

ORIGINAL ARTICLE

The Impact of Location of Damages to Goods on Multimodal Transport Operator's Liability; Analysis of Hypothetical Contract under "Rotterdam Rules"

Afshin Ahmadi¹, Ebrahim Taghizadeh², Gholam Nabi Fayzi Chakab³

1. Ph.D. in Private Law, Payame Noor University, Tehran, Iran.

2. Professor of Law, Payame Noor University, Tehran, Iran.

3. Associate Professor, Department of Private Law, Allameh Tabatabaee University, Tehran, Iran.

Correspondence:

Afshin Ahmadi

Email: 441ahmadi@gmail.com

Received: 11/Nov/2024

Revised: 31/Jul/2024

Accepted: 28/Jan/2025

Published: 11/Mar/2026

How to cite:

Ahmadi, A.; Taghizadeh, E.; Fayzi Chakab, Gh.N. (2024). The Impact of Location of Damages to Goods on Multimodal Transport Operator's Liability; Analysis of Hypothetical Contract under "Rotterdam Rules", Civil Law Knowledge, 14 (2), 195-208.

(DOI: [10.30473/clk.2024.54265.2803](https://doi.org/10.30473/clk.2024.54265.2803))

ABSTRACT

The specific nature of multimodal transportation of goods requires that at least two or more different modes of transportation be used. In the meantime, one of the issues affecting the liability of the carrier is determining the location of the damage to the goods. In other words, the type, extent, and ceiling of the carrier's liability and defenses regarding its liability can be determined based on the stage at which the damage or loss of the goods occurs (network system of liability), or regardless of when it occurred, it considered all stages of transportation as a single process and applied the same rules (integrated liability system). The answer to the question of how to regulate the effect of the place where damage to the goods occurs on the liability of the multimodal transport operator is not so simple, because each of these systems has advantages and disadvantages. On the other hand, the tendency to adopt middle-ground procedures has also brought about new systems that are of a combined nature. The importance of the discussion becomes apparent when we note that despite the increasing growth of multimodal transport, this area suffers from the lack of a single, enforceable international document. In this space, only two conventions, Geneva 1980 and Rotterdam 2009, as well as the UNCTAD/ICC regulations adopted in 1992, have specifically addressed multimodal transport of goods. A comparative study of the proposed solutions shows that the Rotterdam Regulations, by providing for the hypothetical contract theory in Article 26, have provided better grounds for solving this problem compared to other documents.

KEYWORDS

Multimodal Transport of Goods, Networked Liability System, Integrated Liability System, Rotterdam Convention (Regulations), Geneva Convention (Regulations).



«مقاله پژوهشی»

تأثیر محل وقوع خسارت بر کالا بر مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی کالا؛ تحلیل تئوری قرارداد فرضی در کنوانسیون رتردام

افشین احمدی^۱، ابراهیم تقی‌زاده^۲، غلام نبی فیضی چکاب^۳

۱. دانش‌آموخته دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.
۲. استاد گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.
۳. دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

نویسنده مسئول:

افشین احمدی

رایانامه: 441ahmadi@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۸/۲۱

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۵/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱۰

تاریخ چاپ: ۱۴۰۴/۱۲/۲۰

استناد به این مقاله:

احمدی، افشین؛ تقی‌زاده، ابراهیم؛ فیضی چکاب، غلام‌نبی (۱۴۰۴). تأثیر محل وقوع خسارت بر کالا بر مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی کالا؛ تحلیل تئوری قرارداد فرضی در کنوانسیون رتردام، دوفصلنامه علمی دانش حقوق مدنی، ۱۴ (۱)، ۲۰۸-۱۹۵.

(DOI: 10.30473/clk.2024.54265.2803)

چکیده

ماهیت خاص حمل و نقل چندوجهی کالا ایجاب می‌کند که حداقل از دو یا چند شیوه حمل متفاوت استفاده گردد. در این بین یکی از مسائل تأثیرگذار بر مسئولیت متصدی حمل و نقل، تعیین محل وقوع خسارت وارد شده بر کالا است. به عبارت دیگر نوع، میزان و سقف مسئولیت و دفاعیات متصدی حمل در خصوص مسئولیتش را می‌توان برحسب مرحله وقوع خسارت یا تلف کالا تعیین کرد (سیستم شبکه‌ای مسئولیت)، یا فارغ از زمان وقوع آن، تمام مراحل حمل را یک فرایند واحد در نظر گرفت و قواعد یکسانی را اعمال نمود (سیستم یکپارچه مسئولیت). پاسخ به این پرسش که تأثیر محل وقوع خسارت بر کالا، بر مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی را باید چگونه قاعده‌مند ساخت، چندان ساده نیست؛ زیرا هر یک از این سیستم‌ها مزایا و معایبی دارند. از طرف دیگر تمایل به اتخاذ رویه‌های میانه نیز سیستم‌های جدیدی را به ارمغان آورد که ماهیتی تلفیقی دارند. اهمیت بحث زمانی روشن می‌شود که توجه کنیم با وجود رشد فزاینده حمل و نقل چندوجهی، این حوزه از فقدان یک سند واحد بین‌المللی لازم‌الاجرا رنج می‌برد. در این فضا تنها دو کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ و رتردام ۲۰۰۹ و نیز مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی مصوب سال ۱۹۹۲ هستند که حمل و نقل چندوجهی کالا را به‌نحو اخص مورد توجه قرار داده‌اند و بررسی تطبیقی راهکارهای ارائه‌شده نشان می‌دهد مقررات رتردام با پیش‌بینی تئوری قرارداد فرضی در ماده ۲۶ در قیاس با سایر اسناد زمینه‌های بهتری برای حل این مشکل فراهم آورده است.

واژه‌های کلیدی

حمل و نقل چندوجهی کالا، سیستم شبکه‌ای مسئولیت، سیستم یکپارچه مسئولیت، کنوانسیون (مقررات) رتردام، کنوانسیون (مقررات) ژنو.

مقدمه

ضرورت پژوهش

حمل «درب به درب»^۱ کالا مستلزم حمل و نقل چندوجهی کالا است که در آن الزاماً از دو یا چند شیوه متفاوت حمل استفاده می‌شود. ویژگی نظام جاری مسئولیت در حمل و نقل چندوجهی، پیچیدگی و فقدان یکنواختی است (Marin, 2012: 10). شاید این جمله از رامبرگ (Ramberg) به بهترین وجه بتواند ماهیت متغیر حمل و نقل چندوجهی را منعکس سازد: «فرایند حمل چندوجهی کالا با شیوه‌های حمل گوناگون، همانند رنگ یک آفتاب‌پرست است» (Ramberg, 1973: 273).

یکی از مضامین سر راه هر سند راجع به حمل و نقل چند وجهی، پاسخ به این پرسش است آیا محل وقوع خسارت بر کالا در میزان مسئولیت یا حتی دفاعیات متصدی حمل چندوجهی واجد اثر خواهد بود یا خیر؟ این سؤال نیز ریشه در این حقیقت دارد که مقررات حمل تک وجهی کالا هر کدام سقف مسئولیت متفاوتی را متناسب با ریسک خود در نظر گرفته‌اند و حسب مورد پاسخ به سؤال پیش‌گفته می‌تواند تغییرات فاحشی را در میزان مسئولیت متصدی حمل ایجاد کند. اسناد غیرالزام‌آور موجود نیز در این خصوص پیش‌بینی‌هایی داشتند که با بررسی تطبیقی آنها مزایا و معایب سیستم‌های قابل اعمال هر کدام برشمرده می‌شود. اگرچه اصولاً مسائل موضوعی پرونده تعیین‌کننده نوع قانونی هستند که باید اعمال شوند (ژندی‌منش و همکار، ۱۳۹۴: ۱۶۳)، اما با در نظر گرفتن فقدان یک مقررات جامع و الزام‌آور در خصوص حمل و نقل چندوجهی و نیز ارجحیت انتخاب کنوانسیون‌های موجود (اعم از اجرائی یا غیراجرائی) به عنوان قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل چندوجهی، در این پژوهش سعی بر آن داریم که با مطالعه تطبیقی «مسئولیت متصدی» به عنوان هسته یک کنوانسیون حمل و نقل

(Yuzhou, 2009: 1)، سند مناسب‌تر را معرفی و بر اساس آن نظام مسئولیت متصدی حمل را تبیین نماییم.

پیشینه پژوهش

در خصوص مقررات ژنو ۱۹۸۰م با توجه به گذشت چهار دهه از تصویب آن، پژوهش‌هایی در باب مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل تحت این مقررات صورت گرفته است.^۲ راجع به مقررات رتردام ۲۰۰۹م نیز پژوهش و پایان‌نامه به انجام رسیده است؛^۳ اما آنچه پژوهش حاضر را متمایز می‌کند جنبه تطبیقی آن است؛ چراکه پژوهش‌های گذشته تک‌محور بوده و مقررات رتردام را از باب اینکه یک کنوانسیون ذاتاً دریایی است، صرفاً با مقررات دریایی گذشته نظیر لاهه-ویزی و هامبورگ تطبیق داده‌اند و از حیث جنبه چندوجهی آن، مقایسه‌ای با کنوانسیون ژنو که تنها مقررات در باب حمل چندوجهی کالا است صورت نپذیرفته است. افزون بر این، به مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی نیز در کنار این دو کنوانسیون توجه شده است. از طرف دیگر، عمده پژوهش‌های راجع به مسئولیت متصدی حمل و نقل به بحث حول «مبنای مسئولیت» وی پرداخته است، درحالی که این تحقیق عمدتاً پیرامون «سیستم مسئولیت» متصدی حمل است. مبنای مسئولیت در همه کنوانسیون‌های حمل و نقل قابل بررسی است و از حیث استوار بودن مسئولیت بر پایه تقصیر یا مفروض بودن مسئولیت متصدی به آن پرداخته می‌شود، اما بررسی سیستم‌های مسئولیت صرفاً مختص حمل و نقل چندوجهی کالا است و بسته به محل وقوع خسارت تغییراتی در مسئولیت متصدی ایجاد می‌کند. همچنین پژوهش‌هایی هم در باب قانون حاکم بر حمل و نقل چندوجهی یا قلمرو شمول مقررات رتردام انجام شده^۴ که موضوعاً از دامنه این پژوهش خارج است، با این‌همه به فراخور بحث از منابع پیشین هم بهره گرفته شده است.

۱. با کنوانسیون‌های «بروکسل» و «هامبورگ»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، ۱۳۹۴.

۲. برای نمونه، ر.ک.: الف) ژندی‌منش هیبت‌الله و اللهگانی سمانه، «قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی کالا»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال شانزدهم، شماره ۴۶، ۱۳۹۴؛ ب) فیضی چکاب غلام‌نبی و آذر مهر مهسا، «گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی رتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل»، پژوهش‌نامه حقوق خصوصی، دوره ۳، شماره ۸، ۱۳۹۳.

1. Door to Door

۲. برای نمونه، ر.ک.: الف) محمدزاده وادقانی علیرضا، «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره ۴۱، شماره پیاپی ۱۰۵۴، ۱۳۷۷؛ ب) تفرشی محمدعسی و کامیار محمدرضا، «مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، مدرس علوم انسانی، دوره ۵، شماره ۴، ۱۳۸۰.

۳. برای نمونه، ر.ک.: تقی‌زاده ابراهیم و احمدی افشین، «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون «رتردام»

و اجرایی در سطح جهان است حفظ نموده، لذا برای کشورهای دریانورد مأنوس تر خواهد بود. قبل از ورود به بررسی این مقررات، باید متذکر شد که کنوانسیون های ژنو و رتردام

۱. مقررات ژنو ۱۹۸۰

این کنوانسیون طی کنفرانس ۲۴ می ۱۹۸۰ در ژنو به تصویب رسید و از این رو از آن با عنوان مقررات یا کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰م نیز یاد می شود. طبق بند ۱ ماده ۲۶ این مقررات اجرای آن منوط به الحاق ۳۰ کشور است. با تصویب این مقررات، این امید پدیدار گشت که شکاف موجود مربوط به ابعاد تک وجهی در یک حمل چندوجهی کالا پر شود و راه حل های نه چندان کارآمد برگرفته از قوانین ملی، شروط استاندارد و قوانین نمونه با یک مقررات یکپارچه الزام آور جایگزین گردد. هم اکنون با گذشت ۴ دهه از زمان تصویب این مقررات، تنها ۱۱ کشور به آن ملحق شده اند. کنوانسیون ژنو از آغاز محکوم به شکست بود، چراکه بر این فرضیه غلط پایه گذاری شده بود که اصول کنوانسیون های تک وجهی کالا را می توان در جهت حل مسائل حمل چندوجهی به کار گرفت. ترس از تعارض با سایر مقررات و تغییرات در رژیم قابل اعمال، مانع از دستیابی کنوانسیون به اهداف پیش بینی شده آن و حصول یک رژیم حقوقی واحد گشت (Besong, 2007: 163).

۲. مقررات نمونه آنکتاد/آی سی سی ۱۹۹۲

تا قبل از تصویب مقررات نمونه، قراردادهای سرتاسری حمل متداول بودند. هدف اصلی این قراردادها پوشش اسنادی کالا در تمامی مراحل حمل بود، بدون آنکه الزاماً در خصوص مسئولیت ناشی از فقدان یا خسارت راهگشا باشد. این قراردادها بین مدت زمان مسئولیت و مدت زمان قرارداد تفاوت قائل می شدند؛ یعنی متصدی سند حملی را صادر می کرد که تمام فرایند حمل را دربر می گرفت، اما مسئولیت را تنها برای دوره خاصی از آن متقبل می شد. این نقصان باعث شد نیاز به وجود قراردادی که هر دو پوشش یاد شده را به نحو کامل ارائه دهد، احساس گردد. لذا بر همین اساس، مقررات نمونه از سوی نهادهای بین المللی متفاوتی تدوین گشت که از این میان می توان به مقررات ICC سال ۱۹۷۵م و مقررات آنکتاد/آی سی سی سال ۱۹۹۲م اشاره داشت. نسل نخست اسناد حمل و نقل چندوجهی نظیر «بارنامه

اسناد بین المللی راجع به حمل و نقل چندوجهی کالا

اسناد بین المللی ناظر بر حمل و نقل چند وجهی را می توان در سه دسته مطالعه کرد:

نخست، کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰م که تنها کنوانسیون راجع به حمل و نقل چندوجهی کالا است.

دوم، مقررات ICC که در قالب یک سری شروط قراردادی استاندارد به تصویب رسیده است.

سوم، کنوانسیون های حمل و نقل تک وجهی که به یکی از شیوه های حمل دریایی، خشکی یا هوایی اختصاص دارند.

در خصوص دسته سوم باید از بین کنوانسیون های ریلی، جاده ای، دریایی و هوایی، کنوانسیون های دریایی را اولویت بخشید زیرا برحسب معیار ارزش کالاها، بالای ۷۰ درصد کل کالاها از طریق حمل و نقل دریایی و با ایفای نقش بنادر صورت گرفته است. برحسب معیار حجم نیز این درصد به بالای ۸۰ درصد کل کالاهای مبادله شده در تجارت جهانی می رسد (Review of Maritime Transport, 2017: x).

تجارت از راه دریا در سال ۲۰۱۷م از لحاظ حجم، رشدی ۴ درصدی داشته که در پنج سال اخیر بی سابقه بوده است و تخمین زده می شود که ۱۰/۷ میلیارد تن کالای فله ای جابه جا شده است. تنها حمل کانتینری در این سال ۶/۴ درصد رشد داشته است. در خصوص چشم انداز آتی حمل دریایی، آنکتاد در بازه زمانی ۲۰۲۳-۲۰۱۸م نرخ رشد سالانه ۳/۸ را پیش بینی می کند (Review of Maritime Transport, 2018: 2).

بنابراین انتخاب یک کنوانسیون حمل و نقل دریایی احتمال پوشش یک حمل و نقل چندوجهی را به مراتب افزایش می دهد. افزون بر آن، قیمت تمام شده کمتر حمل آبی خود مزیتی غیرقابل اغماض است.

اما نکته دوم اینکه از میان کنوانسیون های دریایی، مقررات رتردام مزیت نسبی فوق العاده ای دارد زیرا اولاً به طور ویژه به حمل درب به درب و چندوجهی کالا پرداخته است. ثانیاً از سایر مقررات حمل دریایی و حتی سایر مقررات حمل و نقل موجود، جدیدتر و روزآمدتر است. ثالثاً در این مقررات نوآوری های خوبی حسب مقتضیات و پیشرفت های علوم و فنون به عمل آمده است. برای نمونه می توان به پیش بینی اسناد حمل الکترونیکی، قرارداد حجمی و حمل درب به درب کالا اشاره کرد. (تقی زاده و همکار، ۱۳۹۸، ۱۹۰) رابعاً چون مقررات رتردام، اسلوب مقررات لاهه (کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴) را که یک کنوانسیون پذیرفته شده

۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ به تصویب رسید (تقی‌زاده و همکار، ۱۳۹۴، ۴۴۵) و مراسم امضای آن در سپتامبر ۲۰۰۹ در بندر رتردام هلند برگزار شد و ۲۵ کشور این کنوانسیون را امضا و پنج کشور آن را به تصویب نهایی رسانیده‌اند. طبق بند ۱ ماده ۹۴، کنوانسیون رتردام برای اجرا نیاز به تصویب ۲۰ کشور دارد و هنوز به مرحله اجرا نرسیده است.

انواع سیستم‌های مسئولیت

پرسش اساسی این است تأثیر محل وقوع خسارت بر کالا بر مسئولیت متصدی حمل و نقل چند وجهی را باید چگونه قاعده‌مند ساخت؟ همواره حمل و نقل چندوجهی کانتینری ناگزیر از اتخاذ یکی از سه رویکرد ذیل در برخورد با این معضل است: نخست، سیستم یکپارچه مسئولیت که در آن تمام عملیات حمل به‌عنوان یک سفر در نظر گرفته می‌شود و متصدی فارغ از محل وقوع خسارت به‌عنوان شخص مسئول در این فرایند، بایستی پاسخگو باشد.

دوم، سیستم مسئولیت شبکه‌ای است که در آن اگرچه یک شخص مسئول است، اما میزان و نوع و نحوه مسئولیت متصدی برحسب مرحله و محل وقوع خسارت متفاوت است. سوم، سیستم تعدیل‌یافته است که رویه‌ای مابین دو سیستم پیش‌گفته را عرضه می‌دارد.

۱. سیستم یکپارچه مسئولیت^۵

طرفداران این سیستم معتقدند نیز در غیاب یک کنوانسیون فراگیر حمل و نقل چندوجهی، باید به سمتی حرکت کرد که سیستمی یکنواخت و واحد بر مسئولیت حمل و نقل متصدی حمل چندوجهی حاکم گردد. سیستم پیش‌گفته فارغ از شیوه‌های حمل و نقل اعمال‌شده در انجام عملیات حمل، تمامی فرایند حمل را تابع مقرراتی یکسان قرار می‌دهد. درحقیقت اشکالات ناشی از تکرر در خصوص اعمال شیوه مسئولیت شبکه‌ای نسبت به یک قرارداد واحد از دلایل عدم توفیق این سیستم بود.

FIATA» برای حمل ترکیبی کالا، بر مبنای این مقررات شکل گرفتند. مقررات مزبور در حکم توصیه‌هایی است که به طرفین قرارداد حمل و نقل ارائه می‌گردد (تفرشی و همکار، ۱۳۸۰: ۲۵). مقررات ICC زمانی اجرایی می‌شد که در یک سند حمل و نقل چندوجهی به آن ارجاع داده شود و بین خسارات با محل معلوم و خسارات نامعلوم فرق گذاشته بود. اگرچه این مقررات به‌عنوان قرارداد خصوصی (در فرض اعمال از سوی طرفین) نمی‌توانند رژیم اجباری همانند یک کنوانسیون تأسیس نمایند، اما از این حیث که تلاشی برای یکسان‌سازی قراردادهای حمل و نقل چندوجهی است، حائز اهمیت‌اند. مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ نیز حاصل کار مشترک آنکتاد و آی‌سی‌سی در جهت دستیابی به یک سند تجاری مبتنی بر واقعیت‌های روز بود. این مقررات همانند مقررات آی‌سی‌سی تنها به‌عنوان یک قرارداد نمونه و عمدتاً در خصوص مسائل اسنادی و مسئولیت نگارش یافته بود و اصطلاحات قراردادی استاندارد را در جهت تلفیق با قراردادهای خصوصی به‌کار برده بود. این مقررات به‌طور گسترده در دیگر اسناد حمل و نقل ترکیبی نظیر بارنامه FIATA و MULTDOC95 استفاده شد. این مقررات تفاوتی بین خسارت با محل معلوم و خسارات با محل نامعلوم قائل نشده، لذا می‌توان گفت که بر پایه نظام مسئولیت یکسان وضع شده است.

۳. مقررات رتردام ۲۰۰۹

با توجه به ایرادات وارد بر مقررات لاهه-ویزی^۲ و شکست مقررات هامبورگ^۳، «کمیته بین‌المللی دریایی» (CMI)^۴ به سرعت متوجه شد که باید تغییراتی بنیادی در مقررات لاهه-ویزی اعمال کند (تقی‌زاده، ۱۳۹۴، ۳۶). در ماه می سال ۱۹۹۴ شورای CMI یک کارگروه با وظیفه ادامه کارهای آغازشده قبل از کنفرانس پاییز را منصوب نمود (Beare, 2009: 252). در نهایت کنوانسیون راجع به قراردادهای حمل بین‌المللی کالا (کلی و جزئی) از طریق دریا در مجمع عمومی سازمان ملل به تاریخ

۳. «کنوانسیون سازمان ملل راجع به حمل کالا از طریق دریا» که به «مقررات هامبورگ» مشهور است، در سال ۱۹۷۸ تصویب و از اول نوامبر ۱۹۹۲م؛ یعنی یک سال پس از تصویب بیستمین کشور امضا کننده لازم الاجرا شد، ولی علی‌رغم گذشت بیش از چهار دهه از تصویب این کنوانسیون و حمایت کشورهای جهان سومی موسوم به گروه ۷۷، این مقررات توفیق چندانی کسب نکرد و در عمل مطرود ماند.

4. Committee Maritime International
5. The Uniform System

۱. اسناد فیاتا نوعی اسناد حمل هستند که از سوی فدراسیون بین‌المللی انجمن نمایندگی‌های عاملین حمل تنظیم شده‌اند (به نقل از: سماواتی، ۱۳۸۹: ۱۸۹).

۲. مقررات لاهه یا کنوانسیون بروکسل با عنوان «کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی پاره‌ای از مقررات حقوقی راجع به بارنامه» در سال ۱۹۲۴م به تصویب رسید و در سال ۱۹۶۸م طی پروتکل ویزی دچار اصلاحاتی شد که از آن به بعد با نام مقررات لاهه-ویزی مشهور است.

مهم‌ترین مزیت سیستم یکپارچه همانا یکسان بودن قواعد حاکم بر خسارات وارده به کالاهایی است که محل وقوع آن نامعلوم است. برتری چشمگیر این سیستم را باید در سادگی و شفافیت آن خلاصه کرد، به نحوی که قواعد حاکم بر مسئولیت از قبل برای طرفین قابل پیش‌بینی بوده، وابسته به محل و زمان وقوع خسارت نیست. به عبارت دیگر، متصدی حمل می‌تواند با برداشت نسبی از خطرهای احتمالی، کرایه حمل را تعیین کند و پوشش بیمه‌ای لازم را تهیه نماید. افزون بر این، نیاز به اخذ بیمه جداگانه برای هر مرحله از حمل که به بیمه مضاعف می‌انجامد، مرتفع می‌شود (Zhang, 1993:65).

از طرف دیگر، متصدی حمل و نقل درگیر فرایندهای اقامه دعاوی متعدد و غیرقابل پیش‌بینی نخواهد شد، لذا هزینه‌های اداری و قضایی را هم به خوبی لحاظ خواهد کرد. بنابراین می‌بینیم که این سیستم بسیار خوب در جهت آرمان‌های یکسان‌سازی حقوق حمل و نقل حرکت می‌کند، اما نباید از نظر دور داشت که سیستم یادشده با موانعی نیز مواجه خواهد بود از جمله تضاد و تراحم بین کنوانسیون‌ها که به حکومت اجباری توأمان دو مقرره نسبت به یک خسارت واحد منجر می‌شود، نتایج مطلوبی به همراه ندارد.

در خصوص معایب سیستم یکپارچه مسئولیت می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

نخست آنکه مسئولیت متصدی چندوجهی در مقایسه با مسئولیت متصدیان تک‌وجهی و نظام شبکه‌ای می‌تواند سنگین‌تر باشد، زیرا در این سیستم، مقررات صرف نظر از محل و زمان وقوع ضرر، به‌طور یکسان اعمال می‌شود و متصدی از این فرصت محروم است که با توجه به آن مرحله‌ای که زیان در آن رخ داده است به قواعدی استناد کند که احتمالاً از حیث میزان جبران خسارت برای وی مطلوب‌تر باشد یا حداقل ابزار دفاعی مناسب‌تری پیش پای او می‌گذارد.

دوم، در مواردی که متصدی حمل و نقل چندوجهی حسب قرارداد حمل کالا مسئولیت تمام فرایند حمل را برعهده دارد و جبران خسارت می‌کند، می‌تواند با فرض عدم تقصیر خود به عامل اصلی زیان، یعنی متصدی حمل فرعی مربوطه، مراجعه نماید. اما مسئله اینجاست که متصدیان حمل و نقل تک‌وجهی تنها مسئول جبران خسارات واقعه در زمان اجرای عملیات حمل

مربوط به خود هستند. بنابراین به هنگام طرح چنین دعوی متصدی یادشده به مقررات حاکم به همان مرحله از حمل استناد می‌نماید و درنهایت رأی نیز بر اساس همان مقررات صادر می‌شود. حال اگر مقررات موصوف مسئولیت کمتری را برای متصدی فرعی مقرر داشته باشد، عملاً دست متصدی حمل و نقل چندوجهی از رسیدن به بخشی از خسارت که قبلاً پرداخت کرده است، کوتاه می‌ماند (میرزانژاد جویباری و همکار، ۱۳۸۵، ۱۷۶) که از این حالت اصطلاحاً به «شکاف در اعاده»^۱ خسارت نام برده می‌شود (Hoeks, 2009:21). بنابراین اگرچه از لحاظ نظری سیستم یکپارچه مطلوب تلقی می‌شود، اما در عمل از سوی صنعت حمل و نقل با مقاومت‌های گاه جدی نیز مواجه است. هر بحثی در خصوص پذیرش مطلق سیستم یکپارچه مسئولیت در هر سند بین‌المللی راجع به حمل و نقل الزاماً باید مسائل تعارض منافع را از طریق تأمین نظر دوجانبه پیرامون مباحث مسئولیت و تحدید آن، حل و فصل کند تا به مطلوب خود دست یابد.

سوم، شاید مهم‌ترین ایراد سیستم یکپارچه را بتوان در رویارویی آن با کنوانسیون‌های حمل تک‌وجهی الزام‌آور دانست. به عبارت دیگر، سیستم یکپارچه نیز در این خصوص کارایی ندارد، چراکه مقررات اجباری این کنوانسیون‌های تک‌وجهی ناگزیر بر یک بخش از حمل سایه افکنده، و باز نوعی دوگانگی را رقم خواهد زد.

۲. سیستم شبکه‌ای مسئولیت^۲

به لحاظ خلأ ناشی از وجود یک سیستم یگانه که حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی باشد، در حال حاضر دادگاه‌ها تمایل پیدا کرده‌اند تا مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی را بر پایه مقررات بین‌المللی یا ملی راجع به حمل و نقل تک‌وجهی و متناظر با مرحله مربوط به وقوع خسارت یا تلف کالا تعیین نمایند. سیستم یادشده تحت عنوان «شبکه‌ای»^۳ و گاه «زنجیره‌ای» شناخته می‌شود. درون‌مایه این سیستم را می‌توان این‌گونه توصیف کرد که رژیم‌های مختلف مسئولیت را به یکدیگر گره می‌زند تا جایی که مؤلفان حقوق حمل و نقل ماحصل آن را به یک «لحاف چهل‌تکه»^۴ تشبیه کرده و گاهی اصطلاح «سیستم آفتاب‌پرست» را هم در توصیف آن به کار

۳. اصطلاح «شبکه‌ای» نخستین بار از سوی کاج پینوس (Kaj Pineus) رئیس کارگروه تدوین کنوانسیون ژنو، به کار برده شد.

4. Colourful Patchwork

1. Recourse Gap
2. The Network System

این، سیستم شبکه‌ای در کنار مزایای یادشده دارای معایبی نیز است:

نخست، همان تصویر غیرشفاف و بالقوه متنوعی است که رژیم مسئولیت قابل اعمال به‌دست می‌دهد. تفاوت بین رژیم‌های مسئولیت مندرج در مقررات حمل و نقل تک‌وجهی، تنها ناظر به محدوده و نوع مسئولیت متصدیان نیست، بلکه شامل مسائلی راجع به اقامه دعوی، تحویل کالا و تعهدات طرفین نیز می‌شود. پس تعیین مرحله وقوع زیان یا تلف بسیار اهمیت پیدا می‌کند، چراکه در تعیین بار اثبات دعوی نیز مؤثر است. طبیعتاً پاشنه آشیل این سیستم زمانی خود را نشان می‌دهد که تعیین مکان وقوع خسارت یا تلف سخت و چهبسا غیرممکن باشد. جالب آنکه سیستم شبکه‌ای نیز برای حل این معضل هیچ راه‌حلی در درون خود ندارد. آنچه موجب می‌شود این عیب برجسته‌تر جلوه کند، این حقیقت است که خسارات نامعلوم در حمل و نقل چندوجهی فراوانی قابل توجهی دارد و به‌هیچ‌وجه امری غیرعادی یا استثنایی نیست. دلایل این امر نیز استفاده فراگیر از کانتینر در حمل چندوجهی کالا است. کانتینرها در ابتدای فرایند حمل، پُر بسته و مملو می‌شوند و در انتهای حمل و عمدتاً به هنگام تحویل بازمی‌گردند، حال اگر کالا در این نقطه تلف یا آسیب‌دیده ارزیابی شود، و هیچ قرینه و نشانه بیرونی وجود نداشته و حادثه قابل ذکری نیز در عملیات حمل واقع نشده باشد، تشخیص اینکه حدوث زیان به کدام مرحله از حمل برمی‌گردد، بسیار سخت است.

دوم، آنچه بیش از پیش تعیین رژیم مسئولیت حاکم بر عملیات حمل را به هنگام اعمال سیستم شبکه‌ای دشوار می‌سازد، خسارات تدریجی به کالاها است. این خسارات در کل فرایند حمل و یا لااقل در بیش از یک مرحله از حمل در بستر زمان اتفاق افتاده‌اند. این امر به‌ویژه در مورد کالا‌های ذاتاً فاسدشدنی نظیر محصولات کشاورزی، مواد غذایی و دارویی بیشتر نمود پیدا می‌کند.

مشکل سوم در خصوص زمان تغییر مراحل حمل است. به عبارت دیگر، پرسش این است که درست کجا و کی یک مرحله حمل پایان می‌یابد و مرحله بعد از چه زمانی آغاز می‌شود؟ برای مثال، پس از حمل دریایی و قبل از شروع حمل و نقل ریلی، زمانی که کالاها در بندر یا گمرک هستند، تحت کدام مرحله از محل قلمداد می‌شوند؟ تصور کنید که کالا در یک مرحله از حمل دچار زیان شده است، اما در اثر قصور متصدی مربوطه، در شیوه حمل بعدی این خسارت تشدید شده باشد. اگر تعیین سهم هریک از متصدیان در تناسب با کل خسارت مقدور باشد، مشکل فقط

برده‌اند (Hoeks, 2009: 22). با توجه به رویه جاری و اجماع بسیاری از محاکم، به‌نظر می‌رسد که برخلاف سیستم یکپارچه مسئولیت، اعمال این سیستم به وجود یک کنوانسیون بین‌المللی راجع به حمل چندوجهی کالا یا سندی نظیر آن محتاج نیست. دلیل این امر هم واضح است، چراکه تحت این سیستم همان کنوانسیون‌هایی اعمال می‌گردد که در شرایط عادی نیز آن مقررات با توجه به دامنه شمول ذاتی خود می‌بایستی اجرا می‌شدند.

سیستم شبکه‌ای به‌هیچ‌وجه یک نظام حاوی قواعد ماهوی نیست، بلکه صرفاً مقررات ماهوی موجود را مدیریت و حسب مورد یکی را برای اعمال قواعد مسئولیت و معافیت و دفاعیات برمی‌گزیند. به عبارت دیگر، با این شیوه مسئولیت، قرارداد حمل و نقل چندوجهی به چندین بخش شکسته می‌شود. قانون قابل اعمال بر هر بخش نیز این‌گونه تعیین می‌شود که بخش یادشده را به‌عنوان یک حمل تک‌وجهی ارزیابی می‌کند و سپس مقررات صالح مشخص می‌شود. به این ترتیب، اولاً هرگونه شکاف در اعاده خسارات مطرح نمی‌گردد، چراکه خسارت پرداختی متصدی قراردادی برابر با مرحله وقوع آن خسارت است؛ لذا نوع و میزان مسئولیت متصدی واقعی نیز همان نوع و میزان مسئولیت مرحله یادشده است و هرگز پرداخت اضافه‌ای بر متصدی اصلی تحمیل نمی‌شود. ثانیاً خسارات پرداخت‌شده و موارد معافیت و تحدید مسئولیت منطبق با واقع است.

اگر کنوانسیون حمل و نقل نوینی بر پایه سیستم شبکه‌ای طرح‌ریزی گردد، این حسن را به‌همراه دارد که فرایند مذاکرات مقدماتی کشورها بر سر نظام مسئولیت بسیار سریع و بدون تنش خواهد بود، چراکه کنوانسیون جدید اصولاً در ماهیت مسئولیت و شرایط آن ورود نخواهد کرد و صرفاً روش تعیین و تشخیص مقررات حاکم را در خود خواهد داشت و بدیهی است که توافق بر سر اعمال یکی از سیستم‌های مسئولیت مندرج در مقررات تک‌وجهی به‌مراتب سهل‌تر است. همچنین با خودداری از معرفی و انشای یک سیستم مسئولیت جدید، احتمال تعارض و تزامم با مقررات جاری و ساری حمل و نقل بین‌المللی به‌شدت کاهش می‌یابد. از آنجا که این سیستم فی‌نفسه قواعد ماهوی جدیدی که جنبه الزام‌آور داشته باشند عرضه نمی‌کند، لذا دامنه آزادی قراردادی موجود که فراسوی اعمال کنوانسیون‌های تک‌وجهی باقی مانده است، دستخوش تغییر نخواهد شد. مزیت دیگر سیستم شبکه‌ای انعطاف‌پذیری آن است که اگر مقررات حمل تک‌وجهی مورد اصلاح قرار گیرند، هیچ نیازی به اعمال تغییرات متناظر در قرارداد حمل و نقل چندوجهی وجود ندارد؛ با وجود

در تعدد دعاوی و افزایش هزینه‌های مربوط به آن جلوه‌گر است، اما در غیر این صورت حل مسئله بسیار دشوار خواهد بود.

به عنوان عیب چهارم باید اشاره کرد اگرچه سیستم شبکه‌ای تنوع و تکثر را ایجاد می‌نماید، اما موضوعاتی نیز در حمل و نقل چندوجهی دخیل هستند که به جای یک نگاه بخشی و موردی، نیازمند نگاهی جامع به فرایند حمل‌اند. این مسئله به‌ویژه در خصوص ذی‌نفعان کالا اهمیت بیشتری می‌یابد. برای نمونه، محدودیت‌های زمانی بازرسی کالا و نیز اقامه دعوی را در نظر بگیرید، به خصوص زمانی که خسارت نه در آخرین مرحله منتهی به تحویل آن، بلکه در اوایل یا حین حمل حادث می‌شود. در این فرض، مهلت اعلام خسارت و نیز طرح دعوی برای ذی‌نفعان کالا به طرز غیرمنصفانه‌ای محدودتر می‌شود. درحقیقت اگر فرایند حمل به شکلی جامع و کلی دیده شود باید شروع مهلت‌های لازم برای اقدامات حقوقی را از زمان خاتمه کل عملیات حمل و فارغ از مرحله وقوع خسارت دانست.

عیب دیگر در خصوص سیستم شبکه‌ای، تشخیص قانون قابل اعمال بر عملیات حمل است (Besong, 2007: 115). در یک حمل و نقل چندوجهی ممکن است یکی از کنوانسیون‌های تک‌وجهی حمل تمایل به تسری الزام‌آور مقررات خود به سایر مراحل حمل را داشته باشد، بنابراین تراحم جنبه‌های اجباری مراحل مختلف حمل و تعیین تکلیف آن‌ها می‌تواند چالش بزرگی بر سر راه اقامه دعوی باشد.

همان‌طور که مشاهده شد، اعمال سیستم شبکه‌ای در نهایت به بروز مشکلات زیادی منجر می‌شود و موارد یادشده صرفاً جنبه نظری نداشته، بلکه هریک از دل پرونده‌های حقوقی بیرون آمده‌اند. متأسفانه در این پرونده‌ها نیز رویه قضایی نتوانسته برای مشکلات یادشده راه‌حلی جامع اتخاذ نماید.

۳. سیستم مسئولیت تعدیل یافته

سیستم مسئولیت تعدیل یافته به نوعی حد وسط دو سیستم مسئولیت یکپارچه و شبکه‌ای بوده و سعی بر ترکیب بهترین نقاط قوت آن‌ها داشته است. این سیستم اساساً مشی میانه‌ای دارد، باین‌همه در چارچوب توافق دو طرف می‌توان آن را به سمت یکی از دو رویه یکپارچه یا شبکه‌ای بیشتر سوق داد. مزیت بالقوه این سیستم جمع نقاط مثبت با در نظر گرفتن دیدگاه‌ها و منافع متضاد است. سیستم تعدیل یافته ماهیتاً شبیه به سیستم شبکه‌ای است، به طوری که در خصوص ضرر و تلف کالا با محل معلوم، همچنان رژیم اجباری مقررات مربوط به حمل و نقل تک‌وجهی

یا قانون ملی صالح مجری خواهد بود، اما به جای اعمال تمام قواعد آن مقررات، تنها بخشی که راجع به مسئولیت و تحدید آن است مورد نظر قرار خواهد گرفت. این سیستم به شرکت‌های بیمه‌گر کالا نیز امکان باز مطالبه خساراتی را می‌دهد که فراتر از حدود مسئولیت سیستم یکپارچه می‌باید جبران شود (Zhang, 1993: 67).

سیستم مسئولیت تعدیل یافته نیز دارای معایبی است. نخست آنکه گاه اجرای آن در عمل می‌تواند با پیچیدگی‌هایی همراه باشد. دوم آنکه همانند سیستم شبکه‌ای امکان تعارض آن با سیستم‌های مسئولیت مقررات تک‌وجهی همچنان وجود دارد. برای مثال، مقررات ورشو تنها در خصوص تحدید مسئولیت جنبه اجباری ندارد و تمام قواعد آن را باید اعمال کرد. به هر روی این سیستم بخشی از انتقادات هر دو سیستم شبکه‌ای و یکپارچه را به دنبال خود خواهد داشت، درحالی که تمامی مزایای هر دو سیستم را نیز به همراه ندارد. در ادامه به بررسی سیستم مسئولیت حاکم بر مقررات ژنو، آنکتاد/آی‌سی‌سی و رتردام به عنوان اسناد بین‌المللی حمل و نقل چندوجهی می‌پردازیم.

سیستم مسئولیت در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ و مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی ۱۹۹۲

ظاهراً مقررات ژنو سیستم مسئولیت تعدیل یافته را اتخاذ کرده است. این کنوانسیون ابتدا در ماده ۱۶ به نحو فراگیر به بحث مسئولیت متصدی حمل چندوجهی پرداخته و به نوعی سیستم یکپارچه را مد نظر قرار داده است، اما سپس در ماده ۱۹ در خصوص سقف مسئولیت متصدی بیان می‌دارد: «وقتی که تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل چندوجهی رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمراهی سقف مسئولیت بالاتری، نسبت به سقف مقرر حسب بندهای ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور با آن قانون ملی آمراه تعیین می‌شود».

ایرادی که بر این سیستم وارد شده این است که متصدی حمل و نقل چندوجهی در مقابل صاحب کالا مطابق کنوانسیون ژنو مسئول است، ولی متصدیان حمل و نقل تک‌وجهی در مقابل متصدی قراردادی مطابق کنوانسیون‌های حمل و نقل مربوط به مرحله حمل خویش مسئولیت دارند. لذا متصدی در روی کاغذ هم امکان انتفاع دارد و هم امکان ضرر، چراکه مبالغ دریافتی از

زمان چنین فقدان، زیان یا واقعه و اوضاع و احوالی که موجب تأخیر شده است:

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

ب) این سند بین‌المللی به‌طور صریح، مسئولیت متصدی حمل، محدودیت مسئولیت یا موعد اقامه دعوی را مقرر کند؛
ج) وفق سند مزبور هیچ‌گونه نقض قراردادی به ضرر فرستنده مجاز نباشد» (محمدزاده وادقانی و همکار، ۱۳۹۱: ۲۷۰).

این ماده ممکن است در نظر اول کمی گنگ یا پیچیده جلوه کند، اما به‌طور خلاصه بیان می‌دارد که در صورت وجود یک مقررۀ بین‌المللی راجع به حمل و نقل مرتبط، ممکن است مقررات آن در خصوص مسائل مسئولیت نسبت به آن مرحله از حمل غیردریایی اعمال شود. شرایط اعمال ماده ۲۶ به شرح زیر است:

الف) وجود یک کنوانسیون بین‌المللی (و نه قوانین ملی)

در بحث‌های صورت‌گرفته در فرایند تدوین پیش‌نویس مقررات رتردام، نظریاتی مبنی بر توسعه قلمرو ماده ۲۶ به قوانین ملی هم دیده می‌شود. به صورت دقیق‌تر، کشورهایی با مساحت زیاد نظیر چین، کانادا، هند، استرالیا و سوئد طرفدار این نظریه بودند. در نقطه مقابل هم مخالفان با یک استدلال ساده و محکم پاسخ می‌دادند که تسری حکم ماده ۲۶ به قوانین ملی موجب تضعیف یکسان‌سازی در مقررات بین‌المللی می‌شود و درنهایت نیز این توجیه غالب آمد. به عبارت دیگر، قوانین ملی به اندازه قوانین بین‌المللی از ثبات و قدرت عمل برخوردار نبوده، امکان تغییر آن همیشه وجود دارد و رجوع به قانون ملی می‌تواند مانعی برای رسیدن به هدف اصلی وضع این کنوانسیون‌ها که همان سهولت تجارت بین‌المللی است، محسوب شود (فیضی چکاب و همکار، ۱۳۹۳: ۱۶۴). نتیجه ماده ۲۶ این است که اجرای آن تنها به‌هنگام اعمال یک کنوانسیون بین‌المللی دیگر که تحت یک قرارداد حمل فرضی مرتبط مجاز دانسته می‌شود، موضوعیت پیدا می‌کند. در خصوص مفهوم قرارداد فرضی باید یادآور شد که این همان قراردادی است که برای اعمال سیستم شبکه‌ای فرض کرده‌ایم. بر این اساس، منظور از قرارداد فرضی،

متصدیان حمل و نقل در مقایسه با مبالغ پرداختی به صاحبان کالا در پاره‌ای اوقات بیشتر، و برعکس در برخی اوقات کمتر است. از این‌رو به عقیده برخی حقوقدانان ماده ۱۹ کنوانسیون ژنو این وضعیت نامتناسب را تشدید کرده است، زیرا مطابق این مقرره متصدی باید از مالک کالا در بالاترین سطح، بین سطوح مسئولیت مقرر در مقررات لاهه و سایر معاهدات حمل و نقل بین‌المللی تک‌وجهی قابل اعمال، جبران خسارت کند، بدون اینکه بتواند شاهد جبران آن‌ها باشد. برای مثال چنانچه خسارت وارده در بخش دریایی صورت گرفته باشد، با توجه به اینکه سقف مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی وفق مقررات لاهه در قیاس با سقف مسئولیت متصدی در مقررات ژنو پایین است و متصدی نیز از موارد معافیت برخوردار است، لذا بدیهی است که متصدی زیان‌دیده خسارت‌های وارده را از طریق افزایش کرایه جبران خواهد کرد. به عبارت دیگر، این سیستم افزایش کرایه‌ها را به‌دنبال خواهد داشت (محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۹: ۶۶). به هر حال اینکه چرا تدوین‌کنندگان مقررات ژنو با وجود آگاهی از معایب سیستم شبکه‌ای تصمیم به اعمال محدود آن از طریق ماده ۱۹ داشته‌اند، برای برخی طرفداران سیستم یکپارچه محل ابهام است. احتمالاً آنان به علت بالا بودن نسبی سقف تحدید مسئولیت در ماده ۱۸، امیدوار بودند که مدعی به‌ندرت به سطوح بالاتری از تحدید مسئولیت نیاز پیدا کند (Briant, 1996: 125).

همچنین شایان ذکر است که مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی تحت تأثیر مقررات ژنو سیستم تعدیل‌یافته را برگزیده است و سقف مالی تحدید مسئولیت مندرج در کنوانسیون‌های تک‌وجهی الزام‌آور را در خصوص خسارات با محل وقوع معلوم اعمال می‌نماید (Conrado, 2011: 32). البته بند ۴ قاعده ۶ این مقررات در کنار کنوانسیون‌های بین‌المللی الزام‌آور، به قانون ملی قابل اعمال هم اشاره داشته و نیز شرط اعمال سقف‌های بالاتر مسئولیت را وجود یک قرارداد حمل جداگانه برای آن مرحله خاص از حمل که خسارت در آن پدید آمده است، می‌داند.

سیستم مسئولیت در کنوانسیون رتردام

در خصوص مقررات رتردام ماده ۲۶ قابل توجه است. این ماده بیان داشته است:

«زمانی که فقدان یا زیان به کالاها یا واقعه یا اوضاع و احوالی که باعث تأخیر در تحویل آن‌ها می‌شود در طول مدت مسئولیت متصدی حمل، اما قبل از بارگیری آن‌ها به کشتی یا بعد از تخلیه آن‌ها از کشتی، اتفاق بیفتد، مقررات این کنوانسیون بر مقررات سند بین‌المللی دیگر غالب نمی‌شود در صورتی که در

قراردادی است که خارج از قلمرو شمول کنوانسیون رتردام بوده، تحت شرایطی مشمول کنوانسیون بین‌المللی دیگری قرار می‌گیرد؛ یعنی همان قراردادی که در روابط بین فرستنده و متصدی حمل فرعی قرار دارد. کاربرد این قراردادهای فرضی عمدتاً برای اعمال سیستم مسئولیت شبکه‌ای است (سیمایی صراف و همکار، ۱۳۹۰: ۱۲۵). در ادامه راجع به مفهوم قرارداد فرضی بحث خواهد شد.

ب) شروط صرفاً راجع به مسئولیت

تنها آن دسته از شروطی که مستقیماً راجع به مسائل مسئولیت هستند، محل اجرا پیدا خواهند کرد. این استثنا شامل موارد تحدید مسئولیت و زمان اقامه دعوی نیز می‌باشد، ولی سایر مواردی که تأثیر غیرمستقیم بر مسئولیت متصدی دارند از این دایره بیرون می‌مانند که می‌توان به مسائلی راجع به صلاحیت قضایی، اسناد و مدارک لازم، توالی متصدی‌های فرعی و تعاریف بنیادین اشاره کرد. به این ترتیب در خصوص موارد غیرمرتبط با مسئولیت، همچنان مقررات رتردام حاکم خواهد بود. پشتوانه این مسئله درحقیقت دیدگاهی است که تسری اصول سیستم شبکه‌ای را به موارد خارج از مسئولیت موجب شکل‌گیری تشتت و هرج و مرج می‌داند.

ج) الزام‌آوری

مقرراتی که کنوانسیون رتردام به نفع آن حاضر به کناره‌گیری است باید جنبه اجباری یا الزام‌آور داشته باشد. بدیهی است که کنوانسیون‌ها و مقررات نمونه‌ای که هنوز به مرحله اجرا نرسیده‌اند یا اگر هم اجرایی شده‌اند ولی نسبت به طرفین این قرارداد الزام‌آور نیستند، بر مقررات رتردام برتری نخواهند یافت.

د) محل و زمان وقوع خسارت

برای اعمال کنوانسیون دیگری غیر از رتردام، بایستی خسارت، تلف و یا تأخیر، در زمان قابل اعمال همان مقررات واقع شده باشد. به عبارت دیگر، کالا باید در زمان وقوع خسارت تحت حکومت آن کنوانسیون باشد و به هیچ وجه کالا روی آب قرار نداشته باشد. البته بدیهی است که منظور از حکومت کنوانسیون دیگر بر کالا، ناظر به اعمال قرارداد فرضی است، وگرنه کالا درهرحال تحت کنوانسیون رتردام حمل می‌شود. وقوع خسارت، تلف یا تأخیر باید صرفاً قبل یا بعد از مرحله دریایی حمل کالا باشد؛ این به آن

معناست که در دو فرض زیر نیز به جای حکم ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام قواعد کلی آن ناظر به مسئولیت مجری خواهد بود:

- زمانی که خسارت، تلف یا تأخیر به هنگام حمل دریایی و یک مرحله دیگر از حمل اتفاق افتاده باشد، همانند خسارات تدریجی که در بستر زمان شکل می‌گیرند.

- خساراتی که محل وقوع آن‌ها نامشخص باقی می‌ماند.

به هنگام تدوین ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام بحث بین سه مفهوم «کشف»، «تسبیب» و «وقوع» خسارت جریان داشت. برای «کشف» این مزیت ذکر شده بود که مکان و زمان کشف خسارت به سادگی قابل احراز است، اما این عیب را هم به همراه داشت که عملاً تمامی موارد را به مرحله پایانی حمل حواله می‌کرد، چراکه عمدتاً در پایان عملیات حمل و نقل است که بازرسی کالا صورت پذیرفته، خسارات احتمالی آن کشف می‌شود. «تسبیب» هم این عیب را داشت که برخلاف «کشف» که تحت آن همه خسارات در مراحل پایانی حمل خلاصه می‌شد، این دفعه بیشتر خسارات در مراحل ابتدایی حمل تجمع پیدا می‌کرد، زیرا در حمل و نقل کانتینری کالا، سبب رایج خسارات کالا، بسته‌بندی و کالایینی نامناسب محموله در کانتینر است که اصولاً قبل از آغاز سفر صورت می‌گیرد. مشکل دیگر این نظریه، اختلافی بودن آن است. در بسیاری موارد تشخیص سبب‌سازی برای وقوع خسارت مشکل و مبهم است. پس درواقع اعمال کنوانسیون حاکم بر مسائل راجع به مسئولیت عملاً فرع بر مسئله تسبیب و تشخیص و احراز آن قرار خواهد گرفت که نامطلوب تلقی می‌شود. با این تفاسیر، انتخاب معیار «وقوع» خسارت ارجحیت دارد، چراکه هم تشخیص و اثبات آن عمدتاً ساده است و هم به نظر می‌رسد که نتایج آن در قیاس با معیارهای «کشف» و «تسبیب» عادلانه‌تر باشد.

ه) توجه به وضعیت کنوانسیون‌های دیگر

از ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام به صراحت برمی‌آید که کنوانسیون بین‌المللی دیگری که بر این مقررات تفوق خواهد یافت باید الزاماً زمان وقوع ضرر یا تلف اجرایی شده باشد. بدیهی است برای بررسی این امر نیاز به رجوع به مقررات همان سند در خصوص تشخیص زمان لازم‌الاجرا شدن آن داریم. البته شایان ذکر است که حکم ماده ۲۶ تنها در خصوص مقررات موجود در زمان وضع آن نیست، بلکه چنانچه بعداً هم کنوانسیون بین‌المللی به تصویب برسد و اجرایی هم شود، با لحاظ سایر شرایط ماده ۲۶ می‌توان

مناسب‌تری برای ذی‌نفعان کالا فراهم می‌آید و درخصوص بسته‌بندی‌هایی با وزن بیشتر از ۱۰۹ kg، نتیجه بیشتر به سود متصدی خواهد بود. اما این حقیقت برای دست‌اندرکاران حمل و نقل کانتینری واضح است که بسته‌بندی‌های داخل در کانتینرها با وزنی افزون بر ۱۰۹ kg تقریباً امری استثنایی است. به عبارت دیگر، تفاوت عملی در سقف مسئولیت خود عاملی است که متصدیان در بسیاری از موارد نسبت به اثبات وقوع خسارت در حمل غیردریایی نفع و اشتیاق دارند (Ziel, 2009: 307-308).

به این ترتیب، با توجه به تمام جهات ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام می‌توان در خصوص سیستم مسئولیت پذیرفته‌شده در آن به نحو زیر اظهارنظر کرد:

اولاً پذیرش سیستم یکپارچه از سوی کنوانسیون رتردام مردود و جایی برای بحث ندارد.

ثانیاً درظاهر سیستم شبکه‌ای جای پای خود را در ماده ۲۶ باز کرده، اما چون ارجاع به سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی به نحو مطلق تجویز نشده، نمی‌توان گفت که سیستم یادشده یک رژیم شبکه‌ای تام است.

ثالثاً با توجه به توضیحاتی که در خصوص سیستم تعدیل‌یافته ارائه شد، به نظر می‌آید که این مقررات نیز همین سیستم را پذیرفته است، اما با تدقیق بیشتر درمی‌یابیم که برخلاف کنوانسیون ژنو و مقررات آنکناد/آی‌سی‌سی که سیستم تعدیل یافته را برگزیده‌اند و تنها نسبت به مسئله سقف مسئولیت، خروج از خود را مجاز می‌دانند، کنوانسیون رتردام این دامنه را نسبت به مسائل بیشتری از مسئولیت نظیر «بار اثبات» تسری می‌دهد؛ اگرچه شرایط دقیق‌تری را برای اعمال سایر کنوانسیون‌ها طلب می‌کند. لذا باید گفت که کنوانسیون رتردام عملاً شیوه چهارمی از سیستم مسئولیت را بر سه سیستم قبلی افزوده است که اگرچه ظاهراً با سیستم تعدیل‌یافته مطابقت دارد، اما بیشتر به سیستم شبکه‌ای متمایل است؛ بنابراین می‌توان آن را «سیستم شبکه‌ای

قواعد مربوط به مسئولیت آن را نیز بر مقررات رتردام حاکم دانست.

در خصوص کارایی ماده ۲۶ کنوانسیون رتردام انتقاداتی نیز مطرح شده است که آن را ناکارآمد می‌داند. بر اساس ماده ۱۷ کنوانسیون متصدی حمل که بار اثبات سبب خسارت را بر دوش می‌کشد، اساساً فاقد انگیزه و نفع در اثبات سبب خسارت در مرحله حمل غیردریایی دانسته شده است. اما برخی پژوهشگران حوزه حقوق حمل و نقل این نظر را ندارند. به عقیده پروفیسور «زی ال»^۱ استاد بازنشسته دانشگاه اراسوم (Erasmus) رتردام که ریاست هیئت مذاکره‌کننده کشور هلند در تصویب پیش‌نویس کنوانسیون رتردام نیز برعهده وی بوده است، بیشتر خسارات در حمل غیردریایی حدوثی آشکار و مشخص دارند، مانند تصادفات جاده‌ای و سرقت محموله، لذا سبب خسارت در بسیاری از موارد واضح بوده، مسئله بار اثبات اصولاً مطرح نمی‌شود؛ ثانیاً انتقاد پیش‌گفته بر این فرض استوار است که رژیم مسئولیت مندرج در یک کنوانسیون غیردریایی نسبت به مقررات رتردام برای ذی‌نفعان کالا مناسب‌تر است، درحالی که این فرض نیز در بسیاری موارد اشتباه است، چراکه نظام کلی مسئولیت کنوانسیون رتردام با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل تفاوت بنیادین ندارد.^۲ افزون بر این، ممکن است درعمل سقف تحدید مسئولیت مندرج در کنوانسیون رتردام بسیار بیشتر نیز باشد. برای نمونه، سقف تحدید مسئولیت در کنوانسیون رتردام ۸۷۵^۳ SDR برای هر بسته یا ۳ SDR برای هر کیلوگرم از کالا است، درحالی که کنوانسیون CMR^۴ تنها معیار وزن را پیش‌بینی کرده که عبارت است از ۸ SDR برای هر کیلوگرم از کالا. از آنجا که در حمل و نقل چندوجهی عمدتاً کالاها در کانتینر هستند، لذا در بسیاری موارد معیار بسته‌بندی و سقف مربوط به آن در کنوانسیون رتردام درعمل بسیار بیشتر از سقف مسئولیت کنوانسیون CMR با معیار وزنی خواهد بود. مقایسه‌ای بین دو کنوانسیون رتردام و CMR نشان می‌دهد که درخصوص بسته‌بندی‌هایی با وزن ۱۰۹ kg و کمتر، سقف تحدید مسئولیت

۱. در نسبت ارزشها پدید آورد. در حال حاضر برای دوره با مبدأ اول آگوست ۲۰۲۲ حق برداشت ویژه به شرح ذیل است:

«۵۷۸۱۳ دلار آمریکا (۴۳/۳۸٪)، ۳۳۳۷۹ یورو (۲۹/۳۱٪)، ۱۰۹۹۳ یوان چین (۱۲/۲۸٪)، ۱۳۴۵۲ یین ژاپن (۷/۵۹٪) و ۰۰۸۰۸۷۰ پوند انگلستان (۷/۴۴٪) به نقل از:

<https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>

۲. «کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده» مصوب ۱۹۵۶م.

1. Ziel

۲. دلیل این امر همانا اجتناب از اعمال تغییرات رادیکالی و جلب اعتماد کشورهای عضو کنوانسیون‌هایی نظیر بروکسل و CMR است تا از این طریق زمینه تصویب و پذیرش مقررات رتردام هموارتر گردد و به سرنوشت مقررات ژنو و هامبورگ دچار نشود.

۳. «حق برداشت ویژه» یا SDR ماهیتاً یک ارز ساختگی است و سیدی از چندین ارز رایج دنیا می‌باشد. «صندوق بین‌المللی پول» در سال ۱۹۶۹ این واحد را تعریف کرد و حسب مقتضیات در دوره‌های زمانی مختلف اصلاحاتی

محدود^۱ نامید (Nikaki, 2012: 316). لذا از نظر پژوهشگران، سیستم اعمال شده در کنوانسیون رتردام گامی به جلو در مقررات راجع به مسئولیت متصدی در حمل و نقل چندوجهی کالا است که نباید آن را دستاوردی کوچک به حساب آورد (Eftestöl-Wilhelmsson, 2010: 278)

مفهوم قرارداد فرضی در کنوانسیون رتردام

در پیش نویس های ابتدایی کنوانسیون رتردام، ماده ۲۶ به عنوان یک راه حل جهت تعارض بین کنوانسیون ها تعریف شده بود. عبارت «فائق نخواهد آمد» تیز در ماده ۲۶ یادآور و یادگار همان نظر است. در متن های یاد شده پیش بینی شده بود که احاله و ارجاع به کنوانسیون های حمل و نقل تک وجهی بر حسب شرایط مقرر در خود آن ها صورت پذیرد، نه شرایط مقرر در مقررات رتردام. این نظر با انتقاداتی مواجه شد که بارزترین آن به تبیین بیشتر قواعد تفسیر دامنه شمول مقررات رتردام و نیز نحوه اعمال دیگر مقررات انجامید. به عبارت دیگر، پذیرش پیشنهاد نخست موجب ایجاد دور می شد، چراکه دادگاه نمی دانست برای تعیین قانون بین المللی حاکم باید ابتدا به کنوانسیون رتردام رجوع کند یا به یک کنوانسیون حمل و نقل تک وجهی دیگر، و برای تعیین دامنه شمول ابتدا باید کدام کنوانسیون را مبنا قرار دهد؟ در تدوین نهایی برای احتراز از این مشکل از تکنیک قرارداد فرضی بهره برده شد. به بیان دیگر، برخلاف آنچه بیشتر پژوهشگران بیان داشته اند، دیگر نباید به ماده ۲۶ همچون ماده ۸۲ کنوانسیون جهت حل تعارض با سایر مقررات نگاه کرد (روخ چکاو و همکار، ۱۳۹۶: ۷۶). منطقی هم نیست که تدوین کنندگان با این فاصله زیاد در دو ماده به حل تعارض های احتمالی بپردازند، چراکه به گمان برخی پس از وضع ماده ۸۲ در فصل ۱۷ کنوانسیون برای حل تعارض، به وضوح مشخص شد که تنها هدف ماده ۲۶ برقراری سیستم شبکه ای محدود است (Berlingieri, 2012: 26). به هر روی حتی اگر نخواهیم منکر تأثیر این ماده بر پیشگیری از تعارض با سایر مقررات شویم، باید گفت کارکرد اصلی ماده ۲۶ در اعمال قرارداد فرضی و تجویز سیستم شبکه ای محدود است (Schelin, 2009: 324). نه حل تعارض؛ و حتی کارگروه بین المللی CMI مربوط به مسائل مقررات رتردام، در پاسخ به پرسشی در خصوص حل تعارض های احتمالی، ضمن تأکید بر اینکه ماده ۲۶ این مقررات سیستم شبکه ای محدود را

معرفی می کند، آن را در رفع تعارض احتمالی (و نه حل تعارض حتمی) با سایر کنوانسیون ها واجد اثر می داند (The CMI International Working Group, 2009: 7). بنابراین در کنار سیستم مسئولیت مندرج در ماده ۲۶، بزرگ ترین مزیت آن با نگارش حاضر، عدم نیاز به تفسیر دامنه شمول سایر مقررات است و حکم این ماده صرفاً با احراز شرایط مقرر در آن اجرا می گردد. این مثال بهتر می تواند به کارگیری نظریه قرارداد فرضی را نشان دهد: کالایی از بندر نیوکاسل به مقصد تهران تحت یک قرارداد حمل مشمول کنوانسیون رتردام حمل خواهد شد. کالا ابتدا از طریق دریا به استانبول می رسد، سپس از طریق جاده به تهران منتقل می شود و درست در زمان حمل جاده ای دچار خسارت می گردد. طبق نظریه قرارداد فرضی اگر فرستنده قرارداد جداگانه و مستقیمی با متصدی حمل و نقل جاده ای منعقد کرده بود، قواعد مسئولیت مندرج در کنوانسیون حمل و نقل جاده ای یا CMR اجرا می شد؛ چراکه اولاً خسارت در زمان حمل و نقل جاده ای واقع شده است (منطبق با زمان قرارداد) و ثانیاً هر دو کشور ایران و ترکیه از اعضای کنوانسیون CMR هستند.

بحث و نتیجه گیری

متأسفانه در حوزه حقوق حمل و نقل چندوجهی کالا فقدان یک سند لازم الاجرای بین المللی کاملاً محسوس است. اگرچه به تعبیر برخی پژوهشگران فقط اجرای یک قانون بین المللی در این زمینه موجب هموار شدن مسیر برای یکنواخت کردن قوانین در زمینه ترابری خواهد شد (محمدزاده وادقانی، ۱۳۷۲: ۱۳۴-۱۳۵)، اما أخذ گزاره «لزوم تصویب یک قانون یکسان بین المللی برای حمل و نقل چندوجهی کالا»، عملاً راهگشای مشکل یا معیار مناسبی برای تحدید معضلات حاضر نخواهد بود. افزون بر این، بررسی حقوقی-اقتصادی وضع موجود بیانگر این نکته است که دست کم تا یکی دو دهه آینده نیز نمی توان به حصول و اقبال جهانی چنین سندی خوش بین بود.

اگرچه اصولاً مسائل موضوعی پرونده تعیین کننده نوع قانونی هستند که باید اعمال شوند، اما با فرض عدم شمول کنوانسیون های تک وجهی بر عملیات حمل چندوجهی کالا، بهتر است برای تضمین بیشتر حقوق فرستندگان، به جای تن دادن به قراردادهای تحمیلی متصدیان، یکی از اسناد شناخته شده

3. "do not prevail over"

1. Limited Network System

2. Hypothetical Contract

دوم، کنوانسیون رتردام در حوزه تعارض و هم‌پوشانی با دیگر مقررات بین‌المللی رفتاری نجیب داشته و با پیش‌بینی تئوری قرارداد فرضی در ماده ۲۶ و اعمال ماده ۸۲، زمینه اجرای سایر مقررات اجباری حمل و نقل را فراهم آورده است. سوم، برخلاف کنوانسیون ژنو و مقررات آنکتاد/آی‌سی‌سی که در قالب سیستم تعدیل‌یافته، تنها نسبت به مسئله سقف مسئولیت خروج از خود را مجاز می‌دانند، کنوانسیون رتردام با شمول مسائل بیشتری از مسئولیت نظیر «بار اثبات»، شرایط دقیق‌تری را برای اعمال سایر کنوانسیون‌ها طلب می‌کند. لذا باید گفت که کنوانسیون رتردام در عمل شیوه چهارمی از سیستم مسئولیت را بنا نهاده که اگرچه ظاهراً با سیستم تعدیل‌یافته همخوانی دارد، اما بیشتر به سیستم شبکه‌ای متمایل است؛ لذا می‌توان آن را «سیستم شبکه‌ای محدود» نامید و با وجود این انعطاف، زمینه اقبال متصدیان حمل بیشتر فراهم می‌آید.

بین‌المللی به‌طور جزئی یا کلی بر فرایند حمل حاکم گردد که می‌توان به کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰م، مقررات نمونه آنکتاد/آی‌سی‌سی مصوب ۱۹۹۲م و مقررات رتردام ۲۰۰۹م اشاره کرد. از این میان به‌عنوان یک قانون انتخابی و حاکم بر قرارداد حمل و نقل چندوجهی کالا، کنوانسیون رتردام به دلایل زیر ارجحیت دارد:

نخست اینکه مقررات رتردام یک کنوانسیون ذاتاً آبی یا به تعبیری خیس است و این مسئله مزیت نسبی برای آن به‌همراه دارد. با این وجود تدوین‌کنندگان آن نگاه ویژه‌ای به حمل و نقل چندوجهی داشته‌اند و این نوع از حمل از ابتدا مورد توجه بوده و با عنوان حمل «درب به درب» در مواد مختلف بازتاب داشته و حتی عنوان کامل این مقررات «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کلی یا جزئی کالا از طریق دریا» است.

References

- Beare, Stuart N. (2009). *A Brief History of the Involvement of The CMI from The Initial Stages to The Preparation of The UNCITRAL Draft Convention On The International Carriage of Goods Wholly Or Partly By Sea*, CMI Year Book.
- Berlingieri, Francesco. (2012). "An Analysis of Two Recent Commentaries of the Rotterdam Rules", *Il Diritto Marittimo: Quarterly Journal of Italian and Foreign Doctrine Jurisprudence and Legislation*, Roma, Fasc. I.
- Besong, Christine. (2007). *Towards A Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law*, A Thesis for The Degree of Doctor of Philosophy, University of London, London.
- Briant, Adeline M. (1996). *A Critical Look at The United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods* (Geneva, 24th May 1980), LL.M thesis, The Faculty of Graduate Studies and Research, McGill University, Montreal.
- Conrado, Iara Costa. (2011). *Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a Critical Analysis of the Liability of the*
- MTO, Master Thesis, Faculty of Law, Lund University, Lund.
- Eftestøl-Wilhelmsson, Ellen. (2010). "The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context", *Journal of International Maritime Law*, Vol.16.
- Fayzi Chekab, G. N., & Azarmehr, M. (2014). *Applicability of the Rotterdam Rules to Multimodal Transportation and Coexistence with Other Transportation Conventions*. *Private Law Research*, 3(8), 137-174. (In Persian)
- Hoeks, Marian. (2009). *Multimodal Transport Law*, University of Rotterdam.
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relation to Bills of Lading 1924.
- Marin, Jasenko. (2012). "The Harmonization of Liability Regimes Concerning Loss of Goods During Multimodal Transport", [on line]. Available: <https://www.semanticscholar.org/> visited on: 2018/08/11
- MohammadZadeh, A. (1998). *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980*.

- Law Quarterly, 41, 101-128. (In Persian)
- MohammadZadeh, A., & Kardan, K. (2012). *ROTTERDAM RULES*. Law Quarterly, 42(1), 255-275. doi: 10.22059/jlq.2012.29825. (In Persian)
- Najandimanesh, H., & Lalegani, S. (2015). Applicable Law to International Multimodal Transport Contracts for Goods. *Public Law Research*, 16(46), 155-190. (In Persian)
- Nikaki, Theodora, Soyer, Bariş. (2012). "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just another One for the Shelves?", *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 30, Iss. 2, Art. 2.
- Ramberg, J. (1973). "Harmonization of the Law of Carriage of Goods", *Scandinavian law Review*, Vol. 17.
- Review of Maritime Transport 2017*, (2017) UNCTAD.
- Review of Maritime Transport 2018*, (2018) UNCTAD.
- Rokhchakav, N., & ansari, A. (2017). The Governing Law of Multimodal Transport within the Framework of Hamburg and Rotterdam Rules. *Encyclopedia of Economic Law Journal*, 24(11), 56-83. doi: 10.22067/le.v24i11.60847. (In Persian)
- Samavati, H. (2010). *The Law of International Trade*, Tehran: Qoqnoos Publications. (In Persian)
- Schelin, Johan. (2009). "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?", *Texas International Law Journal*, Vol. 44.
- Simaee Sarraf, H., & Yari, M. (2012). General Scope of Application of the Rotterdam Convention: Conflicts of Application with Other Conventions. *International Law Review*, 28(45), 105-138. doi: 10.22066/cilamag.2011.16949. (In Persian)
- Tghizaadeh, E., & Ahmadi, A. (2019). A Comparative Analysis of "Rotterdam Rules" (2009) Innovations in Carriage of Goods by Sea in Comparison with "Hague Rules" (1924) and "Hamburg Rules" (1978). *Iranian Journal of Trade Studies*, 23(90), 169-193. (In Persian)
- Taghizaadeh, E., & Ahmadi, A. (2015). A comparative study on borders and basis of carrier's liability under "Rotterdam Rules" with "Hague Rules" and "Hamburg Rules". *Comparative Law Review*, 6(2), 443-467. doi: 10.22059/jcl.2015.55771. (In Persian)
- Taghizaadeh, E. (2015). *Law of Carriage of Goods by Sea*, Tehran: Majd Publications. (In Persian)
- The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules. (2012). "Questions and Answers on The Rotterdam Rules"
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008.
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978.
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980.
- <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr> visited on: 2024/07/20
- Yuzhou, Si, Hai Li, Henry. (2009). "The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier", *Uniform Law Review*, Vol. 14, Issue 4.
- Zhang, Yu. (1993). *The Liability of the Multimodal Transport Operator*, A thesis for the degree of Master of Laws, The University of New South Wales.
- Ziel, Gertjan Van Der. (2009). Multimodal aspects of the Rotterdam Rules, *ATHENS II, Documents of the Conference*, CMI Year Book.