

فهرست مطالب

فصل (۱) بیان مسأله و پیشینه و کلیات تحقیق.....	۹
۱-۱ مقدمه.....	۹
۱-۲ بیان مسأله.....	۱۰
۱-۳ پیشینه تحقیق.....	۱۲
۱-۴ سوالات تحقیق.....	۱۳
۱-۵ فرضیه‌های تحقیق.....	۱۳
۱-۶ اهداف تحقیق.....	۱۴
۱-۷ روش تحقیق.....	۱۴
۱-۸ ساختار تحقیق.....	۱۴
فصل (۲) تاریخچه و مفاهیم تحقیق.....	۱۵
۱-۲ مقدمه.....	۱۵
۲-۲ تاریخچه و مزایا و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی.....	۱۵
۱-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل.....	۱۵
۲-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل دریایی.....	۱۶
۳-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل زمینی.....	۱۷
۴-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل ریلی.....	۱۸
۵-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل هوایی.....	۱۸
۶-۲-۲ تاریخچه حمل و نقل ترکیبی.....	۱۹
۷-۲-۲ مزایا و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی.....	۲۰
۳-۲ مفهوم وارکان حمل و نقل چندوجهی.....	۲۲
۱-۳-۲ مفهوم حمل و نقل چندوجهی.....	۲۲
۲-۳-۲ ارکان حمل و نقل چندوجهی.....	۲۵
۴-۲ مفهوم قرارداد حمل و نقل چندوجهی.....	۲۵
۱-۴-۲ روش‌های حمل و نقل چندوجهی.....	۲۸
۲-۴-۲ مسئولیت یکپارچه و جامع متصدی حمل و نقل چندوجهی.....	۲۹

- ۲-۴ وضعیت اشخاص و سایر مفاهیم حمل و نقل..... ۲۹
- ۲-۴-۱ مفهوم متصدی حمل و نقل..... ۳۰
- ۲-۴-۲ وضعیت سایر مفاهیم حمل و نقل..... ۳۵
- ۲-۵ مفهوم مسئولیت متصدی حمل و نقل و مبنای آن..... ۳۶
- ۲-۵-۱ مسئولیت متصدی حمل و نقل و مبنای آن از دیدگاه داخلی..... ۳۷
- ۲-۵-۲ مفهوم و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل از دیدگاه کنوانسیون‌های بین المللی..... ۴۲
- ۲-۵-۳ مفهوم و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس کنوانسیون‌های دریایی..... ۴۲
- ۲-۵-۴ مفهوم و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس کنوانسیون‌های ریلی..... ۴۵
- ۲-۵-۵ مفهوم و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس کنوانسیون‌های زمینی..... ۴۶
- ۲-۵-۶ مفهوم و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس کنوانسیون‌های هوایی..... ۴۷
- فصل (۳) تعهدات و مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی..... ۴۹
- ۳-۱ مقدمه..... ۴۹
- ۳-۲ تعهدات متصدی حمل و نقل..... ۴۹
- ۳-۲-۱ انواع تعهدات متصدی..... ۵۰
- ۳-۲-۲ تعهدات مشترک..... ۵۰
- ۳-۳ تعهد به حفاظت و نگهداری از کالا..... ۵۵
- ۳-۳-۱ تعهد به حفاظت از کالا در فرض امتناع برای تحویل کالا..... ۵۵
- ۳-۳-۲ تعهدات ویژه..... ۵۷
- ۳-۳-۳ ماهیت تعهدات متصدی..... ۶۰
- ۳-۴ مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی..... ۶۰
- ۳-۴-۱ نوع مسئولیت..... ۶۱
- ۳-۴-۲ مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل..... ۶۴
- ۳-۴-۳ دوره‌ی مسئولیت متصدیان حمل و نقل..... ۶۷
- ۳-۴-۴ فرض اجتماع مسئولیت و عدم مسئولیت متصدی..... ۷۰
- ۳-۵ نظام قانونی ماهوی حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل..... ۷۱
- ۳-۵-۱ کنوانسیون‌های بین المللی دریایی قابل اجرا در وضعیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی ۷۳
- ۳-۵-۲ کنوانسیون‌های بین المللی هوایی قابل اجرا در وضعیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی... ۷۴
- ۳-۵-۳ کنوانسیون‌های بین المللی زمینی قابل اجرا در وضعیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی.. ۷۵
- ۳-۵-۴ کنوانسیون‌های بین المللی ریلی قابل اجرا در وضعیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی..... ۷۷
- ۳-۵-۵ نتیجه‌ی اعمال حاکمیت کنوانسیون‌های بین المللی تک نوعی و ساده بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل..... ۷۹

۳-۵-۶ کنوانسیون بین المللی حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو..... ۸۰

۳-۵-۷ رویه‌ی قابل اجرا در وضعیت مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی..... ۸۲

فصل (۴) آثار، میزان، تحدید، موارد تحدید و معافیت و نحوه اقامه دعوی مسئولیت متصدی حمل و نقل

چند وجهی..... ۸۵

۱-۴ مقدمه..... ۸۵

۲-۴ آثار مسئولیت عامل حمل و نقل چند وجهی..... ۸۵

۱-۲-۴ زیان قابل جبران به موجب کنوانسیون حمل و نقل چندوجهی..... ۸۶

۲-۲-۴ میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل و کارکنان و نمایندگان وی..... ۹۰

۳-۲-۴ تعیین میزان خسارت متصدی حمل و نقل بر اساس قانون یا کنوانسیون‌های بین المللی..... ۹۰

۴-۲-۴ تعیین میزان خسارت متصدی حمل و نقل به موجب قرارداد..... ۹۶

۵-۲-۴ میزان مسئولیت کارکنان و نمایندگان متصدی حمل و نقل..... ۹۷

۳-۴ موارد عدم تحدید و معافیت مسئولیت متصدی حمل و نقل..... ۱۰۱

موارد عدم تحدید مسئولیت..... ۱۰۱

۲-۳-۴ موارد معافیت از مسئولیت..... ۱۰۵

۳-۳-۴ کاهش و یا عدم مسئولیت..... ۱۱۰

۴-۴ نحوه و شرایط اقامه‌ی دعوی مسئولیت..... ۱۱۱

۱-۴-۴ دادگاه صالح برای طرح دعوی..... ۱۱۲

۲-۴-۴ طرفین دعوی مسئولیت..... ۱۱۲

۳-۴-۴ ادله‌ی اثبات دعوی مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی..... ۱۱۴

۴-۴-۴ مرور زمان..... ۱۱۴

فصل (۵) نتیجه‌گیری و پیشنهادات آتی..... ۱۱۷

۱-۵ نتیجه‌گیری..... ۱۱۷

فصل (۶) منضمات..... ۱۲۵

منضمات

۱. قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا مصوب ۱۳۵۴,۰۲,۳۱..... ۱۲۵
۲. کنوانسیون گوادالارخارا — ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱..... ۱۳۸
۳. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن..... ۱۴۳
۴. کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده..... ۱۶۸
۵. پروتکل کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده..... ۱۸۹
۶. کنوانسیون بین المللی، به منظور هماهنگ سازی برخی احکام قانونی برنامه‌ی دریایی مصوب در بروکسل، ۱۹۲۴..... ۱۹۴
۷. کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ورشو - ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹..... ۲۰۱
۹. کنوانسیون گوادالارخارا - ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱..... ۲۲۳
۱۰. مقررات لاهه-ویزی مقررات لاهه طبق اصلاحیه پروتکل سال ۱۹۶۸ بروکسل..... ۲۳۸
۱۱. قانون اصلاح موادی از کنوانسیون حمل و نقل بین المللی راه آهن (COTIF)..... ۲۳۹
۱۲. متن اصل و ترجمه شده کنوانسیون (س _ ام _ آر) قرارداد حمل بین الملل جاده‌ای کالا کوتیف ۱۹۹۹..... ۲۶۸
۱۳. کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی (COTIF) قابل اجرا از ۲۰۱۱/۲/۱..... ۲۶۸
۱۴. پروتکل مورخ سوم ژوئن ۱۹۹۹ حاوی اصلاحات کنوانسیون حمل و نقل بین المللی راه آهن (COTIF) مورخ ۹ می ۱۹۸۰ (پروتکل ۱۹۹۹)..... ۲۸۲
۱۵. کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی ۱۹۸۰ (COTIF) مورخ ۹ می در مفاد پروتکل اصلاحی ۳ ژوئن ۱۹۹۹..... ۲۸۷
۱۶. پروتکل مربوط به امتیازات و مصونیت‌های سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی با راه آهن (OTIF)..... ۳۱۳
۱۷. قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن (CIV - ضمیمه A کنوانسیون)..... ۳۱۸
۱۸. قواعد یکسان مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا با راه آهن (CIM - ضمیمه B کنوانسیون)..... ۳۴۲
۱۹. مقررات حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک با راه آهن (RID - ضمیمه C کنوانسیون)..... ۳۶۹
۲۰. قواعد یکسان مربوط به قراردادهای بهره برداری از واگن‌ها در ترافیک بین المللی ریلی (CUV - ضمیمه D کنوانسیون)..... ۳۷۱

۲۱. قواعد یکسان حاضر مربوط به قراردادهای بهره برداری از زیر ساخت در حمل و نقل بین المللی با راه آهن (CUI - ضمیمه ث کنوانسیون)..... ۳۷۵
۲۲. قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعملهای فنی یکسان قابل کاربرد برای تجهیزات ریلی مورد نظر جهت استفاده در ترافیک بین المللی (APTU - ضمیمه F کنوانسیون)..... ۳۸۴
۲۳. ضمیمه ی APTU پارامترهایی که همراه با پذیرش فنی واگن های غیر منطبق با دستورالعمل فنی یکسان و طبقه بندی مقررات فنی ملی بایستی مورد بررسی قرار گیرند..... ۳۹۲
۲۴. قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از زیرساخت در حمل و نقل بین المللی ریلی (CUI - ضمیمه E کنوانسیون)..... ۳۹۵
۲۵. قواعد یکسان مربوط به پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی (ATMF - ضمیمه G کنوانسیون)..... ۴۰۴
۲۶. کنوانسیون رتردام (۱)..... ۴۲۵
۲۷. کنوانسیون رتردام (۲)..... ۴۴۳
۲۸. کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد هامبورگ»..... ۴۶۲
۲۹. کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی..... ۴۸۴
۳۰. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)..... ۵۰۴

فصل (۱)

بیان مسأله و پیشینه و کلیات تحقیق

۱-۱ مقدمه

به طور کلی حمل و نقل یعنی انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر، صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و نقل اشخاص و کالاها می‌پردازد، بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است.

این صنعت سه بخش اساسی دارد: ۱- تجهیزات ساختاری: که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل و ترمینال‌ها مانند بندر و فرودگاه‌ها ۲- وسایل حمل و نقل ۳- عملکرد: یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل براساس آن در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند.

امروزه جابجایی کالاها به ۵ روش عمده شامل حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، آبی یا دریایی، هوایی و خط لوله انجام می‌شود. در این راستا هر یک دارای مزایا و محدودیت‌های خاص خود می‌باشد و چنانچه بتواند در قالب یک روش ترکیبی و یا به صورت چند وجهی در قالب یک سازمان یکپارچه به کار گرفته شود و به صورت مبدا و مقصد مدیریت شود می‌تواند مزایای متعددی نصیب سازمان متبوع نماید.

در عملیات حمل و نقل بین‌المللی سنتی سه مرحله دارد: حمل کالاها به بندر بارگیری، حمل دریایی آن بندر مقصد و حمل کالاها به محل نهایی. هر یک از این مراحل تابع قواعد حقوقی گوناگونی است و در تجارت بین‌المللی نیز ممکن است مشمول کنوانسیون‌های مختلفی باشد. با پیدایی کانتینر شیوه‌های جدیدی در حمل و نقل مدرن برای حمل سراسری کالا از طریق عملیات حمل مرکب به وجود آمده است. در ۲۶ آوریل ۱۹۵۶ اولین کشتی تبدیل شده به کشتی حمل کانتینر به نام IDEL-X ۵۸ کانتینر ۳۵ فوت را از بندر^۱ نیوجرسی بندر^۲ تکزاس حمل نمود، این حمل ظرفیت بالقوه‌ی زیاد و مزیت اقتصادی کانتینر در حمل و نقل دریایی خصوصاً در کاهش هزینه و نیز زمان تخلیه و بارگیری را نمایان نمود. به مرور زمان تا افزایش سریع از کانتینر در حمل و نقل دریایی در اواخر دهه‌ی ۶۰ میلادی که به انقلاب کانتینری معروف شد. شیوه‌ی دیگری از حمل و نقل به نام حمل و نقل چند وجهی یا مرکب^۳ که ترکیبی

^۱ Newast

^۲ Hallston

^۳ Multi modal Transport

از حداقل دو شیوه از روش‌های حمل و تحت سند و مسئولیت واحد اپراتور چند وجهی بود معرفی و عملاً به پنجمین شیوهی حمل تبدیل شد. هر چند روش یاد شده اختراع جدیدی نبود و در حمل کالاها چه داخلی و چه بین المللی بخاطر استفاده از دو یا چند روش از شیوهی گفته شده به نوعی از روش‌های ترکیبی استفاده می‌شد اما موضوع جدید این بود که این کار بدون نیاز به بیرون آوردن کالاها از کانتینر، کامیون یا تریلی که در مبدا بارگیری شده تا زمان رسیدن به مقصد صورت پذیرفته و نیز تحت مسئولیت و سند حمل واحد انجام می‌شد به مرور و با گذشت زمان امتیازات شیوهی جدید یاد شده پررنگ‌تر شده و اهمیت آن هرچه بیش‌تر مشخص گردید. البته هر چند حمل و نقل چند وجهی مترادف با حمل و نقل کانتینر نیست ولی بخاطر ویژگی‌های خاص آن مهمترین وسیله در این شیوهی حمل محسوب می‌شود. که از نظر سازمان جهانی استاندارد "ISO" کانتینر باید دارای شرایط از جمله: استحکام برای چند بار استفاده، سهولت در قابلیت استفاده در شیوه‌های متفاوت حمل، با وسایل و تجهیزات استاندارد تخلیه و بارگیری قابلیت جابجایی و حمل داشته باشد، سهولت در قابلیت مهار و بسته بندی کالاها در فضای داخل، ضد تاثیرات بر آب و هوا، دریچه‌ای جهت مهر و موم توسط گمرک. در پژوهش حاضر به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی یا مرکب کالا در حقوق تجارت بین الملل می‌پردازیم که در ابتدا به مفاهیم و در فصل‌های بعد به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی می‌پردازیم.

۱-۲ بیان مساله

کشورهای صاحب کالا که عمدتاً کشورهای عقب نگاه داشته شده می‌باشند، اولین قربانیان کمبود قواعد و ناعادلانه بودن نظام تجاری بین المللی هستند. به ابتکار همین کشورها که در کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد دارای اکثریت هستند، جهت رفع این نارسایی‌ها یک سری قواعد، از جمله معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مورد حمل و نقل مرکب (ترابری چند نوعی) به تصویب رسیده است، حمل و نقل مرکب عبارت است از جابجایی کالا از محلی واقع در یک کشور به محل دیگر واقع در کشوری دیگر توسط حداقل دو وسیله نقلیه متفاوت با نظام‌های حقوقی گوناگون تحت مسئولیت شخص واحد و طبق برنامه واحد. این نوع حمل و نقل که امروزه رایج‌ترین نوع حمل و نقل در جرگه بین المللی است در غیاب یک قانون بین المللی لازم الاجرا صورت می‌گیرد در نتیجه موجد بیش‌ترین مراعات در زمینه حمل و نقل است. معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو پاسخ رسایی است بر این خلا حقوقی که مدت‌ها فقدان در دنیای حمل و نقل احساس می‌شد. دولت‌های شرکت کننده در این کنوانسیون اذعان دارند: الف. حمل و نقل مرکب بین المللی یکی از طرق تسهیل شکوفایی منظم تجارت جهانی است. ب. لازم است توسعه خدمات حمل و نقل مرکب بطور هماهنگ، اقتصادی و موثر منطبق با نیازهای ترافیک مورد نظر هدایت شوند. ج. پسندیده است اهتمام در توسعه منظم حمل و نقل مرکب بین المللی در جهت منافع کلیه کشورها صورت گیرد،

و ضروری است که مسائل خاص کشورهای محل عبور کالا مد نظر قرار گیرند. پسندیده است پاره‌ای قواعد برای انجام حمل و نقل کالا تحت قرارداد حمل و نقل مرکب بین المللی تنظیم شود، به علاوه مقرراتی منصفانه راجع به مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب تعیین گردد. مواد این کنوانسیون نباید به اجرای مقررات و تصمیمات هیچ یک از کنوانسیون‌های بین المللی و همین طور قوانین ملی راجع به تنظیم و کنترل عملیات حمل و نقل لطمه‌ای وارد سازد. و هر دولت باید حق وضع قواعد و کنترل عاملین و عملیات حمل و نقل مرکب را در سطح ملی دارا باشد. ز. لازم است منافع و مسائل خاص کشورهای در حال توسعه، به عنوان مثال آن چه که مربوط می‌شود به ورود فن آوری جدید، مشارکت حمل و نقل کنندگان و عاملین حمل و نقل ملی در خدمات حمل و نقل مرکب، نسبت بین هزینه و تاثیر این خدمات، و استفاده حداکثر از نیروی کار و بیمه‌های محلی، مد نظر قرار گیرند، س. لازم است تعادلی بین منافع مقاطعه کاران و استفاده کنندگان از خدمات حمل و نقل مرکب به وجود آید. ش. لازم است در زمینه تشریفات گمرکی با در نظر گرفتن مسائل کشورهای محل عبور کالا تسهیلاتی به وجود آید، کشورهای مزبور اصول اساسی ذیل را مورد تصویب قرار می‌دهند الف. مناسب است که بین منافع کشورهای توسعه یافته و منافع کشورهای توسعه نیافته تعادلی درست برقرار شود، و فعالیت‌های مختلف در زمینه حمل و نقل مرکب بین المللی، به طور منصفانه بین این دو گروه از کشورها تقسیم گردد. پ. مناسب است که در خصوص نحوه و شرایط بهره برداری، چه قبل و چه بعد از ورود هر نوع فن آوری جدید در حمل و نقل مرکب کالا، از عاملین حمل و نقل مرکب، صاحبان کالا، سازمان‌های صاحبان کالا و مقامات ملی ذیربط نظر خواهی شود ج. مناسب است که به صاحبان کالا حق انتخاب بین خدمات حمل و نقل مرکب و خدمات حمل و نقل تکنوعی داده شود. د. مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب مطابق این کنوانسیون مبتنی است بر اصل تقصیر یا خطای فرض شده است.

این صنعت سه بخش اساسی دارد: ۱- تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل و ترمینال‌ها مانند بندر و فرودگاه‌ها ۲- وسایل حمل و نقل ۳- عملکرد: یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل براساس آن در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند.

هدف از توسعه حمل و نقل چندوجهی در جوامع پیشرفته، گردآوری منسجم و هماهنگی میان عواملی مانند مدیریت، ترابری، صاحبان کالا، مراکز تولید، مصرف و ذخیره کالا است. حمل و نقل چند وجهی یکی از پیچیده‌ترین شکل‌های حمل و نقل و از مهم‌ترین تحولات توسعه کسب و کار جهانی در دهه‌های اخیر محسوب می‌شود. این شیوه صرفاً نوعی روش حمل و نقل نیست بلکه نظام هماهنگ کننده روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها است. اگرچه حمل و نقل چند وجهی در راستای یکپارچه ساختن روش‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است اما به عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع کل بزرگ‌تر از بازده هر یک از زنجیرها باشد، دارای اهمیت بسیاری است. بطور اساسی حمل و نقل چندوجهی

به منظور حمل یکسری کالاها از مبدا به مقصد تعریف می‌شود. دو نوع حمل و نقل داریم: ساده و مرکب. تعریف حمل و نقل ساده را باید گفت که در داخل کشور صورت می‌گیرد و نسبت به حمل و نقل مرکب دارای مسئولیت کم‌تر و مزایای کم‌تری دارد. اما حمل و نقل چند وجهی در خارج از کشور هم صورت می‌گیرد و به طبع آن دارای مزایای بهتر و بیش‌تری هم خواهد بود. هر دو این دو نوع حمل و نقل شامل بیمه نامه هم می‌باشند که در صورت خسارت از جانب متصدی حمل و نقل بیمه گر پرداخت گرامت را برعهده می‌گیرد. در سال ۱۹۸۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین المللی چند گونه کالاهای حمل بین المللی چند امضا رسید. این کنوانسیون به محض این که لازم الاجرا شود در مورد قراردادهای حمل بین المللی چند گونه قابل اعمال خواهد بود. بدین ترتیب، رژیم مسئولیت مورد توافقی بر روابط قراردادی فرستنده و عامل حمل و نقل چند گونه، در طول حمل از دریافت کالا تا تحویل، قطع نظر از شیوه‌های حمل مختلف مورد استفاده، حاکم خواهد بود. این کنوانسیون از طریق یک رژیم حقوقی اختصاصی، به نیاز استفاده از پیشرفت‌های جدید تکنولوژی در حمل و نقل، مانند کانتینری کردن پاسخ می‌گوید. مفهوم «مسئولیت سراسری» که در این کنوانسیون وارد شده تاکنون فقط در قراردادهای تجاری وجود داشت و گنجاندن آن برای نخستین بار در یک کنوانسیون بین المللی تضمین میکند که طرف قوی‌تر در قرارداد حمل چند گونه مرکب نتواند از مقررات آن عدول نماید. بر خلاف این کنوانسیون در کنوانسیون‌های موجود مسئولیت بر حسب شیوه‌های مختلف حمل میان حمل کنندگان توزیع می‌شود. بنابراین، هر حمل کننده فقط مسئول مسیر مشخص مربوط به خود در کل جریان حمل و نقل است.

۳-۱ پیشنهاد تحقیق

- ژیلا علیزاده (۱۳۸۶) در گزارشی با عنوان (حدود مسئولیت‌ها در حمل و نقل بین المللی کالا) بیان می‌کند که: در کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی سمینار یک روزه حدود مسئولیت‌ها در حمل و نقل بین المللی کالا را با حضور جمعی از کارشناسان حمل و نقل بهره گرفت و باید گفت که از این روابط بازرگانی در صورتی منافع کشور و مردم را حفظ می‌کند که با اطلاع کامل از شرایط و با تسلط بر ضوابط حاکم بر مبادلات صورت پذیرد. در این پژوهش سعی بر آن داریم که بتوانیم با توسل به ضمانت اجراهای قانونمندتر در راستای مسئولیت بین المللی دولت‌ها در جهت اقدام در حمل و نقل بین المللی کالا قدم برداریم.
- محمد عیسی تفرشی، محمدرضا کامیار (۱۳۸۰) در مقاله‌ای با عنوان ((مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی کالا)) بیان می‌کند که: در مقررات حقوق ایران و هم‌چنین کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین المللی، مبنای این مسئولیت، تقصیر متصدی حمل و نقل است. در هر دو مقررات موضوع بررسی، لازم نیست زیان دیده تقصیر

متصدی حمل و نقل را ثابت کند، بلکه اگر مدعی زیان بتواند وقوع ضرر را ثابت کند، تقصیر متصدی حمل و نقل در وقوع ضرر به عنوان فرض قانونی، مفروض و در نتیجه مسئولیت او در جبران ضرر ثابت می‌شود اما در این پژوهش بررسی خواهیم کرد که در قوانین حقوق تجارت بین الملل به چه نحو میتواند مبنای مسئولیت کشورها در حمل و نقل کالا قرار دارد.

- علیرضا محمدزاده وادقانی (بی تا) در مقاله‌ای با عنوان ((کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین المللی کالا)) بیان می‌کند که: کشورهای صاحب کالا که عمدتاً کشورهای عقب مانده نگهداشته شده می‌باشند، اولین قربانیان کمبود قواعد و ناعادلانه بودن نظام تجاری بین المللی هستند و در این پژوهش به تبیین مفاهیم آن می‌پردازیم.
- حسین خزاعی (بی تا) در مقاله‌ای با عنوان ((روش‌های حمل کالا در تجارت بین المللی)) بیان می‌کند که: در تجارت بین المللی کالا داد و ستد کالا و این عرف و عادت انجام می‌پذیرد. عرف و عادت ملل مختلف متفاوت و موجب بروز مشکلات در معاملات بین المللی است. در این تحقیق سعی بر این خواهیم داشت که بتوانیم در چارچوب قوانین بین المللی روش‌های حمل کالا را مورد بررسی قرار دهیم که براساس چه شرایطی در کدام موارد می‌توان از چه روش‌هایی استفاده کرد.

۱-۴ سوالات تحقیق

پرسش اصلی:

- متصدی حمل و نقل کالا براساس کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا ۱۹۸۰ ژنو چه کسی می‌باشد؟

سوال فرعی:

۱- آیا عامل حمل و نقل مرکب همانند متصدی حمل و نقل در حمل و نقل ترکیبی کالا دارای مسئولیت می‌باشد یا خیر؟

۲- آیا کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل ترکیبی کالا ۱۹۸۰ ژنو در حال حاضر پاسخ‌گوی نیازهای نظام حقوقی حمل و نقل ترکیبی کالا می‌باشد؟

۱-۵ فرضیه‌های تحقیق

فرضیه اصلی تحقیق:

(۱) براساس کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا ۱۹۸۰ ژنو، متصدی حمل و نقل کسی است که راساً یا توسط اشخاصی که از سوی او اقدام می‌کنند بر اساس این کنوانسیون دارای مسئولیت می‌باشد.

فرضیه‌های فرعی تحقیق

- (۲) مسئولیت عامل در حمل و نقل ترکیبی کالا مبتنی بر تقصیر می‌باشد، به عبارتی اگر آسیب به کالا ناشی از تقصیر و عدم مواظبت او باشد همانند متصدی حمل و نقل دارای مسئولیت است.
- (۳) کنوانسیون ۱۹۸۰ زنو تا حدودی می‌تواند پاسخ‌گوی نیاز حمل و نقل کالا باشد اما با توجه به شرایط کشورها و قراردادهایی که بین مکان مبدا و مکان مقصد منعقد می‌شود، به طور کامل نمی‌تواند جوابگو باشد.

۶-۱ اهداف تحقیق

- هدف اصلی:

- (۱) بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل مرکب کالا در حقوق تجارت بین الملل

- هدف فرعی:

- (۲) بررسی انواع حمل و نقل کالا و ویژگی‌های آنها
- (۳) وظایف متصدی حمل و نقل و عامل در جهت حفاظت حمل و نقل کالا

۷-۱ روش تحقیق

روش تحقیق توصیفی تحلیلی است به این معنا که ابتدا داده‌ها و موضوعات و اوصاف و ویژگی‌های آنها را بررسی و توصیف نموده و به یک مبنا و حکم می‌رسیم و سپس با تحلیل موضوع تحقیق و تطبیق آن با مبنا به احکام آن دست می‌یابیم از جهت گردآوری و تحصیل اطلاعات، روش کتابخانه‌ای است و اطلاعات مورد نظر از منابع کتابخانه‌ای (کتاب‌ها، مقاله‌ها، رساله‌ها، پایان نامه‌ها و...) به صورت فیش برداری تهیه و در مرحله نگارش مورد استفاده قرار خواهد گرفته و از جهت تدوین و تحلیل اطلاعات، روش تحلیلی و استنباطی است که اطلاعات گردآوری شده مورد تحلیل و بررسی قرار داده خواهد شد.

۸-۱ ساختار تحقیق

ساختار کلی این تحقیق به شرح زیر است. در فصل اول مقدمه و کلیات پیشینه تحقیق بیان گردید. در فصل دوم به بیان تاریخچه و مفاهیم تحقیق می‌پردازد. در فصل سوم تعهدات و مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی و در فصل چهارم آثار، میزان، تحدید، موارد تحدید و معافیت و نحوه اقامه دعوی مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی و در پایان نتیجه گیری و پیشنهادات آتی آمده است.

فصل (۲) تاریخچه و مفاهیم تحقیق

۲-۱ مقدمه

نخستین گام در جهت بررسی یک موضوع، شناخت تاریخچه و ارائه ی مفهومی از آن و نیز موشکافی دقیق روابط بین افراد دخیل در آن موضوع نیز می‌باشد. مضافاً در این تحقیق ما به دنبال ارائه ی نوآوری‌های به وجود آمده، به موجب کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی هستیم. بنابراین مشخص کردن تاریخچه و ارائه ی مفاهیمی از سایر کنوانسیون‌های بین المللی حمل و نقل دریایی، هوایی، ریلی و زمینی لازمه ی تحقیق ماست. در همین راستا، در این فصل ما درصدد بیان تاریخچه ی حمل و نقل و نیز مزیت‌ها و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی در مبحث نخست هستیم و در مبحث دوم مفهوم حمل و نقل چند وجهی و ارکان آن را معلوم خواهیم کرد. و در مبحث سوم به ارائه ی تعریفی از اشخاص دخیل در حمل و نقل خواهیم بود و در مبحث چهارم مسئولیت و مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل را معلوم خواهیم کرد.

۲-۲ تاریخچه و مزایا و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی

در این مبحث ابتدا تاریخچه ی حمل و نقل بین المللی در حوزه‌های هوایی، دریایی، ریلی، زمینی و حمل و نقل چند وجهی را مورد بررسی قرار خواهیم داد و پس از آن به ذکر مزایا و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی خواهیم پرداخت.

۲-۲-۱ تاریخچه ی حمل و نقل

در قرن ۱۱ طبق فرمانی در ایتالیا فرماندهان کشتی موظف شدند که به ذکر محموله‌ها در دفتری در کشتی بشوند که حکایت از مالکیت صاحبان کالاها می‌بود؛ در اصل این نوعی بارنامه ی ابتدایی بود. بعدها مالکان کشتی در قبال دریافت رسیدی از گیرندگان در پایان هر سفر به فرستندگان کالاها در ابتدای سفر رسیدی می‌دادند هم چنین امکان ظهر نویسی این رسیده‌ها در آن زمان فراهم شد که حکایت از هدف نقل و انتقال کالاها با سرعت و دقت بیش‌تر بود و به نوعی آنان بارنامه‌ها را ایجاد کردند.^۱

^۱ تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۸۹)، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجمع علمی مجد، چاپ اول، ص ۳

توافق بر حمل کالا از نقطه ای به نقطه ای دیگر تعریفی است پایه ای که در طول تاریخچه ی حمل و نقل مورد توجه بوده است. به طوری که در جهت بهبود شرایط حمل و نقل و هم چنین به سبب افزایش تجارت و تقاضا بر کارایی بیش تر روش های حمل و نقل، در طول تاریخ روش هایی با قواعد خاصی و متفاوت از دیگری به وجود آمده است. در ابتدا قوانین روم سابق برای حمل و نقل به وجود آمد. مطابق با ماده ی ۱۷۰۸ قانون روم سابق که بعدها ملاکی برای وضع قواعد حمل و نقل کالا شد؛ مسئولیت بر اساس وظیفه ی حضانت بر گردن حمل کننده وجود داشت. به عبارت دیگر متصدی حمل و نقل در برابر دریافت کننده ی کالا فقط برای ضرری که وی مقصر در به وجود آمدنش بوده است، خواهد بود و فقط در صورتی که ضمانتی بر تحویل کالا به صورت سالم از جانب متصدی حمل و نقل شده باشد، وی در برابر هر شرایطی دارای مسئولیت است. در ادامه قانون ناپئون با تغییر دادن شرایطی برای مسئولیت متصدی باربری در قرن ۱۹ معیار حمل و نقل قرار گرفت. مطابق با همین قانون عدم رسانیدن کالا به مقصد سبب مسئولیت متصدی باربری فرض می شد. اما برای مشخص شدن دقیق تاریخچه حمل و نقل در حوزه های دریایی، هوایی، ریلی و زمینی لازم به نظر می رسد که تفکیکی در هر روش حمل و نقل صورت بگیرد و پس از بیان آن ها به ذکر عواملی که منجر به شکل گیری حمل و نقل چند وجهی شد؛ بپردازیم.

۲-۲-۲ تاریخچه ی حمل و نقل دریایی

در ابتدا شرایط حمل و نقل به ضرر متصدیان حمل و نقل بود به طوری که آنان حتی در شرایطی مثل قوه ی قاهره، خطرات دریایی و یا عیب ذاتی کالا در بیش تر موارد مکلف به پرداخت خسارات به صاحبان کالاها می شدند. کم کم صاحبان کالاها مسئولیت متصدیان حمل و نقل را در این حالات شرط می کردند که در این زمان قانون هارتر در سال ۱۸۹۳ در جهت محدود کردن این شروط به تصویب رسید^۱ در تصویب تمامی کنوانسیون های بین المللی دریایی، هدف وحدت و یک پارچه کردن قوانین مرتبط به حمل و نقل دریایی وجود دارد که در ۳ محور صورت گرفته است اول یکپارچگی در باب قرارداد حمل و نقل و شرایط بارنامه که از طریق کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ و پروتکل الحاقی لاهه-ویزی در سال ۱۹۶۸ به تحقق پیوست دوم وحدت در شناخت شروع زمان بارگیری و تحویل بار بود که نقش به سزایی در شناخت زمان شروع و پایان مسئولیت متصدی باربری داشت. تحقق کامل این هدف با کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ اتفاق افتاد. علاوه بر این مطلب بر خلاف کنوانسیون های قبلی دریایی، وضعیت حمل کالا به صورت مرکب را بیان کرد و قواعد مربوط به حمل و نقل کالاها با روش های متفاوت را بیان داشت. و فرضی که بر خلاف کرایه از یک بندر به جای دیگر سبب ساز مسئولیت بیش تر متصدی باربری می شد، بیان داشت. البته فقط حدود مسئولیت متصدی باربری را در دامنه ی حمل دریایی بیان کرده است و حمل با روش های دیگر را معطوف به قرارداد خاص میان

^۱ تقی زاده، همان، ص ۴

طرفین باربری کرده است. و نیز این کنوانسیون براساس بند اول ماده ۲ حدود مسئولیت متصدی باربری را محدود به زمان بارگیری و تخلیه ی بار در بندر مقصد دانسته است. کنوانسیون هامبورگ که از سال ۱۹۹۲ اجرایی شد، نتوانست در جهت مشخص کردن وضعیت حمل و نقل چند وجهی قواعد شایسته‌ای را وضع کند زیرا در بسیاری از موارد اجرای قواعد دریایی را لازم می دانست و در باب حمل از طریق روش های دیگر ساکت بود.^۱

در نهایت و پس از اجرای قاعده ی «جرثقیل به جرثقیل» براساس کنوانسیون لاهه و پروتکل الحاقی بدان که براساس آن باربری از زمانی که لوازم متناسب با حمل و نقل دریایی توسط متصدی باربری استفاده می‌شد و تا آخرین حرکت و استفاده از همین لوازم حمل و نقل و مسئولیت متصدی باربری ادامه داشت و نیز پس از اجرای قاعده ی «بندر به بندر» براساس کنوانسیون هامبورگ که براساس آن باربری و شرایط حمل و نیز مسئولیت متصدی باربری از بندر مبدأ شروع و تا بندر مقصد ادامه داشت؛ متناسب با کنوانسیون ۱۹۹۹ روتردام شرایط قاعده‌ی درب به درب مقرر شد. به نحوی که بر اساس همین کنوانسیون حمل و نقل کالاها از طریق روش‌های متعدد که لزوماً باید یکی از روش‌ها دریایی باشد؛ امکان پذیر شد و قواعد مربوط شرایط حمل و نیز حدود مسئولیت متصدی باربری و دیگر اشخاص دخیل در حمل و نقل را معلوم کرد؛ خواه قواعد دریایی باشد و خواه فراتر از آن باشد. بنابراین مطابق با قوانین کنوانسیون روتردام، مسئولیت متصدی باربری فراتر از دریافتی و کرایه ای که دریافت می‌کند، در نظر گرفته شد و حتی در صورت بروز خسارات و ضرر به صاحبان کالا خارج از محدوده‌ی کشتی رانی، مسئولیت برای متصدی باربری مفروض دانسته شد.^۲

۲-۲-۳ تاریخچه‌ی حمل و نقل زمینی

کنوانسیون ۱۹۵۶ سی ام آر تنهاترین کنوانسیون بین المللی حاکم بر حمل و نقل از طریق زمین نیز می‌باشد. مطابق با کنوانسیون مذکور در ماده ی ۲ درباب قلمروی اجرا مقرر شده است «زمانی که حمل و نقل از طریق ریل، دریا و نیز هوا بخشی از سفر به صورت بسته صورت پذیرد کنوانسیون سی ام آر حاکم بر قواعد آن نیز می‌باشد» بنابراین در صورت حمل کالا به صورت «درب به درب» باشد، کنوانسیون مذکور ساکت نیست و همراه با کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی دارای قواعد نیز می‌باشد و در صورت ورود خسارات و ضرر به کالا و یا در صورت تاخیر در رسانیدن کالاها مسئولیت برای متصدی باربری فرض می‌گردد. البته این ایراد نیز وجود دارد که کنوانسیون سی ام آر فرضی را که ورود خسارات و ضرر ناشی از فعل یا ترک فعل خارج از جاده باشد؛ پوشش نمی دهد و قواعد مسئولیت متصدی باربری فقط حاکم بر حالتی است که خسارات در

^۱ مارین: ۲۰۱۰، ص ۳

^۲ تقی زاده، همان، ص ۴

مسیر جاده اتفاق بیفتد و از این جهت قواعد کنوانسیون سی ام آر در باب حمل و نقل چند وجهی کارایی ندارد.^۱

۲-۲-۴ تاریخچه حمل و نقل ریلی

مجموعه قوانین بین المللی حمل و نقل ریلی سی ام آی نامیده می‌شوند که اولین آن در سال ۱۸۹۳ منتشر شده است و آخرین مجموعه بنام کنوانسیون کوتیف در سال ۱۹۸۰ در دنیای امروز حاکم بر حمل و نقل از طریق ریل نیز می‌باشد. کنوانسیون مذکور تا حدودی قواعد کنترل کننده‌ای در باب قرارداد حمل و نقل و نیز وظایف و مسئولیت متصدیان باربری را در بر دارد^۲ و مطابق با ماده ۱ اول کنوانسیون کوتیف، در مورد حالاتی که حمل و نقل به صورت ترکیبی اتفاق می‌افتاد و به عبارت دیگر علاوه بر استفاده از روش حمل ریلی از سایر روش‌ها نیز استفاده می‌گردد کنوانسیون لازم الاجراست و دارای قوانینی راجع به مسئولیت متصدیان باربری نیز می‌باشد مشروط بر این که حمل ریلی متمم و نیز به طور منظم قبلاً تنظیم شده باشد. بنابراین اصل بر اجرای قوانین مرتبط با حمل و نقل ریلی در فروض و جاهایی که حمل با روش‌های دیگر حمل شده، نیز می‌باشد مگر این‌که دول عضو آن را محدود کنند. کما این‌که در ماده ۶۳ کنوانسیون کوتیف مقرر شده است که هر دول عضو می‌تواند در صورتی که حمل از طریق ریل و دریا صورت گرفته شود، قواعد مسئولیت متصدی حمل ریلی را در مورد متصدی دریایی قبول نکند و از زمانی حمل دریایی شروع می‌شود که بارگیری کالاها صورت گرفته باشد. بنابراین برخلاف کنوانسیون سی ام آر که به طور شبکه‌ای در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل حکم داد، کنوانسیون کوتیف نظام یکپارچه‌ی مسئولیت را پذیرفته است با این گزاره که موضوع پذیرش آن را به اختیار دول عضو گذاشته است. و نیز کنوانسیون مذکور محدود به استفاده از یک ریل یا وسیله‌ی نقل و انتقال نشده است و در صورت تغییر این موارد مسئولیت متصدی باری تغییر نمی‌کند.^۳

۲-۲-۵ تاریخچه حمل و نقل هوایی

کنوانسیون‌های ورشومصوب ۱۹۲۹ و هفت پروتکل الحاقی بدان و نیز کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال حاکم بر قوانین حمل و نقل بین المللی کالا در حال حاضر هستند. رویکرد کنوانسیون ورشو، متفاوت با سایر روش‌های حمل و نقل نیز می‌باشد. به نحوی که در صورت حمل و نقل کالاها با چندین روش، فقط معطوف به حمل هوایی است و انگار حمل با یک روش صورت گرفته شده است. و همچنین مطابق با بند ۳ ماده ۱۸ همین

^۱ فرمانفرمایان، ابوالشیر، (۱۳۴۹) حقوق دریایی (بحث تحلیلی درباره‌ی قانون دریایی ایران) جلد اول، چاپ اول، ص ۱۶

^۲ فرمانفرمایان، ابوالشیر، (۱۳۴۹) حقوق دریایی (بحث تحلیلی درباره‌ی قانون دریایی ایران) جلد اول، چاپ اول، ص ۱۷

^۳ فرمانفرمایان، همان، ص ۱۸

کنوانسیون، زمان حمل و مسئولیت متصدی باربری نباید به حالتی که حمل خارج از وسیله ی حمل و نقل هوایی در زمین یا ریل و یا دریا صورت می‌گیرد، گسترش یابد مشابه چنین رویکردی در کنوانسیون مونترال دیده می‌شود با این تفاوت که از مواد ۱۸ و ۳۸ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال بر می آید که در صورتی که متصدی باربری بدون رضایت فرستنده ی کالا که می‌خواستند کالا فقط از مسیر هوایی حمل شود، کالا را با روش دیگری در کنار حمل هوایی حمل کند که در نتیجه ی آن، دوره ی زمانی حمل هوایی رعایت شده باشد قوانین کنوانسیون مونترال لازم الاجراست و مسئولیت متصدی باربری هوایی به خارج از روش مذکور گسترش می‌یابد. بنابراین کنوانسیون مونترال قوانین محدودی نسبت به حمل و نقل چند وجهی دارد و مورد آخر به سبب خروج متصدی باربری از دامنه ی توافق قراردادی است که منجر به وضع چنین قاعده ای شده است.^۱

۲-۲-۶ تاریخچه ی حمل و نقل ترکیبی

در دهه ی ۱۹۶۰ به سبب افزایش استفاده از کانتیرها برای حمل کالا کم کم برای صاحبان کالاها رسیدن به موقع کالا نسبت به استفاده از روش‌های حمل کالاها دارای اهمیت یافت. بنابراین باربرها مبادرت به استفاده از روش‌های مختلف برای حمل کالاها کردند و نتیجه ی افزایش چنین طریقی از جانب متصدیان باربری افزایش افراد دخیل در باربری و به دنبال آن سخت‌تر شدن پیدا کردن مسئولیت افراد دخیل در باربری به سبب خسارات و ضررهای وارده شد و هم‌چنین با نوعی ازدحام اسناد مرتبط با باربری روبرو شدند با توسعه ی کشتی‌های رو-رو و شناورهای چند منظوره و حمل کامیون‌ها بر شناورها پل ارتباطی میان خشکی و دریا به وجود آمد و کم کم تجارت جهانی در کنار این امکانات حمل و نقل چند وجهی کالاها را سبب شدند و مزایایی هم چون کاهش اسناد و تشریفات اداری و جابجایی سریع تر کالاها و روبرو بودن صاحب کالا در برابر فقط یک واسطه ی حمل سبب گسترش استفاده از حمل و نقل چند وجهی شد.^۲

عقبه ی خیلی نزدیک حمل و نقل چند وجهی قراردادهای حمل ترو است. در جایی که تعداد زیادی حمل کننده ی کالا زیر نظر یک قرارداد حمل و نقل به استخدام در می آیند یا یک حمل کننده برای حمل در قسمت‌های مختلف با چندین متصدی حمل و نقل دیگر قرارداد می‌بندد به طوری که برای فرستنده ی کالا به عنوان نماینده به حساب می آیند. در هر دو مورد حمل کننده مسئولیت فرضی برای هر مرحله از حمل را بر عهده دارد و در صورت رسیدن ضرر یا وارد آمدن خسارت، دادگاه متمرکز بر شناخت این موضوع که چه کسی دارای مسئولیت است، خواهد بود. مضافاً در صورتی که کالا به صورت بسته حمل

^۱ تقی زاده، پیشین، ص ۶

^۲ سعیدی، سعید (۱۳۹۱)، درآمدی بر حمل و نقل چند وجهی، ماهنامه ی علمی تحقیقاتی بندرو دریا، پیاپی ۱۹۲، ص ۷۹

شده بود تشخیص مسئولیت از جهت این که دقیقاً در کجا و زیر نظر کدام حمل کننده ضرر به وقوع پیوسته، کار را دشوار می کرد. و اگر کشتی براساس قوانین داخلی حمل شده بود و ضرر به صورت مخفی خود را نشان می داد، وضعیت غیر قطعی برای پی گیری در برابر متصدی حمل و نقل به وجود می آمد. بنابراین مفهوم حمل و نقل کالا براساس قراردادهای ترو رجوع به وضعیتی می کند که حمل کننده داخل در قرارداد شود؛ از این جهت که کالا را به صورت درب به درب به گیرنده برساند و در صورت اثبات مسئولیت وی خواه به سبب تقصیر خواه به سبب قصور وی در کنار دیگر حمل کنندگان دارای مسئولیت هستند و این موضوع در حالی است که در کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی مصوب ۱۹۸۰ ژنو چنان چه در آینده خواهیم گفت فرض برمسئولیت متصدی حمل و نقل را در هر حالتی که حمل به صورت ترکیبی شکل گرفته باشد، در نظر گرفته است.

برای رهایی از قوانین نامطمئن و متناقض کنوانسیون های بین المللی چنان چه مورد بررسی قرار گرفت در زمانی که حمل و نقل کالاها با حداقل دو روش حمل می شوند و هم چنین برای پرهیز از ارادی کردن تمامی شرایط حمل و نقل چند وجهی که در قراردادهای ترو به تحقق پیوست؛ کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی از طریق اجباری کردن و یک پارچه کردن قواعد مرتبط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل چند وجهی، نامطمئنی و دشواری اثبات مسئولیت متصدی را از بین برد.^۱

۲-۲-۲ مزایا و معایب استفاده از حمل و نقل چند وجهی

در راستای بیان مزایای استفاده از حمل و نقل چند وجهی می توان به مزیت هایی هم افزایش سرعت جابجایی کالاها و کاهش تراکم استفاده از یک روش برای حمل کالاها و نیز افزایش رقابت میان متصدیان باربری به سبب تحمل مسئولیت و هزینه های بیش تر اشاره کرد. هم چنین متصدیان باربری با قرارداد حمل کالا به صورت مرکب، عملاً بیش تر راغب هستند زیرا همانگونه که بیان شد؛ اجازه ی استفاده از چند روش متفاوت در خلال مسیر حمل کالا به متصدیان داده می شود و آنان می توانند با تحلیلی بهتر روش مورد استفاده ای که بیش ترین منافع برای آنان و نیز صاحبان کالا را در بردارند؛ تعیین کنند و از سوی دیگر منفعت پرداخت و انجام کارهای انبارداری از جانب عامل حمل و نقل که در زمان مناسب صورت می پذیرد، فایده ای از بین رفتن مشکلات مربوط به جریمه های گمرک ها را برای صاحبان کالاها معمولاً ایجاد می شود؛ نیز در بر خواهد داشت.

^۱ جباری، منصور، حسن نژاد، مجید (۱۳۹۳) بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا و شرایط استنادی آن ها در کنوانسیون

حمل و نقل بین المللی کالا (سی ام آر) فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره هفتم، ص ۳

در راستای بیان مزایای استفاده‌ی از حمل و نقل چند وجهی برخی از حقوق دانان از آن به عنوان انقلاب حمل و نقل یاد کرده اند به طوری که آنان مزایا را برای سه گروه عاملان حمل و نقل، استفاده کنندگان از حمل و نقل چند وجهی شامل وارد و صادرکننده و نیز دولت‌ها متصور شده‌اند.

برای دسته‌ی اول (عاملان حمل و نقل) بیان شده است:

الف) افزایش حرفه در حمل و نقل بین المللی که مثلاً با افزایش مراکز تجاری خویش و حساب هایشان و یا افزایش نمایندگی هایشان در نقاط متنوع و زیادی بدست می‌آید ب) توانایی بر مشخص نمودن استراتژی و برنامه در مورد کالاهای خاص که نیاز به مراقبت‌های ویژه دارد برای دسته‌ی دوم مزایایی هم‌چون موارد زیر متصور است:

الف) افزایش امنیت کالاها به سبب این‌که از زمان بارگیری تا زمان تحویل درب کانتینر حامل کالاها باز نمی‌گردد.

ب) توافق بر قیمت پیش از تحویل کالا و نیز افزایش سرعت در دریافت کالا

ج) توانایی استفاده‌ی افراد غیر متخصص از حمل و نقل چندوجهی

برای دسته‌ی سوم (دولت‌ها) بیان شده است که آن‌ها می‌توانند از مزایای تکنولوژی خاص حمل و نقل استفاده کنند و با توجه به مشارکت آن‌ها در قضایای پرداخت‌ها، می‌توانند از آن منتفع شوند تصور فرهنگ، زبان و تجربه‌ی تجاری متفاوت متصدیان باربری در حمل و نقلی که از روش‌های متفاوت برای حمل کالا بدون

تحت یک پارچه بودن قوانین مربوط بدان استفاده می‌شود، صاحبان کالا را در برداشته تا تقاضا بر روبرو شدن با یک شخص و عامل حمل و نقل بکنند تا وی را مسئول و طراح تمامی مسیر حمل و نقل قلمداد کنند خواه مباشرتاً خواه از طریق دیگران کالا را نیز حمل کنند. در این راستا این هدف از طریق قوانین یک پارچه‌ی کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی بدست آمده است. با این طرز نگاه به یکپارچگی مسئولیت حمل کالا در عامل حمل و نقل، راه‌های اثبات و درخواست خسارات و هم‌چنین اقامه‌ی دعوی برای صاحبان کالا آسان تر شده است و آنان با مدارک معتبرتر و با حجم کمتر روبرو هستند اما معایبی برای حمل و نقل چند وجهی بیان شده است که به نحوی که حقوق دانان گفته‌اند که مهم‌ترین مشکلی که برای طرفین قرارداد حمل و نقل چند وجهی ایجاد می‌شود طیف گسترده و متنوع شرایط حمل کالاها در عمل است که این اجازه به عامل حمل و نقل چند وجهی داده می‌شود تا با انتخاب خویش مبادرت به حمل کالاها بکند. هم‌چنین بیان شده است که تحمیل سیستم یک پارچه‌ی نظام مسئولیت به عامل حمل و نقل چند وجهی در شرایطی که طرفین چنین گزاره‌ی را نخواسته‌اند از ایرادات چنین قراردادی است. در اصل براساس بند ۱ ماده ۳ ی کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی «وقتی قرارداد حمل و نقل چند وجهی مطابق با ماده‌ی ۲ همین قانون بسته می‌شود؛ مقررات این کنوانسیون به طور اجباری حاکم بر روابط طرفین نیز می‌باشد» چنین بنا شده

است. در حالی که قرارداد حمل و نقل بیش از هر چیزی بسته به اراده ی طرفین قرارداد نیز می باشد و به نحوی با اصل آزادی اراده مغایرت دارد.

۲-۳ مفهوم وارکان حمل و نقل چندوجهی

در مبحث دوم ما درصدد ارائه ی مفهومی از حمل و نقل چند وجهی در گفتار اول هستیم. پس از آن در گفتار دوم به دنبال موشکافی دقیق ارکان حمل و نقل چند وجهی و آن چیزی که سبب شکل سازی و نیز تمایز از سایر طرق حمل و نقل کالا نیز می شود؛ خواهیم بود.

۲-۳-۱ مفهوم حمل و نقل چندوجهی

حمل و نقل چند وجهی بر اساس ماده ۱ کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی ۱۹۸۰ ژنو عبارت است از حمل کالا به وسیله ی حداقل دو روش متفاوت حمل که مبتنی بر قرارداد حمل و نقل از مکانی که واقع در یک کشور است، حمل کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب به مکانی که برای تحویل کالا در کشور دیگر طراحی شده، به عهده گرفته شده است و جمع آوری و تحویل کالاها که بر اساس قرارداد حمل و نقل تک نوعی صورت می گیرد؛ نباید حمل و نقل چند وجهی تلقی شود.

بنابراین از تعریف حمل کالا بر اساس قواعد حمل و نقل چند وجهی مورد نظر کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو سه رکن فهمیده می شود. اول این که قرارداد حمل و نقل چند وجهی نیاز به انعقاد یک قرارداد واحد تحت عنوان حمل و نقل چند وجهی با شرایط خاصی میان عامل حمل و نقل مرکب و صاحبان کالا دارد. دوم این که مسئولیت و تعهد عامل حمل نسبت به تمام مراحل حمل وجود داشته باشد و در پایان کالاها با حداقل با دو روش متفاوت ترانزیت گردند.^۱

در مورد مفهوم حمل و نقل چند وجهی سه دیدگاه در مورد وجه تمایز آن نسبت به سایر قراردادهای حمل و نقل بیان شده است. مطابق با دیدگاه اول وجه تمایز، حمل کالاها با حداقل دو روش متفاوت نسبت با سایر حمل و نقل ها که به صورت مرکب حمل نمی شوند؛ وجود دارد. بنابر عقیده ی ون نس روش های متفاوت برای حمل به وسیله ی متصدی حمل برای این که آن را به نحو احسن انجام بدهد، وجود دارد و در صورتی که از حداقل دو روش متفاوت برای حمل کالا استفاده شود، حمل کالا زیر نظر قواعد حمل و نقل چند وجهی قرار می گیرد. در عین حال یک سازماندهی برای حمل و نقل ترکیبی وجود دارد که در حمل تک بعدی کالا این وجود ندارد خواه از جهت مسئولیت یکپارچه و خواه از جهت ارتباطات میان حمل کنندگان یا ارتباط حمل کنندگان با فرستنده و گیرنده باشد.

^۱ ایزانلو، محسن (۱۳۹۲)، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران و کنوانسیون های بین المللی (سی ام آر و ورشو)،

این موضوع در ماده ۲ مقررات مرتبط به حمل و نقل چند وجهی ICC مصوب ۱۹۷۵ بدان به آن اشاره شده است اما یک سری حقوقدان حوزه حمل و نقل این موضوع را لازم ندانسته است و در دیدگاه دوم گفته است که تعهد تحویل کالا به طور صحیح و سالم از جانب عامل حمل و نقل چند وجهی را شرط دانسته است. به عبارت دیگر وجود مسئولیت یک پارچه‌ی متصدی باربری حمل و نقل چند وجهی وجه تمایز حمل و نقل با این روش، نسبت به حمل کالا با روش تک نوعی است. و بالاخره در دیدگاه سوم که امروزه مورد پذیرش دولتهاست، وجود قرارداد حمل و نقل چند وجهی که اجازه‌ی استفاده از حداقل دو روش متفاوت حمل و نقل را به متصدی باربری که وی صادر کننده بارنامه نیز می‌باشد؛ داده شود به نحوی که متصدی باربری که مبادرت به انعقاد قرارداد حمل و نقل چند وجهی کرده؛ مسئولیت یکپارچه نسبت به تحویل صحیح و سالم کالا را از زمان بارگیری تا زمان تحویل کالاها بر عهده بگیرد؛ رکن حمل و نقل چند وجهی است البته عده‌ای دیدگاه سوم را با بیان دیگری بیان نموده‌اند و وجود قرارداد حمل و نقل چند وجهی منعقد میان عامل حمل و نقل چند وجهی با صاحبان کالا را فقط از جهت اثباتی دارای اهمیت دانسته‌اند. به نحوی که برای آگاهی از مسئولیت‌های متصدی به آن رجوع می‌شود و امضا کننده‌ی آن به عنوان مسئول و عامل حمل و نقل چند وجهی فرض می‌شود. بنابراین تعهد و مسئولیت متصدی باربری ترکیبی به عنوان رکن اساسی حمل و نقل چند وجهی تلقی شده است.

اما سه رکنی که بر اساس دیدگاه سوم برای متصدی باربری حمل و نقل چند وجهی لازم است؛ عبارت است از الف) وظیفه‌ی عامل حمل و نقل چند وجهی به انتقال فیزیکی کالاها از یک مکان به مکان دیگر ب) وظیفه‌ی متصدی حمل و نقل چند وجهی به تحویل کالا به صورت صحیح و سالم ج) وظیفه‌ی انجام دادن حمل در دوره‌ی زمانی محدود و مشخص از جانب عامل حمل و نقل ترکیبی.

بدین ترتیب مفهوم حمل و نقل چند وجهی عبارت است از یک قرارداد حمل و نقل واحد که به وسیله‌ی آن یک متصدی حمل و نقل به ارسال کننده تعهد می‌دهد تا کالا را حمل نماید که دست کم استفاده از دو شیوه‌ی متفاوت حمل و نقل را اجازه می‌دهد یا استفاده از دو یا بیش از آن را برای حمل اجازه می‌دهد و در مرحله‌ی اجرا بیش از یک روش برای حمل کالا استفاده شود. بنابراین این نوع قرارداد شامل قراردادهایی نمی‌شود که فرستنده با هر یک از متصدیان حمل و نقل بر حسب روش‌های گوناگون حمل با آنان رفتار کند و فرقی نمی‌کند که کالا از طریق ریلی، زمینی، دریایی و هوایی حمل شود.^۱ از لحاظ عملی برای تحقق حمل و نقل چند وجهی سه مدل وجود دارد. حالت اول این که عامل حمل و نقل خود دارای مالکیت نسبت به یکی از وسایل حمل و نقل باشد و به مباشرت به عنوان حمل کننده اقدام کند و با حمل کننده‌های دیگر که در

^۱ نژندی منش، هیبت الله، لله گانی، سمانه (۱۳۹۴)، قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین المللی کالا، فصلنامه پژوهش

روش‌های دیگر فعالیت می‌کنند، قرارداد الحاقی منعقد کند که در بقیه‌ی مسیر آن‌ها حمل کالا را بر عهده بگیرند و حمل نکنند. حالت دوم این که عامل حمل و نقل دارای مالکیت نسبت به یکی از وسایل حمل و نقل نباشد و برای استفاده از تمامی روش‌های حمل و نقل چند وجهی مبادرت به انعقاد قرارداد الحاقی با حمل‌کننده‌ها برای حمل کالا بپردازد یا با افرادی هم‌چون صاحبان انبارها یا ترخیص‌کاران قرارداد منعقد کند اما عامل حمل و نقل چند وجهی مبادرت به امضای قرارداد حمل و نقل چند وجهی با صاحب کالا کرده باشد. حالت سوم این که عامل حمل و نقل چند وجهی مثل حالت دوم دارای مالکیتی نباشد؛ و با هدف فراهم کردن وسایل و سرویس‌های حمل و نقل چند وجهی مبادرت به انعقاد قرارداد با صاحبان کالاها می‌کنند. در اصل شرکت‌های حمل و نقل کالا هستند که کنترل بر گزاره‌های کافی برای حمل و نقل چند وجهی می‌کنند و در فضای رقابتی به انتخاب حمل‌کننده‌های متفاوت می‌پردازند. البته در تمامی حالت‌ها فرض بر مسئولیت عامل حمل و نقل می‌شود نه این که سایر حمل‌کننده‌های کالاها را مسئول قلمداد کنیم.

باید دانست که حمل و نقل چند وجهی با تحویل یا جمع‌آوری کالاها با حمل و نقل تک نوعی کالا متفاوت است. کما این که در قسمت پایانی بند اول ماده‌ی ۱ کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی بدان اشاره شده است. اما با توجه به این که واقعاً در عمل در قرارداد حمل و نقل، به ترکیبی بودن یا تک نوعی بودن آن اشاره نمی‌شود و براساس شرایط و قرائین قضیه معلوم می‌گردد؛ سوالی پیش می‌آید مبنی بر این که، واقعاً ملاک تشخیص در جایی که حمل و نقل چند وجهی انجام شده با حالتی که از روش‌های متفاوت در جهت حمل و نقل تک نوعی استفاده شده است؛ چیست؟

در جواب می‌توان گفت که اگرچه امکان تعدد حمل‌کننده‌های کالا و هم‌چنین روش‌های متفاوت در هر دو شکل حمل و نقل دیده می‌شود؛ اما تنها رژیم واحد حقوقی در سیستم حمل و نقل چند وجهی دیده می‌شود. به بیان دیگر در هر جایی که مسئولیت یک پارچه نسبت به تحویل سالم کالاها از ابتدا تا زمان تحویل برای صادرکننده ی بارنامه دیده شد به نحوی که وی مسئول اعمال سایر متصدیان باربری نیز باشد، حمل و نقل چند وجهی رخ داده است. در عین حال لازم است قرارداد حمل و نقل چند وجهی میان عامل حمل و نقل چند وجهی با صاحبان کالاها امضا شده باشد و حداقل از دو روش متفاوت برای حمل و نقل کالاها استفاده شده باشد یا این که مطابق با قرارداد حمل و نقل، اجازه ی استفاده از روش‌های متفاوت حمل و نقل به نحو کافی به متصدی باربری اجازه داده شده باشد.^۱

نکته ای که باید بدان اشاره شود این است که در راستای حمل و نقل بین‌المللی کنوانسیون‌های متعددی هم‌چون لاهه و هامبورگ در حمل و نقل دریایی سی ام آر برای حمل جاده‌ای سی ام آی برای حمل و نقل از طریق راه آهن و ورشو و مونترال برای حمل و نقل هوایی به وجود آمده است و شاید حیطه ی عملیاتیشان به

^۱ سعیدی، سعید (۱۳۹۱)، درآمدی بر حمل و نقل چند وجهی، ماهنامه‌ی علمی تحقیقاتی بندرو دریا، پیاپی ۱۹۲، ص ۲۶

بیش از یک روش حمل و نقل گسترش یافته است اما کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی ۱۹۸۰ ژنو با کنوانسیون‌های فوق‌الذکر تفاوت اساسی دارد که اولاً لزوماً باید بیش از یک روش حمل استفاده شود یا استفاده از آن در خلال قرارداد حمل و نقل چند وجهی اجازه بشود و ثانیاً در کل مسیر حمل یک نظام مسئولیت وجود دارد.^۱

بنابراین وجود قرارداد واحد حمل و نقل چند وجهی میان فرستنده‌ی کالا و عامل حمل و نقل چند وجهی که براساس آن عامل حمل و نقل چند وجهی مسئولیت کامل جابجایی کالا از زمان بارگیری تا تحویل گیرنده را بر عهده می‌گیرد خواه به وسیله‌ی مباشرت وی حمل صورت گرفته باشد و خواه این که از حمل کننده‌های جانشین استفاده شود. و این موضوع با حالتی که چند قرارداد واحد حمل و نقل برای رسیدن به مقصدهای مختلف با متصدی باربری امضا شود، فرق می‌کند که در آن انجام قواعد حمل و نقل چند وجهی وجود ندارد.

با این اوصاف بررسی ارکان حمل و نقل چند وجهی که شامل قرارداد حمل و نقل چند وجهی و استفاده از روش‌های متفاوت حمل و نقل و هم‌چنین مسئولیت یک پارچه‌ی عامل حمل و نقل چند وجهی برای درک بهتر مفهوم حمل و نقل چند وجهی در گفتار بعدی لازم به نظر می‌رسد.

۲-۳-۲ ارکان حمل و نقل چندوجهی

آن چیزی که به عنوان ارکان حمل و نقل چند وجهی بیان شده است عبارت است از قرارداد حمل و نقلی که حاکی از یک سری از شروط میان متصدی حمل و نقل و صاحب کالا منعقد می‌گردد و هم‌چنین شامل استفاده از حداقل دو روش متفاوت در خلال مسیر حمل و نقل نیز می‌باشد. و مهم‌ترین رکن حمل و نقل چند وجهی، مسئولیت یکپارچه و جامع متصدی حمل و نقل نیز می‌باشد. بنابراین ما در سه قسمت متفاوت به بررسی آن‌ها خواهیم پرداخت.

۲-۴ مفهوم قرارداد حمل و نقل چندوجهی

براساس تعریف بند ۳ ماده‌ی ۱ کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی ژنو قراردادی که عامل حمل و نقل چند وجهی در قبال پرداخت کرایه مسئولیت برای اجرای قرارداد حمل و نقل مرکب مباشرتاً و یا به توسط شخصی دیگر که مامور از جانب وی است، را بر عهده می‌گیرد.

بنابراین پرداخت کرایه در کنار ماهیت بین‌المللی قرارداد ۲ رکن رایج قرارداد برای حمل و نقل چند وجهی کالا است. با این توصیف ۳ مدل برای قرارداد حمل و نقل چند وجهی وجود دارد. اول این که متصدی می‌تواند

^۱ فیضی چکاب، غلام نبی (۱۳۹۳) گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر

کنوانسیون‌های حمل و نقل، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال سوم، شماره هشتم، ص ۱۴۱

قرارداد را برای حمل ببندد که در این صورت وی با مسئولیت فیزیکی و قانونی برای اطمینان بر رسیدن کالا تا مقصد نهایی مبادرت به حمل کالا مباشرتاً می‌کند. دوم این‌که متصدی اصول حمل و نقل را رویه سازی می‌کند و نسبت به روش سنتی حمل و نقل مسئولیت کامل بر عهده وی هست اگر چه خود مبادرت به حمل کالا نکند و مانند حالتی که طراح حمل به عنوان نماینده‌ی فرستنده قلمداد شود.

و در حالت سوم این امکان وجود دارد که تلفیقی از هر دو روش مذکور برای حمل در نظر گرفته شود و این وجه تمایز با قرارداد تک وجهی حمل کالا است و در عین حال مسئولیت فقط بر عهده‌ی متصدی باربری طرف قرارداد حمل و نقل چند وجهی است. به عبارت دیگر وضعیت مالکیت متصدی باربری بر وسایل حمل کننده و نیز دخالت مستقیم و یا غیر مستقیم وی در حمل و نقل کالاها، سبب به وجود آمدن سه وضعیت متفاوت در حمل و نقل برای متصدی باربری می‌شود. در هر صورت قراردادهای الحاقی متصدی باربری با سایر حمل کننده‌ها، سبب نفی مسئولیت متصدی باربری نمی‌شود و به جز شرایطی که امکان شناخت متصدی باربری واقعی وجود دارد و خسارات مستند به وی باشد، نمی‌توان بر خلاف قرارداد حمل و نقل فردی را به جر متصدی باربری مسئول جبران خسارت قلمداد کرد.^۱

بنابراین با تعریف ارائه شده در مورد قرارداد حمل و نقل چند وجهی، حمل از مکان تحویل تا مکان مقصد تحت تأثیر قرار می‌گیرد و هم چنین مشاهده شد که استفاده از روش‌های متعدد سبب انعقاد قرارداد حمل و نقل چند وجهی نمی‌شود بلکه قرارداد واحد میان طراح حمل و نقل و حمل کننده‌ی این نوع قرارداد که دارای شرایط ذیل نباشد ملاک عینی برای این نوع از قرارداد را ارائه می‌دهد:

(۱) اجازه‌ی اجرای بالقوه‌ی رژیم‌های قانونی متعدد داده نشود و در غیر این صورت قرارداد حمل و نقل چند وجهی وجود ندارد.

(۲) باید مسئولیت واحد برای حمل کننده‌ی ای که مبادرت به انعقاد قرارداد کرده است، در تمام مراحل حمل وجود داشته باشد و در صورتی که حدود مسئولیت حمل کننده فقط محدود به یک روش مثلاً قواعد کنوانسیون مربوط به حمل از طریق دریا بشود، نمی‌توان قرارداد را تحت شمول کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی دانست.

(۳) و هم چنین مطابق بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ اگر براساس استثنائات کنوانسیون هامبورگ قراردادی بسته شود به طوری که تحت شمول قراردادهای زیر نظر کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی قرار گیرد.

^۱ کریمی، مسعود (۱۳۹۴)، بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی (ریلی، جاده‌ای) دومین همایش ملی

اما در حقیقت آن استثنائات اجرا نشود بازهم قواعد کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی و هم‌چنین قرارداد حمل و نقل چند وجهی وجود ندارد.

با توجه به گرایش اخیر برای مبادرت به حمل و نقل کالا مبتنی بر قرارداد از این لحاظ که روش حمل و نقل که باید مورد استفاده قرار گیرد، واقعاً چیست؛ در پاسخ بدان حمل کالا کاملاً تحت تاثیر شخصیت قرارداد قرار می‌گیرد و این قرارداد است که نقش مکمل نظام مسئولیت حمل و نقل کالا را در حمل و نقل چند وجهی را ایفا می‌کند.^۱

در باب ماهیت قرارداد حمل و نقل چند وجهی کالا نظریه‌های انگلیسی، آلمانی قدیم و جدید مطرح است که به دلیل تفاوت‌های این سیستم‌ها و گزینش هر یک از این سیستم‌ها در کشورهای دنیا، رویه‌های قضایی متفاوت به وجود آمده است. به نحوی که در سیستم انگلیسی نگاه عملی و کاربردی تری نسبت به قرارداد حمل و نقل چند وجهی دارد و آن را فراتر از چند قرارداد تک وجهی حمل کالا با توجه به نیاز عملی تجار برای تحویل به موقع کالا نمی‌داند. بنابراین رویکردی شبکه‌ای مبتنی بر اعمال قسمت‌های مختلف متناسب با هر بخش از حمل و نقل چند وجهی استوار است و در نتیجه مقررات مختلفی در قسمت‌های مختلف حمل و نقل کالا باید مورد استفاده قرار گیرد و در این راستا دادگاه‌های انگلیسی مبادرت به پذیرش رویه‌های قضایی سیستم‌های آلمانی کرده‌اند. اما در سیستم آلمانی قدیم قرارداد ثابت که ویژگی استفاده از روش‌های خاص حمل و نقل را در نظر گرفته است و به طور کتبی یا شفاهی به نحوی که در دنیای اعتبارات قرارداد نامیده شود قرارداد حمل و نقل چند وجهی نامیده می‌شود و به جز محوریت آن و استفاده از روش‌های حمل و نقل نسبت به سایر قراردادها دارای ارجحیت نیست. بنابراین جزء محوری قرارداد حمل و نقل چند وجهی این است که سیستم حقوقی حمل و نقل به طور کلی بر اساس قرارداد اجرا بشود. بنابراین در موضوعات مختلف قرارداد حمل و نقل چند وجهی دارای اساس ثابتی نیست و از این لحاظ که در ماده ۱ کنوانسیون ژنو حمل و نقل چند وجهی ۱۹۸۰ تحویل گرفتن و تحویل دادن کالا را خارج از قرارداد حمل و نقل در نظر گرفته است برای قبل و اتمام بارگیری کالاها قرارداد حمل و نقل چند وجهی صلاحیت ندارد.^۲ در نظام حقوقی آلمانی جدید براساس نظریه دکترین موجد این تئوری قرارداد ثابت حمل و نقل چند وجهی به دو نوع قابل تقسیم نیز می‌باشد. در دسته اول و سیستم جذب وظیفه ی خارق العاده و منفک از سایرین برای متصدی در نظر گرفته می‌شود تا از طریق آن به محوریت کامل و حکومت قرارداد در قضایا منجر بشود و در دسته دوم و سیستم ترکیبی براساس این که کدام قانون در نزد طرفین در قرارداد صالح قلم داشته شده است؛ در تمام اختلافات براساس همان عمل نیز می‌شود و در اصل جزء محوری قرارداد

^۱ کریمی، همان، ص ۳۰

^۲ کریمی، پیشین، ص ۳۱

حمل و نقل چند وجهی تفاوت یا تنوع در وظایف متصدی بار بری است نه این که از چه روش‌هایی برای حمل و نقل کالا استفاده کرده است و یا مسئولیت مطلق بر عهده ی وی نهاده شده باشد.^۱

۲-۴-۱ روش‌های حمل و نقل چندوجهی

با بررسی صورت گرفته در مورد تعریف و ماهیت حمل و نقل چند وجهی در کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو استفاده از حداقل دو روش متفاوت برای حمل و نقل از جانب متصدی باربری لازم است تا قواعد کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی مجرا گردد. اما سوالی که در مورد روش حمل و نقل چند وجهی می‌توان مطرح کرد آن است که چه معیاری برای تعیین آن وجود دارد؟ آیا ملاک وسیله ی حمل و نقل است و یا حمل و نقل کالا از چه طرفی حمل می‌شود و یا ملاک دیگری در کار است؟.

در جواب پاسخ سوال مذکور از جانب حقوقدانان سه دیدگاه وجود دارد: اول این که برخی حقوقدانان با استناد به اهمیت رژیم قانونی، ملاک در مورد استفاده از روش‌های حمل و نقل را رژیم‌های قانونی متفاوت دانسته‌اند. به طوری که در صورت تفاوت در رژیم‌های مختلف قانونی و حمل به وسیله ی یک وسیله حمل و نقل و یا واحد بودن حمل کننده، سبب تحت شمول قرار گرفتن کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی می‌شود. دوم این که تفاوت در روش‌های حمل و نقل به معنای تفاوت در استفاده از وسیله‌های حمل متفاوت است و پیش مذاکرات کنوانسیون‌های حمل و نقل چند وجهی موید آن است و این دیدگاه به سخت افزار بیش تر توجه کرده است. و در پایان دکتربین ایتالیایی استفاده از حمل کننده‌های متفاوت را لازم برای قواعد کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی می‌دانند.

اما مطابق با جدیدترین نظریه حقوقدانان که امروزه رایج در بیش تر کشورهای دنیاست؛ نظریه‌ی مبتنی بودن روش حمل و نقل بر قرارداد حمل و نقل چند وجهی که مبین قصد طرفین است. این نظریه کاملاً با توجه به نیاز دنیای تجارت و هم‌چنین تأکید بر تحویل به موقع کالا شده است. حقوقدانانی مثل Haak و van Beelen با اشاره به این موضوع که امکان استفاده از وسایل مختلف در طرق مختلف حمل و نقل وجود دارد مثلاً راه زمین به عنوان یکی از طرق حمل و نقل به حساب آورده می‌شود و این موضوع در حالی است که استفاده از کامیون و قطار کاملاً دارای قواعد مختلف هستند و هم‌چنین امکان استفاده از وسایل مختلف حمل و نقل در طرق مختلف حمل و نقل وجود دارد هر دو مورد را ملاک جامعی برای تعیین روش حمل و نقل نمی دانند و قصد طرفین سبب ساز این موضوع است که طرفین قرارداد چه قواعدی را برای خودشان

^۱ سعیدی، سعید (۱۳۹۱)، درآمدی بر حمل و نقل چند وجهی، ماهنامه‌ی علمی تحقیقاتی بندرو دریا، پیاپی ۱۹۲، ص ۱۸

استوار می کنند و از این جهت که قرارداد مبین قصد است باید برای استفاده از روش های حمل و نقل به ساختار قراردادی توجه گردد.^۱

در مورد پرونده ی گوانتوم که قرارداد حمل و نقل دایر بر حمل کالا از سنگاپور به لندن با وسیله ی هواپیما شده بود و از آن جا به وسیله ی جاده به دوبلین ارسال شود. دادگاه تجدید نظر در سال ۱۹۷۲ توسط Lord Diplock بر اساس نظریه ی اخیر حقوقی رأی داد و رأی دادگاه بدوی که مستند به کنوانسیون CMR شده بود؛ را رد کرد. بر اساس این کنوانسیون اخیر CMR محدود به قراردادهای جاده ای است و از آن جهت که متضرر بر اساس قواعد کنوانسیون اخیر اقدام بر مطالبه ی ضرر و زیان کرده بود؛ این اقدام برای وی آزاد پنداشته شد. بنابراین با کمی دقت به متن کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی ظرفیتی وجود دارد مبنی بر آن که به جای تاکید بر استفاده از روش های متفاوت حمل و نقل به عنوان وجه تمایز حمل و نقل چند وجهی از سایر موارد، می توان بر مسئولیت خاص عاملان حمل و نقل و هم چنین اجازه ی استفاده از روش های مختلف برای تحویل به موقع کالا برای عامل و متصدی حمل و نقل تأکید کرد و همین که اجازه ی استفاده از روش های مختلف حمل و نقل داده شود، قواعد کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی مجزا خواهد بود و چه بسا از یک روش برای حمل و نقل کالا استفاده شود.

۲-۴-۲ مسئولیت یکپارچه و جامع متصدی حمل و نقل چندوجهی

مهم ترین و سومین رکن حمل و نقل چند وجهی، مسئولیت یکپارچه و جامع متصدی حمل و نقل نیز می باشد. از آن جایی که موضوع اصلی تحقیق ما بررسی نوآوری های به وجود آمده، در حوزه ی مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به سایر روش های حمل و نقل کالا نیز می باشد، ما در فصول بعدی به تفصیل در مورد آن خواهیم پرداخت. به طور اجمال می توان گفت متصدی حمل و نقل چند وجهی در قبال تمامی تعهدات حمل و نقل و تحویل کالا به طور صحیح و سالم دارای مسئولیت نیز می باشد؛ اگرچه حمل کالا از طریق سایر حمل کننده ها انجامیده باشد. به عبارت دیگر اصل بر مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز می باشد؛ در صورتی که کالا دچار نقصان، تلف و یا دیرتر از موعد رسیده باشد. و ملاک تشخیص متصدی باربری، کسی است که به انعقاد قرارداد حمل و نقل چند وجهی مبادرت ورزیده است.

۲-۴-۳ وضعیت اشخاص و سایر مفاهیم حمل و نقل

پیچیدگی دنیای حمل و نقل کالا به گونه ای است که وجود افراد زیادی را لازم می داند. فلذا برای مشخص نمودن وضعیت این اشخاص، تفکیک مفهومی هر کدام ضروری به نظر می رسد. به طور طبیعی برای تحقق

^۱ دو لیون، پابلو، مترجم بنائیسری، ماشاء الله، (۱۳۸۳) کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه های روز آمد و ادغام شده سیستم ورشو، مجله حقوقی نشریه خدمات بین المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ی ۳۱، ص ۳۲

حمل و نقل کالا، وجود فرستنده و گیرنده و هم‌چنین عاملان حمل و نقل ضروری است. بنابراین در این گفتار ما درصدد ارائه‌ی مفهوم‌های وضعیت‌های اشخاص مذکور در سیستم‌های حقوقی مختلف حمل و نقل هستیم. در ضمن ارائه‌ی مفهومی از سایر ملزومات حمل و نقل از دیگر بیانات ما در این مبحث نیز می‌باشد.

۲-۴-۱ مفهوم متصدی حمل و نقل

در این گفتار ارائه‌ی مفهوم و مشخص نمودن وضعیت حقوقی متصدی حمل و نقل به طور کلی از اهداف ماست. بنابراین در ابتدا مفهوم مورد نظر را از دیدگاه کنوانسیون‌های دریایی (لاسه، هامبورگ، روتردام، ریلی (کوتیف)، زمینی (سی ام آر) و هوایی (ورشو و مونترال) تعریف خواهیم کرد و پس از آن مفهوم متصدی حمل و نقل چند وجهی را بیان خواهیم کرد.

۲-۴-۱-۱ مفهوم متصدی حمل و نقل از دیدگاه کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی

براساس بند الف ماده اول مقررات کنوانسیون لاهه مصوب ۱۹۲۴ «متصدی حمل شامل مالک یا مستاجر کشتی می‌شود که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد می‌نماید» بنابراین کنوانسیون مذکور فوراً در باره متصدی باربری در نظر گرفته است و به عبارت دیگر هر شخصی که چگونگی حمل کالاها را از طرف مشتری طراحی کند خواه به مباشرت حمل کالاها را انجام بدهد یا بدون نقش در حمل کالاها فقط بر چگونگی بسته بندی، بیمه، بارگیری، انبار، تخلیه، تحویل کالاها و هم‌چنین بر روند صدور مدارک و اعلام ورود کالا به صاحب کالا را بر عهده می‌گیرد^۱ هم‌چنین از ماده‌ی فوق دانسته می‌شود که ملاک تصدی به حمل و نقل کالا، نامی است که در برنامه آمده است و دیگر آن‌که امکان تضامن و جمع شدن اشخاص دیگر با وی مطابق با کنوانسیون فوق وجود دارد و به نظر می‌رسد که ماده‌ی فوق به عنوان تمثیلی از مالک یا مستاجر کشتی یاد کرده است و اشخاصی دیگر توانایی پیوست به قرارداد باربری دریایی را دارند.

در کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ در ماده اول آمده است «متصدی حمل به معنای هر شخصی است که قرارداد حمل کالا از طریق دریا توسط وی یا با نام وی فرستنده منعقد گردیده است» بنابراین امکان حضور امضای نماینده در برنامه مطابق با کنوانسیون فوق فراهم شده است و در این فرض هر شخصی که مسئولیت حمل کالاها را بر عهده می‌گیرد؛ به عنوان متصدی حمل شناخته می‌شود. البته متصدی باربری در جایی که نامی از وی در برنامه نیامده است؛ هر شخصی است که عملاً وظیفه‌ی حمل کالا را انجام می‌دهد ممکن است به عنوان مستخدم یک فرد دیگر، اقدام به چنین کاری نماید و اساساً هیچ رابطه‌ی قراردادی با فرستنده

^۱ تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۸۸)، مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی، پژوهشکده حمل و نقل، سال ششم، شماره ۴، ص ۵۱