

بنام خداوند جان و

بررسی بند ۵ ماده (۱) کنوانسیون CMR و چالش‌های اجرایی در ایران

مقدمه:

طرح موضوع:

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ایران در روند تفسیر و اجرای کنوانسیون CMR با چالش‌هایی مواجه است که به تضاد در رویه‌های عملی منجر شده است.

یکی از مهم‌ترین این چالش‌ها، امتناع سازمان از به‌کارگیری راهنما CMR برای مرحله اول حمل‌ونقل بین‌المللی در محدوده جغرافیایی ایران است. به عنوان مثال، در مسیر حمل کالا از بندر عباس (ایران) به تاشکند (ازبکستان)، اگر قرار بر تخلیه و یا Transshipment باشد سازمان راهداری، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی را ملزم می‌کند تا برای بخش داخلی مسیر (از بندر عباس تا مرز ایران) به جای راهنما CMR از اسناد داخلی مانند بارنامه داخلی استفاده کنند.

معرفی موضوع و اهمیت CMR در حمل و نقل بین‌المللی

این در حالی است که بر اساس ماده ۱ کنوانسیون CMR، هرگونه حمل و نقل بین‌المللی کالا که نقطه مبدأ یا مقصد آن در قلمرو یکی از کشورهای امضاکننده قرار دارد، باید به طور کامل تحت پوشش مقررات این کنوانسیون باشد. به عبارت دیگر، حتی اگر بخشی از مسیر (مانند عبور از خاک ایران) در محدوده مرزی یک کشور انجام شود، به دلیل ماهیت بین‌المللی کلیت سفر، تمامی مراحل حمل و نقل مشمول قوانین CMR است. الزام به استفاده از اسناد داخلی در چنین مواردی نه تنها با مفاد صریح کنوانسیون مغایرت دارد، بلکه می‌تواند به ابهام حقوقی، پیچیدگی اداری و کاهش استانداردهای امنیتی و شفافیت در فرآیند حمل و نقل بین‌المللی منجر شود. این تناقض، چالشی اساسی در همسویی رویه‌های اجرایی ایران با تعهدات بین‌المللی محسوب می‌شود..

CONVENTION
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE
OF GOODS BY ROAD
(C M R)

and

PROTOCOL OF SIGNATURE

done at Geneva on 19 May 1956

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

CONVENTION
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR ROUTE
(C M R)

et

PROTOCOLE DE SIGNATURE

en date, à Genève, du 19 mai 1956

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956

❖ 1956 CMR Convention

❖ 1978 Protocol (SDR)

❖ Additional “e-CMR” Protocol in 2008
(Entered into Force in 2011)

قانون حاكم

قانون حاکم (Governing Law)

- به مجموعه قوانین و مقرراتی اطلاق می‌شود که در قرارداد یا توافق‌نامه‌ای مشخص شده و بر روابط حقوقی طرفین و تفسیر مفاد قرارداد اعمال می‌شود. این قانون تعیین‌کننده چگونگی حل اختلافات احتمالی میان طرفین است و می‌تواند قوانین یک کشور خاص یا نظامی خاص از قوانین (مانند قوانین تجاری بین‌المللی) باشد.

۲- ضرورت تعیین قانون حاکم:

- بررسی و رفع اختلافات مرتبط با اجرای کنوانسیون CMR نیازمند وجود قانون حاکم مشخص و الزام‌آور است تا از تفسیرهای سلیقه‌ای یا مغایر با اهداف کنوانسیون جلوگیری شود.
- ایران با الحاق به کنوانسیون CMR در سال ۱۳۷۶ (۱۹۹۷ میلادی)، به صورت رسمی الزامات این سند بین‌المللی را پذیرفته است. بنابراین، مطابق اصول حقوق بین‌الملل، CMR باید به عنوان قانون حاکم مطلق بر تمامی مراحل حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای با مشارکت ایران اعمال گردد، حتی اگر بخشی از مسیر در محدوده داخلی کشور انجام شود.

قانون حاکم تعیین می‌کند:

(1) در صورت بروز اختلاف، کدام قوانین کشور یا حوزه حقوقی باید اعمال شوند.

(2) چگونه تعهدات طرفین تفسیر می‌شوند.

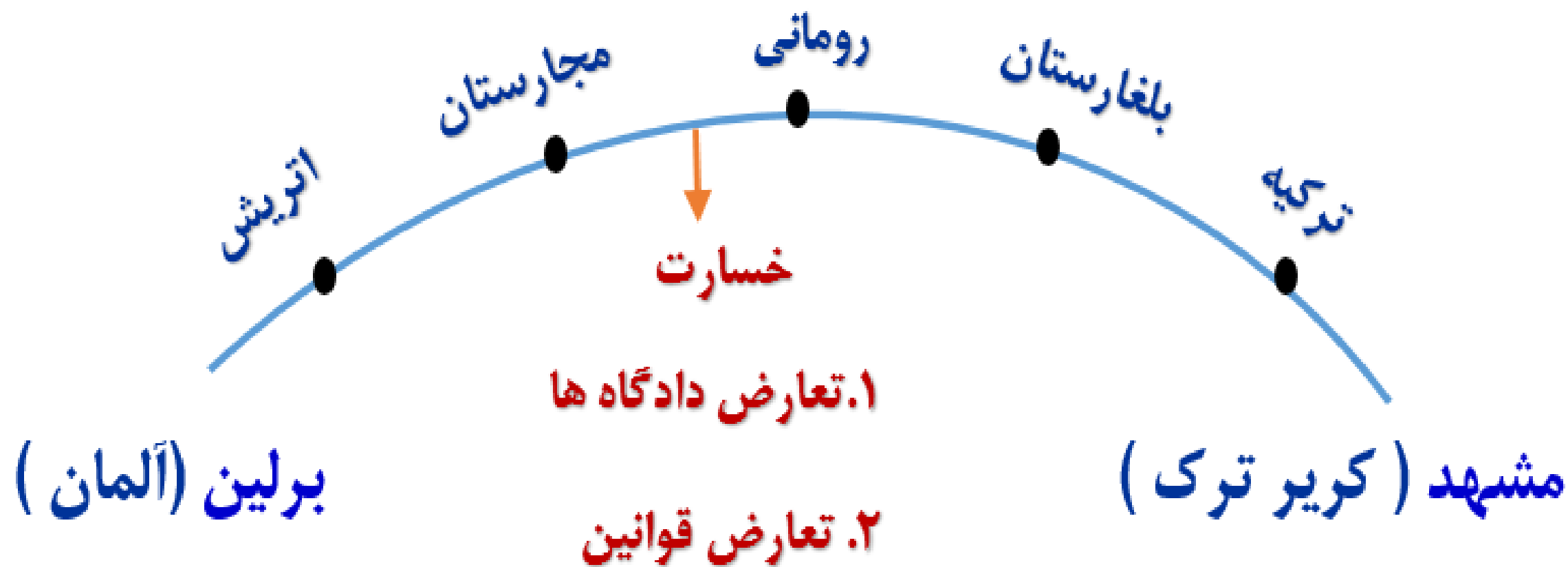
(3) روش‌های اجرایی برای حل و فصل دعاوی چیست.

قوانین حاکم بر حمل و نقل ملی و بین المللی

- ♦ قانون تجارت ایران ← حاکم بر بارنامه‌های حمل داخلی (جاده‌ای، ریلی و دریایی)
- ♦ آیین‌نامه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ← مقررات حمل داخلی
- ♦ کنوانسیون CMR ← حاکم بر حمل جاده‌ای بین‌المللی و راهنامه‌های مربوطه

Conventions

کنوانسیون‌ها



کنوانسیون‌ها Conventions

کنوانسیون CMR با هدف ایجاد هماهنگی و یکپارچگی در قوانین حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای تدوین شده است. مهم‌ترین اهداف این کنوانسیون عبارتند از:

1. **یکسان‌سازی چارچوب حقوقی:** حذف پراکندگی در مقررات ملی کشورها و جایگزینی آن با استانداردهای واحد بین‌المللی برای تسهیل حمل‌ونقل فرامرزی.

2. **پیشگیری از تعارض قوانین:** جلوگیری از تداخل یا تضاد میان قوانین داخلی کشورهای عضو و ایجاد وحدت رویه در مسئولیت‌پذیری، بیمه، و حل اختلافات مرتبط با حمل‌ونقل.

کنوانسیون‌ها Conventions

3. حذف چالش‌های ناشی از توافقات موازی: پرهیز از پیچیدگی‌های حقوقی و عملیاتی که ممکن است از توافقات منطقه‌ای یا دوجانبه بین کشورها (غیر از کنوانسیون CMR) نشأت بگیرد.

این کنوانسیون با تعیین چارچوب حقوقی مشترک، زمینه را برای شفافیت، کاهش هزینه‌های اداری، و افزایش امنیت حقوقی طرفین قرارداد (فرستنده، حمل‌کننده، و گیرنده کالا) فراهم می‌کند. به این ترتیب، CMR نه تنها به عنوان یک سند الزام‌آور، بلکه به عنوان مرجع حل اختلاف در دعاوی بین‌المللی نیز عمل می‌کند.

شرایط الحاق به کنوانسیونها در ایران

اصل 77 قانون اساسی ج. ا. ایران الحاق به معاهدات بین المللی و تصویب عهدنامه‌ها جزو صلاحیت‌های مجلس شورای اسلامی (قوه مقننه) است.

در اجرای اصل 94 قانون اساسی باید به تائید شورای نگهبان هم برسد.

پس از طی تشریفات الحاق، مقررات کنوانسیون، در حکم **قانون لازم الاجرا** است. (ماده 9 قانون

مدنی) در صورت **تعارض بین قانون ملی و مفاد کنوانسیون**، مفاد کنوانسیون لازم الاجرا است.

سلسله مراتب و حل تعارض: کنوانسیونها $\approx$ قوانین ملی $<$ مقررات $<$ عرف

- (مثلا تعارض خسارت تاخیر در کنوانسیون CMR و در ماده 387 قانون تجارت (قانون ملی) برای کریر وجود دارد.

- طبق ماده 9 قانون مدنی ایران، «مقررات عهودی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده باشد در حکم قانون است». ملحق شدن به این کنوانسیونها نیز با تصویب مجلس و سپس تأیید شورای نگهبان است. فلسفه وجود کنوانسیون، متحدالشکل کردن قوانین موجود در کشورهای مختلف است.

الحاق ایران به CMR نه تنها یک تعهد حقوقی، بلکه تأیید صلاحیت این کنوانسیون به عنوان مرجع حل اختلاف است. هرگونه تخطی از آن، تعهدات بین‌المللی کشور را با چالش مواجه می‌کند.

قوانین و مقررات حمل و نقل جاده‌ای

(داخلی - بین المللی)

قانون حاکم بر قرارداد

قانون تجارت

حمل و نقل داخلی

کنوانسیون CMR

حمل و نقل بین المللی جاده‌ای

کنوانسیون CMR

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Geneva, 19 May 1956

به منظور متحدالشکل کردن رویه ها و قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین المللی از طریق جاده، کشورهای اروپایی در سال 1956 کنوانسیونی را تحت عنوان کنوانسیون CMR ابداع نمودند که با الحاق دولتها به آن، مفاد آن در حکم قانون لازم الاجرا درمی آید.

دولت ایران به موجب مصوبه مجمع تشخیص مصلحت نظام در مرداد ماه سال 1376 به کنوانسیون مزبور ملحق شده و مفاد آن به موجب ماده 9 قانون مدنی ایران، در حکم قانون لازم الاجراست .

سند حمل (راهنامه) صادره به موجب CMR

CMR، مقرر می‌دارد که قرارداد حمل جاده ای **باید به وسیله راهنامه تأیید شود؛** راهنامه باید در سه نسخه اصلی که به امضای فرستنده (فورواردر یا صاحب کالا) و حمل کننده (کریر) می‌رسد، تنظیم شود. نسخه اول به فرستنده داده می‌شود، نسخه دوم کالا را همراهی می‌کند و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می‌ماند. (ماده 5)

ک) عبارتی مبنی بر این که حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد (معمولاً قسمت بالای سمت راست راهنما این عبارت قید می‌گردد).

- This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)

فرستنده (نام، آدرس، کشور)

INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

راهنامه بین المللی

CMR

This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)



No 37678

نایب ترابر طوس

+98 51 38464384-5

این راهنامه علی رغم هر شرط مفایری تابع کنوانسیون حمل و نقل جاده ای CMR می باشد.

گیرنده (نام، آدرس، کشور)

16 Carrier (name, address, country)

حمل کننده (نام، آدرس، کشور)

NAYEB TARABAR TOOS INTL TRANSPORT CO

TEL:+98 51 38464384-5

FAX:+98 51 38464386

Address: No. 104 - 2nd Floor - Ghostantanie Building-
Ahmad Abad Blv - Mashhad - IRAN

t Nader

LIMITED

محل و تاریخ تحویل کالا

17 Successive carriers(name, address, country) حمل کننده بعدی (نام، آدرس، کشور)

Axon tarabar abrisham int co .

Tehran, iran ID NUM : 140049112807

IN case of Dangerous good. Besides the po

الزام به استفاده از اسناد داخلی در حمل و نقل‌های بین‌المللی نه تنها با ماده ۱ CMR مغایرت دارد، بلکه موجب **دوگانگی حقوقی**، کاهش شفافیت اسناد حمل، و **تعارض** در مسئولیت‌پذیری طرفین می‌شود.

این تناقض، علاوه بر ایجاد پیچیدگی‌های اداری، می‌تواند موقعیت ایران را به عنوان یک عضو متعهد به استانداردهای بین‌المللی زیر سؤال ببرد. رفع این چالش مستلزم بازنگری در رویه‌های سازمان راهداری و همسویی کامل آن با تعهدات ناشی از کنوانسیون CMR است.

تفسير حقوقى بند ٥ ماده ١ كنوانسيون CMR

بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR

« طرف‌های متعهد توافق می‌کنند که هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون را با توافقات خاص بین خود تغییر ندهند، مگر اینکه این (1) کنوانسیون را در تردهای (حمل‌ونقل) **بین مرزی نافذ ندانسته** و (2) استفاده از **راه‌بارنامه‌های حاکی از مالکیت کالا** را در عملیات حملی که کاملاً محدود به قلمرو آنها است، مجاز بشمارند».

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, **except** to make it inapplicable to their **frontier traffic** or to authorize the use in transport operations **entirely** confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

تفسیر حقوقی بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR

بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR با هدف حفظ یکپارچگی حقوقی این سند بین‌المللی و جلوگیری از تعارض قوانین طراحی شده است. تفسیر این بند در سه محور کلیدی زیر قابل بررسی است:

۱. ممنوعیت تغییر مفاد کنوانسیون توسط کشورهای عضو:

کشورهای امضاکننده حق تعدیل یا اصلاح مفاد CMR را از طریق انعقاد توافقات دوجانبه، منطقه‌ای یا چندجانبه ندارند. این اصل، تضمین می‌کند که وحدت حقوقی کنوانسیون در سطح جهانی حفظ شده و از پراکندگی در استانداردهای حمل‌ونقل بین‌المللی جلوگیری می‌شود.

استثنائات مجاز در اجرای کنوانسیون:

تنها در دو مورد محدود، کشورهای عضو می‌توانند استثنائاتی موقت اعمال کنند:

1- حمل‌ونقل مرزی (Frontier Traffic):

کشورها می‌توانند توافق کنند که کنوانسیون CMR بر حمل‌ونقل‌هایی که صرفاً بین مرزهای دو کشور همسایه انجام می‌شود (مثلاً حمل کالا از سرخس ایران به سرخس ترکمنستان)، اعمال نشود.

2- حمل‌ونقل کاملاً داخلی:

کشورها این اختیار را دارند که CMR را به حمل‌ونقل‌هایی که به طور کامل در قلمرو داخلی آنها انجام می‌شود (مانند حمل از تهران به مشهد) نیز تعمیم دهند.

هدف قانونی بند ۵ ماده ۱:

- ✓ حفظ حاکمیت CMR: تضمین می‌کند که هیچ توافق دیگری برخلاف اصول این کنوانسیون تنظیم نشود.
- ✓ پیشگیری از تعارض قوانین: جلوگیری از تداخل مقررات ملی یا توافقات منطقه‌ای با چارچوب CMR.
- ✓ ایجاد انعطاف کنترل‌شده: امکان اعمال استثنائات محدود بدون خدشه به کلیت کنوانسیون، مانند موارد مرتبط با حمل‌ونقل مرزی یا داخلی.

نکته مهم:

استثنائات مندرج در بند ۵ ماده ۱، به هیچ‌وجه مجوزی برای نقض اصول CMR (مانند یکپارچگی قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی) نیستند. این بند صرفاً به کشورها اجازه می‌دهد در موارد بسیار خاص و با رعایت چارچوب کنوانسیون، انطباق‌های محدودی اعمال کنند.

مثال‌های کاربردی و تفاسیر حقوقی

الف) نمونه‌های مبتنی بر بند ۵ ماده ۱ CMR:

✓ اگر ایران و ترکیه توافق کنند حمل‌ونقل کالا بین مرزهای مشترک (مانند بازرگان-دُغوبایزیت) تابع CMR نباشد، این توافق مطابق بند ۵ ماده ۱ مجاز است.

✓ اگر آلمان تصمیم بگیرد مقررات CMR را بر حمل‌ونقل کاملاً داخلی (مثلاً از برلین به مونیخ) اعمال کند، این اقدام طبق اختیارات مندرج در بند ۵ امکان‌پذیر است.

ب) بند ۵ ماده ۱: به توافق بین کشورهای عضو مربوط می‌شود (مانند توافق ایران و ترکیه برای استثنای حمل‌ونقل مرزی).

منابع معتبر بین‌المللی (با ذکر مثال‌های عملی):

۱. کتاب «تفسیر CMR» نوشته مایکل کلارک (The CMR: A Commentary)

✓ صفحه ۴۵: تأکید بر لزوم اعمال CMR بر کل مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی حتی اگر بخشی از آن در قلمرو یک کشور انجام شود.

۲. آرای دادگاه‌های اروپایی: دادگاه‌های اروپایی بارها تأکید کرده‌اند که CMR برکل قرارداد حمل بین‌المللی حاکم است و تفکیک آن به بخش‌های داخلی و بین‌المللی مجاز نیست.

پرونده مشهور TNT مقابل AXA (شماره C-533/08) در دادگاه اتحادیه اروپا

✓ حکم دادگاه: CMR بر تمام مراحل حمل‌ونقل بین‌المللی حاکم است، حتی اگر بخشی از مسیر در خاک یک کشور باشد.

منابع معتبر بین‌المللی (با ذکر مثال‌های عملی):

3. راهنمای فدراسیون بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای (IRU):

IRU در راهنمای خود (IRU CMR Handbook) تصریح می‌کند:

"The CMR consignment note must cover the entire journey from the place of receipt to the place of delivery, regardless of national segments»

«بارنامه CMR باید کل سفر را از محل دریافت تا محل تحویل، بدون توجه به بخش‌های ملی پوشش دهد».

4. دستورالعمل‌های سازمان‌های بین‌المللی : سازمان ملل متحد (UNCTAD)

در راهنمای **CMR: A Legal Guide**، تأکید شده است:

"CMR applies to the entire international carriage, even if part of the journey is within a single country."
تأکید بر عدم تفکیک مسیر داخلی از بین‌المللی در حمل‌ونقل تحت پوشش CMR.

منابع معتبر بین‌المللی (با ذکر مثال‌های عملی):

5. نمونه عملی از آلمان:

پرونده: BGH, 18.01.2007 – I ZR 102/05 دادگاه فدرال آلمان حکم داد که مسئولیت متصدی حمل در حمل بین‌المللی (از مونیخ به مسکو) تحت CMR است، حتی اگر بخشی از مسیر (مونیخ تا برلین) در آلمان باشد.

6. تفسیر مؤسسه بین‌المللی حقوق حمل‌ونقل (ILT)

هرگونه تغییر در اسناد حمل (مانند جایگزینی بارنامه داخلی) در مسیرهای بین‌المللی، نقض ماده ۱ CMR محسوب می‌شود.

منابع معتبر بین‌المللی (با ذکر مثال‌های عملی):

7. نمونه عملی از ترکیه:

ترکیه به عنوان همسایه ایران، در حمل‌های بین‌المللی از CMR برای کل مسیر استفاده می‌کند.

مثال: حمل کالا از استانبول به گرجستان (تفلیس) با مسیر داخلی استانبول- مرز سارپ (ترکیه) راهنماه CMR برای کل مسیر صادر می‌شود.

منبع: مصاحبه با انجمن حمل و نقل بین‌المللی ترکیه (UND)

چند نکته درخصوص ترانسشیپ محموله در مرز

- قرارداد حمل و نقل بین‌المللی **یکپارچه** است و مقصد نهایی آن **تاشکند** است. ترانسشیپ در سرخس صرفاً یک عملیات لجستیکی **میانی** است، نه یک قرارداد حمل جداگانه.
- ماده ۲ CMR صراحتاً بیان می‌کند که کنوانسیون حتی اگر حمل و نقل با استفاده از چند وسیله نقلیه انجام شود، اعمال می‌گردد.
- عدم ارتباط ترانسشیپ با ماهیت بین‌المللی: ترانسشیپ در سرخس **تغییری در مقصد نهایی ایجاد نمی‌کند**. بنابراین، کل عملیات باید به عنوان یک سفر بین‌المللی تلقی شود.

تفاوت سقف مسئولیت به موجب قانون تجارت و کنوانسیون CMR

1- قانون تجارت، در حد ارزش کالا (ماده 387)

2- به موجب CMR، حداکثر در حد یک برابر کرایه حمل (بند 5 ماده 23)

در مورد تاخیر در حمل نیز می‌توان در قرارداد حمل، مدت زمانی را که حمل باید در آن مدت انجام شود (Transit Time)، مورد توافق نمود و شرط التزام مناسبی را، بیشتر از یک برابر کرایه حمل مقرر در کنوانسیون، به منظور جبران خسارات ناشی از تاخیر، پیش بینی کرد.

حمل و نقل متوالی

شرایط و آثار حمل و نقل متوالی (مواد 34 الی 38)

هرگاه، حمل کالایی که موضوع **قرارداد واحدی** است، به وسیله‌ی **حمل‌کننده‌گان جاده‌ای متوالی** انجام شود، هریک از حمل‌کننده‌گان مزبور، مسول اجرای کل عملیات حمل خواهد بود، زیرا **با پذیرش راه‌بارنامه و کالا، حمل‌کننده‌ی دوم**، و هریک از حمل‌کننده‌گان بعدی، تحت شرایط راه‌بارنامه‌ی مذکور، طرف قرارداد حمل، محسوب می‌شوند.

حمل‌کننده‌ای که کالا را از حمل‌کننده‌ی پیشین می‌پذیرد، **باید رسیدی امضا شده، و تاریخ‌دار، به حمل‌کننده‌ی پیشین** بدهد. شخص اخیر، **باید نام و نشانی خود را، در نسخه‌ی دوم راه‌بارنامه درج کند.** در صورت لزوم، وی باید در **نسخه دوم راه‌بارنامه، یا در رسید** مذکور، ملاحظات مقرر در بند ۲ ماده‌ی (۸) را درج کند.

دادگاه‌های صالح به رسیدگی

بر اساس ماده 31 کنوانسیون:

- 1- خواهان می‌تواند در دادگاه‌های کشورهای طرف کنوانسیون که با توافق طرفین تعیین شده، یا دادگاه کشوری که محل اقامت خوانده یا محل تحویل کالا در آن قرار دارد، اقامه دعوا کند.
- 2- اگر دعوایی در دادگاه یا دیوانی تحت این مقررات در جریان باشد، طرفین نمی‌توانند در دادگاه کشور دیگری همان دعوا را مطرح کنند، مگر اینکه حکم صادره قابل اجرا نباشد.
- 3- حکمی که از دادگاه یکی از کشورهای طرف کنوانسیون صادر و قابل اجرا شود، در سایر کشورهای طرف کنوانسیون نیز لازم‌الاجرا خواهد بود.

نتیجه‌گیری:

- الزام سازمان راهداری ایران به استفاده از بارنامه داخلی در حمل‌ونقل ترانزیتی (مانند مسیر بندر عباس به تاشکند) **مغایر با بند ۵ ماده یک CMR است**، زیرا این حمل‌ونقل ماهیتاً بین‌المللی است و استثنائات این بند شامل آن نمی‌شود.
- اجرای دقیق CMR نه تنها از تضییع حقوق شرکت‌های حمل‌ونقل جلوگیری می‌کند، بلکه اعتبار ایران را در تجارت بین‌المللی افزایش می‌دهد.

پیشنهادهات:

۱. تعامل با نهادهای بین‌المللی:

- دریافت تفسیر معتبر از اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای (IRU)
- برگزاری کارگاه‌های آموزشی با حضور کارشناسان بین‌المللی جهت هماهنگی رویه‌ها

۲. اصلاح مقررات داخلی:

- بازنگری در آیین‌نامه‌های سازمان راهداری برای حذف الزامات مغایر با CMR.
- تعیین راهنما CMR به عنوان سند رسمی برای تمامی حمل‌ونقل‌های بین‌المللی، حتی در بخش مسیر داخلی.

۳. حمایت از حقوق شرکت‌ها:

- ایجاد سازوکارهای حقوقی برای پیگیری مطالبات شرکت‌ها