

## مسئولیت جبران خسارت‌های وارد به کالا در فرض تعدد حمل‌کنندگان (حمل و نقل‌های جاده‌ای داخلی و بین‌المللی)

سعید محسنی\*

دانشیار گروه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد

سید جمال‌الدین موسوی تقی‌آبادی

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱۱/۴ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۵/۷/۱۷)

### چکیده

از مسائل بسیار مهم در زمینه حمل و نقل کالا از طریق جاده مسئله مسئولیت جبران خسارت‌های وارد به کالا در فرض تعدد حمل‌کنندگان است. توضیح اینکه، حمل‌کننده ممکن است خود شخصاً عملیات حمل را بر عهده بگیرد و آن را به شخص دیگری واگذار کند. فرض مزبور خود متضمن دو فرض است؛ از سویی، ممکن است حمل‌کننده از اجزا، خدمه و رانندگان تحت‌الامر خود بهره‌بردار. از سوی دیگر، ممکن است عملیات حمل را به حمل‌کننده دیگری واگذار کند. روشن است که تنها فرض اخیر در زمره مسائل حمل متوالی (تعدد حمل‌کنندگان) قرار می‌گیرد. این جستار با بررسی موضوع به شیوه توصیفی-تحلیلی به تبیین مسئولیت جبران خسارت‌های واردشده به کالا در فرض مختلف تعدد حمل‌کنندگان جاده‌ای می‌پردازد و به‌ویژه به این نتایج دست یافته است که در حمل و نقل‌های جاده‌ای داخلی، علاوه بر حمل‌کننده طرف قرارداد با ارسال‌کننده، ممکن است حمل‌کننده یا حمل‌کنندگان جدید نیز مسئولیت داشته باشند. اما در حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی مشمول کنوانسیون *CMR*، باید پذیرفت که اصولاً فقط حمل‌کننده نخست، آخر و شخصی که خسارت در زمان او ایجاد شده است، مسئولیت دارند.

### واژگان کلیدی

حمل و نقل جاده‌ای داخلی، حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی، حمل‌کنندگان متعدد، خسارت، کنوانسیون *CMR*، مسئولیت.

## ۱. مقدمه

امروزه با گسترش روابط و مبادلات تجاری، اهمیت حمل و نقل بر کسی پوشیده نیست. در این میان حمل و نقل از طریق جاده برای برخی کشورها مانند ایران به جهت شرایط خاص به‌ویژه از بعد ژئوپلیتیک، واجد اهمیت فراوان است. توضیح اینکه برخی کشورهای همسایه ایران محصور در خشکی‌اند و برای دسترسی به آب‌های آزاد، استفاده از حمل و نقل جاده‌ای در خاک ایران، برای ایشان اهمیت بسیاری دارد (محسنی و قبولی‌دراشان، ۱۳۹۱: ۱۹۰-۱۹۲؛ سادات‌حسینی، ۱۳۸۴: ۲۰۱، زیرنویس شماره ۲). از آنجا که در حمل و نقل‌های بین‌المللی به‌طور معمول مسیر طولانی است، گاه عملیات حمل و نقل از سوی حمل‌کنندگان متعدد صورت می‌گیرد. بنابراین، تبیین مقررات مربوط به حمل متوالی در نظام حقوقی داخلی ایران و حمل و نقل‌های بین‌المللی جاده‌ای مشمول کنوانسیون راجع به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده معروف به CMR<sup>۱</sup> که ایران نیز به آن پیوسته، ضروری است. بدیهی است قلمرو اجرایی قوانین ملی ایران درخصوص قراردادهای حمل و نقل تابعی از قواعد حل تعارض قوانین به‌ویژه ماده ۹۶۸ قانون مدنی است (شریعت‌باقری، ۱۳۹۱: ۹۷-۱۳۷). درخصوص قلمرو کنوانسیون CMR و قراردادهای مشمول آن، ماده یک کنوانسیون مقرر کرده است که «این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به‌منظور کسب اجرت منعقد می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشد... می‌شود» (برای مطالعه قلمرو و شرایط اعمال کنوانسیون CMR، رک. محسنی و قبولی‌دراشان، ۱۳۹۱). بنابراین در حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی که مبدأ یا مقصد قراردادی آن ایران باشد، کنوانسیون CMR حاکم است، زیرا از سویی، مطابق بند یک ماده یک کنوانسیون مزبور، برای شمول کنوانسیون بر یک قرارداد حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی، صرف الحاق یکی از دو کشور مبدأ یا مقصد مذکور در قرارداد کافی است (Bishop, 2009: 50). از سوی دیگر، ایران نیز به موجب ماده واحد مورخ ۱۳۷۶/۰۵/۱۸ به کنوانسیون مزبور ملحق شده است. مسئله مسئولیت ناشی از ورود خسارت<sup>۲</sup> به کالا در جریان حمل جاده‌ای از چند جهت دارای اهمیت است؛ از سویی، امروزه حمل و نقل کالا از طریق جاده، به‌ویژه در عرصه بین‌المللی، گسترش روزافزون داشته و از سوی دیگر، دامنه خسارت‌ها و انواع آن نیز توسعه یافته است. علاوه بر این، در نظام حقوقی ایران، تبعیت هر یک از حمل و نقل‌های جاده‌ای

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

۲. اصطلاح «خسارت» دارای دو معنی عام و خاص است. خسارت در معنی خاص به معنی آسیب به کالا است که تحت عنوان «آواری» مطرح می‌شود. در معنای عام، خسارت شامل فقدان، تلف (کلی و جزئی)، تأخیر و آواری (آواری) است. در این پژوهش منظور از «خسارت» در مواردی که به نحو مطلق به کار رفته است، خسارت به معنای عام آن است.

داخلی و بین‌المللی از مقررات متفاوت، بر اهمیت و پیچیدگی مسئله افزوده است. بنابراین، تبیین مسئولیت حمل‌کنندگان جاده‌ای به‌ویژه در فرض تعدد ایشان دارای اهمیت ویژه‌ای است. با توجه به مطالب پیش‌گفته، این جستار درصدد است، از سویی، به بررسی مسئولیت جبران خسارت‌های وارد به کالا در فرض تعدد حمل‌کنندگان در حوزه حمل و نقل جاده‌ای داخلی و از سوی دیگر به تبیین مسئله مزبور در حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی بپردازد.

## ۲. مسئولیت جبران خسارت (فرض تعدد حمل‌کنندگان در حمل و نقل‌های جاده‌ای داخلی)

تبیین موضوع در حوزه حمل داخلی، نیازمند توجه به نقش تصدی در تجاری محسوب‌شدن عملیات حمل است. شمول مقررات قانون تجارت بر قرارداد حمل مستلزم داشتن تصدی است و فقدان تصدی، موضوع را مشمول مقررات عام قانون مدنی قرار می‌دهد. بنابراین، باید دید در صورت تعدد حمل‌کنندگان، کدام قانون بر روابط بین ایشان از یک‌سو و روابط ذی‌نفع (دارنده حق در اختیارگرفتن کالا) با نام‌برداران از سوی دیگر حاکم خواهد بود. برای پاسخ باید میان فروض مختلف تفکیک قائل شد: ۱. حمل‌کننده اول و حمل‌کننده بعدی هر دو متصدی حمل و نقل باشند؛ ۲. فقط حمل‌کننده نخست، واجد عنوان «تصدی» و حمل‌کننده دوم فاقد عنوان مزبور باشد؛ ۳. هیچ‌یک از حمل‌کنندگان واجد عنوان «تصدی» نباشند و ۴. حمل‌کننده نخست فاقد وصف تصدی و حمل‌کننده دوم دارای وصف مزبور باشد.

### ۲.۱. حمل‌کنندگان متوالی دارای وصف تصدی

در صورتی که حمل‌کنندگان متوالی هر دو دارای وصف تصدی باشند، هر دو مشمول مقررات قانون تجارت قرار می‌گیرند و ذی‌نفع می‌تواند براساس مقررات قانون تجارت، به هر یک از ایشان مراجعه کند. درواقع مقررات قانون تجارت که سخن از مسئولیت متصدی حمل و نقل به میان آورده است، به حمل‌کننده نخست منحصر نیست و از این جهت مطلق است. به دیگر سخن، اطلاق کلام قانون‌گذار شامل متصدی حمل و نقل نخست و متصدیان بعدی می‌شود. بدیهی است با توجه به شمول مقررات قانون تجارت، مسئولیت هر یک از ایشان مفروض است و برای رهایی از مسئولیت باید یکی از موارد معافیت از مسئولیت مندرج در ماده ۳۸۶ به اثبات برسد. بنابراین، در فرض تحت بررسی با مسئولیت تضامنی حمل‌کنندگان متوالی روبه‌رو هستیم.

برخی حقوق‌دانان (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱: ۳۰۱-۳۰۲) نیز برای اثبات امکان مراجعه ذی‌نفع به هر یک از متصدیان حمل، به هدف قانون‌گذار از وضع ماده ۳۸۸ قانون تجارت استناد کرده‌اند. بنا

به نظر ایشان، هدف قانون‌گذار از وضع ماده مزبور و شناسایی مسئولیت برای متصدی نخست، حمایت از مالک کالا و زیان‌دیده است. بنابراین، زیان‌دیده می‌تواند از سویی، به استناد ماده ۳۸۶ قانون تجارت، به متصدی دوم (مباشر) و از سوی دیگر به استناد ماده ۳۸۸ قانون مزبور، به متصدی نخست مراجعه کند. درخصوص روابط بین حمل‌کنندگان متوالی نیز باید گفت، در صورتی که ذی‌نفع<sup>۱</sup> به استناد ماده ۳۸۸، به حمل‌کننده نخست مراجعه کند، حمل‌کننده مزبور نیز حق مراجعه به حمل‌کننده دوم را خواهد داشت.

### ۲.۲. حمل‌کننده اول واجد عنوان «تصدی» و حمل‌کننده دوم فاقد وصف «تصدی»

درخصوص فرضی که حمل‌کننده نخست واجد عنوان «تصدی» و حمل‌کننده دوم فاقد عنوان مزبور است نیز باید گفت، حمل‌کننده نخست براساس مقررات قانون تجارت مسئولیت خواهد داشت. در این خصوص تفاوتی نمی‌کند که خسارت مربوط به کالا در زمان تصرفات حمل‌کننده نخست رخ داده باشد یا در زمان تصرفات حمل‌کننده بعدی. در هر حال با توجه به ماده ۳۸۸، حمل‌کننده نخست دارای مسئولیت خواهد بود. البته در فرضی که خسارت‌ها در زمان تصرف حمل‌کننده بعدی رخ داده باشند و حمل‌کننده نخست از عهده خسارت‌ها برآید، شخص اخیر می‌تواند براساس مقررات عام حقوق مدنی، به حمل‌کننده دوم که فاقد عنوان تصدی است مراجعه کند. علاوه بر این، باید گفت که ذی‌نفع نیز حق مراجعه مستقیم به حمل‌کننده دوم را دارد. البته با توجه به فقدان وصف تصدی برای حمل‌کننده بعدی، مراجعه به وی تابع مقررات حقوق مدنی خواهد بود. بنابراین، در فرض تحت بررسی نیز همچون فرض نخست، با مسئولیت تضامنی حمل‌کنندگان متوالی در برابر ذی‌نفع مواجه‌ایم با این تفاوت که هر یک از مسئولان تابع مقررات مربوط به خود هستند. به دیگر سخن، همان‌گونه که برخی (کاتوزیان، ۱۳۸۲: ۵۵۵) در مقام نقد و بررسی رأی شماره ۱۹۲۰-۱۳۲۹/۱۲/۱۲ هیئت عمومی دیوان عالی کشور (که به استناد ماده ۳۸۸ قانون تجارت صادر شده است)، بیان داشته‌اند، «مسئولیت‌های ناشی از فعل غیر، منافاتی با مسئولیت کسی که در اثر تقصیر خود به دیگری صدمه زده است ندارد و این دو مسئولیت دارای مبانی متفاوت و جداگانه است».

### ۲.۳. حمل‌کنندگان متوالی فاقد وصف تصدی

چنانچه هیچ‌یک از حمل‌کنندگان متوالی واجد عنوان «تصدی» نباشند، موضوع از قلمرو قانون تجارت خارج است و باید برای حل مسئله، از قواعد عمومی حقوق مدنی بهره برد. در این

۱. در حمل و نقل‌های داخلی حقوق ایران، براساس ماده ۳۸۲ قانون تجارت، اصولاً ارسال‌کننده، ذی‌نفع حق استرداد (حق دراختیارگرفتن) کالا محسوب می‌شود و به‌موجب ماده ۳۸۳ قانون مزبور، در مواردی حق مذکور به مرسل‌الیه منتقل می‌شود.

خصوصاً، از سویی دربارهٔ حق مراجعهٔ ذی‌نفع به حمل‌کنندگان متوالی باید گفت؛ چنانچه در قرارداد حمل و نقل راهکاری درخصوص موضوع پیش‌بینی شده باشد، باید بر همان اساس اقدام کرد. اما چنانچه قرارداد در این خصوص ساکت باشد، با توجه به اینکه به استناد مادهٔ ۵۱۳ قانون مدنی، ماهیت قرارداد حمل، اجاره است<sup>۱</sup> و ید مستأجر امانی محسوب می‌شود، حمل‌کنندگان اصولاً در قبال خسارت‌های وارد شده مسئولیتی نخواهند داشت. البته ذی‌نفع می‌تواند به استناد مبانی مختلف مسئولیت مدنی<sup>۲</sup> از قبیل اتلاف، تسبیب و تقصیر، به هر یک از حمل‌کنندگانی که خسارت‌ها به وی منتسب است، مراجعه کند. بنابراین، در فرض تحت بررسی، مسئولیت تضامنی منتفی است. با توجه به آنچه بیان شد، در صورت مراجعهٔ ذی‌نفع به هر یک از حمل‌کنندگان، شخص اخیر حق مراجعه به حمل‌کنندهٔ دیگر را نخواهد داشت. به دیگر سخن، حمل‌کننده‌ای که خسارت به وی منتسب نیست، اصلاً مسئولیتی در برابر ذی‌نفع ندارد تا سخن از حق مراجعهٔ وی به میان آید.

#### ۲.۴. حمل‌کنندهٔ اول فاقد عنوان «تصدی» و حمل‌کنندهٔ دوم واجد وصف «تصدی»

در پایان باید از فرضی سخن گفت که حمل‌کنندهٔ نخست فاقد وصف تصدی و حمل‌کنندهٔ دوم دارای وصف مزبور باشد. با توجه به مطالب پیش‌گفته، رابطهٔ ذی‌نفع با حمل‌کنندهٔ نخست تابع حقوق مدنی و رابطهٔ وی با حمل‌کنندهٔ دوم تابع حقوق تجارت است. بنابراین، ید حمل‌کنندهٔ نخست به منزلهٔ اجیر، امانی است و در صورتی مسئولیت می‌یابد که یا به موجب قرارداد شرط مسئولیت علیه وی شده باشد یا با اثبات ارکان مسئولیت مدنی و به استناد یکی از مبانی مسئولیت مدنی، موجبات مسئولیت وی فراهم شود. در مقابل، مسئولیت حمل‌کنندهٔ دوم مفروض است و وی برای رهایی از مسئولیت باید یکی از موجبات چهارگانهٔ معافیت مذکور در مادهٔ ۳۸۶ را به اثبات رساند. مسئلهٔ قابل بررسی در این فرض، این است که آیا حمل‌کنندهٔ

۱. در جلد اول قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ نیز مقررات اندکی درخصوص متصدی حمل و نقل وجود دارد (مواد ۵۱۶ و ۵۱۷)، اما با توجه به اینکه در قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ نیز موادی به بحث حمل و نقل اختصاص یافته است (مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴)، باید پذیرفت که با توجه به خاص و لاحق بودن مقررات قانون تجارت نسبت به قانون مدنی، هر جا که میان مقررات قانون تجارت با قانون مدنی منافاتی وجود داشته باشد، تنافی مزبور به سود قانون تجارت حل خواهد شد (رک. اسکینی، ۱۳۹۰: ۹۹-۱۰۰؛ دمرچیلی، حاتمی و قرایی، ۱۳۸۸: ۷۰۹-۷۱۰ و بهرامی‌احمدی، ۱۳۸۸: ۲۰۴-۲۰۵).

۲. در واقع از اصلی‌ترین تفاوت‌ها میان مقررات حمل و نقل قانون مدنی با قانون تجارت این است که قانون تجارت مسئولیت متصدی حمل و نقل را مفروض دانسته است، در حالی که مقررات قانون مدنی مسئولیت امانت‌داران را برای او در نظر گرفته است (در این خصوص، رک. فخاری، ۱۳۸۸: ۸۳ و دمرچیلی، حاتمی و قرایی، ۱۳۸۸: ۷۱۳-۷۱۴).

۳. برای مطالعه درخصوص مبانی مسئولیت مدنی، رک. (کاتوزیان، ۱۳۸۲: ۱۵۱-۲۱۳؛ کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۲۱-۲۶؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۱: ۶۶-۸۷؛ قاسم‌زاده، ۱۳۸۷ (الف): ۱-۴۲۶ و قاسم‌زاده، ۱۳۸۷ (ب): ۲۵-۷۲). برای مطالعه دربارهٔ مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل کالا و تحولات آن، رک. (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۹-۳۵).

نخست که کالا را به متصدی حمل و نقل دوم واگذار کرده است، حق مراجعه به شخص اخیر را دارد یا خیر؟ در پاسخ باید گفت، از آنجا که مسئولیت حمل‌کننده نخست منوط به احراز شرایط مسئولیت مدنی وفق مقررات عام مسئولیت مدنی است، معلوم می‌شود که وی در صورتی خسارت را پرداخت می‌کند که مسئول اصلی شناخته شود. به دیگر سخن، مسئولیت وی ناظر به فرضی است که خسارت‌های موردنظر، به خود وی منتسب باشد. بنابراین، در صورت پرداخت خسارت از سوی وی، حق مراجعه او به حمل‌کننده دوم فاقد منطبق حقوقی است. البته می‌توان از حق مراجعه حمل‌کننده نخست به حمل‌کننده دوم به‌منزله وکالت از طرف ذی‌نفع سخن گفت. در این خصوص، طبیعی است حسب مستفاد از ماده ۶۶۵ قانون مدنی، اقدام مزبور (مطالبه خسارت به‌منزله وکالت) نیازمند قرینه قطعی است.

با توجه به مطالب پیش‌گفته، معلوم شد که در صورت تعدد حمل‌کنندگان در حوزه حمل و نقل داخلی، حق مراجعه ذی‌نفع به هر یک از ایشان بسته به مورد براساس مقررات قانون تجارت یا قانون مدنی ارزیابی و مدیریت می‌شود. به دیگر سخن، در هر موردی که حمل‌کننده دارای وصف تصدی به حمل و نقل باشد، رابطه حقوقی وی با ذی‌نفع تابع مقررات قانون تجارت است و در مواردی که حمل‌کننده فاقد وصف مزبور باشد، رابطه او با ذی‌نفع براساس قانون مدنی ارزیابی می‌شود. برای مراجعه حمل‌کنندگان به یکدیگر نیز منطبق مذکور به‌منزله خطی هدایت‌گر، تعیین‌کننده خواهد بود. بنابراین، با توجه به تحلیل‌های صورت‌گرفته در فروض پیش‌گفته و ضرورت تفکیک میان فروض مختلف (وجود تصدی و عدم آن)، باید گفت، نظر برخی (عبادی، ۱۳۸۷: ۳۱۱-۳۱۲) که بدون ارائه هیچ‌گونه تفکیکی و به طور کلی فقط حمل‌کننده نخست را در مقابل ذی‌نفع مسئول دانسته و اظهار داشته‌اند که حمل‌کننده مزبور پس از جبران خسارت می‌تواند به حمل‌کننده دست دوم مراجعه کند، پذیرفتنی نیست. در خاتمه ذکر این نکته نیز شایسته است که مسئولیت حمل‌کننده طرف قرارداد، قراردادی و مسئولیت حمل‌کننده ثانوی، مسئولیت غیرقراردادی است. بنابراین، چنانچه در قرارداد بین ارسال‌کننده و حمل‌کننده حقوق و تکالیفی علاوه بر آنچه در قانون پیش‌بینی شده، مقرر شده باشد، صرفاً در خصوص طرفین قرارداد مؤثر است و تأثیری در حمل‌کننده ثانوی ندارد.

### ۳. بررسی مسئولیت جبران خسارت در فرض تعدد حمل‌کنندگان جاده‌ای بین‌المللی

بر خلاف مقررات حاکم بر حمل و نقل‌های داخلی، برای تبیین موضوع در حوزه حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی مشمول کنوانسیون CMR، داشتن تصدی برای شمول کنوانسیون بر موضوع واجد اهمیت نیست، زیرا در متن کنوانسیون به جای استفاده از عبارت متصدی

حمل<sup>۱</sup> از اصطلاح حمل‌کننده<sup>۲</sup> استفاده کرده است. البته بدیهی است قراردادهای رایگان مشمول کنوانسیون نبوده‌اند و صرفاً حمل‌هایی مشمول کنوانسیون‌اند که در مقابل اجرت انجام شوند (محسنی و قبولی‌دراغشان، ۱۳۹۱: ۱۹۶-۱۹۸). همچنین، بنا به نظر برخی (Lowe, 2010: 38) به موجب ماده ۳۴ کنوانسیون، مسئله حمل متوالی در فرضی مطرح می‌شود که چند حمل‌کننده مستقل و غیروابسته<sup>۳</sup> عملیات حمل را به عهده گرفته باشند.<sup>۴</sup> حال چنانچه حمل‌کننده طرف قرارداد با ارسال‌کننده، امر حمل و نقل را به حمل‌کننده دیگری واگذار کند، از سویی این سؤال مطرح می‌شود که کدام‌یک از حمل‌کنندگان مزبور در برابر ذی‌نفع مسئولیت جبران خسارت‌های وارد بر کالا را خواهند داشت. از سوی دیگر، بررسی نحوه حق مراجعه هر یک از حمل‌کنندگان به یکدیگر برای تبیین بیشتر مقررات کنوانسیون ضروری است.

### ۳. ۱. تبیین مسئولیت حمل‌کنندگان در برابر ذی‌نفع

برای تبیین مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی در برابر ذی‌نفع، شایسته است ابتدا شرایط مربوط به این نوع مسئولیت بیان شود، سپس هر یک از حمل‌کنندگان متوالی مسئول شناسایی شوند و براساس آن قلمرو موضوعی و نوع مسئولیت ایشان را بیان کرد.

#### ۳. ۱. ۱. شرایط تحقق مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی

براساس ماده ۳۴ کنوانسیون، پیش‌شرط مسئولیت حمل‌کننده متوالی، وجود قرارداد واحد برای کل جریان حمل و پذیرش راه‌نامه جاده‌ای<sup>۵</sup> و کالا از سوی حمل‌کننده بعدی است.<sup>۶</sup> برخی حقوق‌دانان ( Legros, 2011: n 177; Staes, 2008: n 16; Veaux-Fournerie et Veaux, 2003: n 49; ) حقوق دانان (T. M. C. Asser Institute, 1978: 142; v. aussi Carr & Stone, 2010: 379, footnote 26) (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۷۳) و دیوان عالی فرانسه به موجب رأی ۲ مارس ۲۰۱۰ (Paulin, 2010)، بر مسئله لزوم وحدت قرارداد تأکید کرده‌اند.<sup>۷</sup>

1. Entreprise de transport
2. Transporteur

۳. در تأیید لزوم استقلال حمل‌کنندگان از یکدیگر، رک.

(Beken, 2005: 113 [http://www.maritimeadvocate.com/law\\_cases/cm\\_r\\_uniformity\\_or\\_divergence.htm](http://www.maritimeadvocate.com/law_cases/cm_r_uniformity_or_divergence.htm))

۴. براساس کنوانسیون CMR در فرضی که عملیات حمل از سوی نمایندگان حمل‌کننده انجام می‌شود، حمل متوالی محسوب نمی‌شود. این مطلب از استدلال دیوان عالی کشور ایتالیا در رأی مورخ 16/5/2006 نیز استنباط می‌شود. برای ملاحظه متن رأی، رک.

([http://www.idit.asso.fr/\\_private/moteur\\_cm\\_r/jurisprudence/fiche.php?num=17](http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cm_r/jurisprudence/fiche.php?num=17))

۵. برای مطالعه درخصوص راه‌نامه، رک. (محسنی و صفوی‌شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۳-۱۳۶).

۶. در تأیید این نظر، رک. (www.laserint.co.uk/archive/The\_CM\_R\_Convention\_in\_Outline.pdf, 5)

۷. برای ملاحظه رویه قضایی ایتالیا در این خصوص، رک.

درباره لزوم وجود و پذیرش راهنامه دو دیدگاه مطرح شده است؛ برخی با استناد به ماده ۴ کنوانسیون، بر این نظرند که نبود راهنامه یا نپذیرفتن آن از سوی حمل‌کنندگان جاده‌ای متوالی تأثیری در شمول یا عدم شمول مقررات کنوانسیون در عملیات حمل و نقل ندارد (برای ملاحظه رأی که هماهنگ با این نظر صادر شده است، ر.ک. Schmidt, 2009: 153). در این خصوص برخی نویسندگان (Carr & Stone, 2010: 384, footnote 50) اظهار داشته‌اند که در بعضی کشورها برای تقویت این دیدگاه به ماده ۴ استناد شده است. در مقابل ممکن است با استناد به ماده ۳۴ کنوانسیون، معتقد شد که در صورت فقدان راهنامه یا نپذیرفتن آن از سوی حمل‌کنندگان بعدی، مقررات مربوط به حمل متوالی (مواد ۳۴ تا ۴۰) اعمال نخواهد شد، زیرا حسب ظاهر ماده ۳۴، پذیرش راهنامه و کالا شرط لازم برای طرف قرارداد محسوب‌شدن است. این دیدگاه که در شرح کنوانسیون<sup>۱</sup> پذیرش شده است، در برخی نوشته‌های حقوقی نیز مورد اقبال واقع شده است (برای مثال، ر.ک. Peyrefitte, 1996: n 55; Schmidt, 2009: 153-154; Baytan, 2012: n 5.2.4). در رویه قضایی برخی کشورها نیز آرای وجود دارد که بر مبنای این نظر صادر شده است (برای مشاهده مفاد یک رأی در این خصوص، ر.ک. Schelin, n.d., 3). برای جمع این نظر با ماده ۴ می‌توان گفت که پذیرش این نظر به معنای اعمال نکردن مقررات کنوانسیون نیست، بلکه به این معناست که در این خصوص مقررات حمل متوالی اعمال نمی‌شود و موضوع مشمول مقررات کنوانسیون در غیر حمل متوالی خواهد بود. در این خصوص ادعا شده است که در چنین حالتی برای جبران تمامی خسارت‌ها، صرفاً می‌توان علیه حمل‌کننده نخست اقامه دعوا کرد هرچند او مسئول واقعی و نهایی برای خسارت‌های مزبور نباشد (در تأیید این نظر، ر.ک. [www.laserint.co.uk/archive/The\\_CMV\\_Convention\\_in\\_Outline.pdf](http://www.laserint.co.uk/archive/The_CMV_Convention_in_Outline.pdf), 5).

### ۳.۱.۲. شناسایی حمل‌کنندگان متوالی مسئول در برابر ذی‌نفع

پیش از بررسی مسئولیت حمل‌کنندگان در برابر ذی‌نفع، گفتنی است که به موجب ماده ۳۴ کنوانسیون، «در صورتی که حمل کالایی که برابر قرارداد واحدی پذیرفته شده، به وسیله چند حمل‌کننده جاده‌ای متوالی انجام شود، هر یک از حمل‌کنندگان مسئول انجام کل عملیات حمل

[http://www.idit.asso.fr/\\_private/moteur\\_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=15](http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=15).

۱. در شرح منتشرشده از سوی سازمان ملل در خصوص کنوانسیون CMR (Commentary on the Convention of ) CMR (19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1975) وجود و پذیرش راهنامه شرط اعمال مقررات مربوط به حمل متوالی در فرض تعدد حمل‌کنندگان تلقی شده است. در شرح مزبور از سوی، در شماره ۲۷۴ (۷۱) ضمن ضروری‌دانستن وجود بارنامه و پذیرش آن از سوی هر یک از حمل‌کنندگان، در انتهای شماره مزبور به شماره ۶۵ ارجاع داده شده است. از سوی دیگر، در شماره ۶۵ (۲۰) به منزله یک اصل مقرر شده است که راهنامه فقط ارزش اثباتی دارد. سپس، یکی از استثنائات را مورد ماده ۳۴ دانسته و مقرر کرده است که مقررات مواد ۳۴ تا ۴۰ در صورتی اعمال می‌شود که حمل‌کننده دوم و هر یک از حمل‌کنندگان بعدی بارنامه را بپذیرند.

خواهد بود، زیرا با پذیرش بارنامه جاده‌ای و کالا، حمل‌کننده دوم و هر یک از حمل‌کنندگان بعدی برابر شرایط بارنامه جاده‌ای یادشده طرف قرارداد محسوب می‌شوند». مقرر مزبور به‌وضوح مسئولیت جملگی حمل‌کنندگان در انجام عملیات حمل را مقرر داشته است.

ممکن است از ظاهر ماده ۳۴ مسئولیت تضامنی تمامی حمل‌کنندگان در برابر ذی‌نفع استنباط شود، اما مطالعه مواد بعدی به‌ویژه ماده ۳۷، اعتبارنداشتن برداشت مزبور را اثبات می‌کند. در واقع ماده ۳۴ در مقام بیان حق مراجعه ذی‌نفع اقامه دعوا به تمامی حمل‌کنندگان نیست، بلکه حق مراجعه ذی‌نفع در ماده ۳۶ پیش‌بینی شده است.<sup>۱</sup> به موجب این ماده، ذی‌نفع می‌تواند به هر یک از حمل‌کنندگان مشروح در ذیل مراجعه و علیه ایشان اقامه دعوا کند:

### ۳. ۲. ۱. ۱. اولین حمل‌کننده

با وجود اینکه در بادی امر مفهوم اولین حمل‌کننده روشن به نظر می‌رسد، اما دارای ابهاماتی است که بررسی دقیق آن را بایسته است. در واقع سؤال این است که چنانچه شخصی به موجب قراردادی، حمل کالایی را به عهده گیرد، سپس بلافاصله به موجب قراردادی دیگر، حمل آن را به شخص دیگری واگذار کند، کدام یک از ایشان را باید حمل‌کننده نخست محسوب کرد؟ به دیگر سخن، آیا صرف انعقاد قرارداد از سوی حمل‌کننده بدون اینکه کالا و راه‌نامه را در اختیار بگیرد و به عملیات فیزیکی حمل اقدام کند، برای اطلاق عنوان حمل‌کننده اول کافی است یا حتماً باید کالا و راه‌نامه را در اختیار بگیرد یا حتی به حمل فیزیکی کالا نیز اقدام کند؟

برخی (Carr & Stone, 2010: 395) ضمن بیان هر دو نظر، معتقدند که با توجه به عبارت حمل‌کننده نخست در متن سند، برای اطلاق عنوان حمل‌کننده نخست باید عملیات حمل به طور فیزیکی نیز انجام شود. این نظر در شرح کنوانسیون (1975: 71-72, n 276) پذیرفته شده است. شاید ظهور صدر ماده ۳۴ کنوانسیون که سخن از «انجام» حمل جاده‌ای به میان آورده است، مؤید نظر مزبور دانسته شود، اما به نظر می‌رسد انجام فیزیکی عملیات حمل ضروری نیست، بلکه صرف تحویل کالا و راه‌نامه جاده‌ای کفایت می‌کند، زیرا در جمله پایانی ماده تحت بررسی، «پذیرش بارنامه جاده‌ای و کالا»<sup>۲</sup> را کافی برای «طرف قرارداد» محسوب‌شدن حمل‌کننده دانسته است. به موجب این ماده «... با پذیرش بارنامه جاده‌ای و کالا، حمل‌کننده

۱. در واقع ماده ۳۶ در مقام بیان حمل‌کنندگانی است که دعوای راجع به فقدان، خسارت و تأخیر می‌تواند علیه آن‌ها اقامه شود (در تأیید این نظر، ر.ک. اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۷۳؛ Carr & Stone, 2010: 395). براساس شرح کنوانسیون (1975: 72, n 280) نیز ماده ۳۴ همه را مسئول دانسته است، اما در عین حال صاحب حق در اختیار گرفتن کالا نمی‌تواند علیه تمام آن‌ها اقامه دعوا کند، بلکه فقط می‌تواند علیه عناوین سه‌گانه مذکور در ماده ۳۶ طرح دعوا کند.

2. Acceptance of the goods and the consignment note/ Acception de la marchandise et de la lettre de voiture.

دومی و هر یک از حمل‌کنندگان بعدی برابر شرایط بارنامه جاده‌ای یادشده طرف قرارداد محسوب می‌شوند».

در این خصوص شایسته بود نگارندگان کنوانسیون صرف انعقاد قرارداد حمل را بدون اینکه نیازی به تحویل کالا و بارنامه باشد، برای اطلاق عنوان حمل‌کننده نخست کافی می‌دانستند، زیرا وضعیت کنونی کنوانسیون سبب ایجاد برخی ابهامات می‌شود. توضیح اینکه اگر قراردادی بین ارسال‌کننده و حمل‌کننده منعقد شود بدون اینکه محموله تحویل حمل‌کننده شود، (در صورت وجود شرایط اعمال کنوانسیون)<sup>۱</sup> نباید در شمول کنوانسیون بر قرارداد مذکور تردید کرد. حال چنانچه حمل‌کننده مزبور در همان شرایط عملیات حمل را به حمل‌کننده دیگر واگذار کند، اقدام وی نمی‌تواند موجب خروج بعدی قرارداد از شمول کنوانسیون شود. با این وصف، شناسایی نکردن شخص طرف قرارداد با ارسال‌کننده و تلقی حمل‌کننده بعدی به منزله «حمل‌کننده نخست»، اداره روابط حقوقی حمل‌کننده طرف قرارداد ارسال‌کننده براساس کنوانسیون CMR را با مشکل مواجه می‌کند. رأی ۳ مارس ۱۹۸۸ دیوان عالی فرانسه (Cass. com., 3 mars 1998: cité par Staes, 2008: n 16) با توجه به همین ملاحظات صادر شده و مقرر کرده است که شرکتی که به منزله حمل‌کننده، با ارسال‌کننده قراردادی منعقد و نام خود را به منزله حمل‌کننده در راه‌نامه درج کرده است، این وصف را براساس اراده طرفین اتخاذ کرده است و در این میان اهمیتی ندارد که عملیات جابه‌جایی با قرارداد بعدی به غیر واگذار شده باشد. توضیح اینکه با انعقاد قرارداد حمل، وصف «حمل‌کننده» محقق می‌شود. در این صورت حمل‌کننده نمی‌تواند به صورت یک‌طرفه (با واگذاری اجرای حمل به دیگری) وصف مزبور را زایل کند یا تغییر دهد. در همین خصوص، در رویه قضایی فرانسه (Cass. com., 3 mars 1998; Cass. com., 27 nov. 2007; Cass. com., 10 mai 2005; Cass. com., 3 mars 1998; CA Paris, 5e ch., sect. A, 22 nov. 2005: cité par Staes, 2008: n 16) این عقیده که «حمل‌کننده» را باید شامل «حمل‌کننده قراردادی»<sup>۲</sup> و «حمل‌کننده مجری»<sup>۳</sup> دانست، پذیرش شده است. بنابراین، شایسته است با اصلاح ماده ۳۴ کنوانسیون، به صراحت حمل‌کننده اول شخصی در نظر گرفته شود که به منزله حمل‌کننده، با ارسال‌کننده قرارداد منعقد می‌کند اعم از اینکه کالا و راه‌نامه جاده‌ای را تحویل گرفته است و نسبت به حمل فیزیکی (جابه‌جایی) کالا از محلی به محل دیگر، اقدامی انجام دهد یا خیر؟.

۱. برای ملاحظه شرایط اعمال کنوانسیون، ر.ک. (محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱: ۱۸۹-۲۱۶).

2. les transporteur contractuel.  
3. les transporteur exécutant.

## ۳.۲.۱. آخرین حمل‌کننده

درخصوص حمل‌کننده آخر نیز باید گفت، در صورتی که کالا به مقصد برسد، تشخیص آخرین حمل‌کننده ساده خواهد بود. چنانچه کالا به مقصد نرسد، ممکن است در تشخیص حمل‌کننده مزبور تردید ایجاد شود (Carr & Stone, 2010: 395). برای مثال، چنانچه قرار بر این بوده است که به موجب قرارداد واحد، حمل‌کنندگان متوالی (الف، ب و ج) به ترتیب هر کدام حمل کالا را در قسمتی از مسیر به عهده داشته باشند، اگر کالا در زمانی که در اختیار حمل‌کننده (ب) قرار دارد، تلف شود، آیا حمل‌کننده (ب) را باید آخرین حمل‌کننده دانست یا حمل‌کننده (ج) حمل‌کننده آخر محسوب می‌شود؟

در این خصوص دو نظر مطرح شده است؛ از سویی گفته شده است که آخرین حمل‌کننده همان شخصی است که به موجب قرارداد بنا بوده است کالا را به مقصد (مرسل‌الیه) برساند، حتی در صورتی که وی به هیچ عنوان کالا و راه‌نامه را تحویل نگرفته باشد. در تأیید این نظر از سویی، به بند سوم ماده ۵۵ کنوانسیون CIM<sup>۱</sup> استناد و ادعا شده که CIM نمونه‌ای است که CMR از آن سرمشق گرفته است. به موجب بند مزبور، می‌توان علیه راه‌آهن مقصد طرح دعوا کرد اعم از اینکه راه‌آهن مزبور کالا و راه‌نامه را تحویل گرفته یا نگرفته باشد. از سوی دیگر، ادعا شده است که این وضعیت برای مرسل‌الیه مناسب‌تر است. البته در نقد استدلال اخیر گفته شده است که مناسب‌تر بودن وضعیت برای مرسل‌الیه، مسلم نیست، زیرا براساس ماده ۳۱ این امکان فراهم است که دعوا در محل تحویل مطرح شود و در نتیجه مرسل‌الیه می‌تواند علیه حمل‌کننده نخستین یا هر یک از حمل‌کنندگان دیگر در مقصد طرح دعوا کند. در مقابل، دیدگاه مخالف این است که حمل‌کننده آخر همان شخصی است که کالا در زمان تصرف او گم شده است (Ibid).

در مجموع به نظر می‌رسد از سویی باید گفت با توجه به ظاهر ماده ۳۴ کنوانسیون که تحویل کالا و راه‌نامه را ملاک طرف قرارداد تلقی شدن حمل‌کننده دانسته است و شرح آن گذشت، باید معتقد شد که تحویل کالا و راه‌نامه برای اطلاق عنوان حمل‌کننده آخر لازم است. اما با توجه به مطالب پیش‌گفته در بند قبلی، شایسته است کنوانسیون به گونه‌ای اصلاح شود که برای تحقق عنوان آخرین حمل‌کننده، تحویل کالا و راه‌نامه لازم نباشد، بلکه صرف انعقاد قرارداد برای تحقق وصف مزبور کفایت کند.

1. Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM).

### ۳.۲.۱.۳. حمل‌کننده‌ای که عامل خسارت کالا در زمان تصرف او رخ داده است

به موجب ماده ۳۶ کنوانسیون، حمل‌کننده‌ای که حادثه موجب فقدان، خسارت یا تأخیر در جریان انجام کار حمل از سوی وی رخ داده است نیز مسئولیت دارد. همان‌گونه که از دقت در تعبیر ماده ۳۶ فهمیده می‌شود، حمل‌کننده‌ای مسئول تلقی می‌شود که سبب خسارت در زمان تصرف او حادث شده باشد و نه حمل‌کننده‌ای که خسارت در زمان تصرف او بروز کرده است. البته تشخیص زمان تحقق عامل خسارت مشکل است؛ به‌ویژه در مواردی که کالا به‌وسیله کانتینر حمل می‌شود و عملاً در تحویل و تحول محموله از یک حمل‌کننده به حمل‌کننده دیگر امکان کنترل کافی وجود ندارد، تشخیص حمل‌کننده‌ای که سبب ورود خسارت در زمان او حادث شده است مشکل به نظر می‌رسد. اما در هر حال باید برای تعیین حمل‌کننده مزبور با استناد به ادله اثبات تلاش کرد. البته همان‌گونه که برخی نویسندگان فرانسوی (Legros, 2011: n 189) بیان کرده‌اند، براساس ماده ۳۵ کنوانسیون ناظر به مواد ۸ و ۹، در صورت نبود شرط مخالف از سوی حمل‌کننده بعدی، فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی آن در لحظه تحویل به حمل‌کننده مزبور، از وضعیت ظاهری خوبی برخوردار باشد و تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌ها منطبق با مشخصات مذکور در راه‌نامه است.

علاوه بر این، باید گفت ممکن است عوامل خسارت‌های مختلف در زمان تصرف حمل‌کنندگان متعدد رخ داده باشد. برای مثال، فقدان جزئی کالا در زمان تصرف یکی، سبب آواری در زمان تصرف دیگری و تأخیر در زمان تصرف یکی دیگر رخ داده باشد. در این صورت به هر یک از ایشان بابت خسارت‌هایی که سبب آن در زمان تصرفش حادث شده است و اولین و آخرین متصدی بابت تمام خسارت‌ها می‌توان مراجعه کرد.

### ۳.۱.۳. قلمرو موضوعی و نوع مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی

حال که حمل‌کنندگان مسئول در برابر ذی‌نفع شناسایی شدند، درباره قلمرو موضوعی ماده ۳۶ باید گفت، در این ماده از دو مورد استثنا سخن رفته است. به موجب این مقرره دعوی تقابل<sup>۱</sup> و ایرادات<sup>۲</sup> را علیه تمامی حمل‌کنندگان می‌توان مطرح کرد. در واقع تحدید حق مراجعه ناظر به فرض اقامه دعوی مستقل است. البته در ترجمه فارسی کنوانسیون (متن قانون) به جای اصطلاح «ایراد» از تعبیر «تهاتر» استفاده شده است که ترجمه دقیقی نیست.

مسئله دیگر درخور توجه در خصوص ماده ۳۶، نوع مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی است. به نظر می‌رسد مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی در برابر ذی‌نفع تضامنی است. توضیح اینکه ماده

1. Demande reconventionnelle.  
2. Exception

۳۶ ضمن بیان مسئولان متعدد، امکان طرح همزمان دعوی علیه چند حمل‌کننده مسئول را پیش‌بینی کرده است (در تأیید این نظر، ر.ک. اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۷۳). بدیهی است امکان طرح همزمان دعوی واحد علیه چند مسئول فرع بر تضامنی‌بودن مسئولیت ایشان است. همچنین، ماده ۳۷ که از حق حمل‌کننده‌ای که خسارت‌های صاحب کالا را پرداخت کرده است، در مراجعه به سایر حمل‌کنندگان سخن می‌گوید، به وضوح دلالت بر مسئولیت تضامنی نامبردگان در برابر ذی‌نفع دارد، زیرا در غیر این صورت، حق مراجعه یک حمل‌کننده به سایر حمل‌کنندگان بی‌معناست. علاوه بر این، برخی (Ibid: n 181) نیز به استناد ماده ۳۴ کنوانسیون که هر حمل‌کننده‌ای را مسئول کل عملیات حمل دانسته‌اند، مسئولیت تضامنی را استنباط کرده‌اند.

### ۳.۲. حق مراجعه هر یک از حمل‌کنندگان به یکدیگر

مواد ۳۷ تا ۴۰ کنوانسیون، از حق مراجعه هر یک از حمل‌کنندگان به یکدیگر سخن می‌گوید. با توجه به مسئولیت تضامنی و اینکه ممکن است غرامت صاحب محموله را شخصی پرداخت کند که مسئول نهایی ورود خسارت نبوده است، باید دید حمل‌کننده پرداخت‌کننده غرامت، در چه شرایطی و به کدام حمل‌کننده دیگر و بابت چه پرداخت‌هایی، می‌تواند مراجعه کند؟

قبل از بررسی این مسائل، توجه به دو نکته شایسته است؛ از سویی باید توجه داشت که پرداخت‌های قانونی صورت‌گرفته از سوی هر یک از حمل‌کنندگان باید از طریق سایرین معتبر دانسته شود. توضیح اینکه به موجب بند ۱ ماده ۳۹، «هیچ حمل‌کننده‌ای که برابر مواد ۳۷ و ۳۸ دعوی علیه او اقامه می‌شود حق ندارد منکر اعتبار پرداختی توسط حمل‌کننده‌ای که اقامه دعوا کرده است شود، مشروط بر اینکه غرامت توسط مقام قضایی پس از دادن اخطار لازم به حمل‌کننده اولیه درباره جریان دعوا و فراهم‌کردن امکان ورود وی به دعوا ... تعیین شده باشد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، حکم مزبور ناظر به فرضی است که پرداخت در پی حکم قضایی صورت گرفته باشد. بنابراین، چنانچه حمل‌کننده‌ای بدون حکم مرجع صالح اقدام به پرداخت کند، پرداخت وی می‌تواند مورد انکار سایر حمل‌کنندگان قرار گیرد (در تأیید این نظر، ر.ک. 18 n; Staes, 2008; Legros, 2011: n 187).

از سوی دیگر، باید گفت که مقررات مواد ۳۷ و ۳۸ که به تفصیل از آن سخن به میان خواهد آمد، تکمیلی است. توضیح اینکه اصولاً مقررات کنوانسیون به استناد ماده ۴۱ آن آمره است (در این خصوص، ر.ک. Carr & Stone, 2010: 382-383)، اما به تصریح ماده ۴۰، مقررات مواد ۳۷ و ۳۸ کنوانسیون در خصوص حق مراجعه حمل‌کنندگان به یکدیگر تکمیلی است (اشمیتوف، ۱۳۷۸: ۹۸۳; Ibid: 396). به موجب ماده ۴۰، «حمل‌کنندگان مختار خواهند بود بین خود مقرراتی غیر از آنچه در مواد (۳۷) و (۳۸) پیش‌بینی شده است، تعیین نمایند». در این خصوص، با

توجه به اینکه مقررات مواد ۳۷ و ۳۸ به صراحت تکمیلی اعلام شده است، شرطی که به موجب آن یکی از حمل‌کنندگان خود را از مسئولیت معاف کند (شرط بی‌مسئولیتی) مورد پذیرش است. البته شرط مزبور علیه شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد، قابل استناد نیست. به دیگر سخن، تکمیلی بودن مقررات مورد اشاره صرفاً مربوط به تقسیم مسئولیت میان حمل‌کنندگان متوالی است و به رابطه حمل‌کنندگان با ذی‌نفع غرامت (دارنده حق در اختیار گرفتن کالا) ارتباطی ندارد.

برای تبیین حق مراجعه هر یک از حمل‌کنندگان به یکدیگر تبیین دو مسئله ضروری است. از سویی باید دید که حمل‌کننده پرداخت‌کننده غرامت، بابت چه پرداخت‌هایی می‌تواند به سایر حمل‌کنندگان مراجعه کند و از سوی دیگر بررسی شرایط مراجعه و اینکه به کدام یک از حمل‌کنندگان دیگر می‌توان مراجعه کرد، بایسته است.

در خصوص نوع غرامت‌های قابل مطالبه، باید گفت، حمل‌کننده‌ای که مسئول اصلی نیست، می‌تواند هرگونه غرامت (اعم از فقدان، آواری و تأخیر) که پرداخت کرده است، جریمه دیرکرد و تمام هزینه‌های ناشی از دعوا را از سایر حمل‌کنندگان به شرح ذیل دریافت کند. البته گفتنی است که ظاهر بندهای ماده ۳۷ در متن ترجمه فارسی که سخن از «فقدان یا خسارت» به میان آورده، ممکن است این شائبه را ایجاد کند که حق مراجعه حمل‌کنندگان متعدد به یکدیگر ناظر به غرامات پرداختی بابت خسارت ناشی از فقدان و آواری است و خسارت‌های ناشی از تأخیر در تسلیم محموله را شامل نمی‌شود. اما باید این پندار را زدود، زیرا در متن اصلی کنوانسیون سخن از خسارت<sup>۱</sup> به معنای عام کلمه است که به دلیل بی‌دقتی کافی، به گونه‌ای ترجمه صورت گرفته است که ایجاد شبهه می‌کند.

برای تعیین مسئول نهایی که پرداخت باید از سوی او انجام شود و سایر پرداخت‌کنندگان حق مراجعه به او را دارند، توجه به سه ضابطه راه‌گشاست: ۱. تعیین شخص یا اشخاصی که عامل خسارت در زمان تصرف کالا از طریق ایشان ایجاد شده، ممکن است؛ ۲. تعیین چنین شخص یا اشخاصی ممکن نیست و ۳. فرضی که حمل‌کننده مسئول نهایی توان پرداخت ندارد.

### ۳.۲.۱. فرض امکان تعیین مسئول نهایی

چنانچه تعیین شخص یا اشخاصی که سبب خسارت در زمان تصرف کالا از سوی ایشان ایجاد شده است ممکن باشد، به طور طبیعی حمل‌کننده دیگری که خسارت را پرداخت کرده است، حق خواهد داشت برای مطالبه غرامت پرداختی و جریمه دیرکرد و هزینه‌های ناشی از اقامه دعوا، به وی مراجعه کند. اثبات اینکه حادثه منجر به خسارت در زمان تصرف کدام یک از

1. Le dommage; The loss or damage.

مسئولان رخ داده است، به هر ترتیب قانونی ممکن است. برای مثال، با توجه به بند ۲ ماده ۳۵ ناظر به ماده ۹ کنوانسیون، وقتی حمل‌کننده لاحق بدون هیچ قید و شرطی، کالا را از حمل‌کننده سابق تحویل می‌گیرد، فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی‌های آن در موقع تحویل، وضع خوبی دارد و تعداد بسته‌بندی‌ها، علائم و شماره‌های روی بسته‌ها با آنچه در بارنامه قید شده است، مطابقت دارد. البته این فرض قانونی و اثبات خلاف آن ممکن است.

بدیهی است در فرضی که مسئول نهایی واحد باشد، مسئله بسیار ساده است. به همین جهت بند «الف» ماده ۳۷ کنوانسیون مقرر کرده است «حمل‌کننده مسئول فقدان یا خسارت [خسارت به معنای عام کلمه] به‌تنهایی عهده‌دار پرداخت غرامت خواهد بود اعم از اینکه غرامت توسط او یا حمل‌کننده دیگری پرداخت شده باشد». اما در فرضی که چند حمل‌کننده مسئول نهایی خسارت‌ها باشند، مسئله نیازمند دقت بیشتری است. در این مورد به موجب بند «ب» ماده ۳۷، دو فرض را باید از یکدیگر تفکیک کرد. از سویی، چنانچه بتوان سهم هر یک از ایشان در مسئولیت را تعیین کرد، هر یک مسئول پرداخت غرامت به نسبت سهم خود خواهند بود. البته کنوانسیون مقرر نکرده است که تعیین سهم براساس چه ضابطه‌ای باید صورت گیرد. آیا ملاک تقسیم خسارت، میزان تقصیر یا میزان تأثیر هر یک از مسئولان است؟ بنابراین، در این خصوص باید به قوانین ملی دولت متبوع قاضی رسیدگی‌کننده مراجعه کرد. از سوی دیگر، چنانچه امکان تعیین سهم هر یک از ایشان در مسئولیت وجود نداشته باشد، هر حمل‌کننده‌ای به نسبت سهمی که از هزینه حمل برده است، مسئول پرداخت غرامت خواهد بود.

باید توجه کرد در فرضی که کالا در زمان تصرف حمل‌کننده «الف» آسیب دیده است و تأخیر در زمان تصرف حمل‌کننده «ب» رخ داده باشد، غرامت ناشی از آواری به عهده حمل‌کننده «الف» و غرامت ناشی از تأخیر به عهده حمل‌کننده «ب» خواهد بود. در واقع این مسئله مثل فرضی است که خسارت وارد شده دارای مسئول واحد است، زیرا هر یک از انواع خسارت فقط یک مسئول نهایی واحد دارد، اما چنانچه خسارت واحد متناسب به دو یا چند حمل‌کننده باشد، فرض دوم مسئله مصداق پیدا می‌کند که حکم آن گذشت.

### ۳.۲.۲. فرض ناممکن بودن تعیین مسئول نهایی

چنانچه تعیین شخص یا اشخاصی که علت بروز خسارت در زمان تصرف کالا از سوی ایشان ایجاد شده است ممکن نباشد، به موجب بند «ج» ماده ۳۷ هر یک از حمل‌کنندگان به نسبت سهمی که از هزینه حمل برده‌اند، مسئول پرداخت غرامت‌اند (همان: ۹۷۴).

حکم مذکور قطعاً در فرضی که تعیین مسئول یا مسئولان نهایی مطلقاً ممکن نباشد، حاکم است، اما چنانچه دامنه تردید به چند حمل‌کننده از بین حمل‌کنندگان متعدد محدود باشد،

موضوع از پیچیدگی بیشتری برخوردار خواهد بود. برای مثال، چنانچه مطمئن باشیم که آواری در زمان تصرف کالا از سوی حمل‌کننده اول رخ نداده است و نمی‌دانیم این اتفاق در زمان تصرف حمل‌کننده دوم رخ داده است یا در زمان تصرف حمل‌کننده سوم، آیا باز هم باید غرامت را بین سه حمل‌کننده به نسبت هزینه حمل دریافتی تقسیم کنیم و حمل‌کننده اول را هم در نهایت مسئول بدانیم یا اینکه براساس یقینی که داریم، حمل‌کننده اول را از مسئولیت نهایی معاف بدانیم؟ مسئول‌دانستن حمل‌کننده اول در مثال بالا، ناعادلانه است و با هیچ قاعده منطقی هماهنگ نیست. بنابراین، باید وی را از زمره مسئولان نهایی خارج کرد و حکم مندرج در بند «ج» ماده ۳۷ را درخصوص سایرینی که در انتساب مسئولیت به ایشان شک داریم، اجرا و مسئولیت را بین ایشان تقسیم کنیم.

### ۳.۲.۳. فرض ناتوانی مسئول نهایی از پرداخت غرامت

در نهایت چنانچه مسئول یا مسئولان نهایی که براساس مطالب ذکرشده تعیین شدند، توان پرداخت نداشته باشند، به موجب ماده ۳۸ کنوانسیون، مبلغ غرامت بین تمام حمل‌کنندگان به نسبت سهمی که در کرایه حمل داشته‌اند، تقسیم خواهد شد. این حکم درخصوص توزیع مسئولیت و جلوگیری از تحمیل هزینه ناروا به یک حمل‌کننده است و در این تقسیم‌بندی بین هیچ‌یک از حمل‌کنندگان تفاوتی وجود ندارد. حتی حمل‌کننده‌ای که هیچ‌گونه نقشی در ورود خسارت نداشته است نیز به نسبت مقرر متحمل هزینه‌های مزبور خواهد شد.

بدیهی است تحمل هزینه‌های مزبور از سوی سایر حمل‌کنندگان که درواقع مسئولیتی از این بابت ندارند، موقتی است و هر موقع که ناتوانی مسئول اصلی (که ناتوانی مزبور موجب تحمیل غرامت به دیگران شده) برطرف شود، حق مراجعه حمل‌کنندگان موصوف به وی محفوظ است و ایشان حق مراجعه به وی را خواهند داشت، زیرا مسئولیت حمل‌کنندگان در این فرض صرفاً برای این است که ذی‌نفع برای مطالبه خسارت‌های خود به مشکل برخورد نکند. درواقع مسئولیت حمل‌کنندگان در فرض مزبور به‌نوعی شبیه نهاد حقوقی بیمه است. حمل‌کنندگان مزبور مسئولیت نهایی و مستقر ندارند. به همین جهت میزان مبلغی که هر یک از حمل‌کنندگان باید پرداخت کنند، به نسبت حق‌الزحمه‌ای است که از بابت کرایه دریافت می‌دارند و به‌هیچ‌وجه به تقصیر احتمالی ایشان و میزان آن ارتباطی ندارد.

با توجه به منطبق حاکم بر ماده ۳۸، باید گفت چنانچه در بین سایر حمل‌کنندگان نیز ناتوانی از پرداخت وجود داشته باشد، سهم پرداخت‌نشده وی نیز میان سایرین به میزان سهمی که از کرایه حمل می‌برند، تقسیم می‌شود.

ظاهر ماده ۳۸ کنوانسیون ممکن است سبب ایجاد شبهه شود. به موجب این ماده «در صورتی که یکی از حمل‌کنندگان قادر به پرداخت نباشد، غرامت پرداخت‌نشده سهم او بین حمل‌کنندگان دیگر به نسبت سهمی که از کرایه حمل می‌برند، تقسیم خواهد شد»<sup>۱</sup>. حکم این ماده ناظر به روابط بین حمل‌کنندگان با ذی‌نفع نیست، بلکه ناظر به روابط بین حمل‌کننده‌ای که غرامت را پرداخت کرده با سایر حمل‌کنندگانی است که در برابر او مسئول بازپرداخت غرامت‌اند. در واقع ماده ۳۸ ناظر به ناتوانی حمل‌کننده در پرداخت در برابر حمل‌کننده دیگر است نه ناتوانی وی در پرداخت در برابر ذی‌نفع. در تأیید این ادعا، علاوه بر موقعیت ماده ۳۸ که پس از بیان احکام مربوط به مسئولیت حمل‌کنندگان بین خودشان (ماده ۳۷) بیان شده، موارد ذیل نیز درخور توجه است. از سویی، احکام مربوط به حق مراجعه ذی‌نفع پیش‌تر در ماده ۳۶ بیان شده است. ضمن اینکه وی از مسئولیت تضامنی برخی از حمل‌کنندگان استفاده می‌کند. از سوی دیگر، ماده ۳۹ و ۴۰ در مقام بیان احکامی راجع به موضوع مواد ۳۷ و ۳۸ به صراحت دلالت بر مطلوب موردنظر دارند. بنابراین، مقررات مذکور موجب تحدید اختیارات ذی‌نفع در مراجعه به حمل‌کنندگان نیست، اما می‌توان این‌گونه اظهار عقیده کرد که چنانچه حمل‌کنندگانی که در برابر ذی‌نفع مسئولیت تضامنی دارند، توانایی پرداخت نداشته باشند، ذی‌نفع مزبور حق دارد مطابق ماده ۳۸ عمل کند و خسارت‌های واردشده را از سایرین به نسبت سهمی که از کرایه برده‌اند، مطالبه کند. بنابراین، در فرضی که حمل‌کننده نخست مسئول اصلی خسارت است و اصولاً ذی‌نفع، حق مراجعه به وی و حمل‌کننده آخر را دارد، چنانچه هر دو حمل‌کننده اول و آخر ناتوان از پرداخت باشند، ذی‌نفع باید بتواند به سایرین به نسبت سهمی که از کرایه برده‌اند، مراجعه کند، زیرا برای مثال، چنانچه وی از حمل‌کننده آخر خسارت می‌گرفت، او حق مراجعه به سایر حمل‌کنندگان را پیدا می‌کرد.

البته ممکن است در مقابل ادعا شود که حکم ماده ۳۸ قابل استفاده از سوی ذی‌نفع نیست، زیرا از سویی، ماده ۳۸ ناظر بر روابط میان حمل‌کنندگان متعدد است و مسئله حق مراجعه ذی‌نفع کالا به حمل‌کنندگان در ماده ۳۶ پیش‌بینی شده است. از سوی دیگر، ماده ۳۶ در مقام بیان حق مراجعه ذی‌نفع کالا به حمل‌کنندگان، با قید کلمه «تنها» حق مراجعه وی را منحصرأ علیه حمل‌کننده اولی، نهایی و حمل‌کننده‌ای که خسارت در زمان وی رخ داده است، به رسمیت شناخته است. به موجب این ماده، «دعوا ... تنها علیه ... می‌تواند انجام شود». متن اصلی کنوانسیون (متن انگلیسی و فرانسه) نیز به صراحت دارای چنین دلالتی است. استدلال

1. Art. 38 «Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération».

اخیر نیز خالی از قوت نیست، اما در مجموع نظر انتخاب شده در متن با روح حاکم بر کنوانسیون منطبق و بیشتر قابل پذیرش است.

#### ۴. نتیجه‌گیری

در قرارداد حمل و نقل جاده‌ای کالا حمل‌کننده یا شخصاً حمل را بر عهده می‌گیرد یا جریان حمل را به دیگری واگذار می‌کند. واقعیت اخیر مسئله حمل‌کنندگان متوالی را پیش می‌آورد. برای بررسی مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی باید میان حمل و نقل جاده‌ای داخلی که تابع مقررات ملی است و حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی که تابع کنوانسیون CMR است، تفکیک قائل شد.

در فرض تعدد حمل‌کنندگان در حوزه حمل و نقل داخلی، حق مراجعه ذی‌نفع به هر یک از حمل‌کنندگان بسته به مورد براساس مقررات قانون تجارت یا قانون مدنی ارزیابی می‌شود. در فرضی که حمل‌کننده دارای وصف تصدی باشد، مسئولیت وی براساس مقررات قانون تجارت تعیین می‌شود در غیر این صورت، رابطه او با ذی‌نفع تابع مقررات قانون مدنی خواهد بود. حمل‌کننده‌ای که براساس مقررات قانون مدنی مورد مراجعه قرار می‌گیرد، منطقی‌مستول نهایی است و حق مراجعه به سایر حمل‌کنندگان را نخواهد داشت، اما حمل‌کننده‌ای که براساس مقررات قانون تجارت مورد مراجعه قرار گرفته است، در صورتی که خسارت منتسب به حمل‌کننده دیگر باشد، حق مراجعه به وی را خواهد داشت.

در خصوص حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی تابع کنوانسیون CMR، از سویی باید گفت، در میان حمل‌کنندگان متوالی، اصولاً حمل‌کننده نخست و آخر و حمل‌کننده‌ای که عامل بروز خسارت در زمان او رخ داده است، دارای مسئولیت تضامنی‌اند. البته حسب ظاهر متن کنوانسیون، مسئولیت هر یک از حمل‌کنندگان به قبول کالا و راه‌نامه منوط است که البته این مسئله دارای تبعات نامطلوب و شایسته اصلاح است. حمل‌کننده‌ای که قانوناً از عهده خسارت‌ها برآمده است در صورتی که عامل خسارت در زمان وی حادث شده است، حق مراجعه به سایرین را نخواهد داشت. در غیر این صورت، امکان مراجعه به سایر حمل‌کنندگان یا برخی از ایشان برای مطالبه هرگونه غرامت، جریمه دیرکرد و تمام هزینه‌های ناشی از دعوا را خواهد داشت. در این خصوص، چنانچه حمل‌کننده‌ای که سبب خسارت در زمان تصرف کالا از سوی او حادث شده است مشخص و واحد باشد، وی به‌تنهایی عهده‌دار خسارت خواهد بود و اگر عامل خسارت در زمان تصرف چند حمل‌کننده پدید آمده باشد، هر کدام از ایشان به نسبت سهمی که در خسارت داشته‌اند باید جبران خسارت کنند و اگر سهم ایشان در خسارت تعیین‌شدنی نیست، هر یک به نسبت سهمی که از کرایه حمل برده‌اند، مسئولیت

دارند. البته کنوانسیون نحوه تعیین سهم در خسارت را مشخص نکرده و عملاً این موضوع را به قانون ملی وانهاده است. در فرضی نیز که تعیین مسئول یا مسئولان نهایی ممکن نیست، کلیه حمل‌کنندگان به نسبت سهمی که از کرایه برده‌اند مسئولیت دارند. به همین ترتیب چنانچه مسئول نهایی مشخص و توان پرداخت غرامت را داشته باشد، مسئولیت میان کلیه حمل‌کنندگان به نسبت سهم ایشان از کرایه حمل تقسیم می‌شود. البته در این فرض تحمل مسئولیت از سوی سایرین موقتی است تا زمانی است که مسئول اصلی توان مالی پیدا کند. مقررات کنوانسیون از جمله مقررات مربوط به مسئولیت حمل‌کنندگان متوالی در برابر ذی‌نفع آمره است، اما مقررات مربوط به حق مراجعه حمل‌کنندگان متوالی به یکدیگر تکمیلی و توافقی بر خلاف آن ممکن است.

## منابع و مأخذ

### الف) فارسی

- اسکینی، ربیعا (۱۳۹۰). حقوق تجارت. کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری، چاپ ۱۴، تهران: سمت.
- اشمیتوف، کلایو ام. (۱۳۷۸). حقوق تجارت بین‌الملل. ترجمه بهروز اخلاقی و دیگران، جلد ۲، چاپ ۱، تهران: سمت.
- بهرامی‌احمدی، حمید (۱۳۸۸). حقوق مدنی (۴). مسئولیت مدنی، چاپ ۱، تهران: میزان.
- حسینی، حسن (۱۳۸۵). حقوق تجارت. چاپ ۵، تهران: میزان.
- دمرچیلی، محمد؛ حاتمی، علی و قرایی، محسن (۱۳۸۸). قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی. چاپ ۹ (اول از ناشر)، تهران: انتشارات دادستان با همکاری کتاب آوا.
- سادات‌حسینی، سیدحسین (۱۳۸۴). «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 ۴۲، ۱۹۹-۲۳۸.
- ستوده‌تهرانی، حسن (۱۳۸۹). حقوق تجارت. جلد ۱، چاپ ۲۶، تهران: دادگستر.
- شریعت‌باقری، محمدجواد (۱۳۹۱). «حاکمیت اراده بر قراردادهای بین‌المللی خصوصی». فصل‌نامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۵۸، ۹۷-۱۴۰.
- صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). چاپ ۴، تهران: سمت.
- عبادی، محمدعلی (۱۳۸۷). حقوق تجارت. چاپ ۲۸، تهران: کتابخانه گنج دانش.
- فخاری، امیرحسین (۱۳۸۸). «سخنی درباره رأی که در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی صادر شده است». مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۹، ۵۵-۸۴.
- قاسم‌زاده، سیدمرتضی (۱۳۸۷) (ب). حقوق مدنی: الزام‌ها و مسئولیت بدون قرارداد. چاپ ۶، تهران: میزان.
- (الف) (۱۳۸۷). مبانی مسئولیت مدنی. چاپ ۵، تهران: میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲). حقوق مدنی: الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری. دوره ۲ جلدی، چاپ ۳، تهران: دانشگاه تهران.
- (۱۳۹۱). دوره مقدماتی حقوق مدنی: وقایع حقوقی- مسئولیت مدنی. چاپ ۸، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- محسنی، سعید و صفوی‌شاملو، حسین (۱۳۹۲). «راهنما در کنوانسیون CMR». مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۴، شماره ۲، ۱۲۳-۱۳۶.
- محسنی، سعید و قبولی‌دراغشان، سید محمد مهدی (۱۳۹۱). «شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)». فصل‌نامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۵۸، ۱۸۹-۲۱۶.

۱۸. یزدانیان، علی‌رضا (۱۳۹۰). «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه». مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۵، شماره ۳، ۳۵-۹.

### (ب) خارجی

19. Alghanim Group of Shipping & Transport Kuwait, Freight Forwarders Liability Available At: [www.alghanimgroup.com/FREIGHT\\_FORWARDING.pdf](http://www.alghanimgroup.com/FREIGHT_FORWARDING.pdf), Last Visited: 16/5/2014.
20. Baytan, Serenat, The Content And Functions Of The Consignment Note Under The CMR, Available At: <http://www.mondaq.com/x/170492/Transport+Law+Regulations/The+Content+and+Functions+of+the+Consignment+Note+under+the+CMR>, Last Visited: 16/5/2014.
21. Beken, Tom (2005). *Organised Crime and Vulnerability of Economic Sectors: The European Transport and Music Sector*, Maklu.
22. Bishop, Bernard (2009). *European Union Law for International Business*, An Introduction Cambridge University Press.
23. Carr, Indira & Stone, Peter (2010). *International Trade Law*, published by Routledge-Cavendish, Fourth Edition.
24. Comentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Available At: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf>, Last Visited: 16/5/2014.
25. Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road Available At: [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/09-85608\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf), Last Visited: 16/5/2014.
26. Court Case, Corte di Cassazione (Court of Cassation) (Italie), 2006, Numéro de la fiche: 40880, Available At: [http://www.idit.asso.fr/\\_private/moteur\\_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=17](http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=17) Last Visited: 16/5/2014.
27. Court Case, Corte di Cassazione (Court of Cassation) (Italie), (2008). Numéro de la fiche: 41405, Available At: [http://www.idit.asso.fr/\\_private/moteur\\_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=15](http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=15) Last Visited: 16/5/2014.
28. Legros, Cécile, "Transport Routier International, Responsabilité du transporteur routier international de marchandises, Conditions et régime", *Juris Classeur Transport*, Fasc. 776, 2011.
29. Lowe, David (2010). *A Study Manual of Professional Competence in Road Haulage: A Complete Study Course for the OCR CPC Examination*, Kogan Page Publishers.
30. Paulin, Christophe (2010). *Transports successifs et régime d'indemnisation*, *Revue de droit des transports*, n 6, comm. 127.
31. Peyrefitte, Léopold (1996). "Transport Routier International, Contrat de transport de voyageurs et de marchandises", *Juris Classeur Transport*, Fasc. 775.
32. Schelin, Johan, CMR Liability in a Law & Economics Perspective, Available At: <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scandinavian.pdf>, Last Visited: 16/5/2014.
33. Schmidt, H.G. (2009). *Multimodal Transport Law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*, M.A.I.H. Hoeks, Breda, The Netherlands.
34. Staes, Olivier (2008). "Transport Routier International, Responsabilité du transporteur routier international de marchandises, Exercice des actions en justice", *Juris Classeur Transport*, Fasc. 777.
35. T. M. C. Asser Instituut (1978). Sveučilište u Zagrebu. Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose, On the Law of International Trade. Product Liability, Road Transport, Foreign Law: Hague-Zagreb Colloquium on the Law of International Trade, Hague Session 1976, Volume 2 of Hague- Zagreb essays on the law of international trade Hague-Zagreb essays, BRILL.
36. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, Available At: [http://www.otif.org/pdf\\_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF](http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF), Last Visited: 16/5/2014.
37. Veaux-Fournerie, Paulette et Veaux, Daniel, *Transports Successifs*", *Juris Classeur Transport*, Fasc. 965, 2003.
38. Website: *maritimeadvocate*, CMR- *uniformity or divergence?*, Available At: [http://www.maritimeadvocate.com/law\\_cases/cmr\\_uniformity\\_or\\_divergence.htm](http://www.maritimeadvocate.com/law_cases/cmr_uniformity_or_divergence.htm), Last Visited: 16/5/2014.
39. Website: *Laserint*, The CMR Convention in Outline, Available At: [www.laserint.co.uk/archive/The\\_CMV\\_Convention\\_in\\_Outline.pdf](http://www.laserint.co.uk/archive/The_CMV_Convention_in_Outline.pdf), Last Visited: 16/5/2014.