

## قلمرو ماده ۱ کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای (CMR) در ارتباط با حمل و نقل ترکیبی

تقی زاده، ابراهیم

دانشیار، دکتری تخصصی، رئیس دانشگاه پیام نور

### Scope of Application of Convention on Carriage of Goods by Road (CMR) in Connection with Multimodal Transportation

Taghizaadeh, Abraham

#### Abstract

In today's modern world, road carriage forms some parts of many multimodal carriages. For one, it is often the only option for the transport of cargo to and from infrastructure hubs such as ports, railway stations or aerodromes. Whether the CMR applies to stages of road carriage that are provided for in an international multimodal contract however, is, and has been cause for ample discussion ever since the advent of multimodal carriage<sup>1</sup>. Because the CMR only makes partial provision for multimodal transport in Article 2, a provision which only covers the 'roll-on, roll-off' variety of multimodal transport operations<sup>2</sup>, the lack of clarity on its position concerning other types of multimodal carriage enables the existence of differing opinions on the scope of application of the CMR. After study and research it is proved that, Under preparatory work of convention and most of writer opinions, Article 1 of CMR not only applies to purely road carriages, it also applies to road segments provided for in interational road segments of multimodal transport contracts. Additionally, for completing the discussion and as a minor argument, temporarily, regulations of CIM, CIV and Irans legal system is investigated.

**Keywords:** road carriage, CMR, scope, multimodal transportation, Article 1

#### چکیده

در دنیای مدرن امروزی، حمل و نقل جاده ای، جزئی از بسیاری از عملیات های حمل و نقل ترکیبی را تشکیل می دهد و کمتر حمل و نقل ترکیبی دیده می شود که دارای مرحله حمل و نقل جاده ای نباشد. کنوانسیون CMR، از طریق دو ماده، با حمل و نقل ترکیبی در ارتباط است. یکی ماده ۲ که به روشنی و صراحت، با نوعی حمل و نقل ترکیبی موسوم به "حمل و نقل سوپرویز" یا "رو-رو" مرتبط است و دیگری ماده ۱ که بر خلاف برخی کنوانسیون های حمل و نقل بین المللی که در مورد قابلیت اعمال خود بر حمل و نقل ترکیبی موضع صریحی اتخاذ نموده اند، به طور صریح، به قابلیت اعمال خود بر حمل و نقل ترکیبی اشاره ای نکرده و منشأ تفاسیری متفاوت در بین نویسندگان حقوقی و دادگاههای کشورهای عضو CMR شده است. موضوع اصلی این مقاله، بررسی قابلیت اعمال ماده ۱ CMR بر حمل و نقل ترکیبی بین المللی می باشد. پس از مطالعه و بررسی احراز گردید، طبق کارهای مقدماتی کنوانسیون و نظر غالب نویسندگان حقوقی و دادگاههای کشورهای عضو، ماده ۱ CMR نه تنها بر عملیات

های حمل صرفاً جاده ای، بلکه بر مرحله (یا مراحل) جاده ای (بین المللی) عملیات های حمل ترکیبی نیز اعمال می شود. همچنین برای تکمیل بحث و به عنوان بحثی فرعی، به طور گذرا، اشاره ای به این مسأله در کنوانسیون های CIM، CIV و حقوق ایران خواهیم داشت. طور گذرا، اشاره ای به این مسأله در کنوانسیون های CIM، CIV و حقوق ایران خواهیم داشت.

واژگان کلیدی: حمل و نقل جاده ای، CMR، قلمرو، حمل و نقل ترکیبی، ماده

## ۱. مقدمه

ترکیبی از طریق ماده ۱ نیز توسعه می یابد، باعث ایجاد اختلاف بین نویسندگان حقوقی و رویه قضایی کشورهای عضو کنوانسیون شده است. این اختلاف در برخی پرونده های قضایی نیز انعکاس یافته است (Hoeks, 2010: 119). در اینجا ابتدا مختصراً به مفهوم حمل ترکیبی اشاره خواهیم کرد، سپس به بررسی موضوع اعمال CMR در حمل ترکیبی و در پایان نیز اشاره ای گذرا به کنوانسیون های CIM، CIV و حقوق ایران خواهیم داشت.

## ۲. مفهوم حمل و نقل ترکیبی

حمل و نقل ترکیبی یا مرکب (چند نوعی یا چند وجهی) نوعی از حمل و نقل است که در آن محموله بدون اینکه وقفه ای در وضعیت حمل آن به وجود آید، توسط وسائط نقلیه متفاوت تحت مسئولیت شخصی واحد از محلی به محلی دیگر جا به جا شود (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۹: ۶۱).

برای تحقق حمل ترکیبی لازم است اولاً، حمل و نقل، مبتنی بر یک قرارداد واحد بین ارسال کننده و عامل حمل و نقل ترکیبی باشد. از این رو، حمل و نقل های چند شیوه یا چند مرحله ای<sup>۳</sup> که مبتنی بر قراردادهای تک نوعی متعدد و مجزاً برای هر شیوه از حمل می باشند از شمول حمل ترکیبی خارج می باشند. به موجب قرارداد حمل ترکیبی، عامل حمل و نقل مرکب، مسئولیت کامل اجرای حمل را در طول تمام مدت حمل و نقل مرکب می پذیرد. وی به موجب "قرارداد دست دوم"<sup>۴</sup>، سایر مراحل حمل و فعالیت

حمل و نقل جاده ای، نوعی حمل و نقل است که عمیقاً با حمل و نقل ترکیبی مرتبط است. زیرا این نوع حمل، تقریباً در تمام قراردادهای حمل و نقل ترکیبی به نوعی نقش ایفاء می کند، به طوری که حمل و نقل جاده ای، در اغلب موارد، تنها گزینه برای حمل و نقل کالا از مبدأ یا به مقصد زیر ساختارهای اصلی مثل بنادر، ایستگاه های راه آهن و فرودگاه ها می باشد. با این وجود، در مورد اینکه آیا CMR<sup>۱</sup> نسبت به مرحله (یا مراحل) حمل و نقل جاده ای مقرر در قرارداد حمل و نقل ترکیبی از طریق ماده ۱ CMR اعمال می شود یا نه، بحث های فراوانی از زمان پیدایش حمل ترکیبی تا کنون وجود داشته است. دلیل اصلی این بحث ها و اختلافات این است که بر خلاف سایر کنوانسیون های بین المللی (هوایی و دریایی) که موضع خود را در مورد حمل ترکیبی به روشنی بیان نموده اند، CMR، فاقد مقررات روشنی در این زمینه است و فقط از طریق ماده ۲، به طور ابتکاری، قلمرو اجرایی اصلی مقرر در ماده ۱ خود را به نوع خاصی از حمل ترکیبی (حمل و نقل سوپر پوز) گسترش داده است (Carr, 2010: 380).

به طور کلی، تنوع عملیات های حمل ترکیبی و عدم شفافیت موضع CMR در مورد حمل ترکیبی، در این خصوص که آیا قلمرو اجرایی CMR در ارتباط با حمل ترکیبی، محدود به ماده ۲ می باشد یا به حمل و نقل جاده ای مقرر در یک قرارداد حمل

<sup>۱</sup>- کلمه CMR مخفف معادل انگلیسی عبارت زیر (کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده) می باشد که در سال ۱۹۵۶ در ژنو منعقد شد:

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956

<sup>۲</sup>-طبق بند ۱ ماده ۲ CMR، در حمل (ترکیبی) مادامی که وسیله نقلیه جاده ای حامل کالا قسمت هایی از سفر را از طریق دریا، راه آهن، راه های آبی داخلی و یا هوا طی می کند، در صورتی که کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود، کنوانسیون CMR تحت شرایطی و جز در مواردی که مضمون مقررات ماده ۱۴ می باشد، حاکم بر تمام طول سفر خواهد بود. در بند ۱ ماده مزبور آمده است: «مادامی که وسیله نقلیه قسمت هایی از سفر را از طریق دریا، راه آهن، راههای آبی داخلی و یا هوا طی می کند مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود، این کنوانسیون در هر حال شامل تمام سفر خواهد بود به

جز مواردی که مضمون مقررات ماده ۱۴ می باشد به شرطی که ثابت شود هر گونه فقدان، خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا که در طی حمل کالا توسط وسایل نقلیه رخ داده، در نتیجه فعل و یا ترک فعل حمل کننده جاده ای نبوده ولی می توانست توسط حادثه ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده باشد مسئولیت حمل کننده جاده ای به وسیله این کنوانسیون تعیین نخواهد شد بلکه به گونه ای که اگر قرارداد حمل به طور مستقیم بین فرستنده و حمل کننده وسیله دیگر منعقد می شد، حمل کننده غیر جاده ای مسئول شناخته می شد، در هر حال چنانچه شرایط مشروح یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت حمل کننده جاده ای به وسیله این کنوانسیون تعیین خواهد شد».

<sup>۳</sup>-Segmented transport

<sup>۴</sup>-Subcontract

های مرتبط با حمل و ترانشیپمنت را به متصدیان حمل (فرعی) واگذار می نماید که با فرستنده کالا رابطه قراردادی و مستقیم ندارند. ثانیاً، در حمل ترکیبی، در اجرای قرارداد حمل، از بیش از یک شیوه حمل (زمینی، دریایی، هوایی) استفاده می شود (Hoeks, 2010: 51-52).

حمل و نقل ترکیبی ممکن است به دو صورت انجام شود. یا به صورت انتقال متناوب کالا از یک شیوه حمل به شیوه ای دیگری از حمل یا به صورت قرار گرفتن یک وسیله حمل و نقل بر روی وسیله حمل و نقلیه دیگر برای طی بخشی از سفر (Messent, Glass, 2000: 43). حمل ترکیبی اخیرالذکر اصطلاحاً "حمل و نقل رو-رو" یا "سوپرپوز"<sup>۱</sup> نامیده می شود. حمل و نقل چند نوعی یا ترکیبی می تواند هم به صورت ملی یا داخلی و هم به صورت بین المللی صورت پذیرد. حمل چند نوعی، در تمام حالات با حمل و نقل متوالی تک نوعی مستقل از یکدیگر که برای آن ها تئوری های مختلفی برای توجیه مسئولیت اصلی اولین حمل کننده متصور شده، متفاوت می باشد. همچنین، حمل چند نوعی، با حمل جایگزین (Alternative) که در آن حمل کننده اختیار انتخاب روش حمل را دارد متفاوت است.

سند حمل مرکب، محل دریافت و در اختیار گرفتن کالا و محل تحویل و پذیرش مسئولیت کامل اجرای حمل و نیز گم شدن، خسارت دیدن و تأخیر را در طول تمام مدت حمل و نقل مرکب توسط عامل حمل و نقل ترکیبی را نشان می دهد (عرفانی، ۱۳۸۵: ۹۸-۹۹). لازم به ذکر است که هر نوع تخلیه و بارگیری مجدد، الزاماً به معنی حمل مرکب نمی باشد؛ زیرا ممکن است که

کالا در مسیر حمل تخلیه و مجدداً بارگیری شود، اما شیوه حمل تغییر نیابد (ریبئی، ۱۳۸۶: ۳۹-۴۰).

در سال ۱۹۸۰ برای اولین بار، در سطح بین المللی، در زمینه حمل و نقل ترکیبی کنوانسیون<sup>۲</sup> در ژنو به تصویب رسید. هدف از وضع این کنوانسیون، امکان حمل بین المللی کالا از مبدا تا مقصد با وسایل حمل و نقل گوناگون و تحت نظام حقوقی واحد و مسئولیت شخص واحد و بر اساس سند حمل واحد بود (تقی زاده، ۱۳۸۹: ۵۱-۵۲). کنوانسیون مزبور هنوز لازم الاجرا نشده است. کشور ما تا به حال به این کنوانسیون ملحق نشده است.

### ۳. کنوانسیون CMR

قاعده اصلی قلمروی اجرایی کنوانسیون CMR در بند ۱ ماده ۱ آن بیان شده است. این بند مقرر می دارد:

" این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده به منظور کسب اجرت منعقد می شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشد گذشته از محل اقامت و تابعیت دو طرف قرارداد می شود".

این قلمرو اجرایی، به طور عینی و مستقل از هر گونه قواعد حل تعارض حقوق بین الملل خصوصی تعیین می شود. عدم امکان تعارض میان قلمروی قواعد CMR و قواعد حقوق بین الملل خصوصی، تا حدی موضوع را ساده می کند، اما بدین معنا نیست که در خصوص قلمروی اجرایی کنوانسیون اتفاق نظر وجود دارد. قلمروی اجرایی CMR نسبت به حمل و نقل جاده ای تحت قرارداد حمل و نقل ترکیبی موضوع بحث فراوان و مستعد

حمل و نقل (نه صرفاً وسیله حمل و نقل جاده ای) در داخل یا روی وسیله حمل و نقل دیگری حمل می شود، در بیشتر موارد، حمل و نقل سوپرپوز، شامل حمل وسایل حمل و نقل جاده ای حامل کالا روی سایر وسایل حمل و نقل (حمل رو-رو) از طریق دریا، آبراههای داخلی یا قطار می باشد. (Hoeks, 2010, 118-119)

<sup>۱</sup> اصطلاح حمل و نقل رو-رو (Ro-Ro transport) کاملاً منطبق با مفهوم اصطلاح حمل و نقل سوپرپوز (Transport superpose) یا حمل و نقل "شیوه روی شیوه" (Mode on mode) نمی باشد. حمل و نقل رو-رو نوعی حمل و نقل سوپرپوز است که در آن، وسیله نقلیه حمل و نقل جاده ای حامل کالا توسط وسیله نقلیه دیگری مثل کشتی، قطار (Piggy back) یا هواپیما حمل می شود، در حالی که حمل و نقل سوپرپوز یا شیوه روی شیوه عامتر بوده و نوعی حمل و نقل است که در آن یک وسیله

<sup>۲</sup> UN Convention on International Multimodal Transport of Good, 1980.

تفاسیر متفاوت کشورها و دادگاههای مختلف بوده است. عقاید مختلف مربوط به اینکه چه شرایطی دقیقاً باعث اعمال CMR از طریق ماده ۱ می شود، به سه گروه تقسیم می شود:

۱-CMR نسبت به حمل و نقل جاده ای مقرر در یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی از طریق ماده ۱ اعمال می شود، حتی اگر مرحله جاده ای صرفاً داخلی باشد، مشروط بر اینکه قرارداد به طور کلی (کل مراحل حمل در مجموع) بین المللی باشد.

۲-CMR نسبت به حمل و نقل جاده ای مقرر در یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی از طریق ماده ۱ اعمال می شود، اما فقط در صورتی که خود بخش جاده ای حمل و نقل، بین المللی باشد، یعنی از مرز عبور کند و مقصد آن در دو کشور مختلف واقع باشد.

۳-CMR نسبت به هیچ یک از بخش های یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی از طریق ماده ۱ اعمال نمی شود، حتی اگر بخش جاده ای آن بین المللی باشد. زیرا قرارداد حمل و نقل ترکیبی، قرارداد حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا محسوب نمی شود.

مطلبی که می توان در اینجا با قاطعیت از آن سخن گفت، این است که ماده ۱ CMR، اجرای قواعد کنوانسیون را بر مراحل غیر جاده ای قراردادهای حمل ترکیبی مقرر نمی کند.

مبنای تمام اختلافات موجود در خصوص قابلیت اعمال CMR در حمل مرکب، تفسیر عبارت "قرارداد برای حمل و نقل کالا از طریق جاده"<sup>۱</sup> استعمال شده در بند ۱ ماده ۱ می باشد. ماده مزبور بیان نمی کند که حمل و نقل باید منحصراً از طریق جاده یا حتی غالباً از طریق جاده صورت پذیرد. بنابراین اگر طبق

قرارداد، حمل بین المللی از مبداء یا به مقصد یک کشور عضو کنوانسیون صورت گیرد قرارداد مزبور تحت حاکمیت CMR خواهد بود. زیرا CMR بر "هر قرارداد برای حمل کالا از طریق جاده" اعمال می شود، خواه قرارداد متضمن سایر شیوه های حمل باشد یا نباشد. باید توجه داشت تفسیر این عبارت به اینکه کنوانسیون CMR امکان اعمال از طریق ماده ۱ را مقرر نمی کند، موجب ناسازگاری توجیه ناپذیر بین قراردادهای حمل و نقل مشابه می گردد (Hoeks, 2010, 118-119).

فایده اعمال CMR بر بخش حمل جاده ای حمل ترکیبی این است که به جای ارائه رژیم ملی خارجی که دادگاه ممکن است از آن هیچ آگاهی کافی نداشته باشد، یک مجموعه ای از قواعد بین المللی شناخته شده برای دادگاهها فراهم می نماید.<sup>۲</sup> این امر یکی از مزایای اجرای حقوق متحد الشکل محسوب می شود. از سوی دیگر، قلمروی CMR را با قلمروی کنوانسیون های ورشو و مونترال (حمل هوایی) و قواعد هامبورگ (حمل دریایی) هماهنگ می نماید. این کنوانسیون ها تنها رژیم های یکنواخت حمل و نقل می باشند که موضع خویش را در مورد حمل ترکیبی به صراحت بیان نموده اند. کنوانسیون های مذکور به موجب مقررات خویش بر آن مرحله از حمل ترکیبی که مربوط به حمل موضوع آن ها می شود اعمال می شوند.

در ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۳۸ رژیم جدیدتر مونترال به روشنی بیان شده است: در حمل ترکیبی که بخشی از آن از طریق هوا و بخشی دیگر از طریق سایر شیوه های حمل انجام می گیرد، این کنوانسیون، تنها بر بخش حمل هوایی حاکم خواهد بود.<sup>۳</sup> در دعاوی معروف حمل ترکیبی نظیر: قضیه

بر اینکه شرایط حمل و نقل هوایی مندرج در ماده ۱ رعایت شده باشد" (تالیان، ۱۳۹۰: ۱۲۴). بند ۱ ماده ۳۸ کنوانسیون مونترال نیز مقرر می دارد: "در حمل مرکب که بخشی از آن از طریق هوا و بخشی دیگر از طریق سایر شیوه های حمل انجام می گیرد این کنوانسیون، با رعایت بند ۴ ماده ۱۸، تنها بر بخش حمل و نقل هوایی حاکم خواهد بود مشروط بر اینکه حمل و نقل از طریق هوا مشمول شرایط مذکور در ماده ۱ شود" (محمد زاده وادقانی و نیاسری، ۱۳۸۴: ۳۱۴).

<sup>۱</sup>-"contract for the carriage of goods by road"

<sup>۲</sup>-با وجود این ترس از قوانین ملی خارجی هرگز دلیلی کافی برای بسط قلمروی یک کنوانسیون از محدوده مشخص آن محسوب نمی شود (Van Beelen, 1994: 49)

<sup>۳</sup>-بند ۱ ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو در این باره مقرر می دارد: "در حمل و نقل مرکب که بخشی از آن از طریق هوا و بخشی دیگر از طریق سایر شیوه های حمل انجام می گیرد، مقررات کنوانسیون حاضر بر بخش حمل و نقل هوایی حاکم خواهد بود، مشروط

"کوانتوم" و رأی "دادگاه تجدید نظر"<sup>۱</sup> کلن (آلمان) سال ۲۰۰۴ که مربوط به حمل ترکیبی متشکل از مراحل حمل و نقل هوایی و جاده ای بودند، CMR نسبت به بخش جاده ای اعمال شد.

حتی موضع قواعد هامبورگ در ارتباط با حمل ترکیبی، از رژیم های حمل و نقل هوایی روشن تر است. بند ۶ ماده ۱ قواعد هامبورگ بیان می دارد: " ... قراردادی که علاوه بر حمل و نقل دریایی، حمل و نقل نوع دیگر را نیز شامل گردد، فقط تا حدی که مربوط به حمل و نقل دریایی باشد از نظر این کنوانسیون، حمل و نقل دریایی تلقی می شود" (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۳: ۲۵۸-۲۵۷).

بنابراین تفسیر عبارت "قرارداد برای حمل و نقل کالا از طریق جاده" به این معنا که CMR بخش حمل جاده ای یک قرارداد حمل ترکیبی را شامل می شود، موجب یکنواختی بیشتر در حوزه حقوق حمل و نقل بین المللی می شود، به ویژه، از آنجا که سایر کنوانسیون های حمل و نقل زمینی بین المللی مثل COTIF-CIM و "کنوانسیون قرارداد حمل و نقل کالا از طریق آبراههای داخلی" (CMNI)<sup>۲</sup>، حاوی مقرراتی راجع به قلمرو اجرایی هستند که عمدتاً با مقررات CMR یکسان است، یکنواخت کردن رژیم های CMR، ورشو، مونترال و هامبورگ بر تفسیر قلمرو قواعد یکنواخت رژیم های حمل ریلی و آبراههای داخلی تأثیر گذار خواهد بود.

بین کسانی که قائل به عقیده اعمال CMR بر مرحله حمل و نقل جاده ای حمل ترکیبی هستند، در مورد گستره قلمروی CMR اختلاف وجود دارد. یک عده بر این عقیده هستند که ماهیت بین المللی کل قرارداد حمل (بدین مفهوم که محل دریافت و تحویل کالا یا همان مبداء و مقصد در دو کشور مختلف قرار داشته باشد که یکی از آن ها عضو CMR باشد) برای اعمال کنوانسیون بر مرحله حمل جاده ای کافی می باشد، حتی اگر مرحله

جاده ای، داخلی باشد و مبداء و مقصد آن در قلمروی یک کشور قرار داشته باشد. عده ای دیگر نیز بر این باورند که اجرای CMR تنها محدود به حمل ترکیبی ای می شود که خود قسمت جاده ای آن نیز بین المللی باشد. وقتی که دیدگاه اخیر اجرا شود، اجرای CMR به بخش های جاده ای حمل و نقل های ترکیبی ای که مرز دو یا چند کشور را طی می نمایند محدود می شود (Hoeks, 2010: 122).

۳-۱. وقتی که قرارداد به طور کلی بین المللی باشد

(دیدگاه پرو سی ام آر<sup>۳</sup>)

کلارک<sup>۴</sup>، یکی از مؤلفین حقوق حمل و نقل، در یکی از آثار خود، ظاهراً از این دیدگاه حمایت نموده است که CMR بر مرحله حمل جاده ای داخلی (یا درون مرزی) یک قرارداد حمل ترکیبی که قبل یا بعد از آن (مرحله جاده ای)، شیوه دیگری از حمل باشد که مبداء یا مقصد آن کشور دیگری (غیر از کشور محل انجام حمل جاده ای) باشد اعمال می شود، به شرط اینکه کل حمل تابع قرارداد حمل واحد بوده و مرحله ای جاده ای از یک کشور عضو CMR آغاز شده یا در یک کشور عضو CMR پایان یابد. وی در سال ۲۰۰۲ در مقاله ای "در مورد حمل ترکیبی و CMR" می نویسد: از آنجایی که CMR یک کنوانسیون بین المللی است، شرط بین المللی بودن حمل کالا از طریق جاده (طبق ماده ۱) عرفی است نه الزامی. آنچه که وی در مورد عبارت "دریافت"<sup>۵</sup> کالا مندرج در ماده ۱ واجد اهمیت تلقی می کند، این است که "دریافت کالا"، شروع اجرای قرارداد حمل را که باید از یک کشور آغاز شده و در کشوری دیگر خاتمه یابد مشخص می کند (Clarke, 2005: 7).

<sup>۳</sup> -Pro CMR perspective

<sup>۴</sup> -Malcolm Clarke

<sup>۵</sup> -taking over

<sup>۱</sup> -OLG: Oberlandesgericht (German Court of Appeal).

<sup>۲</sup> -The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (22 June 2001)

"دادگاه بخش"<sup>1</sup> روتردام (هلند) نیز در دو تصمیمی که در سال ۱۹۹۲ اتخاذ نمود، این عقیده را که CMR بر حمل جاده ای مقرر در یک قرارداد حمل ترکیبی بین المللی اعمال می شود، مورد پذیرش قرار داده است، هر چند که این تصمیمات در تفسیر این موضوع که حمل جاده ای مربوط باید بین المللی باشد یا نه با هم متفاوت بودند. قضایای مزبور، مختصراً توضیح داده می شود:

در قضیه اول، یک جرثقیل سیار از قاهره به "گلین" (هلند) حمل شد. به این صورت که از قاهره تا "اسکندریه" (مصر) از طریق جاده، از اسکندریه تا "آنتورپ" (بلژیک) از طریق دریا بدون وسیله نقلیه جاده ای، و از آنتورپ تا مقصد (گلین) نیز دوباره از طریق جاده حمل شد. در مسیر جاده ای از قاهره به اسکندریه در اثر تقصیر متصدی حمل جاده ای، تریلر حامل جرثقیل به کنار جاده منحرف و واژگون شد. وقتی که طناب جرثقیل دیگری که برای بلند کردن تریلر و جرثقیل به کار گرفته شده بود پاره شد، تریلر و جرثقیل سقوط کردند که در اثر آن جرثقیل خسارت دید. دادگاه بخش روتردام رأی داد که قواعد CMR در مورد ادعای خسارت افراد ذینفع اعمال می شود. توجیه دادگاه از این تصمیم، مفهوم مخالف ماده ۲ CMR بود. قاضی بر این عقیده بود که ماده ۲ CMR دلالت می کند که هرگاه یک حمل مرکب وجود داشته باشد که در طی آن، طبق قرارداد، باید کالاها از وسیله نقلیه جاده ای تخلیه شوند و بر روی یک کشتی بارگیری شوند، CMR صرفاً بر مرحله دریایی عملیات حمل (نه مرحله جاده ای آن) اعمال نمی شود. اگرچه دادگاه از اینکه قرارداد حمل مزبور، از شروع تا پایان، حمل جاده ای نبوده آگاهی داشت، اما نتیجه گرفت که در این قضیه یک قرارداد حمل بین المللی وجود دارد، زیرا محل دریافت و تحویل کالا در دو کشور مختلف قرار دارد. به خاطر اینکه بخشی از این قرارداد حاوی حمل جاده ای می باشد، شرایط ماده ۱ حاصل است، حداقل تا آنجایی که به مراحل جاده ای مربوط است. طبق نظر دادگاه، رأی به اینکه CMR نسبت به

هیچ یک از بخش های حمل موضوع قرارداد حمل (ترکیبی) قابل اعمال نیست، قلمروی اجرایی CMR را بی جهت بسیار محدود می نماید. دادگاه ادامه داد: متن کنوانسیون تاب چنین تفسیری را ندارد و تفسیر کنوانسیون بدین نحو مخالف با قصد تدوین کنندگان کنوانسیون برای ایجاد رژیم یکنواخت می باشد.

قضیه دوم تصمیمی مشابه است که دادگاه بخش روتردام در ارتباط با حمل یک سری سیب زمینی از "گمرن" (هلند) به چند مقصد در ایتالیا اتخاذ نمود. در این قضیه، دادگاه بخش روتردام تصمیم گرفت، از آنجایی که عملیات حمل، با حمل جاده ای از یک کشور آغاز شده و با حمل جاده ای در کشوری دیگر پایان یافته است CMR اعمال می شود<sup>۲</sup>. به نظر می رسد دادگاه روتردام برای اعمال CMR بر این نظر بود که حمل مرکب باید با حمل جاده ای آغاز و پایان یابد.

از نظر دادگاه، این موضوع که حمل محموله سیب زمینی از طریق یک مرحله ریلی (میان مراحل جاده ای آغازین و پایانی حمل) صورت گرفته است، مانعی برای قابلیت اعمال CMR نسبت به مراحل حمل و نقل جاده ای تلقی نمی شود. با استدلالی مشابه قضیه قبلی، دادگاه روتردام رأی داد: اگر سیب زمینی ها به صورت تخلیه نشده از وسیله نقلیه جاده ای بر روی قطار حمل شوند، CMR به موجب ماده ۲، بر کل عملیات حمل اعمال می شود. در غیر این صورت، یعنی وقتی سیب زمینی ها از وسیله نقلیه جاده ای تخلیه و بر روی قطار برای حمل ریلی بارگیری شوند، CMR به موجب ماده ۱ بر مراحل حمل جاده ای (آغاز و پایان حمل) اعمال می شود. دادگاه برای اعمال ماده ۱ لازم ندانست خود مراحل جاده ای، وصف بین المللی داشته باشند و بر این نظر بود تا زمانی که محل دریافت و تحویل مقرر در قرارداد (حمل ترکیبی)، در دو کشور مختلف قرار داشته باشد، CMR بر هر حمل و نقل جاده ای مقرر در قرارداد اعمال می گردد.

<sup>2</sup> -Rb Rotterdam 5 June 1992, S&S, 1993, 107 Cited in Hoeks, 2010: 124.

<sup>1</sup> -Rb: Rechtbank (Dutch District Court).

یکی از انتقادات وارده بر این تصمیم این است که آن قلمرو اعمال CMR را بسیار گسترش می دهد و CMR را بر قسمت جاده ای داخلی عملیات حمل نیز اعمال می کند. زیرا به کارگیری دیدگاه "پرو سی ام آر" موجب می شود، قواعد CMR بر تمام حمل و نقل های جاده ای تحت قرارداد حمل و نقل ترکیبی اعمال شود، نه صرفاً مواردی که دو بخش جاده ای حمل یا بیشتر وجود دارد، با حداقل یک حمل جاده ای در آغاز حمل و یکی در پایان حمل.

کنوانسیون به وضوح هیچ مبنایی برای پشتیبانی از چنین تمایزی به دست نمی دهد<sup>۱</sup> و چنین دیدگاهی هدف یکنواخت کردن معاهدات را محدود می کند. حتی اگر مقررات ماده ۲ نیز در کنوانسیون پیش بینی نمی گردید، به احتمال زیاد، هیچ کس حتی فکر اعمال CMR بر حمل و نقل جاده ای داخلی مقرر در یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی را هم نمی کرد (Hoeks, 2010: 124).

هیچ یک از دو تصمیم قضایی فوق مربوط به قراردادهای حمل و نقل جاده ای، تحت شمول بند های ماده ۱ CMR نمی شود. تنها توصیفی که می توان به طور کلی، به این قراردادها داد، عنوان حمل و نقل ترکیبی می باشد. اگر بخش های مجزای حمل و نقل ترکیبی مورد بررسی قرار بگیرند، کاری که دادگاه بخش روتردام با تشخیص اینکه CMR بر مرحله ریلی و دریایی حمل و نقل ترکیبی اعمال نمی شود انجام داد، منطبق اقتضاء می کند که مراحل جاده ای مختلف برای تشخیص بین المللی بودن حمل به طور جداگانه مورد لحاظ قرار گیرند. به عبارت بهتر، مبدأ و مقصد هر یک از این حمل های جاده ای باید در دو کشور (الزاماً یکی

از آن ها عضو کنوانسیون) قرار داشته باشد، تا CMR بر آن ها قابلیت اعمال داشته باشد، لذا اگر یک حمل و نقل ترکیبی دارای یک مرحله دریایی و دو مرحله ای جاده ای باشد که هر یک از مراحل جاده ای آن در داخل قلمرو یک کشور انجام شود و از مرز عبور نکند، عنوان حمل و نقل بین المللی جاده ای بر آن صدق نمی کند.

همچنین اعمال CMR بر حمل جاده ای مشکلاتی در زمینه حق رجوع متصدی حمل و نقل ترکیبی ایجاد می نماید. وقتی که انجام حمل جاده ای توسط متصدی حمل ترکیبی به موجب قرارداد دست دوم به متصدی حمل دیگری واگذار شود، در صورتی که قرارداد فیما بین متصدی حمل ترکیبی و متصدی حمل فرعی (یا دست دوم) مربوط به حمل داخلی شود، متصدی حمل فرعی، بر اساس قواعد حقوق داخلی مسئول خواهد بود. اگر متصدی حمل ترکیبی در مقابل افراد ذی نفع کالا بر اساس قواعد CMR مسئول نباشد، این امر او را در معرض ضرر قرار می دهد.<sup>۲</sup> وقتی که متصدی حمل فرعی بتواند به سطح پایین تری از محدودیت یا شرایط متفاوت مسئولیت (به واسطه قابلیت اعمال یک رژیم ملی) استناد کند، متصدی حمل ترکیبی ممکن است نتواند به طور کامل زیان های خود را (که به واسطه جبران خسارات وارده به فرستنده یا گیرنده کالا بر اثر تقصیر متصدی حمل فرعی، به وی وارد گردیده است) جبران کند. البته متصدی حمل ترکیبی می تواند برای جلوگیری از چنین خلأیی، در قرارداد خود با متصدی حمل داخلی، شرط انتخاب قانون CMR را بگنجانند که اعتبار چنین شرطی به حقوق داخلی بستگی خواهد داشت. به عنوان مثال، طبق حقوق هلند، چنین شرطی، قواعد امری

<sup>۱</sup> یکی از آثار بارز آن این خواهد بود که محدودیت کیلوگرم ممکن است تغییر کند. طبق CMR میزان مسئولیت ۸/۳۳ SDR می باشد، در حالی که در کشور هلند ۳/۴۰ یورو است که از سقف مسئولیت CMR کمتر است و به ضرر متصدی حمل ترکیبی خواهد بود. البته برخی کشورها مثل آلمان و انگلیس از محدودیت CMR استفاده نموده اند.

<sup>۲</sup> حتی اگر هدف یکنواخت کردن حقوقی موجب استفاده از حقوق معاهده ای در تمام وضعیت های دارای یک عنصر بین المللی جذاب باشد، از این هدف باید در تمام وضعیت ها جلوگیری شود. زیرا متن CMR دلالت بر این می کند که تنظیم حمل و نقل داخلی مد نظر کنوانسیون نمی باشد. ترس از حقوق داخلی خارجی نیز فی نفسه، دلیلی کافی برای بسط قلمرو اجرایی کنوانسیون فراتر از محدوده های مدنظر آن نمی باشد (Van Beelen, 1994: 40).

معارض حقوق هلند را بر اساس ماده (۱۱۰۲: ۸) قانون مدنی<sup>۱</sup> آن کشور کنار می گذارد (Hoeks, 2010: 125).

آخرین و شاید مهم ترین انتقاد وارد بر دیدگاه اعمال CMR بر حمل و نقل جاده ای داخلی، حکم ماده ۱۷ CMR است. بند ۱ این ماده بیان می کند: "متصدی حمل مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارد شده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن... خواهد بود". اگر "تحویل گرفتن" در این ماده، به اولین تحویل گرفتن کالادر آغاز حمل و نقل ترکیبی و "تحویل دادن"<sup>۳</sup> به آخرین تحویل در پایان حمل و نقل ترکیبی (تحویل کالا در مقصد نهایی) تعبیر شود، ماده ۱۷ باعث می شود، مسئولیت متصدی حمل ترکیبی بر اساس CMR، بر تمام بخش های حمل، حتی مراحل غیر جاده ای حمل نیز اعمال شود. غالب نویسندگان چنین نظری ندارند.

## ۲-۳. فقط اگر بخش جاده ای، بین المللی باشد

یک نظریه عموماً پذیرفته شده (به ویژه در کشورهای هلند، بلژیک و انگلیس) که از نظر نگارنده از سایر نظرات مناسب تر است، این است که اصطلاح "دریافت" و "تحویل" کالا مندرج در بند ۱ ماده ۱، باید به ترتیب به "شروع" و "پایان" مرحله جاده ای قراردادی یا مقرر در قرارداد حمل ترکیبی تفسیر شود.<sup>۴</sup> یک تصمیم قضایی همسو با این دیدگاه، رأی "دادگاه عالی آلمان"<sup>۵</sup> در سال ۱۹۸۷ است که در خصوص یک حمل مرکب از شهر "نویکیرشن" (آلمان) به "پورتاداون" (ایرلند شمالی) بیان نمود: "CMR بر مرحله جاده ای از نویکیرشن تا روتردام اعمال می

شود، زیرا ناشی از ماده ۱ کنوانسیون [بین المللی بودن حمل] می باشد".<sup>۶</sup> بر عکس، همان دادگاه در مورد بخش جاده ای همان حمل که در ایرلند شمالی از "بلفاست" تا پورتاداون انجام شد و آخرین مرحله حمل را تشکیل می داد، بیان کرد که CMR بر این حمل اعمال نمی شود، به این دلیل که این مرحله جاده ای از هیچ مرزی عبور نکرده و صرفاً داخلی بوده است.

در یک رأی دیگر، دادگاه بخش روتردام، در خصوص مرحله جاده ای (یک حمل ترکیبی) از دوبلین (ایرلند جنوبی) به کوکسهاون (انگلیس) بیان کرد: اگر پروتکل اصلاحی CMR (مصوب ۱۹۸۷) حمل جاده ای بین انگلیس و ایرلند شمالی و جنوبی را از قلمرو CMR خارج نکرده بود،<sup>۷</sup> CMR بر حمل مذکور از دوبلین تا کوکسهاون قابلیت اعمال داشت، زیرا از مرزهای بین المللی (انگلیس و ایرلند) عبور کرده است.<sup>۸</sup>

تصمیمی جدیدتر که دادگاه تجدید نظر شهر دوسلدورف (آلمان) صادر نموده است نشان می دهد که نظام قضایی آلمان هنوز از این عقیده که CMR بر حمل جاده ای داخلی ای که بخشی از یک حمل ترکیبی بین المللی را تشکیل می دهد اعمال نمی شود، پشتیبانی می کند. دادگاه تجدید نظر دوسلدورف در تصمیم خود (سال ۲۰۰۴) بیان نموده است: "بر خلاف نظر دادگاه بخش، کنوانسیون CMR چنین حملی (حمل جاده ای داخلی) را پوشش نمی دهد، زیرا هیچ حمل فرامرزی (در این قضیه) رخ نداده است. بلکه این موارد (حمل جاده ای داخلی) مربوط به حمل ترکیبی می شوند، زیرا خواننده بسته هایی را به فرودگاه کلن به

<sup>۶</sup> -BGH 24 June 1987, TransPR 1987, p. 447-454 at p 447.

با وجود این دادگاه عالی آلمان بعدها در سال ۲۰۰۸ توضیح داد این رأی کنوانسیون CMR را به طور غیر مستقیم، یعنی از طریق حقوق داخلی آلمان (نه به طور مستقیم از طریق ماده ۱ CMR) اعمال کرده است.

<sup>۷</sup> به موجب بخشی از مقررات پروتکل مزبور، کنوانسیون CMR بر عبور و مرور میان انگلیس، ایرلند شمالی و جمهوری ایرلند اعمال نمی شود.

<sup>۸</sup> -Rb Rotterdam 5 September 2007, S&S 2009, 41. Cited in Hoeks, 2010: 126 f.n 42.

<sup>۱</sup>-BW: Burgerlijk Wetboek (Dutch Civil Code).

<sup>۲</sup> -take over

<sup>۳</sup> -delivery

<sup>۴</sup> -Quantum Corporation Inc and others V Plane Trucking Ltd and Another, [2002], 2 Lloyd's Rep 25, ETI. 2004, p. 535, Rb Rotterdam 28 October 1999, S&S, 35 (Resolution Bay0 Cited in Hoeks, 2010, 126.

<sup>۵</sup>-BGH: Bundesgerichtshof (German Supreme Court).



منظور حمل آن‌ها از طریق هوایی از فرودگاه کلن به مادرید یا رم حمل نموده است!<sup>1</sup>

در ادبیات حقوقی، نویسندگانی همچون هیل و لووه از سال‌ها قبل از دهه ۸۰، موافق با عقیده فوق بودند. و در طی سال‌ها، تعداد طرفداران این عقیده پیوسته افزایش یافته است. لووه در کتاب "تفسیری بر CMR" در تفسیر قواعد قلمرو CMR بیان می‌دارد: اگر در حمل ترکیبی، از شیوه حمل دیگری پس از مرحله حمل جاده ای بین‌المللی آن استفاده شود، CMR فقط تا ترانزیشن (انتقال کالا) از وسیله نقلیه جاده ای به وسیله حمل دیگر (حاکم بر حمل خواهد بود و این عملیات (ترانزیشن) به حمل جاده ای پایان می‌دهد. اگر بعداً دوباره کالاها بر روی وسیله نقلیه جاده ای بارگیری شوند، CMR بر این سفر دوم جاده ای نیز تنها در صورتی حاکم خواهد بود که آن در چهارچوب معنایی CMR، بین‌المللی باشد (Loewe, 1975: 8) هیل نیز در سال ۱۹۷۵ هنگام توضیح در مورد اینکه چه رژیم‌هایی بر ترافیک کوتاه دریایی و قاره ای (انگلیس) اعمال می‌شوند، دیدگاهی مشابه بیان داشته است (Hill, 1975: 604-605).

الحاق گسترده به این نظریه که CMR بر بخش جاده ای بین‌المللی یک قرارداد حمل ترکیبی اعمال می‌شود، حکایت از بی‌نقص بودن این نظریه دارد. شاید بارزترین پرونده قضایی در این زمینه قضیه "شرکت رسماً به ثبت رسیده کوانتوم و دیگران علیه شرکت با مسئولیت محدود حمل و نقل هواییمایی و دیگران"<sup>۲</sup> معروف به قضیه "کوانتوم" باشد که می‌توان گفت یک مثال خوب از پیچیدگی‌های حمل ترکیبی در عمل می‌باشد. در قضیه کوانتوم، یک محموله از هارد دیسک از سنگاپور به دوبلین (پایتخت ایرلند جنوبی) تحت یک راهنما<sup>۳</sup> حمل شدند. راهنما مزبور بیان می‌داشت کالاها از طریق هوایی به پاریس و از پاریس

تا منچستر (انگلیس) از طریق جاده حمل خواهند شد. در مرحله حمل جاده ای، کالاها توسط راننده و سرپرست در استخدام شرکت حمل و نقل هوایی فرانسه به سرقت رفت و در دادگاه طرح دعوا شد.

در مرحله بدوی، دادگاه تجاری<sup>۴</sup> با نگاه به کل جریان حمل کالاها از سنگاپور به دوبلین چنین نتیجه گرفت که قرارداد حمل مزبور بر اساس مسافت هوایی (طولانی) طی شده، به نحو بارزی یک قرارداد برای حمل هوایی است. با وجود این، در این قضیه، کنوانسیون ورشو بر مرحله حمل جاده ای اعمال نگردید. همچنین کنوانسیون CMR اعمال نگردید، زیرا کالاها در سنگاپور، نه در پاریس، تحویل شرکت هواییمایی فرانسه شده بود و بنابراین مرحله حمل جاده ای تابع شروط قرارداد شرکت هواییمایی فرانسه تشخیص داده شد. تا زمان اتخاذ این تصمیم اعتقاد عمومی بر این بود که فقط در حمل چند شیوه یا چند مرحله ای (مبتنی بر قراردادهای حمل جداگانه که حملی متفاوت از حمل ترکیبی محسوب می‌شود) CMR بر مرحله حمل جاده ای در چهارچوب ماده ۱ اعمال می‌شود. با وجود این، در مرحله تجدید نظر، تصمیم دادگاه تجاری نقض شد. به این دلیل که در قضیه مطروحه، همانگونه که (در بارنامه) ثبت گردیده، حمل دارای دو مرحله (هوایی و جاده ای) است که یکی از آن‌ها باید از طریق جاده انجام شود و بند ۱ ماده ۱ CMR باید به نحوی تفسیر شود که بر مرحله جاده ای یک قرارداد حمل ترکیبی، قابلیت اعمال داشته باشد (Carr, 2010: 382; Hoeks, 2010: 125-128)

تصمیمات هر دو دادگاه تجاری و دادگاه تجدید نظر در قضیه کوانتوم، موجب تفسیرهای متفاوتی گردید. این تصمیمات، به ویژه تصمیم دادگاه تجدید نظر، حاوی ملاحظات روشن و صریح درباره قابلیت اعمال CMR بر حمل و نقل جاده ای در

<sup>3</sup> -Waybill

<sup>4</sup> -Commercial court

<sup>1</sup> -OLG Dusseldorf 16 June 2004, [-18 U 237/03, www.justiz.nrw.de.

<sup>2</sup> Quantum Corporation Inc and others V Plane Trucking Ltd and Another, [2002].

توافقات حمل و نقل ترکیبی است و واکنش های فراوانی را در سیستم قضایی و تألیفات دانشگاهی به دنبال داشته است.

کلارک در تألیفات خود، با این عقیده مبنای رأی دادگاه تجاری که حمل ترکیبی باید به طور کلی طبقه بندی شود و قرارداد حمل در قضیه کوانتوم بر اساس مسافت (طولانی) طی شده، آشکارا یک قرارداد حمل هوایی است که نباید CMR بر آن اعمال شود، مخالف است. به نظر کلارک، طبق ماده ۱ (۱) CMR، مقررات CMR نه تنها بر قراردادهای حمل کالای منحصراً از طریق جاده یا عمدتاً از طریق جاده، بلکه بر هر قرارداد حمل کالا از طریق جاده حاکم است. اگر حمل کالا در دو کشور مختلف انجام گیرد که حداقل یکی از آن ها عضو کنوانسیون باشد، CMR بر هر گونه قرارداد حمل کالا از طریق جاده اعمال می شود، خواه قرارداد شامل برخی دیگر از شیوه های حمل باشد یا نباشد (Clarke, 2002: 213).

از سوی دیگر کولر، یکی از نویسندگان بنام حقوق حمل و نقل در آلمان، با رأی دادگاه تجدیدنظر موافق نمی باشد. وی بر این نظر است که قلمروی CMR هرگز نمی تواند شامل حمل جاده ای مقرر در قرارداد حمل ترکیبی شود. او این تفسیر مضیق از قلمروی CMR را به استدلال های مختلفی مبتنی می نماید. از جمله، متن فرانسوی CMR، برخی اظهارات در کارهای مقدماتی CMR مربوط به قصد تدوین کنندگان برای تدوین یک کنوانسیون جداگانه برای حمل ترکیبی در آینده، تفسیری از ماده ۲ CMR که پیش بینی این ماده را دلیلی بر اینکه CMR قلمروی اجرایی قواعد خود را به حمل ترکیبی توسعه نداده است تلقی می نماید و این استدلال که اعمال CMR بر بخش های یک قرارداد حمل ترکیبی، تعارضاتی را میان کنوانسیون های تک وجهی موجود ایجاد می نماید (Koller, 2003: 45-50). در مقابل، وی ظاهراً در تفسیر ماده ۳۸ کنوانسیون حمل هوایی مونترال نظری

مخالف ابراز می کند. او در سال ۲۰۰۵، در مقاله ای راجع به حقوق حمل و نقل می نویسد: وقتی که یک متصدی حمل، قراردادی برای حمل کالا (از طریق هوایی و جاده ای) منعقد می نماید که بخش جاده ای آن مرز دو یا چند کشور را طی می نماید، طبق ماده ۳۸ مونترال، مقررات CMR بر دعوی ناشی از خسارت کالا که در مرحله جاده ای رخ داده است اعمال می شود (Hill, 1975: 604-605). پس از سال ها، عقاید وی مبنی بر عدم قابلیت اعمال CMR (بر حمل ترکیبی)، این تغییر آشکار عقیده وی قابل توجه است. به ویژه، از این جهت که ماده ۳۸ مونترال صرفاً بیان می نماید که در چنین مواردی قواعد رژیم حمل هوایی اعمال نمی شود و بیان نمی کند چه قواعدی باید خلاء را پر نماید و بر حمل جاده ای اعمال شود. با این وجود، کولر در گسترش این عقیده در ادبیات حقوقی آلمان که CMR بر حمل جاده ای یک حمل مرکب دارای مرحله حمل هوایی و جاده ای اعمال می شود تنها نیست. نویسندگانی همچون هارمز، شولر (Harms, 371: 2003, Schuler), مولر، راستین، برینکمن (Brinkmann, 146-147: 2006) و روهودل (Ruhwedel, 1998: 347) با کولر هم عقیده هستند. شاید آن ها منظورشان این است که قواعد CMR، به طور غیر مستقیم، از طریق ماده ۴۵۲ "قانون تجارت آلمان"<sup>۳</sup> بر این موارد اعمال می شود. اما باید توجه داشت برای اینکه شقوق این ماده اعمال شوند، ابتدا باید احراز شود، قواعد داخلی آلمان بر ادعا یا قرارداد مورد بحث اعمال می شود (Hoeks, 2010: 138).

### ۳-۳. CMR از طریق ماده ۱ اعمال نمی شود

اگرچه دادگاه عالی آلمان در اواخر دهه ۱۹۸۰ و اوایل دهه ۱۹۹۰ طی آرائی، تصمیم به اعمال CMR بر بخش جاده ای حمل و نقل ترکیبی گرفت<sup>۴</sup>، ادبیات حقوقی معاصر آلمان از

<sup>4</sup> -for instance BGH 24 June 1987 Transpr 1987, 1987, p. 447-454.

<sup>1</sup> -Muller

<sup>2</sup> -Rostin

<sup>3</sup> -HGB: Handelsgesetzbuch (German Commercial Code)

دیدگاهی متفاوت حمایت می کند. عقیده غالب فعلی نویسندگان آلمان این است که ماده ۱ CMR بر حمل جاده ای مقرر در قراردادهای حمل ترکیبی اعمال نمی شود (Basedow, 1994: 338-339; Basedow, 1995, 35) و نقل ترکیبی فراتر از ماده ۲ پذیرفته نشده است. غالب این مخالفت ها، عمدتاً در دهه اخیر پس از لازم الاجرا شدن "قانون اصلاح حمل و نقل"<sup>۱</sup> مطرح شده است. اگرچه از سال ها قبل از لازم الاجرا شدن قانون مذکور نیز حمایت از تفسیر مضیق از CMR در آلمان طرفداران سرسختی همچون کولر داشته است. قانون اصلاح حمل و نقل آلمان، با اصلاح بند ۴ ماده ۴۵۲ قانون تجارت، قواعد خاصی را در مقررات قرارداد حمل ترکیبی مندرج در آن ماده وارد نمود. البته مقررات قانون اصلاح حمل و نقل، تمام قراردادهای حمل ترکیبی را در بر نمی گیرد، بلکه محدود به قراردادهایی می شود که هر بخش از آن تابع قواعد حقوقی متفاوتی که برای آن ها به طور مستقل توافق شده است می باشد. از آنجایی که قانون اصلاح حمل و نقل موجب می شود، مقررات CMR بر مراحل جاده ای قراردادهای حمل ترکیبی از طریق مقررات حقوق داخلی مندرج در بند ۱ ماده ۴۵۲ قانون تجارت آلمان اعمال شود، دکترین حقوقی آلمان، اعمال مستقیم CMR بر چنین مراحل جاده ای را ضروری یا حتی یک احتمال تلقی نمی نماید. تغییر مسیر حقوق یکنواخت بین المللی از مجاری حقوق داخلی با هدف مهم حقوق معاهده ای که همانا ایجاد قواعد یکسان یا یکنواخت می باشد تناسب ندارد.

بیشتر کشورهای عضو CMR فاقد قوانینی هستند که قراردادهای حمل ترکیبی را قاعده مند سازد و لذا احتمال کمی وجود دارد که این کشورها مایل باشند یا حتی قادر باشند، همانند آلمان از طریق قیاس، مقررات CMR را اعمال کنند، در صورتی که بخواهند از دیدگاه آلمان در خصوص قلمرو CMR در ارتباط با حمل ترکیبی تبعیت نمایند. باید توجه داشت که یکنواخت

سازی که با اعمال مستقیم CMR در عرصه بین المللی حاصل می شود، حتی در عرصه حقوقی آلمان با اعمال CMR به وسیله قانون تجارت آلمان قابل دستیابی نمی باشد، زیرا مقررات قانون تجارت آلمان، فقط آن دسته از قواعد CMR را که مربوط به مسئولیت متصدی حمل می باشند، بر مرحله جاده ای قرارداد های حمل و نقل ترکیبی اعمال می نماید و از اعمال سایر قواعد CMR، به عنوان مثال: قواعد مربوط به دادگاه صالح برای رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل جاده ای، خودداری می نماید. تا سال های اخیر، موضع دادگاههای آلمان (Hoeks, 2010: 137 fn 95) ، در خصوص موضوع (قابلیت اعمال CMR بر مراحل جاده ای حمل ترکیبی) روشن نبود و برخی دادگاهها و برخی نویسندگان حقوقی مثل پوت فارکن (Putfarken, 1997: 175) دیدگاه های متفاوتی نسبت به موضوع داشتند. اما دادگاه عالی آلمان در سال ۲۰۰۸ به این سر در گمی پایان داد. دادگاه مزبور حدوداً ۲۰ سال بعد از تصمیمات سابق خود مبنی بر اعمال CMR در حمل ترکیبی، در نهایت در جولای سال ۲۰۰۸، طی یک تصمیم<sup>۲</sup>، از دیدگاه سابق خود عدول نمود و بیان داشت: در مواردی که یک قرارداد حمل ترکیبی دارای مرحله جاده ای بین المللی می باشد، در صورتی که وسیله نقلیه جاده ای بر روی سایر وسایل حمل (رو-رو) حمل نشده باشد، حمل جاده ای تابع قواعد CMR نخواهد بود. دلایلی که مخالفین اعمال CMR بر بخش جاده ای حمل و ترکیبی علاوه بر رأی جولای دادگاه عالی آلمان بیان نموده اند، به شرح ذیل می باشد:

الف) عبارت "قراردادی برای حمل کالا از طریق جاده"<sup>۳</sup> اولین و شاید مهم ترین دلیل مورد استناد کسانی که قائل بر این نظر هستند که ماده ۱ CMR بر مرحله جاده ای قراردادهای

<sup>۲</sup>-BGH 17 July 2008, Transpr 2008, p. 365-368.

<sup>۱</sup>-TRG (Transportreformgesetz)

حمل و نقل ترکیبی اعمال نمی شود، عبارت "قراردادی برای حمل کالا از طریق جاده" در بند ۱ ماده ۱ CMR می باشد. این دیدگاه که غالباً از سوی سیستم قضایی و دانشگاهی آلمان (بر خلاف نظرات همقطاران آنان در انگلیس و هلند) ارائه گردیده معتقد است: عبارت "قراردادی برای حمل کالا از طریق جاده" از لحاظ ادبی به معنای قراردادی است که (صرفاً) مربوط به حمل جاده ای است. از این رو طبق این نظر، کنوانسیون CMR محدود به قراردادهای مقرر کننده حمل از طریق جاده از شروع تا پایان می باشد و شامل حمل و نقل جاده ای مقرر در قراردادهای حمل ترکیبی نمی شود، البته با یک استثناء که حمل و نقل رو-رو پیش بینی شده در ماده ۲ CMR می باشد.

این عقیده به این نتیجه که CMR هرگز به موجب ماده ۱، بر قراردادهای حمل ترکیبی اعمال نمی گردد، منجر می گردد. نتیجه ای که ممکن است نامطلوب تلقی شود، زیرا این عقیده قلمروی اجرایی CMR را بسیار محدود می نماید (Berlingieri, 2003: 39-40). در توجیه این دیدگاه کاملاً مضیق، به متن فرانسوی CMR استناد شده است. متن فرانسوی عبارت "قراردادی برای حمل کالا از طریق جاده" به عنوان یک مقرر مضیق تر از متن انگلیسی<sup>۲</sup> آن تفسیر شده است. طبق نظر کولر، به واسطه وجود کلمه "de"، عبارت "کالا از طریق جاده"<sup>۳</sup> باید به عنوان صفت کلمه "قرارداد" تفسیر شود. این صفت، قراردادهایی را که علاوه بر حمل جاده ای صرف، شامل سایر شیوه های حمل می شوند (قراردادهای حمل ترکیبی)، از قلمرو اجرایی CMR استثناء و خارج می نماید (Koller, 2003: 47).

با وجود این، این استدلال به طور کلی ضعیف به نظر می رسد. زیرا ترجمه دقیق کلمه "de" در انگلیسی "of" است و این

کلمه، متن فرانسوی عبارت فوق در کنوانسیون را به معنا و مقتضی "قرارداد حمل کالا از طریق جاده"، نه "قرارداد برای حمل کالا از طریق جاده" می نماید. از این رو، یک تفاوت جزئی بین این دو عبارت، یعنی متن انگلیسی و فرانسوی عبارت، وجود دارد و به نظر می رسد، مبنایی کافی و محکم برای پشتیبانی از محدودیت اعمال CMR تلقی نمی شود. به ویژه، در راستای "قاعده آشتی"<sup>۴</sup> مندرج در بند ۴ ماده ۳۳ "کنوانسیون وین در خصوص حقوق معاهدات"<sup>۵</sup> (۱۹۶۹) نیز نمی باشد که بیان می دارد:

"... چنانچه مقایسه متون معتبر معاهده اختلافی را در معنی نشان دهد... معنایی برگزیده خواهد شد که نظر به موضوع و هدف معاهده، بهترین تلفیق را بین متون مزبور برقرار می سازد".

آشتی دادن این نقطه نظر که متن فرانسوی عبارت، حمل و نقل جاده ای ترکیبی را از قلمرو CMR خارج می نماید، با علت وجودی ماده ۱ CMR که تنظیم حمل بین المللی جاده ای به شیوه ای یکنواخت می باشد، بسیار دشوار می باشد. وقتی که CMR بر مراحل جاده ای، که بخشی از یک قرارداد حمل و نقل ترکیبی را تشکیل می دهند، اجرا نشود، پای قواعد ملی و مقررات قراردادی باز می شود که آشکارا موجب بی نظمی حقوقی می شود تا یکنواخت سازی<sup>۶</sup>.

عدم اعمال CMR بر حمل و نقل جاده ای بین المللی، با استناد به اینکه این حمل تحت قراردادی انجام می گیرد که علاوه بر حمل جاده ای، شامل سایر شیوه های حمل می باشد، در تعارض با این واقعیت است که مطابق ماده ۴۱، قواعد CMR اساساً امری هستند. این ماده بیان می کند: با رعایت ماده ۴۰ کنوانسیون<sup>۷</sup> هر شرطی در قرارداد که به طور مستقیم یا غیر مستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون شود باطل است. متصدی

<sup>۶</sup>-یکی از معایب این عقیده این است که دادگاه را مجبور می کند، قوانین ملی را که ممکن است قانون متبوع وی نباشد و برایش ناشناخته باشد، به جای قواعد بیشتر شناخته شده CMR اعمال نماید (Van beelen, 1994: 47).

<sup>۷</sup>-ماده ۴۰ به متصدیان حمل اجازه می دهد، در روابط بین خود از مقررات کنوانسیون، به غیر از مقررات مربوط به حق رجوع، عدول نمایند.

<sup>۱</sup>- "contrat de transport de merchandise par route"

<sup>۲</sup>- "contract for the carriage of goods by road"

<sup>۳</sup>- "of goods by road"

<sup>۴</sup>- Reconciliation rule

<sup>۵</sup>- Vienna Convention on the Law of Treaties

حملی را که قرارداد حمل جاده ای از هلستینکی (فنلاند) به سن پترزبورگ (روسیه) منعقد می نماید، مشمول نظام مسئولیت امری CMR تلقی کردن، در حالی که متصدی حمل دیگری که علاوه بر توافق بر حمل همان مرحله جاده ای، تعهد بر حمل کالا از طریق راه آهن از سن پترزبورگ به مسکو می نماید را مشمول CMR تلقی نکردن، به دشواری قابل توجیه به نظر می رسد. به خصوص، اگر این بدین معنا باشد که متصدی حمل اخیر، قادر بر تحدید بیشتر مسئولیت خود طبق قانون ملی حاکم می باشد. (Hoeks, 2010: 141-142, 173)

### ب) پروتکل اصلاحی

یکی از دلایل نفی حمل و نقل ترکیبی از قلمروی CMR، پروتکل اصلاحی CMR (مصوب ۱۹۸۷)، بیان شده است. طبق پروتکل مذکور، کشورهای عضو کنوانسیون CMR، تعهد بر مذاکره برای تدوین یک کنوانسیون راجع به قراردادهای حمل ترکیبی نموده اند (Haak, 1986: 95 fn. 31). به نظر مخالفین اعمال کنوانسیون بر حمل و نقل ترکیبی، پروتکل مذکور، دلالت بر این می نماید که کشورهای عضو کنوانسیون قصد استثناء کردن مراحل جاده ای قرارداد های حمل و نقل مرکب را از قلمرو کنوانسیون داشته اند. (De Meij, 2003: 85)

در رد این ادعا باید گفت، تنظیم پروتکل اصلاحی بدین معنا نیست که تدوین کنندگان خواسته اند کنوانسیون را از ایفای هر گونه نقشی در خصوص پیشرفت های بین المللی حوزه حمل ترکیبی باز دارند. این امر را می توان از این واقعیت که امضاء کنندگان پروتکل اصلاحی، تعهد بر مذاکره برای تدوین یک کنوانسیون در مورد حمل ااث منزل نموده اند، استنباط نمود. هیچ از این تعهدات به واقعیت نپیوست، اما در حالی که حمل ااث منزل صریحاً به موجب بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون از قلمرو CMR

استثناء شده است، در مورد خروج حمل و نقل ترکیبی از قلمرو کنوانسیون، مقرر صریحی در کنوانسیون پیش بینی نشده است. تفسیر عبارات پروتکل اصلاحی به این معنا که CMR بر تمام مراحل حمل و نقل ترکیبی اعمال نمی شود، مگر اینکه قرارداد فقط مربوط به حمل و نقل جاده ای یا حمل و نقل (ترکیبی) رو-رو باشد، به دور از منطقی خواهد بود. درست است که CMR به کلی قراردادهای مربوط به حمل ترکیبی را قاعده مند نمی نماید (Fitzpatrick, 1968: 313)، ولی این بدین معنا نیست CMR بر مرحله جاده ای قرارداد حمل مرکب اعمال نمی شود. کنوانسیون فاقد هر گونه مقررات صریحی در خصوص اعمال آن بر مرحله جاده ای حمل مرکب می باشد و همچنین مهم تر از آن، فاقد هر گونه مقرراتی است که اعمال CMR را در چنین حمل هایی ممنوع نماید (Hoeks, 2010: 142-143). همچنین مواردی مثل حکم بند ۱ ماده ۲ CMR (مربوط به حمل سوپرپوز)، اصطلاح محل دریافت و تحویل مندرج در ماده ۱ CMR و مقررات بارنامه (ماده ۴ CMR)، به عنوان دلایلی مبنی بر رد قابلیت اعمال CMR بر حمل ترکیبی از سوی مخالفین بیان گردیده است (Hoeks, 2010: 153-154).

### ۴. کنوانسیون های CIM، CIV و حقوق ایران

#### ۴-۱. مقررات CIM و CIV (۱۹۹۹)

اصلی ترین قاعده قلمروی اجرایی پروتکل اصلاحی ۱۹۹۹ (CIM<sup>۱</sup>) در بند ۱ و ۲ ماده ۱ این مقررات پیش بینی شده است. طبق مقررات مذکور، CIM بر آن دسته از قرارداد های حمل و نقل ریلی بین المللی اعمال می گردد که در ازاء اجرت بوده و هر دو کشور مبدأ یا مقصد یا حداقل یکی از آن ها (با توافق طرفین قرارداد) عضو اتیف باشند. این شرط که برای اعمال کنوانسیون CIM باید یک قرارداد حمل و نقل کالا از طریق راه آهن تشکیل شده باشد، با قاعده قلمروی اجرایی CMR که وجود قرارداد

مقررات یکنواخت مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا با راه آهن (سی آی ام)

<sup>1</sup> -Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM Uniform Rules)

حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت را لازم می‌داند، تقریباً یکسان است و به وضوح از آن اقتباس شده است<sup>۱</sup> (Hoeks, 2010, 215, 223). اقتباس مقررات قلمروی اجرایی CIM از CMR<sup>۲</sup> موجب می‌گردد به مسأله اعمال CIM بر مراحل حمل و نقل ترکیبی همانند CMR پاسخ داده شود<sup>۳</sup>.

تا آنجایی که به اعمال CIM بر مراحل قرارداد حمل ترکیبی مربوط می‌شود، هیچ قضیه یا پرونده قضایی تا کنون مطرح نشده است و فقط یک مقدار کمی ادبیات حقوقی که اطلاعاتی درباره CIM ارائه می‌دهد وجود دارد. در خصوص حمل ترکیبی، ادبیات حقوقی فعلی به طور کلی خود را محدود به ذکر احتمالات اعمال CIM بر حمل و نقل مکمل مقرر در بندهای ۳ و ۴ ماده ۱ مقررات مزبور نموده است. در برخی موارد دیده شده است، برخی از نویسندگان، CIM را بر هیچ بخشی از قرارداد حمل مرکب قابل اعمال نمی‌دانند. این برداشت غالباً توسط نویسندگانی که تمایل به الحاق به این دیدگاه که CMR بر هیچ مرحله ای از حمل ترکیبی اعمال نمی‌شود دارند ارائه شده است<sup>۴</sup>.

با وجود این، علی‌رغم فقدان رویه قضایی و دکترین کافی برای پشتیبانی از این موضع، این مفهوم که قواعد CIM بر مرحله ریلی بین‌المللی که بر اساس یک قرارداد حمل ترکیبی اجرا می‌شود قابلیت اعمال دارد، به چند دلیل دارای قوت است:

اولاً، تشابه CIM و CMR به تنهایی دلیلی کافی برای عده زیادی از حقوقدانان می‌باشد که بپذیرند، قلمروی CIM، حمل و نقل ریلی اجرا شده بر اساس قرارداد حمل ترکیبی را در بر می‌گیرد، زیرا آن‌ها قائل بر این نظر هستند که CMR بر مراحل جاده ای حمل ترکیبی قابل اجرا می‌باشد.

ثانیاً، این واقعیت که CIM علاوه بر حمل ریلی تک نوعی به موجب بند ۳<sup>۵</sup> ماده ۱ بر حمل و نقل جاده ای یا کشتیرانی داخلی که مکمل حمل فرامرزی ریلی است اعمال می‌گردد، سرنخ دیگری درباره معنای قواعد قلمروی پیش بینی شده در بند ۱ ماده ۱ CIM فراهم می‌نماید. این گسترش قلمرو اجرایی CIM به حمل جاده ای و کشتیرانی داخلی، صراحتاً به حمل غیر بین‌المللی (یا داخلی) این شیوه‌های حمل محدود شده است، زیرا تدوین کنندگان این مقررات از ایجاد وضعیت‌های تعارض میان CIM و CMR و CMNI ترس داشتند. تعارضاتی که تنها در صورتی که CMR نسبت به مراحل جاده ای یک قرارداد حمل ترکیبی (جاده ای ریلی) که بخش‌های جاده ای و ریلی آن بین‌المللی (نه داخلی) بودند، قابلیت اعمال داشته باشد، ایجاد می‌شدند<sup>۶</sup>.

ثالثاً، معرفی بارنامه CIM برای حمل و نقل مرکب توسط "کمیته حمل و نقل ریلی بین‌المللی"<sup>۷</sup> در سال ۲۰۰۶ با هدف تسهیل حمل مرکب در اروپا و ذکر "واحدهای حمل و نقل چند وجهی"<sup>۸</sup> (یا ترکیبی) در مواد ۳ و ۷ CIM، از دلایل دیگر اعمال

<sup>۱</sup>- با این تفاوت که CIM اشاره به راه آهن می‌کند نه جاده.

<sup>۲</sup>-کنوانسیون ورشو که به عنوان الگویی برای CIM در بعضی حوزه‌ها عمل کرده است، به وضوح تأثیر کمی بر مقررات قلمرو اجرایی CIM داشته است. زیرا این رژیم حمل و نقل هوایی، وجود قرارداد حمل را به عنوان شرط اعمال، ضروری نمی‌داند، چرا که ماده ۱ آن اشاره ای به لزوم وجود قرارداد نمی‌کند. ماده مزبور تصریح می‌کند: "... حمل و نقل بین‌المللی مسافر، توشه یا کالا که توسط هواپیما در اداء دریافت اجرت صورت گیرد..."

<sup>۳</sup>-BGH 17 July 2008.

به نظر می‌رسد از این نظر همیشه در آلمان حمایت نشده است:

Koller, 1982: 2; BGH 24 June 1987, TransPR, 1987: 447.

<sup>۴</sup>-Ramming, 1999: 324-325; Koller, 2007: 45-50; Herber, 2006: 439.

<sup>۵</sup>- "هرگاه حمل و نقل بین‌المللی موضوع یک قرارداد واحد حمل به عنوان مکمل حمل و نقل فرامرزی با راه آهن شامل حمل و نقل از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو باشد، قواعد یکنواخت حاضر اعمال می‌شود" (بند ۳).  
<sup>۱</sup>- ترس از خطر تعارض با CMR، اکثریت زیادی از نمایندگان کمیته تجدیدنظر (اتیف) را بر آن داشت، عقیده شمول حمل جاده ای فرامرزی مکمل در قلمروی اجرایی CIM را رد نمایند.

Explanatory report, 2015: 12.

<sup>۷</sup>-International Rail Transport Committee

<sup>۸</sup> -Intermodal transport units

CIM بر حمل ترکیبی می باشد. اگر قلمروی اجرایی کنوانسیون محدود به "حمل و نقل ریلی تک نوعی"<sup>۱</sup> و انواع خاص حمل و نقل ترکیبی بیان شده در بندهای ۳ و ۲۴ ماده ۱ می بود؛ اشاره به واحدهای حمل چند وجهی کاملاً غیرضروری بود. گنجاندن تعریف واحدهای حمل چند وجهی در کنوانسیون، حاکی از این است که CIM نقش بزرگتری در ارتباط با حمل ترکیبی ایفاء می کند و صرفاً به اعمال بر قراردادهای حمل و نقل ریلی تک نوعی و قراردادهای حمل و نقل ریلی دربردارنده انواع خاص حمل مکمل محدود نمی گردد<sup>۳</sup>. بنابراین، ذکر کانتینر و "بدنه های متحرک"<sup>۴</sup> موجب این عقیده شده است که قواعد CIM بر حمل و نقل ریلی اجرا شده در سایه یک عملیات حمل ترکیبی وسیع تر از آنچه که در بند ۳ و ۴ ماده ۱ ترسیم شده اعمال می شود (Hoeks, 2010: 215-216).

رابعاً، قبل از تنظیم مقررات یکنواخت CIM ۱۹۹۹، سیستم فهرست خطوط و لزوم اجرای حمل ریلی با مسئولیت راه آهن، قلمروی اجرایی CIM در ارتباط حمل ترکیبی را محدود کرده بود. مقررات یکنواخت CIM ۱۹۹۹ این شرط را که حمل ریلی باید منحصرراً بر روی خطوطی که در فهرست خطوط اتیف ذکر شده انجام گیرد، حذف نمود. همچنین این مقررات، به تقلید از سایر کنوانسیون ها، دیگر از اصطلاح "راه آهن" استفاده نکرد، بلکه عبارت "متصدی حمل" را جانشین آن ساخت. در نتیجه، دیگر بر اساس CIM مسئول قرار گرفتن طرفین غیر از راه آهن در قبال خسارتی که در حین حمل ریلی بین المللی رخ داده است غیر ممکن نمی باشد. بنابراین هر نوع متصدی حمل CIM، از

جمله عامل حمل مرکب، که تعهد بر حمل کالا از طریق راه آهن در ازا، اجرت نموده باشد، قادر به استناد به رژیم حمل ریلی CIM خواهد بود.

گسترش قلمروی CIM در خصوص "متصدی حمل جانشین"<sup>۵</sup> در اصلاحات اخیر ۱۹۹۹ در این راستا است. مواد ۲۷ و (ب) ۳ CIM آشکار می سازد که متصدی حمل دیگر مجبور نیست، حمل ریلی را خودش شخصاً انجام دهد. با وجود این، طبق ماده ۲۷ مقررات حاضر، متصدی حمل در خصوص کل عملیات مسئول باقی می ماند، حتی اگر اجرای حمل را کلاً یا جزئاً به متصدی حمل جانشین واگذار کرده باشد.

از آنجایی که ماده ۳ CIM، متصدی حمل جانشین را نه به عنوان متصدی حملی که با ارسال کننده قرارداد حمل منعقد کرده، بلکه به عنوان متصدی حملی که متصدی حمل اصلی، اجرای کلی یا بخشی از حمل ریلی را به وی واگذار نموده تلقی نموده است، قلمرو قواعد CIM به سایر شیوه های حمل اجرا شده توسط متصدی حمل جانشین تعمیم نمی یابد. فقط متصدیان حمل دست دوم (متصدیان حمل جانشین) اجرا کننده حمل ریلی، مشمول قواعد یکنواخت CIM ۱۹۹۹ می باشند<sup>۶</sup>. بنابراین مقررات مربوط به متصدی حمل جانشین مندرج در CIM، رژیم ریلی را به سایر شیوه های حمل گسترش نمی دهد. مقررات یکنواخت CIM ۱۹۹۹ شامل تصریحاتی است که باعث می شود، قلمرو مقررات آن به فراتر از حمل صرفاً ریلی (یعنی حمل مرکب دارای مرحله ریلی) تعمیم یابد (Hoeks, 2010: 212).

<sup>۳</sup>-البته واحدها یا کانتینرهای حمل چند وجهی در حمل و نقل تک نوعی نیز استفاده می شوند و لیکن هدف اولیه و مهم آن ها، تسهیل ترانسشپمنت میان شیوه های مختلف حمل می باشد، آنچه که این وسایل عمدتاً برای آن به کار گرفته می شوند.

<sup>۴</sup>-Swap bodies

<sup>۵</sup>-Substitute carrier

<sup>۶</sup>-به سختی منطقی و منصفانه خواهد بود، متصدیان حمل دست دوم، اجرا کننده حمل جاده ای یا کشتیرانی داخلی تابع حقوق یکنواخت حمل و نقل ریلی تلقی شوند.

<sup>۱</sup>-Unimodal rail carriage

<sup>۲</sup>-"هرگاه حمل و نقل بین المللی موضوع یک قرارداد واحد حمل به عنوان مکمل و نقل با راه آهن شامل حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل فرامرزی از طریق کشتیرانی داخلی باشد، چنانچه حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق کشتیرانی داخلی در خطوط مندرج در سیاهه خطوط پیش بینی شده در بند ۱، ماده ۲۴ کنوانسیون انجام شود، قواعد یکنواخت حاضر اعمال می شود" (بند ۴)

با توجه به یکسان بودن مقررات CIM و CIV در این باره، به نظر می رسد مطالب بیان شده در این مبحث در خصوص CIV<sup>۱</sup> نیز صدق می نماید.

## ۴-۲. حقوق ایران

در حقوق موضوعه ایران، مقررات مستقلی درباره حمل ترکیبی وجود ندارد و تأسیسی تحت این عنوان صراحتاً پیش بینی نشده است و صرفه نظر از مقررات بین المللی که ایران به آن ها ملحق شده است، فقط می توان از مقررات قانون تجارت (مواد ۳۷۷ و ۳۹۴) و قانون دریایی ایران نام برد که به موضوعاتی چون متصدی حمل، مسئولیت آن و ... پرداخته است و جنبه داخلی و درون مرزی دارد (جوباری و مرادی گوارشکی، ۱۳۸۵: ۱۹۲).

مواد قانون تجارت در باب هشتم، مبحث قرارداد حمل و نقل از ماده ۳۷۷ الی ۳۹۴ به موضوع حمل و نقل اختصاص یافته است. ماده ۳۷۷ آن مقرر می دارد: "متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده می گیرد". مختصر بودن این تعریف موجب بروز ابهاماتی در خصوص شمول مواد قانونی مربوطه گردیده که آن هم منجر به اظهار نظرهای گوناگون از طرف صاحب نظران حقوقی شده است (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۲: ۱۱۵).

با توجه به تعاریف قانونی داده شده در موافقتنامه های بین المللی (مثل موافقتنامه حمل جاده ای میان ایران و بلغارستان ۱۳۵۶) از متصدی حمل و نقل و توضیحات برخی از حقوقدانان<sup>۲</sup>، شاید این طور استنباط شود که متصدی حمل و نقل کسی جز حمل و نقل کننده نمی باشد (محمد زاده وادقانی، ۱۳۷۲: ۱۱۶-۱۱۵). لیکن، علی رغم ابهام و اجمال ماده ۳۷۷، با توجه به اطلاق ماده ۳۸۸ ق.ت که امکان مباشرت اشخاص دیگر غیر از خود

متصدی حمل و نقل را پیش بینی کرده و متصدی حمل اصلی را در فرضی که موضوع قرارداد حمل توسط متصدی حمل دیگری انجام یابد مسئول قلمداد کرده است و حکایت از این دارد که متصدی حمل و نقل همان کسی است که یک طرف قرارداد حمل بوده و تعهد می کند کالای موضوع قرارداد حمل را در مقابل اجرت را به مقصد منتقل کند؛ چه عملیات حمل را شخصاً انجام دهد یا به شخص دیگری محول کند و یا (با توجه به ماده ۵۱۶ قانون مدنی که انواع حمل کالا را از خشکی، هوا و دریا را پیش بینی کرده است) برای انجام آن از یک نوع یا چند نوع وسیله حمل استفاده کند (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ۲۳) و همچنین عمومیت داشتن واژه متصدی حمل و نقل، می توان نتیجه گرفت که اصطلاح مزبور متصدی حمل ترکیبی را نیز شامل می گردد.

از این رو از لحاظ انطباق مفهوم متصدی حمل و نقل ترکیبی در حقوق ایران مشکلی وجود ندارد و اصل حاکمیت اراده نیز مؤید این موضوع است (جوباری و مرادی گوارشکی، ۱۳۸۵: ۱۹۳). تعریفی که در بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی از متصدی حمل ترکیبی ارائه شده است با تعریفی که از تلفیق مواد ۳۷۷ و ۳۷۸ قانون تجارت و ماده ۵۱۶ قانون مدنی به دست می آید، مشابهت زیادی دارد (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ۲۳).

در این وضعیت، با وجود قانون تجارت که جنبه عام دارد، و بر تمام شیوه های حمل قابل اعمال است و قانون دریایی که جنبه خاص دارد و صرفاً بر حمل دریایی اعمال می شود و با توجه به فقدان مقرراتی که شیوه حمل ترکیبی را در حقوق ایران نظام مند کرده باشد، و با این فرض که متصدی، حمل محموله ای را از مبدأ تا مقصد، حداقل با دو شیوه به عهده بگیرد نظام مسئولیت حاکم بر آن متفاوت خواهد بود. هنگامی که از دو روش حمل زمینی و هوایی استفاده می شود، نظام مسئولیت آن با توجه به

<sup>۱</sup> -Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV Uniform Rules)

مقررات یکنواخت راجع به قراردادهای حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن (سی آی وی)

<sup>۲</sup> -به عنوان مثال کاتبی، حسینقلی، (۱۳۶۷)، حقوق تجارت، تهران، گنج دانش، ص ۲۵۱ به بعد؛ ستوده تهرانی، حسن، (۱۳۴۷)، حقوق تجارت، ج چهارم تهران، ص ۷۰ به بعد؛ امید، هوشنگ، (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، تهران، ص ۱۸۱ به بعد.



## ۵. نتیجه گیری

از کنوانسیون های در حال حاضر قابل اعمال در اروپا، قلمروی اجرایی قواعد CMR بسیار بحث شده است. بحث های مربوط به قلمروی اجرایی CMR به ندرت بر موضوعات غیر مرتبط با حمل ترکیبی متمرکز شده است. دلیل این امر دو چیز است: اولاً قراردادهای حمل ترکیبی، تقریباً همیشه دارای یک مرحله حمل جاده ای هستند، در حالی که CMR فاقد مقررات صریحی در این مورد است که آیا حمل ترکیبی تحت شمول قواعد CMR می باشد یا نه و در صورت شمول به چه ترتیبی است؛ ثانیاً CMR، تنها کنوانسیونی است که حمل و نقل سوپرپوز یا حمل و نقل شیوه روی شیوه (یک نوع نسبتاً خاص و معروف از حمل و نقل ترکیبی) را تنظیم می نماید. ماده ای که مستعد تفاسیر متفاوت بوده است.

با این وجود، مهم ترین منبع اختلاف در مورد قواعد اجرایی CMR معنای عبارت "قرارداد برای حمل کالا از طریق جاده" مندرج در ماده ۱ CMR می باشد. اگرچه سیستم قضایی و دکتترین حقوقی کشورهای هلند و انگلیس، این عبارت را به این معنا که CMR بر تمامی حمل و نقل های جاده ای بین المللی اعمال می شود (حتی اگر فقط جزئی از یک قرارداد حمل بزرگتر باشد) تفسیر می نمایند. برخی نیز هستند که برای اعمال CMR، بین المللی بودن مرحله ای جاده ای را لازم نمی دانند. با این حال، رویه قضایی و دکتترین حقوقی کشور آلمان، CMR را بر حمل جاده ای مقرر در قرارداد حمل ترکیبی در شرایطی متفاوت از شرایط مقرر در ماده ۲ CMR (حمل و نقل سوپرپوز)، قابل اعمال نمی دانند، چه مرحله حمل جاده ای مربوطه، داخلی باشد چه بین المللی. حقوق دانان اخیرالذکر، عبارت "قرارداد برای حمل کالا از طریق جاده" را بسیار مضیق تفسیر می نمایند و قراردادهایی را که فقط متضمن حمل جاده ای (نه متضمن حمل جاده ای به همراه سایر شیوه های حمل) باشند، مناسب با توصیف عبارت مذکور تلقی می نمایند.

اعمال قانون تجارت، به ویژه مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ بر هر دو نظام یکنواخت خواهد بود که به موجب آن ها همانند کنوانسیون حمل ترکیبی، عامل حمل در موارد تلف یا خسارت با تکیه بر فرض تقصیر در برابر طرف قرارداد، مسئولیت قراردادی خواهد داشت. ضمن اینکه این امر نافی حق طرف قرارداد جهت اقامه دعوا علیه سایر عوامل دخیل در جریان حمل یا سایر افراد ذینفع (غیر از طرف قرارداد) علیه متصدی حمل بر اساس مسئولیت قهری (غیر قراردادی) نخواهد بود. اما هنگامی که روش حمل دریایی نیز به آن افزوده می شود یا از حمل ترکیبی زمینی- دریایی یا هوایی- دریایی استفاده می شود، با توجه به حاکم بودن دو قانون در این موارد، و نبود مقررات مستقل و یکنواخت، به ناچار نظام مسئولیت حاکم بر موارد فوق، نظام شبکه ای خواهد بود (جویباری و مرادی گوارشکی، ۱۳۸۵: ۱۹۶-۱۹۴). یعنی، اگر به فرض متصدی حملی، حمل محموله ای را به شیوه ترکیبی دریایی- هوایی، دریایی- زمینی یا هر سه به عهده بگیرد، مسئولیت متصدی در ارتباط با بخش زمینی و هوایی مطابق قانون تجارت و در بخش دریایی مطابق قانون دریایی خواهد بود که مشکلاتی را ایجاد می نماید از جمله بحث مربوط به الزام آور بودن مسئولیت عامل برای تمام عملیات حمل است- که آن نیز ناشی از نبود مقررات مستقل در این زمینه است.

با توجه به لازم الاجرا نشدن کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ژنو ۱۹۸۰ و همچنین عدم الحاق کشورمان به این کنوانسیون، در حمل و نقل ترکیبی بین المللی که بخشی از آن جاده ای بوده و مبدأ یا مقصد آن یا بخشی از مسیر آن در ایران قرار دارد، با توجه به الحاق کشورمان به کنوانسیون CMR، پذیرش و اعمال نظری که CMR را بر بخش جاده ای بین المللی یا فرامرزی حمل و نقل های ترکیبی حاکم می داند، مناسب تر بوده و با هدف یکنواخت کردن مقررات حمل و نقل جاده ای و جلوگیری از بی نظمی حقوقی سازگار می باشد.

همانطور که بیان شد، دیدگاهی که **CMR** را فراتر از ماده ۲ آن بر مرحله (جاده ای) قراردادهای حمل مرکب قابل اعمال نمی داند، خود سرانه به نظر می رسد. اگر چه در این دیدگاه، "قرارداد حمل و نقل جاده ای" متضمن سایر شیوه های حمل از قبیل حمل ریلی یا هوایی نمی باشد، ولی گنجاندن عملیات های انبار و ترانسشیپمنت در این قراردادها رایج است.

دیدگاهی که مرحله جاده ای یک حمل مرکب را از قلمرو **CMR** استثناء می نماید، جدا از اینکه خودسرانه می باشد، باید به این دلیل که از حقوق یکنواخت امری تخطی می نماید رد شود. مثل اغلب رژیم های یکنواخت حمل و نقل، **CMR** عمدتاً متشکل از قواعد امری است. ماده ۴۱ کنوانسیون مزبور مقرر می نماید با رعایت مقررات ماده ۴۰ (که به متصدیان حمل اجازه می دهد در میان خود از مقررات کنوانسیون به استثناء مقررات مربوط به دعاوی حق رجوع عدول نمایند) هر شرطی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از مقررات این کنوانسیون تخطی نماید باطل خواهد بود. غیرعادلانه است، متصدی حملی که تنها قرارداد حمل جاده ای بین المللی منعقد می نماید تابع رژیم امری **CMR** قرار داده شود، در حالی که متصدی حملی که علاوه بر توافق بر حمل جاده ای بین المللی، تعهد بر حمل کالا از طریق ریلی (یا هوایی و یا دریایی) می نماید تابع چنین رژیمی دانسته نشود و قادر به استناد به شرایط قراردادی در صورت وقوع خسارت در حین حمل جاده ای باشد.

یک دیدگاه در ارتباط با قلمروی اجرایی **CMR**، که بیشتر منطبق با ماهیت مرکب قرارداد حمل ترکیبی می باشد و قلمروی **CMR** را با قلمروی کنوانسیون های حمل هوایی و قواعد هامبورگ سازگار می نماید، دیدگاهی است که **CMR** را فی نفسه و به اعتبار خود بر حمل جاده ای بین المللی اعمال می کند، حتی اگر قرارداد حمل شامل انواع دیگر حمل از قبیل دریایی یا هوایی نیز باشد. تحقق هدف یکنواخت کردن **CMR** و کنوانسیون های حمل هوایی، در خصوص این موضوع، چندان دشوار به نظر نمی

رسد. رژیم های حمل هوایی و رژیم (دریایی) هامبورگ، تنها کنوانسیون های حمل و نقلی هستند که بر اعمال خود بر آن مراحل از حمل ترکیبی که موضوع مقررات آن ها می باشد تصریح نموده اند. در ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۳۸ کنوانسیون جدیدتر مونترال به وضوح بیان شده است که در حمل و نقل مرکبی که بخشی از آن از طریق هوا و بخشی دیگر از طریق سایر شیوه های حمل انجام می گیرد، مقررات کنوانسیون حاضر تنها بر بخش حمل هوایی حاکم خواهد بود. در قضیه کوانتوم و رأی سال ۲۰۰۴ دادگاه تجدیدنظر کلن (آلمان) که مربوط به حمل ترکیبی متشکل از حمل و نقل هوایی و جاده ای بود، در هر دو قضیه، **CMR** بر مرحله حمل جاده ای اعمال گردید. بالعکس، در سال ۲۰۰۸، دادگاه عالی آلمان، به صراحت از عدم اعمال **CMR** بر حمل ترکیبی دریایی و جاده ای سخن گفت. در مقابل، مقررات هامبورگ، در خصوص موضع خود در ارتباط با حمل ترکیبی حتی صریح تر از رژیم های حمل و نقل هوایی هستند. در بند ۶ ماده ۱ قواعد هامبورگ بیان گردیده، قراردادی که شامل حمل از طریق دریا و حمل از طریق سایر شیوه ها می شود، فقط تا آنجایی که مربوط به حمل از طریق دریا می شود، از نظر این کنوانسیون، قرارداد حمل و نقل از طریق دریا تلقی می شود. بنابراین، تفسیر عبارت "قرارداد برای حمل کالا از طریق جاده" به این معنا که شامل بخش های جاده ای بین المللی یک قرارداد حمل و نقل مرکب می گردد، موجب یکنواخت بیشتری در حوزه حقوق حمل و نقل بین المللی می شود.

ثانیاً، یکنواخت کردن **CMR** و رژیم های هوایی و هامبورگ حتی واجد اثر بیشتری از آنچه در نگاه اول به نظر می رسد می باشد. یک دلیل مهم دیگر برای هدف یکنواخت کردن دیدگاه های مربوط به قلمروی اجرایی **CMR** با سایر کنوانسیون ها، به ویژه با قلمروی اجرایی کنوانسیون های حمل هوایی و هامبورگ، این است که سایر کنوانسیون های حمل و نقل، مثل **CIM** و **CMNI**، شامل قواعد قلمرویی می باشند که عمدتاً با

مقررات CMR در این زمینه یکسان می باشد. تنها استثناء در این ارتباط، قواعد (دریایی) لاهه و لاهه- ویزی می باشد که قواعد اجرایی آن ها تا حد زیادی از قواعد اجرایی CMR متفاوت است، که این امر یکنواخت کردن را غیر ممکن می نماید. مشکل اصلی این است که قواعد مذکور صدور بارنامه را برای اعمال مقررات خود لازم می دانند. بنابراین، نتیجه هماهنگ کردن عقاید مربوط به قلمروی اجرایی CMR با عقاید مربوط به قلمروی اجرایی کنوانسیون های حمل و نقل هوایی و قواعد لاهه به احتمال بسیار، منجر به یکنواخت شدن نه تنها حقوق یکنواخت حمل و نقل جاده ای و هوایی، بلکه منجر به یکنواخت شدن حقوق یکنواخت حمل و نقل ریلی و کشتیرانی داخلی نیز می شود.

این شرط که مرحله جاده ای که نسبت به آن قواعد CMR ملحق می شود باید بین المللی باشد، میزان یکنواختی را میان رژیم های حمل و نقل جاده ای و هوایی افزایش می دهد، زیرا رژیم های حمل و نقل هوایی و رژیم هامبورگ مقررات مشابهی در خصوص مرحله هوایی حمل و نقل مرکب دارند و مقرر می دارند که مرحله مزبور بایستی بین المللی باشد. همچنین ماهیت مرکب قرارداد حمل ترکیبی در این جهت است، زیرا قواعد CMR صرفاً باید به آن بخش از قرارداد (حمل ترکیبی) که مربوط به نوع عملیاتی که مشمول قواعد آن می باشد مربوط شود. فقط مرحله حمل جاده ای مورد توافق یک قرارداد حمل ترکیبی، شرط وجود "قرارداد برای حمل و نقل کالا از طریق جاده" را برآورده می سازد.

مدونین CMR قصد نداشتند، کنوانسیون بیش از حمل جاده ای، حمل دیگری را قاعده مند نماید. و اگرچه اعمال قواعد CMR به حمل جاده ای که بخشی از یک قرارداد حمل مرکب را تشکیل می دهد دقیقاً در چهارچوب این خواست می باشد، ولی عاری از مشکلات خاص خود نمی باشد. چون مدونین CMR درصدد بودند، در آینده یک کنوانسیون حمل جداگانه که قراردادهای حمل و نقل ترکیبی را در کلیت خود قاعده مند نماید

تدوین نمایند، در جهت پیشگیری از مشکلاتی که در صورت اعمال قواعد CMR بر مرحله جاده ای حمل ترکیبی ایجاد می شود تلاش نکردند و به نظر می رسد این فرصت از دست رفته باشد، زیرا از بیشتر این مشکلات (که از مهم ترین آن ها عدم انطباق هر یک از نقطه شروع و یا نقطه پایان مرحله جاده ای با نقطه شروع یا پایان کل عملیات حمل می باشد) می توانست به سادگی اجتناب شود.

یکی از مشکلات که به نظر می رسد اعمال برخی کنوانسیون های بین المللی بر حمل ترکیبی را تا حدی با دشواری مواجه سازد، ابهام راجع به لحظه آغاز مرور زمان در مواردی است که مرحله حمل جاده ای، مرحله آخر حمل (ترکیبی) نباشد. وقتی تصور بر این باشد که CMR بر مرحله جاده ای بین المللی یک حمل ترکیبی اعمال می شود، این امر بدین معناست که برای اعمال CMR، اصطلاح "محل تحویل" که در ماده ۱ مورد استفاده قرار گرفته، به محلی که در آن مرحله جاده ای پایان می یابد اشاره نماید. با این وجود، اگر مرحله حمل دیگری پس از آن آغاز شود، "محل تحویل" به مفهوم مندرج در ماده ۱ CMR با محل تحویل در پایان عملیات حمل ترکیبی منطبق نخواهد بود. اصطلاح "تحویل" در CMR، اصطلاح بسیار مهمی است. زیرا این اصطلاح، نه تنها بر قلمروی اجرایی و محل هایی که خواهان ممکن است، بر اساس مواد ۱ و ۳۱ CMR در آن ها بر علیه متصدی حمل طرح دعوا نماید تأثیر می گذارد، بلکه به واسطه وجود این اصطلاح در ماده ۱۷، بر مسئولیت متصدی حمل نیز تأثیر می گذارد. چون ماده ۳۲ (ماده تنظیم کننده مرور زمان) به اصطلاح تحویل نیز مربوط می شود، به منظور روشن ساختن اینکه در چه نقطه زمانی، مرور زمان دعاوی آغاز می شود، این می توانست به سادگی این گونه تفسیر شود که دوره مرور زمان از لحظه ای که مرحله ای جاده ای خاتمه می یابد آغاز می شود، لحظه ای که قبل از انجام کل عملیات حمل ترکیبی می باشد. این تفسیر موجب می شود، مرور زمان کوتاه یک ساله، حتی بیشتر

کوتاه شود. این به وضوح، نتیجه ای توجیه ناپذیر می باشد و بنابراین پیشنهاد می شود اصطلاح تحویل در راستای هدفی که برای حصول آن، از این اصطلاح استفاده می شود تفسیر بشود. علت وجودی ماده ۳۲ CMR این است که دوره مرور زمان بعد از تحویل کالا به گیرنده کالا آغاز شود، از این رو تفسیر معقول و متعارف اصطلاح تحویل در این ماده این است که به مفهوم تحویل نهایی مورد تفسیر قرار گیرد، حتی اگر منطبق با پایان مرحله ای جاده ای نباشد.

هدف CMR مبنی بر، به طور یکنواخت قاعده مند ساختن حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده، با اعمال قواعد آن بر چنین حملی، حتی اگر حمل جاده ای در قرارداد حمل ترکیبی پیش بینی شده باشد، به خوبی برآورده می شود. با این وجود، این امر بدین معنا نمی باشد که کنوانسیون CMR، به طور مناسب برای حل و فصل همه آثار چنین استفاده ای تجهیز گردیده است. در مجموع، مشکلات ناشی از اعمال CMR بر بخش جاده ای حمل و نقل ترکیبی، عمدتاً اهمیت جزئی دارد و مسلماً بر طرف شدنی است.

در حقوق ایران، در عرصه داخلی با توجه به خلاء مقرراتی در زمینه حمل ترکیبی، قانون تجارت به عنوان یک قاعده عام بر مسئولیت در حمل ترکیبی داخلی (به استثنای حمل دریایی که دارای مقررات خاص است) اعمال می شود. همچنین در عرصه حمل و نقل ترکیبی بین المللی نیز سیاست توصیه ای این مقاله این است، با توجه به لازم الاجرا نشدن کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ژنو ۱۹۸۰ و همچنین عدم الحاق کشورمان به این کنوانسیون، در حمل و نقل های ترکیبی بین المللی که بخشی از آن جاده ای بوده و مبدأ یا مقصد آن یا بخشی از مسیر آن در ایران قرار دارد، با توجه به الحاق کشورمان به کنوانسیون CMR، پذیرش و اعمال نظری که CMR را بر بخش جاده ای بین المللی یا فرامرزی حمل و نقل های ترکیبی حاکم می داند، مناسب تر

بوده و با هدف یکنواخت کردن مقررات حمل و نقل جاده ای CMR و جلوگیری از بی نظمی حقوقی سازگار تر می باشد.

## منابع

### الف) فارسی

#### کتاب ها

- تالیان، کریستوفر، (۱۳۹۰)، *حقوق هوایی*، ترجمه حمید قنبری، تهران، انتشارات مجد.
- ربیع، فرانک، (۱۳۸۶)، *حقوق حمل و نقل، زمینی، هوایی، دریایی*، تهران، نشر آریان.
- عرفانی، توفیق، (۱۳۸۵)، *مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل زمینی جاده و ریل*، تهران، آثار اندیشه.

#### مقاله

#### ها

- تفرشی، محمد عیسی، کامیار، محمد رضا، (۱۳۸۰)، "مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران"، *مجله مدرس علوم انسانی*، دوره ۵، شماره ۴.
- تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۸۹)، "مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی"، *دیدگاه های حقوق قضایی*، پاییز و زمستان، شماره ۴۲-۵۱.
- محمد زاده وادقانی، علیرضا، (۱۳۷۲)، "ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی"، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، زمستان، شماره ۳۰.
- (۱۳۷۳)، "کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی (قواعد هامبورگ)"، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، تابستان، شماره ۳۲.

----- (۱۳۷۹)، "مسئولیت و حقوق  
عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو ۱۹۸۰"، مجله دانشکده  
حقوق و علوم سیاسی، زمستان، دوره ۵۰.  
-محمد زاده وادقانی، علیرضا، بنا نیاسری، ماشاءالله،  
(۱۳۸۴)، "کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات  
حمل و نقل هوایی بین المللی"، مجله دانشکده حقوق و علوم  
سیاسی، تابستان، دوره ۶۸.

-میرزا نژاد جویباری، اکبر، مرادی گوارشکی، محسن،  
(۱۳۸۵)، "چالشهای موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی  
در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران"، پژوهشنامه  
حقوق و علوم سیاسی، سال اول، ۲ و ۳: ۱۶۵-۲۰۰.

#### ب) انگلیسی

-Carr, Indira, (2010), *International Trade Law*, London and New York, Routledge.

-Clarke, M.A, (2005), 'Carriers' Liability in Cross-Border Air Cargo Substitute Transportation', *TranspR* 2005..

-Fitzpatrick, P.G, (1968), 'Combined Transport and the CMR Convention', *JBL*.

-Hill, D.J, (1975), 'The Infrastructure of Combined Transport' *ETL*.

-Hoeks, Marian, (2010), *Multimodal Transport Law*. Netherland, Kluwer Law International.

-Koller, I, (1989), 'Die Haftung bei unbekanntem Schadensort im multimodalen Verkehr', *VersR*.

-Koller, I, (2003), 'Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln', *TranspR*.

-Loewe, R, (1975), *Commentary on the CMR*, UN ECE/TRANS/14, Geneva, [www.unece.org](http://www.unece.org)

-Messent, Andrew, Glass, David A, (2000), *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London, LLP.

-OTIF,(2015), *Explanatory Report, Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)*, available in: [www.otif.org](http://www.otif.org)

-Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passenger by Rail (CIV)