

شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)

سعید محسنی¹

سید محمد مهدی قبولی درافشان²

(تاریخ دریافت: 1391/02/20 - تاریخ تصویب: 1391/04/14)

چکیده:

نقش مهم حمل و نقل در گردش کالا و توزیع ثروت در عرصه بین‌الملل، تصویب مقررات یکنواخت بین‌المللی را ضروری گردانیده است. در این میان، یکی از کنوانسیونهای دارای اهمیت، کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده معروف به CMR است. جمهوری اسلامی ایران نیز به دلیل آثار مهم اقتصادی ناشی از پیوستن به کنوانسیون، به این کنوانسیون ملحق گردیده است. به‌رغم گذشت بیش از 14 سال از تاریخ الحاق به این کنوانسیون، ادبیات حقوقی ایران از غنای کافی در این خصوص برخوردار نیست. از آن جایی که اعمال کنوانسیون بر قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا مستلزم وجود شرایطی است، این جستار درصدد تبیین شرایط مزبور از حیث ماهیت، شرایط مربوط به تشکیل قراردادهای مشمول کنوانسیون، عناصر لازم برای تحقق وصف بین‌المللی حمل و نقل و شرایط مربوط به اعمال کنوانسیون بر اساس قواعد حل تعارض است.

واژگان کلیدی: قرارداد، کنوانسیون، حمل و نقل، حمل کننده، جاده ای، بین‌المللی.

1- نویسنده مسئول - استادیار گروه حقوق دانشکده علوم اداری و اقتصادی، دانشگاه فردوسی مشهد.

Email: s-mohseni@um.ac.ir

2- استادیار گروه حقوق دانشکده علوم اداری و اقتصادی، دانشگاه فردوسی مشهد.

مقدمه:

از آن جایی که حمل و نقل عامل مهمی در گردش کالا و رسیدن آن به مصرف کنندگان است، در توزیع ثروت نقش داشته، پیشرفت‌های مربوط به آن موجب توسعه تجارت بین‌الملل گردیده است. امروزه نیز با توسعه وسایل ارتباطی روابط تجاری و اقتصادی در عرصه بین‌الملل گسترش یافته است. همین امر موجب گردیده که مبادله کالا میان کشورهای مختلف افزایش یافته و مسأله حمل و نقل کالا اهمیت بیشتری پیدا کند. حمل و نقل کالا ممکن است به صورت حمل دریایی، هوایی، ریلی، جاده‌ای یا ترکیبی از آن‌ها انجام گیرد. بدیهی است این واقعیت از سویی، باعث تنوع روابط حقوقی میان حمل‌کنندگان و بهره‌برداران از خدمات حمل و نقل می‌گردد و از سوی دیگر، اختلاف در طبیعت و نوع حمل، مقررات ویژه و متناسبی را برای اداره روابط حقوقی مزبور ایجاب می‌نماید.

در این میان، ضرورت‌های فوق موجب گردیده که برای قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده مقررات ویژه در عرصه بین‌المللی تصویب گردد. یکی از کنوانسیونهای بسیار مهم در این زمینه، کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده¹ معروف به CMR است. این کنوانسیون در 19 مه 1956 برابر 29 اردیبهشت 1335 شمسی مشتمل بر یک مقدمه و 51 ماده در شهر ژنو، امضاء و تصویب و در سال 1961، با تحقق شرایط مذکور در بند 1 ماده 4 کنوانسیون، لازم‌الاجرا گردید.² برابر مقدمه کنوانسیون، هدف از تصویب آن، یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل و نقل

1-Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention on the Contract for the International Carriage by Road).

2 - برای ملاحظه لیست کشورهای عضو کنوانسیون، رک. سایت اینترنتی:

http://www.admin.ch/ch/f/rs/0_741_611/index.html#fn2

بین المللی کالا از طریق جاده، به ویژه اسناد مورد استفاده برای حمل بین المللی و مسئولیت حمل کننده است.¹

موقعیت استراتژیک ایران موجب گردیده که از گذشته دور، تجار ایرانی با بازرگانان سایر کشورها ارتباط تجاری گسترده داشته باشند. در این میان حجم مبادلات با کشورهای که از راه جاده با ایران ارتباط دارند، حائز اهمیت ویژه است. پس از فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه، عقد قرارداد حمل و نقل جاده‌ای با کشورهای مزبور برای ایران دارای اهمیت فوق العاده گردید. زیرا این کشورها به دریاهای آزاد دسترسی نداشته، به طور منطقی باید کالاهای خود را در مناطق جنوبی ایران از کشتی تخلیه و سپس از طریق جاده به وسیله کامیون، نسبت به ترانزیت آن اقدام می نمودند. لیکن به دلیل عدم عضویت ایران و کشورهای مزبور در کنوانسیون CMR، تعیین قانون حاکم مانع جدی برای استفاده بهینه از فرصت تجاری پیش آمده بود. در واقع به طور طبیعی مشکلات مزبور مانع گسترش حجم عملیات حمل و نقل و در نتیجه از دست دادن درآمد قابل توجه ناشی از ترانزیت کالا و نیز محرومیت حمل کنندگان ایرانی از فرصت های اقتصادی هنگفت پیش آمده می گردید. به همین جهت طی لایحه‌ای، الحاق ایران به کنوانسیون مطرح و پس از تصویب مجلس شورای اسلامی در تاریخ 1376/4/29 و مخالفت شورای نگهبان قانون اساسی به دلیل مخالف شرع دانستن ماده 27 کنوانسیون، بالاخره ماده واحده قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن در تاریخ 1376/5/18، به تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام رسید.²

1- دو پروتکل در تاریخ های 5 ژوئیه 1975 و 20 فوریه 2008، به این کنوانسیون اضافه گردید. پروتکل نخست راجع به اصلاح سقف خسارت قابل مطالبه، در تاریخ 28 دسامبر 1978 لازم الاجرا گردید و اینک 42 عضو دارد. ولی پروتکل دوم که راجع به بارنامه الکترونیک می باشد، هنوز قابلیت اجرایی پیدا نکرده است.

2- به موجب این ماده واحده، «به دولت اجازه داده می شود به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده منعقد شده در ژنو به تاریخ 1956/5/19 برابر با 1335/2/29 مشتمل بر یک مقدمه و پنجاه و یک ماده و پروتکل

به رغم الحاق ایران به کنوانسیون CMR، در ادبیات حقوقی ایران، کمتر به بررسی مقررات آن پرداخته شده است. بنابراین تحقیقاتی که در راستای روشن نمودن ابعاد مختلف کنوانسیون انجام می‌پذیرد، علاوه بر افزودن به غنای ادبیات حقوقی کشور در این زمینه، می‌تواند کاربردهای عملی فراوان داشته باشد. به‌ویژه این که شفافیت ابعاد حقوقی موضوع می‌تواند موجب توسعه اقتصادی در زمینه حمل و نقل گردد.

این جستار درصدد است که شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) را مورد بررسی قرار دهد. برای این منظور، ضروری است ابتدا ماهیت و شرایط مربوط به تشکیل قراردادهای مشمول کنوانسیون بررسی شده (مبحث نخست)، سپس عناصری که از دیدگاه کنوانسیون برای تحقق وصف بین‌المللی حمل و نقل لازم است، تبیین گردد (مبحث دوم) و در نهایت قابلیت اعمال کنوانسیون بر اساس قواعد حل تعارض مورد بحث قرار گیرد (مبحث سوم).

مبحث نخست - ماهیت و شرایط مربوط به تشکیل قرارداد:

برای بررسی شرایط مربوط به تشکیل قرارداد مشمول کنوانسیون از سویی، باید ماهیت قراردادهای مشمول کنوانسیون و شرایط مربوط به طرفین آن مورد بررسی قرار گیرد (گفتار نخست)، از سوی دیگر، باید به این پرسش پاسخ داد که آیا برای انعقاد قراردادهای مزبور، تشریفات خاصی لازم است یا خیر (گفتار دوم)؟ و در نهایت لازم است از شرایط مربوط به موضوع قرارداد سخن گفته شود (گفتار سوم).

گفتار نخست - ماهیت و طرفین قرارداد:

اولین مسأله‌ای که درباره قراردادهای مشمول کنوانسیون مطرح است، تعیین ماهیت قراردادهای مزبور است. پاسخ این مسأله از سویی، از عنوان کنوانسیون و از سوی دیگر، از

اصلاحی آن منعقد شده به تاریخ 1987/7/5 برابر با 1357/4/13، مشتمل بر یک مقدمه و دوازده ماده ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید». متأسفانه در متن قانون سال تصویب پروتکل به اشتباه، به جای 1978، سال 1987 درج شده است (مجموعه قوانین سال 1376، روزنامه رسمی کشور).

متن ماده یک کنوانسیون قابل استنباط است. حسب مستفاد از بند یک ماده مزبور، کنوانسیون فقط قراردادهایی را دربر می‌گیرد که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت منعقد می‌شود. بنابراین کنوانسیون صرفاً به منظور تنسيق روابط طرفین قرارداد حمل و نقل معاوضی تدوین شده است. توجه به این مسأله باعث خروج موضوعی دو دسته قرارداد از قلمرو کنوانسیون خواهد شد. از سویی، کنوانسیون بر قرارداد حق‌الملککاری حمل و نقل که میان حق‌الملککار حمل و آمر منعقد می‌گردد، اعمال نمی‌شود. دیوان عالی کشور فرانسه در برخی از آراء¹ به این مسأله اشاره نموده است. به دلیل عدم اعمال کنوانسیون بر روابط میان حق‌الملککار حمل و آمر، دیوان عالی کشور ایتالیا² دفاع شرکت ITCA در برابر شرکت Trianon مبنی بر این که دعوی شرکت اخیر مشمول مرور زمان یک‌ساله موضوع ماده 32 کنوانسیون CMR³ قرار گرفته را نپذیرفت. البته بدیهی است مقررات کنوانسیون بر روابط میان حق‌الملککار و حمل‌کننده جاده‌ای اعمال می‌شود. زیرا ماهیت قرارداد ایشان، قرارداد حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده است.

1- Cass. com., 17 févr. 1970 : BT 1970, 1, p. 58 ; JCP G 1970, II, 16392, note R. Rodière. - Cass. com., 27 oct. 1975 : BT 1975, p. 256. - Cass. com., 12 mai 1981 : BT 1981, p. 355. - Cass. com., 21 juin 1982 : BT 1982, p. 513, cité par (Peyrefitte, 1996, Fasc. 775, n° 43); Cass. com., 11 déc. 2007, n° 06-18.192 : JurisData n° 2007-041923 ; Bull. civ. 2007, IV, n° 264 cité par (Bon-Garcin, 2011 (a), comm. 77); CA Lyon, 3e ch., 11 mars 2011 (sur contredit), n° 10/08025, SA) به‌موجب رأی دیگری
Kronospan Luxembourg c/ Sté Alloin Transports cité par (Bon-Garcin, 2011 (b), (comm. 105). رأی قضات بدوی مبنی بر تلقی شرکت Alloin به‌عنوان حق‌الملککار و در نتیجه عدم شمول کنوانسیون CMR بر طرفین دعوی، نقض گردید. زیرا ایشان در توصیف شرکت مزبور به حق‌الملککار اشتباه کرده بودند.

2-Cass. com., 1er févr. 2011, n° 09-16.833, F-D, Sté ITCA Produzione SPA c/ Sté Giraud In-ternational Italia SPA et a. : JurisData n° 2011-001031, cité par (Bon-Garcin, 2011 (a), comm. 77).

3- به‌موجب بند 1 ماده 32، «مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این در مورد خلاف عمدی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن مطرح است معادل خلاف عمدی تلقی شده، مهلت آن سه سال خواهد بود».

رویه قضایی فرانسه¹ نیز بر این مسأله تأکید نموده است. از سوی دیگر، قراردادهای حمل و نقل رایگان نیز اصولاً مشمول مقررات کنوانسیون قرار ندارند.

هرچند مقررات کنوانسیون بر روابط طرفین در دو دسته قراردادهای فوق، اصولاً قابل اعمال نیست، با این حال این سؤال مطرح است که آیا طرفین می‌توانند کنوانسیون را بر رابطه قراردادی خویش حاکم نمایند؟

به نظر می‌رسد با رعایت مقررات آمره، منعی برای حاکم گرداندن مقررات کنوانسیون بر روابط قراردادی مزبور وجود نداشته باشد. پر واضح است که حکومت مقررات کنوانسیون در مواردی قابل تصور خواهد بود که متناسب با طبیعت رابطه قراردادی مورد نظر باشد. بدیهی است مقرراتی از کنوانسیون که درباره کرایه حمل است، در مورد قراردادهای حمل رایگان منتفی است. به همین ترتیب مقررات مربوط به تنظیم راه‌نامه در ارتباط با قرارداد حق‌الملک‌کاری سالبه به انتفاء موضوع است. بنابراین منظور از حاکم نمودن مقررات کنوانسیون بر روابط قراردادی حق‌الملک‌کار با آمر یا روابط قراردادی ناشی از حمل و نقل رایگان، حکومت مقرراتی از کنوانسیون است که قابلیت اعمال در روابط قراردادی مزبور را داشته باشد.

ممکن است نظر فوق با این ایراد مواجه گردد که نظام‌های حقوقی در حاکمیت اراده طرفین در تعیین قانون حاکم بر روابط قراردادی اتفاق نظر ندارند. در این میان قانونگذار ایران اراده طرفین را در این خصوص در برخی موارد مورد پذیرش قرار داده است. به‌موجب ماده 968 قانون مدنی ایران، اصولاً تعهدات ناشی از عقود تابع قانون محل وقوع عقد است و امکان توافق متعاقدين بر قانون دیگر منوط به خارجی بودن ایشان دانسته شده

1- CA Paris, 7 mai 1973 : BT 1973, p. 231. - CA Poitiers, 10 déc. 1974 : BT 1975, p. 58. - CA Paris, 17 mars 1993 : BTL 1993, p. 488, cité par (Peyrefitte, 1996, Fasc. 775, n° 44); CA Paris, 5e ch., sect. A, 7 mars 2007, n° 05/07620, cité par (Paulin, 2007, comm. 131).

است.¹ به موجب این ماده، «تعهدات ناشی از عقود² تابع قانون محل وقوع عقد است مگر این که متعاقدين اتباع خارجه بوده و آن را صریحاً یا ضمناً تابع قانون دیگری قرار داده باشند.» بنابراین چنانچه یکی از متعاقدين ایرانی باشند، قانون صلاحیت دار مشخصاً قانون محل انعقاد قرارداد است. در نتیجه این اشکال مطرح می شود که چنانچه یکی از طرفین قراردادهای فوق ایرانی باشد، لاجرم قانون محل انعقاد قرارداد حاکم بوده، نمی توان توافق در مورد صلاحیت کنوانسیون را پذیرفت.

در پاسخ باید گفت، طبیعی است پذیرش یا عدم پذیرش توافق خصوصی طرفین قرارداد در خصوص قانون حاکم، منوط به ملاحظه قواعد حل تعارض در نظام حقوقی دولت متبوع دادگاه است. بنابراین چنانچه اجرای قواعد حل تعارض کشوری که دعوی در آن جریان دارد، به پذیرش اصل حاکمیت اراده در تعیین قانون حاکم منتهی گردد، توافق ایشان با مشکلی مواجه نخواهد بود. در غیر این صورت، قواعد ماهوی حاکم قواعدی خواهد بود که مقررات حل تعارض مزبور به آن منتهی می گردد. با این حال طرفین می توانند مقررات مورد نیاز از کنوانسیون را به عنوان شروط ضمن عقد بر قرارداد خود

1 - در تفسیر ماده 968 قانون مدنی، میان حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد. برخی (کاتوزیان، 1385، ص 574، ذیل ماده 968؛ شیخ الاسلامی، 1384، صص 176-177) قاعده مندرج در ماده 968 را آمره دانسته، قائل به تفسیر محدود بخش دوم این ماده 968 هستند و انتخاب قانون از سوی متعاقدين را فقط در صورتی مؤثر می دانند که هر دو خارجی باشند. در مقابل برخی (نصیری، 1383، صص 121-122) صدر و ذیل ماده مزبور را متضمن دو اماره دانسته که توافق بر خلاف آن نیز امکان پذیر است. برخی (الماسی، 1376، صص 213-214) نیز با توجه به اصل تبعیت قاعده حل تعارض از قانون ماهوی از جهت امری یا تخییری بودن و همچنین با توجه به مشکلاتی که امری دانستن ماده 968 در مراودات تجاری ایجاد می کند، معتقدند که باید قائل به تخییری بودن قاعده مذکور شد.

2 - برخی (نصیری، 1383، ص 118؛ الماسی، 1376، ص 212؛ همچنین رک. کاتوزیان، 1385، ص 574، ذیل ماده 968) حسب ظاهر ماده 968، حکم مذکور در این ماده را صرفاً ناظر به تعهدات ناشی از عقود دانسته و در مورد قانون حاکم بر تشکیل قرارداد، به موجب ماده 5 قانون مدنی، اصل را بر حاکمیت قانون ایران دانسته اند. مگر این که به موجب قوانین، خلاف آن تصریح شده باشد. در مقابل برخی (شیخ الاسلامی، 1384، ص 178) با این استدلال که قانونگذار ایران اصلی را در مورد قانون حاکم بر شرایط انعقاد تعیین ننموده، حکم مندرج در ماده 968 را در این خصوص نیز جاری دانسته اند.

حاکم گردانند (رک. به: الماسی، 1376، صص 213-214). البته در این صورت نیز اعتبار شروط مزبور به قانون حاکم بر قرارداد بستگی دارد.

با توجه به توضیحات فوق، چنانچه یک ایرانی با غیرایرانی قراردادی در ایران منعقد نمایند که از جمله قراردادهای مشمول کنوانسیون نیست، اشکالی به نظر نمی‌رسد که ایشان بتوانند مقررات مورد نیاز از کنوانسیون را در روابط قراردادی خود به صورت شرط ضمنی درج نمایند. در این صورت مقررات مشروط در قرارداد در صورتی که مغایر با قواعد آمره حقوق ایران نباشد، دارای اعتبار خواهد بود.

درخصوص طرفین قراردادهای مشمول کنوانسیون باید گفت، کنوانسیون درصدد بیان احکام مربوط به روابط طرفین قرارداد حمل و نقل یعنی حمل‌کننده جاده‌ای از یک سو و ارسال‌کننده کالا از سوی دیگر، است. در عین حال برای حمل‌کننده در برابر مرسل‌الیه نیز تعهداتی پیش‌بینی شده است و تعهدات حمل‌کننده در برابر مرسل‌الیه، از شرط ضمنی که به سود مرسل‌الیه در قرارداد حمل و نقل میان ارسال‌کننده و متصدی حمل و نقل بسته می‌شود، نشأت می‌گیرد و ماهیت قراردادی دارد (کاتوزیان، 1380، ص 375). توضیح این که در برخی موارد، حق در اختیار گرفتن کالا¹ به مرسل‌الیه منتقل می‌شود. در این موارد حمل‌کننده ملزم به رعایت دستورات مرسل‌الیه خواهد بود.

سؤالی که در مورد حمل‌کننده وجود دارد این است که آیا لازم است که وی برای انجام عملیات حمل و نقل، عنوان متصدی را داشته باشد؟ سؤال از آن جا نشأت می‌گیرد که در حقوق تجارت داخلی ایران، مقررات راجع به قرارداد حمل و نقل ناظر به متصدیان حمل و نقل است و صرف حمل و نقل، عمل تجاری و مشمول مقررات قانون تجارت

1 - مطابق ماده 12 کنوانسیون، حق در اختیار گرفتن کالا (le droit de disposer de la marchandise) حقی است که به موجب آن، ارسال‌کننده می‌تواند به حمل‌کننده دستوراتی از قبیل توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده‌ای غیر از گیرنده یاد شده در بارنامه جاده‌ای، بدهد. به موجب ماده مزبور در برخی موارد این حق به مرسل‌الیه منتقل می‌شود.

درخصوص حمل و نقل قرار ندارد. لزوم داشتن تصدی از بند 2 ماده 2 قانون تجارت که تصدی به حمل و نقل و نه صرف حمل و نقل را عمل تجاری دانسته و نیز از ماده 377 آن قانون، به خوبی قابل استنباط است. البته حقوقدانان ایران درخصوص تعریف متصدی، اختلاف نظر دارند (اخلاقی، 72-1371، صص 125-134؛ اسکینی، 1378، صص 88-90؛ عرفانی، 1385، صص 65-69؛ سادات حسینی، 1384، صص 204-205؛ دمرچیلی، حاتمی و قرائی، 1382، صص 710-712). برخی از حقوقدانان (اعظمی زنگنه، 1346، ص 303) برای تحقق مفهوم تصدی، از لزوم حرفه‌ای بودن سخن گفته‌اند. برخی دیگر (کیوان آذری، 1356، ص 19؛ اسکینی، 1378، صص 89-90)¹ تصدی را مستلزم برقراری بنگاه یا مؤسسه‌ای دانسته‌اند که ابزار خاصی داشته، به امر حمل و نقل می‌پردازد. برخی (اخلاقی، 72-1371، صص 128-129) نیز از تکرار و استمرار در کنار بنگاه یا مؤسسه یاد نموده‌اند. البته طبیعی است وجود بنگاه یا مؤسسه منطقاً همراه با تکرار است. در این میان برخی دیگر (سادات حسینی، 1384، ص 205) نیز تصدی را صرفاً عهده‌دار شدن حمل در مقابل اجرت و داشتن استقلال می‌دانند.

شرط تصدی در کنوانسیون به صراحت پیش‌بینی نشده است. هرچند نظر اخیر که تصدی را عهده‌دار شدن حمل در مقابل اجرت و داشتن استقلال دانسته، صحیح به نظر نمی‌رسد، لیکن چنین مفهومی با مقررات کنوانسیون قابل جمع است. در این صورت ادعای نویسنده مزبور مبنی بر این که «اعمال کنوانسیون مستلزم این است که طرف قرارداد متصدی حمل و نقل باشد» (سادات حسینی، 1384، ص 203)، قابل پذیرش است. ولی اگر در مفهوم تصدی وجود تشکیلات، استمرار، شخصیت حقوقی و امثال آن ملحوظ باشد، حمل و نقل مذکور در کنوانسیون با مفهوم تصدی همخوانی ندارد. به‌ویژه این که مفاهیم مزبور در مقام تفسیر واژه فرانسوی (Entreprise de transport) توسط حقوقدانان ایران مطرح

1- برخی (ستوده تهرانی، 1377، ص 47) نیز تحقق تصدی را در مورد مؤسساتی جاری دانسته‌اند که دارای تشکیلات، وسایل نقلیه و کارمندان مختلف هستند.

گردیده است (اخلاقی، 1372، صص 35-36). حقوقدانان فرانسه (Dekeuwer-Defossez, et al., 2004, p. 34; Canin, 2004, p. 44; Le Gall, 1995, p. 17; Cornu, 1992, p. 317) نیز در مقام تبیین مفهوم واژه (Entreprise)، از معیارهایی همچون، انجام اعمال در قالب بنگاه، وجود تشکیلات سازماندهی شده، استمرار در عمل، به کارگیری افرادی به عنوان مزدبگیر و غیر آن، سخن گفته‌اند.

حال آن که چنین اصطلاحی در مقررات کنوانسیون به چشم نمی‌خورد. بلکه کنوانسیون از حمل‌کننده (Transporter-Carrier) به عنوان طرف قرارداد سخن گفته است.

توجه به این نکته نیز ضروری است که حسب مستفاد از ماده 34 کنوانسیون، به نظر می‌رسد مباشرت حمل‌کننده در انجام عملیات حمل و نقل ضروری نیست. این تفسیر با مقررات داخلی حقوق ایران نیز هماهنگ است. به موجب ماده 388 قانون تجارت، «متصدی حمل و نقل مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد».

در پایان این قسمت لازم به یادآوری است که ویژگی اشخاص طرف قرارداد حمل و نقل از حیث عمومی یا خصوصی بودن ایشان، فاقد اهمیت است. به موجب بند 3 ماده یک کنوانسیون، قراردادهای حمل و نقل منعقدۀ توسط دولت‌ها و مؤسسات و سازمان‌های دولتی را نیز تحت حاکمیت کنوانسیون قرار دارد. همچنین حقیقی یا حقوقی بودن اشخاص طرف قرارداد حمل و نقل تأثیری بر حاکمیت کنوانسیون ندارد.

گفتار دوم- رضائی بودن قرارداد:

امروزه عدم لزوم تشریفات برای انعقاد قرارداد به عنوان اصلی کلی مورد پذیرش قرار گرفته است. همچنان که در ماده 2-3 اصول قراردادهای تجاری بین‌المللی فقط توافق

طرفین را برای انعقاد قرارداد لازم دانسته است (مؤسسه بین‌المللی یکنواخت کردن حقوق خصوصی، 1379، صص 88-89).

کنوانسیون CMR نیز از اصل مزبور تبعیت نموده است (Petit, 2009, Fasc. 735, n° 6). به گونه‌ای که حتی وجود راه‌نامه برای تحقق قرارداد و شمول مقررات کنوانسیون لازم دانسته نشده است. به موجب ماده 4 کنوانسیون، «قرارداد حمل با تنظیم راه‌نامه جاده‌ای تأیید می‌شود. فقدان، دسترسی نداشتن به راه‌نامه جاده‌ای یا بی‌نظمی در صدور سند یاد شده، لطمه‌ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد و قرارداد حمل مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود». مقرر مزبور با قواعد عمومی قراردادهای و نیز مقررات خاص قانون تجارت در خصوص حمل و نقل هماهنگ است.

با وجود این که کنوانسیون اصل رضایی بودن را پذیرفته، با این همه مقررات نسبتاً مفصلی را در خصوص راه‌نامه پیش‌بینی نموده و آثار مهمی را برای تنظیم راه‌نامه به رسمیت شناخته است. به عنوان نمونه به موجب ماده 9 کنوانسیون، «1- راه‌نامه جاده‌ای اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف حمل‌کننده خواهد بود مگر آن که عکس آن ثابت شود. 2- در صورتی که راه‌نامه جاده‌ای فاقد حق شرط‌های خاص از طرف حمل‌کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی‌های آن در موقع تحویل، وضع خوبی داشته و تعداد بسته‌بندی‌ها و علایم و شماره‌های روی بسته‌ها با آنچه که در راه‌نامه جاده‌ای قید شده مطابقت دارد، مگر آن که خلاف آن ثابت شود».

در خصوص عدم ضرورت راه‌نامه برای حاکمیت مقررات کنوانسیون، تذکر یک مسأله ضروری به نظر می‌رسد. ماده 34 کنوانسیون در ذیل فصل ششم با عنوان «مقررات مربوط به حمل کالا به وسیله چند حمل‌کننده متوالی»، از مسئولیت هریک از حمل‌کنندگان برای انجام کل عملیات حمل برابر شرایط راه‌نامه جاده‌ای سخن گفته و چنین تعلیل نموده است که «با پذیرش راه‌نامه جاده‌ای و کالا، حمل‌کننده دومی و هریک از حمل‌کنندگان بعدی یاد شده، طرف قرارداد محسوب می‌شوند».

ماده 35 نیز در ادامه از یک شرط شکلی سخن به میان آورده است. به موجب بند 1 ماده مزبور، «حمل‌کننده‌ای که کالا را از حمل‌کننده پیشین می‌پذیرد، رسیدی امضا شده و تاریخ‌دار به حمل‌کننده پیشین می‌دهد. او باید نام و نشانی خود را در نسخه دوم راه‌نامه جاده‌ای درج کند...».

ظاهر این مقررات موجب شده که برخی از نویسندگان (Peyrefitte, 1996, Fasc. 55, n° 775) چنین تصور نمایند که اگر جابجایی توسط چندین حمل‌کننده متوالی انجام می‌شود، تنظیم راه‌نامه جاده‌ای برای اعمال نظام کنوانسیون CMR بر مجموع حمل و نقل بین‌المللی، شرطی ضروری است.

هرچند شمول کنوانسیون بر کل عملیات حمل، مستلزم وحدت عنوان عمل حمل و نقل و وجود قرارداد واحد است (Paulin, 2007, comm. 131) و در غیر این صورت با قراردادهای حمل متعدد مواجه خواهیم بود که شمول یا عدم شمول کنوانسیون بر هریک از آن‌ها مستلزم بررسی جداگانه است (اشمیتف، 1378، صص 974-975)، لیکن اشتراط وجود راه‌نامه قابل پذیرش نیست. زیرا از سویی، مواد 34 و 35 کنوانسیون در مقام بیان قلمرو اجرای آن نیستند. سخن گفتن از راه‌نامه در مواد مزبور نیز می‌تواند حمل بر مورد غالب گردد. از سوی دیگر، از عموم و اطلاق مواد 1 و 4 کنوانسیون که در مقام بیان قلمرو اجرایی کنوانسیون و شرایط انعقاد قرارداد حمل و نقل است، این گونه استنباط می‌شود که وجود راه‌نامه نه شرط اعمال کنوانسیون و نه شرط انعقاد قرارداد حمل و نقل است خواه عملیات حمل توسط حمل‌کننده واحد انجام شود و خواه توسط حمل‌کنندگان متوالی. البته همان‌گونه که بیان شد، بر اساس بند 1 ماده 9 کنوانسیون، راه‌نامه جاده‌ای اماره صحت قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف حمل‌کننده است.

گفتار سوم - موضوع قرارداد:

شرایط مربوط به موضوع قرارداد حمل از چند جهت قابل بررسی است. در این راستا ابتدا از کالاهای موضوع حمل و نقل (بند نخست)، سپس وسیله و طریقه حمل و نقل (بند دوم) و در نهایت از لزوم وجود عوض (بند سوم) سخن خواهیم گفت.

بند نخست - کالاهای موضوع حمل:

همان گونه که از عنوان و بند 1 ماده 1 کنوانسیون معلوم می شود، قراردادهای مشمول کنوانسیون، ناظر به حمل و نقل کالا بوده، حمل مسافر را در بر نمی گیرد. در مورد نوع کالاها نیز باید گفت، اصولاً هر گونه کالا می تواند موضوع قرارداد حمل و نقل مشمول کنوانسیون باشد. در عین حال کنوانسیون به صراحت برخی از محمولات را از شمول کنوانسیون خارج نموده است. به موجب بند 4 ماده یک کنوانسیون، «این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی شود: الف - حمل کالاهایی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین المللی پستی انجام می شود، ب - حمل محمولات جنازه ای، ج - حمل اثاث منزل.» پر واضح است منظور از حمل اثاث منزل، حمل وسایل و اثاث زندگی شخص یا اشخاص معین است و حمل لوازم خانگی تولیدی یک شرکت از قبیل محموله یخچال، ماشین لباسشویی و غیره مشمول مقررات کنوانسیون قرار دارد. در تأیید این مطلب علاوه بر ظهور متن قانونی مورد استناد، توجه به ماهیت دو نوع حمل نیز شایسته است. توضیح این که در حمل اثاث منزل شخص یا اشخاص معین، حمل و نقل در راستای تسهیل تجارت تلقی نمی شود. در حالی که در حمل لوازم خانگی تولیدی یک شرکت، تسهیل امر تجارت صورت می پذیرد.

همچنین باید توجه نمود که وزن و حجم کالا نیز در شمول مقررات کنوانسیون فاقد اهمیت است. به علاوه وجود بسته بندی کالاهای موضوع حمل، شرط لازم برای شمول کنوانسیون نیست. بنابراین حمل کالا به صورت فله و درهم نیز مشمول مقررات این کنوانسیون است.

بند دوم- وسیله و طریقه حمل و نقل:

از آن جایی که کنوانسیون صرفاً برای حمل و نقل جاده‌ای کالا وضع شده است، از سویی اصولاً فقط حمل از طریق جاده مشمول این کنوانسیون است و از سوی دیگر کنوانسیون فقط شامل حمل با وسایل نقلیه جاده‌ای از قبیل اتومبیل، کامیون، یدک کش و غیره می‌شود. درخصوص نوع وسیله نقلیه، بند 2 ماده 1 کنوانسیون تعیین تکلیف نموده است. به موجب این بند، «از نظر این کنوانسیون «وسیله نقلیه» یعنی وسایل نقلیه موتوری، وسایل نقلیه مفصل‌دار، یدک و نیمه یدک، به‌طوری که در ماده 4 کنوانسیون تردد جاده‌ای مورخ 19 سپتامبر 1949 تعریف شده است». بنابراین کنوانسیون CMR برای جابجایی کالا توسط حیوانات، دوچرخه، موتورسیکلت و امثال آن به کار نمی‌رود.

درخصوص حمل و نقل مرکب که حمل کالا در قسمتی از سفر از طریق جاده و در قسمتی دیگر از طریق دریا، راه آهن، راه‌های آبی داخلی یا هوا انجام می‌شود، به شرطی که کالا جز در موارد خاص از وسیله نقلیه جاده‌ای خارج نشود، کنوانسیون شامل قرارداد در طول سفر خواهد بود و مسئولیت حمل‌کننده بر اساس آن تعیین خواهد شد. صدر بند یک ماده 2 کنوانسیون در این خصوص، چنین مقرر نموده است: «هادامی که وسیله نقلیه حامل کالا قسمت‌هایی از سفر را از طریق دریا، راه آهن، راه‌های آبی داخلی و یا هوای می‌کند، مشروط بر این که کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود، این کنوانسیون در هر حال شامل تمام طول سفر خواهد بود به جز مواردی که مشمول مقررات ماده 14 می‌باشد...»

بند دوم این ماده نیز مقرر می‌دارد: «در صورتی که حمل‌کننده جاده‌ای و حمل‌کننده با وسیله حمل و نقل دیگر، یکی باشد، مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای برابر مقررات بند یک این ماده و با فرض این که حمل‌کننده جاده‌ای و حمل‌کننده با وسیله حمل و نقل دیگر دو شخصیت جدا هستند، تعیین خواهد شد».

در تفسیر این ماده به‌ویژه بند نخست آن باید دقت بیشتری معمول داشت. زیرا با دقت در متن اصلی کنوانسیون¹، معلوم می‌شود که در ترجمه و نگارش متن فارسی کنوانسیون که به‌عنوان ضمیمه قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن، تصویب گردیده، دقت کافی به‌عمل نیامده است و این بی‌دقتی ممکن است مفهومی متفاوت و ناصواب از متن اصلی را به ذهن متبادر نماید. توضیح این که نحوه بیان استثنایی که در انتهای بند 1 ماده 2 ذکر شده، ممکن است موجب این اشتباه شود که در موارد مشمول مقررات ماده 14، مقررات کنوانسیون قابل اعمال نیست. درحالی‌که استثنای مزبور ناظر به شرط عدم تخلیه کالا از وسیله نقلیه است. به دیگر سخن، در موارد مذکور در ماده 14، ممکن است کالا از وسیله نقلیه جاده‌ای تخلیه گردد بدون این که بر حاکمیت کنوانسیون بر تمام طول سفر تأثیر داشته باشد.

به‌موجب ماده 14، «1- در صورتی که پیش از ورود کالا به مقصد به هر علتی امکان اجرای قرارداد بر اساس شرایط پیش‌بینی شده در راهنما جاده‌ای ممکن نباشد یا نشود، حمل‌کننده از شخصی که برابر مقررات ماده 12 حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، درخواست صدور دستور مقتضی خواهد نمود. 2- با وجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آنچه که در راهنما جاده‌ای قید شده،

1- متن فرانسوی این قسمت از ماده 2 کنوانسیون که به‌موجب ماده 51 کنوانسیون همسان با متن انگلیسی آن، می‌تواند به‌عنوان متن قابل استناد قرار گیرد، به ترتیب ذیل است:

Art. 2 "1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'art. 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport...."

ترجمه صحیح این قسمت از ماده 2، به ترتیب ذیل است:

«گر وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از مسیر از طریق دریا، راه‌آهن، راه‌های آبی داخلی و یا هوا حمل گردد، این کنوانسیون نسبت به مجموعه عملیات حمل اجرا می‌گردد، مشروط بر این که جز برای اعمال مقررات ماده 14، کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود...».

انجام شود و حمل‌کننده نتواند در فرصت معقول از شخصی که برابر مقررات ماده 12 حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، دستور مقتضی دریافت کند، اقدامی را که به نظر وی منافع شخص یاد شده را به بهترین وجه تأمین نماید، انجام خواهد داد.

بر اساس این ماده، چنانچه منافع شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، اقتضا کند یا مطابق دستوری که از وی دریافت شده، کالا از وسیله نقلیه جاده‌ای تخلیه گردد، خدش‌ای به حاکمیت کنوانسیون CMR وارد نخواهد شد. به عنوان نمونه، چنانچه در یک قرارداد حمل و نقل جاده‌ای، لازم شود که قسمتی از مسیر از راه دریا طی شود و بدین منظور کامیون حامل کالا به کشتی منتقل شود و وضعیت کالا و ضرورت نگهداری صحیح از آن اقتضا کند کالا در فضای باز و در برابر نور خورشید قرار گیرد و به همین دلیل کالا از کامیون تخلیه شود، کنوانسیون همچنان بر تمام طول سفر حاکم خواهد بود.

در پایان این قسمت، توجه به ذیل بند 1 ماده 2 نیز ضروری است. به موجب این بند، در فرضی که وسیله نقلیه جاده‌ای به همراه کالا سوار بر وسیله نقلیه غیرجاده‌ای می‌گردد و در نتیجه اصولاً کنوانسیون CMR بر رابطه قراردادی در طول سفر حکومت دارد، چنانچه «ثابت شود هرگونه فقدان، خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا که در طی حمل کالا توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده، در نتیجه فعل و یا ترک فعل حمل‌کننده جاده‌ای نبوده ولی می‌توانست توسط حادثه‌ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده باشد، مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای به وسیله این کنوانسیون تعیین نخواهد شد، بلکه به گونه‌ای که اگر قرارداد حمل به طور مستقیم بین فرستنده و حمل‌کننده وسیله دیگر برابر شرایطی که قانون برای حمل کالا توسط آن وسیله نقلیه برقرار کرده منعقد می‌شد، حمل‌کننده غیر جاده‌ای مسئول شناخته می‌شد.

به دیگر سخن، اگر فقدان، تلف و یا خسارت تأخیر در نتیجه فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل جاده‌ای نباشد و توسط حادثه‌ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده و مربوط به طبیعت غیر جاده‌ای مانند هواپیمارایی یا ربایش کشتی،

غرق کشتی، سقوط هواپیما و امثال آن باشد، در این گونه موارد کنوانسیون CMR قابل اعمال نیست، بلکه طبق مقررات قابل اعمال بر حمل و نقل مزبور، مسئولیت متصدی معین می گردد. در هر حال قسمت پایانی بند 1 ماده 2 مقرر می دارد که «چنانچه شرایط مشروح یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت حمل کننده جاده ای به وسیله این کنوانسیون تعیین خواهد شد».

بند سوم - لزوم وجود عوض:

همان گونه که در ماده 377 قانون تجارت ایران در مقام بیان تعریف متصدی حمل، اجرت را به عنوان یکی از عناصر تصدی به حمل و نقل قرار داده، به موجب ظاهر بند یک ماده یک کنوانسیون نیز وجود اجرت شرط لازم برای شمول کنوانسیون بر قرارداد دانسته شده است. بنابراین قرارداد حمل و نقل معاوضی تابع کنوانسیون می باشد و حمل مجانی و رایگان کالا اصولاً از مقررات این کنوانسیون تبعیت نمی کند. این شرط با ماهیت قراردادهای حمل و نقل که با عقد اجاره قابل مقایسه است و نیز با اصل تحصیل سود که ملازم اعمال تجاری است (Petit, 2009, Fasc. 735, n° 14) (همچنین رک. کیوان آذری، 1356، ص 20)، هماهنگ است.

با این همه همان گونه که در گفتار نخست بیان گردید، در قراردادهای حمل و نقل مجانی نیز، طرفین می توانند مقررات کنوانسیون را به صورت شرط ضمن عقد بر روابط قراردادی خویش حاکم گردانند. طبیعی است در چنین موردی شرط مزبور تابع مقررات حاکم بر شروط ضمن عقد است.

مبحث دوم - وصف بین المللی حمل و نقل:

قراردادهای مشمول کنوانسیون قراردادهای حمل و نقل بین المللی است. برای تحقق وصف بین المللی، از سویی، باید حمل و نقل متضمن عبور از مرز بوده (گفتار نخست)، از

سوی دیگر، برای شمول کنوانسیون، عضویت کشور مبدأ یا مقصد در کنوانسیون ضروری است (گفتار دوم).

گفتار نخست - عبور از مرز:

با توجه به ماده یک کنوانسیون، منظور از قرارداد حمل بین‌المللی این است که محل قراردادی دریافت و تحویل کالا در دو کشور مختلف واقع شده باشد. به دیگر سخن، حمل و نقل هنگامی بین‌المللی است که نقل و انتقال مزبور، منجر به عبور از مرز گردد. (Veaux-Fournerie, 2003, Fasc. 965, n° 26) به موجب بند 1 ماده 1 کنوانسیون، «این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت منعقد می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده و ... می‌شود.»

بر اساس این معیار، آنچه دارای اهمیت است پیش‌بینی عبور کالا از مرز در قرارداد می‌باشد.¹ به دیگر سخن، حمل بین‌المللی جاده‌ای مزبور با امضای قرارداد، تابع نظام و قواعد کنوانسیون قرار می‌گیرد.² بنابراین چنانچه به دلیلی همچون تلف کالا یا استنکاف حمل‌کننده و امثال آن، کالا عملاً از مرز عبور نکند، باز هم قرارداد مشمول کنوانسیون قرار خواهد داشت.

گفتار دوم - عضویت کشور مبدأ یا مقصد در کنوانسیون:

شرط دیگری که بر اساس ماده 1 کنوانسیون برای شمول آن بر قرارداد حمل و نقل لازم دانسته شده، این است که لااقل یکی از دو محل مبدأ یا مقصد مذکور در قرارداد،

1- باید توجه داشت که تعبیر عبور از مرز، عبور از مرزهای جغرافیایی دو کشور است و در واقع بیانگر لزوم وجود دو کشور مستقل به عنوان مبدأ و مقصد می‌باشد. بنابراین قراردادی که به موجب آن، قرار است کالایی از یک کشور عضو اتحادیه اروپا به کشور دیگر عضو این اتحادیه حمل گردد نیز از شرط مزبور برخوردار است.

2- Cass. com., 18 mars 1986 : BT 1986, p. 607. - TGI Nancy, 15 janv. 1987 : BT 1987, p. 565. - CA Poitiers, 16 janv. 1989 : BT 1990, p. 101. - CA Paris, 28 nov. 1989 : BT 1990, p. 378, cité par (Peyrefitte, 1996, Fasc. 775, n° 52).

یکی از کشورهای عضو کنوانسیون باشد. بنابراین این که دولتهایی که محموله از خاک آنها عبور داده می‌شود، به کنوانسیون ملحق شده یا نشده باشند، به هیچ وجه اهمیت ندارد. بنابراین از آن جایی که کشور جمهوری اسلامی ایران عضو کنوانسیون می‌باشد، تمام حمل و نقل‌های بین‌المللی کالا از طریق جاده که در آن محل بارگیری یا محل تحویل کالا ایران باشد، مشمول کنوانسیون است. این که کشور دیگر کنوانسیون را امضاء نکرده، اهمیتی ندارد.

درخصوص شرط مورد بحث، توجه به چند مسأله ضروری است:

از سویی باید گفت چنانچه محل بارگیری کالا (مبدأ) و محل تحویل و تخلیه آن (مقصد) در دو کشور غیر عضو قرار داشته باشد، هر چند اصولاً کنوانسیون بر قرارداد مزبور حاکم نیست، لیکن رویه قضایی فرانسه¹ پذیرفته است که در این فرض، طرفین قرارداد می‌توانند با توافق، کنوانسیون را بر روابط قراردادی خویش حاکم گردانند. در حقوق ایران نیز همان گونه که قبلاً اشاره گردید، استفاده از نهاد شرط ضمن عقد یا بهره‌گیری از اصل آزادی قراردادی مندرج در ماده 10 قانون مدنی، می‌تواند به نتایج مشابهی منجر گردد. البته طبیعی است در این خصوص، اراده طرفین مقید به رعایت قواعد امری خواهد بود.

از سوی دیگر، در فرضی که کشور مبدأ حمل کالا، عضو کنوانسیون نیست ولی کشور مقصد عضو کنوانسیون می‌باشد، اصولاً قرارداد حمل مشمول مقررات کنوانسیون قرار خواهد داشت. حال این سؤال مطرح است که چنانچه در دوره حمل، ارسال کننده یا بسته به مورد دریافت کننده²، به حمل کننده دستور دهد که کالا را به کشور دیگری حمل

1- CA Versailles, 13 nov. 1985 : BT 1986, p. 42, cité par (Peyrefitte, 1996, Fasc. 775, n° 51).

2- بر اساس ماده 12 کنوانسیون، ارسال کننده حق دارند به حمل کننده دستوراتی جهت توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و تغییر مرسل الیه بدهد. حق مزبور که به «حق در اختیار گرفتن» موسوم است، در برخی موارد به دریافت کننده منتقل می‌شود. در هر حال دستورات مزبور تأثیری بر شمول کنوانسیون بر قرارداد ندارد.

نماید که عضو کنوانسیون نیست به‌نحوی که در وضعیت جدید هیچ یک از دو کشور مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون نیستند، آیا همچنان مقررات کنوانسیون حاکم خواهد بود یا خیر؟ به‌نظر می‌رسد با توجه به این که قرارداد حمل و نقل جدیدی منعقد نگردیده و تغییرات به‌عمل آمده ناظر به همان قراردادی است که در شمول کنوانسیون نسبت به آن تردیدی وجود نداشته است، قرارداد مزبور همچنان مشمول کنوانسیون قرار دارد. در این میان تفاوتی میان این که تغییر مقصد با توافق و هماهنگی با دریافت‌کننده کالا بوده یا نبوده باشد، وجود ندارد.

حکم اخیر را در فرضی نیز باید جاری دانست که کشور مبدأ عضو کنوانسیون نبوده و فقط کشور مقصد عضو کنوانسیون باشد ولی در میانه راه و در کشوری که عضو کنوانسیون نیست، امکان ادامه عملیات حمل منتفی می‌گردد و به‌عنوان مثال کالا تلف می‌شود یا این که حمل‌کننده مجبور به تخلیه کالا و فروش آن یا تودیع آن نزد ثالث می‌گردد.

مسئله دیگری که بررسی آن اهمیت دارد این است که اگر حمل و نقل جاده‌ای کالا توسط چندین حمل‌کننده انجام شود به‌گونه‌ای که هر یک از ایشان مسئولیت حمل در بخشی از مسیر را به عهده داشته باشند، کدام مبدأ و مقصد برای ارزیابی وصف بین‌المللی حمل و در نتیجه شمول کنوانسیون بر قرارداد مزبور در نظر گرفته می‌شود؟

در پاسخ باید میان دو فرض تفکیک نمود. اگر مجموع عملیات حمل و نقل مشمول قرارداد واحد باشد، محل اولیه مقرر در قرارداد برای بارگیری توسط حمل‌کننده نخست، مبدأ و محل مقرر برای تحویل کالا به مرسل‌الیه، مقصد محسوب می‌شود. در این صورت ملاک ارزیابی مکان‌های مزبور خواهد بود. لیکن چنانچه عملیات حمل و نقل موضوع قراردادهای متعدد باشد، شمول کنوانسیون بر هر قرارداد باید جداگانه مورد ارزیابی قرار گیرد. به همین جهت، دیوان‌عالی کشور فرانسه در فرضی که حمل‌کنندگان جاده‌ای متعدد اقدام به حمل و نقل نموده‌اند و یکی از ایشان صرفاً در محدوده مرزهای فرانسه دخالت در

مسأله داشته، با توجه به این که مقصد نهایی کشور دیگری بوده و مجموع عملیات حمل و نقل تحت قرارداد واحدی قرار داشته، کنوانسیون CMR را قابل اجرا دانسته است (Veaux-Fournerie, 2003, Fasc. 965, n° 29).

در پایان این مبحث لازم به ذکر است که تابعیت و اقامتگاه طرفین قرارداد، هیچ تأثیری در وصف بین المللی قرارداد ندارد. بنابراین چنانچه طرفین قرارداد هیچ کدام تابعیت هیچ یک از کشورهای عضو کنوانسیون را نداشته، مقیم کشورهای مزبور نیز نباشند، اما مبدأ یا مقصد حمل و نقل یکی از کشورهای عضو کنوانسیون باشد، این مقررات قابل اجراست. بر عکس چنانچه طرفین قرارداد، تبعه کشورهای عضو بوده، به علاوه مقیم یکی از آن کشورها نیز باشند، لیکن مبدأ و مقصد حمل کالا کشورهای عضو نباشند، قرارداد حمل و نقل مشمول مقررات مورد بحث نخواهد بود. ماده یک کنوانسیون به صراحت، به عدم تأثیر عوامل ارتباطی تابعیت و اقامتگاه طرفین بر قلمرو کنوانسیون تصریح نموده است.

مبحث سوم- اعمال کنوانسیون بر اساس قواعد حل تعارض:

علاوه بر شرایط مطرح در دو مبحث قبل برای اعمال کنوانسیون، مسأله دیگری که توجه به آن لازم است این است که آیا می توان کشوری را که عضو کنوانسیون نیست، نسبت به قراردادی که بر اساس مقررات پیش گفته در قلمرو کنوانسیون قرار دارد، ملزم به رعایت مقررات کنوانسیون دانست. به عنوان نمونه چنانچه کالایی برای حمل از ایران به عراق (که عضو کنوانسیون نیست)، به حمل کننده ای سپرده شود و سپس به هر دلیلی، بین طرفین قرارداد اختلاف حادث گردد، در این صورت، چنانچه دادگاه ایران به موضوع رسیدگی کند، به یقین مقررات کنوانسیون را اعمال خواهد نمود. زیرا ایران به عنوان کشور مبدأ عضو کنوانسیون است. لیکن چنانچه دعوی در دادگاه کشور عراق مطرح شود، چه تضمینی وجود دارد که دادگاه مزبور به قرارداد موصوف که در قلمرو کنوانسیون نیز قرار دارد، بر اساس مقررات کنوانسیون عمل نماید؟

در پاسخ باید گفت، اجرای مقررات کنوانسیون مستلزم توجه به دو دسته مقررات حل تعارض است. از سویی مقررات حل تعارض قوانین و از سوی دیگر مقررات حل تعارض دادگاه‌ها در این زمینه اهمیت دارند. البته کنوانسیون، خود مقرراتی در هر دو زمینه دارد. لیکن آنچه مهم است این که مقررات حل تعارض قوانین و حل تعارض دادگاه‌ها که در کنوانسیون پیش‌بینی گردیده، صرفاً برای کشورهای عضو لازم‌الاتباع است و سایر کشورها خود را ملزم به تبعیت از آن نمی‌دانند. بنابراین مسأله از دو حالت خارج نیست؛ یا این که دعوی در کشور عضو کنوانسیون اقامه می‌گردد یا در کشور دیگری مطرح می‌شود.

در صورت نخست، دادگاه مرجوع‌الیه بدواً بر اساس مقررات حل تعارض دادگاه‌ها که در ماده 31 کنوانسیون¹ پیش‌بینی شده، صلاحیت خود را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. زیرا ممکن است بر اساس مقررات مزبور، دارای صلاحیت نباشد که در این صورت، به‌طور منطقی از رسیدگی خودداری خواهد نمود. اما چنانچه دارای صلاحیت باشد، ضرورتاً بر اساس مقررات ماهوی کنوانسیون رسیدگی خواهد نمود. زیرا کشور متبوع وی کنوانسیون را مورد پذیرش قرار داده و عملاً مقررات حل تعارض قوانین مقرر در کنوانسیون جزء قواعد حل تعارض قوانین کشور مزبور قرار گرفته است. در نتیجه بدون تردید، مقررات حل تعارض به صلاحیت مقررات ماهوی کنوانسیون منجر می‌شود.

در صورت دوم که دعوی در کشوری غیر از کشورهای عضو کنوانسیون اقامه می‌گردد، صرف‌نظر از این که کنوانسیون دادگاه‌های آن کشور را صالح بداند یا نه، دادگاه مرجوع‌الیه ممکن است خود را دارای صلاحیت بداند. در این صورت دادگاه مزبور صرفاً

1- به‌موجب بند 1 ماده 31، «در دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون خواهان می‌تواند در هر دادگاه یا دیوان یکی از کشورهای طرف این کنوانسیون که با توافق دو طرف تعیین شده باشد، اقدام به دادخواهی کند. علاوه بر آن می‌تواند به دادگاه‌های کشوری مراجعه نماید که: الف- محل اقامت رسمی یا مرکز کار خواننده یا شعبه یا نمایندگی خواننده که قرارداد حمل را امضا کرده است، در آن کشور قرار گرفته باشد، یا ب- محلی که حمل‌کننده، کالا را تحویل گرفته و یا محلی که برای تحویل کالا تعیین شده در آن کشور قرار گرفته باشد. غیر از کشورهای مورد اشاره، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان دیگری نمی‌تواند اقامه دعوا نماید».

بر اساس قواعد حل تعارض خود اقدام به تعیین قانون صالح می نماید. بنابراین چنانچه قواعد حل تعارض مزبور به صلاحیت کنوانسیون انجامد، کنوانسیون اجرا خواهد شد و إلا ممکن است دادگاه مزبور مقرراتی غیر از مقررات کنوانسیون را اعمال نماید.

در نتیجه، اجرای مقررات ماهوی کنوانسیون منوط به این است که یا دعوی در دادگاه صالح کشوری که عضو کنوانسیون می باشد، اقامه شود یا اگر در دادگاه کشور غیر عضو مورد رسیدگی قرار گیرد، اعمال قواعد حل تعارض آن کشور، صلاحیت کنوانسیون را مورد پذیرش قرار دهد.

نتیجه گیری:

با بررسی های به عمل آمده در خصوص شرایط اعمال کنوانسیون مورد بحث، باید گفت فقط قراردادهای حمل و نقل معاوضی مشمول کنوانسیون قرار داشته، قراردادهایی همچون حق العملکاری حمل و نقل و نیز قراردادهایی که ناظر به حمل و نقل رایگان است، از شمول کنوانسیون خارج هستند. البته برخلاف قراردادهای حمل و نقل مشمول قانون تجارت ایران، تصدی حمل کننده شرط اعمال کنوانسیون نیست. به علاوه به رغم اهمیت تنظیم راهنامه و پیش بینی مقرراتی در این مورد در کنوانسیون، انعقاد قرارداد حمل و نقل تابع تشریفات نبوده، از اصل رضایی بودن تبعیت می کند. موضوع قراردادهای حمل و نقل مشمول کنوانسیون کالا بوده، حمل مسافر را در بر نمی گیرد. البته وزن، حجم و بسته بندی کالا در این خصوص فاقد اهمیت است. از آن جایی که کنوانسیون صرفاً برای حمل و نقل جاده ای کالا وضع شده است، اصولاً فقط حمل با وسایل نقلیه جاده ای از طریق جاده مشمول این کنوانسیون است. در عین حال چنانچه در قسمتی از مسیر کالا بدون تخلیه از وسیله نقلیه جاده ای و به همراه آن، توسط وسیله نقلیه غیر جاده ای حمل گردد، در تمام طول مسیر کنوانسیون بر قرارداد حکومت خواهد داشت. شرط مهم دیگر اعمال کنوانسیون وصف بین المللی حمل و نقل است. تحقق این شرط از سویی، مستلزم توافق مبنی بر عبور

کالا از مرز بوده و از سوی دیگر، ضروری است کشور مبدأ یا مقصد عضو کنوانسیون باشد. علاوه بر شرایط مزبور، بدیهی است در صورت طرح دعوی ناشی از قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده، دادگاه رسیدگی‌کننده در صورتی مقررات کنوانسیون را اعمال خواهد نمود که قواعد حل تعارض کشور دادگاه رسیدگی‌کننده به اعمال کنوانسیون بینجامد.

منابع و مأخذ:

الف - منابع فارسی:

- 1- اخلاقی، بهروز، (مهر 1372)، بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی، نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره 29.
- 2- اخلاقی، بهروز، بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت، مجله کانون وکلا، شماره 156-159 (دوره جدید، شماره 6-7)، 1371-72، صص 125-134.
- 3- اسکینی، ربیعا، (1378)، حقوق تجارت، کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری، چاپ اول، تهران، سمت.
- 4- اشمیتف، کلایو ام، (1378)، حقوق تجارت بین‌الملل، ترجمه بهروز اخلاقی و غیره، جلد 2، چاپ اول، تهران، انتشارات سمت.
- 5- اعظمی زنگنه، عبدالحمید، (1346)، حقوق بازرگانی، چاپ سوم.
- 6- الماسی، نجاد علی، (1376)، تعارض قوانین، چاپ پنجم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی.
- 7- دمرچیلی، محمد - حاتمی، علی، و قرائی، محسن، (1382)، قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی، تهران، چاپ سوم، مؤسسه تحقیقات حقوقی میثاق عدالت.
- 8- سادات حسینی، سید حسین، بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون

سی.ام.آر.) و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس، مجله تحقیقات حقوقی، شماره 42، 1384، صص 199-238.

9- ستوده تهرانی، حسن، (1377)، **حقوق تجارت**، جلد 1، چاپ چهارم، نشر دادگستر.
10- شیخ الاسلامی، سید محسن، (1384)، **حقوق بین الملل خصوصی**، چاپ اول، تهران، گنج دانش.

11- عرفانی، توفیق، (1385)، **مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی**، جاده-ریل، چاپ اول، تهران، آثار اندیشه.

12- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن مصوب 1376/4/29.

13- کاتوزیان، ناصر، (1380)، **حقوق مدنی**، قواعد عمومی قراردادها، جلد 3، چاپ سوم، تهران، شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا.

14- کاتوزیان، ناصر، **قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی**، تهران، نشر میزان، چاپ 14، 1385.

15- کیوان آذری، آذر، **نقدی بر ماده سه قانون تجارت**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره 20، بهمن 1356، صص 7-27.

16- مؤسسه بین المللی یکنواخت کردن حقوق خصوصی، (1379)، **اصول قراردادهای تجاری بین المللی**، ترجمه بهروز اخلاقی و فرهاد امام، چاپ اول، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهر دانش.

17- نصیری، مرتضی، **حقوق تجارت بین المللی در نظام حقوقی ایران**، تهران، انتشارات امیر کبیر، چلپ 1، 1383.

ب- فرانسوی:

1- Bon-Garcin, Isabelle, (Avril 2011), "Le commissionnaire n'est pas un mandataire au sens de l'article 1999 du code civil", Revue de droit des transports, n° 4, comm. 77.

- 2- Bon-Garcin, Isabelle, (Juin 2011), "**Enjeux de la qualification des intervenants dans une opération de transport**", Revue de droit des transports, n° 6, comm. 105.
- 3- Canin, Patrick, Droit commercial, (2004), Paris: Hachette Livre, 2^e éd.
- 4- Paulin, Christophe, (Juillet 2007), "**Champ d'application de la CMR et faute lourde du transporteur**", Revue de droit des transports, n° 6, , comm. 131.
- 5- Code de commerce.
- 6- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)
- 7- Cornu, Gérard, Vocabulaire juridique, Presses univercitaires de France, 3^e edition.
- 8- Dekeuwer-Defossez, Françoise et Blary-Clément, Édith, (2004) "Droit commercial", LGDJ & Montchrestien, 8^e édition, Paris.
- 9- Petit, Florent, (2009), "**Transport routier. -Contrat de transport de marchandises. - Formation et preuve**", JurisClasseur Transport, Fasc. 735.
- 10- Le Gall, Jean-Pierre, (1995), Droit commercial, Paris: Dalloz, 10^e éd.
- 11- Peyrefitte, Léopold, (1996), "**Transport Routier International, Contrat de transport de voyageurs et de marchandises**", JurisClasseur Transport, Fasc. 775.
- 12- Veaux-Fournerie, Paulette, (2003), "**Transports successifs**", JurisClasseur Transport, Fasc. 965.
- 13- http://www.admin.ch/ch/f/rs/0_741_611/index.html#fn2