

Limits of Liability of the Sea Carriers in the Process of Transshipment Based on the Hague and Hamburg Conventions

Mohammad Sardoei Nasab¹, Ali Bozorgpour^{2*}

1. Professor, Department of Public Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.

Email: sardoeinasab@ut.ac.ir

2. PhD in Oil and Gas Law, Faculty of Law and Political Science, Farabi College, University of Tehran, Qom, Iran.

*Corresponding Author: Email: Ali.bozorgpour4@gmail.com

ABSTRACT

Transshipment is a process in which cargo is transferred from one vessel to another in such a way that the process is divided into one or more separate voyages before and after transshipment which can be the origin of different responsibilities of carriers. The Carriers responsibility in the bill of lading involving transshipment is very important because the responsibility of the carrier who issues the bill of lading may be different in case of damage in any stages of the voyages. In this article, we attempted to explain the limits of responsibility of carriers in bill of lading involving transshipment relying on the Hague and Hamburg conventions as well as the judicial precedent. Unfortunately, despite the importance of this issue and the expansion of this operation in maritime transportation, the articles and books published in this field mostly focus on technical



S.D.I.L.
The SD Institute of Law
Research & Study



Publisher:
Shahr-e Danesh
Research And Study
Institute of Law

Article Type:
Original Research

DOI:
10.48300/jlr.2024.424103.2489

Received:
12 November 2023

Accepted:
5 February 2024

Published:
4 April 2025



Copyright & Creative Commons:

© The Author(s). 2021 Open Access. This article is licensed under a Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0, which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. To view a copy of this licence, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.



and engineering aspects of transshipment. Unfortunately, despite the importance of this issue and the expansion of this process in shipping, the articles and books published about transshipment mostly focus on technical and engineering aspects furthermore these conventions carrying different approaches in this regard, so it is necessary to examine the issue in a more transparent manner. It seems that the responsibility of the carriers in the transshipment process will be different based on the type of bill of lading or governing law of it in such a way that by changing the provisions of the bill of lading, the responsibility of the carriers can also change.

Keywords: Transshipment, Bill of Lading, Responsibility, Conventions, Hamburg, the Hague.

Excerpted from the Ph.D. thesis entitled "Legal Analysis of Transshipment with Emphasis on Crude Oil Transportation", Faculty of Law and Political Science, Farabi College, University of Tehran, Qom, Iran.

Funding:

The author(s) received no financial support (funding, grants, and sponsorship) for the research, authorship, and/or publication of this article.

Author contributions:

Mohammad Sardoei Nasab: Formal Analysis, Data Curation, Supervision.

Ali Bozorgpour: Conceptualization, Methodology, Software, Validation, Formal Analysis, Investigation, Resources, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing, Project Administration.

Competing interests: The authors declare that they have no competing interests.

Citation:

Sardoei Nasab, Mohammad & Ali Bozorgpour. "Limits of Liability of the Sea Carriers in the Process of Transshipment Based on the Hague and Hamburg Conventions". *Journal of Legal Research*, 24, no. 61 (April 4, 2025), 473-500.

Extended Abstract

transportation of goods by sea plays an important role in international trade. Countries that have access to international waterways potentially benefit from a relative advantage for trade and transit of goods, but merely this element cannot lead to the development of the country because this position requires an advanced port equipment and specific regulations either.

In the last two decades, transportation of goods by sea has been advanced and the goods produced in a country can be sold anywhere in the world, but still there are many ports that are not directly connected. For example, there is no direct sea route connecting Manila in the Philippines and Durban in South Africa.

To solve this problem, the goods must be transferred in another way but air transportation is very expensive and road or rail routes can be very slow. The alternative to such cases is to transport the goods in two voyages.

vessel "A" transports the cargo from a port of origin to an intermediate port like Singapore and in this port the cargo is loaded on another vessel "B" and then vessel "B" transports the cargo from the intermediate port to the final destination.

Transshipment is a process in which cargo is transferred from one vessel to another in such a way that the process is divided into one or more separate voyages before and after transshipment which can be the origin of different responsibilities of carriers.

As mentioned, one of the most common reasons for transshipment is the lack of a direct shipping route between the origin and destination ports. But the cargo may need a transshipment process for other reasons, for example, when larger cargoes from the port of origin must be divided into smaller cargoes to be transported to different destinations at the transshipment port.

Some shippers may also transship cargo to escape trade restrictions. For example, American traders import Chinese goods through Vietnam or other Asian ports.

In some cases, transshipment may be required if the destination port cannot accommodate large vessels. Larger vessels are cost-effective for longer distances but these vessels can only dock in ports with a certain minimum depth.

Often, the transfer of goods from one means to another are all done within the scope of one customs office. To facilitate this operation, the procedure of transportation from one vessel to another vessel under customs control and without paying import or export duties and taxes. This method, which usually uses a simple control system, is called "transshipment".

Today Transshipment is potentially an important phenomenon in

understanding a number of economic issues, and its importance is increasing. Rapid technological changes such as containerization have led to the promotion of transshipment since the 1950s therefore transshipment has become an integral part of the logistics strategy of many transportation companies.

It is important to note that every shipment may be transshipped three or four times from origin to the final destination. Transshipment can be considered as a way that reduces transportation costs and improves the services offered to customers.

The Carriers responsibility in the bill of lading involving transshipment is very important because the responsibility of the carrier who issues the bill of lading may be different in case of damage in any stages of the voyages.

In this article, we attempted to explain the limits of responsibility of carriers in bill of lading involving transshipment relying on the Hague and Hamburg conventions as well as the judicial precedent.

Unfortunately, despite the importance of this issue and the expansion of this operation in maritime transportation, the articles and books published in this field mostly focus on technical and engineering aspects of transshipment. Unfortunately, despite the importance of this issue and the expansion of this process in shipping, the articles and books published about transshipment mostly focus on technical and engineering aspects furthermore these conventions carrying different approaches in this regard, so it is necessary to examine the issue in a more transparent manner.

It seems that the responsibility of the carriers in the transshipment process will be different based on the type of bill of lading or governing law of it in such a way that by changing the provisions of the bill of lading, the responsibility of the carriers can also change.

حدود مسئولیت متصدیان حمل دریایی در فرایند ترانشیپمنت بر اساس کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ

محمد ساردویی نسب^۱، علی بزرگ‌پور^{۲*}

۱. استاد، گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

sardoeinasab@ut.ac.ir

۲. دکترای حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، پردیس فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران.

*نویسنده مسئول: Ali.bozorgpour4@gmail.com

چکیده:

ترانشیپمنت (ترانشیپمنت) عملیاتی است که طی فرایند حمل، محموله از یک وسیله حمل (کشتی) تخلیه و به وسیله حمل دیگری بارگیری می‌شود به نحوی که فرایند حمل به یک یا چند سفر مستقل و مجزا قبل و بعد از ترانشیپمنت تقسیم می‌گردد که همین امر می‌تواند منشأ ایجاد مسئولیت‌های متفاوت متصدیان حمل گردد.

در این میان حدود مسئولیت صادرکننده بارنامه‌ای که متضمن ترانشیپمنت باشد، از اهمیت فراوانی برخوردار است زیرا ممکن است در صورت بروز خسارت در هر یک از مراحل سفر، مسئولیت متصدی حمل صادرکننده بارنامه متفاوت باشد. در این مقاله سعی شده است تا با تکیه بر نص کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و همچنین رویه قضایی مربوط به این حوزه، حدود مسئولیت متصدیان حمل در صورت وجود ترانشیپمنت در سفر تشریح گردد.

متأسفانه علی‌رغم اهمیت موضوع مزبور و گسترش بیش‌ازپیش این فعالیت



پژوهش‌های حقوقی



نوع مقاله:

پژوهشی

DOI:

10.48300/jlr.2024.424103.2489

تاریخ دریافت:

۲۱ آبان ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش:

۱۶ بهمن ۱۴۰۲

تاریخ انتشار:

۱۵ فروردین ۱۴۰۴

کپی‌رایت و مجوز دسترسی آزاد:



کپی‌رایت مقاله در مجله پژوهشهای حقوقی نزد نویسنده (ها) حفظ می‌شود. کلیه مقالاتی که در مجله پژوهشهای حقوقی منتشر می‌شوند با دسترسی آزاد هستند. مقالات تحت شرایط مجوز 4.0 Creative Commons Attribution Non-Commercial License منتشر می‌شوند که اجازه استفاده، توزیع و تولید مثل در هر رسانه‌ای را می‌دهد، به شرط آنکه به مقاله استناد شود. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به صفحه سیاست‌های دسترسی آزاد نشریه مراجعه کنید.



در عرصه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، مقالات و کتب منتشر شده در خصوص ترانشیپمنت بیشتر ناظر بر جنبه فنی و مهندسی آن است. علاوه بر این کنوانسیون‌های فوق نیز در این خصوص رویکردهای متفاوتی را برگزیدند؛ لذا ضروری می‌نماید تا موضوع به صورت شفاف‌تر مورد بررسی قرار گیرد. به نظر می‌رسد مسئولیت متصدیان حمل در فرایند ترانشیپمنت بر اساس نوع بارنامه و قانون حاکم بر آن متفاوت باشد به نحوی که با تغییر نوع بارنامه ممکن است مسئولیت متصدیان حمل نیز تغییر یابد.

کلیدواژه‌ها:

ترانشیپمنت، بارنامه، مسئولیت، کنوانسیون، هامبورگ، لاهه.

برگرفته از رساله دکتری با عنوان «تحلیل ابعاد حقوقی ترانشیپمنت با تأکید بر حمل نفت خام»، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، پردیس فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران.

حامی مالی:

این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان:

محمد ساردویی نسب: تحلیل، بر داده‌ها، نظارت.
علی بزرگ‌پور: مفهوم‌سازی، روش‌شناسی، استفاده از نرم‌افزار، اعتبارسنجی، تحلیل، تحقیق و بررسی، منابع، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش، مدیریت پروژه.

تعارض منافع:

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

استناددهی:

ساردویی نسب، محمد و علی بزرگ‌پور. «حدود مسئولیت متصدیان حمل دریایی در فرایند ترانشیپمنت بر اساس کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ». مجله پژوهش‌های حقوقی، ۲۴، ش. ۶۱ (۱۵ فروردین ۱۴۰۴)، ۴۷۳-۵۰۰.

مقدمه

کالا‌های تولیدشده در یک کشور را می‌توان در هر نقطه از جهان به فروش رساند، اما به دلیل وضعیت جغرافیایی منطقه یا وضعیت تحریمی برخی از کشورها و همچنین به علت مقرون به صرفه نبودن حمل منظم به دلیل استثنایی بودن صادرات برخی از کالاها به برخی از بنادر، مسیر مستقیم کشتیرانی بین برخی بنادر مبدأ و بنادر مقصد در سطح جهان وجود ندارد؛ لذا استفاده از بنادر ترانشیپمنت^۱ و یا حمل غیرمستقیم برای صادرات و واردات چنین کالا‌هایی ضرورت پیدا می‌کند. با توجه به اینکه استفاده از حمل و نقل هوایی ممکن است بسیار گران باشد و از طرفی حمل جاده‌ای/ریلی نیز ممکن است بسیار کند باشد لذا انتقال کالا از طریق دریا و حمل دریایی برای صاحبان کالا گزینه مقرون به صرفه‌تری است. برای مثال، هیچ مسیر دریایی مستقیمی وجود ندارد که مانیل در فیلیپین و دوربان در آفریقای جنوبی را به هم متصل کند لذا محموله‌ای که بین این بنادر انتقال می‌یابد باید در دو مرحله حمل گردد. کشتی «الف» ابتدا کانتینرها را از مانیل به بندری مانند سنگاپور حمل می‌کند. در این بندر محموله مجدداً در کشتی «ب» بارگیری می‌شود و سپس کشتی «ب» محموله را از سنگاپور به دوربان منتقل می‌کند.

همان‌طور که در بالا ذکر شد، یکی از شایع‌ترین دلایل ترانشیپمنت، عدم وجود مسیر مستقیم کشتیرانی بین مبدأ و بنادر مقصد است. هیچ خط کشتیرانی ارتباط مستقیمی با تمام بنادر در سراسر جهان ندارد لذا معمولاً برای مدیریت آسان‌تر خدمات قابل ارائه به خطوط تجاری متفاوتی تفکیک می‌شوند. از دیگر دلایلی که ممکن است کالا نیازمند فرایند ترانشیپمنت باشد آن است که محموله‌های بزرگ‌تر از بندر مبدأ باید به محموله‌های کوچک‌تر جهت ارسال به مقاصد مختلف تقسیم شوند.^۲ ترانشیپمنت می‌تواند به شرکت‌ها کمک کند تا از موانع تجاری مانند تعرفه‌ها یا سهمیه‌ها اجتناب کنند. به عنوان مثال، اگر شرکتی بخواهد کالایی را از چین به ایالات متحده صادر کند اما با تعرفه‌های بالایی بر محصولات چینی در بازار ایالات متحده مواجه شود، ممکن است محصولات خود را از طریق کشور ثالثی مانند مکزیک که در آن هیچ تعرفه‌ای برای محصولات چینی وجود ندارد ارسال کند. در مواردی هم اگر بندر مقصد مورد نظر نتواند کشتی‌های بزرگ را در خود جای دهد، ترانشیپمنت کارساز خواهد بود زیرا اگرچه کشتی‌های بزرگ برای مسافت‌های طولانی‌تر مقرون به صرفه هستند، اما این کشتی‌ها فقط در بنادر با حداقل عمق مشخص می‌توانند پهلو بگیرند لذا طبیعی است که ارسال کالا به مقصد نهایی در بنادر

1. Transshipment

2. Dirk Christian Mattfeld, The Management of Transshipment Terminals: Decision Support for Terminal Operations in Finished Vehicle Supply Chains, (New York: Springer, 2006), 4.

کوچک‌تر نیازمند تغییر وسیله حمل است. برخی از کشتی‌ها نیز ممکن است تحت شرایط خاصی قادر به ادامه مسیر تا مقصد نهایی نباشند و شرایط ایجاب نماید تا تغییر کشتی برای طی ادامه مسیر صورت پذیرد که در ماده ۹۰ قانون دریایی ایران نیز به آن اشاره شده است.^۳ در برخی موارد دلالت آن نیز به منظور تقلب، تخلف و قاچاق از فرایند ترانشیپمنت استفاده می‌نمایند که نمونه بارز و آشکار آن ذیل مواد ۵۰ و ۵۱ قانون امور گمرکی جدید تشریح شده است. بر اساس مواد مذکور، کالاهای مشخصی ممکن است طی فرایند ورود موقت به کشور وارد شوند و پس از پردازش، تکمیل و فرآوری آن صادر گردند. با استناد به پرونده‌های مفتوحه و مختومه در گمرکات کشور همین امر باعث تسهیل تغییر جنس و نوع محصولات وارد شده به کشور با محصولات صادر شده از ایران گشته است.^۴

در این نوشتار بر آنیم تا بر اساس مقررات لاهه و هامبورگ به تبیین حدود مسئولیت متصدیان حمل در فرایند حمل متضمن ترانشیپمنت بپردازیم. کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ از جمله کنوانسیون‌هایی هستند که تنها برای حمل از طریق دریا مقرر شده‌اند. کنوانسیون لاهه در سال ۱۹۲۴ و کنوانسیون هامبورگ در سال ۱۹۷۸ مورد تصویب قرار گرفتند. کشور ایران نیز در سال ۱۳۴۳ پس از تصویب نخستین قانون دریایی خود که تا حدودی ترجمه‌ای از مقررات لاهه است، بر اساس «ماده واحده قانون الحاق ایران به ۷ قرارداد بین‌المللی دریایی» مصوب ۱۳۴۴/۱۱/۵ به کنوانسیون لاهه ملحق گردید اما به پروتکل تکمیلی لاهه/ویزی^۵ و هامبورگ نیپوست؛ لذا با استناد به ماده ۹ قانون مدنی که معاهدات را نیز در حکم قانون تلقی می‌کند، در حوزه حمل و نقل بین‌المللی دریایی کالا در کشور ایران به علت الحاق به کنوانسیون لاهه باید این کنوانسیون را مبنای کار قرار دهیم.^۶

تلاش‌های متعددی در خصوص تبیین مسئولیت متصدیان حمل در پژوهش‌های مختلف از

۳. اگر کشتی قادر به حرکت نباشد فرمانده می‌تواند با رعایت مقررات ماده ۸۹ بار را به کشتی دیگر انتقال دهد و از طریق وثیقه دادن کشتی، کرایه بار و سایر هزینه‌ها را تا بندر مقصد تأمین و پرداخت نماید.

۴. عبدالله احمدی، تقلب، قاچاق، تخلفات گمرکی و خسارت مدنی قانون جدید امور گمرکی (تهران: میزان، ۱۳۹۱)، ۱۱۳-۱۱۴.

۵. مقررات لاهه یک قانون مدون محدود برای تعیین تعهدات متصدی حمل با ارجاع ناقص به تعهدات فرستنده کالا بوده است و به همین دلیل نیز این مقررات توسط پروتکل‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۷۹ اصلاح شد که به ترتیب در ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ و در ۲۱ دسامبر ۱۹۷۹ در بروکسل به تصویب رسید و در ۲۳ ژوئن ۱۹۷۷ و در ۱۴ فوریه ۱۹۸۴ این قوانین اصلاح شد. این مقررات اصلاحی از این پس قوانین لاهه/ویزی نامیده شد.

۶. حسین سیمایی صراف و میثم یاری، «تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ»، تحقیقات حقوقی، ۱۷، ۶۶ (۱۳۹۳)، ۱۱۳-۱۴۴.

ترانشیپمنت و مسئولیت‌های متصدیان حمل بر اساس بارنامه‌های متضمن ترانشیپمنت صورت گرفته است. از جمله این پژوهش‌ها می‌توان به رساله دکتری آقای افشین احمدی تحت عنوان «مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی کالا بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا» اشاره نمود که در این رساله علی‌رغم تعریف از بارنامه ترانشیپمنت حدود تأثیرگذاری آن بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل چندوجهی تبیین نگردیده است. از دیگر پژوهش‌های این حوزه می‌توان به مقاله دکتر سیمایی صراف در خصوص مسئولیت‌ها و تعهدات متصدیان حمل دریایی در کنوانسیون‌های لاهه، هامبورگ و روتردام پرداخت که علی‌رغم ارزشمند بودن این اثر از ترانشیپمنت و آثار آن بر مسئولیت متصدیان حمل دریایی صحبتی به میان نیامده است.

علی‌رغم اینکه حدود مسئولیت متصدیان حمل در بارنامه‌های متضمن ترانشیپمنت تبیین گشته است اما متأسفانه هنوز هم اختلافاتی در تفسیر بارنامه‌های متضمن ترانشیپمنت و تعیین حدود مسئولیت متصدیان حمل دیده می‌شود لذا سؤال اساسی که این پژوهش قصد پاسخ به آن را دارد این است که حدود مسئولیت متصدیان حمل در بارنامه‌های صادرشده بر اساس کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ که متضمن ترانشیپمنت هستند تا چه میزان است و چگونه تعیین می‌شود؟ در این نوشتار سعی شده است تا با استفاده از نص قوانین و رویه قضایی حاکم بر این حوزه به تبیین حدود مسئولیت متصدیان حمل دریایی در فرایند ترانشیپمنت پرداخته شود.

۱- ترانشیپمنت

ترانشیپمنت را می‌توان دارای معنای خاص و عام دانست که با توجه به شرایط موجود ممکن است هر یک از آن معانی در جای خود به کار گرفته شود. واژه‌نامه وبسایت رسمی اتحادیه اروپا ترانشیپمنت را در معنای خاص تخلیه کالا از یک کشتی و بارگیری آن در کشتی دیگر برای تکمیل سفر به مقصد بعدی می‌داند، حتی زمانی که محموله ممکن است مدتی قبل از سفر بعدی خود در بندر بماند.^۷ در معنای عام اصطلاح ترانشیپمنت را می‌توان شامل هرگونه جابه‌جایی یا انتقال محموله از یک

7. Eurostat, "Glossary: Transshipment", Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Transshipment>

از موارد دیگری که اصطلاح ترانشیپمنت برای آن به کار گرفته شده، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: انتقال محموله از کشتی به کشتی دیگر در میان دریا که تحت عنوان ship to ship شناخته می‌شود. انتقال محموله از کشتی اقیانوس‌پیما به شناور داخلی که تحت عنوان inland waterway lightering یا شناخته شده است.

Susan Niessen, The Legal Position of Terminal Operators in Hinterland Networks Mixed contracts and third parties (The Netherlands: Paris Legal Publishers, 2017), 13.

وسیله حمل به وسیله حمل دیگر (اعم از زمینی، دریایی، ریلی و هوایی) دانست. قانون امور گمرکی ایران نیز ذیل ماده ۹۸ تعریفی با عنوان رویه انتقالی ارائه می‌دهد که می‌توان از آن در حقوق حمل و نقل به عنوان ترانشیپمنت یاد کرد. رویه انتقالی در این ماده چنین تعریف شده است: «به انتقال کالاها تحت نظارت گمرک از وسیله حمل ورودی به وسیله حمل خروجی در محدوده یک گمرک که همان گمرک ورودی و خروجی از قلمرو گمرکی است، رویه انتقالی اطلاق می‌شود. این انتقال به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم انجام می‌شود که وسایل حمل ورودی و خروجی هم‌زمان یا با فاصله زمانی در محدوده یک گمرک حضور دارند تا عمل انتقال انجام گیرد.»

۱-۱- مزایا و معایب ترانشیپمنت

ترانشیپمنت نسبت به حمل مستقیم مزایایی دارد اما ممکن است هم‌زمان با معایبی نیز همراه باشد. این مزایا و معایب باید قبل از اقدام شناخته و سنجیده شوند.

۱-۱-۱- مزایای ترانشیپمنت

- سرعت: عدم بروز مشکل در خصوص تعویق بارگیری^۸ از جمله مزایای ارزشمند فرایند ترانشیپمنت است؛ بدین معنا که تأخیر احتمالی ناشی از عدم فضای کافی روی کشتی جهت بارگیری در فرایند ترانشیپمنت وجود ندارد.

- طرق مختلف حمل: ترانشیپمنت این امکان را فراهم می‌کند که کالاها با استفاده از روش‌های مختلف حمل و نقل با کارایی بیشتری حمل شوند. به عنوان مثال، یک محموله از چین به برزیل ممکن است شامل حمل و نقل هوایی از چین به دبی و سپس حمل و نقل دریایی از دبی به برزیل باشد. این می‌تواند هزینه‌های حمل و نقل را کاهش دهد و زمان تحویل را بهبود بخشد.

- دور زدن موانع تجاری یا تحریم‌ها: همان‌طور که پیش‌تر بیان شد ترانشیپمنت می‌تواند به شرکت‌ها کمک کند تا از موانع تجاری مانند تعرفه‌ها یا سهمیه‌ها اجتناب کنند. به عنوان مثال، اگر شرکتی بخواهد کالایی را از چین به ایالات متحده صادر کند اما با تعرفه‌های بالایی بر محصولات چینی در بازار ایالات متحده مواجه شود، ممکن است محصولات خود را از طریق کشور ثالثی که در آن هیچ تعرفه‌ای برای محصولات چینی وجود ندارد، ارسال کند. همچنین کشورهای مشمول تحریم

8. Rollover

هنگامی که امکان بارگیری کانتینر روی کشتی وجود نداشته باشد و از این جهت کانتینر برای کشتی بعدی در آن مسیر بارگیری شود به آن رول اور شدن کانتینر گویند.

برای دور زدن تحریم‌ها می‌توانند از این روش استفاده نمایند تا در فرایند واردات و صادرات، مقاصد و مبادی اصلی محموله افشا نگردد.

- هزینه پایین‌تر ترانشیپمنت: در مواردی که هیچ مسیر حمل‌ونقل مستقیمی بین مبدأ محموله و بنادر مقصد وجود ندارد، ترانشیپمنت ممکن است مقرون‌به‌صرفه‌تر از حمل‌ونقل محموله از طریق ارسال هوایی باشد؛ حتی در موارد خاص زمانی که مسیرهای حمل‌ونقل مستقیم نیز در دسترس است، ترانشیپمنت ممکن است گزینه ارزان‌تری باشد، این حالت ممکن است در مسیرهایی که تقاضای بالایی دارند دیده شود.

با این اوصاف، ممکن است از نظر هزینه‌های اضافی بندر، هزینه‌های حمل‌ونقل و غیره که بر هزینه کل تأثیر می‌گذارد، به نحوی همسانی هزینه وجود داشته باشد زیرا علاوه بر هزینه حمل‌ونقل در هر دو کشتی، باید هزینه نگهداری محموله در بندر بین تخلیه و بارگیری مجدد را نیز در نظر گرفت.

البته گاهی اوقات، هزینه‌های خدمات فورواردر می‌تواند از قیمت برای حمل محموله از طریق ارسال هوایی بیشتر شود؛ بنابراین، ترانشیپمنت را نمی‌توان لزوماً به‌عنوان گزینه جهانی ارزان‌تر در نظر گرفت. از طرفی نیز برخی معتقدند به علت رقابت میان خرده‌فروشان و واگذاری و چرخش محموله‌ها بین یکدیگر، در این فرض هیچ‌گاه ترانشیپمنت را نمی‌توان گزینه‌ای ارزان‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر برای مصرف‌کنندگان نهایی قلمداد نمود.^۹

۱-۱-۲- معایب ترانشیپمنت

- ترانشیپمنت فرایندی کندتر است: در مقایسه با حمل‌ونقل مستقیم، فرایند ترانشیپمنت دارای مراحل بسیار بیشتری است. یک راه آسان برای درک این موضوع، مقایسه ترانشیپمنت با پروازهای به‌هم‌پیوسته^{۱۰} در سفرهای هوایی افراد است.

در این مثال فرد باید از هواپیما خارج شود، منتظر پرواز بعدی خود باشد، دوباره بررسی‌های امنیتی را انجام دهد و در نهایت سوار دومین هواپیمایی شود که او را به مقصد نهایی می‌رساند.

مشابه با همین وضعیت، محموله باید از کشتی اول تخلیه و سپس در کشتی دوم بارگیری شود. تخلیه و بارگیری مجدد وقت‌گیر است. ممکن است لازم باشد محموله قبل از بارگیری در کشتی دوم در انبار بندر ترانشیپ باقی بماند. لذا در این حالت حمل‌ونقل مستقیم گزینه سریع‌تری است.

9. Xuan Zhao & Derek Richard Atkins, "Transshipment between competing retailers", *IISE Transactions*, 41, 8(2009), 666.

10. Connecting Flights

دلیل دیگری که ممکن است ترانشیپ را کندتر از حمل مستقیم بدانیم این است که ممکن است محموله نیاز به طی کردن مسافت طولانی‌تری داشته باشد.

- ترانشیپمنت خطرات جانبی بیشتری دارد: در محموله ترانشیپ ریسک تأخیر و خسارت بسیار بیشتر است. اگر کشتی اول دیر به بندر ترانشیپ برسد، ممکن است محموله طبق برنامه‌ریزی به‌موقع در کشتی دوم بارگیری نشود. به‌طور مشابه، کشتی دوم ممکن است تأخیر داشته باشد؛ بنابراین، انتظار در این بندر ترانشیپمنت ممکن است بیشتر از حد انتظار باشد. محموله‌های انتقال‌یافته نیز توسط افراد بیشتری جابه‌جا می‌شود. نیاز به تخلیه از یک کشتی به بندر و بارگیری مجدد آن بر روی کشتی دوم، خطر آسیب و همچنین امکان تلف محموله را افزایش می‌دهد.

- ترانشیپمنت شامل اسناد اضافی است: اگرچه ترانشیپمنت اغلب در مناطق گمرکی مشخص شده انجام می‌شود تا نیازی به عوارض گمرکی نباشد، اما در مقابل اسناد اضافی زیادی مورد نیاز است. یک کانتینر ترانشیپ شده دو بار در بنادر شمارش می‌شود زیرا دو بار توسط جرنقیل‌های کانتینری جابه‌جا می‌شود. علاوه بر لیست معمولی اسناد، همچنین به مجوز حمل و نقل نیاز است و باید جزئیات بیشتری به مقامات گمرکی ارسال شود. حتی در برخی کشورها مانند هند شرکت‌های متصدی حمل و نقل ممکن است برای تأیید اینکه محموله وارداتی که عوارض آن پرداخت نشده، در حین حمل و نقل دزدیده نشده است، به ارائه ضمانت‌های بانکی نیاز داشته باشند.^{۱۱}

- قاچاق از طریق ترانشیپمنت: ترانشیپمنت همچنین خطرات متعددی را برای مقامات گمرکی به همراه دارد. یکی از خطرات اصلی این است که می‌توان از آن برای قاچاق کالاهای غیرقانونی مانند مواد مخدر، سلاح یا محصولات تقلبی استفاده کرد. ترانشیپمنت همچنین می‌تواند برای فرار از عوارض گمرکی و مالیات با ارائه نادرست مبدأ یا ارزش کالا مورد استفاده قرار گیرد.

۱-۲- ترانشیپمنت در برنامه سراسری^{۱۲}، برنامه چندوجهی^{۱۳} و حمل مستقیم

برخی معتقدند که عبارات «حمل و نقل چندوجهی»^{۱۴}، «حمل و نقل سراسری»^{۱۵} و دیگر گزینه‌ها، واژه‌های متفاوتی هستند که یک مفهوم را توصیف می‌کنند اما به نظر می‌رسد این اصطلاحات کاربردی تفاوت‌های قابل توجهی با یکدیگر دارند. اگرچه قوانین کشورهای مختلف رویکردهای متفاوتی نسبت به

11. Art 9(c) Sea cargo manifest and transshipment rule, 2020.

12. Through bill of lading

13. Multimodal bill of lading

14. Multimodal transportation

15. Through transportation

بارنامه سراسری دارند اما می‌توان استدلال نمود که یک دسته متمایز از حمل کالا وجود دارد که ممکن است به‌طور موجه و مفید به‌عنوان «حمل سراسری» توصیف شود. این واژه ممکن است برای توصیف قرارداد حمل‌ونقلی به کار برده شود که طی آن محموله از یک بندر به بندر دیگر منتقل می‌شود اما این فرایند شامل دو یا چند سفر متفاوت است؛ به عبارت دیگر، این اصطلاح در مواردی به کار گرفته می‌شود که حمل کالا از بندری به بندر دیگر به‌صورت پیوسته و مستقیم صورت نمی‌گیرد بلکه به دو یا چند سفر جداگانه با استفاده از ترانشیپمنت به هم متصل می‌شود، اما با وجود این متصدی حمل‌ونقل دریایی آن را منعقد کرده و سند حمل‌ونقلی را صادر می‌کند که کل سفر حمل از بندر را تا محل تخلیه پوشش می‌دهد (یک بارنامه برای کل سفر صادر می‌شود).^{۱۶} نتیجه اولیه از این تعریف آن است که در حمل سراسری لزوماً یک سفر دریایی وجود دارد.

با استناد به آنچه امروزه در صنعت کشتیرانی متداول است می‌توان بارنامه سراسری را سندی دانست که در آن متصدی حمل‌ونقل دریایی متعهد می‌شود که مسئولیت حمل کالا از محل پذیرش تا مقصد نهایی را بر عهده بگیرد.^{۱۷} سفر دوم محموله بعد از ترانشیپمنت ممکن است از طریق دریا باشد ولی به‌وسیله متصدی دیگری انجام شود یا از دیگر وسایل حمل مانند هواپیما و کامیون استفاده شود اما در هر حال باید سفر دریایی در آن وجود داشته باشد.^{۱۸} مطابق تعریف ارائه‌شده در مقررات فدرال ایالات متحده آمریکا (اصلاحات سال ۲۰۲۲)، حمل سراسری به معنای حمل‌ونقل مداوم بین مبدأ و مقصد است که برای آن نرخ واحد^{۱۹} تعیین می‌شود و توسط یک یا چند متصدی حمل صورت می‌پذیرد.^{۲۰}

16. D. Rhidian Thomas, "Multimodalism and through Transport - Language, Concepts, and Categories", *Tulane Maritime Law Journal*, 36, 2(2012), 761-778.

با بررسی منابع و مأخذ مختلف در خصوص تعریف بارنامه سراسری می‌توان به این نتیجه رسید که اختلاف‌نظر میان اندیشمندان این حوزه همچنان تا حدودی وجود دارد. در حالی که عده‌ای صادرکننده بارنامه سراسری را تنها تا پایان فرایند حملی که توسط خود او صورت می‌پذیرد مسئول قلمداد می‌کنند، اما برخی دیگر صادرکننده را نسبت به کل سفر (با وجود تغییر وسیله حمل) مسئول می‌دانند اما آنچه میان همگان مشترک است لزوم صدور بارنامه سراسری توسط متصدی حمل دریایی است در حالی که در بارنامه چندوجهی لزومی به صدور بارنامه توسط متصدی حمل دریایی وجود ندارد.

17. S. Mankabady, "Some Legal Aspects of the Carriage of Goods by Container", *International and Comparative Law Quarterly*, 23, 2(1974), 317-338.

۱۸. افشین احمدی، «مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل چندوجهی کالا بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا» (رساله دکترا، دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۹).

19. Through Rate

بر اساس همین ماده معنای این اصطلاح نرخ یکسان برای کل فرایند حمل است.

20. 46 CFR Ch. IV (10-1-22 Edition), § 520.2

Through transportation means continuous transportation between points of origin and destination, either or both of which lie beyond port terminal areas, for which a through rate is assessed and which

Sardoei Nasab, Mohammad. "Limits of Liability of the Sea Carriers in the Process of Transshipment ...". *Jour. of Legal Res.* 24, no. 61 (April 4, 2025), 473-500.

اگر حمل کالا با بیش از یک حالت حمل صورت پذیرد مانند حمل دریایی و جاده‌ای، سند صادرشده توسط متصدی حمل و نقل، بارنامه حمل چندوجهی^{۲۱} خواهد بود. اگرچه صادرکننده بارنامه در حمل و نقل چندوجهی متصدی حمل دریایی نیست اما مسئولیت کامل فرایند حمل را از مبدأ تا مقصد نهایی به عهده خواهد داشت.^{۲۲}

توجه به این نکته ضروری است که حمل سراسری را طبق تعاریف پیش گفته نمی‌توان به مواردی تعمیم داد که دو مرحله حمل دریایی تنها به واسطه عملیات ترانشیپمنت^{۲۳} از یکدیگر جدا شده‌اند زیرا در مورد اول نام بندر ترانشیپ از قبل مشخص شده است اما در مورد دوم تنها حقی تحت عنوان ترانشیپ برای متصدی حمل در نظر گرفته شده است و نامی از بندر ترانشیپمنت نیست لذا استفاده متصدی حمل و نقل از حق ترانشیپ در قرارداد حمل مستقیم ذیل تعریف بارنامه سراسری قرار نمی‌گیرد.^{۲۴}

۲- تحلیل ابعاد حقوقی ترانشیپمنت در کنوانسیون لاهه^{۲۵}

اگر فرایند ترانشیپمنت در یک سفر دریایی استفاده شود، آن سفر دریایی به دو مرحله تقسیم می‌شود و حمل آن توسط دو حمل‌کننده مختلف صورت می‌گیرد که اغلب کالای مورد نظر به انباری در بندر ترانشیپ هدایت می‌شود تا ترتیب فرایند حمل بعدی صورت پذیرد که همین امر باعث ایجاد یک شکاف زمانی میان سفر اول و دوم می‌شود.^{۲۶}

با توجه به ماهیت و محدوده تحت شمول کنوانسیون لاهه در بند دو و پنج^{۲۷} ماده یک به نظر می‌رسد که

is offered or performed by one or more carriers, at least one of which is a common carrier, between a United States point or port and a foreign point or port.

21. Multi Modal Bill of Lading

۲۲. در برخی منابع گفته شده است که چنانچه سفر دوم حمل غیر دریایی باشد متصدی حمل دریایی صادرکننده بارنامه سراسری صرفاً مسئول قسمت دریایی بوده و نسبت به سفرهای بعدی غیر هم‌جنس مسئولیتی نخواهد داشت و صرفاً به‌عنوان نماینده متصدیان بعدی قلمداد می‌گردد. نک: محمد مخملچی، کلیات حمل و نقل دریایی و کشتیرانی کانتینری، چاپ اول (تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۴۰۲)، ۷۱.

23. Massaia M'Baye, "Evolution of carriers liability in the international carriage of goods by sea" (M.A. Dissertation, World Maritime University, 1990)

24. Erling Selvig, "Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea", *American Journal of Comparative Law*, 27, 2-3(1979), 369-390.

۲۵. رویکرد مقررات لاهه و پروتکل ویزی در خصوص حدود مسئولیت متصدیان حمل در فرایند ترانشیپمنت یکسان است و تغییری در پروتکل ویزی در این خصوص مشاهده نشده است لذا هر دوی این مقررات ذیل یک عنوان بررسی می‌گردد.

۲۶. بند پنج ماده یک کنوانسیون لاهه / ویزی

27. (b) "Contract of Carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including

این مقررات نمی‌تواند برای بخش زمینی یک فرایند حمل اعمال شود؛ بنابراین، پرسش پیش رو این است که آیا مدت زمان انتظار کالا در بندر ترانشیپمنت برای حمل مجدد نیز می‌تواند تحت پوشش قوانین مزبور قرار گیرد یا خیر؟ به عبارت دیگر، آیا کنوانسیون لاهه کل فرایند حمل را به طور کامل پوشش می‌دهد یا تنها همان قسمت قبل از فرایند ترانشیپمنت را مدنظر دارد؟ و آیا با وجود ترانشیپمنت باید دو مرحله حمل دریایی جداگانه در نظر گرفته شود یا خیر؟^{۲۸}

در پاسخ به این سؤال باید بیان داشت که مقررات لاهه برای یک قرارداد خاص حمل و نقل که توسط بارنامه پوشش داده می‌شود، قابل اجرا است. مقررات فوق همیشه بر کل فرایند حمل و نقل حاکم نیست، بلکه تنها بر بخشی از قرارداد مربوط به حمل و نقل دریایی حاکم است. مستفاد از بند دو و پنج ماده یک مقررات لاهه اصطلاح «قرارداد حمل» به عنوان دوره زمانی از بارگیری محموله تا زمان تخلیه محموله از کشتی تعریف شده است^{۲۹} و نه تحویل آن به گیرنده. قانون ایران نیز در بند ۹ از ماده ۵۲ قانون دریایی خود تقریباً مشابه با رویکرد مقررات لاهه عمل نموده است.^{۳۰}

تحویل کالا عملی است حقوقی که بایستی آن را از عملیات تخلیه که تنها یک عمل مادی قلمداد می‌شود متمایز دانست؛^{۳۱} به عبارت دیگر، متصدی حمل از زمانی که چنگک جرثقیل کشتی در بندر بارگیری به محموله قلاب می‌شود تا زمانی که محموله از چنگک جرثقیل کشتی در بندر تخلیه آزاد می‌شود مسئول قلمداد می‌گردد.^{۳۲} با این حال، مشخص نیست که آیا کلمه «تخلیه» به مقصد نهایی اشاره دارد یا شامل «تخلیه» در هر بندر ترانشیپ نیز می‌گردد.

any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same. (e) "Carriage of Goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

28. Erica Englundh, "Carrier Liability in Multimodal Transport" (M.A. Dissertation, Lund University, 2015)

29. Patryk Ciok, "The carrier's liability for damage to cargo in multimodal transport with special focus on the Rotterdam Rules", *Studia Iuridica Toruniensia*, 19, (2017), 23-51.

۳۰- بارگیری و تخلیه: بارگیری به طور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگک جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار می‌گیرد، گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگک جرثقیل بار را در اسکله و یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته، فرود آورد.

۳۱. مرتضی نجفی اسفاد، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۵)، ۱۲۵.

32. Salome Maskhulia, "P&I Insurance and Cargo Liability: Scandinavian Theory and Practice" (M.A. Dissertation, University of Oslo, 2009)

اگر تفسیر اول صحیح باشد، سیستم اجباری قوانین تا زمانی که محموله در آن مقصد نهایی تخلیه شود قابل اجرا خواهد بود، اما اگر تفسیر دوم را ملاک قرار دهیم، قوانین فقط تا زمانی که متصدی حمل محموله را به حامل جدید تحویل می‌دهد اعمال خواهد شد. به‌طور کلی قوانین لاهه برای هر زمان اضافی که در طی آن کالا تحت کنترل شرکت حمل‌کننده خارج از دوره چنگک تا چنگک^{۳۳} باشد، اعمال نمی‌شود.^{۳۴}

امروزه، تحت شرایط تجاری مدرن، کالاهایی که برای انجام فرایند حمل به نمایندگی‌های حمل تحویل داده می‌شود، اغلب در یک انبار تعیین شده در مقصد تخلیه می‌شود. ماده هفتم کنوانسیون لاهه مقرر می‌دارد که طرفین می‌توانند قبل از بارگیری و پس از تخلیه، در مورد شرایط خود در خصوص مراقبت از محموله مذاکره کنند.^{۳۵} اصولاً متصدیان حمل و نقل دریایی در صورت امکان، از قبول مسئولیت در طول این مدت (قبل از بارگیری و بعد از تخلیه) خودداری می‌کنند که همین امر باعث ایجاد اختلافاتی میان متصدیان حمل و صاحبان کالا شده است.^{۳۶} مشکل اصلی اما در جایی پیش می‌آید که محموله‌ها طی یک برنامه سراسری یا چندوجهی در یک بندر ترانشیپ تخلیه و سپس بارگیری می‌گردند. همان‌طور که پیش‌تر بیان شد مقررات لاهه در قراردادهای حمل و نقل دریایی که توسط برنامه دریایی پوشش داده می‌شود قابل اجرا هستند؛ به عبارت دیگر، چنین سندی مربوط به حمل کالا از طریق دریا است و برای هر بخش از حمل و نقل که مربوط به حمل دریایی کالا نیست، قابل اجرا نخواهد بود.

۲-۱- انعکاس رویه قضایی در تحلیل فرایند ترانشیپمنت در پرتو مقررات لاهه

اختلافات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل دریایی در فرایند ترانشیپمنت و همچنین قانون حاکم بر

33. Tackle to Tackle

34. "Pro-rata Liability in Multimodal Transport", (M.A. Dissertation, Syddansk Universitet), 18.

طبق بند دو و شش مقررات لاهه، اگر حامل مسئول بارگیری و تخلیه باشد، مسئولیت حمل‌کننده نه‌تنها در حین حمل واقعی، بلکه در طول عملیات بارگیری و تخلیه نیز باقی است. به‌عنوان مثال چنانچه محموله در حالی که با قلاب از عرشه کشتی بلند شده باشد، دوباره به عرشه سقوط می‌کند و خسارت می‌بیند و یا محموله در حالی که در لایتر (قایق باری) تخلیه می‌شود به دریا می‌افتد.

35. "Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent, to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea."

۳۶. این موضوع به‌عنوان مشکل قبل و بعد (befor and after problem) شناخته می‌شود و وضعی آشکار در قوانین لاهه محسوب می‌گردد.

ترانشیپمنت در پرونده‌های متعددی منجر به رسیدگی قضایی و صدور حکم شده است که در این نوشتار به چند مورد از آن جهت تبیین موضوع اشاره می‌شود.

۲-۱-۱- پرونده کاپیتان علیه شرکت کشتیرانی فار ایسترن^{۳۷}

مطابق شرح پرونده، مقرر بود که محموله‌ای از مدرس^{۳۸} هند به ونکوور^{۳۹} کانادا به موجب قراردادی حمل گردد. طی توافق صورت گرفته قرار بر این بود که کالا در نقطه‌ای از مسیر (بندر سنگاپور) طی ترانشیپمنت به کشتی دیگری انتقال پیدا کند و در نهایت به مقصد نهایی به ونکوور کانادا ارسال شود. زمانی که محموله به بندر ترانشیپمنت (سنگاپور) رسید، کانتینرها بنا به دلایلی به مدت سه هفته در فضای باز نگهداری شدند که در مدت مزبور کالاها به دلیل بارش باران حدود ۳۲۰۰۰ دلار آسیب دیدند. دادگاه اعلام کرد که متصدی حمل و نقل حق دارد در این دوره به یکی از بندهای قرارداد استناد کند که متصدی حمل دریایی را از مسئولیت معاف می‌کند زیرا قوانین لاهه برای دوره‌ای که در طی آن محموله در اسکله یا انبار نگهداری می‌شده اعمال نمی‌شود، زیرا این مدت به حمل کالا از طریق دریا مربوط نیست؛^{۴۰} به عبارت دیگر قاضی پرونده شمول مقررات لاهه را صرفاً محدود به فرایند حمل واقعی دریایی نمود به نحوی که عملیات حمل دریایی بر روی آب جریان داشته باشد و نه در محوطه بندری یا انبار بنادر ترانشیپمنت، لذا زمانی که کالا از اولین کشتی تخلیه شد مسئولیت متصدی حمل نیز متوقف می‌گردد.

۲-۱-۲- پرونده شرکت مای هیو فودز علیه شرکت اوورسیز کانتینرز^{۴۱}

این پرونده در خصوص حمل مرغ منجمد از ساسکس (شورهام)^{۴۲} به جدّه عربستان است که به موجب قرارداد حمل چندوجهی فی مابین مقرر بود محموله (طیور) به صورت زمینی به ساوت همپتون^{۴۳} به عنوان «بندر بارگیری»^{۴۴} ارسال شود و سپس از آنجا به جدّه^{۴۵} به عنوان «بندر تخلیه»^{۴۶} یا مقصد نهایی حمل

37. Captain v Far Eastern Steamship Co. (1979) 1 Lloyd's Rep 595.

۳۸. Madras شهری در جنوب شرقی کشور هند (چنای)

۳۹. Vancouver یکی از شهرهای بندری کانادا

40. Jenny Olsson, "Undelivered Goods Under the Law of Carriage of Goods by Sea" (M.A. Dissertation, Lund University, 2013)

41. Mayhew Foods Ltd v Overseas Containers Ltd

42. Sussex

43. Southampton

44. Intended port of loading

45. Jeddah

46. Intended port of discharge

گردد اما در عوض در شورهام^{۴۷} (بریتانیا) بارگیری و با کشتی دیگری به لو هاور^{۴۸} (فرانسه) منتقل شد^{۴۹} و از آنجا به مقصد نهایی ارسال گشت. بارنامه‌ای نیز که در نهایت صادر شد، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را در خصوص تلف یا آسیب به محموله از زمان دریافت کالا در ساسکس (شورهام) تا زمان تحویل در جده در نظر گرفت.

مسئولیت متصدی حمل در این قرارداد به ۲ دلار در هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالا محدود شده بود که این مقدار به طور قابل توجهی کمتر از حد قوانین لاهه تعیین گشته بود. پس از ارسال کالا مشخص شد طیور در حالت فاسد به جده رسیدند زیرا دمای کانتینر به جای منفی ۱۸ درجه بر روی مثبت ۴ درجه سانتی گراد تنظیم شده بود. شواهد حاکی از آن بود که خسارت زمانی رخ داد که محموله در بندر لو هاور^{۵۰} در انتظار ترانشیپمنت بود، متصدی حمل و نقل دریایی علی‌رغم پذیرفتن تقصیر خود، با استناد به پرونده کاپیتان ادعا کرد که قوانین لاهه در این دوره قابل اجرا نبوده و بنابراین او می‌تواند مسئولیت خود را به رقم ۲ دلار به ازای هر کیلو که در قرارداد فی‌مابین ذکر شده بود (پایین‌تر از حداقل خسارت مندرج در مقررات لاهه) محدود کند.^{۵۱}

در رد این استدلال، قاضی پرونده آقای بینگهام^{۵۲}، پرونده کاپیتان را از این پرونده به چند دلیل متمایز کرد: نخست آنکه در مورد پرونده کاپیتان، فرستنده مطلع بود که در طی مسیر، ترانشیپمنت صورت خواهد پذیرفت و دوم آنکه دو بارنامه جداگانه برای دو مرحله از سفر وجود داشت. از سوی دیگر در این پرونده، بارنامه صادرشده کل سفر از شورهام به جده را پوشش داد و فرستنده هیچ اطلاعی از قصد متصدی حمل و نقل برای ترانشیپمنت کالا در لو هاور نداشت.^{۵۳}

اگرچه متصدی حمل و نقل تصمیم داشت تا بر اساس حقوق و تکالیف قراردادی نسبت به ترانشیپمنت محموله‌ها در مسیر اقدام نماید، اما عملیات فوق هم‌چنان در رابطه و در ارتباط با^{۵۴} حمل و نقل کالا از طریق دریا و در چهارچوب تعریف قوانین لاهه می‌گنجید.

47. Shoreham

48. Le Havre

49. با توجه به اینکه قرارداد حمل چندوجهی لزوماً مستلزم ترانشیپ هست، متصدی حمل از این امتیاز استفاده نمود و کالاهای را بدون اطلاع صاحب کالا در بندری ترانشیپ نمود.

50. شهری بندری که در شمال غربی کشور فرانسه واقع شده است.

51. Englundh, Op. Cit.

52. Bingham

53. Jia Jia, "Container Carrier's Liability in International Multimodal" (PhD thesis, University of Southampton, 2020).

54. "Relation to and in connection with"

قاضی بینگهام معتقد بود که مقررات حاکم بر بارنامه از زمان حمل (بارگیری) تا زمان تخلیه نهایی در بندر مقصد اعمال می‌شود حتی اگر کالا در میانه راه تخلیه شده و برای ترانشیپمنت در بندر انبار شده باشد، زیرا چنین عملیاتی همچنان مرتبط با حمل دریایی کالا است؛ اما در پرونده کاپیتان دو بارنامه مجزا از هم صادر شده بود لذا مدت‌زمانی که کالا در انبار قرار داشت ذیل محدوده فرایند هیچ یک از مراحل حمل دریایی اول و دوم قرار نمی‌گرفت. از نظر ایشان قرارداد فوق در خصوص حمل کالا از طریق دریا است و بنابراین قواعد و مقررات مذکور، با درخواست برای حمل در شورهام، به‌طور مداوم تا زمان تخلیه در جده به قوت خود باقی خواهد ماند^{۵۵} و ترانشیپمنت بین بندر بارگیری و بندر تخلیه قسمتی از قرارداد حمل کالا از طریق دریاست فلذا حاکمیت کنوانسیون لاهه بر کل سفر برقرار است؛ اما چنانچه متصدی حمل نخست پیش از شروع فرایند ترانشیپمنت، سفر بعدی کالا را تنها به‌عنوان نماینده هماهنگ می‌نمود، مقررات لاهه حاکمیت خود را از دست می‌داد^{۵۶} زیرا در این صورت سفر بعدی به‌عنوان سفری مستقل محسوب می‌گردد و تابع مقررات حاکم بر بارنامه صادر شده است که می‌تواند به غیر از کنوانسیون لاهه باشد.

در این پرونده، قرارداد فی‌مابین، متصدی حمل و نقل را از تحویل گرفتن کالا تا تحویل دادن آن مسئول می‌دانست.^{۵۷} دادگاه اظهار داشت که متصدی حمل‌کننده نمی‌تواند تنها با تمسک به شرط آزادی برای ترانشیپمنت از پذیرش مسئولیت قانونی خود شانه خالی کند و صرفاً با تغییر مسیر حاکمیت قانون را بلااثر نماید؛ بنابراین، حاکمیت اجباری کنوانسیون لاهه، مدت‌زمان انبارداری در طول فرایند ترانشیپمنت را نیز شامل شود.^{۵۸}

نتیجه حاصله از تصمیم اتخاذشده در این پرونده آن است که چنانچه بارنامه‌ای از کشور متعاهدی صادر شده باشد، بدون در نظر گرفتن فرایند ترانشیپمنت شرایط مربوط به ماده ۱۰ کنوانسیون لاهه برقرار می‌گردد و کل فرایند حمل ذیل مقررات لاهه/لاسه ویزی قرار خواهد گرفت.

البته نتیجه قبلی با بررسی پرونده‌های متفاوتی با همین موضوع تأیید می‌گردد که در آن متصدی حمل و نقل مسئولیت حمل کالا را فقط تا بندر ترانشیپمنت بر عهده می‌گیرد و بنابراین زمان صرف‌شده برای فرایند ترانشیپمنت مشمول مقررات حاکم بر بارنامه نخست نمی‌شود، زیرا فرایند حمل دوم توسط یک متصدی حمل دریایی متفاوت و تحت بارنامه متفاوت صورت پذیرفت که این امر در پرونده آندرس

55. John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (New York: Pearson/Longman, 2010), 182.

56. Jia, Op. Cit. 49.

57. Simon Baughen, *Shipping Law* (UK: Routledge, 2012), 164.

58. *Mayhew Foods Ltd v Overseas Containers Ltd* [1984] 1 Lloyd's Rep 317, pp. 318-320.

مرسک^{۵۹} نیز تأیید شد.

۳- تحلیل ابعاد حقوقی ترانشیپمنت در کنوانسیون هامبورگ

پس از تصویب و پیوستن کشورهای متعدد به کنوانسیون لاهه و پروتکل‌های آن^{۶۰} مشخص شد که مقررات لاهه پاسخگوی نیازهای ایجادشده در آن زمان به‌ویژه در خصوص مسئولیت متصدی حمل و دوران این مسئولیت نبود و از همین سو لازم بود تا مقرراتی در جهت به‌روز شدن قوانین و رفع نواقص کنوانسیون لاهه تصویب گردد؛ به همین منظور مقررات هامبورگ در سال ۱۹۷۸ تصویب شد.^{۶۱} این کنوانسیون نسبت به کنوانسیون لاهه نواقص کمتری دارد و در خصوص مسئولیت‌های متصدی حمل‌ونقل تا حد قابل توجهی شفاف‌تر عمل نموده است. مطابق بند یک از ماده یک این کنوانسیون متصدی حمل‌ونقل شخصی است که توسط او یا به نام او قرارداد حمل کالا از طریق دریا با فرستنده منعقد شده باشد. در بند دو از ماده یک این مقررات، از اصطلاح حمل‌کننده واقعی^{۶۲} استفاده شده است که به معنای «هر شخصی است که انجام حمل کالا یا بخشی از حمل توسط متصدی حمل‌ونقل به او سپرده شده است و شامل هر شخص دیگری که چنین عملکردی به او سپرده شده است نیز می‌شود.

بر اساس بند یک ماده ۱۰ قانون هامبورگ، متصدی حمل‌ونقل مسئولیت کل فرایند حمل‌ونقل را طبق مفاد این قوانین بر عهده دارد، حتی اگر انجام حمل‌ونقل یا بخشی از آن به یک حمل‌کننده واقعی سپرده شده باشد. همین موضوع در ماده ۳۸۸ قانون تجارت در خصوص مسئولیت متصدیان حمل به نحوی دیگر بیان شده است.^{۶۳}

علاوه بر این، به موجب بند دو ماده ۱۰ این کنوانسیون، مسئولیت متصدی حمل‌ونقل واقعی نیز تابع همان مقرراتی است که بر متصدی حمل‌ونقل اولیه حاکم خواهد بود؛ لذا به نظر می‌رسد بر خلاف کنوانسیون لاهه، شفافیت کنوانسیون هامبورگ در این خصوص بیشتر است و اقدام برای جبران خسارت

59. Anders Maersk, The [1986] 1 Lloyd's Rep 483 183

۶۰. پروتکل ویزی و اس دی آر

۶۱. امیر صادقی نشاط و افروز صمدی، «دوران مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک»، مطالعات حقوق خصوصی، ۴۸، ۲ (۱۳۹۷)، ۲۸۵-۲۹۹.

62. Actual Carrier

۶۳. متصدی حمل‌ونقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل‌ونقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل‌ونقل کرده و یا حمل‌ونقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل‌ونقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.

غیرقراردادی^{۶۴} از جانب مالک محموله یا فرستنده به طرفیت متصدی حمل دوم ضروری نیست و امکان دریافت خسارت قراردادی برای صاحب کالا در هر حالت فراهم است.

۴- شرط توقف مسئولیت متصدی حمل پس از فرایند ترانشیپمنت

با نگاهی به شیوه معمول فرایند حمل به‌ویژه در قراردادهای مختلط حمل، شرطی تحت عنوان توقف مسئولیت به چشم می‌خورد که توسط متصدی حمل بدون هیچ‌گونه مذاکره‌ای صادر می‌شود. این شروط از جمله شروط خطرناک مندرج در قرارداد حمل است زیرا بر اساس مندرجات این شرط در حالتی که خسارات وارده به محموله پس از فرایند ترانشیپمنت باشد، ممکن است مالک محموله نتواند به هیچ یک از متصدیان حمل (قبل و بعد از ترانشیپمنت) رجوع کند و در نهایت صاحب کالا بدون پرداخت خسارت قراردادی باقی خواهد ماند.

۴-۱- شرط توقف مسئولیت^{۶۵}

همان‌طور که بیان شد در فرایند ترانشیپمنت وسیله حمل (در معنای خاص کشتی) تغییر می‌یابد لذا متصدیان حمل خواستار تحدید مسئولیت خود نسبت به مدت‌زمانی شدند که کالا تنها تحت اختیار خودشان است. بر همین اساس پس از مدت‌ها شرطی میان متصدیان حمل برای درج در قرارداد حمل رایج شد که مسئولیت متصدی حمل اول پس از فرایند ترانشیپمنت متوقف گردد که از آن به‌عنوان شرط توقف مسئولیت یاد می‌شود. سؤال اساسی در این خصوص این است که آیا چنین شرطی در تعارض با مقررات کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ قرار می‌گیرد یا خیر؟ به نظر می‌رسد چنین شرطی تعارضی با کنوانسیون‌های لاهه و هامبورگ نداشته باشد که دلایل آن به‌طور مشروح و مفصل در بندهای بعد بیان می‌گردد.

۴-۲- شرط توقف مسئولیت در کنوانسیون لاهه

برخی معتقدند که شرط مربوط به ترانشیپمنت و شرط توقف مسئولیت در تعارض با بند ۸ ماده ۳۶۶

64. Tort

65. Cessor of Liability Clause

66. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

مقررات لاهه قرار می‌گیرد زیرا کنوانسیون لاهه ذیل این بند مقرر نموده است که هرگونه توافقی که مسئولیت متصدی حمل را بیش از آنچه در مقررات تصریح شده، کاهش دهد باطل و بلااثر است. این شروط استاندارد (شروط ترانشیپمنت و توقف مسئولیت) معمولاً در بارنامه‌های تجاری لاینری^{۶۷} استفاده می‌شود و در ابتدا بیانگر آزادی طرفین در تعیین محدوده توافق خودشان است. ایده ناشی از ماده دو از قوانین لاهه^{۶۸} این است که به طرفین این حق را می‌دهد که تصمیم بگیرند که کدام وظایف خاص باید توسط متصدی حمل انجام شود و بنابراین، اجرای هر یک از وظایف تعیین شده توسط متصدی، باید به موجب قوانین لاهه باشد؛ لذا بند دو از ماده سه^{۶۹} کنوانسیون لاهه فقط برای جلوگیری از انعقاد قرارداد بدون مسئولیت توسط متصدی حمل و نقل است، آن هم در مواردی که انجام یکی از وظایف معین شده را بر عهده می‌گیرد و غرض از این ماده مشخص کردن نوع آن عملیات نیست. بر همین اساس طبق کنوانسیون لاهه می‌توان بیان داشت که طرفین مختارند که در قرارداد حمل، مسئولیت‌های مختلفی را برای وظایف مختلف بین خودشان تعریف و تعیین کنند؛ لذا به نظر می‌رسد این شروط در تعارض با بند ۸ ماده ۳ مقررات فوق قرار نخواهد گرفت و صحیح است. در واقع می‌توان چنین اظهار داشت که شرط آزادی ترانشیپمنت و شرط توقف مسئولیت از جمله شروط الزام‌آور هستند تا اینکه شروط استثنایی و بنابراین نمی‌توان مطابق بند ۸ ماده ۳ کنوانسیون لاهه آنها را باطل تلقی کرد.

حال اگر این استدلال پذیرفته شود، ممکن است صاحب کالا برای تلف یا آسیب به محموله پس از فرایند ترانشیپمنت نتواند هیچ‌گونه خسارت قراردادی از حمل‌کننده اول یا حمل‌کننده دوم دریافت کند. امکان دریافت خسارت قراردادی از حامل اول به این دلیل منتفی است که خسارت یا تلف کالا پس از ترانشیپمنت رخ داده است که مسئولیت ایشان متوقف می‌گردد. همچنین صاحب محموله به حامل دوم نیز نمی‌تواند رجوع کند چراکه هیچ‌گونه قراردادی جهت حمل کالا با ایشان منعقد نکرده است. در نتیجه، قرارداد فرعی امانی^{۷۰} می‌تواند راه‌حل مناسبی برای اعطای حقوق غیرقراردادی به صاحب

۶۷. بارنامه خط سیر منظم یا لاینری: این دست از بارنامه‌ها توسط شرکت‌های کشتیرانی صادر می‌گردد که در مسیرهای مشخصی به‌طور منظم در رفت‌وآمد هستند. در واقع این کشتی‌ها بر اساس برنامه از پیش تنظیم‌شده‌ای در زمانی مشخص به بنادر خاص وارد و یا از آن خارج می‌شوند.

68. Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea, the carrier, in relation to the loading, handling, storage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and be entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

69. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

70. Sub-Bailment

محموله و تعیین و تحدید چنین حقی در کنوانسیون لاهه باشد. اگر مالک محموله شخص ثالث بخواهد به موجب دکترین قرارداد فرعی امانی^{۷۱} حق غیرقراردادی علیه متصدی حمل و نقل قائل شود، احراز اعطای نوعی وکالت حیاتی است، در غیر این صورت مالک محموله می تواند خواسته خود را مستند به سهل انگاری و قصور متصدی حمل نماید و از شیوه غیر قراردادی دیگری برای پیگیری و شکایت خود بهره برد.

۴-۳- شرط توقف مسئولیت در کنوانسیون هامبورگ

کنوانسیون هامبورگ راهحلی جامع تر جهت جبران خسارت صاحب کالا مقرر نموده است. بر اساس بند یک ماده ۱۱ مقررات هامبورگ^{۷۲}، متصدی حمل و نقل می تواند از قاعده کلی که او را نسبت به کل فرایند حمل مسئول قلمداد می کند عدول نماید و بدین ترتیب از مسئولیت بخشی از حمل که توسط حمل کننده واقعی انجام می شود اجتناب کند.^{۷۳}

متصدی حمل و نقل در صورتی می تواند از استثنای مطرح شده در ماده فوق برخوردار شود که در قرارداد حمل به صراحت مقرر شده باشد که قسمت خاصی از فرایند حمل مشمول قرارداد مذکور توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل انجام خواهد شد.

شرط ترانشیپمنت، و بند مربوط به توقف مسئولیت، به موجب بند یک ماده ۱۱ تا زمانی پذیرفته

امانت فرعی زمانی ایجاد شود که شخصی که خود امانت گیرنده است، کالای اخذ شده را به دیگری واگذار نماید یا به امانت بگذارد.

۷۱. بر اساس این دکترین در مواردی که محموله طی فرایند ترانشیپمنت و بر اساس شرط توقف مسئولیت به شناور دیگری منتقل گردد و پیش از رسیدن به مقصد تلف شود یا خسارت ببیند، امانت فرعی راهحلی برای طرح شکایت از جانب صاحب کالا به طرفیت متصدی حملی است که طی فرایند ترانشیپمنت حمل آن را به مقصد نهایی بر عهده گرفته است. نک: Kate Lewins BJuris, "Sub-Bailment On Terms and the Australian Consumer", *Murdoch University Electronic Journal of Law*, 9, 3(2002), 1-10.

۷۲. علی رغم مقررات بند ۱ ماده ۱۰، می توان در قرارداد حمل و نقل دریایی به صراحت پیش بینی نمود که بخش معینی از حمل که مشمول قرارداد مزبور است به وسیله شخص معینی غیر از حمل و نقل کننده صورت گیرد. همچنین می توان عدم مسئولیت حمل و نقل کننده را در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از واقعه ای که طی قسمتی از مسیر که کالا تحت حفاظت حمل و نقل کننده ثانوی است رخ می دهد، در قرارداد قید نمود. با وجود این، درج هرگونه شرط عدم مسئولیت یا محدود کننده مسئولیت، چنانچه امکان طرح هیچ نوع دعوای حقوقی علیه حمل و نقل کننده ثانوی در یک دادگاه صالح طبق بند ۱ و ۲ ماده ۲۱ وجود نداشته باشد، بلااثر خواهد بود. اثبات اینکه تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از واقعه مزبور است، به عهده حمل و نقل کننده است.

73. Raid Al-Zude, "Critical evaluation of the rights and remedies of owners of cargoes carried by sea under English law" (PhD Thesis, University of Bristol, 2003)

می‌شود که اقدامات قضایی علیه حامل واقعی در دادگاهی که طبق بند ۱ یا ۲ ماده ۲۱ صلاحیت دارد، اقامه شود؛ همچنین باید توجه داشت که مشکل اثبات هرگونه ضرر، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از چنین اتفاقی بر عهده متصدی حمل است؛ بنابراین تأثیر چنین مقرراتی این است که مالک محموله همیشه حق دارد علیه یکی از دو حمل‌کننده طبق مفاد قوانین هامبورگ اقدام کند اما در صورت عدم رعایت شرایط فوق چنانچه متصدی حمل که طبق قوانین هامبورگ به‌عنوان نماینده عمل می‌کند، هیچ‌گونه اقدام قضایی علیه متصدی حمل واقعی مطابق بند یک و دو ماده ۲۱ صورت ندهد به موجب بند ۱ ماده ۱۱، نمی‌تواند از مسئولیت بگریزد؛^{۷۴} لذا متصدی حمل و نقل قراردادی همچنان مسئول است و در کنار متصدی حمل واقعی مسئولیت تضامنی دارند زیرا یکی از ویژگی‌های مهم قوانین هامبورگ این است که مسئولیت‌های موازی را بر متصدی حمل قراردادی و واقعی تحمیل می‌کند.^{۷۵}

در برخی از کشورها همچون کشور انگلیس قبل از تصویب مقررات هامبورگ چنین مقررات ویژه‌ای وجود نداشت و با درج شروط آزادی ترانشیپمنت و توقف مسئولیت به‌عنوان شروط تعهدآور، ممکن بود مالک محموله بدون دریافت هیچ‌گونه خسارت قراردادی علیه متصدی حمل اول یا متصدی حمل دوم برای تلف یا آسیب به کالا پس از فرایند ترانشیپمنت مواجه شود. در این شرایط، استناد به قرارداد امانی فرعی/تبعی^{۷۶} راه‌حل مناسبی برای دادن حق غیر قراردادی به صاحب محموله و تعریف چنین حقی در قوانین لاهه بود.

پیوستن به کنوانسیون هامبورگ در برخی از کشورها مانند انگلیس، اگر نگوئیم کاملاً نیاز به دکتین امانت و امانت فرعی را از بین می‌برد باید قائل باشیم که استناد به آن را کاهش می‌دهد.

نتیجه‌گیری

با توجه به توضیحات ارائه‌شده در این نوشتار نتیجه می‌شود که امروزه ترانشیپمنت در عرصه تجارت بین‌الملل نقشی مهم و قابل توجه دارد چرا که با افزایش سطح تجارت بین‌الملل ارسال کالاها به‌صورت

۷۴. بند یک ماده ۱۱ قوانین هامبورگ شامل انحراف از مقرراتی است که متصدی حمل مسئولیت کل حمل و نقل انجام شده توسط حامل واقعی را بر عهده دارد و بنابراین متصدی حمل و نقل قراردادی می‌تواند از مسئولیت بخشی از حمل که توسط شرکت واقعی حمل و نقل انجام شده است، اجتناب کند؛ البته در مواردی که الزامات بند یک ماده ۱۱ صورت پذیرفته باشد. اگر در قرارداد حمل «صراحتاً مقرر شده باشد که قسمت خاصی از حمل و نقل مشمول قرارداد مذکور باید توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل انجام شود»، متصدی حمل قراردادی از این انحراف منتفع خواهد شد.

75. Thomas, Op. Cit. 775.

76. Sub-Bailment

مستقیم به اقصاد نقاط دنیا امکان‌پذیر نیست، لذا طبیعی است که کالاها با استفاده از فرایند ترانشیپمنت در یک بندر به صورت غیرمستقیم به مقصد نهایی خود ارسال گردند. از طرفی شرط ترانشیپمنت را می‌توان در بارنامه‌های متفاوت به انحای مختلف به کار برد؛ با این توضیح که بارنامه‌های سراسری و چندوجهی ذاتاً مستلزم عملیات ترانشیپمنت هستند. علاوه بر این در سفرهای مستقیم نیز با توجه به اصل عدم جواز ترانشیپمنت اصولاً متصدیان حمل دریایی، شرطی مبنی بر اختیار/آزادی ترانشیپمنت را در قرارداد خصوصی فی‌مابین می‌گنجانند که امکان جابه‌جایی محموله‌ها از طریق چند شناور را برای ایشان فراهم می‌نماید، به‌طوری که حتی ممکن است محموله طی چند سفر جداگانه و مستقل از طریق ترانشیپمنت به مقصد ارسال گردد که در همه این موارد می‌توان کارکرد ترانشیپمنت را بر اساس قانون حاکم بر بارنامه مورد سنجش قرار داد و مسئولیت متصدیان حمل (دریایی) را تحلیل نمود.

کنوانسیون لاهه مقررات دقیق و مشخصی در خصوص ترانشیپمنت نداشته و افزون بر آن با ارائه مقرراتی بر ابهام این فرایند نیز بیش‌ازپیش افزوده است، زیرا مشخص نیست که مسئولیت متصدی حمل تا تخلیه محموله در مقصد نهایی خواهد بود یا اینکه به دلیل ترانشیپمنت و انجام فرایند تخلیه و بارگیری مجدد، مسئولیت متصدی حمل تنها تا همین بندر ترانشیپ است و ترانشیپمنت از طریق بندر واسطه تحت شمول معیار چنگک تا چنگک کنوانسیون لاهه قرار می‌گیرد.

با توجه به رویه قضایی و تفسیر کنوانسیون لاهه می‌توان چنین برداشت نمود که چنانچه بارنامه‌ای برای حمل از یک مبدأ تا مقصد صادر گردد، متصدی حمل لزوماً تا پایان فرایند حمل در مقصد نهایی مطابق کنوانسیون لاهه مسئول قلمداد می‌گردد و این کنوانسیون بر کل فرایند حمل حاکم خواهد بود؛ اما چنان چه کالا از یک مبدأ به بندر دیگری جهت ترانشیپمنت و حمل مجدد وارد شود و بارنامه‌ای جداگانه برای طی مسیر جدید صادر شود و یا در فرایند حمل سراسری و چندوجهی متصدی حمل به‌عنوان نماینده پیش از فرایند ترانشیپمنت با متصدی حمل دوم ارتباط برقرار نماید و اقدام به هماهنگی و تعیین سفر دوم نماید، فرایند ترانشیپمنت ذیل کنوانسیون لاهه قرار نخواهد گرفت و سفر بعدی آن نیز تحت قانون بارنامه صادره جدید است؛ همچنین متصدی نخست هیچ‌گونه مسئولیت قراردادی در خصوص تلف یا خسارات وارده به کالا پس از فرایند ترانشیپمنت نخواهد داشت زیرا دو بارنامه متفاوت برای دو فرایند حمل جداگانه صادر شده است و فرایند ترانشیپمنت نیز احتمالاً ذیل مقررات فی‌مابین (به جز مقررات لاهه) یا مقررات محلی بندر ترانشیپمنت بررسی می‌گردد. حمل‌کننده دوم نیز هیچ قرارداد مستقیمی با صاحب کالا ندارد که مطابق آن قرارداد مسئول قلمداد گردد؛ لذا در چنین حالتی در برخی

کشورها تمسک به قرارداد فرعی امانی و یا استناد به قصور و سهل انگاری متصدی حمل دوم می‌تواند راه‌حلی برای جبران خسارت صاحب کالا باشد. در غیر این صورت فرایند ترانشیپمنت در قراردادهای حمل‌ونقل چندوجهی بین‌المللی و حمل‌ونقل سراسری می‌تواند ذیل مقررات کنوانسیون‌های لاهه یا هامبورگ مورد بررسی قرار گیرد.

کنوانسیون هامبورگ برخلاف کنوانسیون لاهه مقرراتی شفاف‌تر در حوزه مسئولیت متصدیان حمل را فراهم آورده است. بر اساس ماده ۱۱ کنوانسیون هامبورگ متصدی حمل می‌تواند با درج شرطی ذیل قرارداد حمل از قبول مسئولیت بخشی از فرایند حمل که توسط حامل واقعی انجام شده است، عدول نماید.

بر اساس این ماده چنانچه قسمتی از فرایند حمل توسط حامل دیگری انجام شود، متصدی حمل می‌تواند با درج شرطی در قرارداد فی‌مابین از قبول مسئولیت نسبت به همان بخش از سفر امتناع نماید؛ لذا چنانچه کل فرایند حمل شامل چند سفر به‌هم‌پیوسته باشد که توسط ترانشیپمنت از یکدیگر جدا شده‌اند، متصدی حمل می‌تواند از این شرط به نفع خود استفاده کند و مسئولیتی را بر عهده نگیرد و مالک محموله می‌تواند به متصدی دوم (واقعی) جهت جبران خسارت (در صورت وقوع خسارت) رجوع نماید.

به دلیل عدم قطعیت در مورد اعمال قوانین، اکثر شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی، شرطی را ذیل قراردادهای خود با صاحب کالا درج می‌نمایند که قابلیت اعمال کنوانسیون منتخب را برای اعمال اجباری در برنامه و هرگونه اختلاف در مورد حمل‌ونقل مشخص می‌کند. در نتیجه، یک قرارداد حمل‌ونقل چندوجهی که متضمن این بند است که مقررات لاهه را در خود جای داده است، قوانین را مجبور به اعمال اجباری آن می‌کند.^{۷۷}

از نظر نگارنده روح حاکم بر مقررات ایران نیز نمایانگر استمرار مسئولیت متصدی حمل پس از فرایند ترانشیپمنت است، با این حال توجه به شروط قراردادی فی‌مابین چون شرط عدم مسئولیت پس از ترانشیپمنت نیز باید معتبر تلقی گردد.

به نظر می‌رسد مقررات حاکم بر موضوع ترانشیپمنت و برنامه‌هایی که مستلزم ترانشیپمنت هستند نیازمند دقت عمل، شفافیت و همچنین قاطعیت بیشتری هستند که می‌بایست این نواقص در قوانین و کنوانسیون‌های آینده مرتفع گردد.

77. "Pro-rata Liability in Multimodal Transport", Op. Cit. 19.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- احمدی، افشین. «مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل چندوجهی کالا بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل کالا». رساله دکترا، دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۹.
- احمدی، عبدالله. تقلب، قاچاق، تخلفات گمرکی و خسارت مدنی قانون جدید امور گمرکی. چاپ اول. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱.
- سیمایی صراف، حسین و میثم یاری. «تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ». تحقیقات حقوقی، ۱۷، ۱۳۹۳(۶۶)، ۱۳۴-۱۱۳.
- صادقی نشاط، امیر و افروز صمدی. «دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک». مطالعات حقوق خصوصی، ۴۸، ۲ (۱۳۹۷)، ۲۸۵-۲۹۹. Doi/10.22059:jlq2018.208278.1006752.
- مخملچی، محمد. کلیات حمل و نقل دریایی و کشتیرانی کانتینری. چاپ اول. تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۴۰۲.
- نجفی اسفاد، مرتضی. حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. چاپ هشتم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۵.
- (ب) منابع خارجی

- "Pro-rata Liability in Multimodal Transport". M. A. Dissertation. Syddansk Universitet. https://www.sdu.dk/-/media/files/om_sdu/institutter/juridisk/sekretaer/speciale+3.pdf
- Al-Zude, Raid. "Critical evaluation of the rights and remedies of owners of cargoes carried by sea under English law". PhD Thesis, University of Bristol, 2003. <http://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.288225>
- Baughen, Simon. Shipping Law. 5th ed. UK: Routledge, 2020.
- BJuris, Kate Lewins. "Sub-Bailment On Terms and the Australian Consumer". *Murdoch University Electronic Journal of Law*, 9, 3(2002), 1-10. <https://www5.austlii.edu.au/au/journals/MurUEJL/2002/37.html>
- Captain v Far Eastern Shipping Co [1979] Lloyd's Rep 595
- Ciok, Patryk. "The carrier's liability for damage to cargo in multimodal transport with special focus on the Rotterdam Rules". *Studia Iuridica Toruniensia*, 19, (2017), 23-51. <http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2016.014>
- Englundh, Erica. "Carrier Liability in Multimodal Transport". M.A. Dissertation. Sweden: Lund University, 2015.
- Jia, Jia. "Container Carrier's Liability in International Multimodal". PhD thesis. University of Southampton, 2020. <http://eprints.soton.ac.uk/id/eprint/448296>
- Mankabady S. "Some Legal Aspects of the Carriage of Goods by Container". *International and Comparative Law Quarterly*, 23, 2(1974), 317-338. <https://www.jstor.org/stable/758438>

- Maskhulia, Salome. "P&I Insurance and Cargo Liability: Scandinavian Theory and Practice". M.A. Dissertation. University of Oslo, 2009. <http://urn.nb.no/URN:NBN:no-23494>
- Mattfeld, Dirk Christian. *The Management of Transshipment Terminals: Decision Support for Terminal Operations in Finished Vehicle Supply Chains*. New York: Springer, 2006.
- Mayhew Foods Ltd v Overseas Containers Ltd [1984] 1 Lloyd's Rep 317, pp. 318-320.
- M'Baye, Massaia. "Evolution of carriers liability in the international carriage of goods by sea". M.A. Dissertation. Malmö, Sweden: World Maritime University, 1990. https://commons.wmu.se/all_dissertations/874/
- Niessen, Susan. *The Legal Position of Terminal Operators in Hinterland Networks Mixed contracts and third parties*. The Netherlands: Paris Legal Publishers, 2017.
- Olsson, Jenny. "Undelivered Goods Under the Law of Carriage of Goods by Sea". M.A. Dissertation. Lund University, 2013.
- Selvig, Erling. "Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea". *American Journal of Comparative Law*, 27, 2-3(1979), 369-390. <https://doi.org/10.2307/840040>
- Thomas, D. Rhidian. "Multimodalism and through Transport - Language, Concepts, and Categories". *Tulane Maritime Law Journal*, 36, 2(2012), 761-778.
- Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*. New York: Pearson/Longman, 2010.
- Zhao, Xuan & Derek Richard Atkins. "Transshipment between competing retailers". *IJSE Transactions*, 41, 8(2009), 665-676. DOI: 10.1080/07408170802702120

ج) وبسایت‌ها

- Eurostat. "Glossary: Transshipment". Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Transshipment>
- HKLII. "Ryoden Machinery Company Limited v. The Owners of the Ship or Vessel "Anders Maersk"". 28 Jan, 1986. Available at: <http://www.hkllii.hk/eng/hk/cases/hkcfi/1986/197.html>

د) قوانین و مقررات

- قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰
- قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳
- Carriage of Goods by Sea Act 1936
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
- The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of August 1924
- United Nation Convention on the carriage of goods by sea 1978 (the HAMBURG rules)