertson, David W. and Sturley, Michael F. (2008), "Recent Developments in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits", *Tulane Maritime Law Journal*.
- Rosaeg, Eri, (2009), "Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules, Paper Presented at the Conference", *The Rotterdam Rules Appraised*, on September 24-25, at the Erasmus University; Rotterdam, the Netherlands.
- Tai, Sik Kwan, (2014), "Applicable Law in a Multimodal Transport Contract in China", available at http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_96/The%20Applicable%20Law%20in%20a%20Multimodal%20Transport%20Contract%20in%20China.pdf <last visit 16/Sep./2014>.
- Ulfbeck, Vibe, (2009), "Multimodal Transports in the United States and Europe - Global or Regional Liability Rules?", *Tulane Maritime Law Journal*.
- Wang, W. & Ruijgrok, C. (1994), "De organisatie van voorraden en vervoersstromen", in: A. Venemans (ed.), *Nieuwe technieken in het goederenvervoer over de korte afstand: organisatie, infrastructuur, multimodaliteit*, Stichting Toekomstbeeld der Techniek, Den Haag.
- Ziel, Gertjan van der, (2009), "Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules", *Uni. L. Rev.*

- 46 U.S.C. App. § 1312.
- A/CN.9/WG.III/WP.78, www.uncitral.org
- Agreement on International Goods Transport by Rail 1951.
- Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) in 1936
- Convention on Combined Transport – Tokyo Rules
- Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, New York, 2008.
- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, done at Geneva 19 May 1956
- Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier signed in Guadalajara, 18 September 1961.
- Montreal Convention; Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999
- Montréal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 signed at Montreal, 25 September 1975.
- Multimodal Transport Convention; United Nations Convention on the Multimodal Transportation of Goods, concluded on 24 May 1980, UN Doc.TD/MT/CONF/16, reprinted in 19 ILM 938 (1980).
- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air done at The Hague, 28 September 1955.
- The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001
- The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Protocol of Modification of 3 June 1999 (Vilnius) –Appendix B (CIM)
- The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929
- The Hague Rules; The Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924
- The Hague-Visby Rules; the Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968
- United Nations Conference on Trade and Development, The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention.
- UN Document: IMCTRAD/SDTE/TLB/2, “Implementation of Multimodal Transport”, report prepared by the UNCTAD secretariat.
- UNCTAD, ‘Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument’, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, p. 10. Available at: www.unctad.org
- UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
- UNCTAD/ICC, Rules for Multimodal Transport Documents, Publication No:481, 1992.

- Uniform Rules for the Combined Transport Document
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980)
- UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978

پایگاه‌های اینترنتی

- www.ie.msstate.edu
- http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/cmni_en.pdf.
- http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html
- <http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html><last visit 18/Sep.2014>