

A Comparative Study of the Scope of Liability of Persons Involved in Transportation in International Multimodal Transport Documents of Goods and Iranian Law

1. Amirhossein Shabahang: Department of Private Law, SR.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran
2. Hassan Badini*: Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: hbadibi@ut.ac.ir (Corresponding Author)
3. Nejadali Almasi: Professor, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

ABSTRACT

In international multimodal transport documents of goods, despite the recognition of the unified liability of the multimodal transport operator, contrary to the principle of full compensation for damage, the scope of the operator's liability is subject to specific limitations. Based on the value of the cargo and with due regard to the place where the damage occurs, the extent of liability for compensating the incurred loss is determined. Nevertheless, the parties to the contract of carriage may, by stipulating Paramount and Kaspiana clauses or by entering into agreements concerning the limitation of liability, modify the scope of liability in respect of potential future damages, provided that the level of liability does not fall below the minimum threshold prescribed in the multimodal transport convention as the governing law. Furthermore, the scope of liability of servants, agents, and representatives of the multimodal transport operator is determined in accordance with the international convention governing unimodal carriage of goods; however, the parties to the contract of carriage may, by stipulating a Himalaya clause, determine the scope of liability of these persons by agreement, thereby extending the limitations of liability to all persons involved in the multimodal transport of goods.

Keywords: *scope of liability of the multimodal transport operator of goods; contractual limitation of liability; scope of liability of servants and agents of the carrier; Himalaya clause.*

How to cite: Shabahang, A., Badini, H., & Almasi, N. (2026). A Comparative Study of the Scope of Liability of Persons Involved in Transportation in International Multimodal Transport Documents of Goods and Iranian Law. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 8(4), 1-21.

© 2026 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 30 October 2025

Revise Date: 03 February 2026

Accept Date: 10 February 2026

Initial Publish Date: 13 February 2026

Final Publish Date: 22 December 2026



مطالعه تطبیقی حدود مسئولیت اشخاص اطراف حمل و نقل در اسناد حمل بین المللی ترکیبی کالا و حقوق ایران

۱. امیرحسین شب‌آهنگ: گروه حقوق خصوصی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۲. حسن بادینی*: دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. پست الکترونیک: hbadibi@ut.ac.ir
(نویسنده مسئول)

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

چکیده

در اسناد حمل بین‌المللی ترکیبی کالا با وجود شناسایی مسئولیت یکپارچه متصدی حمل، برخلاف اصل جبران کامل خسارت، حدود مسئولیت وی دارای محدودیت خاص می‌باشد و براساس ارزش محموله و نیز توجه به محل ورود خسارت، میزان مسئولیت در قبال جبران خسارت وارده مشخص می‌شود. با این حال طرفین قرارداد حمل با پیش‌بینی شروط پارامونت و کاسپیانا یا توافق‌های ناظر به تحدید مسئولیت، می‌توانند حدود مسئولیت را نسبت به خسارات احتمالی آینده، تغییر بدهند؛ مشروط بر اینکه میزان مسئولیت از حداقل میزان پیش‌بینی شده در کنوانسیون حمل ترکیبی به عنوان قانون حاکم، کمتر نشود. همچنین حدود مسئولیت مباشران، مأموران و نمایندگان متصدی حمل ترکیبی براساس کنوانسیون بین‌المللی حمل تک نوعی کالا مشخص می‌شود؛ ولیکن طرفین قرارداد حمل با پیش‌بینی شرط هیمالیا می‌توانند با توافق حدود مسئولیت این اشخاص را مشخص کنند و به نوعی محدودیت‌های مسئولیت به تمامی اشخاص دخیل در حمل ترکیبی کالا گسترش یابد.

واژگان کلیدی: حدود مسئولیت متصدی حمل ترکیبی کالا، تحدید قراردادی مسئولیت، حدود مسئولیت مباشران و نمایندگان متصدی حمل، شرط هیمالیا.

نحوه استناددهی: شب‌آهنگ، امیرحسین، بادینی، حسن، و الماسی، نجادعلی. (۱۴۰۵). مطالعه تطبیقی حدود مسئولیت اشخاص اطراف حمل و نقل در اسناد حمل بین‌المللی ترکیبی کالا و حقوق ایران. پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۸(۴)، ۱-۲۱.

© ۱۴۰۵ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۸ آبان ۱۴۰۴

تاریخ بازنگری: ۱۴ بهمن ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۲۱ بهمن ۱۴۰۴

تاریخ چاپ اولیه: ۲۴ بهمن ۱۴۰۴

تاریخ چاپ نهایی: ۱ دی ۱۴۰۵

حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا فرآیندی است که طی آن کالا بدون ایجاد وقفه در وضعیت حمل، توسط وسایل مختلف و تحت مسئولیت یکپارچه متصدی (عامل) حمل و نقل ترکیبی^۱ از مبدأ به مقصد جابه‌جا می‌شود که طی آن از حداقل دو نوع روش حمل و نقل با نظام‌های حقوقی متفاوت استفاده می‌شود (Etape, 2012). بدین ترتیب ترکیبی از روش‌های حمل و نقل تک‌وجهی کالا جهت حمل محموله استفاده می‌شود، اما قواعد مسئولیت و شرایط حاکم بر آن با هر یک از شیوه‌های حمل متفاوت بوده و هدف اصلی آن استفاده بهینه از امکانات مختلف حمل کالا است و اینکه متصدی حمل و نقل ترکیبی نسبت به وقوع هرگونه خسارت دارای مسئولیت یکپارچه است. در حمل و نقل ترکیبی کالا، اشخاص متعددی اطراف حمل کالا حضور دارند؛ به طوری که علاوه بر طرفین قرارداد حمل (متصدی و فرستنده)^۲ گیرنده یا مرسل‌الیه^۳، حمل‌کنندگان (کریرها)^۴ و خدمه و نمایندگان متصدی حضور دارند و این امکان وجود دارد که هریک از این اشخاص موجب بروز خسارت به کالا شوند. با این حال در فرض بروز خسارت به کالا، متصدی حمل و نقل ترکیبی نسبت به جبران خسارت وارده، برابر صاحب کالا دارای مسئولیت قراردادی بوده و مطابق با بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا (۱۹۸۰ ژنو)، وی شخصی است که به اسم خویش یا توسط شخص ثالث قرارداد حمل و نقل ترکیبی کالا را منعقد کند و نه به عنوان کارگزار یا نماینده فرستنده و یا سایر حمل‌کننده‌های شرکت‌کننده در عملیات حمل و نقل ترکیبی کالا عمل کرده و مسئولیت اجرای قرارداد را بر عهده می‌گیرد و لازم نیست که در عملیات اجرایی حمل کالا مشارکت نماید. در نتیجه مسئولیت کلیه اقدامات نمایندگان و کارکنان و نیز سایر اشخاصی مانند حمل‌کنندگان (کریرها) که در روند حمل کالا مشارکت می‌کنند، را می‌پذیرد؛ به شرطی که این اشخاص در راستای وظایف خود عمل کرده باشند و مطابق با اسناد بین‌المللی حمل و نقل ترکیبی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۰ حمل و نقل ترکیبی و مقررات آنکتاد-آی‌سی‌سی ۱۹۹۲ در خصوص ورود هرگونه خسارت به کالا، فرض بر مسئولیت متصدی حمل ترکیبی می‌شود (Feizi Chakab & Mardani, 2020). اثر اصلی شناسایی مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی، جبران خسارت ناشی از تلف، تاخیر در تحویل کالا یا هرگونه زیان وارده به صاحبان کالا می‌باشد. در این خصوص قاعده عمومی در مسئولیت مدنی این است که زیان دیده پس از اثبات ورود خسارت مستحق دریافت کلیه خسارات وارده باشد که چنین قاعده‌ای با اعاده به وضع سابق در مسئولیت خارج از قرارداد و رسیدن متعهدله به غایت مطلوب قراردادی، در مسئولیت قراردادی متبلور می‌گردد (Safai & Rahimi, 2018). این قاعده در اصطلاح حقوقی به معنای اصل جبران کامل خسارت تعبیر شده است. این اصل که در حقوق بسیاری از کشورها از جمله فرانسه (ماده ۱۱۴۹ ق.م) آلمان (ماده ۲۴۹ ق.م)، ایتالیا (ماده ۱۲۲۳ ق.م)، اسپانیا (ماده ۱۱۰۶ ق.م)، پرتغال (ماده ۵۶۴ ق.م) سوئیس (ماده ۱۳۲۳ قانون تعهدات) و اصل جبران کامل خسارت در نظام کامن‌لا و نیز در حقوق تجارت بین‌الملل در اسناد مهمی همانند کنوانسیون ۱۹۸۰ وین (ماده

^۱ Multimodal Transport Operation

^۲ به هر شخصی اطلاق می‌شود که با نام او یا به نمایندگی از او، قرارداد حمل و نقل ترکیبی با یک اپراتور یا هر شخص دیگری که توسط او یا به اسم او یا از طرف او در رابطه با همان قرارداد کالاها به عامل حمل و نقل ترکیبی ارسال می‌شوند، منعقد می‌شود. در عرف بازرگانی گاهی فورواردر یا بارفرابر به نمایندگی از فرستنده کالا قرارداد حمل را با متصدی منعقد می‌کند.

^۳ گیرنده شخصی است که بر اساس بارنامه یا سایر اسناد حمل حق دریافت کالا از متصدی حمل را دارد. هنگامی که قرارداد حمل توسط واسطه‌هایی مانند حق‌العمل‌کار حمل و نقل تنظیم شده باشد یا زمانی که پرداخت بهای کالا از طریق اعتبار اسنادی انجام شود، ممکن است نام این واسطه‌ها به دلیل تسهیل در عملیات حمل یا بانک صادرکننده اعتبار اسنادی برای تضمین مطالبات خود به عنوان گیرنده در بارنامه درج گردد، به جای اینکه نام گیرنده واقعی که مالکیت کالا به وی منتقل شده است، ذکر شود. در این شرایط، برخی نشانه‌ها و قرائنی مثل شخصی که به عنوان notify party در بارنامه اشاره شده، می‌تواند در شناسایی گیرنده در قرارداد حمل تأثیرگذار باشد ^۴ شخصی است که عملاً حمل کالا را با وسیله نقلیه خود انجام می‌دهد (حمل‌کننده مستقیم) و هر شخصی که با قبول مسئولیت حمل‌کننده، به‌طور صریح یا ضمنی این وظیفه را انجام می‌دهد.

(۷۴) پی‌ای سی ال (مواد ۹:۵۰۲ و ۹:۵۰۳) بی‌ای سی سی (بند ۱ ماده ۲-۴-۷) و سی‌ای اس ال (مواد ۱۶۰ و ۱۶۱) و در نهایت ماده ۷-۴-۲ اصول قراردادهای تجاری بین المللی بر مبنای همین اصل پایه ریزی شده‌اند (Rowan, 2012). مقتضای چنین اصلی این است که تمامی انواع خسارات حاصل از نقض قرارداد قابل جبران دانسته شوند. با وجود این اغلب نظام‌های حقوقی پذیرفته اند که گستره خسارات قابل مطالبه در اثر نقض قرارداد بایستی همراه با قیود و محدودیت‌هایی باشد. این محدودیت‌ها از مجاری مختلفی مثل محدود کردن خسارت قابل مطالبه با توجه به تقصیر متعهد و درجه آن و نقش زیان‌دیده در بروز خسارت اعمال می‌شوند (Rowan, 2021). با این حال در حمل‌ونقل ترکیبی کالا بر قاعده فوق استثنائاتی وجود دارد که براساس قواعد مسئولیت کنوانسیون‌های بین المللی حمل کالا، حدود مسئولیت متصدی دارای محدودیت خاص بوده و در عین حال دربرگیرنده سقف مشخصی می‌باشد. همچنین طرفین قرارداد حمل به منظور جلوگیری از بروز اختلافات در آینده، از همان آغاز به تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل می‌پردازند تا در صورت بروز خسارت، مشخص شود که چه مقدار از ارزش کالا یا از طریق روش‌های دیگر جبران خسارت وارده صورت پذیرد. فلسفه انعقاد چنین قراردادهایی پیش‌بینی کردن تمامی شرایطی است که در آینده محتمل می‌باشد؛ به گونه‌ای که آن می‌تواند از مرز تعهدهای قراردادی بگذرد و متوجه نتایج عدم اجرا (یا اجرای ناقص، اجرای معیوب، تأخیر در اجرا) گردد. در واقع طرفین قرارداد می‌توانند نسبت به نوع و میزان مسئولیت خویش نسبت به خسارات احتمالی آینده در قرارداد توافق کنند (Shabahang et al., 2026). به این ترتیب، قراردادهای مربوط به مسئولیت مدنی، قراردادهای مستقلی هستند که منجر به تغییر در نظام حقوقی معمول مسئولیت می‌شوند. سوالی قابل تأمل چنین است که آیا در حمل‌ونقل ترکیبی کالا، متصدی حمل در فرض شناخت مسئولیتش، مکلف به جبران کلیه زیانهای وارده به صاحب کالا است یا اینکه مسئولیت وی سقف خاصی دارد؟ همچنین در فرض توافق طرفین نسبت به مسئولیت متعهد، آیا چنین توافقی صحیح است و در فرض صحت چه آثار را در بر می‌گیرد؟ در این مقاله ضمن شناسایی و تبیین حدود مسئولیت متصدی حمل بر اساس اسناد بین المللی حمل و نقل ترکیبی و نیز تبیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی براساس قرارداد، حدود مسئولیت سایر اشخاص اطراف حمل ترکیبی شامل مأموران، نمایندگان و مباشران حمل مورد مطالعه قرار می‌گیرد و در نهایت مصادیق رایج قراردادی در خصوص تعیین حدود مسئولیت اشخاص اطراف حمل ترکیبی کالا به طور تطبیقی بیان می‌گردد.

مطالعه تطبیقی تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل بر اساس مقررات حاکم

در حقوق حمل و نقل به دلایل گوناگون، از جمله جلوگیری از تحمیل قراردادی ناعادلانه به طرف ضعیف‌تر، جلوگیری از اختلاف آتی در خصوص تعیین میزان خسارت، ایجاد توازن در قرارداد از طریق تعیین خسارت متعادل باتوجه به ایجاد ارتباط معقول بین اجرت حمل و مسئولیت متعهد و نیز توزیع ریسک مسئولیت تا از این طریق از اغتشاش فکر متعهد نسبت به احتمال وقوع خساراتی که جبران آنها نابودی تجاری وی را دربردارد، جلوگیری شود، سقفی برای مسئولیت متعهد مشخص شده است و به عبارتی اصل جبران کامل خسارت پذیرفته نشده است و موضوع سقف مسئولیت متصدی حمل در تمامی کنوانسیونهای بین المللی حاکم لحاظ شده است (Khajehzadeh, 2022). زیرا پذیرش چنین قاعده‌ای موجب می‌شود که اکثر متصدیان حمل در وضعیت غیر قابل پیش‌بینی در قبال اعمال خویش قرار گیرند. آنان به دلیل گران بودن ارزش محموله‌ها، در فرض پذیرش جبران کامل خسارت، بعضاً در وضعیت ورشکستگی قرار خواهند گرفت و حیاتشان به پایان می‌رسد؛ حتی در فرض بیمه مسئولیت، اصل جبران کامل خسارت موجب افزایش حق بیمه، افزایش کرایه حمل و در نتیجه گرانی شدید کالاها می‌شود (Ezanloo et al., 2016). از طرف دیگر محتوای بسته‌هایی که بارگیری می‌شوند، اصولاً مشخص نیست و ارزش محموله

در هر سفر نسبت به سفرهای دیگر میتواند به میزان قابل ملاحظه‌ای متفاوت باشد. مهمتر از همه اینکه باید میان منافع طرفین قراردادها تعادل ایجاد شود و خطرات به نحو عادلانه‌ای بین ایشان توزیع گردد (Martínez Gutiérrez, 2010). شاید به خاطر همین موضوع است که در اغلب کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا از جمله کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا ۱۹۸۰ ژنو در جهت حمایت از صاحب کالا بار اثبات دعوی مسئولیت را به دوش متصدی حمل و نقل انداخته‌اند و در مقابل در جهت حمایت از متصدی حمل و نقل، میزان مسئولیت او را محدود ساخته‌اند. برای مثال در پرونده‌ای^۱ دادگاه باتوجه به شروط قراردادی و نیز بارنامه حمل و نقل ترکیبی، محدودیت‌های موثری در میزان مسئولیت متصدی حمل در نظر گرفت در حالی که خسارت به طور بالقوه شامل کرایه از دست رفته، خسارات مستقیم و هرگونه خسارات تبعی قابل جبران می‌شد.

با بررسی اسناد بین‌المللی حمل و نقل، این نتیجه حاصل می‌شود که اصل جبران کامل خسارت، نسبت به مسئولیت متصدی حمل، با محدودیت روبرو شده است. به طور که در برخی کنوانسیونهای بین‌المللی حمل کالا، برای متصدی حمل سقف مسئولیت تعیین شده است و در برخی دیگر براساس معیار مشخصی مثل ارزش محموله، میزان مسئولیت متصدی حمل با محدودیت روبرو شده است. توجه به منافع اقتصادی طرفین قرارداد حمل کالا، جلوگیری از افزایش قیمت کالا، مدیریت ریسک و نیز ایجاد تعادل در مسئولیت طرفین قرارداد مهمترین دلایل تعیین حدود بر میزان مسئولیت متصدی حمل می‌باشد (Derkach & Pavliuk, 2017). این موضوع مختص اسناد بین‌المللی حمل و نقل ترکیبی کالا نیست؛ هر چند نوآوری‌هایی در اسناد حمل و نقل ترکیبی دیده می‌شود که در سایر کنوانسیونهای بین‌المللی حمل و نقل کالا وجود ندارد. به طور کلی روشهای تحدید مسئولیت در کنوانسیونهای بین‌المللی حمل کالا به دو نوع تحدید کلی و تحدید جزئی تقسیم می‌شود. در نظام تحدید کلی مسئولیت، به طور کلی متصدی حمل، در هر حادثه بر اساس ارزش محموله یا کرایه حمل یا ترکیبی از دو ملاک یاد شده تا میزان معین یا قابل تعیینی مسئولیتش محدود می‌شود و مبلغی کلی برای جبران خسارات تعیین خواهد شد. در نظام حقوقی ایران همچون کشور فرانسه و آلمان از معیار ارزش محموله برای تعیین تحدید کلی مسئولیت استفاده می‌شود و در کشور انگلستان نظام تناژ محور حاکم است و حدود مسئولیت متصدی حمل محدود به ظرفیت کشتی است. اما بنا بر رویکرد برخی از کشورها مانند آمریکا ترکیبی از دو نظام اصلی را به کار می‌رود. اما در روش تحدید جزئی مسئولیت، حدود مسئولیت با تعیین مبلغ معینی برای جبران تلف یا خسارت وارد شده به نسبت واحد بسته بندی یا عدل بندی مشخص میگردد. برای مثال به نسبت هر کیلوگرم، به میزان مشخصی تحدید مسئولیت اعمال خواهد شد (Ezanloo & Darghani, 2014). پیرامون این مطلب در کنوانسیون هامبورگ برخلاف کنوانسیون لاهه، به جای قراردادن سقف حدود مسئولیت متصدی حمل، از ملاک قراردادن یک واحد محاسبه برای هر واحد شمارش محموله مثل بسته برای تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل استفاده شده است (Taghizadeh, 2019). این رویه در کنوانسیونهای حمل و نقل مرکب دریایی روتردام^۲، حمل و نقل جاده‌ای سی‌ام‌آر^۳،

^۱ Bhatia Shipping Ltd v Alcobex Metals Ltd, (2005) 2 Lloyd's Rep. 336

^۲ میزان مسئولیت متصدی حمل مطابق با کنوانسیون حمل و نقل مرکب دریایی روتردام SDR ۸۷۵ یا حق برداشت ویژه برای هر واحد حمل تعیین شده است یا معادل SDR ۳ برای هر کیلوگرم وزن ناخالص می‌باشد.

^۳ میزان مسئولیت متصدی حمل مطابق با کنوانسیون سی‌ام‌آر SDR ۸/۲۳ یا حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص تعیین شده است که پرداخت تمامی هزینه‌های حمل تا مقصد بدان اضافه می‌شود.

حمل و نقل ریلی کوتیف^۱، حمل و نقل هوایی ورشو^۲ و مونترال و نیز حمل و نقل ترکیبی نیز دیده می شود. برای مثال طبق ماده ۵۹ کنوانسیون روتردام، مسئولیت متصدی حمل برای نقض تعهداتش به ۸۷۵ واحد محاسبه به ازای هر بسته یا دیگر واحدهای رایج در کشتیرانی محدود می شود یا ۳ واحد به ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالاهایی که موضوع شکایت با دعوا هستند، ملاک تعیین سقف مسئولیت متصدی است که البته هر کدام از معیارهای فوق بیشتر باشد، آن به عنوان سقف تحدید مسئولیت در نظر گرفته می شود؛ به جز وقتی که ارزش کالاها توسط فرستنده اظهار شده و در مفاد قرارداد قید گردیده است، با این حال توافق به مبلغ بیشتر میان متصدی و فرستنده معتبر است. این کنوانسیون نیز معیار تعداد بسته ها یا واحد قابل شمارش درون کانتینر را ملاک محاسبه تحدید مسئولیت متصدی حمل لحاظ کرده است که در فرض فقدان مشخص بودن آن، هر کانتینر به عنوان واحد شمارش در نظر گرفته می شود (Simae Sarraf & Yari, 2014). همچنین در کنوانسیون روتردام، واحد محاسبه یک حق برداشت ویژه می باشد که توسط صندوق بین المللی پول تعریف شده است. تحدید مسئولیت فقدان ناشی از تاخیر در تحویل کالا به مبلغی معادل ۳/۵ برابر مبلغ هزینه ی حمل قابل پرداخت محدود می شود.

تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل براساس اسناد بین المللی حمل و نقل ترکیبی

مطابق با ماده ۱۸ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو «۱. مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارده بر کالا، مطابق ماده ۱۶ به مبلغ ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلو گرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می شود؛ بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود. ۲. از نظر بند ۱ این ماده، بالاترین سقف مطابق قواعد ذیل محاسبه می شود: الف) هر گاه یک کانتینر، پالت یا هر وسیله مشابه دیگری برای بارگیری استفاده شده باشد، هر بسته یا واحد باری که در سند حمل و نقل ترکیبی ذکر شده است، به همان نحوی که در وسیله حمل بارگیری شده است، به عنوان یک بسته یا واحد بار تلقی می شود، در غیر این صورت، کلیه کالاهای داخل به عنوان یک واحد بار تلقی می شود. ب) در صورتی که خود وسیله حمل مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور تعلق به عامل حمل و نقل ترکیبی نداشته یا اینکه به نحو دیگری آن را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد بار مجزا تلقی می شود. ۳. با وجود مقررات بند ۲ این ماده، اگر حمل و نقل بین المللی ترکیبی، مطابق قرارداد حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق آبهای داخلی را شامل نشود، مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی حداکثر ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای مفقود شده یا خسارت دیده محدود می شود. ۴. مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در مورد زیان ناشی از تاخیر در تحویل، حسب مقررات ماده ۱۶ به مبلغ معادل ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهایی که با تاخیر تحویل شده اند محدود می باشد؛ مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل ترکیبی نباشد. ۵. مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل ترکیبی حسب بندهای ۱ و ۴ یا بندهای ۳ و ۴ این ماده نمی تواند از سقف تعیین شده طبق بند ۱ یا ۳ در صورت تلف کل کالا متجاوز گردد. ۶. با توافق عامل حمل و نقل ترکیبی با فرستنده، سقفهای مسئولیت به میزانی بالاتر از آنچه در بندهای ۱ و ۳ و ۴ این ماده مقرر شده، قابل تعیین در سند حمل و نقل ترکیبی خواهد بود. ۷. واحد محاسبه عبارت است از واحد محاسبه مذکور در ماده ۳۱ از این ماده چنین استنباط می شود که مسئولیت

^۱ میزان مسئولیت متصدی حمل مطابق با کنوانسیون کوتیف ۶۶۶/۶۷ SDR یا حق برداشت ویژه برای هر کیلو گرم وزن ناخالص تعیین شده است.

^۲ براساس بند سوم ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو «در حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل در قبال تلف، نقصان یا تاخیر در رسانیدن کالا به مقصد محدود به ۱۷ واحد حق برداشت ویژه مخصوص برای هر کیلو گرم می باشد مگر اینکه ارسال کننده در زمان تحویل بسته به متصدی حمل نفع خاصی در تحویل کالا در مقصد معرفی کرده باشد و در برابر آن مبلغ اضافی به وی پرداخت کرده باشد. در اینصورت متصدی حمل، مسئول پرداخت مبلغ اضافی خواهد بود مگر اینکه متصدی حمل ثابت نماید که این مبلغ بیش از نفع واقعی ارسال کننده برای ارسال کالا در مقصد می باشد.

عامل حمل و نقل ترکیبی محدود به سقف معینی شده است. به منظور محاسبه حداکثر مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی دو معیار تعیین شده است: یکی بسته یا واحد کالا که میزان مسئولیت عامل حمل در قبال هر بسته^۱ یا واحد کالا معادل ۹۲۰ واحد محاسبه می‌شود و دیگری وزن ناخالص کالا است که در مورد هر کیلوگرم معادل ۲/۷۵ واحد محاسبه می‌شود. بدین ترتیب در خصوص هر کدام از آنها معیار جداگانه‌ای ارائه شده است. از طرف دیگر واحد محاسبه در آن حق برداشت ویژه یا (SDR)^۲ است. در نتیجه حاصلضرب، مبنای محاسبه در معیار تعیین دقیق وزن یا شمارش محموله، سقف مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی را مشخص می‌کند. البته اگر در حاصلضرب دو معیار فوق (بسته و کیلوگرم) اعداد متفاوتی بدست آید، آنگاه عدد بزرگتر معیار سقف مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی خواهد بود. امروزه با گسترش عملیات استفاده از کانتینر در حمل و نقل ترکیبی، با توجه به اطلاعات مندرج در بارنامه، تعداد بسته‌ها یا واحد کالا مشخص می‌شود. پیرامون آن، هر کانتینر یک واحد تلقی می‌شود اما در صورتی که در بارنامه قید شده باشد که محتوی کانتینر فلان بسته یا واحد کالا است، آنگاه هر بسته به عنوان یک واحد تلقی خواهد شد (Jeon, 2013). برای مثال در دعوی مطروحه میان شرکت چرم بست و مورماکلینکس^۳ به دلیل بروز خسارت، عامل حمل و نقل ترکیبی با استناد به سقف مسئولیت درصدد فرار از پرداخت خسارت صاحب کالا بود، ولیکن دادگاه فدرال آمریکا ضمن احراز تقصیر عامل حمل، با این استدلال که به موجب بارنامه محتوی کانتینر شامل ۹۹ بسته چرم بوده، لذا حاصلضرب ۹۹ بسته در ۹۲۰ معیار سقف مسئولیت متصدی حمل در نظر گرفته شد و بدین ترتیب عامل حمل ترکیبی مکلف به پرداخت ۴۹۵۰۰ دلار شد. شایان ذکر است که مطابق ماده مذکور، سقف مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در فرض استفاده از حمل دریایی، نسبت به سایر روش‌های حمل کمی متفاوت است. به طوری که در حالت اول، هر دو معیار وزن ناخالص و نیز بسته یا واحد کالا محاسبه می‌شود و سقف بالاتر ملاک خواهد بود اما در حالتی که از حمل دریایی استفاده نشود، صرفاً ملاک وزن ناخالص تعیین کننده معیار تحدید مسئولیت عامل حمل ترکیبی است (Besong, 2007).

همچنین به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ «وقتی تلف یا خسارات وارد بر کالا در قسمت معینی از مسیر حمل و نقل ترکیبی رخ دهد که مطابق یک کنوانسیون بین المللی قابل اجرا یا قانون ملی آمره‌ای سقف مسئولیت بالاتری نسبت به سقف مقرر حسب بند ۱ تا ۳ ماده ۱۸ تعیین شده باشد؛ میزان مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی برای این تلف یا خسارت با توجه به مقررات کنوانسیون مزبور یا آن قانون ملی آمره تعیین می‌شود.» بنابراین براساس ماده فوق، در صورتی که محل تلف یا خسارت وارده مشخص باشد، عامل حمل و نقل ترکیبی بر اساس سقف مقرر در معاهده حمل و نقل تک نوعی کالا یا قانون ملی حاکم یا سقف مسئولیت مقرر در معاهده ۱۹۸۰ ژنو، به تناسب اینکه کدام سقف بالاتر باشد، تعیین می‌شود (Costa Conrado, 2011). اما اگر محل ورود خسارت مشخص نباشد، میزان مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی صرفاً براساس مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی تعیین خواهد شد. در نتیجه کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی

^۱ معیار دقیق مفهوم بسته در کنوانسیون‌های حمل و نقل مشخص نشده است. اما به موجب رویه قضایی برخی کشورها مثل فرانسه، بسته، عنصری از کالا است که بروی آن علائم مشخصی به منظور شناسایی کالا، منقوش و قید شده و به همین ترتیب در بارنامه و سند حمل نیز منعکس می‌شود. بنابراین هیچ لزومی ندارد که بسته حتماً در یک صندوق یا جعبه قرار گرفته و یا به عبارت کلی تر بسته بندی شده باشد؛ بلکه تنها معیار نشانه گذاری و مشخص بودن تعداد آنهاست.

^۲ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ژنو حق برداشت ویژه را واحد پول قرار داده است و آن طبق تعریف صندوق بین المللی پول تعیین می‌شود؛ بدین ترتیب ارزش پول ملی یک کشور متعاهد که عضو صندوق بین المللی است بر اساس حق برداشت ویژه طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین المللی پول برای عملیات و معاملات رایج خود در تاریخ مورد بحث محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاهد که عضو صندوق بین المللی پول نیست، بر حسب حق برداشت ویژه به طریق تعیین شده توسط همان کشور محاسبه می‌شود. به منظور تعیین دقیق هر واحد محاسبه SDR در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ضمن توجه به پول ۵ کشور معتبر بدین صورت که ۴۲٪ دلار آمریکا، ۱۹٪ مارک آلمان، ۱۳٪ فرانک فرانسه، ۱۳٪ پوند انگلیس و ۱۳٪ ین ژاپن عمل می‌شود. (سوسدو، ۲۰۱۴: ۸۰)

^۳ Leather Best IncV. the Mormaclynx

درصد تعیین حداقل مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی بوده و حداکثر آن را مشخص ننموده است که به تناسب اینکه کدام مقررات (کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی یا سایر کنوانسیونهای حمل و نقل تک نوعی کالا) سقف بالاتری دارد، همان اعمال خواهد شد (Jeon, 2013). این رویکرد با انتقاداتی همراه شده است؛ چنانچه به دلیل توجه به مقررات دیگر، معیارهای مختلفی از تحدید مسئولیت عامل حمل ترکیبی و در نتیجه اعداد متفاوتی از سقف مسئولیت وی حاصل می شود. این موضوع درحالی است که نمایندگان و اشخاصی که برای عامل حمل ترکیبی از طریق قرارداد ثانویه، نسبت به حمل کالا اقدام می کنند، صرفاً براساس قانون حاکم بر قرارداد مسئولیت دارند. به زبان دیگر در فرض مشخص بودن محل ورود خسارت، اینکه بالاترین سقف مسئولیت برای عامل حمل و نقل ترکیبی از میان مقررات مختلف در نظر گرفته شود، در حالی که مقصر واقعی، اصولاً سقف مسئولیت کمتری نسبت به عامل حمل ترکیبی داشته باشد، از عدالت و انصاف خارج بوده و به نوعی گرایش متصدیان حمل به حمل و نقل ترکیبی را کاهش می دهد (Derkach & Pavliuk, 2017). همچنین تمامی ایرادات نامطمئن بودن و غیرقابل پیش بینی بودن نظام مسئولیت سیستم شبکه ای مجدد قابل طرح است؛ زیرا دادگاه مکلف به مشخص نمودن مکان و زمان ورود خسارت هست تا سقف مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی مشخص شود و این دلیل گرایش به رویکرد مسئولیت یکپارچه عامل حمل و نقل ترکیبی بوده است. از طرف دیگر در مورد خسارت تدریجی یا ضرر پنهان و همچنین جاهایی که زیر پوشش کنوانسیونهای حمل تک نوعی کالا نیست، به دلیل عدم تعیین محل ورود خسارت، سقف مسئولیت کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی حاکم خواهد شد (Law, 2010).

شایان ذکر است که به نظر مشهور حقوقدانان، منظور از اعمال مقررات قانون آمره در موضوع تحدید مسئولیت آن است که کشورهای متعاقد کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی با تعیین سقف بیشتری از مسئولیت به نسبت مورد تعیین شده در کنوانسیون مذکور، به میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل ترکیبی می افزایند و دیگر کشورها غیر متعاقد امکان اعمال مقررات ملی خویش را در این زمینه نخواهند داشت (Damar, 2011). یکی از امتیازات حمل و نقل ترکیبی چنین است که براساس کنوانسیون مربوطه، سقف مسئولیت صرفاً در فرض طرح دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی نیست، بلکه در فرض اقامه دعوی مبتنی بر مسئولیت خارج از قرارداد نیز، رعایت سقف مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی دیده شده است (Osnes, 2018). پیرامون آن، به موجب ماده ی ۲۰ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو «معافیت ها و محدودیت های مسئولیت مقرر در کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه عامل حمل و نقل ترکیبی در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا به موجب تاخیر در رسانیدن آن اقامه گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی، قهری یا مبنای دیگری باشد مجری می باشد».

تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل بر اساس قوانین ایران

متأسفانه در نظام حقوقی ایران در خصوص سقف مسئولیت متصدی حمل به طور کلی مقرره خاصی وجود ندارد و ناگزیر اصل جبران کامل خسارت به عنوان قاعده کلی باید اعمال شود. اینجاست که موضوع قراردادهای خصوصی راجع به میزان مسئولیت متصدی حمل اهمیت پیدا می کند و در واقع تنها کورسوی امید در جهت حمایت از متصدیان حمل و نقل در حقوق ایران، انعقاد قرارداد میان طرفین قرارداد حمل و نقل در جهت کاهش مسئولیت متصدیان حمل و نقل است. چنانچه ذیل ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز این حق برای طرفین شناخته شده است و طرفین می توانند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیاده تر از قیمت کامل مال التجاره معین نمایند. از طرف دیگر شرکتهای حمل و نقل در جهت تضمین منافع هر بیشتر خویش، با تحمیل شروط یا قرارداد الحاقی مستقل، در جهت فرار از مسئولیت گام بر میدارند؛ لذا ارائه راهکار مناسب بسیار لازم به نظر می رسد. البته در قانون دریایی ایران به تبعیت از کنوانسیون لاهه، رویکرد کمی متفاوت تر دیده می شود و در شرایطی

که دعوا فاقد هرگونه عنصر خارجی است و صرفاً در حمل و نقل دریایی، نظام تحدید مسئولیت قانون دریایی ایران حاکم خواهد بود؛ هرچند به دلیل فقدان تصویب آئین نامه مربوطه، عملاً قانون دریایی هیچ مقرره خاصی ندارد و در رویه قضایی هیچ مصداقی برای اعمال مقررات تحدید مسئولیت به چشم نمی‌خورد (Ezanloo & Dargahi, 2014). در هر صورت مطابق با بند (۵) ماده (۵۵) قانون دریایی، «هر گاه به کالایی خسارت وارد شود متصدی حمل در مقابل هر بسته واحد باید حداکثر یکصد لیتر استرلینگ^۱ پرداخت کند.»^۲ در نتیجه در حمل و نقل داخلی دریایی کالا، موضوع سقف مسئولیت لحاظ شده است اما در مقابل قانون دریایی ایران با رویکرد بطلان شروط عدم مسئولیت و نیز محدودیت در شروط تحدید مسئولیت به نوعی اعتبار آنها را به طور کلی زیر سوال برده است. چنانچه در آن مقرر شده است که قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد حمل به منظور سلب مسئولیت متصدی حمل یا کشتی در مورد فقدان بار یا خسارت وارده به کالا ناشی از غفلت و یا تقصیر یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه، یا کاهش مسئولیت به گونه‌ای دیگر نسبت به آنچه در این مقررات پیش بینی شده است، باطل و بی‌اثر است. رویکرد قانون دریایی نسبت به ابطال شرایط عدم مسئولیت که از سوی متصدی حمل مطرح می‌شود، به منظور حمایت از فرستنده کالا می‌باشد. زیرا مهم‌ترین دلیلی که افراد عادی به متصدی حمل مراجعه می‌کنند، مهارت و تخصص اوست. در واقع، افراد متخصص نباید با توافقی در خصوص حدود مسئولیت خود، موجب آسیب رساندن به اشخاص غیرمتخصص شوند و از فلسفه پیش‌بینی مسئولیت برای متصدیان حمل و نقل فاصله بگیرند. به همین دلیل، رویکرد قانون دریایی ایران در شناسایی فرض مسئولیت برای متصدی حمل و همچنین ابطال شروط عدم مسئولیت متصدی حمل، در یک راستا قرار دارد (Ezanloo & Samadi, 2013). هر چند این رویکرد موجب موافقت برخی از حقوق‌دانان شده است، اما به نظر می‌رسد این استدلال که متصدیان حمل به دلیل تخصص شان حق استفاده از شروط قراردادی یا قرارداد ثانویه به منظور تحدید یا سقوط مسئولیت را نداشته باشند، بسیار خشک و بدون توجه به سایر مزایای آن بیان شده است. مضاف بر اینکه امروزه اغلب فرستندگان کالا (فورواردرها)، شرکت‌های تخصصی حمل کالا هستند که جریان حمل کالا را طراحی و مدیریت می‌کنند.

تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی بر اساس قرارداد

باتوجه به فقدان کنوانسیون بین‌المللی لازم‌الاجرا در حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی کالا، امروزه قراردادها نقش بسزایی در تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل دارند؛ چنانچه متصدی حمل و فرستنده کالا با توافقی ذیل قرارداد پایه حمل کالا یا توافق الحاقی بدان، میزان مسئولیت متصدی حمل را نسبت به خسارات احتمالی آینده تعیین می‌کنند. برای مثال در قضیه موسوی برابر آرای اینترنت‌شال^۳ و نیزای سی اف برابر بالکننده^۴، توافق طرفین نسبت به میزان مسئولیت متصدی حمل نسبت به جبران خسارت وارده معتبر و قابل استناد تلقی گردید. امروزه در حمل ترکیبی کالا، طرفین قرارداد با درج شروط پارامونت^۵ و کاسپینا^۶ حدود مسئولیت متصدی حمل را در قبال حادثه زیانبار مشخص می‌کنند؛ چنانچه

^۱ هر چند بر اساس مقررات لاهه واحد پولی تعیین شده باید بر اساس ارزش طلا محاسبه شود. اما در قانون دریایی ایران چنین تصریحی دیده نمی‌شود. لیکن با توجه به اینکه ایران به کنوانسیون لاهه- بروکسل پیوسته است میتوان گفت که منظور همان فرانک طلا است.

^۲ مرور زمان موجب ضعف و در حال حاضر در بیشتر کنوانسیونهای حمل و نقل کالا از جمله هامبورگ، روتردام، معیار تعیین خسارت و نیز قواعد جبران آن با استفاده از SDR (Special Drawing Right) یا حق برداشت ویژه که از پول ۵ کشور بزرگ دنیا که معمولاً پولشان تحت تاثیر اوضاع و احوال تغییر نمی‌کند، استفاده شد تا امکان تزلزل حقوق صاحبان کالا به حداقلی ترین شکل ممکن برسد.

^۳ Musawi v. RE International (2008) 1 Lloyd's Rep. 326

^۴ ICF&Balkenende, (2010) 2 Lloyd's Rep. 400

^۵ Paramount Clause

^۶ Caspiana Clause bill of lading

شرط پارامونت توافقی است که مشخص می‌کند قوانین داخلی کشوری که حمل و نقل در آن انجام می‌شود یا قواعد بین‌المللی لازم الاجرا در آن حوزه، بر مفاد قرارداد حمل اعمال گردد. به زبان ساده‌تر، عامل حمل و نقل ترکیبی کالا نمی‌تواند مسئولیت خود را از طریق شروط قراردادی یا توافق ثانویه، به سطحی پایین‌تر از حداقلی که قوانین اجباری هر بخش از سفر (دریا، هوا، زمین) برای آن قسمت مقرر کرده‌اند، کاهش دهد (Fernandez, 2019). برای مثال میان طرفین قرارداد حمل و نقل ترکیبی کالا توافق شود که در فرض ورود خسارت در روش حمل دریایی، کنوانسیون روتردام حاکم بر روابط طرفین به منظور تعیین حدود مسئولیت شخص مقصر باشد. بدین ترتیب فرستنده کالا اطمینان حاصل می‌کند که متصدی حمل نمی‌تواند با درج شروط قراردادی یا به موجب توافق ثانویه، مسئولیت خویش را نسبت به خسارات احتمالی آینده بسیار محدود نماید یا اینکه خود را از تمام مسئولیت‌ها مبرا کند. متن استاندارد شرط پارامونت در اسناد حمل و نقل ترکیبی کالا بدین صورت است: « با وجود هر شرط دیگری در این سند، اگر حمل موضوع این بارنامه تابع اعمال اجباری هر کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی باشد... این بارنامه تابع مفاد آن کنوانسیون یا قانون تفسیر خواهد شد. هیچ چیز در این سند نباید به عنوان واگذاری هر یک از حقوق یا مصونیت‌های متصدی حمل تفسیر شود. اگر هر شرطی در این بارنامه با آن کنوانسیون یا قانون در تضاد باشد، آن شرط تا میزان تضاد، باطل و بی‌اثر خواهد بود»^۱. عملکرد شروط پارامونت بدین نحو است که اگر خسارت قابل انتساب به اشخاصی باشد یا محل ورود خسارت مشخص باشد^۲، قانون خاص حاکم بر آن بخش برای تعیین مسئولیت و میزان آن اعمال می‌شود. در واقع شرط پارامونت تضمین می‌کند که قانون مورد توافق مقدم بر روابط اشخاص باشد. اما اگر خسارت غیرقابل انتساب به اشخاص باشد یا اینکه محل ورود خسارت مشخص نباشد^۳، در حالی که معمولاً طبق قرارداد، قانونی اعمال می‌شود که بیشترین نفع را برای متصدی حمل در بردارد (معمولاً قانونی که مسئولیت او را محدود می‌کند)، اما شرط پارامونت موجب این موضوع می‌شود که باید قانونی اعمال شود که بیشترین حمایت را از صاحب کالا به عمل می‌آورد یا اینکه مسئولیت متصدی حمل نمی‌تواند از حداقلی که قوانین اجباری هر بخش مجاز می‌دانند، کمتر باشد. برای مثال اگر بارنامه حمل ترکیبی کالا حاوی شرط پارامونت بدین صورت باشد که قانون اجباری هندوستان برای حمل جاده‌ای بر روابط طرفین حاکم است و در عین حال مسیر حمل کالا از تهران تا بمبئی باشد و عامل حمل و نقل ترکیبی کالا از روش حمل جاده‌ای و دریایی استفاده کرده باشد و در بارنامه، محدودیت مسئولیت متصدی حمل برای جبران خسارت، ۲ دلار به ازای هر کیلوگرم در نظر گرفته شده است و هنگام تخلیه کالا در بمبئی مشخص شود که کالا خسارت دیده است، اما مشخص نیست خسارت در مرحله حمل دریایی یا زمینی رخ داده است، بر اساس شرط پارامونت مذکور صاحب کالا می‌تواند به شرط پارامونت استناد نماید. در این خصوص باتوجه به قانون هندوستان که محدودیت مسئولیت ۵ دلار به ازای هر کیلوگرم تعیین کرده است، بنابراین جبران خسارت با لحاظ قانون اجباری تعیینی به موجب شرط بر اساس ۵ دلار محاسبه می‌شود.

همچنین شرط کاسپیانا مقرر قراردادی است که در توافقات حمل و نقل ترکیبی کالا برای رسیدگی به مسئولیت و تعهدات متصدی حمل و نقل کالا در روشهای مختلف حمل می‌پردازد و در جهت هماهنگ‌سازی مسئولیت اشخاص اطراف حمل کالا خصوصاً محدودیت‌های مسئولیت،

¹ Notwithstanding any other provision herein, if the carriage subject to this Bill of Lading is subject to the compulsory application of any international convention or national law, which would have applied if a separate contract had been made for the particular stage of carriage where the loss or damage occurred, then this Bill of Lading shall be read subject to the provisions of such convention or law. Nothing herein shall be construed as a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under such convention or law. If any provision of this Bill of Lading is inconsistent with such convention or law, such provision shall be null and void to the extent of such inconsistency.

² Localized Damage

³ Non-Localized Damage

مراقبت‌ها و الزامات اعلان در حالت‌های مختلف اصولاً در بارنامه حمل کالا درج می‌شود. شرط کاسپانا اغلب با پیش بینی شرایط خاص، انتخاب ثانویه را برای متصدی حمل ایجاد می‌کند؛ هنگامی که به دلایلی خارج از کنترل مانند اعتصاب در بندر، ازدحام یا جنگ، امکان تخلیه بار برای متصدی حمل وجود نداشته باشد یا اینکه از ترس وضعیت دشوار، متصدی درصدد عدم تخلیه بار می‌باشد، چنین شرطی به وی اجازه می‌دهد تا محموله را در مکان دیگر مثل بندر جایگزین تخلیه کند، که در این صورت آن بندر، مقصد نهایی تحت قرارداد حمل محسوب می‌شود (Mahafzah, 2018). بدین ترتیب به موجب چنین توافقی، مسئولیت اشخاص اطراف حمل به طور دقیق مشخص می‌گردد که برای مثال کدام متصدی حمل مسئول جبران خسارت وارده در هر مرحله از حمل کالا برعهده دارد. برای مثال اگر خسارت در بارانداز و اسکله رخ دهد، کدام یک از اشخاص مسئولیت دارند. در نتیجه متصدی به وضوح از میزان مواجهه با ریسک و دفاعیات حقوقی خویش برابر استدلال‌های مربوط به مسئولیت احتمالی مطلع می‌گردد. از طرف دیگر معافیت‌ها و محدودیت‌های مسئولیت مثل حوادث غیر مترقبه مشخص می‌گردد که در وهله اول معلوم می‌شود که آیا محدودیت‌های مسئولیت در هر مرحله حمل ترکیبی کالا اعمال می‌شود یا اینکه در برخی مراحل تحدید مسئولیت اعمال شود. همچنین چگونگی تاثیر مکمل‌ها یا انحرافات بر محدودیت به موجب چنین شرطی به طور دقیق معلوم می‌گردد.

اغلب با توجه به اینکه متصدیان حمل و نقل همواره با خطرات و ریسک‌های متعددی در زمینه انتقال و رساندن کالا به مقصد روبه‌رو هستند، به همین دلیل به ابزارهای حمایتی نیاز دارند تا بتوانند ضریب اطمینان خود را برای ادامه فعالیت افزایش دهند. در این راستا، قراردادهای تحدید مسئولیت یکی از کارآمدترین ابزارها برای حمایت از متصدیان حمل به شمار می‌رود. به طور کلی، تحدید قراردادی مسئولیت به این معناست که صرف‌نظر از میزان خسارت واقعی، مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال دعاوی مطرح‌شده تا حد مشخصی محدود شود و در واقع استثنایی بر اصل جبران کامل خسارت است (Etappe, 2012). به عبارت دیگر قراردادهای محدودکننده مسئولیت، توافقی است که مسئولیت متعهد را در فرض عهد شکنی محدود و مقید به میزان مشخصی مینماید. بدین سان با نقض قرارداد و ثبوت خسارت وی میبایست صرفاً همان میزان مورد توافق را جبران نماید و اگر میزان خسارات واقعی وارده بیش از مبلغ مورد توافق باشد، به ناچار قسمتی از خسارات بدون اینکه جبران شود، باقی خواهد ماند (Khajehzadeh, 2022). در نتیجه بر اساس این توافق، یکی از طرفین که مسئول خسارت و متعهد به جبران آن است، پیشاپیش مسئولیت خود را در خصوص جبران خسارت کاهش می‌دهد. اگر این توافق به گونه‌ای باشد که تنها یک سقف برای مسئولیت متعهد تعیین کند، یعنی در صورت نقض احتمالی مفاد قرارداد، مسئولیت وی محدود به مبلغ معینی باشد، شرط محدودیت مسئولیت برقرار شده است. به عنوان مثال، در قرارداد حمل و نقل، ممکن است شرط شود که متصدی در صورت نقص کالا، تا ۷۰ درصد ارزش آن مسئول است. بدین ترتیب تحدید قانونی مسئولیت که در برابر همگان قابل استناد است، با تحدید قراردادی مسئولیت متفاوت است که در آن مانند هر توافق دیگری، نسبی و محدود به طرفین است (Ezanloo, 2014).

به طور اجمالی با تمسک به دلایلی همچون اصل آزادی قراردادی، توجه به مزایای چنین قراردادهایی مخصوصاً در حوزه حمل و نقل کالا، به نظر می‌رسد که اصولاً قراردادهای مذکور صحیح و نافذ می‌باشند. چه بسا طرفین قرارداد به مصالح خویش نسبت به دیگران اشراف بیشتری دارند و نباید به دلایل مختلف اعتبار قراردادهای خصوصی راجع به مسئولیت را زیر سوال برد. اتخاذ سیاست بی اعتباری چنین قراردادهایی باعث افزایش هزینه بیمه کالا و در نتیجه افزایش هزینه حمل و نقل می‌شود. این موضوع به‌ویژه در مواقعی که محتوای بسته‌های بارگیری شده و ارزش آن‌ها مشخص نیست، باعث بالا رفتن غیرضروری هزینه بیمه می‌شود، زیرا متصدیان حمل و نقل عموماً در این شرایط حداکثر

مسئولیت خود را بیمه می کنند و در همین حال، این هزینه ها را از طریق افزایش کرایه حمل جبران می نمایند (Jeon, 2013). همچنین ایجاد مسئولیت به جبران کلیه خسارات توسط متصدی حمل، نوعی خروج از عدالت است؛ زیرا میزان کرایه ی دریافتی نسبت به ارزش کالا بسیار ناچیز است و تصور اینکه متصدی حمل مکلف باشد در صورت تلف یا ورود خسارت به محموله جبران خسارت کند، نا عادلانه است و موجب می شود متصدیان حمل کالاهایی را که ارزش نسبتاً زیادی دارند، حمل نکنند یا با کرایه بسیار سنگین نسبت به حمل و پذیرش ریسک اقدام کنند (Hasneziri, 2024). دلیل دیگری که موجب ترغیب به استفاده از قراردادهای محدود کننده مسئولیت متصدیان حمل و نقل شده است؛ موضوع تسهیل محاسبه میزان مسئولیت از جهت تشخیص ریسک فعالیت چنین موسساتی است. در واقع ایجاد توازن در ریسک مسئولیت ناشی از انعقاد قرارداد، به نوعی موجب کاهش هزینه ها می شود تا فرستنده با پذیرش ریسک بیشتر، بدون پرداخت حق بیمه، کرایه کمتری پرداخت نماید. البته مواردی وجود دارد که به طور قطع، معتبر نیستند؛ چنانچه توافق عرفاً به نفع متصدی حمل باشد یا اینکه تقصیر وی سنگین و نابخشودنی باشد. در واقع ملاک تشخیص اعتبار چنین قراردادهایی، بی تردید آن است که تعهدی که در قرارداد به حذف آن تصریح می شود، تعهدی باشد که به طور معمول به حکم قانون یا عرف از آن قرارداد ناشی می شود. در حقوق فرانسه و انگلستان، قضات اختیار تعدیل قراردادهای خصوصی راجع به مسئولیت مدنی را دارند؛ به طوری که در مورد قراردادی که نحوه ارزیابی و جبران خسارات وارده را به طور ناعادلانه مشخص کند، قضات اختیار تعدیل قرارداد یا بطلان قرارداد را خواهند داشت (Shabahang et al., 2026). در نتیجه از آنجایی که رابطه ی متصدی حمل و نقل و فرستنده ی کالا، رابطه ی قراردادی است، بنابراین به طور کلی طرفین در ذیل قرارداد یا توافق مجزا می توانند شروطی را مبنی بر تحدید و کاهش مسئولیت در نظر بگیرند تا از این طریق مسئولیت مقصر نسبت به جبران خسارت تا میزان مشخصی مقرر گردد و مازاد بر آن به نوعی ساقط گردد.

امروزه اصولاً تحدید مسئولیت به صورت قراردادی به دو شکل صورت می پذیرد. روش اول بدین شکل خواهد بود که طرفین توافق می کنند تا میزان مشخصی از ارزش اعلامی کالا مسئولیت نسبت به جبران خسارت وجود داشته باشد و در روش دیگر بر مبلغی بیشتر از حدود تعیین شده در مقررات حاکم یا کنوانسیون های بین المللی توافق صورت می پذیرد. اهمیت توجه به اینگونه قراردادها در حمل و نقل ترکیبی بسیار بیشتر احساس می شود؛ زیرا در حمل و نقل ترکیبی کرایه حمل با میزان تعهدات عامل حمل ترکیبی همخوانی ندارد و باتوجه به شناسایی مسئولیت یکپارچه و نیز پذیرش ریسک تقصیر اشخاصی که به نمایندگی یا از طریق قرارداد بخشی از حمل کالا را انجام می دهند، موجب ترغیب مضاعف عاملان حمل و نقل ترکیبی به توافق به تحدید مسئولیت خویش از طریق قرارداد شده است (Derkach & Pavliuk, 2017). در حقوق ایران نیز به اعتبار قراردادهای تحدید مسئولیت در حوزه حمل و نقل کالا اشاره شده است. پیرامون این مطلب، قسمت اخیر ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز مقرر کرده است: «طرفین قرارداد می توانند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیاده تر از قیمت کل مال التجاره معین نمایند.» بدین ترتیب با وجود مخالفت به عدم مسئولیت متصدی حمل، در قانون تجارت، شرط یا قرارداد تحدید مسئولیت در کنار شرط یا قرارداد افزایش مسئولیت پذیرفته شده است، در حالی که رویکرد قانون دریایی ایران نیز متفاوت است و با تفکیک میان شرط افزایش و کاهش مسئولیت، صرفاً افزایش مسئولیت وی را قبول کرده است.

رویکرد کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی در خصوص اعتبار قراردادهای خصوصی راجع به افزایش یا کاهش مسئولیت نسبت به حدود تعیینی مقرر در ماده ۱۸ متفاوت است. به موجب این مقررات عامل حمل و نقل ترکیبی همواره می تواند از مزایا و حقوق مندرج در کنوانسیون چشم پوشی کند و مسئولیت بیشتری را نسبت به جبران خسارات احتمالی آینده بپذیرد اما او حق کاهش میزان مسئولیت نسبت به حد تعیینی

را نخواهد داشت. چنانچه مطابق با بند (۱) ماده ۲۸ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی: «قید هر شرطی که موجب عدم اجرای هر یک از مواد کنوانسیون گردد باطل است». در همین راستا به موجب بند ۵ ماده ۱۸ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی: «مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل ترکیبی نمی‌تواند از سقف تعیین شده طبق بند ۱ یا ۳ این ماده در صورت تلف کل کالا تجاوز کند». بدین ترتیب در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ضمن تعیین حداقل میزان مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی نسبت به جبران خسارات وارده، توافق به ضرر صاحب کالا را باطل تلقی کرده است و در این خصوص مقررات جنبه آمره دارد اما توافق به نفع صاحب کالا را جایز و صحیح تلقی کرده است (Aalipour, 2011). در نتیجه قراردادهای ساقط کننده مسئولیت به موجب کنوانسیون حمل ترکیبی باطل و بلااثر هستند اما برخی از قراردادهای تحدیدکننده مسئولیت صحیح و کلیه قراردادهای تشدیدکننده مسئولیت نافذ هستند.

حدود مسئولیت مباشران، ماموران و نمایندگان متصدی حمل و نقل ترکیبی کالا

به موجب اسناد حمل و نقل ترکیبی کالا اصولاً متصدی حمل نه تنها در قبال اعمال خویش مسئولیت دارد، بلکه بنا بر مصالحی همچون حمایت از صاحبان کالا که معمولاً طرفهای قرارداد متصدی حمل را نمی‌شناسند یا اینکه معمولاً وی از شرایط اقتصادی و تمکن برخوردارست؛ در قبال اعمال مباشران، ماموران، نمایندگان و سایر اشخاصی که از خدمات آنها برای اجرای قرارداد حمل و نقل بهره مند می‌گردد، نیز مسئولیت دارد، مشروط براینکه آنان به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به درخواست یا تحت نظارت و کنترل متصدی حمل و نقل عمل کنند. هر چند این موضوع در قواعد عمومی مسئولیت امری استثنایی است که نیازمند تصریح قانونگذار می‌باشد (Katouzian, 2025)، اما در حمل و نقل کالا با توجه به سیر مطالعه مقررات کنوانسیون‌های بین المللی و قوانین موضوعه، مسئولیت متصدی حمل در قبال اعمال اشخاص دیگر در حمل کالا، مرسوم است (Taghizadeh, 2019) البته مقررات کنوانسیونهای بین المللی نافی مسئولیت اشخاص مقصر نیست بلکه به فرستنده امکان رهایی از مواجهه با این اشخاص را میدهد و به عبارت دیگر وی را میان رجوع به متصدی یا عوامل وی مخیر می‌سازد. در حقوق ایران وفق ماده ۳۸۸ قانون تجارت، متصدی حمل نسبت به اعمال خدمه و سایر نمایندگانش مسئولیتی مبتنی بر فرض تقصیر دارد و در فرض بروز حادثه زیانبار، نه تنها عدم تقصیر خویش را باید اثبات کند، بلکه باید فقدان تقصیر اشخاصی که در روند حمل کالا زیر نظر وی فعالیت می‌کردند، را اثبات کند. در این خصوص وی باید اثبات کند که خود وی و نیز عوامل او، کلیه اقداماتی را که برای جلوگیری از بروز خسارت یا تشدید آن لازم بوده است، به عمل آورده اند.

در حمل و نقل ترکیبی کالا عامل آن، مسئول جبران خسارات وارده ناشی از تلف کلی یا جزئی کالا یا تاخیر در رسانیدن کالا به مرسل‌الیه می‌باشد، مگر اینکه عامل حمل و نقل ترکیبی اثبات کند که شخص وی یا نمایندگان و مأموران او احتیاطهای لازم را جهت جلوگیری از وقوع حادثه زیانبار انجام داده‌اند. در این خصوص مطابق با ماده ۱۵ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی ۱۹۸۰ ژنو: «با رعایت ماده ۲۱ مسئولیت ناشی از غفلت یا اعمال مأمورین با نمایندگانی که در اجرای وظایفشان عمل می‌کنند و همینطور هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرار داد حمل و نقل ترکیبی استفاده می‌کند تا وقتی که او در اجرای قرارداد عمل می‌کند؛ همچون مسئولیت ناشی از غفلت یا اعمال شخص عامل، برعهده عامل حمل و نقل ترکیبی است.» ملاحظه می‌شود که مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در قبال ماموران یا نمایندگان و نیز سایر اشخاصی که وی از خدمات آنها در حمل کالا بهره مند می‌شود، مبتنی بر فرض تقصیر می‌باشد و عامل حمل و نقل ترکیبی حتی در خصوص اعمال خدمه، نمایندگان و سایر اشخاصی که در روند حمل از خدمات آنها منتفع می‌شود، تعهد به ایمنی کالا نموده است. از

طرف دیگر امکان طرح دعوی علیه مسبب حادثه زیان بار به طور مستقیم از باب ضمان قهری وجود دارد (Feizi Chakab & Mardani, 2020).

به موجب اسناد حمل و نقل ترکیبی کالا، حدود مسئولیت مباشر، خدمه و نمایندگان و تمامی اشخاصی که در پروسه حمل کالا فعالیت دارند، براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل تک نوعی کالا تعیین خواهد شد. برای مثال اگر آنان در حمل و نقل دریایی موجب خسارت شده باشند، حدود مسئولیت مسبب یا مقصر حادثه زیان بار براساس کنوانسیون‌های مربوطه در حمل و نقل دریایی مشخص می‌گردد. در این خصوص استناد به تحدید مسئولیت یا هرگونه معافیت نیز براساس همین کنوانسیون‌های حمل تک نوعی کالا تعیین می‌شود. چه بسا تفاوت‌های بسیاری در حدود مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی نسبت به سایر اشخاصی که در روند حمل کالا به طور ترکیبی شرکت داشته‌اند، ایجاد گردد (Besong, 2007). البته مطابق با بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی، این اشخاص میتوانند از مصونیت‌ها و محدودیت‌های ناظر به مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی استفاده کنند، مشروط براینکه در ایجاد خسارت مرتکب تقصیر سنگین یا عمدی نشده باشند (Shabahang et al., 2026).

حدود مسئولیت مباشر، خدمه و نمایندگان متصدی حمل ترکیبی، به موجب توافق میان متصدی حمل و صاحب کالا امکان‌پذیر است؛ چنانچه امروزه یکی از مفاد مهم در قراردادهای حمل و نقل ترکیبی کالا شرط هیمالایا^۱ است، که با هدف گسترش حمایت‌های قراردادی به اشخاص ثالثی که در اجرای قرارداد مشارکت دارند، طراحی شده است. به موجب این شرط به عامل حمل و نقل ترکیبی اجازه داده می‌شود تا حمایت‌های قراردادی خود (از جمله محدودیت‌های مسئولیت) را به مباشران، ماموران و نمایندگان و تمامی اشخاص دخیل در حمل ترکیبی کالا گسترش دهد (Stando, 2019:36). در نتیجه شرط هیمالایا موجب می‌شود که این اشخاص نسبت به جبران خسارات وارده همانند متصدی حمل از محدودیت یا معافیت از مسئولیت قراردادی بهره‌مند شود و به این اشخاص این امکان را می‌دهد که در برابر زیان‌دیده به این شرط استناد کنند و از طرف دیگر شرط هیمالایا تضمین میکند که تمامی حمل‌کنندگان از حمایت‌های یکسان برخوردار و از دعاوی مستقیم مصون بمانند. در این خصوص با بررسی برخی آرای قضایی صادره اعتبار توافق به تحدید مسئولیت کارگزاران متصدی حمل ترکیبی استنتاج می‌گردد. برای مثال دادگاه عالی ایالات متحده در سال ۲۰۰۴ در پرونده "کربی"^۲ بر سلب کامل مسئولیت اشخاص اطراف حمل به موجب شرط هیمالایا رای داده است.

در این پرونده شرکت بین‌المللی کنترل بار (ICC)، به عنوان فورواردر حمل بار در استرالیا، بارنامه "سراسری" برای شرکت کربی، جهت حمل محموله‌ای از ماشین‌آلات از سیدنی به شرکت جنرال موتورز، صادر کرد. این بارنامه شامل شرط هیمالایا بود که حمایت‌های ناظر به متصدی حمل و نقل دریایی را به "... هر کارمند، نماینده یا شخص دیگری (شامل هر پیمانکار مستقل) که از خدمات آن‌ها برای انجام قرارداد استفاده شده است" گسترش می‌داد. همچنین هامبورگ سود، متصدی حمل و نقل دریایی، بارنامه‌ای با شرط هیمالایا صادر کرد که از "... کلیه نمایندگان قراردادی، کارمندان، نمایندگان I.C.C، کلیه متصدیان حمل و نقل (از جمله داخلی) شرکت‌کننده ... و کلیه پیمانکاران مستقل اعم از هر نوع ... محافظت می‌کرد. ده کانتینر ماشین‌آلات برای حمل و نقل دریایی به بندر ساوانا بر روی کشتی هامبورگ سود بارگیری شد و سپس در ساوانا بر روی قطاری قرار گرفت که در مسیر خود به هانتسویل از ریل خارج شد (جایی که قرار بود محموله برای حمل و نقل جاده‌ای بر روی کامیون‌ها بارگیری شود). این خروج از ریل خسارتی بالغ بر ۱.۵ میلیون دلار به کالا وارد کرد. صادرکننده و بیمه‌گر از شرکت راه‌آهن

¹ Himalaya Clause

² Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd 9-10-2004

نورفولک ساترن در دادگاه فدرال در جورجیا بر اساس تنوع صلاحیت قضایی شکایت کردند. (آنها همچنین از فورواردر حمل بار در استرالیا شکایت کردند). دادگاه بدوی، شرکت حمل و نقل ریلی را بر اساس بند هیمالیا در بارنامه هامبورگ سود، از مسئولیت در قبال ادعای خسارت صادرکننده محافظت کرد، اما دادگاه تجدیدنظر این حکم را نقض کرد، زیرا راه آهن توسط متصدی حمل و نقل دریایی استخدام شده بود و نه توسط I.C.C.، زیرا این بند به طور خاص شرکت نورفولک ساترن را به عنوان عضوی از طبقه ذینفعان بند هیمالیا مشخص نکرده بود. شعبه یازده دادگاه تجدیدنظر به وضوح عبارت "شخص دیگر" را به دلیل ابهام در تعریف دسته افراد مشخص تحت شرط هیمالیا رد کرد و بر ضرورت وجود رابطه قراردادی مستقیم تاکید داشت، که در صورت نمایندگی I.C.C. از طرف Kirby امکان پذیر بود. دیوان عالی کشور در ۹ ژانویه ۲۰۰۴ در پرونده کربی رای وحدت رویه صادر کرد و رای شعبه ۱۱ دادگاه تجدیدنظر را نقض نمود.

در پرونده کربی، قاضی اوکانر بحث را با یک شوک برای کسانی که با حمل و نقل مدرن آشنایی ندارند آغاز کرد: "این یک پرونده دریایی درباره یک تصادف قطار است." نظر قاضی پرونده منعکس کننده راه حل ها مورد پذیرش کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا مصوب ۱۹۸۰ ژنو در خصوص میزان مسئولیت و نیز قراردادهای خصوصی راجع به مسئولیت متصدی و تمامی اشخاص اطراف حمل و نقل کالا بود. رای دیوان عالی کشور، ضرورت وجود رابطه قراردادی مستقیم بین فرستندگان و حمل کنندگان را به دلیل عرف و رویه های حمل و نقل جهانی رد کرد و به طور موثر پذیرش ریسک ناشی از خسارت محموله را از دوش حمل کنندگان زمینی یا دریایی و بیمه گران آنها برداشت و بار پذیرش ریسک مربوطه را بر عهده طرفین قرارداد حمل و نقل کالا قرار داد. این موضوع قطعاً از تحمیل ضرورت افزایش نرخ حمل بار به دلیل قرار گرفتن در معرض مسئولیت، جلوگیری کرد. همچنین دادگاه خاطرنشان می کند که کربی این اختیار را دارد که از I.C.C.، یعنی متصدی حمل و نقل، برای هر خسارتی که بیش از محدودیت مسئولیتی باشد که با آن موافقت کرده اند، اقامه دعوی کند.

این رای دیوان عالی کشور آمریکا به نوعی موجب تغییرات اساسی در خصوص اعتبار شرط هیمالیا در حمل و نقل کالا شد. چنانچه سابق بر این نظرات متفاوتی و بعضاً ناهمگونی توسط محاکم قضایی اتخاذ می شد. برای مثال در پرونده موسوم به لیورپول^۱ مخالفت با توافق های سلب مسئولیت به دلیل مخالفت با نظم عمومی و نیز در پرونده بیسکو^۲ به دلیل جلوگیری از سهل انگاری با ملزم کردن متخلفان به پرداخت خسارت و نیز حمایت از طرف ضعیف قراردادی، مفاد سلب مسئولیت اشخاص اطراف حمل حتی با وجود توافق به عدم مسئولیت طرفین قرارداد و نیز درج نمودن شرط هیمالیا توسط محاکم آمریکا رای صادر شده بود. از طرف دیگر در پرونده آتلانتیک^۳ مخالفت با توافق های سلب مسئولیت در فرض تقصیر طرفین در وضعیت تصادم حمل کنندگان وجود داشت. البته ناگفته نماند که پیش تر از رای کربی، شرط هیمالیا دارای اعتبار کافی بود ولی در خصوص اشخاص تحت الشمول آن اختلاف نظر وجود داشت. به صورت کلی و با بررسی آرای متعدد صادره، شرط هیمالیا قطعاً شامل خدمتکاران و نمایندگان متصدی اصلی حمل و نقل کالا می شود. اما در خصوص خدمه باراندازان براساس رای دیوان عالی کشور ایالات متحده آمریکا در پرونده هرد^۴ امکان مشمول دانستن این اشخاص و تفسیر موسع از شرط هیمالیا وجود ندارد. در این پرونده خدمه بارانداز یک دستگاه پرس صنعتی نوزده تنی را به داخل بندر بالتیمور انداختند و این امر باعث شد که فرستنده کالا علیه بارانداز به دلیل سهل انگاری، دعوی مسئولیت مدنی را اقامه کند. بارانداز سهل انگاری را رد کرد و به طور متناوب به محدودیت مسئولیت ۵۰۰ دلاری برای هر بسته طبق قانون COGSA و شروط بارنامه استناد کرد. دادگاه بدوی، بارانداز را مسئول پرداخت خسارت کامل (۴۷۹۹۲ دلار)

¹ Liverpool & Great Western Steam Co. v. Phenix Ins. Co

² Bisso v. Inland Waterways Corp.

³ United States v. Atlantic Mutual Insurance Co. (The Esso Belgium)

⁴ Robert C. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp

دانست، نه محدودیت ۵۰۰ دلاری برای هر بسته؛ دادگاه تجدیدنظر این حکم را تأیید کرد، و دیوان عالی نیز به اتفاق آرا همین کار را انجام داد. دادگاه در رای خویش بیان نمود که اولاً باراندازها نماینده متصدی حمل نیستند. ثانیاً حمایت از قراردادهای تحدید مسئولیت متصدی حمل به دلیل نقش اساسی آنها در حمل کالا بوده و چنین حمایتی قابل توسع به دیگران نیست. ثالثاً قصد مشترک طرفین قرارداد دلالت بر تحدید مسئولیت باراندازان سهل انگار نیست. این تصمیم موجب شد که عبارت «پیمانکاران مستقل» نیز به شرط هیمالایا اضافه شود تا خدمه باراندازان نیز مشمول قواعد تحدید مسئولیت شوند. این موضوع در حمل و نقل ترکیبی به وضوح دیده شد که متصدیان حمل به منظور استفاده از خدمات اشخاصی که در اسکله یا بنادر فعالیت می‌کردند، با درج شرط هیمالایا نسبت به مسئولیت آنان، حمل کالا را با قیمت مناسب تر انجام دهند. زیرا عامل حمل و نقل ترکیبی درصدد این هست که از زمان بارگیری تا زمان تحویل کالا، تمامی اشخاص زیر نظر وی با مسئولیت یکپارچه و یکسان، نسبت به حمل کالا اقدام کند. برای مثال در پرونده کارل و مونتاناری در مقابل لاین سریع آمریکایی ایسبراندسن^۱ متصدی بارگیری و تخلیه به طور سهل انگارانه به محموله خواهان آسیب رساند و هنگامی که به این دلیل علیه وی طرح دعوی شد، به دنبال محدود کردن میزان خسارت به ۵۰۰ دلار به ازای هر بسته بر اساس کنوانسیون COGSA بود. در این خصوص شرط هیمالیا مقرر می‌دارد: «هیچ شخص، شرکت یا سازمان یا سایر اشخاص حقوقی (شامل ناخدای کشتی، افسران و خدمه کشتی، کلیه نمایندگان و کلیه متصدیان بارگیری و تخلیه و سایر پیمانکاران مستقل) به هیچ وجه در قبال کالاهای به عنوان متصدی حمل، امین یا غیر آن مسئول نیست یا تلقی نخواهد شد. با این حال، اگر تشخیص داده شود که هر شخصی غیر از مالک کشتی یا اجاره کننده کشتی، متصدی حمل یا امین کالا است یا مسئولیتی در قبال آن دارد، کلیه محدودیت‌ها و معافیت‌های مسئولیت مقرر شده توسط قانون یا طبق مفاد این سند در دسترس چنین شخص دیگری خواهد بود.» دادگاه بدوی تشخیص داد که بارگیر دقیقاً با عبارات این بند مطابقت دارد و بند هیمالیا را برای محدود کردن مسئولیت بارگیر اعمال کرد. دادگاه تجدیدنظر بر اساس رأی دادگاه بدوی، حکم را تأیید کرد. اما دیوان عالی کشور آن را نقض نمود. دیوان بیان کرد که با بررسی تاریخی موضوع، اشخاصی که در ترمینال‌ها فعالیت می‌کنند، مشمول توافق هیمالایا نیستند مگر اینکه به صراحت به عدم یا تحدید مسئولیت آنها در قرارداد توافق شود.

در واقع با رای پرونده کربی، شرکتهای حمل ریلی و جاده‌ای که در پروسه حمل کار مشارکت می‌کردند، تحت حمایت شرط هیمالیا قرار گرفتند. برای مثال در پرونده تایشو مارین در مقابل مایرسک لاین^۲ شرکت حمل و نقل کامیونی از چنین حمایتی برخوردار شد. بدین توضیح که در این پرونده یک دستگاه صنعتی بزرگ با یک بارنامه‌ی سراسری از ژاپن به تاکوما از طریق دریا حمل شد و از آنجا با راه‌آهن به شیکاگو منتقل شد، جایی که قرار بود با کامیون از محوطه‌ی راه‌آهن به محوطه‌ی کانتینری مایرسک لاین حمل شود. در ادامه راننده کامیون پل کم ارتفاع برخورد کرد که پنجاه هزار دلار خسارت به دستگاه وارد کرد. بیمه‌گر محموله‌ی فرستنده، به قائم مقامی علیه متصدی حمل و راننده‌ی کامیون طرح دعوی نمود. راننده‌ی کامیون به بارنامه‌ی متصدی حمل و نقل استناد کرد. دادگاه با تأکید بر ماهیت "سراسری" بارنامه از فروشنده به خریدار، قصد روشنی را برای اعمال شرط هیمالیا در مورد پیمانکاران فرعی متصدی حمل و نقل یافت، حتی اگر به طور خاص نامی از آنها برده نشده باشد. با این حال، در پرونده‌ی کاترپیلار اورسیز در مقابل مارین ترنسپورت^۳ تراکتور فرستنده با کامیون از ایلینویز به پورتموث، ویرجینیا برده شد تا بر روی یک کشتی که انتظار می‌رفت در آن بندر توقف کند، بارگیری شود. هنگامی که مسیر کشتی تغییر کرد، تراکتور

¹ Carle & Montanari, Inc. v. American Export Isbrandtsen Lines, Inc

² Taisho Marine & Fire Ins. Co. v. Maersk Line, Inc

³ Caterpillar Overseas, S.A. v. Marine Transport, Inc.,

باید با کامیون به بندر نزدیک نورفولک منتقل می‌شد، جایی که کشتی دیگری از متصدی حمل و نقل در حال بارگیری بود. متصدی ترمینال، تراکتور را روی یک سکوی مسطح بارگیری کرد تا توسط یک راننده کامیون مستقل که توسط متصدی حمل و نقل استخدام شده بود، حمل شود. در پیچ جاده، تراکتور سر خورد و به شدت آسیب دید. متصدی ترمینال و راننده کامیون داخلی به دنبال حمایت از شرط هیمالیا بودند. اگرچه قبل از حادثه بارنامه صادر نشده بود، دادگاه به دلیل آشنایی ترمینال با بارنامه‌های حمل‌کننده و شرط هیمالیا - یک قرارداد ضمنی - به نفع آن رای داد. با این حال، دادگاه از اعمال شرط هیمالیا به کامیون‌دار داخلی خودداری کرد، زیرا دادگاه تشخیص داد که حمل و نقل در بزرگراه‌های عمومی بین بنادر بارگیری نمی‌توانسته مورد نظر فرستنده یا فرواردر او باشد و به وضوح یک سرویس دریایی نبوده است. یا در پرونده گارنی در مقابل ام‌ای وی لندو مایرسک^۱ با این موضوع که کانتینر حاوی برگ‌های خشک و بسته‌بندی‌شده متعلق به خواهان، قبل از تحویل به حمل‌کننده دریایی و قبل از صدور بارنامه برای آن کانتینر خاص، از محوطه ترمینال به سرقت رفت. در اینجا هم حمل‌کننده دریایی و هم حمل‌کننده زمینی مدعی حمایت شرط هیمالیا بودند. اما دادگاه شرط هیمالیا را شامل حمل‌کننده زمینی ندانست و حکم به جبران کامل خسارت را داد. از سوی دیگر، در پرونده کنون در برابر راه آهن نورفولک^۲ در حالی که قرار بود، دستگاه‌های فتوکپی که از طریق دریا از ژاپن به سیاتل و از آنجا با راه آهن به آتلانتا ارسال شود، هنگام حمل کامیون به محموله خسارت رسید. کارگزار فرعی درصدد استناد به شرط هیمالیا بود که رای دادگاه حکایت از این موضوع می‌کرد که تمامی پیمانکاران فرعی شامل مالکان و اپراتورهای کشتی غیر از شرکت حمل‌کننده، باراندازها، متصدیان ترمینال، انبارداران، اپراتورهای حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و هر پیمانکار مستقلی که توسط شرکت حمل‌کننده در انجام کل کار مشارکت داشته اند، مشمول توافق هیمالیا می‌شوند. بدین ترتیب با توسعه حمل و نقل ترکیبی کالا که خود مرهون کانتینرسازی است، شرط هیمالیا شامل اشخاص متعددی شده است که به هر طریقی در روند حمل کالا مشارکت دارند.

نتیجه‌گیری

مطابق با اسناد حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا اصل جبران کامل خسارت در فرض شناسایی مسئولیت متصدی حمل ترکیبی پذیرفته نشده است و به دلیل حمایت از متصدی حمل در قبال وضعیت غیرقابل پیش‌بینی، توزیع ریسک، کاهش هزینه‌های حمل و قیمت محصولات و ایجاد ارتباط معقول بین اجرت حمل و مسئولیت متعهد، مسئولیت متصدی حمل ترکیبی با محدودیت خاص روبرو گشته است. براساس اسناد حاکم بر حمل بین‌المللی ترکیبی کالا از جمله کنوانسیون ۱۹۸۰ ژنو، در صورتی که محل ورود خسارت مشخص باشد، میزان مسئولیت متصدی حمل براساس اینکه کدام روش‌های حمل استفاده شده است و توجه به بالاترین سقف مقرر در کنوانسیون‌های حمل تک نوعی کالا یا قانون ملی حاکم، تعیین می‌شود. اما اگر محل ورود خسارت مشخص نباشد، میزان مسئولیت وی صرفاً براساس مقررات کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی تعیین خواهد شد. از طرف دیگر حدود مسئولیت متصدی حمل ترکیبی کالا براساس ارزش محموله تعیین می‌شود؛ به گونه‌ای که حدود مسئولیت وی به مبلغ ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۷۵ واحد محاسبه برای هر کیلو گرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می‌شود. متأسفانه در نظام حقوقی ایران ناگزیر اصل جبران کامل خسارت به عنوان قاعده کلی باید اعمال شود و صرفاً در حمل و نقل دریایی به تبعیت از مقررات لاهه، تحدید قانونی مسئولیت پیش‌بینی شده است اما در مقابل قانون دریایی ایران با رویکرد بطلان شروط عدم مسئولیت و نیز محدودیت در شروط تحدید مسئولیت به نوعی اعتبار آنها را به طور کلی زیر سوال برده است.

¹ Garnay, Inc. v. MIV Lindo Maersk

² Canon, USA, Inc. v. Norfolk Southern Railway Co.

باتوجه به فقدان کنوانسیون بین المللی لازم الاجرا ناظر به حمل و نقل بین المللی ترکیبی کالا، تحدید قراردادی مسئولیت در اسناد حمل ترکیبی کالا رواج یافته است. قراردادهای تحدید مسئولیت، توافقی است که مسئولیت متعهد در فرض عهد شکنی محدود و مقید به میزان مشخصی می شود. به عنوان مثال طرفین قرارداد حمل می توانند از طریق درج شرط پارامونت یا کاسپیانا نسبت به حدود مسئولیت خویش توافق کنند. شرط پارامونت توافقی است که طرفین حدود مسئولیت متصدی حمل را تابع مقررات خاصی می کنند و شرط کاسپیانا توافقی است که مسئولیت اشخاص اطراف حمل و محدودیت های ناظر به آن را به طور دقیق مشخص می گردد. در هر صورت تحدید قراردادی مسئولیت می تواند بدین شکل باشد که طرفین توافق کنند تا میزان مشخصی از ارزش اعلامی کالا مسئولیت نسبت به جبران خسارت داشته باشند و در عین حال می تواند بدین صورت باشد که بر مبلغی بیشتر از حدود تعیین شده در کنوانسیون های بین المللی توافق صورت پذیرد. در هر صورت مطابق با کنوانسیون بین المللی حمل و نقل ترکیبی کالا و نیز مقررات آنکتاد-آی سی سی ۱۹۹۲، امکان توافق به حداقل میزان پیش بینی شده در کنوانسیون میان طرفین وجود ندارد و چنین توافقی فاقد اعتبار و غیر نافذ است. در حقوق ایران نیز باتوجه به ماده ۳۸۶ قانون تجارت، امکان توافق در جهت تحدید مسئولیت متصدی حمل وجود دارد؛ ولیکن در خصوص نحوه و میزان تحدید مسئولیت قانون ساکت می باشد.

به موجب اسناد بین المللی ناظر به حمل و نقل بین المللی ترکیبی کالا، متصدی حمل در فرض ورود خسارت، دارای مسئولیت یکپارچه در قبال کلیه خسارات وارده ناشی از تلف کلی یا جزئی کالا یا تاخیر در رسانیدن کالا به مرسل الیه می باشد؛ صرف نظر از اینکه مقصر مباشران، مأموران و نمایندگان وی باشند. با این حال شناسایی مسئولیت مذکور نافی مسئولیت مقصر نیست و صاحب کالا می تواند به این اشخاص رجوع کند و در این حالت حدود مسئولیت این اشخاص در فرض تقصیر براساس کنوانسیون بین المللی حمل تک نوعی کالا مشخص می شود که این موضوع برخلاف فلسفه یکپارچگی مسئولیت متصدی حمل است. با این حال طرفین قرارداد حمل می توانند نسبت به حدود مسئولیت مباشران، مأموران و نمایندگان متصدی حمل، توافق کنند که معمولاً از طریق درج شرط هیمالیا، چنین اشخاصی نسبت به جبران خسارات وارده همانند متصدی حمل از محدودیت یا معافیت از مسئولیت قراردادی بهره مند می شوند و این امکان حاصل می شود که در برابر زیان دیده به این شرط استناد کنند. با مراجعه به آرای حقوقی شرط هیمالیا صرفاً در قبال اشخاصی قابل اعمال است که عرفاً زیر مجموعه متصدی حمل ترکیبی شناخته می شوند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ گونه تضاد منافی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

EXTENDED SUMMARY

This extended abstract examines the scope and limits of liability in international multimodal transport of goods through a comparative analysis of international transport instruments and Iranian law, with particular attention to the interaction between unified liability, contractual limitation mechanisms, and the position of ancillary actors involved in the transport chain. International multimodal transport is defined as the carriage of goods by at least two different modes of transport under a single contract and the unified responsibility of a multimodal transport

operator, irrespective of whether the operator performs the carriage personally or through subcontracted carriers and agents. This structure, while designed to facilitate efficiency and legal certainty in complex transport operations, creates inherent tension with the general principle of full compensation for damage, which traditionally entitles the injured party to complete reparation for loss arising from breach of contract or tort. In multimodal transport regimes, this principle is deliberately restricted through liability caps linked either to the value, weight, or packaging of the cargo, or to the place where the damage occurred (Etape, 2012; Safai & Rahimi, 2018). International legal instruments governing transport have justified these limitations on economic and systemic grounds, including risk distribution, predictability of liability, prevention of disproportionate financial exposure for carriers, and maintenance of reasonable freight rates. As a result, multimodal transport law has evolved as a distinct field in which liability is neither fully fault-based nor fully compensatory, but instead structured around calibrated ceilings that balance the interests of cargo owners and transport operators (Rowan, 2012, 2021).

From a doctrinal perspective, the study situates multimodal transport liability within the broader framework of international conventions governing carriage of goods and highlights the innovative yet contested features of the 1980 Geneva Convention on International Multimodal Transport of Goods. Under this convention, the multimodal transport operator bears a unified contractual liability for loss, damage, or delay, regardless of which segment of the transport chain caused the harm, subject to predefined monetary limits calculated per package or per kilogram of gross weight (Feizi Chakab & Mardani, 2020). The convention introduces a hybrid mechanism: where the place of damage is known, the liability regime of the relevant unimodal convention or mandatory national law applies if it provides a higher liability ceiling; where the place of damage is unknown, the Geneva Convention's own limits govern (Costa Conrado, 2011; Jeon, 2013). This approach seeks to reconcile the network system of liability with the principle of unified responsibility, yet it has been criticized for undermining legal certainty and predictability, as courts must first determine the locus of damage before identifying the applicable liability ceiling (Derkach & Pavliuk, 2017; Law, 2010). Nevertheless, the convention clearly establishes minimum mandatory standards, prohibiting contractual agreements that reduce liability below the prescribed thresholds, while allowing agreements that increase liability in favor of the cargo owner (Aalipour, 2011).

Methodologically, the article adopts a comparative and analytical approach, drawing on international conventions, model rules, national legislation, and judicial decisions to assess how liability limitations operate in practice and how they are justified normatively. Particular emphasis is placed on comparing international multimodal transport rules with the Iranian legal system, where no comprehensive multimodal transport convention has been ratified and where general principles of civil and commercial liability continue to apply. In Iranian law, the default rule remains full compensation for damage, derived from general contract and tort principles, with limited statutory exceptions in specific areas such as maritime transport (Ezanloo & Darghahi, 2014). Article 386 of the Iranian Commercial Code allows parties to agree on compensation amounts higher or lower than the full value of the goods, thereby implicitly recognizing contractual limitation or extension of liability, yet the law remains silent on detailed standards, permissible limits, and safeguards against abuse. By contrast, the Iranian Maritime Law adopts a more restrictive approach, invalidating clauses that exclude or unduly limit the carrier's liability, particularly in cases involving negligence, a stance justified by consumer protection and the presumed informational asymmetry between carriers and cargo interests (Ezanloo & Samadi, 2013). This divergence within Iranian law

itself illustrates the broader uncertainty surrounding the legal status of contractual liability limitations in multimodal transport contexts.

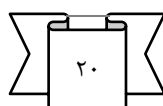
The findings of the study demonstrate that contractual mechanisms play a decisive role in shaping liability allocation in international multimodal transport, especially in the absence of a universally binding convention. Clauses such as the Paramount clause and the Kaspiana clause are widely used to designate the applicable legal regime and to ensure that mandatory rules of unimodal conventions or national laws prevail over conflicting contractual terms (Fernandez, 2019; Mahafzah, 2018). The Paramount clause functions as a safeguard for cargo owners by preventing carriers from contractually reducing liability below mandatory minimums applicable to specific transport legs, while the Kaspiana clause facilitates operational flexibility by allowing carriers to alter routes or discharge ports under specified conditions without incurring additional liability. These clauses reflect a pragmatic response to the fragmented legal landscape of multimodal transport and underscore the importance of contractual design in managing risk. The study further finds that contractual limitation of liability, when properly regulated, contributes to cost control, insurability, and commercial viability of transport operations, particularly given the disproportion between freight charges and potential cargo values (Hasneziri, 2024; Khajehzadeh, 2022).

A central analytical contribution of the article lies in its examination of the liability of servants, agents, and subcontractors involved in multimodal transport and the extension of liability limitations to these actors through the Himalaya clause. Under international transport instruments, the multimodal transport operator is generally liable for the acts and omissions of persons engaged in the performance of the contract, based on a presumption of fault and a broad attribution of responsibility (Katouzian, 2025; Taghizadeh, 2019). However, without contractual extension mechanisms, these ancillary actors may remain exposed to direct claims in tort, potentially undermining the unified liability structure. The Himalaya clause addresses this issue by extending contractual defenses, immunities, and liability caps to third parties such as stevedores, terminal operators, and inland carriers. Comparative analysis of case law, particularly from the United States, reveals an evolving judicial approach toward broader acceptance of Himalaya clauses in response to the realities of modern containerized and multimodal transport, most notably in landmark decisions recognizing the validity of extending liability limitations to rail and road carriers participating in a single integrated transport operation (Besong, 2007; Shabahang et al., 2026). At the same time, courts have imposed interpretative constraints, requiring clear contractual language and a demonstrable intention to benefit specific categories of third parties.

In conclusion, the study argues that international multimodal transport law represents a deliberate departure from the classical principle of full compensation, replacing it with a structured system of limited and predictable liability designed to balance economic efficiency, risk allocation, and legal certainty. While international conventions such as the 1980 Geneva Convention provide a coherent framework for this balance, their limited ratification has elevated the role of contractual arrangements in practice. In the Iranian legal context, the absence of a dedicated multimodal transport regime results in reliance on general liability principles and contractual autonomy, producing both flexibility and legal uncertainty. The analysis suggests that a clearer legislative approach, aligned with international standards yet adapted to domestic legal principles, would enhance predictability and fairness in multimodal transport disputes, while preserving the economic rationale underlying liability limitations and unified responsibility structures.

References

Aalipour, H. (2011). *Criminal Law of Information Technology* (1st ed.). Khorsandi.



- Besong, C. (2007). *Towards a modern role for liability in multimodal transport law* [University of London].
- Costa Conrado, L. (2011). *Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO*.
- Damar, D. (2011). Breaking the liability limits in multimodal transport. *Tul. Mar LJ*, 36, 659.
- Derkach, E., & Pavliuk, S. (2017). International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives. *International Journal of Legal Studies (IJOLS)*, 2, 269-285. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.2252>
- Etape, N. R. (2012). *The Impact of Multimodal Forms of Transport on a Cargo Carrier's Liability* [Nelson Mandela Metropolitan University].
- Ezanloo, M. (2014). *Limitation and Exclusion Clauses of Liability in Contracts* (4th ed.). Entishar Co.
- Ezanloo, M., Bahadoran Shirvan, M., & Mohajerani, A. (2016). Limitation of liability of the maritime carrier in Iranian law and international conventions. *Gawah Legal Teachings*(2), 31-54.
- Ezanloo, M., & Darghahi, R. (2014). An overview of international documents on the general system of global limitation of liability in maritime law. *Private Law Studies Quarterly*, 44(4), 477-494.
- Ezanloo, M., & Samadi, A. (2013). The basis of carrier liability in Iranian law and international conventions (CMR - Warsaw). *Transportation Research Journal*, 10(4), 391-400.
- Feizi Chakab, G. N., & Mardani, M. A. (2020). Evolution of the multimodal carrier's liability, from the 1980 Geneva Multimodal Transport Rules to the 2009 Rotterdam Rules. *Private Law Research*, 8(31), 141-170.
- Fernandez, J. E. (2019). Paramount Clause and Codification of International Shipping Law. *J. Mar. L. & Com.*, 50, 45.
- Hasneziri, L. (2024). Terms of exclusion or limitation of contractual liability under English civil law. *Academic Journal of Business*, 10(1). <https://doi.org/10.2478/ajbals-2024-0003>
- Jeon, H. (2013). *Coping with muddles and uncertainty in the field of multimodal transport liability* [University of Southampton].
- Katouzian, N. (2025). *Non-Contractual Obligations: Civil Liability (General Rules)* (6th ed., Vol. 1). Ganj-e-Danesh.
- Khajehzadeh, A. (2022). *The impact of private contracts on the liability of road carriers in Iranian commercial law and the CMR Convention*. Majd Publications.
- Law, M. H. M. T. (2010). *The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Kluwer Law International.
- Mahafzah, Q. A. (2018). The Legal and Economic Impact of the Caspiana Clause under Bills of Lading and Charterparties. *Austl. & NZ Mar. LJ*, 32, 26.
- Martínez Gutiérrez, N. (2010). *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203834039>
- Osnes, L. O. (2018). *Liability in multimodal transport. Liability for loss and damage to goods during an international multimodal transport* [The University of Bergen].
- Rowan, S. (2012). *Remedies for Breach of Contract, a Comparative Analysis of the Protection of Performance*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199606603.001.0001>
- Rowan, S. (2021). *Comparative Observations on Punishment in Private Law*. Hart Pub.
- Safai, H., & Rahimi, H. (2018). *Comparative Civil Liability* (1st ed.). Shahre Danesh Institute of Law Research and Study.
- 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).
- Simae Sarraf, H., & Yari, M. (2014). Obligations and liabilities of the maritime carrier in the Rotterdam Convention; A comparative study with Iranian maritime law, Brussels, and Hamburg Conventions. *Journal of Legal Research*(6).
- Taghizadeh, E. (2019). *Maritime Transport Law* (5th ed.). Majd Scientific Assembly.