

نقدی بر مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر در نظام حقوقی ایران از منظر اسناد حقوقی بین‌المللی

(مقاله علمی-پژوهشی)

محمد آرین*

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۹/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۶/۰۵

چکیده

امروزه، بارفرابری نقشی کلیدی در توسعه و ثبات صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی کالا ایفا می‌کند. بارفرابران دیگر همانند گذشته صرفاً نماینده صاحب کالا برای راهبری عملیات حمل نیستند، بلکه بیشتر در قامت متصدی حمل ترکیبی، طیف گسترده‌ای از خدمات از جمله حمل کالا را به مشتریان ارائه می‌دهند. در ایران، شورای عالی هماهنگی ترابری در سال ۱۳۷۷ آیین‌نامه‌ای را با عنوان «آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی» تصویب کرد که بند ۳ ماده ۲۱ آن مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر را ۹۰ روز تعیین کرده است. وضع چنین بازه کوتاه‌مدتی برای طرح دعوا نه تنها صاحبان کالا را برای وصول خسارت در فرض تلف کالا یا آسیب بدان با مشقت جدی مواجه خواهد ساخت، این پرسش‌های جدی را نیز به ذهن متبادر می‌کند که آیا چنین مقرره‌ای هم‌سو با ضابطه پذیرفته‌شده در اسناد حقوقی بین‌المللی از جمله قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات بارفرابری است؟ آیا شورای عالی هماهنگی ترابری قانوناً مجاز به وضع چنین مرور زمانی است؟ آیا حکم این مقرره با وجود ماده ۳۹۳ قانون تجارت اعتبار دارد؟ بررسی اسناد بین‌المللی مختلف حاکم در زمینه فعالیت بارفرابری حکایت از وجود بازه زمانی نه ماهه برای طرح دعوی علیه بارفرابر دارد. همچنین، وضع مرور زمان نیازمند مداخله قانون‌گذار است و شورای عالی هماهنگی ترابری صلاحیت چنین اقدامی را ندارد. در نهایت، حکم بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه در تعارض با حکمی است که در ماده ۳۹۳ قانون تجارت بیان شده است.

کلید واژگان:

مرور زمان، بارفرابر، حمل‌ونقل بین‌المللی، شورای عالی هماهنگی ترابری

* استادیار گروه حقوق تجارت بین‌الملل، حقوق مالکیت فکری و فضای مجازی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.
M_arian59@yahoo.com

مقدمه

امروزه، حمل و نقل کالا یکی از کلیدی‌ترین ارکان تجارت در سطح بین‌المللی محسوب می‌شود؛ به نحوی که ایجاد وقفه در آن نه تنها تبعات اقتصادی مخربی به همراه خواهد داشت، حتی می‌تواند پیامدهای سیاسی و اجتماعی ناخوشایندی نیز به دنبال داشته باشد. به همین دلیل، توسعه پایدار صنعت حمل و نقل کالا نقش مستقیمی در شکوفایی و توسعه اقتصادی در سطح ملی و بین‌المللی دارد. یکی از بازیگران اصلی در این صنعت، شرکت‌هایی هستند که در قامت «بارفرابر»^۱ اقدام به طراحی و مهندسی عملیات حمل کالا در سطح بین‌المللی می‌کنند. طراحانی که به مثابه پل ارتباطی بین صاحب کالا و متصدی حمل، طیف وسیعی از خدمات مختلف را ارائه و راهبری می‌کنند؛ به نحوی که کالا به شکل مطلوبی در اختیار خریدار یا ذی‌نفع نهایی قرار گیرد. از حیث عملیاتی، ارائه خدمات بارفرابری می‌تواند توأم با خطراتی همچون مفقودی، تلف شدن یا آسیب‌دیدگی کالای در اختیار بارفرابر باشد. به همین دلیل، تعیین چارچوب قانونی حاکم بر وظایف و مسئولیت‌های بارفرابر یکی از موضوعات چالش‌برانگیزی شمرده می‌شود که همیشه در کانون توجه سیاست‌گذاران حوزه حمل و نقل کالا بوده است. گرچه در حال حاضر در سطح بین‌المللی کنوانسیون برای ضابطه‌مند کردن فعالیت بارفرابری وجود ندارد، در بسیاری از کشورها خصوصاً آن‌هایی که صنعت حمل و نقلشان در سطح بین‌المللی سرآمد است، سیاست‌گذاران ملی تلاش کرده‌اند تا با وضع قوانین خاص، ارائه خدمات بارفرابری را تا حدودی قانون‌مدار کنند. آن‌ها در این میسر، از قواعد نمونه همچون «قواعد نمونه فیاتا در خصوص خدمات بارفرابری مصوب ۱۹۹۶»^۲ به‌منزله ابزاری مؤثر برای دستیابی به این هدف استفاده کرده‌اند.

در ایران، شورای عالی هماهنگی ترابری در راستای اجرای بند ۱۳ از ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری، آیین‌نامه‌ای را ذیل عنوان «آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی» در آبان‌ماه سال ۱۳۷۷ تصویب کرد که مواد ۲۰ و ۲۱ آیین‌نامه موصوف، به‌طور مبسوط به تبیین و تشریح وظایف و حقوق شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات بارفرابری می‌پردازد. نکته حائز اهمیت در این باره این است که بخش چشمگیری از این آیین‌نامه

1. Forwarder

2. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services of 1996.

خصوصاً ضوابط حاکم بر فعالیت بارفرابری، از قواعد نمونه فیاتا در خصوص خدمات بارفرابری اقتباس شده است.

به عنوان یکی از حقوق بارفرابر، بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه چنین مقرر می‌کند که «مهلت مجاز جهت اقامه دعوی علیه فوراً در ۹۰ روز بعد از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی است که کالا می‌باید تحویل می‌شد (در صورت فقدان آن) یا تاریخی که عرفاً یا حسب شرایط قرارداد یا سند حمل گیرنده می‌توانسته است کالا را مفقود شده تلقی کند.» درج مهلت ۹۰ روزه به عنوان مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر، در وهله نخست این سؤال را به ذهن متبادر می‌کند که آیا بازه ۹۰ روزه هم‌سو با استاندارد پذیرفته شده در اسناد بین‌المللی از جمله قواعد نمونه فیاتا است؟ سؤال دیگری که باید پاسخ داده شود این است که آیا از منظر قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری واجد صلاحیت برای وضع مرور زمان است؟ در نهایت، این پرسش نیاز به بررسی دارد که آیا این مقرر در تعارض با حکم مندرج در ماده ۳۹۳ قانون تجارت در خصوص مرور زمان طرح دعاوی علیه متصدی حمل و نقل است؟ پاسخ به سؤالات فوق هدفی است که در این نوشتار در دو بخش مجزا به شرح ذیل دنبال خواهد شد.

۱. مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی

پیش از ورود به بحث مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر، لازم به توضیح است که بارفرابر با توجه به ماهیت خدماتی که به مشتری خود ارائه می‌دهد، می‌تواند در دو نقش کاملاً متفاوت ظاهر شود. توضیح اینکه در شکل سنتی، بارفرابر در قامت نماینده مشتری (غالباً فرستنده کالا)^۱ اقدام به ارائه خدمات مختلفی می‌کند که کوتاهی در انجام دادن هر یک از آن‌ها از سوی بارفرابر صرفاً در چارچوب قواعد ناظر بر نمایندگی برای نام‌برده ایجاد مسئولیت می‌کند. در چند دهه اخیر به واسطه تغییر ماهیت صنعت حمل و نقل خصوصاً پس از ظهور حمل کانتینری^۲ به تدریج این رویکرد نو پدیدار شد که دخالت بارفرابر در فرایند حمل کالا می‌تواند فراتر از نماینده صرف باشد؛

۱. در اغلب اوقات، بارفرابر در قامت نماینده فرستنده کالا (Shipper) عمل می‌کند، اما در پاره‌ای اوقات بسته به شرایط حاکم می‌تواند به عنوان نماینده متصدی حمل واقعی یا حتی نماینده گیرنده کالا (Consignee) نیز عمل کند؛ البته در صورتی که تحویل کالا به صورت EXWORKS باشد.

2. Containerized Shipping

به همین دلیل، مسئولیت وی نباید محدود به نمایندگی باشد. در نقش جدید، بارفرابر عملاً در قامت متصدی یا پیمانکار حملی ظاهر می‌شود که یا خود عملیات حمل را (جزئاً یا کلاً) انجام می‌دهد یا از طریق زنجیره‌ای از پیمانکاران فرعی عملیات حمل کالا تا مقصد را هدایت و راهبری می‌کند.^۱ این نقش جدید بارفرابر بیشتر در حمل ترکیبی^۲ کالا قابل لمس است؛ چراکه بارفرابر در جایگاه پیمانکار یا اپراتور حمل ترکیبی^۳ با برون سپاری تمام یا بخشی از فرایند حمل به شرکت‌های حمل و نقل (پیمانکاران فرعی) نقشی به مراتب فراتر از نماینده صرف بازی می‌کند.^۴ حال در ادامه، با توجه به این مقدمه، مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر به‌طور جداگانه در قوانین و مقررات ایران و اسناد بین‌المللی بررسی خواهد شد.

۱.۱. قوانین و مقررات ایران

در ایران تاکنون قانون خاصی برای ضابطه‌مند کردن فعالیت بارفرابری تصویب نشده است. به همین دلیل، برای شناخت قواعد ناظر بر این حرفه باید به جست‌وجو در قوانین و مقررات مرتبط پرداخت. به‌طور کلی، در نظام حقوقی ایران اولین قانونی که در این زمینه می‌توان به آن توجه کرد، قانون تجارت مصوب سال ۱۳۱۱ است. باب هشتم این قانون ذیل عنوان «قرارداد حمل و نقل» از مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ مقرراتی را جهت ضابطه‌مند کردن تصدی‌گری عملیات حمل وضع کرده است. اینکه آیا احکام مندرج در این مواد را می‌توان به فعالیت بارفرابری نیز تسری داد، موضوعی قابل بحث به نظر می‌رسد که به تفصیل در بخش دوم این نوشتار بدان پرداخته خواهد شد. در خصوص مرور زمان طرح دعوی خسارت علیه متصدی حمل و نقل، ماده ۳۹۳ قانون تجارت چنین اظهار می‌دارد که «نسبت به دعوی خسارت علیه متصدی حمل و نقل مدت

1. Tetley William, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Thomson (Carswell) Publications, 2008, pp. 1694-1696; Glass David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, 2nd edition, Routledge Publication, 2012, pp. 59-56; Hoeks Marian, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, 2010, pp. 52-57; Neame Craig, Ocean Logistics, in George Eddings et. al. (eds.), *Shipping Law Review*, 7th edition, Law Business Research Ltd., 2020, pp. 43-44; Leung William, "The Dual Role of the Freight Forwarder: Vastfame Camera Ltd v Birkart Globistics Ltd, 2005 High Court of Hong Kong 117, Stone J, 5 October 2005; 2005 AMC 2864 (High Court of Hong Kong, 2005)", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 38, No. 1, 2007, pp. 97-98.

2. Multimodal or Combined Transport

3. Multimodal Transport Operator (MTO)

4. Derkach Ella and Sergii Pavliuk, "International Law on the Multimodal Carriage of the Goods: Recent Trends and Perspectives", *International Journal of Legal Studies*, Vol. 2, No. 2, 2017, p. 272.

مرور زمان یک سال است. مبدأ این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره یا تأخیر در تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارات بحری (آواری) روزی که مال به مرسل‌الیه تسلیم شده.»

فارغ از بحث درباره قلمرو اعمال ماده ۳۹۳ قانون تجارت، شورای عالی هماهنگی ترابری در سال ۱۳۷۰ آیین‌نامه‌ای را با عنوان «مجموعه ضوابط حاکم بر حمل‌ونقل بین‌المللی» تصویب کرد که ذیل آن برای اولین بار اقدام به تفکیک وظایف، مسئولیت‌ها و حقوق بارفرابر از وظایف، مسئولیت‌ها و حقوق متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا کرد. به موجب بند ۱ از بخش «الف» از فصل دوم آیین‌نامه موصوف، مسئولیت فورواردر در برابر صاحب کالا چنین تبیین شده بود که «شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (فورواردر) با توجه به ضوابط کنوانسیون که قرارداد حمل یا بارنامه را در چارچوب [آن] تنظیم و مبادله یا صادر کرده و با رعایت قانون تجارت در مقابل صاحب بار یا صاحبان کالا مسئولیت دارد. بدیهی است شرایط توافق شده در قرارداد نباید از حداقل مسئولیت‌های مقرر در بارنامه بر اساس کنوانسیون‌های مربوطه کمتر باشد.» این مقرر برای تعیین چارچوب مسئولیت بارفرابر از یک سو توجه به ضوابط کنوانسیون که قرارداد حمل یا بارنامه بر اساس آن منعقد شده و از سوی دیگر، رعایت مفاد قانون تجارت را لازم دانسته است؛ لذا واضح است که تدوین‌کنندگان آیین‌نامه موصوف صرفاً در مقام تعیین حدود مسئولیت بارفرابر در نقش متصدی حمل (نه نماینده) بوده‌اند. آیین‌نامه موضوع بحث فاقد هرگونه حکمی در باب تعیین مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر است. این سکوت می‌تواند بر این منطق استوار باشد که چون در کنوانسیون مربوطه ناظر بر قرارداد حمل (یا بارنامه) یا در قانون تجارت مرور زمان طرح دعوا علیه متصدی حمل معین است و با توجه به اینکه آیین‌نامه صرفاً درصدد تعیین مسئولیت بارفرابر در نقش متصدی حمل است، لذا درج حکم خاص در باب تعیین مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر موضوعیت نداشته است.

در سال ۱۳۷۷، شورای عالی هماهنگی ترابری با اقتباس از قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات بار فرابری مصوب سال ۱۹۹۶، آیین‌نامه دیگری را تحت عنوان «آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا» تصویب کرد که در آن، قواعد حقوقی ناظر بر فعالیت

بارفرابری دستخوش تغییر واقع شد.^۱ ماده ۲۰ این آیین‌نامه برخلاف آیین‌نامه سال ۱۳۷۰ با تفکیک بین نقش‌های مختلف بارفرابر ذیل بند ۱۸، مسئولیت نام‌برده را در مقام کارگزار یا نماینده مشتری «... به‌دقت و مراقبت در انجام وظایف محوله از طرف مشتری به‌ویژه انتخاب عوامل و پیمانکاران حمل و امثالهم محدود ...» کرده است؛ حال آنکه بند ۱۹ ماده اشاره شده مسئولیت بارفرابر را در مقام متصدی حمل چنین تشریح کرده است که «فورواردر چه عملاً و با وسایل خود مبادرت به حمل کالا کرده یا عملیات حمل را به پیمان‌گذارنده باشد و چه با صدور سند حمل قبول مسئولیت کرده ... مسئول شناخته می‌شود.» همچنین در بند ۲۷ از ماده ۲۰ آیین‌نامه جدید مقرره‌ای درج شده است که همچون مقرره مندرج در آیین‌نامه سال ۱۳۷۰ ناظر به تعیین میزان مسئولیت بارفرابر در نقش متصدی حمل است؛ با این تفاوت که در مقرره جدید دیگر رعایت قانون تجارت لازم نیست و «شرکت‌های فورواردر با توجه به ضوابط کنوانسیون که قرارداد حمل یا بارنامه را در چارچوب آن تنظیم، صادر و مبادله کرده‌اند، در مقابل مشتری مسئولیت دارند.»

شورای عالی هماهنگی ترابری در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه جدید اقدام به تعیین مرور زمان برای طرح دعوی علیه بارفرابر کرده است. بند اشاره شده در این باره چنین مقرر می‌کند که «مهلت مجاز جهت اقامه دعوی علیه فورواردر ۹۰ روز بعد از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی است که کالا می‌باید تحویل می‌شد (در صورت فقدان) یا تاریخی که عرفاً یا حسب شرایط قرارداد یا سند حمل گیرنده می‌توانسته است کالا را مفقود شده تلقی کند.» درج مهلت ۹۰ روزه به‌عنوان مرور زمان طرح دعوی علیه فورواردر از منظر عملیاتی مهلت بسیار اندکی به نظر می‌رسد؛ مخصوصاً وقتی به این نکته توجه شود که مهلت موصوف از نظر آیین‌نامه قابل اعمال در کلیه دعاوی مطروحه علیه بارفرابر خواهد بود؛ خواه در نقش متصدی حمل عمل کرده باشد، خواه در قامت نماینده مشتری. برای ارزیابی کم و کیف این مسئله لازم است که ابتدا اسناد بین‌المللی مرتبط با فعالیت بارفرابری از جمله قواعد نمونه فیاتا به‌دقت واکاوی شود تا در پرتو آن بتوان در

۱. منبعی بهداد، فورواردر یا بروکر؟ مسئله این است، ماهنامه پیام دریا، شماره ۲۵۲، شهریور و مهر ۱۳۹۷، ص. ۹۴.

قسمت دوم این نوشتار مرور زمان تعیین شده در آیین نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا را تحلیل و نقد کرد.

۱.۲. اسناد بین‌المللی

فعالیت بارفرابری کماکان جایگاه سنتی خود را در صنعت حمل و نقل کالا حفظ کرده است؛ با این حال، امروزه به این فعالیت بیشتر در حمل ترکیبی کالا توجه می‌شود؛ به گونه‌ای که بارفرابران در نقش متصدیان حمل ترکیبی اقدام به هدایت و راهبری عملیات حمل به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم می‌کنند؛ به همین دلیل، بخش چشمگیری از اسناد بین‌المللی ناظر بر حمل ترکیبی را نیز می‌توان درباره فعالیت بارفرابری اعمال کرد. البته ذکر این نکته نیز لازم است که برخی سازمان‌های بین‌المللی به‌طور خاص اقدام به ضابطه‌مندسازی فعالیت بارفرابران فارغ از بحث حمل ترکیبی کرده‌اند که در ادامه این بخش اسناد مربوطه بررسی خواهد شد. تلاش برای وضع ضوابط یکسان در سطح بین‌المللی در حوزه حمل ترکیبی کالا به‌طور جدی از دهه ۱۹۶۰ میلادی با ظهور حمل کانتیری^۱ در دستور کار شمار چشمگیری از سازمان‌ها و مؤسسات بین‌المللی قرار گرفت.^۲ تاکنون اسناد مختلفی در قالب پیش‌نویس کنوانسیون، کنوانسیون یا قواعد نمونه تدوین شده که اغلب آن‌ها به دلایلی که بحث درباره آن‌ها در چارچوب این پژوهش نمی‌گنجد، به سرانجام نرسیده‌اند. لازم به توضیح است که در راستای تحقق رسالت این پژوهش، در ادامه صرفاً مسئله مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر در چارچوب اسناد بین‌المللی موصوف بررسی و کندوکاو خواهد شد.

۱.۲.۱. مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی (یونیدروا)

اولین اقدام در راستای یکنواخت‌سازی مقررات حاکم بر فعالیت بارفرابری در سال ۱۹۶۷ از سوی مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی (یونیدروا)^۳ صورت گرفت؛ با این توضیح که مؤسسه مذکور در این سال پیش‌نویس کنوانسیونی را به زبان فرانسوی ذیل عنوان «قرارداد

1. Besong Christine, "Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law", A Thesis Submitted for Doctor of Philosophy, University of London, 2007, pp. 164-165.

۲. به‌منظور اطلاع از تلاش‌های صورت‌گرفته قبل از دهه ۱۹۶۰ میلادی برای وضع قواعد بین‌المللی در زمینه حمل ترکیبی رجوع کنید به:

Bokareva Olena, *Uniformity of Transport Law through International Regimes*, Edward Elgar Publishing Ltd., 2019, pp. 36-37.

3. "International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)".

نمایندگی برای نمایندگان بارفرابری مربوط به حمل بین‌المللی کالا^۱ ارائه کرد. این پیش‌نویس حاصل تلاش سیزده‌ساله مؤسسه موصوف برای ارائه متنی منسجم جهت یکنواخت‌سازی ضوابط حاکم بر فعالیت بارفرابری بود. علی‌رغم تلاش‌های صورت‌گرفته، پیش‌نویس تهیه‌شده به دلیل مخالفت گسترده اعضای سازمان فیاتا هیچ‌گاه برای تصویب در یک کنفرانس بین‌المللی ارائه نشد.^۲

۱.۲.۲. کمیته بین‌المللی دریایی (سی.ام.آی)^۳

با فاصله اندکی از اقدام مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی، کمیته بین‌المللی دریایی اقدام به تدوین متن پیش‌نویس کنوانسیون در خصوص حمل ترکیبی کرد که ذیل عنوان «قواعد توکیو»^۴ در سال ۱۹۶۹ منتشر شد. مشکلات عدیده‌ای همچون تعریف قلمرو اعمال کنوانسیون، ماهیت الزام‌آوری قواعد، تعریف چارچوب مسئولیت متصدی حمل ترکیبی و ... سبب شد تا تدوین‌کنندگان پیش‌نویس کنوانسیون اشاره‌شده، از ارائه آن به یک کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب امتناع کنند. علی‌ای‌حال، در متن این سند تعیین مرور زمان برای طرح دعوا علیه متصدی حمل ترکیبی مورد توجه تدوین‌کنندگان قرار گرفته بود؛ با این توضیح که پاراگراف دوم از ماده ۹ قواعد توکیو در این خصوص چنین مقرر کرده بود که «متصدی حمل ترکیبی طبق قوانین این کنوانسیون از کلیه مسئولیت‌ها بری خواهد شد؛ مگر اینکه **دعوی ظرف یک سال** پس از تحویل کالا یا تاریخی که کالا باید تحویل داده می‌شد، اقامه شود...»^۵

۱.۲.۳. کمیته بین‌المللی دریایی و یونیدورا

در ادامه تلاش‌های قبلی، یونیدورا در ژوئن سال ۱۹۶۹ میزگردی را در شهر روم ایتالیا برگزار کرد که بر اساس آن، کمیته مشترکی بین این مؤسسه و کمیته بین‌المللی دریایی تشکیل شد. تلاش مشترک این دو نهاد بین‌المللی سرانجام در سال ۱۹۷۰ به ادغام اسناد قبلی تهیه‌شده به‌وسیله آن‌ها و تدوین متن ترکیبی در زمینه حقوق حمل‌ونقل ترکیبی منتهی شد که تحت

1. "Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods".

2. Ramberg Jan, "Unification of the Law of International Freight Forwarding", *Uniform Law Review*, Vol. 3, No. 1, 1998, pp. 8-9.

3. Comite Maritime International (CMI).

4. CMI Draft Convention on Combined Transport (the 'Tokyo Rules' of 1969).

5. The Report of International Maritime Committee (CMI), Documentation, 1969, III, p. 66. Available at <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1969-DOCUMENTATION-III.pdf> last visited on Aug. 8, 2022.

عنوان قواعد «توکیو-روم» یا قواعد «روم»^۱ شهرت یافت.^۲ بند ۱ ماده ۱۶ قواعد توکیو-روم کیفیت اعمال مرور زمان را این‌گونه تبیین کرده بود که «متصدی حمل ترکیبی از تمام مسئولیت‌ها به‌موجب قواعد این کنوانسیون بری خواهد شد؛ مگر اینکه دعوی ظرف نه ماه از زمان تحویل کالا اقامه شود. در صورت تلف شدن کامل کالا، این مهلت دو ماه پس از اینکه کالا در اختیار متصدی حمل ترکیبی گذاشته شد، آغاز خواهد شد.»^۳

۱.۲.۴. سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی/کمیسیون اقتصادی برای اروپا

طی سلسله جلسات مشترکی که در سال ۱۹۷۱ بین سازمان بین‌الدولی مشورتی دریایی^۴ و کمیسیون اقتصادی برای اروپا^۵ برگزار شد، قواعد روم مورد بازنگری قرار گرفت و پیش‌نویس کنوانسیون جدیدی راجع به حمل‌ونقل ترکیبی کالا موسوم به «کنوانسیون تی.سی.ام.»^۶ در تاریخ ۱۹ نوامبر ۱۹۷۱ تهیه شد.^۷ برخلاف آنچه انتظار می‌رفت، مفاد این سند از یک‌سو به دلیل توجه نکردن به منافع کشورهای در حال توسعه به‌شدت با مخالفت این دسته از کشورهای روبه‌رو شد و از سوی دیگر، به دلیل وجود پاره‌ای از کاستی‌ها، متصدیان حمل‌ونقل کشورهای توسعه‌یافته نیز از آن انتقاد کردند و همانند تلاش‌های قبلی بی‌نتیجه باقی ماند.^۸ در زمینه مرور زمان طرح دعوی علیه متصدی حمل ترکیبی، بند ۱ ماده ۱۵ کنوانسیون تی.سی.ام. با ادبیاتی مشابه بند ۱

1. UNIDROIT and CMI combined draft of 1970 ('Tokyo-Rome Rules' also known as the 'Rome Draft').

۲. برای اطلاع بیشتر در خصوص قواعد توکیو رجوع کنید به:

Moore J. C., "The Tokyo Convention on Combined Transport (Tokyo Rules)", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 1, No. 1, 1969, pp. 85-91.

3. The Report of International Maritime Committee (CMI), Documentation, 1970, II, p. 94. Available at <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1970-DOCUMENTATION-II-TOKYO.pdf> last visited on Aug. 8, 2022.

4. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

5. Economic Commission for Europe (ECE).

6. TCM Draft Convention on the International Combined Transport of Goods' 1971 (or 'TCM Draft').

7. Cheng Chia-Jui, *Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 1988, P. 369.

8. Mankabady Samir, "The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 32, No. 1, 1983, p. 122. See also Massey Eugene. A., "Prospects for a New Intermodal Regime: A Critical Look at the TCM", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 3, No. 4, 1972, pp. 725-758; Fitzgerald Gerald F., "Proposed Convention on the International Combined Transport of Goods: Implications for International Civil Aviation", *The Canadian Yearbook of International Law*, 1973, pp. 165-192.

ماده ۱۶ قواعد روم مقرر کرده بود که چنانچه دعوا ظرف مهلت نه ماه از تاریخ تحویل کالا مطرح نشود، متصدی حمل ترکیبی از تمام مسئولیت‌ها بری خواهد شد.^۱

۱.۲.۵. اتاق بازرگانی بین‌المللی

پس از تلاش‌های ناموفق به شرح بندهای قبلی برای وضع قواعد الزام‌آور در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی، اتاق بازرگانی بین‌المللی برای رفع خلأ قانونی موجود، در نوامبر سال ۱۹۷۳ اقدام به تهیه و انتشار قواعد متحدالشکل ناظر بر سند حمل ترکیبی^۲ کالا کرد. لازم به ذکر است که قواعد نمونه موصوف با استقبال متصدیان حمل‌ونقل روبه‌رو نشد؛ زیرا بر اساس آن‌ها متصدی حمل مسئول آثار ناشی از تأخیر در حمل کالا شناخته می‌شد؛ لذا اتاق بازرگانی بین‌المللی در نسخه جدیدی^۳ که در سال ۱۹۷۵ منتشر کرد، این چالش را از میان برداشت. طبق قاعده شماره ۱۹ از مجموعه قواعد موضوع بحث «متصدی حمل ترکیبی از کلیه مسئولیت‌ها بری می‌شود؛ مگر آنکه دعوا ظرف نه ماه پس از الف) تاریخ تحویل کالا یا ب) تاریخی که در آن می‌بایست کالا تحویل داده می‌شد ... اقامه شود.»

۱.۲.۶. سازمان ملل متحد

با توجه به ضرورت وجود قواعد متحدالشکل بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل ترکیبی کالا و تلاش‌های ناموفق سازمان‌های بین‌المللی مختلف، سرانجام بنا بر قطعنامه شماره ۱۷۳۴ (LIV) شورای اقتصادی-اجتماعی سازمان ملل متحد به تاریخ ۱۰ ژانویه ۱۹۷۳، از آنکتاد^۴ درخواست شد تا کارگروهی را جهت تهیه متن کنوانسیون بین‌المللی در زمینه قواعد حاکم بر حمل ترکیبی

۱. برای ملاحظه متن پیش‌نویس کنوانسیون تی. سی. ام. رجوع کنید به:

Report of the Fourth Session of the Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft Convention on the Combined Transport Contract (TCM Convention), London, November 15-19, 1971 (CTC IV/18 Rev. 1, TRANS/374, January 24, 1972); ICAO Doc. 9007 LC/166 9/6/72 Summary of the Work of the Legal Committee during its 19th Session (Montreal, May 22 — June 2, 1972)

2. ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 273 - November 1973). See Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1974, pp. 29-38.

برای اطلاع بیشتر در این خصوص رجوع کنید به:

Giles O. C., "Combined Transport", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 24, No. 3 (Jul., 1975), pp. 379-392

3. ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document of 1975 (ICC Publication No 298). See *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1976, pp. 148-156.

برای اطلاع بیشتر در این خصوص رجوع کنید به:

Giles O. C., "Combined Transport: Further Modification", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 25, No. 2 (Apr., 1976), pp. 443-444.

4. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

تشکیل دهد.^۱ پس از هفت سال تلاش مستمر کارگروه مذکور و برگزاری پنجاه و سه جلسه، نهایتاً در کنفرانس دیپلماتیک ژنو در تاریخ ۲۴ مه سال ۱۹۸۰ کنوانسیون راجع به حمل چندوجهی بین‌المللی کالا^۲ به امضا رسید.^۳ با وجود گذشت بیش از چهل سال، این کنوانسیون هنوز لازم‌الاجرا نشده است. بند ۱ ماده ۲۵ کنوانسیون اشاره شده در خصوص نحوه اعمال مرور زمان در دعوی علیه متصدی حمل ترکیبی چنین مقرر کرده است که «هر دعوی مرتبط با حمل ترکیبی بین‌المللی بر اساس این کنوانسیون چنانچه فرایند قضایی یا داوری [آن] ظرف مدت دو سال آغاز نشده باشد، مشمول مرور زمان خواهد شد...»

۱.۲.۷. آنکتاد و اتاق بازرگانی بین‌المللی

از آنجا که کنوانسیون فوق‌الذکر به دلایلی که شرح آن‌ها در این مقال نمی‌گنجد، لازم‌الاجرا نشد و از سوی دیگر نیاز به یکسان‌سازی ضوابط ناظر بر فعالیت بارفرابری کماکان در سطح بین‌المللی احساس می‌شد، در سال ۱۹۹۲ اسناد جدیدی در قالب شروط یا قواعد نمونه از سوی برخی سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط منتشر شد. ابتدا سازمان آنکتاد با همکاری اتاق بازرگانی بین‌المللی در ژانویه سال ۱۹۹۲ سند مشترکی را ذیل عنوان «قواعد ناظر بر اسناد حمل ترکیبی»^۴ منتشر کرد. قاعده دهم این سند ذیل عنوان مرور زمان چنین عنوان کرده است که «مرور زمان نه ماه در نظر گرفته شده است. قواعد لاهه-ویزبی مهلت یک‌ساله و کنوانسیون حمل ترکیبی کالا مهلت دوساله را در نظر گرفته‌اند. مهلت نه‌ماهه باید به منظور اطمینان از اینکه متصدی حمل ترکیبی امکان کافی برای طرح دعوی علیه متصدی حمل‌کننده را داشته باشد، اعمال شود. در صورت فقدان هرگونه مقرره قانونی برای حمایت از امکان رجوع متصدی حمل ترکیبی به متصدی حمل‌کننده همان‌طور که اشاره شد، باید یک مهلت زمانی کمتر از مهلتی که طبق قوانین لازم‌الاجرا در خصوص متصدی حمل‌کننده اعمال می‌شود، در نظر گرفته شود.»

1. Resolution No. E/RES/1734(LIV) (Recommendations of the United Nations/IMCO Conference on International Container Traffic), adopted by the Economic and Social Council during its 54th session, 8-10 January and 17 April-18 May 1973. Available at https://digitallibrary.un.org/record/214921?ln=zh_CN last visited on Aug. 20, 2022.

2. UN Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980).

3. Mankabady Samir, above note 26, pp. 123-124. See also Driscoll William J., "The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 9, No. 4, July 1978, pp. 442-443.

4. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992 ("The UNCTAD/ICC Rules"). Available at https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf last visited on Aug. 20, 2022.

۱.۲.۸. فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های فورواردرها (فیاتا)

یکی دیگر از سازمان‌های فعال در زمینهٔ یکنواخت‌سازی قواعد حاکم بر حمل‌ونقل ترکیبی فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های فورواردرها موسوم به «فیاتا» است. این سازمان ابتدا در سال ۱۹۷۱ اقدام به تدوین و انتشار شروط حاکم بر «بارنامهٔ حمل ترکیبی»^۱ کرد که از منظر حقوقی به‌منزلهٔ شروط نمونه در صورت توافق طرفین بارنامه الزام‌آور بودند. در سال ۱۹۹۲ با توجه به ضرورت اعمال برخی اصلاحات، فیاتا اقدام به تدوین نسخهٔ بازنگری‌شدهٔ شروط مذکور کرد. در حال حاضر، نسخهٔ جدید^۲، توجه شرکت‌های بین‌المللی فعال در زمینه ارائهٔ خدمات بارفرابری را به خود جلب کرده است.

در صدر این سند ذیل عنوان تعاریف، اصطلاح بارفرابر این‌گونه تعریف شده است: «بارفرابر به معنای متصدی حمل ترکیبی است که اقدام به صدور بارنامه کرده و نام وی به‌عنوان متصدی حمل در روی آن قید شده و مسئولیت اجرای قرارداد حمل ترکیبی را در مقام متصدی قبول می‌کند.» شرط هفدهم سند موصوف در راستای تبیین کیفیت اعمال مرور زمان این‌گونه اظهار می‌دارد: «در صورت فقدان توافق صریح دیگری، بارفرابر از تمام مسئولیت‌ها به‌موجب این شروط رهایی خواهد یافت؛ مگر اینکه دعوی ظرف نه ماه پس از تحویل کالا یا تاریخی که کالا باید تحویل داده می‌شد یا تاریخی که بر اساس شرط ۴-۶ ... کالای تلف‌شده قلمداد می‌شود، طرح شود.» طبق شرط ۴-۶ «اگر کالا ظرف ۹۰ روز متمادی پس از تاریخ تحویل، آن‌گونه که در شرط ۳-۶ تعیین شده، تحویل داده نشده باشد، در صورت فقدان دلیل مخالف، مدعی می‌تواند کالا را تلف‌شده قلمداد کند.»

با توجه به اینکه شروط استاندارد فوق‌الذکر صرفاً ناظر بر فعالیت بارفرابر در مقام متصدی حمل ترکیبی بود، فیاتا در سال ۱۹۹۶ اقدام به انتشار سند دیگری موسوم به «قواعد نمونه راجع به خدمات بارفرابری»^۳ کرد که در آن به مسئولیت بارفرابر در دو نقش نماینده و متصدی حمل توجه شده است. پاراگراف دوم از قاعدهٔ دهم این سند با ادبیاتی عین آنچه در شرط هفدهم شروط استاندارد سال ۱۹۹۲ درج شده بود، مرور زمان طرح دعوا علیه بار فرابر را نه ماه تعیین

1. FIATA Combined Transport Bill of Lading 1971.

2. "Standard Conditions Governing FIATA Multimodal Bill of Lading (1992)". Available at https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf last visited on Aug. 20, 2022.

3. "FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services". Available at https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Explanatory_Note_to_the_Revision_of_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services.pdf last visited on Aug. 21, 2021.

کرده است. همچنین طبق قاعده ۸-۳-۱- این سند نیز چنانچه کالا ظرف ۹۰ روز متمادی از تاریخی که باید تحویل داده می‌شد، تحویل نشود، مدعی می‌تواند کالا را تلف شده در نظر گیرد. همان‌طور که ملاحظه شد، مهلت نه‌ماهه به‌عنوان مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر یک استاندارد پذیرفته‌شده در سطح بین‌المللی در حرفه بارفرابری است که در قواعد یا شروط استاندارد مورد استفاده انجمن‌های خدمات فورواری در کشورهای مختلف نیز از آن اقتباس شده است. فی‌الواقع، تعیین چنین مهلتی به‌عنوان مرور زمان بر این منطق یا دلیل استوار شده است که چون در کنوانسیون‌های بین‌المللی ناظر بر حمل کالا از طریق زمین، هوا یا دریا مرور زمان طرح دعوا علیه متصدی حمل مربوطه یک یا دو سال تعیین شده است و از آنجا که بارفرابر عموماً برای راهبری و مدیریت حمل کالا از یک نقطه کره‌خاکی به نقطه دیگر از خدمات یک یا چند متصدی حمل استفاده می‌کند، مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر از سوی مشتری باید به‌گونه‌ای تعیین شود که بارفرابر نیز به‌نوبه خود فرصت یا امکان رجوع به متصدی حمل‌کننده کالا برای وصول خسارت را داشته باشد. به همین دلیل، مرور زمان برای طرح دعوا علیه بارفرابر باید از نظر منطقی کمتر از یک سال باشد تا بدین‌وسیله بارفرابر بتواند متناسب با روش حمل و کنوانسیون مربوطه، برای حفظ حقوق خود در بازه زمانی باقی‌مانده اقدام به طرح دعوا علیه متصدی حملی کند که کالا در ید وی تلف شده یا آسیب دیده است.^۱ لذا با توجه به منطق فوق‌الذکر، همان‌طور که بررسی شد، سازمان‌های بین‌المللی همچون آنکتاد، اتاق بازرگانی بین‌المللی و فیاتا مهلت نه‌ماهه را عرفاً مهلت معقولی برای طرح دعوا علیه بارفرابر قلمداد کرده‌اند تا چنانچه نام‌برده ظرف این مهلت با طرح دعوی از سوی مشتری خود مواجه شود، بتواند در بازه باقی‌مانده قبل از انقضای مرور زمان، علیه متصدی حملی که از خدمات وی برای جابه‌جایی کالا استفاده کرده، طرح دعوا کند.

لازم به ذکر است که به معقولانه بودن مهلت نه‌ماهه به‌عنوان مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر در برخی از پرونده‌های قضایی در سطح ملی نیز توجه شده است. در این خصوص، لازم به ذکر است که در سال ۲۰۰۳ دادگاه تجدیدنظر انگلستان در پرونده "*Granville Oil & Chemicals Ltd. v Davis Turner & Co. Ltd*"^۲ با این سؤال مواجه شد که آیا مرور زمان

1. David A. Glass, above note 5, p. 198.

2. *Granville Oil & Chemicals v Davis Turner* [2003] EWCA Civ 570, [2003] 2 Lloyd's Rep 356.

نُه‌ماهه مندرج در بند B شرط ۳۰ از شروط استاندارد بیفا^۱ به‌عنوان ضوابط حاکم بر قرارداد منعقد شده بین تجدیدنظرخواه (بارفرابر) و تجدیدنظر خواننده (گیرنده کالا) از منظر مقررات مندرج در قانون شروط قراردادی غیرمنصفانه مصوب ۱۹۷۷^۲ عادلانه محسوب می‌شود؟ دادگاه تجدیدنظر پس از رسیدگی به دفاعیات طرفین، اعلام کرد که حکم دادگاه که تعیین مهلت نُه‌ماهه به‌عنوان مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر را با توجه به اینکه طرفین قرارداد از قدرت چانه‌زنی برابر برخوردار بوده‌اند، معقول و منصفانه محسوب کرد.^۳

۲. نقد مرور زمان مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه

همان‌طور که قبلاً در مقدمه نیز اشاره شد، حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا مصوب سال ۱۳۷۷ از سه منظر مختلف می‌تواند محل نقد جدی قرار گیرد. از منظر اول، این سؤال مطرح می‌شود که آیا اساساً شورای عالی هماهنگی ترابری واجد جایگاه قانونی برای وضع مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابر است؟ به عبارت دیگر، آیا وضع مرور زمان از سوی شورای اشاره‌شده در جایگاه یک نهاد دولتی دارای مشروعیت است؟ مرور زمان تعریف‌شده در مقرره مذکور از منظر دیگری نیز می‌تواند مورد سؤال واقع شود؛ با این توضیح که آیا این مرور زمان در تعارض با حکم ماده ۳۹۳ قانون تجارت است؟ به تعبیر دیگر، آیا مرور زمان یک‌ساله تعیین‌شده در ماده ۳۹۳ قانون تجارت صرفاً در خصوص متصدی حمل‌ونقل (کریر) قابل اعمال است یا اینکه حکم این ماده را می‌توان به بارفرابر نیز تسری داد؟ در نهایت، پرسش سومی که ذهن هر مخاطب کنجکاوی را به تکاپو وادار می‌کند این است که تدوین‌کنندگان آیین‌نامه مذکور بر اساس چه مبانی نظری یا عملی اقدام به تعیین بازه ۹۰ روزه برای طرح دعوی علیه بارفرابر کرده‌اند؟ آیا این بازه زمانی هم‌سو با استاندارد شناخته‌شده در صنعت حمل‌ونقل در سطح بین‌المللی است؟ پاسخ به سؤالات فوق‌الذکر، هدفی است که در ادامه بدان پرداخته خواهد شد.

1. BIFA (British International Freight Association) Standard Trading Conditions.

2. "Unfair Contract Terms Act of 1977".

3. David A. Glass, above note 38, p. 198

۲.۱. نقد جایگاه قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری برای وضع مرور زمان

برای پاسخ دادن به این سؤال که آیا از منظر قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری در جایگاهی قرار دارد که بتواند اقدام به وضع مرور زمان برای طرح دعوی علیه بارفرابرها کند، لازم است بدو ماهیت مرور زمان واکاوی شود. در قانون مدنی ایران برخلاف قانون مدنی فرانسه، هیچ صحبتی از مقوله مرور زمان نشده است. در ماده ۲۲۱۹ قانون مدنی فرانسه (قبل از اصلاحات سال ۲۰۰۸) در خصوص مرور زمان چنین حکمی مقرر شده بود که «مرور زمان وسیله تملک یا برائت ذمه است، به واسطه گذشتن مدتی طبق شرایطی که قانون معین کرده است»^۱ همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در این تعریف، تجویز مرور زمان بر اساس شرایط تعیین شده از سوی قانون ملاک عمل قرار گرفته است. در نظام قانونی ایران بعد از مشروطیت به‌طور پراکنده و موردی در برخی قوانین، مرور زمان به رسمیت شناخته شده بود، لیکن اولین بار به‌طور منسجم در سال ۱۳۱۸ ه. ش. در قانون آیین دادرسی مدنی با اقتباس از حقوق فرانسه و تطبیق آن با حقوق اسلام موادی در خصوص تجویز مرور زمان گنجانده شد. به‌طور خاص، ماده ۷۳۱ قانون مذکور در تعریف مرور زمان چنین اشعار می‌کرد: «مرور زمان، عبارت از گذشتن مدتی است که **بهموجب قانون پس از انقضای آن مدت دعوی شنیده نمی‌شود.**»

مستنبط از مواد مرتبط در قانون مدنی سابق فرانسه و قانون آیین دادرسی مدنی سابق ایران، لازم به ذکر است که وضع مرور زمان به‌موجب حکم قانون (نه تصویب‌نامه یا آیین‌نامه) دارای وجهت قانونی است؛ زیرا اثر اعمال مرور زمان اسقاط حق است و اسقاط حق بدون تجویز قانون‌گذار جایز نیست. جالب است توجه شود که مردود بودن وضع مرور زمان در قالب آیین‌نامه در نظام حقوقی ایران دارای سابقه تاریخی حائز اهمیت است. در این زمینه، چنین گزارشی شده است که «اولین قدم بطرف قبول قاعده مرور زمان در سال ۱۳۳۴ قمری برداشته شد. در آن سال، تصویب‌نامه‌ای از هیئت‌وزیران گذشت ... وزارت دادگستری وقت این تصویب‌نامه را به دادگاه‌ها ابلاغ کرد، ولی این تصویب‌نامه چند عیب و نقطه‌ضعف داشت که از اهمیت آن

1. French Civil Code. Available at <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000006447284/1804-03-25/> last visited on Aug. 21, 2022.

می‌کاست و مانع حتمی‌الاجرا بودن آن می‌گردید، از این قرار: *اولاً تصویب‌نامه بود و نه قانون و اسقاط حقوق بدون قانون جایز نیست...»*^۱

گرچه در حال حاضر، ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی به‌موجب نامه شورای نگهبان به شماره ۷۲۵۷ به تاریخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ مغایر با شرع اسلام تشخیص داده شده و اساساً مشروعیت نهاد مرور زمان از منظر حقوق اسلامی در دوره بعد از انقلاب اسلامی محل بحث و جدل‌های فراوان بوده است که پرداختن بدان‌ها موضوع بحث این نوشتار نیست، اما با توجه به فلسفه وجودی این نهاد و سابقه تقنینی مذکور باید اذعان کرد که شورای عالی هماهنگی ترابری اساساً فاقد صلاحیت قانونی برای وضع مرور زمان در زمینه طرح دعوا علیه بارفرابرها است و وضع هرگونه مرور زمان در این باره باید بر اساس قانون مجلس شورای اسلامی باشد؛ لذا بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه موضوع بحث فاقد وجهت قانونی است.

۲.۲. ماده ۳۹۳ قانون تجارت و اعتبار حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه

علاوه بر عدم صلاحیت قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری برای وضع مرور زمان طرح دعاوی علیه بارفرابر، مسئله مرور زمان بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه از منظر ماده ۳۹۳ قانون تجارت نیز قابل نقد است. این ماده چنین مقرر می‌کند که «نسبت به دعوی خسارت علیه متصدی حمل‌ونقل مدت مرور زمان یک سال است...» همان‌طور که قبلاً اشاره شد، تسری احکام قانون تجارت در باب قرارداد حمل‌ونقل به فعالیت بارفرابری محل مناقشه است. در این باره چنین ادعا شده است: «از ماده ۳۸۸ قانون تجارت چنین استنباط می‌گردد که متصدی حمل‌ونقل می‌تواند خود مباشرت به حمل‌ونقل کالا بنماید یا اینکه حمل را به وسیله اشخاص دیگری انجام دهد. به عبارت دیگر، متصدی حمل‌ونقل در این قانون اعم از فورواردر و حمل‌کننده می‌باشد. وظایفی که در این قانون جهت متصدی حمل مشخص شده است، وظایف فورواردر هم می‌باشد. بنابراین، قانون تجارت هیچ تفکیکی بین وظایف فورواردر و حمل‌کننده به عمل نمی‌آورد و تکالیفی که جهت فورواردر مشخص شده، همان تکالیفی است که حمل‌کننده به عهده دارد...»^۲

۱. متین دفتری احمد، *آیین دادرسی مدنی و بازرگانی*، جلد سوم، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۸، صص. ۲۳-۲۷.

۲. شهبازی شهباز و دیگران، *نقش فورواردر در حمل‌ونقل بین‌المللی*، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، چاپ دوم، ۱۳۷۷، ص. ۶۹.

گرچه در نگاه اول این طور به نظر می‌رسد که استنباط فوق‌الاشاره منطبق با ماهیت فعالیت بارفرابری باشد، مذاقه در متن ماده ۳۸۸ قانون تجارت مسئله دیگری را آشکار می‌کند. ماده مزبور حاوی این حکم است که «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده، محفوظ است.» مفاد این ماده در مقام بیان مسئولیت متصدی حمل قراردادی^۱ است و در این راستا مقرر می‌کند که متصدی حمل اعم از اینکه عملیات حمل را خود مباشرتاً انجام دهد یا از طریق برون‌سپاری به متصدی حمل دیگر (متصدی حمل واقعی یا عامل حمل و نقل)^۲ عملیات را انجام دهد، کماکان در قبال صاحب کالا دارای مسئولیت است و پس از جبران خسارت از صاحب کالا حق رجوع به عامل حمل و نقل را خواهد داشت؛ لذا حکم ماده ۳۸۸ قانون تجارت تاب این تفسیر را ندارد که بر اساس آن، مفهوم متصدی حمل، حرفه بارفرابری را به طور کامل در برگیرد؛ زیرا اولاً، در زمان تصویب قانون تجارت ایران در سال ۱۳۱۱، اساساً به حرفه بارفرابری همچون یک رشته شغلی مستقل آن گونه که امروزه هست، توجه نمی‌شد، بلکه همان طور که قبلاً نیز اشاره شد، این حرفه از دهه ۱۹۶۰ میلادی و پس از ظهور حمل کانتینری به تدریج جایگاه خود را همچون یک حرفه مستقل تأثیرگذار در صنعت حمل و نقل بین‌المللی کالا به دست آورد. ثانیاً، بر اساس آنچه در صدر این نوشتار تبیین شد، اساساً بارفرابر می‌تواند در دو نقش متفاوت فعالیت کند. در نقش سنتی، بارفرابر در قامت نماینده صاحب بار اقدام به راهبری عملیات حمل می‌کند، بدون اینکه قرارداد حملی با صاحب کالا منعقد کند؛ اما در نقش جدید، بارفرابر در قامت متصدی حمل، متقبل حمل کالا می‌شود و می‌تواند عملیات حمل را خود انجام دهد یا اقدام به برون‌سپاری آن از طریق استخدام متصدی حمل دیگری کند. بر این اساس، حکم مواد ۳۸۸ و ۳۹۳ قانون تجارت بارفرابری را که صرفاً در مقام نماینده اقدام به راهبری عملیات حمل می‌کند، در بر نمی‌گیرد.

تحلیلی که در بالا ارائه شد، نباید این شائبه را ایجاد کند که حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه اساساً هیچ تعارضی با ماده ۳۹۳ قانون تجارت ندارد؛ با این توضیح که وقتی بارفرابر در

1. "Contracting Carrier".

2. "Actual Carrier" or "Performing Carrier".

نقش متصدی حمل (نه نماینده صاحب بار) قبول مسئولیت می‌کند، حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه می‌تواند در تعارض با مفاد ماده ۳۹۳ قانون تجارت تعارض قرار گیرد، اما سؤال این است که این تعارض چگونه حادث می‌شود؟

برای تبیین این تعارض لازم است که دیگر مواد آیین‌نامه موضوع بحث به‌طور مجمل کندوکاو شود. بدو نکته قابل توجه این است که آیین‌نامه موصوف از حیث موضوعی به‌گونه‌ای تدوین شده که ضوابط تعریف‌شده در آن، ناظر به فعالیت بارفرابری و فعالیت کریری (تصدی حمل و نقل) بین‌المللی است. آیین‌نامه در مواد ۲۰ و ۲۱ وظایف و حقوق بارفرابر و در مواد ۲۲ و ۲۳ وظایف و حقوق متصدی حمل را به تفکیک تبیین کرده است. در بندهای ۱۸ و ۱۹ از ماده ۲۰، تدوین‌کنندگان آیین‌نامه ضمن تفکیک دو نقش بارفرابر (نماینده و متصدی حمل)، مسئولیت هر یک از نقش‌های مذکور را به‌طور جداگانه تشریح کرده‌اند. ماده ۲۱ آیین‌نامه که ناظر بر بیان حقوق بارفرابر است، در بند ۳ به‌طور کلی (بدون تفکیک نقش‌ها) اقدام به وضع مرور زمان ۹۰ روزه برای طرح دعوی علیه بارفرابر کرده است. با توجه به کلی بودن حکم موضوع بند ۳ ماده ۲۱ که شامل هر دو نقش بارفرابر می‌شود، وقتی بارفرابر در مقام متصدی حمل (نه نماینده) اقدام به انعقاد قرارداد حمل می‌کند، طرح دعوی علیه وی مشمول دو مرور زمان متعارض (مرور زمان یک‌ساله مندرج در ماده ۳۹۳ قانون تجارت و مرور زمان ۹۰ روزه مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه) می‌شود. آنگاه این پرسش مطرح می‌شود که در چنین وضعیتی که بارفرابر در قامت متصدی حمل، مسئولیت حمل محموله را تا مقصد پذیرفته است، چنانچه محموله آسیب ببیند یا اساساً تلف شود، کدام یکی از دو مرور زمان مذکور باید مبنای طرح دعوا از سوی صاحب محموله علیه بارفرابر قرار گیرد؟

در این باره می‌توان گفت که در مقام تعارض بین یک مقررۀ آیین‌نامه‌ای با مقررۀ قانونی، بدیهی است که حکم متعارض مندرج در آیین‌نامه تاب مقاومت در برابر حکم انشائیه در قانون را ندارد. بر این اساس، در فرضی که بارفرابر در قامت یک متصدی حمل اقدام به پذیرش مسئولیت حمل کالا کرده است، طرح دعوا علیه وی بابت مطالبه خسارات وارده، تابع حکم مندرج در ماده ۳۹۳ قانون تجارت است. نکته‌ای که در راستای جامعیت بحث باید بدان توجه شود، این است که در برخی متون و نوشته‌ها به‌صورت صریح یا ضمنی چنین ادعایی مطرح شده

که حکم مندرج در ماده ۳۹۳ قانون تجارت طبق تصمیم شورای نگهبان مغایر با موازین شرعی است^۱ و بدین لحاظ دیگر تعارضی در بین نخواهد بود. چنین ادعایی با مفاد نظریه شورای نگهبان به شماره ۷۲۵۷ به تاریخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ سازگاری ندارد، زیرا حکم مندرج در نظریه موصوف فقط مغایرت مواد ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی به بعد را با موازین شرع اعلام کرده و در خصوص ماده ۳۹۳ قانون تجارت واجد حکمی نیست؛ به همین دلیل، نمی‌توان با تفسیر موسع نظریه مذکور حکم آن را به سایر قوانین نیز تسری داد. از سوی دیگر، رویه قضایی ایران نیز جایگاهی برای ادعای مذکور قائل نیست و آرای صادره از دادگاه‌های بدوی و مراجع قضایی بالاتر حکایت از لازم‌الاجرا بودن حکم ماده ۳۹۳ قانون تجارت دارد.^۲

۲.۳. جایگاه حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه از منظر اسناد بین‌المللی

در قسمت دوم از بخش اول نوشتار حاضر به تفصیل، مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر چه در نقش نماینده و چه در نقش متصدی حمل ترکیبی بررسی شد. پس از آن، مشخص شد که اغلب اسناد بین‌المللی قائل به مرور زمان نه‌ماهه برای طرح دعوا علیه بارفرابر هستند. همان‌طور که اشاره شد، منطبق وضع چنین بازه‌ای به‌عنوان مرور زمان ریشه در این واقعیت عملی دارد که در کنوانسیون‌های شناخته‌شده در زمینه حمل بین‌المللی کالا مهلت یک یا دوساله به‌عنوان مرور زمان طرح دعوا علیه متصدی در نظر گرفته شده است. با توجه به اینکه بارفرابران عموماً برای حمل ترکیبی کالا از خدمات یک یا چند متصدی حمل استفاده می‌کنند، مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر از سوی صاحب محموله باید به نحوی تعیین شود که بارفرابر نیز به‌نوبه خود فرصت کافی برای رجوع به متصدی حملی که کالا در ید وی آسیب دیده یا تلف شده، داشته باشد؛ لذا مرور زمان برای طرح دعوا علیه بارفرابر باید از نظر منطقی کمتر از یک سال باشد.

اینکه مرور زمان طرح دعوا علیه بارفرابر منطقی‌اً باید کمتر از یک سال باشد، بدان معنا نیست که می‌توان هر بازه زمانی را مثل آنچه در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه وضع شده، به‌عنوان مرور زمان

۱. جباری منصور و مجید حسن‌نژاد، بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهارم، پاییز ۱۳۹۲، صص. ۱۵۷-۱۵۸.

۲. برای مثال، رجوع کنید به: (۱) دادنامه شماره ۱۵ مورخ ۱۳۷۰/۱۲/۱۴ صادره از شعبه دوم دادگاه عمومی شیراز؛ (۲) دادنامه شماره ۰۷۴۰-۲۲۳۵۰۰۹۹۷۰۹۱۰ به تاریخ ۱۳۹۱/۶/۲۸ صادره از سوی شعبه ۳۵ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

تعیین کرد. فی الواقع، گرچه وضع بازه زمانی بسیار کوتاه می‌تواند در راستای منطق اشاره شده منفعت حداکثری را برای بارفرابر به دنبال داشته باشد، اما در این میان آنچه قربانی این هدف خواهد شد، منافع و حقوق مکتسبه صاحب کالایی است که بار وی در ید بارفرابر آسیب دیده یا تلف شده و نامبرده به دلیل کوتاه بودن مدت مرور زمان، ممکن است مهلت کافی برای طرح دعوا علیه بارفرابر به دست نیاورد و بدین طریق با گذشت این مهلت کوتاه برای همیشه امکان احقاق حق از نامبرده سلب شود. چنانچه مفاد آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا به‌دقت واکاوی شود، مشخص است که فلسفه وضع آیین‌نامه مزبور حمایت از مصرف‌کننده خدمات بارفرابری (صاحب کالا) از طریق ضابطه‌مند کردن حرفه بارفرابری است. حال چرا باید در این آیین‌نامه مدت مرور زمان به قدری کوتاه تعیین شود که اساساً این فلسفه وجودی زیر سؤال رود؟ اهمیت این سؤال بنیادین زمانی بیشتر لمس می‌شود که به این نکته توجه شود که بخش چشمگیری از مفاد آیین‌نامه از قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات بارفرابری مصوب سال ۱۹۹۶ اقتباس شده است و همان‌طور که بررسی شد، قواعد مذکور مهلت نه‌ماهه را به‌عنوان مرور زمان لحاظ کرده است.

برای یافتن پاسخ سؤال فوق‌الذکر، نویسنده تلاش کرد تا از طریق برقراری ارتباط با شورای عالی هماهنگی ترابری و سازمان راهداری در مقام متولی اصلی تدوین آیین‌نامه موضوع بحث به سوابق تدوین آیین‌نامه در سال ۱۳۷۷ دسترسی پیدا کند، ولی متأسفانه پس از پیگیری‌های فراوان مشخص شد که هیچ سابقه مکتوبی در این زمینه در حال حاضر موجود نیست. در هر حال، آنچه مسلم است این است که حکم مندرج در بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه به‌هیچ‌وجه هم‌سو با ضابطه شناخته شده در اسناد بین‌المللی نیست. نکته آخر اینکه در شرایط فعلی ایران با توجه به تحریم‌های گسترده دولت آمریکا علیه همه بخش‌های اقتصادی ایران از جمله بخش حمل‌ونقل، استفاده از خدمات شرکت‌های بارفرابری به طرز چشمگیری برای خنثی کردن تحریم‌ها افزایش یافته و حکم بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه عملاً بستری را فراهم کرده تا بارفرابران به دلیل کوتاه بودن بازه مرور زمان به راحتی بتوانند از مسئولیت‌های حرفه‌ای خود چه در کسوت نماینده و چه در کسوت متصدی حمل‌رهایابی یابند.

نتیجه‌گیری

با تولد حمل کانتینری در دهه ۱۹۶۰، بارفرابری به عنوان یک حرفه تأثیرگذار، تدریجاً جایگاه منحصر به فردی را در صنعت حمل و نقل بین‌المللی کالا در اختیار گرفت؛ به نحوی که بارفرابران با عبور از نقش سنتی خود به عنوان نماینده صاحب کالا، با پوشیدن رختی نو در قامت متصدی حمل ترکیبی مسئولیت عملیات حمل را پذیرا شدند. پذیرش چنین مسئولیتی در عمل سیاست‌گذاران حوزه حمل و نقل را ناچار به تدوین مقررات خاص در قالب اسناد بین‌المللی یا قوانین داخلی برای ضابطه‌مند کردن رفتار بارفرابران کرد. یکی از این ضوابط، تعیین مرور زمان طرح دعوی علیه بارفرابران است که در اکثریت قریب به اتفاق اسناد بین‌المللی بر اساس یک منطق عملیاتی، مرور زمان نه‌ماهه به رسمیت شناخته شده است.

در ایران، شورای عالی هماهنگی ترابری با اقتباس از قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات بارفرابری مصوب سال ۱۹۹۶، آیین‌نامه‌ای را در سال ۱۳۷۷ برای تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا تصویب کرد که در بند ۳ ماده ۲۱ آن برای طرح دعوی علیه بارفرابر ۹۰ روز به عنوان مرور زمان در نظر گرفته شده است. در خصوص جایگاه قانونی این بند، طبق بررسی‌های انجام شده در پژوهش حاضر، این نتیجه حاصل شد که اقدام شورای موصوف ذیل بند ۳ ماده ۲۱ آیین‌نامه نه‌تنها با رویه موجود در اسناد بین‌المللی هم‌خوانی ندارد، بلکه اساساً اقدام مذکور به دلیل فقدان صلاحیت این شورا محل نقد جدی است. اضافه بر این، با توجه به نقش دوگانه بارفرابر، مفاد مقرر مزبور ماهیتاً در تعارض با ماده ۳۹۳ قانون تجارت قرار دارد؛ به همین دلیل، از منظر قانونی حکم این مقرر فاقد وجهت قانونی است.

از منظر سیاست‌گذاری تقنینی، مواد قانونی مندرج در قانون تجارت مصوب سال ۱۳۱۱ ذیل باب هشتم در حال حاضر پاسخ‌گوی نیازها و چالش‌های رو به رشد حرفه بارفرابری نیست و همان‌طور که اشاره شد، اساساً در زمان تصویب قانون تجارت، به حرفه مذکور در صنعت حمل و نقل توجه چندانی نمی‌شد؛ به همین دلیل، در حال حاضر نیاز به قانون‌گذاری جدید و اصولی در این حوزه به شدت احساس می‌شود؛ لذا لازم است که مجلس شورای اسلامی در قالب قانونی خاص ضمن اصلاح مرور زمان تعیین شده برای طرح دعوی علیه بارفرابر، سایر مفاد آیین‌نامه اشاره شده را با توجه به گذشت بیش از دو دهه مورد بازنگری کارشناسانه قرار دهد و زمینه را برای تعالی حرفه بارفرابری و حمایت از حقوق مکتسبه صاحبان کالا فراهم کند.

منابع

الف) منابع فارسی

کتاب‌ها و مقاله‌ها

۱. جباری منصور و مجید حسن نژاد، بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل‌ونقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهارم، پاییز ۱۳۹۲، صص. ۱۴۱-۱۶۷
۲. شهبازی شهباز و دیگران، نقش فورواردر در حمل‌ونقل بین‌المللی، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، چاپ دوم، ۱۳۷۷.
۳. متین دفتری احمد، آیین دادرسی مدنی و بازرگانی، جلد سوم، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۸، صص. ۲۳-۲۷.
۴. منیعی بهداد، فورواردر یا بروکر؟ مسئله این است، ماهنامه پیام دریا، شماره ۲۵۲، شهریور و مهر ۱۳۹۷، صص. ۹۴-۹۷.

قوانین و مقررات

۵. آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مصوب ۱۳۷۷.
۶. قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱.

ب) منابع انگلیسی

کتاب‌ها و مقاله‌ها

7. Besong Christine, "Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law", A Thesis Submitted for Doctor of Philosophy, *University of London*, 2007.
8. Bokareva Olena, *Uniformity of Transport Law through International Regimes*, Edward Elgar Publishing Ltd., 2019.
9. Cheng Chia-Jui, *Clive M. Schmitthoff's Select Essays on International Trade Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 1988.

10. Derkach Ella and Sergii Pavliuk, "International Law on the Multimodal Carriage of the Goods: Recent Trends and Perspectives", *International Journal of Legal Studies*, Vol. 2, No. 2, 2017, pp. 269-285.
11. Driscoll William J., "The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 9, No. 4, July 1978, pp. 441-460.
12. Fitzgerald Gerald F., "Proposed Convention on the International Combined Transport of Goods: Implications for International Civil Aviation", *The Canadian Yearbook of International Law*, 1973, pp. 165-192.
13. Giles O. C., "Combined Transport: Further Modification", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 25, No. 2 (Apr., 1976), pp. 443-444.
14. Giles O. C., "Combined Transport", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 24, No. 3 (Jul., 1975), pp. 379-392.
15. Glass David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, 2nd edition, Routledge Publication, 2012.
16. Hoeks Marian, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, 2010.
17. Leung William, "The Dual Role of the Freight Forwarder: Vastfame Camera Ltd v Birkart Globistics Ltd, 2005 High Court of Hong Kong 117, Stone J, 5 October 2005; 2005 AMC 2864 (High Court of Hong Kong, 2005)", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 38, No. 1, 2007, pp. 97-109.
18. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1974, pp. 29-38.
19. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1976, pp. 148-156.
20. Mankabady Samir, "The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 32, No. 1, 1983, pp. 120-140.
21. Massey Eugene. A., "Prospects for a New Intermodal Regime: A Critical Look at the TCM", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 3, No. 4, 1972, pp. 725-758.
22. Moore J. C., "The Tokyo Convention on Combined Transport (Tokyo Rules)", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 1, No. 1, 1969, pp. 85-91.

23. Neame Craig, Ocean Logistics, in George Eddings et. al. (eds.), *Shipping Law Review*, 7th edition, Law Business Research Ltd., 2020, pp. 43-44.
24. Ramberg Jan, "Unification of the Law of International Freight Forwarding", *Uniform Law Review*, Vol. 3, No. 1, 1998, pp. 5-13.
25. Report of the Fourth Session of the Joint IMCO/ECE Meeting to study the draft Convention on the Combined Transport Contract (TCM Convention), London, November 15-19, 1971 (CTC IV/18 Rev. 1, TRANS/374, January 24, 1972); ICAO Doc. 9007 LC/166 9/6/72 Summary of the Work of the Legal Committee during its 19th Session (Montreal, May 22 —June 2, 1972).
26. Resolution No. E/RES/1734(LIV) (Recommendations of the United Nations/IMCO Conference on International Container Traffic), adopted by the Economic and Social Council during its 54th session, 8-10 January and 17 April-18 May 1973.
27. Tetley William, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Thomson (Carswell) Publications, 2008.
28. The Report of International Maritime Committee (CMI), Documentation, 1969, III.
29. The Report of International Maritime Committee (CMI), Documentation, 1970, II.

اسناد بین‌المللی

30. BIFA (British International Freight Association) Standard Trading Conditions.
31. CMI Draft Convention on Combined Transport (the 'Tokyo Rules' of 1969).
32. Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980).
33. Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods".
34. FIATA Combined Transport Bill of Lading 1971
35. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services of 1996.
36. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services".
37. French Civil Code.
38. ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 273 -November 1973).
39. ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document of 1975 (ICC Publication No 298).UN

40. Standard Conditions Governing FIATA Multimodal Bill of Lading (1992)".
41. TCM Draft Convention on the International Combined Transport of Goods' 1971
42. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992 ("The UNCTAD/ICC Rules").
43. Unfair Contract Terms Act of 1977.
44. UNIDROIT and CMI combined draft of 1970 ('Tokyo-Rome Rules' also known as the 'Rome Draft')

پرونده‌ها

45. *Granville Oil & Chemicals v Davis Turner* [2003] EWCA Civ 570, [2003] 2 Lloyd's Rep 356.

