

Submit Date: 19 January 2026

Revise Date: 24 May 2026

Accept Date: 01 June 2026

Initial Publish: 4 June 2026

Final Publish: 22 June 2027

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Basis of the Liability of the Multimodal Transport Operator: A Comparative Analysis in International Documents and Conventions

Amirhossein Shabahang¹, Hassan Badini^{2*}, Nejad Ali Almasi³

1. PhD Candidate, Department of Private Law, Sr.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

3. Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

* Corresponding Author's Email: hbadibi@ut.ac.ir

ABSTRACT

Multimodal transport of goods in international trade, due to the simultaneous or successive integration of multiple modes of carriage, requires a coherent legal regime governing the liability of the transport operator. The principal challenge in this field is determining the legal basis and liability regime applicable under international multimodal transport documents. The governing international instruments, including the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980), the ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (1975), the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992), and the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, have each sought to strike a balance between the protection of consignors, the efficiency of international trade, and the limitation of the carrier's liability. In the law of international multimodal transport, three principal models have been discussed: the "uniform system," the "network system," and their modified forms. At present, modified versions of both the uniform and network liability systems have attracted considerable attention among parties involved in the transportation process within international multimodal transport documents. Adopting a descriptive–analytical approach, this article examines the presumed liability of the transport operator as the basis of liability and clarifies the operator's legal status. Accordingly, where loss of or damage to goods occurs during the period between receipt and delivery, liability is presumed to rest with the transport operator, who may be exonerated only by proving the existence of legally recognized grounds for exemption. This position, although contrary to the apparent wording of the International Multimodal Transport Convention, is supported by reference to the spirit underlying the Convention and established commercial practice. The resulting shift in the burden of proof reflects economic, professional, and protective considerations embedded in liability rules and constitutes an effective mechanism for the equitable allocation of risk.

Keywords: *Multimodal transport operator liability; Uniform system; Network system; Presumed liability; Multimodal transport documents.*

How to cite: Shabahang, A., Badini, H., & Almasi, N. A. (2027). Basis of the Liability of the Multimodal Transport Operator: A Comparative Analysis in International Documents and Conventions. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 5(2), 1-24.



تاریخ ارسال: ۲۹ دی ۱۴۰۴
 تاریخ بازنگری: ۳ خرداد ۱۴۰۵
 تاریخ پذیرش: ۱۱ خرداد ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ اولیه: ۱۴ خرداد ۱۴۰۵
 تاریخ چاپ نهایی: ۱ تیر ۱۴۰۶

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی کالا: تحلیل تطبیقی در اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی

امیرحسین شب‌آهنگ^۱، حسن بادینی^{۲*}، نجادعلی الماسی^۳

۱. دانشجوی دکتری، گروه حقوق خصوصی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۲. دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

۳. استاد گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: hbadibi@ut.ac.ir

چکیده

حمل و نقل ترکیبی کالا در تجارت بین‌الملل، به دلیل پیوند هم‌زمان یا متوالی چند شیوه حمل، نیازمند رژیم حقوقی منسجم در زمینه مسئولیت متصدی است. مهم‌ترین دشواری این حوزه، تعیین مبنا و نظام حقوقی مسئولیت براساس اسناد حمل بین‌المللی ترکیبی کالا است. اسناد بین‌المللی حاکم، از جمله کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا مصوب ۱۹۸۰ ژنو، مقررات یکنواخت آی‌سی‌سی ۱۹۷۵، مقررات آی‌سی‌سی-آنکتاد ۱۹۹۲ و بارنامه فیاتا هر یک کوشیده‌اند میان حمایت از فرستنده کالا، کارایی تجارت و محدودسازی مسئولیت متصدی تعادل برقرار کنند. در حقوق حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا، سه الگوی اصلی «نظام یکپارچه» و «نظام شبکه‌ای» و نیز صورت‌های تعدیل‌شده آن‌ها مورد بحث قرار گرفته‌اند. در حال حاضر نظام حقوقی تعدیل یافته مسئولیت یکپارچه و شبکه‌ای در اسناد حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا مورد توجه اشخاص اطراف حمل واقع شده است. این مقاله با رویکردی توصیفی - تحلیلی، فرض مسئولیت متصدی حمل را به عنوان مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی کالا و جایگاه حقوقی او توصیف کرده است؛ بدین معنا که در صورت ورود خسارت به کالا در فاصله زمانی تحویل تا تسلیم، اصل بر مسئولیت متصدی بوده و وی تنها با اثبات وجود اسباب قانونی معافیت می‌تواند از مسئولیت رهایی یابد. این موضع برخلاف نص ظاهری کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا با استناد به روح حاکم آن و عرف تجاری اتخاذ شده است. این جابه‌جایی بار اثبات، انعکاس ملاحظاتی اقتصادی، حرفه‌ای و حمایتی در تنظیم قواعد مسئولیت و ابزاری کارآمد برای توزیع عادلانه ریسک محسوب می‌شود.

کلیدواژگان: مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی، نظام یکپارچه، نظام شبکه‌ای، فرض مسئولیت، اسناد حمل و نقل ترکیبی

نحوه استناددهی: شب‌آهنگ، امیرحسین، بادینی، حسن، و الماسی، نجادعلی. (۱۴۰۶). مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی کالا: تحلیل تطبیقی در اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۵(۲)، ۱-۲۴.



مقدمه

گسترش فزاینده تجارت بین‌المللی و پیچیدگی روزافزون زنجیره‌های تأمین، نظام حمل‌ونقل را به یکی از ارکان بنیادین اقتصاد جهانی تبدیل کرده است. در بستر کنونی مبادلات تجاری، جابه‌جایی کالا به‌ندرت با یک شیوه حمل انجام می‌شود؛ بلکه غالباً ترکیبی از روش‌های حمل، همچون جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی، در قالب یک فرایند واحد مورد استفاده قرار می‌گیرد. حمل‌ونقل بین‌المللی ترکیبی کالا بدین معناست که کالا با بهره‌گیری از حداقل دو شیوه حمل متفاوت، از نقطه‌ای در یک کشور به مقصدی در کشور دیگر منتقل می‌شود، بی‌آنکه جریان حمل دچار وقفه یا گسست شود. هرچند این الگو نقش مهمی در ارتقای کارایی، کاهش هزینه و تسریع جریان تجارت دارد، اما در صورت ورود خسارت به کالا، پیچیدگی‌های فراوانی در تشخیص مسئولیت ایجاد می‌کند. پرسش‌هایی از قبیل اینکه خسارت در کدام بخش حمل رخ داده، چه شخصی مسئول جبران آن است، مبنای حقوقی مسئولیت چیست و بار اثبات بر عهده کدام یک از طرفین قرار می‌گیرد، نشان می‌دهد که تعیین چارچوب مسئولیت در حمل‌ونقل ترکیبی، مسئله‌ای محوری و چالش‌برانگیز است. افزون بر این، تعدد اشخاص ذی‌نفع در فرایند حمل، اعم از متصدیان اصلی، حمل‌کنندگان فرعی، واسطه‌ها و نهادهایی مانند شرکت‌های حمل‌ونقل عمومی غیرشناور، بر پیچیدگی روابط حقوقی موجود افزوده و تحلیل دقیق موقعیت و تعهدات متصدی حمل را ضروری ساخته است. اهمیت این تحلیل زمانی دوچندان می‌شود که بدانیم در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی، هنوز یک رژیم حقوقی الزام‌آور و جامع در سطح بین‌المللی مورد پذیرش دولت‌ها قرار نگرفته است. کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو با وجود پیش‌بینی مسئولیت یکپارچه متصدی حمل، به مرحله اجرا وارد نشده است. از سوی دیگر، سایر کنوانسیون‌های تک‌وجهی حمل‌ونقل، عمدتاً بر نظام شبکه‌ای و مبتنی بر محل وقوع خسارت

استوار هستند. در نتیجه، فضای حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل ترکیبی، متکی بر مجموعه‌ای از قواعد پراکنده شامل کنوانسیون‌های بین‌المللی تک‌نوعی، اسناد استاندارد مانند بارنامه فیاتا، توافق‌نامه‌های منطقه‌ای و قوانین ملی است. این پراکندگی، ضرورت تبیین دقیق مبنای مسئولیت متصدی حمل و تعیین نظام حقوقی حاکم بر قرارداد حمل‌ونقل ترکیبی را بیش از پیش آشکار می‌سازد. در چنین چارچوبی، متصدی حمل ترکیبی کالا در کانون روابط حقوقی قرار دارد؛ زیرا اوست که تعهد سازماندهی، اجرا و نظارت بر کل فرایند حمل از مبدأ تا مقصد را می‌پذیرد. ایفای صحیح این تعهد نه تنها لازمه تحقق منافع اقتصادی طرفین است، بلکه اساس اعتماد در مبادلات تجاری نیز محسوب می‌شود. از این رو، تعیین مبنای مسئولیت متصدی حمل و تحلیل حدود پاسخگویی وی، یکی از بنیادی‌ترین مباحث حقوق حمل‌ونقل به شمار می‌رود. در نظام سستی حقوق مسئولیت مدنی، اصل بر لزوم اثبات تقصیر خواننده توسط زیان‌دیده است. با این حال، این الگو در حوزه حمل‌ونقل کالا کارآمد تلقی نمی‌شود؛ زیرا صاحب کالا امکان نظارت مستقیم بر عملیات حمل را ندارد و متصدی نیز به‌عنوان شخص حرفه‌ای و بهره‌مند از منافع اقتصادی حمل، در موقعیتی مناسب‌تر برای پیشگیری و کنترل خطرات قرار دارد. به همین دلیل، آموزه‌های نوین حقوق حمل‌ونقل به سمت پذیرش «فرض مسئولیت متصدی حمل» گرایش یافته‌اند؛ بدین معنا که صرف اثبات ورود خسارت در دوره تصدی، برای ایجاد مسئولیت کفایت می‌کند و این متصدی است که باید فقدان تقصیر یا تحقق عوامل خارجی مانند قوه قاهره را اثبات نماید. بنابراین، هدف این پژوهش تبیین مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی کالا با اتکا بر مهم‌ترین اسناد و مقررات بین‌المللی و تحلیل نظام حقوقی حاکم بر قرارداد حمل است؛ رویکردی که می‌تواند از بروز تعارضات، ابهامات و اختلافات ناشی از تحقق خسارات حمل

جلوگیری کرده و زمینه‌ساز ثبات و پیش‌بینی‌پذیری بیشتر در روابط تجاری بین‌المللی گردد.

مفهوم حمل‌ونقل بین‌المللی ترکیبی کالا و اسناد حمل بین‌المللی

مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی در ادبیات حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی، نخستین بار به صورت منسجم در ماده ۱ کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ درباره حمل‌ونقل بین‌المللی ترکیبی کالا تعریف شده است. براساس این مقرره، حمل‌ونقل ترکیبی عبارت است از جابه‌جایی کالا از مکانی در یک کشور به مقصدی در کشور دیگر با استفاده از حداقل دو شیوه متفاوت حمل‌ونقل که تحت یک قرارداد واحد انجام می‌شود و در آن متصدی حمل‌ونقل ترکیبی متعهد است کالا را از زمان دریافت تا زمان تحویل، صحیح و سالم منتقل نماید. در این چارچوب، عملیات جمع‌آوری یا توزیع کالا در قالب قراردادهای تک‌وجهی حمل، واجد وصف حمل‌ونقل ترکیبی نیست. مقررات اتاق بازرگانی بین‌المللی ۱۹۷۵ نیز در ماده ۲، قرارداد حمل‌ونقل ترکیبی را قراردادی واحد می‌داند که به موجب آن حمل کالا با بهره‌گیری از حداقل دو شیوه متفاوت حمل انجام می‌شود. در مطالعات حقوقی نیز حمل‌ونقل ترکیبی به معنای جابه‌جایی یکپارچه کالا در سراسر زنجیره حمل است؛ به گونه‌ای که کالا با استفاده از ابزارهای مختلف حمل، تحت مدیریت و مسئولیت یک شخص واحد، از مبدأ تا مقصد انتقال می‌یابد (Shabahang et al., 2026). مزیت اصلی این نوع حمل آن است که هرچند اجرای عملیات ممکن است توسط حمل‌کنندگان متعدد انجام شود، مسئولیت قراردادی در برابر صاحب کالا به طور کامل و یکپارچه بر عهده متصدی حمل‌ونقل ترکیبی باقی می‌ماند. متصدی می‌تواند اجرای بخش‌هایی از حمل را به اشخاص ثالث واگذار کند، اما این امر موجب انتقال مسئولیت قراردادی وی نسبت به فرستنده نمی‌شود و او تنها در صورت اثبات تقصیر حمل‌کننده فرعی، حق رجوع به وی را خواهد داشت (Feyzi, Chekap & Mardani, 2020).

برآیند تعاریف ارائه‌شده نشان می‌دهد که حمل‌ونقل ترکیبی بر سه رکن اساسی استوار است: ۱. وجود یک «قرارداد واحد حمل‌ونقل ترکیبی» با شرایط مشخص میان متصدی حمل و صاحب کالا؛ ۲. مسئولیت یکپارچه و لاینفک متصدی حمل‌ونقل ترکیبی نسبت به تمامی مراحل حمل؛ ۳. به‌کارگیری حداقل دو روش متفاوت حمل‌ونقل در جریان جابه‌جایی کالا (Shabahang et al., 2026). در خصوص ملاک تشخیص حمل‌ونقل ترکیبی، دیدگاه‌های مختلفی مطرح است. برخی تعدد شیوه‌های حمل را معیار تمایز می‌دانند (Van Nes, 2002)؛ برخی دیگر بر وحدت و یکپارچگی مسئولیت متصدی تأکید دارند (Xerri, 1980) و دیدگاه غالب، وجود قرارداد واحد همراه با رژیم حقوقی واحد بر کل عملیات حمل است. به بیان دیگر، صرف تعدد وسایل حمل کفایت نمی‌کند، بلکه باید یک نظام مسئولیت یکپارچه بر عملیات حمل حاکم باشد و متصدی حمل‌ونقل ترکیبی مسئولیت کلی مراحل حمل را بر عهده گیرد (Spanjaart, 2018).

به دلیل فقدان یک رژیم حقوقی الزام‌آور بین‌المللی در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی، اسناد استانداری همچون بارنامه فیاتا و سند حمل ترکیبی نقش مهمی در تنظیم روابط حقوقی ایفا می‌کنند. سند حمل‌ونقل ترکیبی، مطابق مفاهیم کنوانسیون ژنو، اثبات‌کننده وجود قرارداد حمل است و درج اطلاعات مربوط به کالا، طرف‌های قرارداد و تعهدات مربوطه در آن، از اهمیت حقوقی و اثباتی ویژه برخوردار است (Clarke & Yates, 2013). سند حمل ترکیبی کالا (CTD) که براساس مقررات آنکتاد - آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ تنظیم می‌شود، نشان‌دهنده وجود قرارداد حمل بوده و تعهدات و مسئولیت‌های طرفین را مشخص می‌کند. بر اساس بند ۲ این مقررات، متصدی حمل ترکیبی مشخص و مسئولیت او از «زمان دریافت کالا تا تحویل» تعیین می‌گردد. مبنای مسئولیت متصدی در این مقررات مشابه با کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو است، اما در حوزه‌هایی مانند ارزیابی خسارت، مقررات دقیق‌تری ارائه می‌دهد.

خلافاً قانونی موجب افزایش ریسک متصدیان حمل، افزایش عدم قطعیت برای صاحبان کالا و وابستگی شدید روابط به قراردادهای خصوصی شده است. در حقوق ایران، به دلیل پراکندگی مقررات که بیشتر ناظر به حمل و نقل تک‌شیوه‌ای است، انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران عهده‌دار تهیه و چاپ بارنامه حمل و نقل چندوجهی فیاتا است و به موجب قراردادهای منعقد شده با سازمان فیاتا، مسئولیت حسن استفاده از این سند و نیز اطمینان از وجود پوشش بیمه‌ای هنگام بهره‌برداری از آن را پذیرفته است.

نظام‌های مسئولیت در حمل و نقل ترکیبی

ادبیات حقوقی به‌طور کلی سه الگوی اصلی را برای تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی شناسایی می‌کند:

۱. نظام شبکه‌ای مسئولیت (*Network System*)
۲. نظام یکپارچه یا متحدالشکل مسئولیت (*Uniform System*)
۳. نظام مختلط یا تعدیل شده (*Modified System*)

ریشه پیدایش این الگوها را می‌توان در مذاکرات تدوین کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو جست‌وجو کرد. در جریان این مذاکرات، اختلافی بنیادین میان کشورهای دارای سیستم‌های حقوقی سوسیالیستی از یک سو و کشورهای غربی با اقتصاد آزاد از سوی دیگر شکل گرفت. گروه نخست بر ایجاد یک رژیم یکپارچه مسئولیت با ماهیت مفروض تأکید داشتند و معتقد بودند متصدی حمل و نقل ترکیبی باید در تمام مراحل، اعم از عملیات حمل، نگهداری، انبارداری و امور گمرکی، مسئول شناخته شود. این نگاه مبتنی بر اصل حمایتی جبران کامل خسارت و تضمین حقوق ذی‌نفع کالا بود. در مقابل، کشورهای غربی بر فرض تقصیر، همراه توأمان با سقف مسئولیت، تأکید می‌کردند و معتقد بودند که اعمال مقررات ناظر به حمل تک‌وجهی موجود، دریایی، زمینی، هوایی و ریلی، در هر مرحله منطقی‌تر است. نظام واحد و گسترده مسئولیت می‌تواند هزینه‌های حمل را افزایش دهد و پذیرش ریسک مسئولیت فراتر از کنوانسیون‌های تخصصی توسط متصدی

با این حال، در موضوعاتی مهم همچون نحوه بارچینی، مسیر حمل، کرایه و هزینه‌های حمل، حق حبس، مسئولیت‌های ناشی از تصادم، خسارات مشترک و به‌ویژه تعیین قانون حاکم، صلاحیت دادگاه و داوری، پیش‌بینی‌های لازم را ندارد (Hoeks, 2010). حدود مسئولیت متصدی، که معمولاً ۲ SDR به‌ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا تعیین می‌شود، و معافیت‌های مسئولیت مشابه کنوانسیون‌های سنتی، در این سند مشخص گردیده است. از آنجا که مفاد سند، حقوق و تکالیف طرفین را روشن می‌سازد، نقش آن در شفاف‌سازی روابط حقوقی حیاتی است.

در عمل، بارنامه فیاتا (*FMTBL*) از مهم‌ترین اسناد حمل و نقل ترکیبی و معتبرترین اسناد مورد پذیرش در شبکه بانکی و تجارت بین‌الملل محسوب می‌شود. این سند توسط فورواردرهای مجاز عضو فیاتا صادر می‌گردد و شرایط مندرج در آن، حقوق، تعهدات و مسئولیت‌های طرفین را تعیین می‌کند. صادرکننده بارنامه در مقام متصدی حمل و نقل ترکیبی، مسئولیت کالا و عملیات حمل را بر عهده دارد و نه تنها نسبت به تحویل به‌موقع و سالم کالا، بلکه در برابر عملکرد حمل‌کنندگان فرعی نیز مسئولیت قراردادی دارد. مسئولیت متصدی در صورت تلف یا خسارت کالا، منطبق بر شرایط سند تعیین می‌شود و گرچه تعیین دقیق محل وقوع خسارت در برخی موارد بر مسئولیت رجوعی اثرگذار است، در برابر صاحب کالا، مسئولیت اصلی همچنان متوجه صادرکننده بارنامه باقی می‌ماند. بدین ترتیب، اسناد حمل و نقل ترکیبی، علاوه بر اثبات وجود قرارداد حمل، چارچوب تعیین تعهدات، حدود مسئولیت و آثار حقوقی عملیات حمل را فراهم می‌کنند و از جایگاهی محوری در نظام حقوق حمل و نقل بین‌المللی برخوردارند.

اگرچه بسیاری کشورها، از جمله کشورهای اروپایی، آسیای شرقی و آمریکای جنوبی، با تصویب مقررات خاص حمل و نقل ترکیبی یا پیروی از قواعد *UNCTAD/ICC*، بازار حمل ترکیبی را شفاف کرده‌اند، حقوق ایران همچنان فاقد چنین سند جامعی است.

خسارت تعیین می‌شود و تعیین قانون حاکم نیز با ارجاع به توافق طرفین و مقررات ناظر بر شیوه حمل انجام می‌گیرد (Mohammadzadeh Vadeghani, 2000). قانون قابل اجرا برای هر مرحله جداگانه، به گونه‌ای تعیین می‌شود که گویی یک قرارداد جداگانه، فقط مربوط به آن نوع حمل و نقل است. متعاقباً، مبلغ غرامتی که متصدی حمل و نقل ترکیبی مسئول آن است، از مبلغی که او قادر به اعمال حق رجوع علیه متصدی حمل و نقل واقعی که قرارداد را به صورت فرعی انجام داده است، تجاوز نمی‌کند (Clarke & Yates, 2013). مزیت دیگر این است که به این ترتیب، هیچ رژیم اجباری برای مناطقی که تاکنون از آزادی قرارداد بهره‌مند بوده‌اند، ایجاد نمی‌شود. در حالی که یکی دیگر از نکات مثبت آن، انعطاف‌پذیری سیستم شبکه‌ای مسئولیت است؛ اگر یکی از رژیم‌های حقوقی تک‌وجهی موجود اصلاح شود، نیازی به تغییر سیستم شبکه عملیاتی برای لازم‌الاجرا شدن اصلاحات نسبت به قراردادهای حمل ترکیبی کالا نیست و در نتیجه خطرات جدیدی برای شرکت‌های بیمه برای پوشش ایجاد نمی‌کند (Glass, 2020).

با وجود مزایای عملی، نظام شبکه‌ای کاستی‌های متعددی دارد. نخست آنکه تنوع در رژیم‌های قابل‌اعمال، تصویری آشفته و چندپاره از مسئولیت متصدی حمل ایجاد می‌کند. این نظام نه تنها موجب اختلاف در حدود مسئولیت یا میزان غرامت می‌شود، بلکه تفاوت‌های قابل ملاحظه‌ای نیز در سایر جنبه‌ها همچون مهلت طرح دعوی، تأخیر در تحویل و شرایط معافیت از مسئولیت به وجود می‌آورد. مشکل اساسی‌تر آن است که در بسیاری موارد، مکان دقیق وقوع خسارت قابل تعیین نیست؛ به ویژه در حمل‌هایی که کالا در کانتینرهای مهر و موم شده از مبدأ ارسال می‌شود. در چنین وضعی، دادگاه‌ها معمولاً به «قانون جایگزین» یا «قانون اصلی» متوسل می‌شوند، که عموماً به نفع متصدی حمل است (Clarke, 2013). نتیجه آن، انتقال بار اثبات خسارت به فرستنده

حمل ترکیبی موجب عواقب ناگوار می‌شود (Xerri, 1980). در نتیجه این دو رویکرد، دو نظام اصلی شبکه‌ای و یکپارچه شکل گرفت و بعدها الگوی مختلط با هدف رفع نواقص هر دو نظام توسعه یافت.

نظام زنجیره‌ای (شبکه‌ای) مسئولیت

مبنای نظام شبکه‌ای یا زنجیره‌ای مسئولیت بر این فرض استوار است که حمل و نقل ترکیبی در واقع از چند پیمان حمل مجزا تشکیل شده که هر یک با یکی از شیوه‌های حمل مطابقت دارد. بنابراین، در صورت وقوع خسارت، برای تعیین حدود مسئولیت متصدی، باید به قواعد ناظر بر همان مرحله از حمل مراجعه کرد. این بدین معناست که زنجیره‌ای از روابط قراردادی تشکیل می‌شود و هر بخش از حمل تابع نظام حقوقی ویژه خود است (Kongphok, 2018). در این نظام، میزان و نوع مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی بر اساس محل و زمان وقوع حادثه زیان‌بار تعیین می‌شود. به دلیل فقدان قانون اجباری یکپارچه در خصوص قراردادهای حمل و نقل ترکیبی کالا، دادگاه‌ها در حال حاضر تمایل دارند تا مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی را بر اساس قواعد مسئولیت بین‌المللی یا ملی تک‌نوعی کالا مربوط به مرحله‌ای از حمل و نقل که خسارت وارده به آن قابل انتساب است، تعیین کنند. سیستم شبکه‌ای مسئولیت، ساختاری با قواعد ماهوی مستقل نیست؛ بلکه صرفاً مجموعه‌های موجود از قواعد ماهوی را به هم پیوند می‌دهد. در رژیم مبتنی بر شبکه، قرارداد حمل و نقل ترکیبی کالا به بخش‌هایی تقسیم می‌شود که هر بخش مربوط به یک حالت حمل و نقل است که در قرارداد گنجانده شده است (Hoeks, 2010). برای نمونه، چنانچه خسارت در مرحله حمل دریایی رخ دهد، عامل حمل و نقل ترکیبی همان مسئولیتی را خواهد داشت که مطابق مقررات، برای متصدی حمل دریایی پیش‌بینی شده است. بدین ترتیب، حدود مسئولیت عامل حمل مطابق کنوانسیون تک‌نوعی حاکم بر آن بخش از مسیر حمل و با توجه به محل وقوع

می‌گیرد. این مسئولیت شامل مواردی است که متصدی شخصاً عملیات حمل را انجام داده یا اجرای آن را به دیگران سپرده باشد. یکی از مهم‌ترین مزایای چنین سیستمی، آن است که «خسارات غیرقابل مکان‌یابی» نیز بدون نیاز به تعیین نقطه دقیق وقوع زیان، به‌سادگی قابل جبران هستند. این انسجام و شفافیت موجب می‌شود قواعد مسئولیت از ابتدا قابل پیش‌بینی باشند و طرفین دچار سردرگمی درباره اعمال رژیم‌های متفاوت نشوند (Hoeks, 2010). فلسفه حقوقی این نظام بر این ایده استوار است که قرارداد حمل و نقل ترکیبی، شکل مستقلی از قرارداد حمل است و نباید آن را صرفاً مجموعه‌ای از قراردادهای تک‌نوعی حمل تلقی کرد. با انعقاد قرارداد حمل ترکیبی، رابطه قراردادی ویژه و یکپارچه مبتنی بر قراردادهای ترکیبی یا چندوجهی ایجاد می‌شود که عملیات گوناگون حمل، انبارداری، تخلیه، بارگیری و امور گمرکی را دربرمی‌گیرد. بنابراین، ماهیت قرارداد بر یکپارچگی خدمات حمل است و تعدد شیوه‌های حمل تأثیری در اعمال قواعد مسئولیت ندارد. تعارض احتمالی میان بخش‌های مختلف حمل منتفی است؛ زیرا کل عملیات تحت نظام مسئولیت واحد قرار دارد. تعیین قانون حاکم نیز تابع قانون انتخاب‌شده در قرارداد است و تمام اختلافات بر اساس همان قانون واحد رسیدگی می‌شود. این نگاه، حمل و نقل ترکیبی را نهادی متفاوت و متمایز از حمل تک‌وجهی معرفی می‌کند. هرچند ممکن است در برخی شرایط، برای تکمیل مقررات ناگزیر به مراجعه به کنوانسیون‌های تک‌نوعی باشیم. با وجود این مبانی منطقی، نظام یکپارچه مسئولیت پس از شکست کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ در جلب حمایت کافی کشورها و در غیاب یک سند الزام‌آور بین‌المللی مشترک، جایگاه عملی خود را تا حد زیادی از دست داد (Marten, 2012).

مثال عینی‌گزینه مسئولیت یکپارچه متصدی حمل و نقل ترکیبی، پرونده معرف کوانتوم است. در سپتامبر ۱۹۹۸، بارنامه هوایی توسط ایرفرانس به خواهان، شرکت کوانتوم، صادر شد. این بارنامه

کالا و گاه عدم امکان مطالبه جبران از متصدی است. همچنین، اگر خسارت به‌صورت تدریجی پدید آید یا حمل ترکیبی شامل وسایل مرکب، مانند کامیون داخل کشتی، باشد، تشخیص محل وقوع زیان بسیار دشوار خواهد بود. این امر باعث می‌شود زیان‌دیده در عمل امکان اثبات ادعا را از دست بدهد و حمایت کافی از ذی‌نفع کالا فراهم نشود؛ وضعیتی که با اصول عدالت قراردادی و نظریه‌های نوین حمایت از مصرف‌کننده در تعارض است. علاوه بر این، نظام شبکه‌ای در تطبیق کنوانسیون‌های مختلف نیز مشکلاتی دارد، زیرا محدوده زمانی مسئولیت متصدی در کنوانسیون‌های تک‌وجهی یکسان نیست و در برخی مناطق خاکستری، مانند نواحی بندری، حمل ترکیبی ممکن است تحت شمول هیچ‌یک از نظام‌های موجود قرار نگیرد (De Wit, 2002). در عمل، ایران به دلیل نبود قانون خاص، ناخواسته در نظام مسئولیت شبکه‌ای قرار گرفته است؛ یعنی هر بخش حمل بر اساس قواعد همان شیوه، جاده‌ای، دریایی، هوایی و غیره، تفسیر می‌شود. اگر محل وقوع خسارت معلوم نباشد، قاضی ناگزیر به ارجاع به اصول عام مسئولیت مدنی است. برای مثال، در فرض ورود خسارت در حمل جاده‌ای، قاضی به قانون بیمه اجباری و قواعد عام مسئولیت رجوع می‌کند و در خسارت دریایی تابع قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ است. این پراکندگی به‌طور کامل با ویژگی‌های حمل و نقل ترکیبی ناسازگار است.

نظام یکپارچه (متحدالشکل) مسئولیت

یکی از اهداف اساسی هر کنوانسیون جدید در حقوق حمل و نقل بین‌المللی، ایجاد وحدت، هماهنگی و ساده‌سازی قواعد موجود است. «نظام یکپارچه مسئولیت» نیز با همین هدف طراحی شده است. در این نظام، هرگونه خسارت کلی یا جزئی به کالا، فقدان آن، یا تأخیر در تحویل، از زمان دریافت کالا توسط متصدی حمل و نقل ترکیبی تا لحظه تحویل به گیرنده، صرف‌نظر از محل یا علت دقیق وقوع خسارت، تحت مسئولیت متصدی حمل قرار

مسئولیت متصدی حمل ترکیبی کالا است؛ هر چند به دلیل فقدان حاکمیت کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا، قاضی قصد طرفین را ملاک تصمیم خویش قرار داده است.

با این حال، نظام مسئولیت یکپارچه نیز با انتقاداتی روبه‌روست. نخست آنکه، در فرض معلوم بودن محل وقوع خسارت، تعارضی میان مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی و کنوانسیون‌های تک‌نوعی کالا ایجاد می‌شود. دوم اینکه، میان تعهدات و مسئولیت عامل حمل ترکیبی تناسب لازم برقرار نیست و این امر موجب افزایش هزینه حمل و به تبع آن، افزایش قیمت کالا می‌گردد (Mohammadzadeh Vadeghani, 2000). به عبارت

دیگر، متصدی حمل در معرض ریسک بیشتر نسبت به حمل تک‌نوعی کالا قرار می‌گیرد و در فرض وقوع خسارت، دیگر قادر نخواهد بود از قواعد مسئولیت بالقوه با ریسک پایین‌تر بهره‌مند شود. ایراد دیگر آن است که مبنای حقوقی رجوع متصدی حمل ترکیبی به اشخاصی که عملیات حمل را انجام داده‌اند، به روشنی تعیین نشده است؛ به‌گونه‌ای که ممکن است متصدی خسارت بیشتری را به ذی‌نفع بپردازد، در حالی که مقررات کنوانسیون تک‌نوعی کالا، سقف مسئولیت پایین‌تری را برای عامل اصلی خسارت مقرر کرده باشد (Hancock, 2008). سوم اینکه در جایی که متصدی حمل و نقل ترکیبی کالا طبق قواعد یکپارچه مسئولیت مکلف به جبران خسارت وارده به صاحب کالا است، در حالی که مسبب خسارت سایر اشخاص اطراف حمل ترکیبی کالا هستند، وی به منظور رجوع به مقصر، تنها تابع قواعد مسئولیت کنوانسیون‌های تک‌نوعی کالا خواهد بود. در نتیجه، متصدی حمل و نقل ترکیبی برای مبلغ خسارت بیشتری مسئول خواهد بود تا از متصدی حمل و نقل فرعی بتواند آن را باز یابی کند. این همان چیزی است که «شکاف جبران» نامیده می‌شود (Hoeks, 2010). افزون بر این، در برخی موارد به دلیل عدم شمول کنوانسیون‌های تک‌نوعی کالا نسبت به شرایط خاص، امکان رجوع متصدی به

هوایی حمل و نقل قطعات هارد دیسک از سنگاپور به دوبلین از طریق هوا را پوشش می‌داد. با این حال، از آنجایی که بارنامه هوایی اجازه حمل و نقل جاده‌ای را می‌داد، بخش‌هایی از حمل کالا از پاریس تا دوبلین با حمل جاده‌ای جایگزین شد. مرحله کامیون‌رانی توسط یکی از پیمانکاران منظم ایرفرانس انجام شد، اما متأسفانه، در طول حمل و نقل جاده‌ای که راننده کامیون در آن دست داشت، محموله گم شد. متعاقباً شرکت حمل‌کننده ورشکست شد. ایرفرانس مسئولیت ضرر را پذیرفت، اما وکلای آن استدلال می‌کردند که حمل و نقل هوایی مشمول کنوانسیون ورشو در فرودگاه شارل دوگل به پایان رسیده است و پس از آن، مسئولیت آن باید بر اساس شرایط و ضوابط خود تعیین شود. از سوی دیگر، خواهان ادعا کرد که اگرچه تنها یک قرارداد حمل و نقل وجود داشت، ایرفرانس نه تنها برای حمل کالا از طریق هوا تا فرودگاه شارل دوگل قرارداد بسته بود، بلکه برای حمل آنها با کامیون به دوبلین نیز قرارداد بسته بود، و از آنجایی که شرایط ایرفرانس ماهیت قراردادی داشتند، صراحتاً تابع هرگونه کنوانسیون قابل اجرا بودند. لرد جاستیس منس چنین تصمیم گرفت: «مسئله اساسی که باید به آن پردازیم این است که قصد واقعی طرفین در چارچوب قرارداد برای حمل کالا چیست؟ در این قضیه طرفین قرارداد حمل و نقل ترکیبی کالا را با لحاظ مسئولیت یکپارچه متصدی اصلی حمل (طرف قراردادی) پیش‌بینی کرده‌اند و این منطقی نیست که حقوق و مسئولیت‌های مربوط به بخش‌های طولانی حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی، وابسته به این باشد که آیا متصدی حمل جاده‌ای، مرحله نهایی حمل را نیز بر عهده می‌گیرد یا نه، یا اگر آن را بر عهده می‌گیرد، اینکه آیا کالاها را در طول آن مرحله بر روی همان تریلر حمل می‌کند یا خیر.» در نتیجه، میزان مسئولیت ایرفرانس بر اساس کنوانسیون ورشو در نظر گرفته شد، در حالی که دادگاه بدوی میزان مسئولیت را بر اساس کنوانسیون سی‌ام‌آر در نظر گرفته بود. این موضع محکمه تجدیدنظر به‌وضوح مبتنی بر

متصل نیست، بلکه ماهیتی «غالب» دارد؛ به طوری که رژیم حقوقی حاکم بر «حمل اصلی»، سایر حمل‌های فرعی را در خود جذب می‌کند. این رویکرد بیشتر بر موقعیت‌هایی متمرکز است که در آن قرارداد حمل و نقل اساساً متکی به یک روش حمل و نقل خاص است. بنابراین، به روش اصلی حمل و نقل اجازه می‌دهد تا شیوه حمل و نقل با اهمیت کمتر را که قبل و بعد از شیوه اصلی حمل و نقل قرار دارد، جذب کند. برای مثال، کانتینری که در کشتی حمل می‌گردد، سایر روش‌های حمل جاده‌ای قبل و بعد از حمل اصلی را در خود جذب می‌کند و صرفاً در کل روند حمل و نقل، قواعد کنوانسیون دریایی اعمال می‌گردد. مشابه چنین رویکردی در کنوانسیون مونترال مشاهده می‌شود که در آن حمل و نقل جاده‌ای که برای هدف بارگیری، تحویل در اجرای حمل و نقل هوایی صورت می‌پذیرد، تحت قواعد مونترال خواهد بود. بدین ترتیب، ویژگی استفاده از روش‌های خاص حمل و نقل مدنظر قرار می‌گیرد و متصدی حمل و نقلی که محور و اساس حمل را انجام می‌دهد، به‌عنوان متصدی حمل و نقل ترکیبی شناسایی می‌کند (Spanjaart, 2018). برای مثال، در تابستان ۲۰۰۸، دادگاه روستوف آلمان در خصوص پرونده‌ای متفاوت از تصمیم قبلی اتخاذ تصمیم کرد. در این قضیه، محموله شامل ۲۴ کانتینر دستگاه کپی، از توکیو تا روتردام با حمل دریایی و سپس از روتردام تا مونشن‌گلاذباخ با حمل جاده‌ای جابه‌جا شده بود و در میان راه، پیش از آنکه حمل و نقل جاده‌ای حتی آغاز شود، پس از بارگیری کالاها بر روی تریلرها برای حمل به مونشن‌گلاذباخ در بندر روتردام، یکی از رانندگان هنگام یک گردش ناموفق به چپ، باعث واژگونی تریلر شد که در نتیجه آن، یکی از کانتینرها به شدت آسیب دید. دادگاه براساس قابل توسعه بودن مقررات کنوانسیون *CMR*، به‌عنوان نزدیک‌ترین و قابل دسترس‌ترین اراده به قصد واقعی طرفین به منظور شناسایی مسئولیت یکپارچه متصدی حمل، چنین تصمیم گرفت: «براساس دامنه شمول *CMR* که عمداً توسط

مسبب حادثه وجود ندارد؛ برای مثال، چنانچه حمل ترکیبی از هوا و زمین صورت گیرد و خسارت در منطقه فرودگاهی ایجاد شود، با توجه به عدم پوشش مقررات حمل هوایی و زمینی نسبت به این موقعیت، عامل حمل ترکیبی قادر به رجوع نخواهد بود (Xerri, 1980).

به هر حال، کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو بر اساس همین ساختار مبتنی است؛ چنانچه مطابق با ماده ۱۶ کنوانسیون مذکور، عامل حمل و نقل ترکیبی نسبت به تلف، فقدان، خسارت وارده یا تأخیر در تحویل کالا مسئول است، مگر اینکه وی یا کارکنان و نمایندگان اثبات کنند که تمام اقدامات لازم، معقول و متعارف را برای جلوگیری از حادثه زیان‌بار انجام داده‌اند. در نتیجه، عامل حمل مکلف است کالا را با همان وضعیتی که در مبدأ تحویل گرفته، در مقصد به گیرنده تسلیم کند. این رویکرد به‌طور طبیعی به زیان متصدی حمل ترکیبی است، زیرا امکان استناد به تقصیر اشخاص ثالث برای رهایی از مسئولیت در برابر ذی‌نفع وجود ندارد، هرچند متصدی می‌تواند پس از جبران خسارت، به عامل اصلی زیان رجوع کند. با این حال، در عمل و به دلیل پذیرش محدود این کنوانسیون، متصدیان حمل ترکیبی با درج شروط قراردادی در صدد تغییر نوع و میزان مسئولیت خود برآمده‌اند. در مقابل، حقوق ایران هیچ‌گونه مسئولیت یکپارچه برای تمام مسیر حمل پیش‌بینی نکرده است. در نتیجه، متصدی ایرانی نمی‌تواند خود را بر مبنای یک قرارداد واحد مسئول بداند، مگر اینکه قراردادی صریح وجود داشته باشد.

نظام مختلط (تعدیل شده) مسئولیت

نظام مختلط یا تعدیل شده مسئولیت، تلاشی آکادمیک و عملی برای رفع «شکاف جبران» در نظام‌های شبکه‌ای و «هزینه‌های گراف» در نظام‌های یکپارچه است. هسته اصلی این نظام حقوقی مبتنی بر رویکرد موسوم به سیستم قرارداد جذب شده می‌باشد. در این رویکرد، قرارداد حمل و نقل ترکیبی صرفاً مجموعه‌ای از عقود

توجهی به شمار می‌رود (Glass, 2020). البته به نظر می‌رسد که همین مزیت موجب پیچیدگی‌های حقوقی در انتخاب نوع، مبنای مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی و مسائل مرتبط دیگر میان عامل و سایر حمل‌کنندگان شده است. به هر حال، سیستم مسئولیت اصلاحی حداقل می‌تواند مشکلات مربوط به فقدان غیرقابل مکان‌یابی را در رویکرد شبکه‌ای مسئولیت کاهش دهد. برای مثال، با گنجاندن شرطی، مسئولیت متصدی حمل معادل بالاترین میزان جبران خسارت از میان روش‌های مختلف حمل تعیین گردد.

تحول مهم دیگر، جایگزینی رویکرد «تقصیر مفروض» مقررات ۱۹۷۵ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) با «مسئولیت مبتنی بر عملکرد غیرمتمرکز» در قواعد آنکتاد - آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ است. پیش‌تر، نظام حمل و نقل ترکیبی تحت شمول مقررات ۱۹۷۵ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) قرار داشت که مبتنی بر نظام شبکه‌ای مسئولیت و بر مبنای تقصیر مفروض بود (Proctor, 1996) که مطابق با آن، در صورت وقوع خسارت، لازم بود مکان و زمان دقیق ورود خسارت مشخص شود تا از طریق بررسی نظام حقوقی حاکم بر آن مرحله حمل، قانون قابل اعمال تعیین گردد. به‌عنوان مثال، اگر خسارت در کشتی رخ می‌داد، قانون حاکم بر وضعیت مسئولیت متصدی حمل و نقل، بر اساس کنوانسیون حاکم بر حمل و نقل دریایی تعیین می‌شد. در نتیجه، قانون حاکم در هر مرحله از حمل می‌توانست متفاوت باشد و شناسایی شخص مسئول و مبنای مسئولیت وی، نیازمند شناسایی قانون حاکم در هر مقطع بود. هرچند، طبق بند ۳ ماده ۵ و ماده ۱۲ مقررات ICC 1975، در صورتی که ضرر غیرمتمرکز یا تدریجی بود، مسئولیت جبران خسارت بر عهده عامل حمل و نقل ترکیبی قرار می‌گرفت. در حالت اول، ضرر غیرمتمرکز، مبنای مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر بود و در حالت دوم، ضرر تدریجی، ملاک، مسئولیت مفروض عامل حمل و نقل ترکیبی محسوب می‌شد (Besong, 2007). در اسناد حمل مدرن‌تر مانند کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸،

کشورهای عضو کنوانسیون بسیار گسترده انتخاب شده است، CMR بر تمامی قراردادهای حمل اعمال می‌شود؛ به‌گونه‌ای که هرگاه این قراردادها ناظر بر حمل کالا از طریق جاده با وسایل نقلیه‌ای باشند که دست‌کم از یک مرز عبور می‌کنند و یا محل تحویل گرفتن کالا یا محل تحویل نهایی، همان‌گونه که در قرارداد مشخص شده، در یکی از کشورهای متعاقد واقع شده باشد. در نتیجه، محکمه مبتنی بر کنوانسیون CMR، میزان مسئولیت و محدودیت‌های متصدی حمل را مشخص نمود (Hoeks, 2010). همچنین در پرونده‌ای که قرارداد حمل ترکیبی شامل بخش دریایی و ریلی بود، دیوان عالی ایالات متحده مقرر کرد که قرارداد حمل ترکیبی، از حیث وحدت اقتصادی - حقوقی، تابع رژیم دریایی است. این آرا مبنای تقویت نظریه قرارداد جذب‌شده و نظام حقوقی مختلط مسئولیت شده است.

در عمل، از این نوع سیستم به‌طور گسترده در قالب قواعد استاندارد قراردادی مانند قواعد UNCTAD/ICC استفاده می‌شود. این قواعد در سال ۱۹۹۲ با همکاری میان اتاق بازرگانی بین‌المللی (آی‌سی‌سی) و کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (آنکتاد) نوشته شده است. این مقررات به منظور ارائه راه‌حلی موقت برای اسناد حمل و نقل ترکیبی، پس از عدم موفقیت کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو در لازم‌الاجرا شدن، با مشارکت بخش خصوصی، فرستندگان، سازمان فیاتا و بیمه‌گران، تدوین گردید. مزیت بالقوه رویکرد تعدیل‌شده این است که می‌تواند به‌طور مؤثر یک اجماع عملی، با در نظر گرفتن دیدگاه‌ها و منافع متضاد، فراهم کند. در این نظام حقوقی، برخی مقررات بدون توجه به مرحله، مکان یا چگونگی ایجاد خسارت اعمال می‌شوند و در مواقعی نیز امکان استناد به مقررات کنوانسیون حمل تک‌نوعی کالا، حسب مورد، وجود دارد. این رویکرد، تعادلی میان نظام یکپارچه و زنجیره‌ای ایجاد کرده و به دلیل ایجاد توازن میان دیدگاه‌های مختلف و منافع طرفین قرارداد حمل، مزیت قابل

این نظام با پذیرش «نظام شبکه‌ای منعطف»، به متصدی حمل اجازه می‌دهد که با در نظر گرفتن ماهیت حمل اصلی، پیش‌بینی‌پذیری حقوقی را برای طرفین قرارداد تضمین کند. این رویکرد، تعادلی هوشمندانه میان حمایت از ذی‌نفع و واقعیت‌های اقتصادی متصدی حمل ایجاد می‌کند (Berlingieri, 2009). به‌طور خلاصه، نظام مختلط با گنجاندن شروطی نظیر «مسئولیت معادل بالاترین سقف جبران خسارت در میان شیوه‌های مختلف حمل»، موفق شده است بسیاری از مشکلات مربوط به فقدان مکان‌یابی خسارت در نظام‌های سنتی را کاهش داده و الگویی مبتنی بر واقعیت‌های تجاری معاصر فراهم آورد. درحالی‌که بسیاری نظام‌ها به سمت مسئولیت یکپارچه یا حداقل مختلط حرکت کرده‌اند، ایران کاملاً در سطح نظام شبکه‌ای سنتی باقی مانده است و این امر با نیازهای حمل‌ونقل منطقی مدرن ناسازگار است.

مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا

مبنای مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی مصوب ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در بدو امر بسیار ساده و فارغ از هرگونه پیچیدگی است. زیرا در برخی از مواد به‌صراحت به مبنای مسئولیت عامل حمل‌ونقل ترکیبی اشاره شده است؛ اما با وجود چنین تصریحی، در مفاد و روح کنوانسیون مبنای دیگری استنباط می‌شود. بدین‌سان، برخی از حقوقدانان مبنای تقصیر مفروض و برخی دیگر مسئولیت محض را به‌عنوان ملاک کنوانسیون مطرح کرده‌اند. طرفداران این دیدگاه به بند «د» مقدمه کنوانسیون ژنو استناد می‌کنند که به‌صراحت «تقصیر مفروض» را مبنای مسئولیت متصدی اعلام کرده است (Zhang, 1993). براساس این مقرر، «مسئولیت عامل حمل ترکیبی بر اساس این کنوانسیون بر اصل تقصیر بنا شده و به‌عنوان خطای فرض شده تلقی می‌شود.» در این کنوانسیون، در صورتی که به کالای تحت مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی خسارتی وارد شود، نیاز به اثبات تقصیر متصدی نیست و وی مسئول شناخته می‌شود، مگر آنکه بتواند عدم تقصیر خود را ثابت کند. به عبارتی دیگر، به محض اینکه وقوع ضرر نسبت به کالا ثابت گردد، متصدی حمل‌ونقل به‌عنوان مسئول فرض می‌شود (Sturley, 2009). همچنین به ماده ۱۶ کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی استناد می‌شود. مطابق با ماده ۱۶ کنوانسیون که کاملاً شبیه متن پاراگراف اول ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ است، «عامل حمل‌ونقل ترکیبی در صورتی مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده با کالا و همچنین تأخیر در رسانیدن کالا است که طی مدت مقرر در ماده ۱۴، کالا تحت اختیار وی بوده و تلف یا خسارت یا تأخیر در تحویل کالا در آن زمان رخ داده است، مگر اینکه عامل حمل‌ونقل ترکیبی ثابت کند که خود او یا مأمورین یا نمایندگان او هر شخص دیگر مذکور در ماده ۱۵، کلیه اقداماتی که به‌طور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن لازم بوده است، به عمل آورده‌اند.» ملاحظه می‌شود که عامل حمل ترکیبی برای آزاد شدن از مسئولیت باید تمام تعهدات خود را انجام دهد و اقدامات متعارف و معقولی به کار گیرد تا از بروز خسارت و حادثه جلوگیری کند. او موظف نیست که علت وقوع خسارت را پیدا کند یا یکی از موارد معافیت ذکرشده در کنوانسیون را اثبات نماید (Thomas, 2009). لذا، اساس مسئولیت در این کنوانسیون، اماره تقصیر یا فرض خطا تلقی می‌شود. به عبارت دیگر، در صورتی که ثابت شود خسارت در زمانی ایجاد شده که عامل حمل ترکیبی موظف به رساندن سالم کالا به مقصد بوده، تقصیر متصدی حمل به‌صورت پیش‌فرض مشخص می‌شود. با این حال، او این امکان را دارد که با اثبات عدم تقصیر و رعایت احتیاط‌های لازم، خود را از مسئولیت مبرا کند. مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در برخی سیستم‌ها، ترکیبی است که مبتنی بر تقصیر بوده و بار اثبات بر عهده متصدی حمل است. چنانچه خسارت وارده به کالا در زمان تصدی او، از لحظه قبض کالا تا پایان تحویل، رخ دهد، وی مسئول است، مگر اینکه عدم تقصیر خود یا وقوع عامل خارجی غیرقابل احتراز را اثبات نماید

این نظام با پذیرش «نظام شبکه‌ای منعطف»، به متصدی حمل اجازه می‌دهد که با در نظر گرفتن ماهیت حمل اصلی، پیش‌بینی‌پذیری حقوقی را برای طرفین قرارداد تضمین کند. این رویکرد، تعادلی هوشمندانه میان حمایت از ذی‌نفع و واقعیت‌های اقتصادی متصدی حمل ایجاد می‌کند (Berlingieri, 2009). به‌طور خلاصه، نظام مختلط با گنجاندن شروطی نظیر «مسئولیت معادل بالاترین سقف جبران خسارت در میان شیوه‌های مختلف حمل»، موفق شده است بسیاری از مشکلات مربوط به فقدان مکان‌یابی خسارت در نظام‌های سنتی را کاهش داده و الگویی مبتنی بر واقعیت‌های تجاری معاصر فراهم آورد. درحالی‌که بسیاری نظام‌ها به سمت مسئولیت یکپارچه یا حداقل مختلط حرکت کرده‌اند، ایران کاملاً در سطح نظام شبکه‌ای سنتی باقی مانده است و این امر با نیازهای حمل‌ونقل منطقی مدرن ناسازگار است.

مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا

مبنای مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی مصوب ۱۹۸۰ سازمان ملل متحد در بدو امر بسیار ساده و فارغ از هرگونه پیچیدگی است. زیرا در برخی از مواد به‌صراحت به مبنای مسئولیت عامل حمل‌ونقل ترکیبی اشاره شده است؛ اما با وجود چنین تصریحی، در مفاد و روح کنوانسیون مبنای دیگری استنباط می‌شود. بدین‌سان، برخی از حقوقدانان مبنای تقصیر مفروض و برخی دیگر مسئولیت محض را به‌عنوان ملاک کنوانسیون مطرح کرده‌اند. طرفداران این دیدگاه به بند «د» مقدمه کنوانسیون ژنو استناد می‌کنند که به‌صراحت «تقصیر مفروض» را مبنای مسئولیت متصدی اعلام کرده است (Zhang, 1993). براساس این مقرر، «مسئولیت عامل حمل ترکیبی بر اساس این کنوانسیون بر اصل تقصیر بنا شده و به‌عنوان خطای فرض شده تلقی می‌شود.» در این کنوانسیون، در صورتی که به کالای تحت مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی خسارتی وارد شود، نیاز به اثبات تقصیر متصدی نیست و وی مسئول شناخته می‌شود، مگر آنکه بتواند عدم تقصیر خود را ثابت کند. به عبارتی دیگر، به محض اینکه وقوع ضرر نسبت به کالا ثابت گردد، متصدی حمل‌ونقل به‌عنوان مسئول فرض می‌شود (Sturley, 2009). همچنین به ماده ۱۶ کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی استناد می‌شود. مطابق با ماده ۱۶ کنوانسیون که کاملاً شبیه متن پاراگراف اول ماده ۵ کنوانسیون هامبورگ است، «عامل حمل‌ونقل ترکیبی در صورتی مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده با کالا و همچنین تأخیر در رسانیدن کالا است که طی مدت مقرر در ماده ۱۴، کالا تحت اختیار وی بوده و تلف یا خسارت یا تأخیر در تحویل کالا در آن زمان رخ داده است، مگر اینکه عامل حمل‌ونقل ترکیبی ثابت کند که خود او یا مأمورین یا نمایندگان او هر شخص دیگر مذکور در ماده ۱۵، کلیه اقداماتی که به‌طور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامدهای آن لازم بوده است، به عمل آورده‌اند.» ملاحظه می‌شود که عامل حمل ترکیبی برای آزاد شدن از مسئولیت باید تمام تعهدات خود را انجام دهد و اقدامات متعارف و معقولی به کار گیرد تا از بروز خسارت و حادثه جلوگیری کند. او موظف نیست که علت وقوع خسارت را پیدا کند یا یکی از موارد معافیت ذکرشده در کنوانسیون را اثبات نماید (Thomas, 2009). لذا، اساس مسئولیت در این کنوانسیون، اماره تقصیر یا فرض خطا تلقی می‌شود. به عبارت دیگر، در صورتی که ثابت شود خسارت در زمانی ایجاد شده که عامل حمل ترکیبی موظف به رساندن سالم کالا به مقصد بوده، تقصیر متصدی حمل به‌صورت پیش‌فرض مشخص می‌شود. با این حال، او این امکان را دارد که با اثبات عدم تقصیر و رعایت احتیاط‌های لازم، خود را از مسئولیت مبرا کند. مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در برخی سیستم‌ها، ترکیبی است که مبتنی بر تقصیر بوده و بار اثبات بر عهده متصدی حمل است. چنانچه خسارت وارده به کالا در زمان تصدی او، از لحظه قبض کالا تا پایان تحویل، رخ دهد، وی مسئول است، مگر اینکه عدم تقصیر خود یا وقوع عامل خارجی غیرقابل احتراز را اثبات نماید

(Mohammadzadeh Vadeghani, 2000). در جهت تقویت این نظر می‌توان به استدلال محکمه در پرونده‌ای اشاره کرد که فرض تقصیر عامل حمل و نقل ترکیبی ملاک تعیین مبنای مسئولیت تلقی گردید و به صراحت بیان شد که متصدی حمل در قبال هرگونه خسارت ناشی از عدم اعمال سعی و تلاش متعارف و لازم از طرف خود یا نماینده‌اش مسئول است.

در مقابل، برخی دیگر از حقوقدانان مبنای مسئولیت متصدی حمل ترکیبی در مقررات فوق را فرض مسئولیت دانسته و برای اثبات این نظر دلایلی را بیان کرده‌اند. آنان در ابتدا با استناد به ایجاب حمایت از حقوق فرستنده و گیرنده در برابر متصدیان حمل و نقل، چنین مبنایی را عادلانه تلقی کرده‌اند. زیرا عدم پذیرش این مبنا منجر به این نتیجه خواهد شد که متصدی حمل و نقل ترکیبی به صرف اثبات این امر که کوشش و مراقبت لازم و متعارف را انجام داده است، بتواند به راحتی از مسئولیت مبرا گردد، بدون اینکه به تشخیص این امر بپردازد که علت وقوع خسارت چه بوده است. شایان ذکر است که مشخص نمودن علت وقوع خسارت با مبنای مسئولیت مفروض سازگار است؛ هرچند حقوقدانان معتقد به تقصیر مفروض، مثل پروفیسور رنه رودیر، اعتقاد بر عدم لزوم مشخص نمودن علت وقوع خسارت دارند، زیرا در تفسیر ماده ۱۶ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، قاعده تفسیر مضیق و نیز توجه به متن ماده باید رعایت شود (William, 2005). به عبارت دیگر، کافی است که متصدی حمل اثبات دهد که کلیه اقدامات معقول جهت احتراز از واقعه خسارت را به کار برده است. اما گروه مقابل معتقدند که عامل حمل و نقل ترکیبی باید علت خسارت را مشخص کند؛ زیرا برای اثبات رعایت احتیاط لازم جهت احتراز از واقعه خسارت، راهی جز تعیین و نشان دادن علت واقعه خسارت وجود ندارد و هر دو از یکدیگر غیرقابل تفکیک هستند (Nikaki, 2013).

به هر حال، پذیرش چنین نظری با رویکرد تفسیر مبتنی بر مصالح اجتماعی و حمایت از زیان‌دیده استوار است و عملاً منجر به پذیرش نظریه مسئولیت مفروض می‌شود. همچنین پذیرش نظر فقدان نیاز به مشخص نمودن علت وقوع خسارت، منجر به تالی فاسد خواهد شد. برای مثال، متصدی حمل ترکیبی می‌تواند با قرارداد ساقط‌کننده مسئولیت، بدون اثبات علت وقوع خسارت، خود را از مسئولیت معاف کند (Clarke, 1999). در حالی که در نظریه مسئولیت مفروض، زمانی متصدی حمل از مسئولیت در قبال خسارت وارده معاف می‌شود که اثبات کند که رابطه علیت میان تقصیر وی و نتیجه خسارت وجود ندارد و در واقع، با اثبات حادثه غیرقابل احتراز و پیش‌بینی، از مسئولیت رها شده می‌شود (Mirzanejad Jouybari & Moradi Govarashki, 2006). بدین ترتیب، تفسیر موسع ماده ۱۶ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی دارای عواقب مثبت و عادلانه‌ای خواهد بود. زیرا عاملان حمل و نقل ترکیبی که از جوانب مختلف در موقعیت بهتری نسبت به صاحبان کالا قرار دارند، ملزم به جبران خسارات ناشی از عوامل نامشخص خواهند بود. چراکه عملاً اثبات علت بروز این نوع خسارت‌ها بسیار دشوار و اغلب غیرممکن است (Clulow, 2011). به هر حال، نظریه فوق، از جهت اینکه معمولاً صاحبان کالا از مسائل فنی سررشته‌ای ندارند، مبتنی بر مصالح آنان تفسیر شده است و در رویه قضایی برخی کشورها نیز شاهد چنین برداشتی هستیم که در موارد مشابه، عامل حمل ناگزیر به اثبات علت وقوع خسارت بوده و صرف اثبات بی‌تقصیری متصدی و خدمه و کارگزاران وی کفایت نمی‌کند (Glass, 2004). در جهت تحکیم مبنای فرض مسئولیت می‌توان به پرونده‌ای اشاره کرد که قاضی تأکید داشت که متصدی حمل ترکیبی نمی‌تواند از زیر بار تعهدات خود با استناد به قراردادهای فرعی (Sub-contracts) فرار کند. قاضی به نوعی «فرض مسئولیت قراردادی» را بر کل مسیر حاکم کرد تا از حقوق صاحب کالا در برابر

نص کنوانسیون مورد اقبال بیشتری نزد حقوقدانان بوده است و طرفداران این نظریه به دلایل طرفداران نظریه مسئولیت مفروض ایراد کرده‌اند. آنان بیان کرده‌اند که ضرورت وجود یکنواختی میان مبنای مسئولیت در کنوانسیون‌های مختلف را نمی‌توان دلیل مناسبی جهت اثبات فرض مسئولیت در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰ دانست. در همین راستا، این ادعا که اکثر کنوانسیون‌ها مبنای مسئولیت مفروض را پذیرفته‌اند، ادعایی گزاف است و نمی‌توان فرض ماده ۱۷ کنوانسیون ژنو را به سایر مواد تسری داد؛ زیرا قانون‌گذار در آنجا درصد مشخص نمودن مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی نبوده است. از سوی دیگر، کنوانسیون‌های حمل برای ایجاد توازن و تعادل میان متصدی حمل و فرستنده و گیرنده کالا تنظیم شده‌اند. لذا صرف حمایت از صاحب کالا نمی‌تواند دلیل مناسبی جهت لحاظ فرض مسئولیت به‌عنوان مبنای مسئولیت نیست (Colebunders, 2013). به نظر نگارنده، نظریه مسئولیت مفروض، مبنا و ملاک مورد نظر کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی است. زیرا اولاً وجود قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل‌ونقل حکایت از تعهد متصدی حمل‌ونقل ترکیبی به حمل‌ونقل کالا به‌طور صحیح و سالم با همان شرایط و کیفیتی دارد که در مبدأ کالا دریافت و در مقصد به گیرنده تحویل شود. لذا عرف تجاری چنین اقتضا می‌کند که آن، تعهد به وسیله‌ای تلقی شود که صرف اثبات عدم تقصیر موجب بی‌مسئولیتی متصدی حمل نشود؛ بلکه او همانند متصدی متعارف و مشابه، باید اثبات کند که کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری از ورود خسارت انجام داده است تا علت خارجی غیرقابل پیش‌بینی و پیشگیری محقق نشود. این به منزله پذیرش فرض مسئولیت متصدی حمل به‌صورت نسبی است. بدین ترتیب، متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت باید وجود یک علت خارجی را ثابت کند، نه اینکه صرف اثبات کوشش‌های لازم در انجام تعهد موجب بی‌مسئولیتی وی شود.

سردرگمی ناشی از قراردادهای متعدد حمل فرعی حمایت کند. همچنین در پرونده‌ای قاضی مقرر داشت: «صرف نرسیدن کالا به مقصد یا ورود خسارت به آن، کافی است تا متصدی مسئول شناخته شود.» در واقع، قاضی عملاً بحث «اثبات تقصیر دقیق» توسط خواهان را کنار می‌گذارد و بار اثبات «عدم مسئولیت» را به‌قدری سنگین می‌کند که در عمل، فرض بر مسئولیت متصدی حمل می‌شود.

همچنین این دسته از حقوقدانان با استناد به روح و سیاق کنوانسیون‌های مختلف، از جمله کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی، نظریه مسئولیت مفروض را به‌عنوان مبنا مطرح کرده‌اند. چنانچه براساس بند ۱ ماده ۱۶ کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی: «عامل حمل ترکیبی برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند که خود او، مأمورین یا نمایندگانش یا هر شخص مذکور در ماده ۱۵، کلیه اقداماتی که به‌طور معقول جهت احتراز از واقعه و نتایج آن لازم بوده، به عمل آورده‌اند.» بر این اساس، به نظر می‌رسد اثبات همه اقدامات معقول و متعارف بدون تصور اثبات سبب زبان ممکن نیست. مؤید این مطلب در ماده ۱۷ کنوانسیون آمده است. مطابق با ماده اخیرالذکر، «در مواردی که تقصیر یا غفلت متصدی حمل، یا نمایندگان و مأموران او، به همراه علت دیگری منجر به تلف، خسارت یا تأخیر در تسلیم کالا شود، متصدی حمل تنها مسئول تلف، خسارت یا تأخیری است که قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد. شرط این امر آن است که متصدی حمل بتواند میزان تلف، خسارت یا تأخیر را که به او قابل انتساب نیست، اثبات کند.» بدین ترتیب، متصدی حمل برای کاهش میزان مسئولیت خود باید اثبات کند که سبب دیگری نیز در ورود زیان نقش داشته و این اسباب را به‌طور جداگانه تمیز دهد (Feyzi Chekap & Mardani, 2020). به عبارت دیگر، ماده ۱۷ وظیفه اثبات سبب زیان را در مورد اجتماع علل مسبب خسارت بر عهده متصدی حمل‌ونقل ترکیبی قرار داده است. با این حال، نظریه فرض تقصیر با توجه به ذکر در مقدمه و

مؤید این مطلب، رویه مقرر در مقررات آنکتاد ۱۹۹۲ است. همچنین بند ۱ ماده ۱۶ به نظریه فرض مسئولیت نزدیک‌تر است و به این استدلال نمی‌توان انتقاد جدی وارد کرد، زیرا بر اساس آن، متصدی باید عدم تقصیر خود و همچنین علت وقوع حادثه را ثابت کند. به عبارت دیگر، تا زمانی که متصدی قادر به اثبات علت حادثه نباشد، نمی‌تواند خود را از مسئولیت معاف کند. بنابراین، این مقرره به فرض مسئولیت ارتباط نزدیکی دارد (Kituri, 2009). ثانیاً با توجه به پذیرش این نظر که دادگاه‌ها نباید درصدد کشف محل و زمان دقیق ورود خسارت باشند، خصوصاً در جایی که ضرر به تدریج حاصل شده است و در جهت پیشگیری از اختلافات به دلیل تعدد اشخاص دخیل در حمل‌ونقل ترکیبی، نظریه مسئولیت مفروض صحیح‌تر به نظر می‌رسد (Besong, 2007). زیرا این گزاره که فارغ از محل و زمان حادثه موجب خسارت، عامل حمل‌ونقل ترکیبی مسئول است، این معنا را به ذهن متبادر می‌کند که وی در صورتی می‌تواند خود را از مسئولیت معاف کند که اثبات کند که اولاً علت وقوع حادثه چه بوده است. ثانیاً متصدی حمل‌ونقل ترکیبی یا نمایندگان و کارکنان وی در جهت پیشگیری از چنین حادثه‌ای چه اقدامات متناسبی را انجام داده‌اند. به هر حال، نظر فوق به نوعی اجتهاد در برابر نص است و صراحت مقدمه کنوانسیون مبنی بر پذیرش نظریه تقصیر مفروض، موجب آن شده است که غالب حقوقدانان بیشتر چنین نظری را بپذیرند. در نتیجه، اگر متصدی بتواند ثابت کند که کلیه مراقبت‌های لازم و متداول برای جلوگیری از وقوع حادثه را انجام داده است، حتی اگر نتواند علت دقیق و جزئی حادثه‌ای را که منجر به خسارت شده است توضیح دهد، با اثبات انجام تمامی احتیاط‌های ضروری برای جلوگیری از آن نوع حادثه، از مسئولیت معاف خواهد شد.

وضعیت مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی بر اساس رویه عملی حمل‌ونقل ترکیبی که منبث از اسناد نمونه مقررات آی‌سی‌سی/آنکتاد ۱۹۹۲ بوده، متفاوت می‌باشد. بدین‌سان که مبنای

مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ترکیبی در قبال تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا مبتنی بر مسئولیت مفروض متصدی حمل ترکیبی است؛ هرچند برخی از حقوقدانان همچنان معتقدند که در این مقررات همانند کنوانسیون ژنو، فرض تقصیر به‌عنوان مبنای مسئولیت وجود دارد. در هر صورت، مطابق با مقررات مذکور، تصریحاً بند ۱ ماده ۵، سیستم یکپارچه و جامع مسئولیت برای عامل حمل‌ونقل ترکیبی دیده شده است و در فرض تحقق خسارت، اعم از اینکه علت وقوع خسارت معلوم باشد یا خسارت به‌صورت تدریجی یا به‌طور پنهان حادث شده باشد، فرض بر مسئولیت متصدی حمل ترکیبی برای تمام مسیر حمل پیش‌بینی شده است. در این خصوص، فرقی نمی‌کند که خود متصدی حمل سبب بروز خسارت شده یا اینکه خدمه یا نمایندگان عامل خسارت باشند. در این صورت، متصدی حمل با اثبات قوه قاهره یا تقصیر اشخاص دیگر، ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه، از مسئولیت مبری می‌شود (Colebunders, 2013). تفاوت نظر از این جهت حاصل شده است که مطابق با مقررات آی‌سی‌سی - آنکتاد ۱۹۹۲، اثبات فقدان رابطه سببیت میان قصور یا تقصیر متصدی حمل ترکیبی یا کارکنان یا نمایندگان نسبت به خسارت وارده موجب معافیت از مسئولیت متصدی حمل ترکیبی می‌شود. به نظر نگارنده، اثبات غیرقابل انتساب بودن نتیجه مسئولیت‌زا، بدون مشخص نمودن علت و مکان حادثه امکان‌پذیر نیست و این موضوع هم بیان شد که در غالب موارد، متصدی حمل ترکیبی توانایی اثبات این موضوع را ندارد؛ به همین دلیل، فرض مسئولیت بهترین مبنای قابل استنباط از مقررات آی‌سی‌سی - آنکتاد ۱۹۹۲ است. البته این رویکرد سخت‌گیرانه سبب عدم تمایل متصدیان حمل از اسناد نمونه مقررات آی‌سی‌سی/آنکتاد ۱۹۹۲ شده است؛ زیرا در عمل، اثبات فقدان رابطه سببیت میان افعال متصدی حمل یا خدمه و یا نمایندگان نسبت به خسارت وارده بسیار دشوار می‌باشد؛ خصوصاً زمانی که خسارت به‌طور تدریجی حادث گردد یا اینکه

دانسته شده است. با این حال، از این مقررات استنباط می‌شود که متصدی، علاوه بر اثبات بی‌تقصیری، باید اعمال سعی و تلاش متعارف برای جلوگیری از وقوع حادثه زیان‌بار را نیز احراز نماید تا تضمین شود که وی تلاش لازم را در حفظ و نگهداری کالا به عمل آورده است (Nouri Youshanlouei & Khosravani, 2016).

کنوانسیون ملل متحد درباره قراردادهای حمل بین‌المللی کالا به‌طور کلی یا جزئی از طریق دریا، تحت عنوان قواعد روتردام، به‌عنوان آخرین کوشش برای یکپارچه‌سازی و ایجاد توافق میان رژیم‌های مسئولیت حمل و نقل بین‌المللی کالا شناخته می‌شود. این کنوانسیون با هدف استفاده از دریا به‌منظور بهبود شرایط حمل و نقل طراحی شده است. یکی از اهداف این کنوانسیون سامان بخشیدن به حمل مرکب دریایی بود که برخلاف رژیم‌های حقوقی قبلی، قلمرو قواعد روتردام جهت پوشش حمل مرکب بین‌المللی از طریق دریا توسعه یافت؛ هرچند این مقررات هنوز لازم‌الاجرا نگشته است. در مورد بار اثبات دعوا و مبنای مسئولیت متصدی، برخی از حقوقدانان مبنای مسئولیت را در این کنوانسیون فرض تقصیر می‌دانند، در حالی که عده‌ای دیگر فرض مسئولیت را مبنای مسئولیت متصدی عنوان کرده‌اند. با این حال، باید اذعان کرد که قواعد روتردام از یک مبنای واحد در زمینه مسئولیت متصدی پیروی نکرده و مبنای مسئولیت در این قواعد ترکیبی از فرض تقصیر، قواعد عمومی مسئولیت مدنی و فرض مسئولیت است. از این رو، بسیاری از حقوقدانان با توجه به وضعیت جابه‌جایی بار اثبات دعوا در روتردام، آن را مشابه یک بازی پینگ‌پنگ تلقی کرده‌اند (Costa Conrado, 2011).

ابتدا مطابق با بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام که در آن مقرر شده است: «اگر خواهان اثبات کند که زیان، خسارت، تأخیر در تحویل کالا، یا حادثه و اوضاع و احوالی که منجر به بروز هر کدام از موارد بالا شده یا در بروز آنها نقشی داشته، در طول دوره

علت یا مکان وقوع خسارت مشخص نباشد. از سوی دیگر، این رویکرد با منافع صاحبان کالا هم‌جهت بوده، زیرا جبران خسارت براساس دیدگاه فوق به‌طور تضمینی حاصل می‌گردد. در نتیجه، به منظور توافق میان منافع صاحبان کالا و متصدیان حمل ترکیبی، امروزه افزایش کرایه‌ها و هزینه‌های حمل شکل گرفته شده است (Besong, 2007). البته مقررات آی‌سی‌سی - آنکتاد ۱۹۹۲ به تبعیت از کنوانسیون حمل دریایی لاهه، زمانی که قسمتی از حمل و نقل از طریق دریایی یا با استفاده از آبراه‌های داخلی صورت گیرد، اثبات عدم قابلیت دریانوردی را از موارد معافیت متصدی حمل ترکیبی در نظر گرفته است. به عبارت دیگر، عامل حمل ترکیبی می‌تواند انجام اقدامات لازم برای حفظ قابلیت دریانوردی کشتی در شروع سفر دریایی را به اثبات برساند و به‌نوعی بار اثبات دعوی را تغییر دهد (Costa Conrado, 2011).

مقررات ناظر بر بارنامه حمل فیاتا مربوط به سال ۱۹۹۲ از دیگر اسناد نمونه حمل و نقل ترکیبی است که در عمل، متصدیان حمل ترکیبی بنا به عرف بین‌المللی از آن بسیار استفاده می‌کنند و مقررات آن را حاکم بر روابط قراردادی شخصی با صاحبان کالا می‌کنند؛ هرچند هیچ الزامی به پذیرش چنین مقرراتی نیست. در ایران نیز تقریباً تمامی شرکت‌های بین‌المللی فعال در عرصه حمل و نقل عضو انجمن شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل هستند و عملاً از مقررات فیاتا بهره می‌برند. در این مقررات، متصدی حمل ترکیبی با عنوان کارگزار حمل شناخته می‌شود. به‌موجب بند ۲ از ماده ۶ با عنوان مسئولیت کارگزار حمل مقرر شده است: کارگزار حمل در قبال آسیب، تلف یا تأخیر در تحویل کالا مسئول است، مگر اینکه اثبات نماید هیچ تقصیر یا اهمالی از جانب وی، کارکنان، نمایندگان یا اشخاص دیگر، موضوع بند ۲ ماده ۲، که منجر به چنین خسارتی شده است، صورت نگرفته است (Goharian, 2011). در این سند نمونه، مبنای مسئولیت «فرض تقصیر» است و صرف اثبات عدم اهمال یا تقصیر برای رهایی از مسئولیت کافی

از تقصیر او یا اشخاصی که وی مسئول اعمال آنهاست نبوده، در این صورت مسئولیت متصدی بسته به مقدار و نوع اثبات او، به طور کامل یا جزئی رفع خواهد شد و نیازی به اثبات خطرات مستثنائده در بند بعدی نخواهد بود (Chitcharongkiat, 2013). اما اگر متصدی تصمیم بگیرد که خطرات مستثنائده در بند ۳ را اثبات کند و همچنین در این امر موفق شود، مسئولیت وی همچنان پابرجاست و فرایند تعیین بار اثبات به مرحله دوم منتقل می شود. به عبارت دیگر، اگر متصدی بخواهد به بند ۲ از ماده ۱۷ استناد کند، نمی تواند تنها با اثبات عدم تقصیر و انجام تعهدات خود، از مسئولیت معاف شود؛ بلکه باید علت خسارت و حادثه را شناسایی کرده و ثابت کند که این علت به خود او یا افرادی که مسئولیت عمل آنها را دارد، مربوط نمی شود، که این موضوع مربوط به فرض مسئولیت است (Binling, 2014). از سوی دیگر، اگر متصدی بخواهد به بند ۳ از ماده ۱۷ استناد کند، باز هم نیاز دارد تا علت و دلیل حادثه زیان بار را اثبات کند و صرفاً اثبات عدم تقصیر و رعایت تعهدات و احتیاط متعارف نمی تواند او را از مسئولیت معاف کند. بنابراین، باید پذیرفت که بند ۳ از ماده ۱۷ روتردام نیز بر اساس فرض مسئولیت متصدی تدوین شده است (Ahmadi, 2016).

مرحله دوم، فرض تقصیر متصدی همراه با بار اثبات معکوس است که حتی پس از اثبات عدم تقصیر توسط متصدی حمل و نقل، مدعی می تواند با ارائه دلایل بیشتر برای اثبات ادعای خود، مجدداً تقصیر متصدی حمل را به اثبات برساند و در این زمان، مبنای مسئولیت به فرض تقصیر نزدیک می شود. با این توضیح که با توجه به بندهای ۴ و ۵ ماده ۱۷، ممکن است مدعی با تلاش برای اثبات یکی از موارد تقصیرات سه گانه ذکر شده در بند ۵ از ماده ۱۷، زمینه را برای آغاز دور جدیدی از دعوا فراهم کند. این تقصیرات سه گانه به عنوان «عدم قابلیت دریانوردی کشتی»، «امکان نامناسب کشتی» و «حفاظ های نامناسب کالاهای» در زمره تعهدات سستی

مسئولیت متصدی حمل و نقل بوده است، وی در قبال زیان، خسارت و تأخیر در تحویل کالا مسئول می باشد.» همچنین براساس بند ۲ ماده یاد شده، در صورت اثبات این موضوع که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا مستند به افراد مقرر در ماده ۱۸، صاحب کالا، فرستنده یا گیرنده کالا، و در صورت اثبات قوه قاهره که موارد آن در بند ۳ ماده ۱۷ قواعد روتردام آمده است، متصدی حمل و نقل فاقد هرگونه مسئولیت در قبال تمام یا بخشی از مسئولیت خواهد بود. با توجه به مقررات فوق الذکر، فرض مسئولیت متصدی به عنوان ملاک شناخته می شود و در عین حال، بار اثبات بر عهده مدعی است (Yuzhou & Li, 2009). به عبارت دیگر، او باید خسارت ناشی از تأخیر یا واقعه ای که موجب بروز خسارت شده را اثبات کند و همچنین ثابت نماید که خسارت در طول مدت مسئولیت متصدی اتفاق افتاده است. در این مرحله، مسئولیت متصدی به طور پیش فرض در نظر گرفته شده است، اما او فرصتی دارد تا بار اثبات را به نفع خود برگرداند و با این فرضیه مقابله کند (Simayi Sarraf & Yari, 2014). متصدی می تواند برای رفع مسئولیت خود اثبات کند که در بروز علت یا یکی از علل خسارت، تأخیر یا تلف، خود او یا هر شخص دیگری که او مسئول اعمالشان است، تقصیری نداشته اند و همچنین ثابت کند که یکی یا چند مورد از خطرات استثنائده، موجب خسارت یا تأخیر شده اند یا در ایجاد آن نقش داشته اند. به دیگر سخن، متصدی با اثبات عدم تقصیر خود و نیز نشان دادن وقوع قوه قاهره، می تواند از مسئولیت معاف شود. به همین دلیل، برخلاف نظر برخی از نویسندگان که بیان کرده اند که مقرر اصلی مسئولیت متصدی در دو بند اول ماده ۱۷ قواعد روتردام بر اساس تقصیر فرضی متصدی حمل یا افراد ذکر شده در ماده ۱۸ استوار است، به نظر می رسد مفاد و ساختار قواعد روتردام شباهت به فرض مسئولیت متصدی دارد. زیرا اگر متصدی بتواند موفق به اثبات بند ۲ ماده ۱۷ شود و نشان دهد که علت یا یکی از علل خسارت ناشی

اساس بخش اول بند ۴، مبتنی بر قواعد کلی مسئولیت مدنی است. در صورتی که مدعی بتواند ثابت کند که خسارت یا ضرر ناشی از قصور متصدی و یا افرادی است که او نسبت به اعمال آنها مسئول است، متصدی موظف به جبران خسارت خواهد بود. این وضعیت مشابه موارد عمومی مسئولیت مدنی است و نمی‌توان آن را به‌عنوان فرض قصور یا مسئولیت تلقی کرد (Ahmadi, 2016). بدین‌سان، بر اساس مطالعه مذکور، مبنای مسئولیت متصدی در قواعد روتردام بیشتر به فرض مسئولیت نزدیک‌تر است، هرچند در قسمت‌هایی از آن مبانی دیگر، همچون فرض تقصیر و مسئولیت مبتنی بر تقصیر، مشاهده می‌گردد. ممکن است مهم‌ترین تفاوت کنوانسیون روتردام با سایر کنوانسیون‌های مشابه در مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل باشد که ترکیبی از فرض مسئولیت، فرض تقصیر و تقصیر لازم‌الاثبات است. همچنین، بار اثبات دعوی بر عهده هر دو طرف قرار داده شده است و تنها این موضوع بر عهده متصدی حمل‌ونقل نیست.

به نظر نگارنده، با توجه به الزامات گسترده اثباتی متصدی، ضرورت حمایت از صاحب کالا، دشواری تعیین علت و محل وقوع خسارت در حمل‌ترکیبی، «مسئولیت مفروض» واقعی‌ترین و منطبق‌ترین برداشت از مبنای مسئولیت در حمل‌ونقل ترکیبی است. اما متأسفانه مبنای مسئولیت در نظام حقوقی ایران، مواد ۲۲۱، ۶۱۴ و ۶۱۵ قانون مدنی، ۱۰۳، ۳۸۶ و ۳۸۷ قانون تجارت، مبتنی بر تقصیر مفروض است؛ چنانچه با رجوع به ماده ۳۸۶ قانون تجارت، تنها تکلیف متصدی به اثبات عدم تعدی و تفریط است، نه اثبات علت حادثه. به عبارت دیگر، صرف اثبات احتیاط‌های لازم و فقدان تقصیر در نتیجه حاصله به منظور معافیت متصدی حمل‌کفایت می‌کند. این وضعیت کاملاً با نظام‌های پیشرفته اختلاف دارد.

متصدی حمل‌ونقل محسوب می‌شوند (Sturley et al., 2010). بنابراین، در صورتی که مدعی تصمیم بگیرد گزینه تقصیر متصدی یا زیرمجموعه‌اش را که منجر به وقوع خطرات استثنای شده است برای اثبات انتخاب کند و در این راستا موفق به اثبات آن شود، طبق موارد بند ۲ ماده ۱۷، آنگاه متصدی دیگر فرصتی برای ارائه دلیل بر رد آن نخواهد داشت و به این ترتیب، مسئولیت او مشخص می‌شود. از سوی دیگر، اگر مدعی نتواند این گزینه را به درستی اثبات کند، فرض بر این خواهد بود که متصدی تقصیری نداشته و مسئولیتی نیز متوجه او نیست. اما اگر مدعی گزینه دوم را برگزیده و ادعا کند که واقعه یا شرایط پیش‌آمده خارج از مصادیق فهرست‌شده در بند ۳ است و بتواند ادعایش را ثابت کند، در این صورت بر اساس قسمت «ب» بند ۴ ماده ۱۷، فرض تقصیر بر عهده متصدی خواهد بود. اما به او فرصتی داده می‌شود تا دلیلی مخالف ارائه کند که نشان دهد وقوع این حادثه با شرایط استنادشده امکان‌پذیر نبوده و ناشی از تقصیر وی یا زیرمجموعه‌اش نیست. عدم توانایی متصدی در اثبات این موضوع، او را مسئول می‌کند. این وضعیت به‌عنوان حالت ثانویه تقصیر متصدی در ماده ۱۷ قواعد روتردام ذکر شده است. در نهایت، اگر ادعاکننده گزینه سوم را انتخاب کرده و ادعا کند که خسارت به دلیل عدم قابلیت دریانوردی یا تجهیزات ناپسند یا نقص حفاظتی پدید آمده و بتواند ادعای خود را با موفقیت ثابت کند، با توجه به بند ۵ ماده ۱۷، در این صورت تقصیر متصدی مفروض در نظر گرفته می‌شود. اما او مجدداً فرصتی خواهد داشت تا دلیلی مخالف ارائه کند و ثابت کند که هیچ‌یک از این سه مسئله در وقوع خسارت نقش نداشته است و یا اینکه او تمام مراقبت‌های لازم را برای رعایت این موارد انجام داده و هیچ تقصیری در این زمینه نداشته است. اگر متصدی نتواند این مسئله را اثبات کند، در این صورت فرض تقصیر او بدون تغییر باقی می‌ماند و در نتیجه مسئول خواهد بود (Feyzi Chekap & Mardani, 2020). همچنین مبنای مسئولیت متصدی حمل بر

نتیجه‌گیری

تحلیل مبانی و اسناد مرتبط با حمل‌ونقل ترکیبی نشان می‌دهد که این نهاد بر سه رکن اصلی استوار است: وجود قرارداد واحد، مسئولیت یکپارچه و مستمر متصدی حمل از دریافت تا تحویل کالا، و استفاده از حداقل دو شیوه مختلف حمل. ملاک تمایز این نوع حمل از عملیات تک‌وجهی نیز نه صرف تعدد وسایل حمل، بلکه وحدت رژیم حقوقی و تمرکز مسئولیت در شخص متصدی است. با وجود فقدان یک کنوانسیون الزام‌آور بین‌المللی، اسناد موجود، از جمله مقررات آنکتاد - آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ و به‌ویژه بارنامه فیاتا، نقش کلیدی در تعیین حدود تعهدات و مسئولیت طرفین و اثبات وجود قرارداد حمل ایفا می‌کنند. در این چارچوب، صادرکننده سند حمل در مقام متصدی، مسئولیت قراردادی نسبت به همه مراحل حمل و عملکرد حمل‌کنندگان فرعی دارد.

در مجموع، حمل‌ونقل ترکیبی با ایجاد یکپارچگی حقوقی در زنجیره حمل، موجب افزایش کارآمدی، پیش‌بینی‌پذیری و امنیت حقوقی در تجارت بین‌المللی کالا می‌شود و جایگاه آن در نبود یک رژیم واحد جهانی اهمیت بیشتری می‌یابد.

بررسی نظام‌های مختلف مسئولیت در حمل‌ونقل ترکیبی نشان می‌دهد که سه رویکرد شبکه‌ای، یکپارچه و مختلط، هر یک پاسخی متفاوت به چالش‌های ناشی از نبود یک رژیم واحد بین‌المللی ارائه می‌کنند. نظام شبکه‌ای با اتکا به قواعد تک‌نوعی و تعیین مسئولیت بر اساس محل وقوع خسارت، از انعطاف‌پذیری بهره‌مند است، اما به دلیل پیچیدگی، تشتت مقررات و دشواری تعیین محل خسارت، امنیت حقوقی کافی برای طرفین فراهم نمی‌آورد. در مقابل، نظام یکپارچه با فرض مسئولیت متصدی نسبت به کل عملیات حمل، سادگی و پیش‌بینی‌پذیری بیشتری ایجاد می‌کند؛ هرچند به دلیل افزایش ریسک و هزینه برای متصدی و ایجاد شکاف در حق رجوع، کاستی‌های مهمی دارد. رویکرد مختلط یا تعدیل‌شده، تلاشی است برای ایجاد تعادل میان مزایای

دو نظام پیشین از طریق پذیرش «قرارداد جذب‌شده» و اعمال مقررات حمل غالب بر کل عملیات. این رویکرد که در رویه قضایی و قواعد استاندارد مانند مقررات آنکتاد - آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ بازتاب یافته، در عمل کارآمدتر و نزدیک‌تر به نیازهای تجارت بین‌الملل ارزیابی می‌شود، هرچند خود همچنان با پیچیدگی‌های تفسیری مواجه است. تحولات جدید، از جمله جایگزینی نظام «تقصیر مفروض» با «مسئولیت مبتنی بر عملکرد غیرمتمرکز» و پذیرش شبکه انعطاف‌پذیر در اسناد معاصر، نشان می‌دهد که نظام مسئولیت در حمل‌ونقل ترکیبی در مسیر هم‌گرایی و هماهنگ‌سازی تدریجی قرار دارد. با این حال، فقدان یک کنوانسیون الزام‌آور بین‌المللی همچنان مهم‌ترین مانع دستیابی به چارچوبی شفاف، منسجم و قابل اتکا محسوب می‌شود.

تحلیل مبانی مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو و مقایسه آن با مقررات آنکتاد - آی‌سی‌سی ۱۹۹۲، بارنامه فیاتا و قواعد روتردام نشان می‌دهد که نظام واحدی در سطح بین‌المللی برای تعیین مبانی مسئولیت وجود ندارد و هر سند رویکرد خاص خود را اتخاذ کرده است. با وجود تصریح مقدمه کنوانسیون ۱۹۸۰ بر «تقصیر مفروض»، ساختار مواد، به‌ویژه ماده ۱۶ و لزوم اثبات علت حادثه و اقدامات احتیاطی لازم از سوی متصدی، این برداشت را تقویت می‌کند که مبانی مورد نظر کنوانسیون در عمل به «فرض مسئولیت» نزدیک‌تر است. در اسناد عملی همچون مقررات ۱۹۹۲ آنکتاد - آی‌سی‌سی و بارنامه فیاتا نیز شاهد غلبه همین رویکرد هستیم؛ زیرا متصدی برای رهایی از مسئولیت باید عدم انتساب خسارت و وجود عوامل خارجی را ثابت کند، امری که اثبات آن غالباً دشوار بوده و از این جهت با منافع صاحبان کالا هماهنگ است. قواعد روتردام، جدیدترین سند بین‌المللی مرتبط، رویکردی ترکیبی اتخاذ کرده و ساختار ماده ۱۷ آن آمیزه‌ای از فرض مسئولیت، فرض تقصیر و قواعد عمومی تقصیر را ارائه می‌کند. در این چارچوب، بار اثبات میان طرفین

اسباب خارجی، قوه قاهره، تقصیر ذی نفع یا سایر موارد مصرح قانونی، از مسئولیت رهایی می‌یابد. همچنین این اصل، با تقویت پیش‌بینی‌پذیری و ثبات حقوقی، زمینه اعتماد بیشتر فعالان تجاری را فراهم می‌سازد. بنابراین، تفسیر مضیق استثنائات و تأکید بر ماهیت حرفه‌ای تعهد متصدی، می‌تواند تضمین‌کننده انسجام و کارآمدی این نظام باشد. با این حال، نبود وحدت رویه و تفاوت رویکردها در سطح مقررات بین‌المللی، همچنان مانع شکل‌گیری یک نظام منسجم و قابل پیش‌بینی در زمینه مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی است. در نظام حقوقی ایران، به دلیل فقدان قانون جامع حمل و نقل ترکیبی و نیز ابتدای قواعد مسئولیت متصدی حمل بر مبنای تقصیر مفروض، موجب شده ساختار حقوقی ایران با تجارت جهانی ناهماهنگ شود. از طرف دیگر، مسئولیت متصدی در ایران پراکنده، غیرهماهنگ و وابسته به شیوه حمل است و این موضوع بر لزوم ایجاد مقررات یکپارچه تأکید مضاعف می‌نماید.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The rapid expansion of international trade and the increasing complexity of global supply chains have fundamentally transformed the legal and operational structure of freight transportation. Modern commercial transactions rarely rely on a single mode of carriage; rather, goods are commonly transported through an integrated process involving road, rail, sea, inland waterway, and air transport. This evolution has led to the emergence of multimodal transport as one of the most important mechanisms facilitating international commerce. The legal significance of multimodal transport stems not only from its economic efficiency but also from the

گردش می‌یابد و متصدی تنها در صورت اثبات علت خسارت، عدم تقصیر و یا تحقق خطرات استثنایی از مسئولیت رها می‌شود. در مجموع، بررسی اسناد مختلف نشان می‌دهد که گرایش غالب در حمل و نقل ترکیبی، حرکت به سمت نظام‌هایی است که بار اثبات بیشتری را بر متصدی حمل تحمیل می‌کنند و تضمین حمایت مؤثر از صاحبان کالا را هدف قرار می‌دهند. از این رو، مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی ماهیتی حرفه‌ای و مبتنی بر اعتماد عمومی دارد و صرفاً به رابطه خصوصی میان طرفین محدود نمی‌شود. تحلیل موضوع نشان می‌دهد که مبنای مسئولیت متصدی حمل را باید در پیوند میان تعهد قراردادی، الزامات قانونی و ملاحظات عملی حمل و نقل جست‌وجو کرد. در نتیجه، بررسی مبانی و ساختار حقوقی مسئولیت متصدی حمل بین‌المللی ترکیبی کالا نشان می‌دهد که اصل بر فرض مسئولیت متصدی حمل به‌عنوان ستون فقرات نظام پاسخگویی در حقوق حمل و نقل است. این اصل با انتقال بار اثبات به متصدی حمل، تعادل اثباتی را به نفع صاحب کالا برقرار ساخته و از تحمیل دشواری‌های غیرمتعارف بر زیان‌دیده جلوگیری می‌کند. بدین ترتیب، صرف تحقق خسارت در محدوده زمانی تصدی حمل، اماره‌ای بر مسئولیت متصدی محسوب می‌شود و وی تنها در صورت اثبات

unique legal challenges it creates regarding liability allocation, risk distribution, and contractual responsibility. Unlike unimodal carriage, multimodal transport involves several stages performed by different carriers while remaining subject to a single transportation arrangement. Consequently, determining liability for loss, damage, or delay becomes considerably more difficult, particularly when the location or cause of the damage cannot be identified. International legal instruments have attempted to address these challenges through different regulatory models, including the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980, the ICC Rules for

Multimodal Transport Documents, the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, and the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading. These instruments seek to balance the interests of cargo owners, carriers, insurers, and commercial actors while promoting legal certainty and commercial predictability. Nevertheless, the absence of a universally accepted and binding international convention has resulted in significant fragmentation and inconsistency in the applicable legal framework. As a result, the determination of the legal basis of liability of the multimodal transport operator remains one of the most controversial issues in contemporary transport law. Scholars have therefore devoted considerable attention to identifying whether liability should be based on fault, presumed fault, presumed liability, or strict liability and how these approaches should interact with the contractual and commercial realities of multimodal transportation (Clarke & Yates, 2013; Glass, 2020; Kongphok, 2018; Shabahang et al., 2026; Spanjaart, 2018).

The concept of multimodal transport is generally understood as the carriage of goods under a single contract involving at least two different modes of transportation between countries. The essential characteristics of this arrangement include the existence of a single transport contract, the continuous responsibility of a multimodal transport operator, and the use of multiple modes of carriage throughout the transport chain. International instruments emphasize that although different performing carriers may participate in the transportation process, the contractual responsibility toward the cargo interest remains concentrated in the multimodal transport operator. This unified contractual relationship distinguishes multimodal transport from a mere sequence of independent transportation contracts. The

practical implementation of this system has been facilitated through transport documents such as the Combined Transport Document (CTD) and the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL), both of which serve as evidence of the contract of carriage and define the rights and obligations of the parties. These documents play a particularly important role because, in the absence of a comprehensive international convention, contractual provisions frequently determine the scope of liability, limitations of liability, exemptions, and dispute resolution mechanisms. The UNCTAD/ICC Rules 1992 provide a notable example of an attempt to harmonize commercial practice by establishing a framework for the responsibilities of the multimodal transport operator from receipt to delivery of the goods. Similarly, the FIATA Bill of Lading has become one of the most widely accepted multimodal transport documents in international banking and trade practice. Through these instruments, the operator assumes contractual responsibility for the entire transportation operation regardless of whether individual stages are performed by subcontractors. Consequently, multimodal transport documents function not only as evidence of carriage contracts but also as central mechanisms for allocating legal risks and determining the legal consequences of cargo loss, damage, or delay (Clarke & Yates, 2013; Fiata, 2017; Goharian, 2011; Nouri Youshanlouei & Khosravani, 2016; Proctor, 1996; Unctad/Icc, 2014).

The legal literature identifies three principal approaches to liability in multimodal transportation: the network liability system, the uniform liability system, and the modified or hybrid liability system. Under the network system, the applicable liability regime depends on the stage of transportation where the damage occurred. If the location of the damage can be identified, the rules governing the relevant unimodal convention, whether

maritime, road, rail, or air, determine the liability of the multimodal transport operator. This system offers flexibility and allows existing transportation conventions to retain their effectiveness. However, it also creates significant uncertainty because different stages of transport may be subject to different limitation periods, liability limits, and exemptions. Moreover, many cargo losses are non-localized, making it impossible to determine where the damage occurred. In such circumstances, the network system often fails to provide a satisfactory solution. By contrast, the uniform liability system treats multimodal transport as a distinct and autonomous contractual institution. Under this approach, a single legal regime governs the entire transportation operation regardless of the stage where the damage occurred. The principal advantage of this system is legal certainty, since all claims are resolved under one consistent framework. Nevertheless, critics argue that the system may expose multimodal transport operators to excessive liability and create difficulties regarding recourse actions against subcontracting carriers. In response to the shortcomings of both approaches, modern legal developments have increasingly favored modified systems that combine elements of the network and uniform models. These hybrid approaches seek to preserve commercial flexibility while providing greater predictability and fairness in liability allocation. The UNCTAD/ICC Rules and aspects of the Rotterdam Rules reflect this trend toward a more balanced and commercially realistic model of liability regulation (Berlingieri, 2009; Clarke, 1999; De Wit, 2002; Glass, 2020; Hoeks, 2010; Marten, 2012; Spanjaart, 2018; Xerri, 1980).

A central issue in multimodal transport law concerns the legal basis of the operator's liability. The 1980 Geneva Convention formally appears to adopt a presumed-fault model by providing that the multimodal

transport operator may avoid liability if it proves that all reasonable measures were taken to prevent the occurrence and its consequences. Many scholars therefore interpret the Convention as embodying a fault-based system with a reversed burden of proof. Under this view, once cargo loss, damage, or delay is established during the operator's period of responsibility, fault is presumed, and the operator bears the burden of proving due diligence. However, a competing interpretation argues that the practical operation of the Convention more closely resembles presumed liability than presumed fault. According to this perspective, proving the mere absence of negligence should not be sufficient to relieve the operator from liability. Instead, the operator must demonstrate the actual cause of the loss and establish that the cause was external, unavoidable, and beyond its sphere of responsibility. This interpretation is grounded in considerations of commercial fairness and the practical realities of international transport, where cargo owners rarely possess the technical capacity or information necessary to identify the exact source of damage. Furthermore, the operator occupies a superior position with respect to control, supervision, and risk management throughout the transportation process. Consequently, assigning the burden of proving exonerating circumstances to the operator is regarded as both economically efficient and legally equitable. Judicial decisions and scholarly analyses increasingly support this understanding by emphasizing the operator's overarching contractual responsibility for the entire transportation operation and by rejecting attempts to evade liability through reliance on subcontracting arrangements or fragmented contractual structures (Clulow, 2011; Colebunders, 2013; Glass, 2004; Mirzanejad Jouybari & Moradi Govarashki, 2006; Mohammadzadeh Vadeghani, 2000;

Nikaki, 2013; Thomas, 2009; William, 2005; Zhang, 1993).

The evolution of international multimodal transport regulation demonstrates a gradual movement toward stronger forms of operator responsibility. The UNCTAD/ICC Rules 1992 establish a comprehensive framework in which liability generally rests upon the operator unless external causes or circumstances attributable to cargo interests can be demonstrated. Similarly, the FIATA multimodal transport regime places substantial responsibility upon the freight forwarder acting as a multimodal transport operator. The most significant modern development in this area is represented by the Rotterdam Rules, which attempt to reconcile competing liability models through a sophisticated burden-shifting mechanism. Article 17 of the Rotterdam Rules establishes an initial presumption of liability once the claimant proves that the loss, damage, or delay occurred during the carrier's period of responsibility. The carrier may then rebut this presumption by demonstrating that the loss resulted from circumstances beyond its control or from one of the recognized excepted perils. However, the claimant retains the possibility of re-establishing liability by proving fault, unseaworthiness, or other failures attributable to the carrier. This complex allocation of evidentiary burdens has been described as a "ping-pong" system because the burden of proof repeatedly shifts between the parties throughout the litigation process. Although some commentators classify the Rotterdam Rules as a presumed-fault regime, others argue that its practical operation is much closer to presumed liability because the carrier is frequently required to identify and prove the precise cause of the loss before it can benefit from available defenses. Consequently, the Rotterdam framework represents an important attempt to balance commercial efficiency, cargo protection, and

risk allocation while preserving flexibility in multimodal transportation operations (Ahmadi, 2016; Binling, 2014; Chitcharongkiat, 2013; Colebunders, 2013; Costa Conrado, 2011; Kituri, 2009; Simayi Sarraf & Yari, 2014; Sturley, 2009; Sturley et al., 2010; Unctad/Icc, 2014; Yuzhou & Li, 2009).

The analysis of international instruments, legal doctrine, and commercial practice demonstrates that multimodal transport has evolved into a distinct legal institution requiring its own coherent framework of responsibility. The most persuasive interpretation of contemporary developments is that the liability of the multimodal transport operator increasingly reflects a model of presumed responsibility rather than a traditional fault-based approach. This trend arises from the operator's professional status, its central role in coordinating the transportation chain, and the practical difficulties faced by cargo interests in proving the cause of losses. Modern transportation systems require legal mechanisms that ensure predictability, facilitate compensation, and distribute risks in a commercially efficient manner. While network systems continue to influence many jurisdictions, hybrid and unified approaches increasingly dominate international practice because they provide greater legal certainty and stronger protection for cargo interests. Nevertheless, the absence of a universally accepted and binding international convention remains a significant obstacle to the harmonization of multimodal transport law. The continuing divergence among national laws and international instruments creates uncertainty regarding liability standards, limitation regimes, and burden-of-proof requirements. Future legal development should therefore focus on establishing a more coherent and unified framework capable of balancing the legitimate interests of carriers, cargo owners, insurers, and other participants in the international

transportation process while enhancing certainty, efficiency, and fairness in global trade.

References

- Ahmadi, A. (2016). *Maritime Transport Law with Emphasis on the Rotterdam Convention 2009: A Comparative Study of the Brussels, Hamburg, and Rotterdam Conventions*. Bahrami Publications.
- Berlingieri, F. (2009). The Rotterdam Rules and the Harmonisation of Maritime Law. *European Journal of Commercial Contract Law*, 1, 49.
- Besong, C. (2007). *Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law* University College London, University of London].
- Binling, Z. (2014). *Carrier's Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of the Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam Rules* International Master's Degree Programme in International Business Law].
- Chitcharoongkiat, D. (2013). *Will the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules) Be a Successful Single Legal Solution to Modern International Trade by Sea in the 21st Century? A Comparison of The Hague/Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* Durham University].
- Clarke, M. (1999). The Transport of Goods in Europe: Patterns and Problems of Uniform Law. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 36-70.
- Clarke, M. (2013). *International Carriage of Goods by Road, Rail, Sea and Air: Rights and Obligations of the Parties*. Informa Law from Routledge.
- Clarke, M. A., & Yates, D. (2013). *Contracts of Carriage by Land and Air*. LLP.
- Clulow, J. B. (2011). Multimodal Transport in South Africa. <http://www.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/Clulow.htm>
- Colebunders, C. (2013). *Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: In Search of Suitable Regime* University of Ghent].
- Costa Conrado, I. (2011). *Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: A Critical Analysis of the Liability of the MTO*
- De Wit, R. (2002). Multimodal Carriage with a Pinch of Sea Salt: Door to Door under the UNCITRAL Draft Instrument. <http://www.forwarderlaw.com>
- Feyzi Chekap, G. N., & Mardani, M. A. (2020). The Evolution of the Liability of the Multimodal Transport Operator from the Geneva 1980 Multimodal Transport Rules to the Rotterdam Rules 2009. *Private Law Research*, 8(31).
- Fiata. (2017). Who Is FIATA. <http://fiata.com/about-fiata.html>
- Glass, D. (2004). *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*. LLP.
- Glass, D. A. (2020). *Freight Forwarding and Multimodal Transport*. LLP.
- Goharian, M. J. (2011). *Rights and Obligations of the Freight Forwarder in Iran and FIATA Regulations* University of Qom, Faculty of E-Learning].
- Hancock, C. (2008). Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods. *Journal of International Maritime Law*.
- Hoeks, M. (2010). *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods* University of Rotterdam, College voor Promoties].
- Kituri, C. W. (2009). *The Rotterdam Rules: Do They Solve the Problem Arising from Multimodal Transportation?* University of Cape Town].
- Kongphok, P. (2018). *Multimodal Transport Documents in the Context of International Trade Law* University of Southampton, Faculty of Business, Law and Art, School of Law].
- Marten, B. (2012). Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach. *European Transport Law*, 129-133.
- Mirzanejad Jouybari, A., & Moradi Govarashki, M. (2006). Existing Challenges in the Liability of the Multimodal Transport Operator in the Geneva Convention 1980 and a Reflection on Iranian Law. *Journal of Law and Political Science*, 1(2-3).
- Mohammadzadeh Vadeghani, A. (2000). Liability and Rights of the Multimodal Transport Operator in the Geneva Convention 1980. *Journal of the Faculty of Law and Political Science, University of Tehran*(50).
- Nikaki, T. (2013). Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward? *Journal of Air Law and Commerce*, 78, 69.
- Nouri Youshanlouei, J., & Khosravani, E. (2016). The Basis of Freight Forwarder Liability in Light of FIATA Regulations. *Civil Law Knowledge Biannual Journal*, 5(2).
- Proctor, C. (1996). *The Legal Role of the Bill of Lading, Sea Waybill and Multimodal Transport Documents in Financing International Sales Contracts* University of South Africa].
- Shabahang, A., Badini, H., & Almasi, N. A. (2026). The Effect of Intentional or Gross Fault on the Contractual Limitation of the Multimodal Transport Operator's Liability under International Multimodal Transport Documents and Iranian Law. *Legal Studies in Digital Age*, 5(4).

- Simayi Sarraf, H., & Yari, M. (2014). Obligations and Liabilities of the Maritime Carrier in the Rotterdam Convention: A Comparative Study with Iranian Maritime Law and the Brussels and Hamburg Conventions. *Legal Research Quarterly*, 17(66).
- Spanjaart, M. (2018). *Multimodal Transport Law*. Routledge Taylor & Francis Group.
- Sturley, M. F. (2009). Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules.
- Sturley, M. F., Fujita, T., & Van der Ziel, G. (2010). *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Sweet & Maxwell.
- Thomas, R. (2009). An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties.
- Unctad/Icc. (2014). UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. *Behangam Quarterly*, 7(22).
- Van Nes, R. (2002). *Design of Multimodal Transport Networks* [Delft Technical University]. Delft.
- William, H. (2005). Third Party Beneficiary in Multimodal Contracts of Carriage. *Maritime Law and Commerce*, 36.
- Xerri, A. (1980). Combined Transport: A New Attempt at Unification. *Uniform Law Review*, 1980.
- Yuzhou, S., & Li, H. H. (2009). The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*.
- Zhang, Y. (1993). *The Liability of the Multimodal Transport Operator* [University of New South Wales].