

# قانون حاکم بر حمل و نقل چندوجهی در چارچوب قواعد هامبورگ و قواعد رتردام

نگار روخ چکاو<sup>۱</sup>

دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق خصوصی،

دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد

اعظم انصاری<sup>۲</sup>

استادیار گروه حقوق، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد

تاریخ پذیرش ۱۳۹۶/۶/۱۱

تاریخ دریافت ۱۳۹۵/۹/۱۷

## چکیده

استفاده از کانتینرها به عنوان ابزار حمل محموله‌ها در دهه‌های اخیر به سرعت رواج یافته و منجر به پیدایش مفهوم حمل و نقل چندوجهی گردیده است. این شیوه از حمل و نقل حداقل با ترکیبی از دو شیوه مختلف حمل و در قالب یک قرارداد واحد صورت می‌پذیرد. متأسفانه در حال حاضر هیچ قانون متحدالشکل بین‌المللی در حوزه حمل و نقل چندوجهی وجود ندارد و انتظار ایجاد چنین قانونی در آینده نزدیک نیز نمی‌رود؛ بنابراین تمامی کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل یک‌وجهی در مورد مرحله مرتبط با آن‌ها در حمل و نقل چندوجهی اعمال می‌گردند. در هر حال در مواردی هم پوشانی‌های قابل توجهی میان مقررات لازم‌الاجرای کنوانسیون‌های یک‌وجهی مختلف در مورد حمل و نقل چندوجهی وجود دارد و این هم پوشانی‌ها مشکلاتی را در زمینه قانون حاکم بر حمل و نقل چندوجهی ایجاد می‌نمایند. به منظور رفع این مشکل در برخی موارد کنوانسیون‌های حمل یک‌وجهی قواعد حل تعارضی را ایجاد نموده‌اند. این نوشتار با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی موارد محتمل بروز هم پوشانی‌هایی میان مقررات قواعد هامبورگ و قواعد رتردام (به عنوان دو کنوانسیون بین‌المللی مرتبط با حمل دریایی) در حمل و نقل چندوجهی و قواعد حل تعارض آن‌ها در مورد این هم پوشانی‌ها را واکاوی می‌نماید.

**کلیدواژه‌ها:** حمل کالا، حمل و نقل چندوجهی، کنوانسیون‌های یک‌وجهی، تعارض قوانین.

طبقه‌بندی K12, K20, K33:JEL

1- a69rokhchakavlaw@um.ac.ir

۲ - نویسنده مسئول: aansari@um.ac.ir

## مقدمه

افزایش وسایل ارتباطی و پیشرفت‌های مربوط به حمل و نقل، موجب گسترش روابط تجاری در عرصه بین‌الملل شده است و به تبع مسائل حقوقی جدیدی در زمینه حقوق تجارت بین‌الملل پدیدار گشته است. یکی از جلوه‌های این گسترش در حوزه حمل و نقل بین‌المللی کالا، افزایش استفاده از حمل و نقل چندوجهی در مبادلات کالایی میان تجار در عرصه بین‌المللی می‌باشد که البته حقوق-دانان را با چالش‌های جدیدی در این عرصه مواجه نموده است. توضیح این که در حال حاضر یک کنوانسیون بین‌المللی لازم‌الاجرا که روابط میان اشخاص در حوزه حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا را تنظیم نماید، وجود ندارد و لذا اسناد بین‌المللی حمل یک‌وجهی در ارتباط با حمل و نقل هوایی، دریایی و زمینی (ریلی و جاده‌ای) می‌بایست در این حوزه مد نظر قرار گیرند؛ بنابراین طبیعی است که بر یک قرارداد حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا، مقررات چندین کنوانسیون حمل یک‌وجهی بین‌المللی که قواعد متنوعی در موضوعات مشابه دارند قابل اعمال باشد. به عنوان نمونه یک قرارداد بین‌المللی حمل چندوجهی را در نظر بگیرید که در بخشی از مسیر، کالا از طریق جاده و در بخشی دیگر از طریق دریا حمل می‌گردد. در این مثال کنوانسیون‌های مرتبط با حمل جاده‌ای و حمل دریایی باید اعمال شود، اما نکته قابل توجه این است که در مقررات کنوانسیون سی‌ام آر به عنوان کنوانسیون حمل جاده‌ای مقرر گردیده که چنانچه قسمتی از حمل از طریق جاده و قسمتی با وسیله حمل دیگری انجام گیرد، در صورتی که محموله از وسیله حمل جاده‌ای خارج نشود و وسیله حمل جاده‌ای به سایر وسایل حمل و نقل بارگیری گردد، کنوانسیون سی‌ام آر بر کل قرارداد حاکم است ولی مطابق کنوانسیون‌های مربوط به حمل دریایی، در قسمتی از قرارداد که محموله با وسیله حمل دریایی حمل می‌گردد، یکی از اسناد حمل دریایی حاکم است. در این وضعیت نوعی هم‌پوشانی میان ضوابط این کنوانسیون‌ها مشاهده می‌شود. علاوه بر این ممکن است در خصوص یک نوع خاص از حمل و نقل کنوانسیون‌های مختلفی وجود داشته باشد. برای مثال در زمینه حمل و نقل دریایی، مقررات مختلفی (قواعد لاهه، قواعد لاهه-ویزی، کنوانسیون هامبورگ و قواعد رتردام) وجود دارد که قواعد آنها در موضوعات واحد متفاوت است. در همین رابطه ضروری است تا ضوابط این کنوانسیون‌ها به‌ویژه آن‌هایی که قواعدی در زمینه حمل و نقل چندوجهی دارند بررسی گردد و همچنین تبیین گردد که

در تعارض میان مقررات این کنوانسیون‌ها با یکدیگر یا با سایر مقررات بین‌المللی در موضوع حمل‌ونقل چندوجهی حل تعارض چگونه صورت می‌گیرد و چه قانونی بر قرارداد حاکم می‌شود؟ در این راستا در این مقاله ابتدا مفهوم حمل‌ونقل چندوجهی (بخش شماره ۱) و مشخصات آن تبیین می‌گردد (بخش شماره ۲)؛ سپس استفاده از سیستم شبکه‌ای برای تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی بررسی می‌شود (بخش شماره ۳) و در نهایت مقررات دو کنوانسیون بین‌المللی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی (کنوانسیون هامبورگ و قواعد ترتردام) در موضوع حمل‌ونقل چندوجهی و قواعد حل تعارض آنها در رابطه با حمل‌ونقل چندوجهی تجزیه و تحلیل می‌گردد. (بخش شماره ۴)

### پیشینه تحقیق

در زمینه قواعد هامبورگ و قواعد ترتردام در حوزه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی و ارتباط آن با حمل‌ونقل چندوجهی آثار متعددی اعم از کتاب و مقاله در ادبیات حقوقی خارجی مشاهده می‌شود. برخی آثار به تبیین مقررات بین‌المللی قواعد هامبورگ و ترتردام پرداخته‌اند. در ارتباط با مقررات کنوانسیون هامبورگ مقاله‌ای با عنوان "Introduction: Origins of the 1978 Hamburg Rules" (Basnayake, 1979) نگاشته شده که تنها قواعد کنوانسیون مزبور را بیان می‌نماید. مقاله "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules" (Berlingieri, 2009) نیز جنبه‌های چندوجهی بودن مقررات ترتردام را بررسی نموده است. پایان‌نامه‌ای با عنوان "The Rotterdam Rules A transport convention for the future?" (Adamsson, 2011) صرفاً به بررسی قواعد ترتردام در حوزه حمل‌ونقل دریایی و تعیین اینکه آیا این مقررات در حوزه حمل‌ونقل چندوجهی نیز کاربرد دارد، پرداخته است. لیکن آثار اشاره شده به طور روشن و واضح در حوزه قواعد حل تعارض به منظور تعیین قانون حاکم بر حمل‌ونقل چندوجهی جامعیت لازم را دارا نمی‌باشند.

البته در ادبیات حقوقی ایران نیز در این زمینه پایان‌نامه و مقالاتی نگاشته شده است. در زمینه کنوانسیون حمل‌ونقل دریایی هامبورگ مقاله‌ای با عنوان «کنوانسیون ۱۹۷۸ سازمان ملل متحد در مورد حمل‌ونقل دریایی کالا (قواعد هامبورگ)» (Mohammadzadeh, 1994) به رشته تحریر درآمده است که صرفاً به ترجمه مقررات کنوانسیون هامبورگ می‌پردازد. مقاله دیگری با عنوان «گسترش

قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل» (Fayzi Chekab & Azarmehr, 2015) به بررسی حدود اعمال قواعد رتردام پرداخته و البته در مواردی به بررسی قواعد حل تعارض این مقررات با سایر اسناد بین‌المللی نیز اشاره می‌نماید. آنچه در کتب و مقالات ارائه شده چندان مورد توجه نبوده است، رفع مشکلات مربوط به تعیین قانون حاکم بر یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی می‌باشد. در واقع این موضوع نیازمند تحقیق جامع و مستقل می‌باشد که به تفصیل فروض مختلف این موضوع در دو سند بین‌المللی قواعد هامبورگ و قواعد رتردام مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

### تعریف حمل و نقل چندوجهی

حمل و نقل چندوجهی یکی از اقسام حمل با توجه به شیوه حمل و نقل می‌باشد و به عنوان یکی از شیوه‌های حمل و نقل در کنار حمل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی از شیوه‌های نسبتاً جدید حمل و نقل می‌باشد. در این شیوه از حمل که متفاوت از حمل و نقل یک‌وجهی است، حداقل از دو شیوه حمل و نقل متفاوت برای جابجایی استفاده می‌شود.

در خصوص حمل و نقل چندوجهی تعاریف متعددی ارائه گردیده است. برخی (et al., 2012:2) معتقدند چنانچه در یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی از انواع حمل مشاهده گردد در صورت وجود برخی شرایط حمل و نقل مزبور از نوع حمل و نقل چندوجهی می‌باشد. در کنفرانس اروپایی وزرای حمل و نقل، حمل و نقل چندوجهی این‌گونه تعریف شده است: «انتقال کالاها با استفاده از چند زنجیره حمل و نقل و به صورت یکپارچه بدون آنکه هنگام بارگیری یا تخلیه بار از یک زنجیره به زنجیره دیگر کالاها جابجا شوند» (Amuzad Khalili, 2012:3). (Special Report of Shipping Industry and Multimodal Transportation, 2004:65).

علی‌رغم تلاش‌های سازمان‌های بین‌المللی در خصوص تدوین مقررات بین‌المللی لازم‌الاجرا و یکنواخت در حوزه حمل و نقل چندوجهی هیچ مقررات لازم‌الاجرای در این زمینه وجود ندارد اما از جمله مقرراتی که به ارائه تعریفی از حمل و نقل چندوجهی پرداخته کنوانسیون ملل متحد در حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا مصوب ۱۹۸۰ می‌باشد. کنوانسیون مزبور به دلایلی که شرح آن در حوصله این نوشتار نیست لازم‌الاجرا نشده است با این حال بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون در

تعریف حمل و نقل چندوجهی مقرر می‌دارد: «حمل کالا توسط حداقل دو نوع وسیله حمل و نقل متفاوت، از محلی واقع در یک کشور که حمل کالا توسط متصدی حمل و نقل چندوجهی به عهده گرفته می‌شود تا محل تعیین شده برای تحویل واقع در یک کشور دیگر که بر اساس یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی صورت می‌گیرد».

شایان ذکر است در ادبیات حقوقی معاصر در کنار اصطلاح حمل و نقل چندوجهی از اصطلاحات دیگری مانند «حمل و نقل زنجیره‌ای» «حمل و نقل ترکیبی»، «حمل و نقل سراسری» و «حمل و نقل درب به درب» نیز استفاده می‌شود. این اصطلاحات معمولاً به جای یکدیگر به کار می‌روند و به عنوان حمل و نقلی که با دو یا چند روش حمل انجام می‌شود توصیف می‌گردند (Hoeks, 2009: 5) البته برخی (Jeon, 2013: 12-18) مخالف این نظر بوده و هر کدام از این اصطلاحات را دارای مفهوم جداگانه‌ای به شمار می‌آورند.

### مشخصات حمل و نقل چندوجهی

با دقت در تعاریف ارائه شده در خصوص حمل و نقل چندوجهی، ویژگی‌هایی را می‌توان برای این شیوه حمل و نقل برشمرد:

#### ۱-۲ استفاده از حداقل دو شیوه حمل و نقل

حمل و نقل چندوجهی معمولاً به عنوان یک شیوه حمل و نقل مشتمل بر حداقل استفاده از دو شیوه حمل مختلف تعریف می‌شود (De Wit, 1995: 1). عنصر اصلی این شیوه حمل و نقل، حمل کالا از یک کشور به کشور دیگر با استفاده از حداقل دو شیوه مختلف می‌باشد. در هر حال صرف استفاده از دو شیوه حمل و نقل در حمل یک کالا برای نام‌گذاری آن به عنوان حمل و نقل چندوجهی کفایت نمی‌کند (Jeon, 2013: 13). وجود یک قرارداد واحد که منجر به ایجاد یک رابطه میان مالک کالا با متصدی حمل و نقل کالا می‌گردد از عناصر مهم این شیوه حمل و نقل است که در ادامه بررسی می‌گردد.

#### ۲-۲ وجود قرارداد واحد حمل و نقل چندوجهی

عنصر مهم دیگر در حمل و نقل چندوجهی این است که حمل می‌بایست مبتنی بر انعقاد یک

قرارداد واحد میان متصدی حمل و نقل چندوجهی و مالک کالا باشد. این بدان معنی است که یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی قراردادی است که روابط میان متصدی حمل و نقل چندوجهی و فرستنده یا گیرنده را تنظیم می نماید. البته باید توجه داشت زمانی که متصدی حمل و نقل چندوجهی موافقت می نماید تا مسئولیت حمل کالا از یک کشور به کشور دیگری را عهده دار شود بعید است که در کل مسیر، کالا را با وسایل حمل و نقل متعلق به خود حمل نماید، بلکه در این موارد برای حمل کالا، قراردادهای جداگانه ای با متصدیان حمل و نقل دیگر (متصدیان حمل و نقل فرعی) منعقد می سازد. متصدی حمل و نقل فرعی شخصی است که اجرای قرارداد حمل و نقل یا اجرای بخشی از آن توسط متصدی حمل و نقل به او واگذار می شود. در این وضعیت، یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی رابطه میان متصدی حمل و نقل چندوجهی و مالک کالا را تنظیم می نماید؛ در حالی که رابطه میان متصدی حمل و نقل چندوجهی به عنوان صاحب کالا و متصدیان حمل و نقل فرعی بر اساس قرارداد منعقد شده میان متصدی حمل و نقل چندوجهی و هر یک از این متصدیان خواهد بود و مقررات کنوانسیون های حمل یک وجهی بر قراردادهای اخیر حاکم خواهند بود (Kindred & Brooks, 1997: 5; Jeon, 2013: 13-14).

### ۲-۳ مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی برای تمامی مراحل حمل

عنصر دیگر قابل توجه در خصوص این شیوه حمل و نقل این است که متصدی حمل و نقل چندوجهی تمامی مسئولیت برای حمل کالا از زمانی که کالا از فرستنده دریافت می شود تا زمانی که کالا در مقصد به گیرنده تحویل داده می شود را عهده دار است. گرچه همان گونه که بیان گردید، متصدی حمل و نقل چندوجهی معمولاً برای حمل کالا قراردادهایی را با متصدیان حمل و نقل فرعی منعقد می نماید، اما چنانچه کالا در جریان حمل تلف، معیوب یا مفقود شود متصدی حمل و نقل چندوجهی در مقابل مالک کالا مسئول می باشد هر چند که این امر نافی حق مراجعه بعدی وی به متصدی حملی که کالا در دست او تلف، ناقص یا مفقود گشته نیست.

### ۳- قانون حاکم بر حمل و نقل چندوجهی

یکی از سؤالات مهم در حوزه حمل و نقل چندوجهی تعیین قانون حاکم بر این شیوه از

حمل و نقل می‌باشد. همان‌گونه که سابقاً بیان گردید، در حال حاضر مقررات بین‌المللی در خصوص حمل و نقل بین‌المللی چندوجهی کالا وجود ندارد تا بتواند بر این شیوه حمل و نقل به عنوان قانون حاکم اعمال گردد. از این رو دادگاه‌ها و صاحب‌نظران حوزه حمل و نقل بین‌المللی راه-حل‌هایی را برای تعیین قانون حاکم در این زمینه ارائه نموده‌اند. یکی از راه‌حل‌ها استفاده از سیستم شبکه‌ای در تعیین قانون حاکم می‌باشد. سیستم شبکه‌ای از مقررات مختلف حاکم بر روش‌های حمل و نقل یک‌وجهی استفاده می‌نماید و به حمل و نقل چندوجهی به عنوان مجموعه و ترکیبی از شیوه‌های حمل و نقل یک‌وجهی می‌نگرد. این سیستم ساختاری را بنا می‌نهد که براساس آن هر یک از مجموعه قواعد حمل و نقل یک‌وجهی بر آن مرحله از حمل و نقل چندوجهی حاکم می‌گردد (De Wit, 1995: 138). در این سیستم قواعد قابل اعمال بر هر موضوعی بستگی به این دارد که موضوع مورد بحث در کدام مرحله از مراحل حمل رخ داده است؛ بنابراین مقررات مختلفی بر بخش‌های مختلف حمل و نقل چندوجهی حاکم خواهد بود، گویی که طرفین این قرارداد حمل، قراردادهای جداگانه‌ای را برای هر یک از مراحل حمل (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی) با یکدیگر منعقد نموده‌اند (Jeon, 2013: 99). برای مثال چنانچه در یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی که در بخشی از آن کالا از طریق حمل هوایی جابجا می‌گردد و در مرحله بعدی از طریق جاده حمل می‌گردد، کالا تلف یا معیوب گردد بسته به این که تلف یا نقص در چه مرحله‌ای از مراحل حمل رخ داده، مقررات کنوانسیون ورشو یا مونترال به عنوان مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی و یا مقررات کنوانسیون سی‌ام آر به عنوان مقررات حاکم بر حمل و نقل جاده‌ای در خصوص نحوه جبران خسارت حاکم خواهد بود.

مزیت مهم استفاده از سیستم شبکه‌ای این است که اعمال قواعد مرتبط با هر شیوه خاص حمل و نقل، مانع اعمال قواعد مرتبط با سایر شیوه‌های حمل و نقل نبوده و قواعدی که برای هر نوع از حمل و نقل اعمال می‌گردد، قواعد تعیین شده برای آن شیوه خاص حمل و نقل می‌باشد. مزیت دیگر سیستم شبکه‌ای، هماهنگی در جبران خسارت است. به این معنا که مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی در قبال فرستنده یا گیرنده متجاوز از حق مراجعه وی به متصدی حمل و نقل فرعی نخواهد بود (Najandimanesh & Lalegani, 2015:168; Chenal, 1978:970). به علاوه سیستم شبکه‌ای تلاش می‌نماید تا از تعارض کنوانسیون‌ها جلوگیری نماید و یا تا حد زیادی آن را کاهش دهد. برخی صاحب‌نظران (Diamond, 1980: 16) نیز اشاره نموده‌اند که استفاده از این

سیستم می تواند این سؤال را که آیا یک شیوه حمل خاص دارای خصیصه های حمل و نقل چندوجهی و یا حمل و نقل یک وجهی می باشد را کم اهمیت سازد. مزیت دیگر استفاده از سیستم شبکه ای خاصیت انعطاف پذیری آن است. با این توضیح که به محض این که قواعد و مقررات مربوط به یک کنوانسیون حمل یک وجهی مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد، اعمال سیستم شبکه ای باعث می شود که مقررات جدید به صورت خودکار در خصوص مراحل مختلف حمل و نقل چندوجهی اعمال گردد. در هر حال استفاده از این سیستم خالی از ابهام و ایراد نیست. مهم ترین ایراد این است که با اعمال سیستم شبکه ای قواعد قابل اعمال بر چگونگی و میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل قابل پیش بینی نیست، بلکه از قضیه ای به قضیه دیگر متفاوت خواهد بود. این امر باعث می گردد که متصدیان حمل و نقل در صدد کسب حداکثر پوشش بیمه ای در خصوص مسئولیت خود برآمده و هزینه های بالایی را برای پوشش بیمه ای حداکثر پردازند. روشن است که این امر نقش مهمی در افزایش مبلغ قرارداد حمل و نقل داشته و در نهایت منجر به افزایش قیمت کالا می گردد.

ایراد دیگر استفاده از سیستم شبکه ای این است که در یک سیستم شبکه ای برای اعمال مقررات مسئولیت که مرتبط با یک شیوه حمل و نقل یک وجهی می باشد، باید روشن گردد که خسارت یا تلف در کدام مرحله از مراحل حمل چندوجهی رخ داده است در حالی که تشخیص این امر گاهی به راحتی امکان پذیر نیست. در مواردی که نمی توان به طور دقیق تعیین نمود که خسارت یا تلف در چه مرحله ای از حمل کالا رخ داده و یا در مواردی که خسارت حالت پیش رونده ای دارد، سیستم شبکه ای کارآمد نخواهد بود. همچنین در مواردی که اسباب متعددی در مراحل مختلف حمل در بروز خسارت یا تلف نقش دارند، اعمال سیستم شبکه ای با مشکلاتی مواجه می گردد.

#### ۴- مقررات بین المللی حاکم بر حمل و نقل دریایی

همان گونه که سابقاً بیان گردید در حوزه حمل دریایی مقررات بین المللی مختلفی تصویب گردیده است. کنوانسیون لاهه مصوب ۱۹۲۴<sup>۱</sup>، مقررات اصلاحی لاهه-ویزیبی مصوب ۱۹۶۸<sup>۲</sup>،

1- Hague Rules, 1924.

2- Hague-Visby Rules, 1968.



کنوانسیون هامبورگ مصوب ۱۹۷۸<sup>۱</sup> و قواعد رتردام مصوب ۲۰۰۹<sup>۲</sup> از این قبیل می‌باشند. در این کنوانسیون‌ها قواعدی در حوزه حمل و نقل چندوجهی و قاعده حل تعارض این مقررات بین‌المللی با سایر شیوه‌های حمل پیش‌بینی گردیده است که در ادامه بررسی می‌گردد.

#### ۴-۱ کنوانسیون هامبورگ

کمیسیون تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) که وظیفه تدوین مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی را به عهده گرفته بود با تأکید به نارضایتی بسیاری از کشورها از قوانین دریایی موجود طی گزارشی نیازها و مطالبات صاحبان کالا و مالکین کشتی، در ارتباط با قرارداد حمل دریایی را روشن نمود و پیشنهادهای مفصلی برای اصلاح قوانین لاهه و دلایل لازم مبنی بر ضرورت اصلاحات را ارائه داد و تصمیم گرفت کنوانسیونی مستقل از کنوانسیون لاهه و پروتکل‌های آن و مقررات لاهه-ویزیبی تهیه نماید. در قطعنامه‌ای که در این مورد به تصویب رسید<sup>۳</sup> مقرر شد تا کنوانسیون مربوط به حمل دریایی مورد تجدیدنظر قرار بگیرد و کنوانسیون جدیدی تصویب گردد. در سال ۱۹۷۱ یک گروه کاری متشکل از نمایندگان ۲۱ کشور از سیستم‌های حقوقی متفاوت تشکیل شد و پس از پنج سال کار مداوم با همکاری سازمان‌های بین‌المللی متخصص سرانجام پیش‌نویس کنوانسیون جدید تهیه و توسط دبیر کل به منظور اظهار نظر کشورها و سازمان‌ها ارسال گردید (Mashhadi, 2013:15; Yaghtuti, 1994:4) این پیش‌نویس به همراه نظرات و پیشنهادها دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در ۱۹۷۶ مورد بررسی قرار گرفت و مقرر شد که این موضوع در یک کنفرانس بین‌المللی مورد تصویب قرار گیرد (Basnayake, 1979: 355). کنفرانس مذکور در ۱۹۷۸ در هامبورگ تشکیل و قواعد جدیدی تحت عنوان «کنوانسیون هامبورگ» پذیرفته شد و در ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردید (Hashemzadeh, 1999:2). تاکنون ۳۴ کشور به عضویت کنوانسیون هامبورگ در آمده‌اند.<sup>۴</sup>

1- Hamburg Convention, 1978.

2- Rotterdam Rules, 2009.

3- UNCTAD Res. 14(II), 1968.

4-[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html).

Last Visited at 15 August 2016.

## ۴-۱-۱ شرایط اعمال قواعد کنوانسیون هامبورگ

به منظور بررسی قلمرو اعمال مقررات کنوانسیون هامبورگ بر حمل و نقل دریایی نخست باید قراردادهای حمل مشمول کنوانسیون و در ادامه موضوع این قراردادها بررسی شود:

## ۴-۱-۱-۱ وجود قرارداد معوض حمل و نقل

به طور معمول در مقدمه و مواد قانونی ابتدایی هر سند بین المللی چشم اندازی از قلمرو اعمال سند مزبور به تصویر کشیده می شود. در کنوانسیون هامبورگ نیز به همین شیوه عمل شده است. در ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ با بیان تعاریف و اصطلاحاتی قلمرو اعمال مقررات کنوانسیون هامبورگ فراتر از قواعد لاهه و لاهه-ویزیبی رفته است. به موجب بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ قرارداد حمل و نقل دریایی عبارت است از توافق بین طرفین (فرستنده و متصدی حمل و نقل) که بر اساس آن متصدی حمل و نقل متعهد به حمل دریایی کالا در مقابل دریافت اجرت از یک بندر به بندر دیگری است. البته مواردی که قرارداد حمل و نقل فراتر از حمل دریایی رفته و نوع دیگری از حمل و نقل را در برمی گیرد نیز کنوانسیون هامبورگ تا جایی که مربوط به حمل دریایی باشد حاکم است. با توجه به تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی در ماده ۱ کنوانسیون قراردادهای حمل دریایی رایگان از شمول کنوانسیون خارج است (Colebunders, 2013: 30). کنوانسیون هامبورگ در مقایسه با قواعد کنوانسیون لاهه-ویزیبی، نیاز به صدور بارنامه به شیوه‌ای که در قواعد لاهه-ویزیبی مقرر شده، ندارد. در تعریف قرارداد حمل دریایی مشمول کنوانسیون هامبورگ صدور بارنامه لازم نیست و قرارداد حمل دریایی مشمول آن تابع شرایط خاصی نیست (Adamsson, 2011: 20). البته چنانچه در قراردادی طرفین بر صدور بارنامه توافق نمایند این امر باعث خروج قرارداد از شمول مقررات کنوانسیون نمی شود. در نتیجه کنوانسیون هامبورگ با این تعریف حوزه اعمال خود را نسبت به مقررات بین المللی پیش از خود گسترش داده است (Thompson, 1992: 172; Selving, 1979: 378).

مطابق بند ۳ ماده ۲ کنوانسیون هامبورگ قرارداد اجاره کشتی از شمول مقررات این کنوانسیون خارج است. البته تحت شرایطی این کنوانسیون بر قرارداد اجاره کشتی حاکم است. با این توضیح که چنانچه بارنامه بین دارنده بارنامه و متصدی حمل و نقل صادر شود در صورتی که دارنده بارنامه، اجاره کننده کشتی نباشد قواعد هامبورگ بر قرارداد اعمال می گردد.

در بند ۱ ماده ۲ قلمرو اعمال جغرافیایی کنوانسیون به قراردادهای حمل از طریق دریا بین دو کشور مختلف محدود شده است، از این رو قرارداد حمل بین دو بندر در یک کشور خارج از حوزه اعمال مقررات کنوانسیون است (Butakova, 2013: 60).

در مقایسه کنوانسیون هامبورگ با قواعد کنوانسیون لاهه-ویزیبی دامنه قلمرو کنوانسیون هامبورگ نسبت به قواعد لاهه-ویزیبی در مورد دوره مسئولیت متصدی حمل نیز افزایش یافته است. در مقررات لاهه و کنوانسیون لاهه-ویزیبی، از معیار «چنگک تا چنگک» استفاده می‌شود. منظور از این معیار این است که مسئولیت متصدی حمل از زمان بارگیری کالاها به کشتی آغاز و در زمان تخلیه کالاها از کشتی خاتمه می‌یابد؛ اما در کنوانسیون هامبورگ از معیار «بندر تا بندر» استفاده شده است. بر اساس معیار «بندر تا بندر» دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل دورانی است که طی آن کالا در بندر مبدأ بارگیری و در بندر مقصد تخلیه می‌شود؛ بنابراین ممکن است کشتی در هنگام ورود محموله کالا به بندر آماده بارگیری نباشد و یا در زمانی که کشتی با محموله به مقصد می‌رسد، گیرنده مقدمات تحویل کالا را آماده نکرده باشد در اینجا تا قبل از بارگیری و تخلیه کالاها، متصدی حمل و نقل موظف به مراقبت از محموله می‌باشد (Wilson, 2004: 216). به عبارتی دیگر در شیوه بندر تا بندر مسئولیت متصدی حمل و نقل گسترش یافته است. البته هر چند دریافت و تحویل کالا، نقطه آغاز و پایان مسئولیت متصدی حمل شناخته شده است ولی این عملیات باید در بندر بارگیری و تخلیه صورت پذیرد. در نتیجه دریافت کالا پس از خروج آن از بندر تخلیه مشمول مقررات این کنوانسیون نخواهد بود (Taghizadeh, 2010:67).

با توجه بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون باید گفت ویژگی کشتی حمل کالاها و تابعیت طرفین قرارداد

۱- بند ۱ ماده ۲ قواعد کنوانسیون هامبورگ بیان می‌دارد که: «مفاد این کنوانسیون بر کلیه قراردادهای حمل و نقل دریایی بین دو کشور متفاوت قابل اعمال است اگر: الف: بندر بارگیری پیش‌بینی شده در قرارداد حمل دریایی در یک کشور متعاهد واقع شده باشد، یا ب: بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد در یک کشور متعاهد واقع شده باشد، یا ج: یکی از بنادر تخلیه انتخابی پیش‌بینی شده در قرارداد حمل دریایی بندر واقعی تخلیه باشد و در یک کشور متعاهد واقع شده باشد، یا د: بارنامه یا هر سند دیگری حاکی از قرارداد حمل دریایی در یک کشور متعاهد صادر شود یا د: بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد حمل دریایی، پیش‌بینی کند که مفاد این کنوانسیون یا قانون ملی هر کشوری که به این کنوانسیون اثر اجرایی می‌دهد بر قرارداد حاکم است».

در حوزه اعمال آن بی تأثیر است، بند ۲ ماده ۲ مقرر می‌دارد: «مفاد این کنوانسیون بدون توجه به تابعیت کشتی، متصدی حمل، متصدی حمل ثانوی، فرستنده، گیرنده یا هر شخص ذی‌نفع دیگر، قابل اعمال است.»

سؤالی که در اینجا ممکن است مطرح گردد اینکه آیا مقررات کنوانسیون می‌تواند به عنوان شرط ضمن عقد بر قرارداد حمل میان طرفین اعمال گردد؟ به عبارت دیگر چنانچه طرفین یک قرارداد حمل دریایی عضو کنوانسیون هامبورگ نباشند می‌توانند مقررات کنوانسیون مزبور را بر قرارداد فی مابین حاکم کنند؟ قسمت ه بند ۱ ماده ۲ در این زمینه مقرر می‌دارد: «بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد حمل دریایی می‌تواند پیش‌بینی کند که مفاد این کنوانسیون یا قانون ملی هر کشوری که به این کنوانسیون اثر اجرایی می‌دهد بر قرارداد حاکم است.»

#### ۴-۱-۱-۲ موضوع قرارداد حمل و نقل

در بحث موضوع قرارداد حمل دریایی باید بررسی نمود که کنوانسیون مزبور حمل چه چیزی را مورد توجه قرار می‌دهد کالا یا انسان؟ و سپس بررسی گردد که نوع وسیله حمل کالا از چه نوع وسایل حملی باید باشد؟

با توجه به بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون موضوع قرارداد حمل دریایی مشمول کنوانسیون هامبورگ حمل کالاها می‌باشد و حمل انسان را در بر نمی‌گیرد. در مقایسه با قواعد کنوانسیون لاهه-ویزبی می‌توان گفت بر خلاف قواعد کنوانسیون لاهه-ویزبی که حمل حیوانات زنده را در بر نمی‌گیرد، بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ بیان می‌کند این کنوانسیون حمل حیوانات زنده را نیز شامل می‌شود. همچنین با توجه به اینکه امروزه بارگیری کانتینرها بر روی عرشه کشتی امکان‌پذیر است کنوانسیون هامبورگ با پذیرش حمل محموله روی عرشه تحت شرایط خاص حوزه اعمال خود را نسبت به قواعد لاهه-ویزبی توسعه داده است. در همین راستا بند ۱ و ۲ ماده ۹ کنوانسیون مقرر می‌دارد:

«۱- متصدی حمل و نقل مجاز به حمل کالا روی عرشه نیست، مگر اینکه این نوع حمل به موجب توافق با فرستنده یا عرف تجاری مربوط یا به تجویز مقررات حاکم صورت گیرد.

۲- چنانچه متصدی حمل و نقل و فرستنده توافق کنند که کالا باید یا می‌تواند بر روی عرشه کشتی حمل گردد، متصدی حمل و نقل باید در بارنامه یا مدرک دیگری که دلالت بر قرارداد

حمل و نقل دریایی دارد، متذکر این موضوع گردد. در صورت عدم وجود چنین عبارتی، اثبات توافق قبلی مبنی بر حمل کالا بر روی عرشه کشتی بر عهده متصدی حمل و نقل می‌باشد. ...»

در رابطه با وسیله حمل کالا باید گفت قواعد کنوانسیون هامبورگ، قواعد یک سند بین‌المللی به منظور حمل کالاها از طریق دریا است البته همان‌طور که قبلاً ذکر شد چه بسا قراردادی فراتر از حمل دریایی منعقد گردد و حمل دریایی نیز مشمول آن باشد در این موارد کنوانسیون مقرر نموده که کنوانسیون فقط حمل دریایی را پوشش می‌دهد. از آنجا که وسیله حمل کالاها از طریق دریا از طریق کشتی است پس قرارداد حملی می‌تواند مشمول قواعد کنوانسیون باشد که وسیله حمل در این قرارداد کشتی باشد. در متن کنوانسیون و در تعریف قرارداد حمل دریایی به مسأله حمل کالاها با کشتی اشاره‌ای نشده است در هر حال با توجه به اینکه معمولاً حمل کالاها از طریق دریا با کشتی صورت می‌گیرد این مسأله به حد کافی بدیهی است و نیاز به ذکر آن در کنوانسیون نبوده است.

#### ۴-۱-۲ جایگاه حمل و نقل چندوجهی در کنوانسیون هامبورگ

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

«...قراردادی که مشمول حمل و نقل دریایی و نوع دیگری از حمل و نقل باشد، یک قرارداد حمل و نقل دریایی بر طبق این کنوانسیون فرض می‌شود البته تا جایی که مرتبط به حمل و نقل دریایی است».

با این عبارات قواعد هامبورگ حمل «درب-به-درب» را توضیح می‌دهد و به صراحت بیان می‌کند یک قرارداد حمل و نقل دریایی می‌تواند مشمول انواع دیگر حمل باشد در حالی که قرارداد حمل و نقل دریایی باقی بماند و البته مرحله حمل دریایی با بارگیری کالا به وسیله حمل دیگر پایان می‌یابد (Colebunders, 2013, p.30).

در این حالت قواعد کنوانسیون هامبورگ بر تمام قرارداد اعمال نمی‌شود و فقط بر مرحله حمل دریایی بین‌المللی اعمال می‌شود. به همین دلیل، بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون تأکید می‌کند دوره مسئولیت متصدی حمل و نقل برای کالاها مطابق کنوانسیون به مدتی که کالاها تحت حفاظت و

مسئولیت متصدی حمل و نقل با بارگیری آغاز و در بندر تخلیه نیز پایان می‌یابد، محدود شده است. (Hoeks, 2009, pp.267-268)

#### ۲-۴ قواعد رتردام

در حال حاضر قواعد لازم‌الاجرا در حوزه حمل دریایی قواعد کنوانسیون لاهه، کنوانسیون لاهه-ویزیبی و کنوانسیون هامبورگ می‌باشد؛ بنابراین یکنواختی لازم در قوانین در حوزه حمل دریایی به وجود نیامده است. از این رو مقررات رتردام با هدف ایجاد یکنواختی در این زمینه و برای ایجاد یک نظام منسجم و در عین حال جدید و هماهنگ با پیشرفت‌های تکنولوژی روز دنیا در سال ۲۰۰۹ تصویب گردید. این مجموعه قواعد، بسیاری از خلأهای موجود در حمل و نقل دریایی را بر طرف می‌کند و با ارائه راه‌حل‌هایی مشکلات مربوط به حمل و نقل چندوجهی را نیز پوشش می‌دهد. با این حال قواعد رتردام هنوز لازم‌الاجرا نگردیده است زیرا تاکنون تنها سه کشور آن را تصویب نموده‌اند ولی احتمال اجرایی شدن آن در آینده بسیار زیاد است. سؤالی که ممکن است در این حوزه مطرح شود اینکه با تصویب قواعد رتردام در حال حاضر کدام یک از اسناد حمل بین‌المللی دریایی لازم‌الاجرا می‌ماند؟ ماده ۸۹ قواعد رتردام به سؤال مزبور پاسخ داده است. بر اساس این ماده چنانچه کشوری عضو کنوانسیون لاهه، لاهه-ویزیبی یا کنوانسیون هامبورگ باشد و به عضویت قواعد رتردام در آید باید از عضویت سایر اسناد در حوزه حمل دریایی انصراف دهد و این انصراف از تاریخ لازم‌الاجرا شدن قواعد رتردام تاثیرگذار است (Najandimanesh & Lalegani, 2015:180).

در سایر مواردی که کشورها عضو قواعد لاهه و لاهه-ویزیبی و یا عضو کنوانسیون هامبورگ هستند و مقررات رتردام را نپذیرفتند به نظر می‌رسد، اسناد اشاره شده به اعتبار خود باقی مانده و بر قراردادهای حمل دریایی اعمال می‌گردد. با توجه به اینکه در حال حاضر قواعد رتردام هنوز لازم‌الاجرا نشده است بنابراین نظام‌های حقوقی کشورها به تناسب عضویت در اسناد حمل دریایی لاهه، لاهه-ویزیبی و کنوانسیون هامبورگ، مقررات کنوانسیون‌های مزبور را در قراردادهای حمل دریایی خود اعمال می‌کنند اما پس از تصویب قواعد رتردام قطعاً قواعد کنوانسیون‌های مزبور در مورد کشورهای عضو رتردام اجرا نخواهد شد.

## ۴-۲-۱ شرایط اعمال قواعد رتردام

به منظور بررسی قلمرو اعمال قواعد رتردام بر حمل و نقل دریایی نخست باید قراردادهای حمل مضمول کنوانسیون و در ادامه موضوع این قراردادها بررسی شود:

## ۴-۲-۱-۱ وجود قرارداد معوض حمل و نقل

قواعد رتردام بر قراردادهای حمل دریایی بین‌المللی اعمال می‌شود و حمل کالاها از مسیر آبی جز لاینفک این قراردادها می‌باشد (Fayzi Chekab & Azarmehr, 2015: 146). البته چون قراردادهای حمل دریایی مضمول قواعد رتردام به شیوه «درب به درب» انجام می‌گیرد، باید شیوه حمل و نقل قبل یا متعاقب حمل دریایی نیز مورد توجه قرار گیرد، از این رو به موجب قواعد رتردام در قرارداد علاوه بر حمل دریایی، سایر شیوه‌های حمل مانند حمل جاده‌ای، ریلی و غیره نیز مشاهده می‌شود (Hoeks, 2008: 258; Canrado, 2011: 20). وجود سایر شیوه‌های حمل به منظور اعمال قواعد رتردام الزامی نیست و برای اعمال قواعد رتردام بر قرارداد کافی است تا حمل و نقل دریایی بین‌المللی باشد (Fayzi Chekab & Azarmehr, 2015: 147; Berlingieri, 2009: 2).

در مورد قراردادهای حمل دریایی مضمول قواعد رتردام باید به تعریف ارائه شده در ماده ۱ قواعد رتردام توجه نمود. بند ۱ ماده ۱ قواعد رتردام قرارداد حمل را این‌گونه توصیف می‌کند: «قرارداد حمل، قراردادی است که در آن متصدی حمل در قبال دریافت اجرت متعهد به حمل کالا از یک مکان به مکان دیگر می‌شود. قرارداد باید برای حمل از طریق دریا منعقد گردد و نیز ممکن است برای دیگر شیوه‌های حمل و نقل، علاوه بر حمل دریایی منعقد گردد».

همان‌طور که از تعریف روشن است قرارداد حمل دریایی مضمول قواعد رتردام به حمل کالاها در مقابل دریافت اجرت اختصاص دارد و بنابراین قراردادهای حمل دریایی رایگان از مضمول کنوانسیون خارج است.

به منظور اعمال قواعد رتردام بر قرارداد ضرورت ندارد حتماً یک بارنامه دریایی صادر شود به عبارتی دیگر برخلاف قواعد لاهه و لاهه-ویزی که صدور بارنامه را شرط اعمال مقررات خود بر قرارداد می‌دانند و شیوه اسنادی را در انعقاد قرارداد حمل پذیرفتند و یا بر اساس کنوانسیون هامبورگ که ترکیبی از شیوه قراردادی و اسنادی را در مقررات خود مورد توجه قرار داده است،

قواعد رتردام تنها شرط اعمال مقررات خود بر قرارداد حمل دریایی بین‌المللی را اراده طرفین می‌داند. به منظور تکمیل تعریف قرارداد حمل مشمول قواعد رتردام باید به مواد ۵ و ۶ قواعد رتردام نیز توجه داشت. بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون در قلمرو اعمال کنوانسیون مقرر 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 هر یک از مکان‌های زیر در دولت متعاقد واقع شده باشد، اعمال می‌شود: الف- محل دریافت؛ ب- بندر بارگیری؛ ج- محل تحویل؛ د- بندر تخلیه».

همان‌طور که در بند ۱ ماده ۵ آمده لازم نیست حتماً کشور بندر بارگیری یا کشور بندر تخلیه عضو کنوانسیون بوده بلکه کافی است یکی از موارد ذکر شده در ماده ۵ از کشورهای متعاقد کنوانسیون باشد. برای مثال جایی که کشور بندر بارگیری و کشور بندر تخلیه هیچ کدام عضو قواعد رتردام نبوده اما یکی از کشورهای محل دریافت یا محل تحویل کالا عضویت رتردام را داشته باشد برای اعمال قواعد رتردام بر قرارداد حمل کافی است. پیش‌بینی محل دریافت کالا و محل تحویل کالا در قواعد رتردام به این علت است که این مجموعه قواعد حوزه اعمال خود را از حمل و نقل بندر تا بندر به حمل و نقل درب-به-درب گسترش داده است و چه بسا که محل تحویل و دریافت کالا با بندر بارگیری و تخلیه متفاوت باشد. برای مثالاً جایی که کالاها در خشکی تحویل گرفته می‌شود و محل تحویل کالا یک کشور عضو قواعد رتردام است؛ قواعد رتردام بر قرارداد حمل دریایی بین‌المللی اعمال خواهد شد.

پس از تعیین قراردادهای مشمول قواعد رتردام باید بررسی نمود چه قراردادهایی با چه ویژگی‌هایی از شمول کنوانسیون خارج است؟

به موجب ماده ۶ قواعد رتردام برخی از قراردادها از شمول کنوانسیون خارج است. ماده ۶ قواعد رتردام مقرر می‌دارد:



«۱- این کنوانسیون در مورد قراردادهای زیر در حمل و نقل خطوط منظم (خطی)<sup>۱</sup> اعمال نمی‌شود:

الف) قراردادهای اجاره کشتی.

ب) سایر قراردادهای استفاده از تمام یا بخشی از فضای یک کشتی.

۲- این کنوانسیون نسبت به قراردادهای حمل در حمل و نقل غیرخطی<sup>۲</sup> اعمال نمی‌شود، با وجود این در موارد زیر اعمال می‌شود:

الف) قرارداد اجاره یا قرارداد از نوع دیگری برای استفاده از تمام یا بخشی از فضای کشتی بین طرفین وجود نداشته باشد.

ب) در صورت صدور سند حمل یا یک سند حمل الکترونیکی<sup>۳</sup>.

بنابراین می‌توان گفت که قواعد رتردام در مورد قراردادهای حمل و نقل منظم (خطی) اعمال می‌گردد. قراردادهای اجاره کشتی و یا قراردادی که تمام یا بخشی از فضای کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد از جمله قراردادهای حمل و نقل منظمی هستند که از شمول کنوانسیون خارج شده‌اند. به نظر می‌رسد علت این استثناء حمایت از فرستندگان کالا در مقابل اجاره‌کنندگان کشتی می‌باشد، زیرا کسی که کشتی را اجاره می‌دهد به نسبت فرستنده کالاها سرمایه بیشتر و اطلاعات جامع‌تری دارد (Fayzi Chekab & Azarmehr, 2015: 150; Adamsson, 2011: 39).

قسمت ب بند ۲ ماده ۶ قواعد رتردام، قراردادی را مشمول مقررات قواعد رتردام می‌داند که برای آن یک بارنامه صادر شود، ولی در مباحث پیشین این موضوع مطرح گردید که قواعد رتردام بر خلاف قواعد لاهه، لاهه-ویزی و کنوانسیون هامبورگ که تحت شرایطی صدور بارنامه را لازمه قرارداد حمل دریایی می‌داند، صرف توافق بین طرفین برای اعمال قواعد رتردام بر قرارداد را کافی می‌داند. با این حال یک استثناء وجود دارد و آن هم راجع به قراردادهای حمل و نقل نامنظمی

۱- حمل و نقل منظم در بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون، چنین تعریف شده است: واژه «حمل و نقل منظم» به معنی خدمات حمل و نقل است که به طورعموم از طریق آگهی یا وسایل مشابه پیشنهاد داده می‌شود و بوسیله کشتی‌هایی که بین بنادر مشخص طبق جدول منظم در حرکت می‌باشند، مطابق جدول زمانی تاریخ حرکت که برای همه در دسترس است، تأمین می‌شود.

۲- به موجب بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون واژه حمل و نقل غیرخطی: «به معنی هر حملی است که حمل منظم نباشد.»

است که برای اعمال قواعد رتردام نیاز به صدور بارنامه دارد؛ به عبارت دیگر خود قراردادهای حمل و نقل نامنظم یک استثناء است که تحت شرایطی قواعد رتردام بر آن اعمال می شود و بر این استثناء، استثنایی دیگر وارد شده است صدور بارنامه استثناء بر استثناء است، زیرا در اعمال قواعد رتردام بر قرارداد، صرف توافق کفایت می کند و در اینجا بر استثناء قراردادهای حمل و نقل نامنظم، استثناء صدور بارنامه وارد شده است.

#### ۴-۲-۱-۲ موضوع قرارداد حمل و نقل

ماده ۷ قواعد رتردام طرفین قرارداد را تعیین نموده است. بر اساس این قواعد قرارداد حمل و نقل دریایی بین متصدی حمل و فرستنده منعقد می گردد در عین حال قواعد رتردام از اشخاص ثالث نیز تحت شرایطی حمایت می کند. این قواعد حمایت از روابط بین گیرنده و متصدی حمل، شخص ناظر و متصدی حمل، متصدی حمل و دارنده سند را نیز در برمی گیرد؛ بنابراین قواعد رتردام بر روابط قراردادی به استثناء قرارداد اجاره و سایر استثنائاتی که پیشتر بحث شد، حاکم است. از این رو مقررات رتردام بر روابط شخص ثالث دارنده سند حمل و نقل نیز اعمال می شود.

در بررسی موضوع قرارداد حمل باید دو مسأله مد نظر قرار گیرد. اول اینکه موضوع قواعد رتردام شامل حمل کالاها است و یا حمل انسان را هم در برمی گیرد؟ دیگر آن که وسیله حمل کالاها چه نوع وسیله ای می باشد؟

موضوع قراردادهای مشمول قواعد رتردام تنها حمل کالاها می باشد و این مجموعه قواعد حمل انسان را در بر نمی گیرد. حمل انسان در ماده ۸۵ قواعد رتردام از شمول کنوانسیون خارج گردیده است. ماده ۸۵ مقرر می نماید: «کنوانسیون حاضر نسبت به قراردادهای مربوط به حمل و نقل مسافر و توشه همراه مسافر اعمال نمی شود». در توضیح کالا باید گفت به موجب بند ۲۴ ماده ۱ قواعد رتردام واژه کالا به معنی اموال با هر طبیعتی است که متصدی حمل به موجب قرارداد حمل، تعهد به جابجایی آن می کند و همچنین بسته بندی (حفاظ) و هر نوع تجهیزات و کانتینر را شامل می شود که به وسیله متصدی حمل فراهم نشده و یا به حساب او نمی باشد.

در مورد نوع وسیله حمل و نقل به دلیل این که قرارداد مزبور قرارداد حمل کالا از طریق دریا می باشد، وسیله حمل و نقل کشتی است و بند ۲۵ ماده ۱ بیان می کند که واژه «کشتی» به معنی هر

وسيله‌ای است که برای حمل کالا از طریق دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سؤال دیگر این که آیا ضرورت دارد حتماً حمل و نقل از طریق دریا انجام گیرد تا قواعد رتردام بر قرارداد حاکم گردد؟ به عبارتی دیگر چنانچه قرارداد حمل، بندر بارگیری و بندر تخلیه را پیش‌بینی کرده باشد، اما کالاها در آن بندر بارگیری و تخلیه نشود، آیا هم‌چنان قواعد رتردام بر قرارداد اعمال می‌شود؟ به نظر می‌رسد صرف انعقاد قرارداد حمل، به‌منظور حمل کالاها از طریق دریا و تعیین بندر بارگیری و تخلیه برای اعمال مقررات رتردام بر قرارداد کافی است اگر چه در عمل کالاها از این طریق حمل نشود. حالت عکس آن نیز ممکن است رخ دهد یعنی جایی که قرارداد، حمل کالا از طریق دریا را پیش‌بینی نکرده اما کالاها در عمل از طریق دریا و طبق مقررات رتردام حمل شده است در اینجا به علت عدم پیش‌بینی حمل از طریق دریا در قرارداد، قواعد رتردام بر قرارداد قابل اعمال نیست مگر خلاف آن ثابت گردد یعنی مشخص گردد که به طور ضمنی حمل کالا از طریق دریا در قرارداد پیش‌بینی شده است (Mankovski, 2010: 17; Simaee Sarraf & Yari, 2012: 113).

#### ۴-۲-۲ جایگاه حمل و نقل چندوجهی در قواعد رتردام

در مجموعه مقررات رتردام در تعریف قرارداد حمل دریایی مشمول این سند بین‌المللی اشاره‌ای به حمل و نقل چندوجهی شده است. در تبیین حمل و نقل چندوجهی بند ۱ ماده ۱ قواعد رتردام مقرر می‌دارد: «قرارداد حمل، قراردادی است که در آن، متصدی حمل در قبال دریافت اجرت، متعهد به حمل کالا از یک مکان به مکان دیگر می‌شود. قرارداد باید برای حمل از طریق دریا منعقد گردد و نیز ممکن است برای دیگر شیوه‌های حمل و نقل، علاوه بر حمل دریایی منعقد گردد».

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

حمل دریایی قرارداد حمل و نقل چندوجهی اعمال می‌گردد. البته پیش‌بینی حمل درب به درب بدان معنا است که در این قرارداد علاوه بر حمل دریایی از روش‌های دیگر حمل استفاده می‌شود به همین دلیل است که کنوانسیون با نام «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا» مورد استفاده قرار می‌گیرد (Conrado, Berlingieri, 2003, p.267; 2011, p.21). در این سند بین‌المللی بر خلاف سایر اسناد بین‌المللی که در حوزه تعارضات احتمالی کنوانسیون‌های بین‌المللی شفاف‌سازی نگردیده است، موادی به عنوان قواعد حل تعارض قواعد رتردام با سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی مقرر شده است. مواد ۲۶ و ۸۲ بدین منظور وضع گردیده است که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

**۳-۴ قواعد حل تعارض کنوانسیون هامبورگ و قواعد رتردام در حمل و نقل چندوجهی**  
به منظور رفع تعارض‌های احتمالی میان مقررات حمل یک‌وجهی در حمل و نقل چندوجهی، برخی از کنوانسیون‌های حمل بین‌المللی مقرراتی را به عنوان قواعد حل تعارض پیش‌بینی نموده‌اند. در همین راستا در ادامه ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ و مواد ۲۶ و ۸۲ قواعد رتردام بررسی می‌گردد.

#### ۳-۴-۱ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ

بند ۵ ماده ۲۵ قواعد کنوانسیون هامبورگ مربوط به تعارض‌های حوزه حقوق حمل و نقل دریایی است. به موجب این ماده: «هیچ یک از مقررات این کنوانسیون مانع اعمال یک کنوانسیون بین‌المللی دیگر در مورد قراردادهای حمل و نقل توسط یک کشور متعاقد که عمدتاً به طرق دیگری جز طریق دریایی که در حال حاضر و در تاریخ تصویب این کنوانسیون معتبر و لازم‌الاجرا می‌باشد، نیست. این مقررات همچنین در خصوص هرگونه تجدیدنظر یا اصلاح بعدی کنوانسیون بین‌المللی مزبور نیز اعمال می‌گردد». بر اساس این ماده، برخی تعارض‌های میان اسناد حمل یک‌وجهی در یک قرارداد حمل چندوجهی حل و فصل می‌گردد. برای مثال هر تعارض احتمالی بین ماده ۲ کنوانسیون سی‌ام آر<sup>۱</sup> و قواعد کنوانسیون هامبورگ بر اساس این ماده رفع می‌شود.

1- CMR Convention, 1956.

چنانچه قرارداد حمل و نقلی منعقد گردد که مرتبط با دو کشوری باشد و هر دو کشور عضو کنوانسیون هامبورگ و کنوانسیون سی ام آر می باشند و در جریان حمل و نقل کالا نیاز به طی مسیر دریایی وجود داشته باشد و بدین منظور کالاها با وسیله حمل جاده‌ای (کامیون) به کشتی بارگیری شود به موجب ماده ۲ کنوانسیون سی ام آر به این دلیل که کالا با وسیله حمل جاده‌ای به کشتی بارگیری شده است، کنوانسیون سی ام آر بر کل قرارداد حمل حاکم است و از آنجا که هر دو کشور عضو کنوانسیون هامبورگ می باشند کنوانسیون مزبور بر مرحله حمل دریایی قرارداد حاکم است. در این مثال قاعده حل تعارض بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ راه گشا است و در نتیجه در مثال مذکور، کنوانسیون سی ام آر بر اساس بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ بر قرارداد حمل حاکم است. در ادامه این ماده، تقدم سایر اسنادی که متعاقب بر کنوانسیون هامبورگ تصویب می شود و یا نسخ اصلاحی این گونه اسناد بر کنوانسیون هامبورگ تصریح می گردد. بدین ترتیب قاعده حل تعارض مندرج در بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون، نسخ اصلاحی کنوانسیون کوتیف<sup>۱</sup> را نیز پوشش می دهد و در صورتی که شرایط اعمال بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون کوتیف فراهم باشد تعارض میان قواعد کنوانسیون کوتیف و هامبورگ را حل و فصل می نماید. به طور مثال در موردی که در قرارداد حمل چندوجهی مرحله حمل دریایی مکمل حمل ریلی است و مقررات هر دو کنوانسیون کوتیف و هامبورگ بر آن قابل اعمال است قواعد کنوانسیون کوتیف به موجب بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ بر قرارداد حاکم است (Hoeks, 2009: 315).

#### ۴-۳-۲ مواد ۲۶ و ۸۲ قواعد رتردام

گر چه در حال حاضر هنوز قواعد رتردام لازم الاجرا نگردیده است اما قواعد رتردام مقررات مناسب و قابل توجهی را در زمینه حل تعارض مقررات اسناد حمل یک وجهی با یکدیگر ارائه داده است. بدین منظور ضروری است ماده ۲۶ و ۸۲ قواعد رتردام در این رابطه بررسی شود.

ماده ۲۶ قواعد رتردام مقرر می دارد: «... زمانی که فقدان یا زیان به کالاها یا واقعه یا اوضاع و احوالی باعث تأخیر در تحویل آنها در طول مدت مسئولیت متصدی حمل و نقل می شود اما قبل از

1- Cotif Convention, 1999

بارگیری به کشتی یا بعد از تخلیه از کشتی، اتفاق بیفتد، مقررات این کنوانسیون بر مقررات سند بین‌المللی دیگر حاکم نیست، در صورتی که در زمان چنین فقدان، زیان یا واقعه یا اوضاع و احوالی که موجب تأخیر شده است:

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

ب) این سند بین‌المللی به طور صریح، مسئولیت متصدی حمل، محدودیت مسئولیت یا موعد اقامه دعوی را مقرر کند؛ و

ج) وفق سند مزبور، هیچ‌گونه نقض قرارداد به زیان فرستنده مجاز نباشد.

این ماده تلاش می‌کند که تعارض میان مقررات رتردام و سایر اسناد حمل یک‌وجهی را حل و فصل نماید. ماده ۲۶ در خصوص خساراتی که قبل از بارگیری محموله به کشتی و یا بعد از تخلیه محموله از کشتی رخ داده تعیین تکلیف نموده است بنابراین در جایی که خسارت در مرحله حمل دریایی رخ می‌دهد و یا در مواردی که تعیین اینکه خسارت در کدام مرحله از حمل رخ داده است با دشواری روبرو شده، مانند اینکه خسارات به تدریج در مراحل مختلف حمل اتفاق افتاده، در این موارد قواعد رتردام حاکم است (Van der Ziel, 2009: 991). البته این ماده به طور کامل تعارض‌های احتمالی میان قواعد رتردام و سایر اسناد بین‌المللی را پیش‌بینی نمی‌نماید؛ به عبارت دیگر چنانچه شرایط ماده ۲۶ رتردام در سایر شیوه‌های حمل وجود داشته باشد، مقررات بین‌المللی حمل غیر دریایی به تناسب نوع حمل بر همان شیوه اعمال می‌گردد از این رو باید گفت این ماده به پیش‌بینی قاعده حل تعارض قواعد رتردام با سایر مقررات بین‌المللی مرتبط با حمل یک‌وجهی نمی‌پردازد. البته برخی (Adamsson, 2011: 43) بر این باورند مواردی که به موجب مقررات اسناد حمل یک‌وجهی به موجب بند ب ماده ۲۶ قواعد رتردام بر مسئولیت متصدی حمل و نقل اعمال می‌گردد می‌بایست به طور محدود تفسیر شود زیرا ممکن است مقررات سند حمل یک‌وجهی مورد اعمال بر مسئولیت متصدی حمل و نقل قواعدی فراتر از قواعد رتردام در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل بر وی تحمیل نماید و در این گونه موارد باید از تأثیر غیر مستقیم این مقررات بر مسئولیت متصدی حمل و نقل جلوگیری به عمل آید.

با این حال در کنار ماده ۲۶ قواعد رتردام می‌بایست به ماده ۸۲ قواعد رتردام نیز توجه داشت. ماده ۸۲ مزبور یک قاعده حل تعارض در خصوص تعارض میان اسناد حمل یک‌وجهی وضع می‌نماید. به موجب این ماده چنانچه شرایطی وجود داشته باشد سایر اسناد حمل یک‌وجهی بر قواعد رتردام مقدم می‌شود.

ماده ۸۲ مقرر می‌دارد: «هیچ مقرراتی 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 راه آهن، تا جایی که کنوانسیون مذکور مطابق با مقررات خود، به حمل و نقل کالایی که از طریق دریا به عنوان 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».

ماده ۸۲ از سویی از نظر موضوعات پیش‌بینی شده فراتر از ماده ۲۶ است و از سویی دیگر، این ماده مشمول اسناد حمل یک‌وجهی کنونی و اصلاحات بعدی آن می‌شود. البته روشن است که این ماده در خصوص سایر اسنادی که در آینده مورد تصویب قرار می‌گیرد و ممکن است با قواعد رتردام در تعارض باشند تعیین تکلیف ننموده است. (Adamsson, 2011:43).

به موجب بند ۱ ماده ۸۲ که مربوط به تعارض قواعد حمل دریایی با قواعد حمل هوایی می‌باشد، تحت شرایطی قواعد حمل هوایی بر قواعد رتردام مقدم می‌شود. چنانچه در یک قرارداد حمل چندوجهی که از دو شیوه حمل دریایی و حمل هوایی برای جابجایی کالاها استفاده می‌شود

کالاها در طول حمل دریایی صدمه ببیند و عامل این صدمه و خسارت در جریان حمل هوایی بروز نموده است در اینجا باید دید قانون حاکم بر قرارداد چه قانونی است؟ به موجب ماده ۲۶ قواعد ترندام چون صدمه و خسارت در مرحله حمل دریایی رخ داده است بنابراین قواعد ترندام بر این موضوع حاکم است اما به موجب بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال<sup>۱</sup> از آنجا که عامل خسارت در مرحله حمل هوایی وجود داشته است بنابراین کنوانسیون مونترال بر قرارداد حاکم است. در این مورد بند ۱ ماده ۸۲ مقرر می‌دارد که اسناد حمل هوایی مقدم می‌شود و کنوانسیون مونترال بر قرارداد اعمال می‌گردد.

بند ۲ ماده ۸۲ فرض رایج تری را مطرح می‌نماید. مقررات این بند راجع به تعارض قواعد حمل دریایی با قواعد حمل جاده‌ای است. فرض ماده مربوط به جایی است که یک کامیون با کالا به کشتی بارگیری شده و کالاها در طی مسیر حمل با کشتی خسارت می‌بیند در اینجا به طور معمول باید قواعد ترندام بر قرارداد اعمال گردد؛ زیرا خسارت در مرحله حمل دریایی رخ داده است اما بند ۲ ماده ۸۲ قواعد ترندام مقرر می‌دارد در چنین وضعیتی مقررات حمل جاده‌ای مقدم است و به موجب بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون سی ام آر، قواعد حمل جاده‌ای بر قرارداد حاکم خواهد بود (Sturley, 2011: 73-74).

در نهایت بند ۳ ماده ۸۲ قواعد ترندام به تعارض میان قواعد حمل ریلی با قواعد ترندام اشاره می‌کند. ضوابط این بند مشابه بند ۲ ماده ۸۲ می‌باشد و مقرر می‌دارد که چنانچه در جریان یک حمل و نقل چندوجهی حمل دریایی مکمل حمل ریلی باشد، کنوانسیون مربوط به حمل راه آهن که در حال حاضر کنوانسیون کوتیف لازم‌الاجرا می‌باشد بر قرارداد حاکم است.

### نتیجه

حمل و نقل چندوجهی، حمل کالاها توسط حداقل دو وسیله حمل به موجب یک قرارداد واحد تحت مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی می‌باشد. از آنجا که در این حوزه، مقررات بین‌المللی لازم‌الاجرائی به عنوان قانون حاکم بر قرارداد حمل چندوجهی وجود ندارد، صاحب‌نظران

1 - Montreal Convention



راه حل های متفاوتی برای تعیین قانون حاکم پیشنهاد داده اند و یکی از راه حل ها استفاده از سیستم شبکه ای می باشد. به موجب این روش، به تناسب نوع حمل مورد استفاده در هر مرحله از قرارداد، کنوانسیون مصوب و لازم الاجرای همان مرحله، قانون حاکم بر قرارداد است؛ بنابراین چنانچه یک قرارداد حمل چندوجهی مشتمل بر یک مرحله حمل دریایی وجود داشته باشد قوانین و مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی بر آن بخش از این قرارداد اعمال خواهد شد. در حوزه اسناد حمل دریایی، چندین سند بین المللی متفاوت مورد تصویب قرار گرفته است. کنوانسیون هامبورگ و قواعد ترترام به عنوان دو سند بین المللی مربوط به حمل دریایی در برخی مقررات خود به حمل چندوجهی اشاره نموده اند. با این توضیح که کنوانسیون هامبورگ یک قرارداد حمل و نقل را که متضمن یک مرحله حمل دریایی باشد مشمول ضوابط خود می داند هر چند که در این حمل و نقل از سایر روش های حمل نیز استفاده گردد؛ البته در این صورت ضوابط کنوانسیون صرفاً بر مرحله حمل دریایی بین المللی حاکم می باشد. قواعد ترترام نیز نکات قابل توجهی در زمینه حمل و نقل چندوجهی مطرح می نماید. قواعد ترترام بر قراردادهای حمل دریایی که ممکن است بخشی از یک قرارداد حمل چندوجهی باشد اعمال می گردد. اعمال مقررات این دو کنوانسیون ممکن است معارض با اعمال مقررات سایر کنوانسیون های بین المللی در خصوص حمل و نقل غیر دریایی باشد. در این زمینه دو کنوانسیون مزبور بخشی از تعارضات را مدنظر قرار داده اند و برای آن چاره اندیشی نموده اند.

در زمینه تعارض قوانین بر اساس ضوابط کنوانسیون هامبورگ چنانچه یکی از طرفین قرارداد علاوه بر عضویت کنوانسیون هامبورگ به سایر مقررات بین المللی حمل یک وجهی پیوسته باشد، به موجب بند ۵ ماده ۲۵ کنوانسیون هامبورگ این کنوانسیون مانع اعمال سایر مقررات بین المللی مرتبط به یک نوع خاص حمل (حمل غیر دریایی) بر قرارداد نمی گردد. در تعیین قانون حاکم در قراردادهای حمل چندوجهی قواعد ترترام نیز مقررات قابل توجهی را وضع کرده است. ماده ۲۶ قواعد ترترام برخی تعارضات مرتبط با مسئولیت متصدی حمل و نقل، محدودیت مسئولیت و زمان اقامه دعوا را مدنظر قرار می دهد و در خصوص آن تعیین تکلیف می نماید اما ماده ۸۲ این سند بین المللی به بررسی تعارض قواعد ترترام با سایر کنوانسیون های مربوط به سایر شیوه های حمل و نقل پرداخته و در برابر مقررات حمل و نقل هوایی عقب نشینی کلی و در مورد سایر شیوه های حمل و نقل در موارد خاصی عقب نشینی محدودی نموده است و در واقع اعمال مقررات آن

کنوانسیون‌ها را بر اعمال مقررات خود مقدم می‌دارد.

## References

- [1] Adamsson, Joakim. (2011). The Rotterdam Rules A transport convention for the future?. Unpublished Thesis, Faculty of Law Lund University, Sweden, Available at: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=2292311&file=1>. Last visited at 11 December 2015.
- [2] Amuzad Khalili, Majid, (2012), Multimodal Transport New Approach of Transportation in Strategic Development: the Article presented in 1<sup>st</sup> seminar on the role of Multimodal Transport in national and international Trade. (In Persian)
- [3] Basnayake, Sinha. (1979). Introduction: Origins of the 1978 Hamburg Rules. The American Journal of Comparative Law, Vol. 27, No. 2/3, pp.353-355.
- [4] Berlingieri, Francesco. (2009). Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. Colloquium on the Rotterdam Rules (Rotterdam: September 21. Available at: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>. Last Visited at 10 February 2015.
- [5] Butakova, Alexandrovna Nadezda. (2013). Legal Regime of Carriage by Sea. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=2286999> , last visited at 14 August 2016.
- [6] Chenal, Thomas K. (1978). Uniform Rules for a Combined Transport Document in Light of the Proposed Revision of the Hague Rules. Arizona Law Review, No. 20, pp.953-982.
- [7] Colebunders, Caroline. (2013). Multimodal cargo carrier liability and insurance: in search of suitable regime. Unpublished Thesis, Faculty of Law University of Ghent, Belgium. Available at: <http://docplayer.net/13683118-Multimodal-cargo-carrier-liability-and-insurance-in-search-of-suitable-regime.html>. Last visited at 20 August 2016.
- [8] Conrado, Iara Costa. (2011). Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO. Unpublished Thesis, Faculty of Law Lund University, Sweden. Available at: <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/1976401>. Last visited at 22 June 2016.
- [9] De Wit, Ralph. (1995). Multimodal transport. London, Lloyd's of London Press.
- [10] Diamond, Anthony. (1980). Legal Aspects of the Convention in: Multimodal Transport the 1980 UN Convention, Papers of a one day seminar held by Southampton University's Faculty of Law on September 12<sup>th</sup> 1980, pp. 1-39.
- [11] Fayzi Chekab, Gholam Nabi & Azarmehr, Mahsa. (2015). Applicability of the Rotterdam Rules to Multimodal Transportation and Coexistence With Other Transportation Conventions, Journal of Private Law Research, Volume 3, Issue 8, pp137-174. (In Persian)
- [12] Hashemzadeh, Seyyed Alireza (1999): The Liability of Maritime Carrier for

- Goods based on Brussels Convention, 1924 and Hamburg Rules 1978, Ms thesis, Imam Sadeq university. (In Persian)
- [13] Hoeks, Marian. (2008).Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door to door under the UNCITRAL Draft instrument. *European Transport Law*, Vol.10, pp.257-280.
- [14] Hoeks, Marian. (2009).Multimodal Transport Law (The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods). Netherlands, Breda.
- [15] Jeon, Haedong. (2013).Coping With Muddles and Uncertainty in the Field of Multimodal Transport Liability.Unpublished Thesis, University of Southampton, Southampton. Available at: <http://eprints.soton.ac.uk/359284/>. Last Visited at 24 March 2016.
- [16] Kindred, Hugh. Mand Brooks, Mary. R. (1997).Multimodal Transport Rules. Netherlands, Kluwer Law International.
- [17] Mankovski, Peter. (2010).the Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract.*European Journal of Commercial and Contract Law*, Vol.2, No. 2, pp. 9-21.
- [18] Mashhadi, Hadi (2013), Maritime Law: Exemptions of Maritime Carrier Liability, First Edition, Tehran, Hoghughe Emrooz Publication. (In Persian)
- [19] Mirasi. Asadollah, Asoudar, Mohammad Amin & Abdshahi, Abbas (2012), the Study of Multimodal Transport’s Advantages in Iran, the Article Presented in 1<sup>st</sup> Seminar on the role of Multimodal Transport in national and international Trade. (In Persian)
- [20] Mohammadzadeh, Alireza, (1994), United Nations Convention on the Carriage of Goods by sea (Hamburg Rules), *Journal of Law and Political Sciences Faculty*, Issue 32, pp.253-281. (In Persian)
- [21] Najandimanesh, Heybatolah & Lalegani Samaneh. (2015). Applicable Law to International Multimodal Transport Contracts for Goods, *Journal of Public Law Research*, Volume 16, Issue 46, pp.155-190. (In Persian)
- [22] Selvig, Erling. (1979).Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea. *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 27, No. 2/3, pp. 369-389.
- [23] Simaee Sarraf, Hossein & Yari, Meysam, (2012). General Scope of Application of the Rotterdam Convention: Conflicts of Application with Other Conventions, *International Law Review*, Volume 28, Issue 45, pp105-138. (In Persian)
- [24] Special Report of Shipping Industry and Multimodal Transportation, (2004), Payam Darya, Volume12, Issue128, pp.64-65. (In Persian)
- [25] Sturley, Michael F. (2011).General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules in: Gu’ner-O’zbek, Meltem Deniz(ed), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea An Appraisal of the “Rotterdam Rules*. Berlin, Springer.
- [26] Taghizadeh, Ibrahim, *Transport Maritime Law* (2010) First Edition, Tehran, Majd Publication . (In Persian)
- [27] Thempson, Scott M. (1992).THE HAMBURG RULES: SHOULD THEY BE IMPLEMENTED IN AUSTRALIA AND NEW ZEALAND? Vol.4, No.2,

pp.168-185.

- [28] Van der Ziel, Gertjan. (2009). Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, Vol. 14, No. 4, pp. 981-995.
- [29] Wilson, John .Furness. (2004). *Carriage of Goods by Sea*. Harlow, Pearson Education.
- [30] Yaghuti, Manizheh (1994) *Analysis of Hamburg Convention and Study of its Advantages than Hague Regulations*, MS thesis, Shahid Beheshti University. (In Persian)