

ایجاد نظام حقوقی ریلی واحد، گامی ضروری در جهت توسعه حمل و نقل‌های بین‌المللی کالا

عبدالحسین شیروی^{۱*}، علی‌رضا ابراهیمی^۲

۱. استاد گروه حقوق، دانشکده حقوق، پردیس فارابی دانشگاه تهران، قم، ایران
۲. کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق، پردیس فارابی دانشگاه تهران، قم، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۹/۱۸ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۱۶)

چکیده

امروزه در دنیای زندگی می‌کنیم که به لطف رشد تکنولوژی‌های نوین و دیجیتالی شدن امور روزبه‌روز در حال کوچک‌تر شدن است. به سبب گسترش روزافزون تجارت و تبادل بین‌المللی کالا در این فضا، وجود نظام‌های مختلف حقوقی در مسیر یک قرارداد حمل‌ونقل کالا موجب مشکلاتی از جمله پیدایش چندین قرارداد حمل جزئی، ابهام در حقوق، تعهدات و مسئولیت‌های افراد مرتبط با حمل، افزایش ترافیک در مرزها، بالا رفتن هزینه‌ها، طولانی شدن زمان حمل، و در نهایت کاهش بهره‌وری خواهد شد. یک راه‌حل مؤثر برای توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی برقراری یک نظام حقوقی واحد و هماهنگ است که هدف آن شروع و به پایان رساندن حمل‌ونقل فقط با یک قرارداد و سند حمل و تحت حاکمیت یک قانون مشخص باشد. در حوزه حمل‌ونقل ریلی فرامرزی کالا با دو نظام عمده حقوقی مواجهیم: کنوانسیون SMGS و قواعد CIM. تلاش‌های بسیاری برای یکسان‌سازی این دو مقررات در حال انجام گرفتن است؛ از جمله تهیه «پیش‌نویس قانون متحدالشکل ریلی». با این حال، به نظر می‌رسد اکنون زمینه و بستر لازم برای تصویب یک کنوانسیون جدید به منظور یکسان‌سازی مقررات این حوزه وجود ندارد. بنابراین، بهتر است تا فراهم شدن چنین بستری از ابزارهای قراردادی داوطلبانه، مثل برنامه مشترک CIM/SMGS، قراردادهای استاندارد، و امثال آن در جهت هماهنگ‌سازی هر چه بیشتر مقررات این حوزه استفاده کرد.

کلیدواژگان

حقوق حمل‌ونقل ریلی بار، حمل‌ونقل ریلی کالا، کنوانسیون SMGS، مقررات متحدالشکل CIM، یکسان‌سازی و هماهنگ‌سازی حقوقی.

* رایانامه نویسنده مسئول: ashiravi@ut.ac.ir

مقدمه

حمل و نقل ریلی یکی از شاخصه‌های مهم پیشرفت و توسعه یافتگی جوامع به حساب می‌آید. سرعت بالا در جابه‌جایی، پایین بودن هزینه‌ها، میزان آلاینده‌گی بسیار کم، و امنیت بسیار بالا از مزایایی است که نقش این شیوه حمل و نقل را به خصوص در معاملات بین‌المللی و فرامرزی پررنگ می‌کند.

یکی از شیوه‌های مهم شتاب بخشیدن به توسعه و پیشرفت حمل و نقل ریلی بین‌المللی برقراری یک نظام حقوقی واحد در این حوزه است. هدف از ایجاد نظام حقوقی واحد در حوزه حمل و نقل فراهم کردن بستر و فضا به نحوی است که حمل و نقل از ابتدا تا انتها با یک قرارداد و بارنامه و تحت پوشش مقرراتی واحد انجام گیرد. با توجه به نیازهای تجار بین‌المللی، پیشرفت سریع پدیده جهانی شدن، و کم‌رنگ شدن مرزها و وقوع چنین وضعیتی در آینده‌ای نه‌چندان دور حتمی است. در جهان امروز و به خصوص در حوزه تجارت بین‌المللی، کشوری که نخواهد در این زمینه مشارکت کند طبیعتاً مبادلات گسترده و فرامرزی با دنیای پیرامون خود نخواهد داشت و به‌ناچار به انزوا کشیده خواهد شد. این فرایند، اگرچه مختص حمل و نقل ریلی نیست، اهمیت آن در این حوزه انکارناپذیر است.

در حال حاضر، دو نظام حقوقی در زمینه حمل و نقل ریلی بین‌المللی بار در آسیا و اروپا وجود دارد: ۱. «مقررات متحدالشکل CIM»^۱ که همراه سایر قوانین در سال ۱۹۸۰ جمع‌آوری شد و تحت عنوان «مقررات یکنواخت مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه‌آهن»^۲ در قالب ضمیمه B کنوانسیون کوتیف (COTIF) به تصویب رسید و ۲. «کنوانسیون SMGS»^۳ که مخفف عبارت روسی «موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی بار با راه‌آهن» است و در نوامبر ۱۹۵۱ تصویب شد (ZHU & Vadim 2018: 118) و آخرین تغییرات و اضافات آن در سال ۲۰۱۹ انجام پذیرفت. کنوانسیون کوتیف، که اتحادیه اروپا نیز در سال ۲۰۱۱ به آن پیوسته است (mmrr uuu 2018: 8)، عمدتاً در اروپا، مغرب، و خاورمیانه حاکم است. اما کنوانسیون SMGS بیشتر در اروپای شرقی و

1. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM UR)

2. The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)

3. Agreement on International Railway Freight Communications (SMGS)

آسیا و در کشورهای نظیر چین و روسیه حاکم است. ایران و اندکی از کشورهای مجاور ایران در خاورمیانه و اروپای شرقی نیز به هر دو کنوانسیون پیوسته‌اند.

با پیوستن اکثریت قریب به اتفاق کشورهای قاره اروپا، آسیا، و شمال آفریقا به یکی از این دو کنوانسیون، حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن تا حدود زیادی از دخالت حقوق داخلی و ملی کشورها فاصله گرفته و تحت پوشش یکی از این دو نظام حقوقی بین‌المللی قرار گرفته است و یکسان‌سازی حقوقی در این زمینه به سطح بسیار بالایی رسیده است. با این حال، به علت وجود این دو کنوانسیون و دو نظام حقوقی متفاوت از هم در حمل‌ونقل ریلی بار، جابه‌جایی کالاها از شرق به غرب یا بالعکس، که در طول مسیر حمل آن دو کشور با دو نظام حقوقی متفاوت وجود داشته باشند، نسبت به حمل کالا در کشورهایی که تحت پوشش یکی از نظام‌های مزبور هستند، با وقت و هزینه و تشریفات بیشتری صورت می‌گیرد. پیش از این نیز تلاش‌هایی برای برقراری نظام حقوقی واحد برای حمل بین‌المللی ریلی بار و هماهنگ‌سازی این دو کنوانسیون توسط سازمان اوتیف^۱ و سازمان او.اس.جی.دی^۲ در مقام نهادهای متولی دو کنوانسیون، و سایر دست‌اندرکاران و نهادهای بین‌المللی فعال این حوزه صورت گرفته است.

شیوه‌های مختلفی برای یکسان‌سازی وجود دارد. مهم‌ترین نوع یکسان‌سازی حقوقی، که در سطح بین‌المللی صورت می‌گیرد، از طریق تهیه و تدوین معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و پذیرش آن‌ها از سوی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی است. این نوشتار در پی پاسخ به این سؤال است که آیا در حال حاضر امکان برقراری یک نظام حقوقی واحد در حوزه حمل‌ونقل ریلی کالا در سطح بین‌المللی و از طریق تصویب یک کنوانسیون جدید وجود دارد؟ اگر نه، از چه شیوه‌های دیگری می‌توان نظام‌های حقوقی حاضر را نزدیک و هماهنگ‌تر ساخت؟

برای پاسخ به پرسش فوق، در ادامه ابتدا به تعریف، اهمیت، و شیوه‌های یکسان‌سازی و هماهنگ‌سازی مقررات حقوقی و دلایل موافقان و مخالفان آن پرداخته خواهد شد. سپس، شرایط موجود و نظام حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی بار و قلمرو هر یک از آن‌ها تشریح

1. OTIF

2. OSJD

می‌شود. در بخش سوم، ضرورت‌ها و دلایل ایجاد وحدت حقوقی در حوزه حمل‌ونقل ریلی کالا از طریق راه‌آهن بررسی می‌شود. در بخش آخر نیز راهکارهای ایجاد نظام حقوقی واحد در حوزه حمل‌ونقل ریلی بار و در صورت نبود این امکان، راهکارهای مؤثر هماهنگ کردن و نزدیک‌سازی هر چه بیشتر این نظام‌های حقوقی به یک‌دیگر بیان می‌شود. در پایان نیز نتیجه‌گیری از مباحث مطرح‌شده ارائه خواهد شد.

تعریف، اهمیت، و شیوه‌های یکسان‌سازی مقررات حقوقی

به نظر می‌رسد هیچ تعریف مشخص و واحدی از هماهنگ‌سازی قانونی، یکسان‌سازی حقوقی، و سایر عبارات مشابه در پیشینه حقوقی جهان وجود ندارد. برخی، با اتخاذ یک رویکرد موسع، هماهنگ‌سازی را «فرایند یکسان‌سازی یا مشابه‌سازی قوانین داخلی، مقررات، اصول، و سیاست‌های دولتی به لحاظ ماهوی» تعریف کرده‌اند (Leebron 1996: 43). عده‌ای دیگر تعریفی محدودتر از این مفهوم ارائه داده‌اند: «هماهنگ‌سازی قانونی مشمول توافقات کشورهای مذاکره‌کننده برای تبعیت از مقررات ماهوی مشابه است» (Sykes 1999: 49-50). در هر حال، با وجود اختلاف در تعاریف، به نظر می‌رسد اساساً میان صاحب‌نظران حقوقی در خصوص مفهوم هماهنگ‌سازی به منزله «ابزاری برای کاهش اختلافات در زمینه مقررات و سیاست‌های حوزه‌های قانون‌گذاری مختلف» اتفاق نظر وجود دارد (شیروی و انصاری ۱۳۹۱: ۸۶). ایجاد نظام حقوقی واحد در حوزه حمل‌ونقل ریلی به معنای فراهم کردن بستر و فضا به نحوی است که در حمل‌ونقل‌هایی که از طریق راه‌آهن صورت می‌گیرد قانون یا مقررات واحدی بر قرارداد حمل حکومت کند و تعهدات و مسئولیت‌های افراد درگیر در قرارداد حمل، اعم از فرستنده و متصدی حمل و گیرنده، تابع مقررات واحد شود.

از دیرباز ضرورت وجود مقررات متحدالشکل در سطح داخلی و بین‌المللی و تدوین راهکارهایی برای تحقق آن موضوع بحث و اختلاف نظر بوده است (ردیر ۱۳۷۱: ۱۰۶ به بعد). گروهی هماهنگ‌سازی قانونی را ابزاری کارآمد برای پیشبرد مسیر تجارت آزاد می‌دانند؛ درحالی‌که گروهی دیگر هماهنگ‌سازی را در برخی موضوعات، به دلیل اختلافات انسانی و زیست‌محیطی جوامع مختلف، مغایر با حقوق اشخاص به شمار می‌آورند (Trebilcock & Howse 1999).

برخی از دلایل مهم موافقان عبارت است از: الف) عده‌ای با مقایسه علم حقوق با علوم تجربی استدلال می‌کنند که حقوق نیز یک علم است و یافته‌های علمی از مرزهای کشورها عبور می‌کند و همه کشورها می‌توانند از آن بهره‌مند شوند و آن را توسعه دهند (شیروی ۱۳۹۴: ۵۷)؛ ب) وجود هماهنگ‌سازی به منظور تضمین فرصت‌های مساوی برای همه فعالان اقتصادی از حوزه‌های قانون‌گذاری مختلف ضروری است؛ ج) از منظر صاحب‌نظران اقتصادی، اختلاف در مقررات، همچون اختلاف سطح تکنولوژی کشورها یا تفاوت در دارا بودن مواهب خدادادی یک کشور، مزیت نسبی^۱ محسوب نمی‌شود (Mayeda 2004)؛ د) وجود مقررات مختلف موجب افزایش هزینه‌ها می‌شود (Sykes 1999).

مخالفان نیز دلایل محکمی ارائه کرده‌اند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت است از: الف) اشکالی ندارد هر کشوری با توجه به آداب، رسوم، مذهب، اخلاق، اعتقادات، تاریخ، وضعیت اقتصادی، نوع نظام سیاسی، تمایلات، و ارزش‌های اجتماعی خود مقررات و قوانین خاص خود را داشته باشد (Zweigert & Hein 1998: 25)؛ ب) حتی در مواردی که اختلافات قانونی از ارزش‌های ذاتی ناشی نمی‌شود باز هم اجرای هماهنگ‌سازی قانونی الزامی نیست، مگر در موارد استثنایی. به انشعاب و اختلاف قانونی می‌توان به واسطه استفاده از اصولی همچون «عدم تمرکز سیاست‌گذاری»^۲ احترام گذاشت (Sykes 2000)؛ ج) وحدت حقوقی موجب می‌شود تفاوت‌های زیبای نظام‌های حقوقی ملی از بین برود (شیروی ۱۳۹۴: ۵۸).

برای روشن‌تر شدن موضوع و فهم صحیح آن، لازم است مسائل حقوقی را دسته‌بندی و سپس یکسان‌سازی حقوقی را در ارتباط با هر دسته، به طور جداگانه، بررسی کرد. توجه نکردن به این موضوع می‌تواند مانند دیدگاه برخی صاحب‌نظران (Landwehr 2007: 415) موجب تک‌بعدی‌نگری و حتی فهمی ناقص و نادرست از موضوع شود. در یک دسته‌بندی کلی، موضوعات حقوقی ممکن

1. Comparative advantage

هر گاه کشوری بتواند دو کالای «الف» و «ب» را با قیمت تمام‌شده کمتری نسبت به کشوری دیگر تولید کند و سود حاصله از تولید کالای «الف» نسبت به سود کالای «ب» بیشتر باشد، کشور مزبور در تولید کالای «الف» مزیت نسبی دارد (فرهنگ ۱۳۷۱). برای مطالعه بیشتر در این زمینه ← شیروی، حقوق تجارت بین‌الملل، فصل اول.

2. Policed Decentralization

است به سه گروه تقسیم شوند: دسته اول موضوعات صرفاً داخلی است که ایجاد و استمرار و پایان آن‌ها داخل مرزهای یک کشور اتفاق می‌افتد و آثار فرامرزی ندارد؛ مثل فوت یک ایرانی در داخل کشور که هیچ عنصر خارجی در اموال و حقوق و تعهدات وی دخالت ندارد. از دیدگاه عملگرایانه، یکسان‌سازی مقررات درباره این دسته از موضوعات ضروری نیست و هر کشور می‌تواند مقررات خاص خود را اعمال کند.^۱ دسته دوم موضوعاتی است که آثار و تبعات آن به دلایلی به خارج از مرزها کشیده می‌شود؛ مثل انعقاد یک قرارداد بین‌المللی یا ورشکستگی یک تاجر که اموال یا تعهدات یا دیونی در سایر کشورها دارد. در رابطه با این موضوعات، برای کاهش هزینه‌ها و توسعه مبادلات تجاری و اقتصادی، کشورها باید کنار یک‌دیگر قرار گیرند و مقررات خود را با سایر کشورها، دست‌کم تا میزانی که از نظر اقتصادی و بازرگانی مورد نیاز است، هماهنگ کنند. دسته سوم موضوعاتی است که مقررات ملی به‌تنهایی برای نظم و انضباط آن‌ها کافی نیست و حتماً باید از طریق وضع مقررات یکسان و هماهنگ با سایر کشورها چنین موضوعاتی را تحت نظم و انضباط بین‌المللی قرار داد و به اهداف قانونی مورد نظر رسید؛ مثل جرایم اینترنتی، تروریسم، حفظ مالکیت معنوی (شیروی ۱۳۹۸: ۶۳-۶۵).

حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی در موضوعات دسته دوم جای می‌گیرد. نیاز به هماهنگ‌سازی قانونی در این حوزه، بیش از آنکه مبتنی بر مباحث نظری و فلسفی باشد، پاسخی به نیازهای تجاری و اقتصادی تجار و کشورهای مختلف و جهان امروز است. ممکن است کشورها مقررات خاص خود را وضع کنند و هیچ تلاشی برای هماهنگی با مقررات سایر کشورها انجام ندهند؛ ولی قطعاً این وضعیت مستلزم هزینه برای آن کشور خواهد بود. این هزینه ممکن است رفتارهای تلافی‌جویانه سایر کشورها، معاملات گران‌تر، محرومیت از سرمایه‌گذاری خارجی، و انزوای اقتصادی باشد. بیشتر کشورهایی که به کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه اقتصادی و مالی و تجاری اهمیت نمی‌دهند انزوای اقتصادی دارند و به این مقررات نیاز ندارند (Stephan 4: 1999). در ایران بعد از انقلاب نیز بدبینی به غرب و سازمان‌های بین‌المللی موجب شد در

۱. البته در این حوزه نیز استثنائاتی وجود دارد، مثل حقوق بشر و حقوق اقلیت‌ها، که سازمان‌های بین‌المللی تلاش‌های فراوانی کرده‌اند تا دست‌کم حقوق قانونی برای افراد تضمین شود.

مقاطعی ایران به کنوانسیون‌های بین‌المللی توجه لازم را نکند و در پذیرش مقررات متحدالشکل با مشکل مواجه شود. این وضعیت پرداخت هزینه در پی دارد و به نظر می‌رسد دولت متوجه شده است که دیگر تحمل پرداخت این هزینه‌ها را ندارد.

یکسان‌سازی و هماهنگ‌سازی مقررات قانونی ممکن است به سه شیوه و در سه سطح واقع

شود:

الف) یکسان‌سازی مقررات حقوقی در سطح ملی

تقریباً در همه کشورها فرایند اصلاح مقررات موجود و وضع قوانین جدید در جریان است. یکسان‌سازی مقررات در این سطح به دو صورت می‌تواند اتفاق بیفتد:

اول. با استفاده از مطالعات تطبیقی و اقتباس از یافته‌های علمی و قوانین کشورهای دیگر. در یک فضای ایده‌آل برای بررسی علمی قوانین موجود باید به یافته‌های علمی در سطح جهانی توجه شود و تجارب کشورهای دیگر مد نظر قرار گیرد.

دوم. با الگو قرار دادن قوانین نمونه. قانون‌گذاران ملی از چند نظر به قوانین نمونه توجه و از آن‌ها استقبال کرده‌اند. اولاً، این قوانین متعلق به کشور خاصی نیست و مفاد آن با فرهنگ و سابقه تاریخی و اعتقادات کشوری خاص گره نخورده تا پذیرش آن در سایر کشورها با چالش‌های جدی روبه‌رو شود. ثانیاً، متن این قوانین بسیار دقیق و شیوا تنظیم شده است. ثالثاً، در این قوانین از آخرین و مدرن‌ترین یافته‌های علمی موجود در بخش‌های گوناگون حقوقی استفاده شده است که از طریق مطالعات و پژوهش‌های تطبیقی به دست آمده است. پذیرش این قوانین نمونه از سوی قانون‌گذاران ملی عملاً به وحدت حقوقی و هماهنگی مقررات حقوقی در آن زمینه خاص منجر خواهد شد؛ مثلاً، از طریق همین فرایند، قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران، مصوب ۱۳۷۶، که برگرفته از قانون نمونه آنسیترال است، با قوانین شصت و پنج کشور دیگر هماهنگ شده است (شیروی ۱۳۹۸: ۶۳).

ب) یکسان‌سازی مقررات حقوقی در سطح بین‌المللی

محکم‌ترین و مطمئن‌ترین شیوه یکسان‌سازی حقوقی در سطح بین‌المللی و از طریق تهیه و تدوین معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و پذیرش آن‌ها از سوی کشورها صورت می‌گیرد. یکسان‌سازی حقوقی در سطح بین‌المللی ممکن است به دو صورت اتفاق بیفتد:

اول. تهیه و تدوین کنوانسیون و پیوستن یا الحاق کشورها به این کنوانسیون. برخی از معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی تعهدات مشخصی را به کشورهای عضو تحمیل می‌کنند که اعضا باید در وضع مقررات ملی خود آن تعهدات را، که عموماً یک حداقل تلقی می‌شوند، رعایت کنند. در برخی دیگر، با الحاق یک کشور به آن کنوانسیون، مقررات داخلی آن کشور نسبت به آن موضوع خاص در حدود کنوانسیون تابع مقررات آن خواهد شد.

دوم. ادغام معاهدات و قوانین متعدد موجود و ایجاد یک کنوانسیون جامع واحد. معمولاً در این فرایند سازمان‌ها و نهادهای متولی کنوانسیون‌های مختلف در یک حوزه خاص گرد هم می‌آیند و پس از بررسی‌های فراوان و تشکیل کارگروه‌های تخصصی مختلف کنوانسیون‌های مختلف را در هم ادغام می‌کنند و تحت عنوان یک کنوانسیون و نظام حقوقی واحد درمی‌آورند. معاهدات قبلی ممکن است از بین بروند یا پیوست کنوانسیون جدید شوند. یک نمونه موفق این ادغام کنوانسیون کوتیف (COTIF) است که درباره آن بیشتر توضیح داده خواهد شد.

ج) پذیرش اختیاری و داوطلبانه مقررات توسط تجار و شرکتها

یکی دیگر از طرق نیل به وحدت حقوقی، که نقش آن امروزه بسیار پررنگ‌تر شده است، استفاده داوطلبانه افراد و مؤسسات از قراردادهای استانداردها و مقررات واحدی است که سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای تهیه و ارائه کرده‌اند. با توجه به تشریفات بسیار زیاد تصویب قوانین و تدوین معاهدات و زمان‌بر و هزینه‌بر بودن فرایند شکل‌گیری و مستقر شدن این روش‌ها، به نظر می‌رسد استفاده داوطلبانه تجار و شرکتها از قراردادهای و قوانین متحدالشکل یگانه شیوه‌ای است که می‌تواند پاسخگوی نیازهای متغیر و روزافزون دنیای تجارت بین‌المللی باشد. این شیوه هماهنگ‌سازی، که با توجه به اصل آزادی قراردادی و اصل لزوم قراردادهای صورت می‌گیرد، به دو روش می‌تواند اتفاق افتد:

اول. پذیرش داوطلبانه قراردادهای استاندارد، شرایط عمومی، یا سایر اسناد مشابه متحدالشکل. پذیرش داوطلبانه این قراردادهای استاندارد، شرایط عمومی، و سایر اسناد مشابه موجب شده در عمل مقررات راجع به بخش‌های گوناگون اقتصادی و تجاری به صورت متحدالشکل درآید (Bonell 1992: 617).

دوم. پذیرش داوطلبانه مقررات از قبل تهیه شده. نمونه موفق این پذیرش استفاده از «مقررات و رویه‌های متحدالشکل اعتبارات اسنادی»^۱ است که در اتاق بازرگانی بین‌المللی،^۲ که یک سازمان غیر دولتی است، تدوین شده است. با اینکه این مقررات به صورت کنوانسیون نیستند، در عمل، بیشتر بانک‌های دنیا و از جمله بانک‌های ایران آن را پذیرفته‌اند و امروزه کمتر بانکی حاضر می‌شود بدون حاکمیت این مقررات اقدام به صدور اعتبار اسنادی کند.

وضعیت موجود و نظام حقوقی حاکم بر حوزه حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا

با توسعه و گسترش صنعت حمل و نقل ریلی و افزایش حجم مبادلات فرامرزی و بین‌المللی کالا و مسافر از طریق واگن‌های قطار، دولت‌های ذی‌نفع در امور خدمات ریلی درصدد ایجاد قواعد و مقررات یکنواختی برآمدند که بتوانند سیستم حمل و نقل بین‌المللی از طریق راه‌آهن را به صورت یکپارچه درآورند. ازین‌رو، در اواخر قرن ۱۹ میلادی تشکیلات و سازمان‌های متعددی در این حوزه تشکیل شد، از قبیل CIT و OTIF و OSJD، که اقدامات این نهادها و سازمان‌ها به ایجاد مقررات و کنوانسیون‌هایی در زمینه حمل و نقل ریلی بین‌المللی منجر شد. از این اقدامات می‌توان به تصویب «کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی بار با راه‌آهن»^۳ در سال ۱۸۹۳ و تصویب «موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی کالاها با راه‌آهن»^۴ در نوامبر ۱۹۵۱ اشاره کرد. علاوه بر آن، نظام‌های حقوقی دیگری نیز وجود دارد. به طور کلی، در حال حاضر، قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالاها از طریق راه‌آهن تحت حاکمیت یکی از سه نظام حقوقی است که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

الف) مقررات متحدالشکل CIM

«مقررات متحدالشکل درباره قرارداد حمل بین‌المللی کالاها با راه‌آهن»^۵ که هم‌اکنون ضمیمه B کنوانسیون کوتیف و تحت نظارت و مسئولیت سازمان بین‌دولتی OTIF است، پیشینه‌ای طولانی و

1. Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP)
2. International Chamber of Commerce (ICC)
3. International Convention on Carriage of Goods by Rail (CIM)
4. Agreement on International Goods Transport by Rail (MGS)
5. CIM Uniform Rules (CIM UR)

قدیمی دارد. در سال ۱۸۹۳، به ابتکار دو حقوقدان سوئیسی، «کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی بار با راه‌آهن»، تحت عنوان CIM، تدوین شد. در هشتمین کنفرانس تجدیدنظر، که از طریق دفتر مرکزی «کمیته حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن»^۱ در ماه می ۱۹۸۰ برگزار شد (Bulletin 1987: 32)، این کنوانسیون به اضافه CIV^۲ که در واقع مبنا و اساس مقررات جدیدالتصویب هستند، همراه سایر مقررات در کنوانسیون جدید، با عنوان «کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن» یا COITF، به شکلی مناسب ادغام و یکسان‌سازی شدند. از همین سال بود که «دفتر مرکزی حمل و نقل ریلی بین‌المللی» با ساختار و رویکردی جدید تحت عنوان «سازمان بین‌دولتی حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن» یا OTIF^۳ پا به عرصه وجود گذاشت (آشنایی با سازمان بین‌دولتی حمل و نقل ریلی بین‌المللی ۱۳۸۱: ۱۰) که مقر آن در شهر برن سوئیس قرار دارد (Bulletin 1987: 78). راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۴۷ به عضویت این سازمان در آمد (دستباز، ذوقی، شهبازی و محبی، ۱۳۷۹، ص. ۲۶۱). آخرین بازبینی اساسی در کنوانسیون توسط این سازمان که با اصلاحات و تغییرات زیادی همراه بود، در ماه ژوئن سال ۱۹۹۹ به تصویب رسید که به «پروتکل سوم ژوئن ۱۹۹۹» یا «کوتیف ۱۹۹۹» معروف شد (تقی زاده، ۱۳۹۵، ص. ۳۵ و ۳۶).

کنوانسیون کوتیف ۱۹۹۹ از کنوانسیون CMR، که درباره حمل و نقل جاده‌ای است، تأثیر بسیار گرفته است (Heidbrink 1998) و هفت ضمیمه در خصوص مسائل مختلف دارد؛ از جمله حمل مسافر، حمل کالاهای خطرناک، بهره‌برداری از وسایل نقلیه، استفاده از زیرساخت، و غیره.^۳ در حال حاضر پنجاه کشور از اروپا و آسیا و افریقای شمالی، از جمله فرانسه و آلمان و عراق و لبنان و یوگسلاوی سابق، عضو این کنوانسیون‌اند (مکملی، ۱۳۷۷، ص. ۷۵۸). اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۱ به عضویت این کنوانسیون درآمد (Proposal for a COUNCIL DECISION 2019: 1) (Administrative Arrangements between OTIF, 2013). دولت ایران نیز در سال ۱۳۸۱ به پروتکل ۱۹۹۹ ملحق شد (پوست‌فروش ۱۳۹۳: ۵).

1. CIT

2. International Convention on Carriage of Passengers by Rail

۳. برای دریافت متن اصلی کنوانسیون و ضمایم آن ← سایت اصلی سازمان OTIF به آدرس otif.org

این کنوانسیون زمانی اعمال می‌شود که محل بارگیری و محل پیش‌بینی شده برای تحویل کالا در دو کشور مختلف عضو کنوانسیون، صرف‌نظر از تابعیت طرفین قرارداد، واقع شده باشند.^۱ اگر فقط یکی از این دو کشور عضو کنوانسیون باشد، کنوانسیون در صورتی بر قرارداد حاکم خواهد بود که طرفین در قرارداد خود مقررات CIM را به عنوان قانون حاکم بر قرارداد خود درج کرده باشند. دولت‌های عضو OTIF، که عضو اتحادیه اروپا نیز هستند، در قراردادهای حمل‌ونقل با دولت‌های عضو OTIF، که عضو اتحادیه اروپا نیستند، کوئیف را همان‌گونه که هست به کار خواهند بست. اما در قراردادهای حمل‌ونقل با سایر دولت‌های عضو OTIF، که عضو اتحادیه اروپا نیز هستند، تا جایی آن را به کار خواهند بست که در اتحادیه اروپا در خصوص موضوع مربوطه قانونی متناقض با کنوانسیون کوئیف موجود نباشد (کردبچه و پورصدامی ۱۳۹۶: ۱۳).

ب) کنوانسیون SMGS

«موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی بار با راه‌آهن»^۲ با عبارت روسی مخفف‌شده SMGS، در نوامبر ۱۹۵۱ در سه زبان چینی و روسی و آلمانی تصویب و بعد از آن در سیری تکاملی مدام اصلاح و بازبینی شد (ابراهیمی، بهمن ۹۸، ص. ۶۱). آخرین اصلاح اساسی این کنوانسیون در سال ۲۰۱۵ صورت گرفت.^۳ این کنوانسیون زیر نظر «سازمان همکاری راه‌آهن‌ها»^۴ یا OSJD، که در سال ۱۹۵۶ تأسیس شد، به حیات خود ادامه می‌دهد. هدف اصلی این سازمان توسعه ترافیک بین‌المللی راه‌آهن و ایجاد یک نظام حقوقی هماهنگ و متعادل در زمینه حمل‌ونقل ریلی بین کشورهای عضو است (OSJD 2019). این سازمان هم‌اکنون هفتاد و دو عضو از اقصی نقاط جهان دارد و ایران نیز در سال ۱۳۷۷ به عضویت آن درآمد (Nazari (n.d.)).

کنوانسیون SMGS در حمل‌ونقل از اروپا و ترانزیت کشورهای شرق و کشورهای «اتحادیه جماهیر شوروی سابق» از طریق جلفا اجرا می‌شود (عرفانی ۱۳۸۴: ۵۹). در حال حاضر بیست و هشت کشور از جمله آذربایجان، کره جنوبی، ازبکستان، روسیه، و چین به این کنوانسیون

۱. بند ۱ ماده ۱، CIM 1999.

2. Agreement on International Railway Freight Communications

۳. برای دسترسی به متن انگلیسی نسخه ۲۰۱۹ این کنوانسیون ← osjd.org

4. Organization for Co-operation between railways

پیوسته‌اند (ZHU & Vadim 2018: 118). ایران نیز، به موجب «ماده واحد قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقابله‌نامه حمل و نقل کالا با راه‌آهن»، مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۴، به این کنوانسیون ملحق شده است. این کنوانسیون، طبق آخرین اصلاحات و اضافاتی که در آن صورت گرفت، دارای شصت ماده و شش ضمیمه است و در همه حمل و نقل‌های ریلی یا ریلی-فری^۱ بین‌المللی، که میان ایستگاه‌های راه‌آهن دو کشور عضو صورت می‌گیرد، اعمال و اجرا می‌شود. به علت نقش فرعی کنوانسیون SMGS نسبت به سایر مقررات بین‌المللی، که در بند ۳ ماده ۳ این کنوانسیون ذکر شده است، مقررات CIM بر مبادلات بین کشورهای عضو کنوانسیون SMGS و هم عضو مقررات CIM هستند حاکم خواهد بود (CIT; IRU, 2017, p. 8).

ج) سایر نظام‌های حقوقی

اکثر کشورهای قاره آسیا و اروپا و شمال آفریقا، به‌خصوص آن‌هایی که از روابط تجاری بالا و گسترده‌ای برخوردارند، لاقلاً به یکی از دو مقررات CIM یا SMGS پیوسته‌اند و یکسان‌سازی مقررات حقوقی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی ریلی بار تا حدود زیادی در قوانین آن‌ها صورت گرفته است. ازین رو، اکثر قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن تحت پوشش یکی از این کنوانسیون‌ها یا هر دو قرار می‌گیرد. با این حال، ممکن است در شرایطی این قرارداد از حاکمیت این دو کنوانسیون خارج شود و به صورت کامل یا جزئی تحت پوشش نظام‌های حقوقی دیگر اعم از قوانین ملی و داخلی کشورها، موافقت‌نامه‌های دوجانبه، یا موافقت‌نامه‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین چند کشور محدود قرار گیرد. در ادامه حالات مختلف وقوع چنین وضعی بیان می‌شود.

اول. حاکمیت کامل قوانین ملی در صورت عدم عضویت کشورهای صاحب راه‌آهن در

کنوانسیون‌های ریلی. چنانچه کشورهای فرستنده و گیرنده کالا عضو هیچ‌یک از کنوانسیون‌ها نباشند، مثل هند و عربستان سعودی، یا عضویت آن‌ها در کنوانسیون‌های مذکور معلق شده باشد،

1. Railway-Ferry

فری کشتی مسافربر یا باربری است که از یک سوی رودخانه یا دریاچه یا دریا به سوی دیگر رفت‌وآمد می‌کند و کار پل را انجام می‌دهد. معمولاً در این نوع حمل و آگن از روی ریل مستقیم به داخل فری می‌رود و از آن سو مجدد روی ریل قرار می‌گیرد و ادامه مسیر حمل را طی می‌کند.

مثل عراق و لبنان و سوریه (2011 OTIF)، قرارداد حمل بین‌المللی عموماً تابع قوانین ملی خواهد بود و روابط طرفین قرارداد بر اساس قوانین داخلی کشورها تعیین خواهد شد. طبق کنوانسیون SMGS، هر دو کشور فرستنده و گیرنده باید عضو این کنوانسیون باشند. اما در قواعد CIM پذیرفته شده که اگر فقط یکی از کشورها هم عضو این قواعد باشد، این قواعد حاکم خواهد بود؛ به شرطی که طرفین قرارداد در قرارداد بین خود این مقررات را به عنوان قانون حاکم بر قرارداد درج کرده باشند. در زمینه اینکه در صورت عدم حاکمیت این دو مقررات به صورت خودکار بر قرارداد آیا می‌توان با توافق یکی از این دو مقررات را حاکم بر قرارداد کرد، در متن این دو مقررات سخنی به میان نیامده است. جواب این سؤال بستگی دارد به اصل آزادی اراده و میزان شناسایی و احترام به آن در کشورهای مختلف و محدودیت‌های انتخاب قانون حاکم بر قرارداد توسط طرفین که در قانون کشورهای مختلف وجود دارد.

دوم. حاکمیت جزئی قوانین ملی در صورت سکوت، ابهام، یا نبود مقرر در کنوانسیون درباره یک موضوع خاص. چنانچه در کنوانسیون‌های حمل‌ونقل ریلی کالا درباره موضوع یا موضوعات خاصی صحبت به میان نیامده باشد یا درباره تفسیر ماده یا موادی از کنوانسیون ابهام وجود داشته باشد، قوانین ملی و داخلی کشورها ملاک عمل خواهد بود. به این موضوع در خود کنوانسیون‌ها نیز اشاره شده است. مثلاً در ماده ۵ کنوانسیون SMGS آمده است: «در صورت نبود مقررات مربوطه در توافق‌نامه حاضر، قوانین ملی آن طرفی اعمال می‌شود که فرد ذی‌حق در آن کشور حقوق خود را اجرایی می‌کند». در این صورت، همچنان قانون حاکم بر قرارداد همان کنوانسیون بین‌المللی خواهد بود. اما موضوعاتی که در کنوانسیون بدان اشاره نشده یا مبهم است، به طور جزئی، از حاکمیت کنوانسیون خارج می‌شود و تحت پوشش مقررات ملی قرار می‌گیرد.

سوم. وجود موافقت‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه محدود بین کشورها. گاه ممکن است با وجود کنوانسیون‌های جامع و فراگیر درباره یک موضوع، دو یا چند کشور محدود با یکدیگر مذاکره کنند و با تصویب یک موافقت‌نامه دو یا چند جانبه شرایط دیگری را بین خود مقرر سازند. در این صورت، کشورها، با وجود اینکه عضو کنوانسیون یکسان‌اند، ترجیح داده‌اند در مناسبات و روابط بین خود مقررات دیگری حاکم سازند که معمولاً تسهیلات و مزایای بیشتری برای طرفین

به همراه دارد؛ مثل کاهش عوارض و مالیات. «مقررات ریلی اتحادیه اروپا» و «موافقت‌نامه دوجانبه حمل‌ونقل‌های ریلی بین ایران و پاکستان از طریق مرز میرجاوه» نمونه‌هایی از این دست‌اند (مرزهای ریلی ایران ۱۳۹۳).

ضرورت‌ها و دلایل یکسان‌سازی مقررات حوزه حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی کالا

وجود مقررات مختلف و متمایز از هم در مسیر یک قرارداد حمل ریلی کالا، به‌خصوص وجود دو نظام حقوقی عمده SMGS و CIM، مشکلات و هزینه‌های بسیار به وجود آورده است. در ادامه به مشکلات مهم‌تر اشاره می‌شود.

الف) انعقاد قراردادهای حمل متعدد برای حمل ریلی کالا

حمل ریلی کالا از یک کشور به کشوری دیگر، که تحت پوشش کنوانسیون یا قانونی متفاوت با کشور مبدأ قرار دارد، با انعقاد دو یا چند قرارداد حمل همراه می‌شود. به علت عدم تداوم حاکمیت کنوانسیون‌های ریلی در خارج از مرزهای آن، متصدی‌های حمل ترجیح می‌دهند در یک قرارداد حمل ریلی کالا، که در آن کشورهای متعددی در مسیر حمل قرار دارند و هر یک از این کشورها تحت پوشش مقرراتی متفاوت‌اند، برای شفاف بودن میزان مسئولیتشان، در مرز دو نظام حقوقی، قراردادی جدید درباره حمل کالا در نظام حقوقی جدید منعقد کنند (ZHU & Vadim 2018: 115).

ب) بارنامه‌نویسی مجدد و اشتباهات و خطاهای ناشی از آن

«بارنامه‌نویسی مجدد»^۱ یا «تنظیم مجدد بارنامه» ممکن است به علت‌های مختلف، چون تغییر گیرنده کالا یا محل تحویل، رخ دهد. موضوع مورد بحث در اینجا بارنامه‌نویسی مجدد به علت وجود مقررات مختلف در مسیر حمل است. متصدی‌های حمل در مرز دو نظام حقوقی، علاوه بر تنظیم یک قرارداد جدید، محموله را نیز بارنامه‌نویسی مجدد می‌کنند. کنوانسیون‌های مربوط به حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی کالا هر یک بارنامه مخصوص خود دارند که شکل و ویژگی‌های آن در مفاد آن کنوانسیون آمده است. بارنامه‌ای که تحت عنوان یک کنوانسیون صادر می‌شود ویژگی‌هایی منحصربه‌فرد دارد؛ چون قالب، مندرجات، تعداد نسخه، زبان تنظیم، و غیره. این ویژگی‌ها آن

بارنامه را از سایر بارنامه‌های صادرشده به موجب مقررات دیگر متمایز می‌کند. مثلاً، بارنامه‌های SMGS باید به زبان کشور راه‌آهن مبدأ و حداقل یکی از دو زبان رسمی این کنوانسیون، یعنی روسی و چینی، نوشته شود؛ در حالی که مقررات CIM الزامی به تنظیم بارنامه به زبان خاصی ندارد و معمولاً بارنامه‌ها به زبان انگلیسی تنظیم می‌شوند.

به همین دلیل، بارنامه‌های صادرشده به موجب مقررات CIM در قلمرو SMGS قابل پذیرش نیست و باید در مرز دو نظام حقوقی، به موجب کنوانسیون SMGS، محموله مجدداً بارنامه‌نویسی شود. عکس این قضیه نیز صادق است و بارنامه‌های صادره شده به موجب SMGS در قلمرو تحت پوشش مقررات CIM معتبر نیست و باید در مرز دو نظام حقوقی، به موجب مقررات CIM، محموله مجدداً بارنامه‌نویسی شود. این موضوع ممکن است موجب بروز اشتباه و خطا در فرایند بارنامه‌نویسی مجدد و به تبع آن بروز اختلاف و افزایش دعاوی شود (Freise 2017: 3-4).

ج) سردرگمی و افزایش ابهام در حقوق، تعهدات، و مسئولیت‌های افراد مرتبط با حمل

وجود نظام‌های حقوقی مختلف در طول مسیر حمل ریلی کالا موجب سردرگمی و افزایش ابهام در حقوق و تعهدات و مسئولیت‌های افراد درگیر در قرارداد حمل، از جمله فرستنده و متصدی و گیرنده کالا، می‌شود. حاکمیت هر یک از نظام‌های حقوقی موجود در مسیر حمل بر قرارداد ممکن است نوع و میزان تعهدات و مسئولیت‌های افراد درگیر در قرارداد حمل، به‌خصوص متصدی حمل، را متفاوت کند. مثلاً، در صورتی که فرستنده نتواند محل تحویل کالا را به متصدی حمل اطلاع دهد، طبق مقررات کنوانسیون SMGS، متصدی حق در اختیار گرفتن کالاها را خواهد داشت، اما، طبق مقررات CIM، متصدی حمل در شرایطی باید کالا را به فرستنده بازگرداند. این ابهام و سردرگمی در مواردی که محل وقوع خسارت نامعلوم باشد تشدید می‌شود. زیرا اصولاً در موارد ورود خسارت به کالا قانون یا مقررات حاکم بر محل وقوع خسارت به کالا ملاک عمل برای جبران خسارت است. به همین دلیل است که گفته شد متصدیان حمل برای شفاف بودن تعهدات و مسئولیت‌هایشان در مرز نظام‌های حقوقی ترجیح می‌دهند قراردادی جدید منعقد کنند.

د) افزایش ترافیک و شلوغی در مرزها، بالا رفتن هزینه‌ها، طولانی شدن زمان حمل

آنچه آمد، یعنی انعقاد قرارداد جدید و برنامه‌نویسی مجدد و ابهام در حقوق و تعهدات و مسئولیت‌های افراد مرتبط با قرارداد حمل، خود، موجب مشکلات و دردهای متعدد دیگری می‌شود. مثلاً برای برنامه‌نویسی مجدد هزینه اضافه‌ای، تحت عنوان «هزینه برنامه‌نویسی مجدد»، باید پرداخت شود. نیز، رعایت تشریفات مربوط به صدور اسناد حمل در مرز نظام‌های حقوقی موجب افزایش ترافیک و شلوغی در مرزها می‌شود. این مسائل سبب افزایش هزینه‌ها، طولانی‌تر شدن زمان حمل کالا، کاهش اطمینان خاطر افراد مرتبط با قرارداد حمل، و در نهایت کاهش بهره‌وری و کارایی حمل و نقل خواهد شد (عاشوری ۱۳۹۵).

برای حذف یا کاهش مشکلات یادشده، ایجاد وحدت حقوقی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن لازم می‌نماید. فعال شدن مجدد جاده ابریشم بین آسیا و اروپا و افزایش شدید مبادلات کالا در این مسیر و موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد ایران در این شبکه ریلی بر ضرورت حذف این موانع افزوده است. وجود یک نظام حقوقی واحد و متحدالشکل نه تنها فقط در صنعت ریلی بلکه در ترانزیت و حمل و نقل‌های مرکب و چندوجهی و «مبدأ تا مقصد»^۲ کالا نیز یک نیاز و ضرورت است که دنیای امروز ناگزیر از پذیرفتن و قدم برداشتن به سمت آن است. یکسان‌سازی مقررات حمل و نقل ریلی کالا می‌تواند اولین قدم در این مسیر باشد.

راهکارهای ایجاد وحدت حقوقی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا

با توجه به پذیرش CIM و SMGS از سوی اکثر کشورهای قاره‌های آسیا و اروپا و شمال آفریقا، شکل اول یادشده یکسان‌سازی مقررات داخلی کشورها، یعنی یکسان‌سازی حقوقی در سطح ملی، به لحاظ تئوری متغی است. زیرا با پیوستن اکثر کشورها، به خصوص کشورهای مهم و دارای روابط تجاری بالا و گسترده، به یک یا هر دو کنوانسیون و یکنواخت شدن حقوق آنها با یکدیگر در زمینه حمل و نقل ریلی کالا گویی قانونی یکسان در این حوزه بین کشورهای عضو یک کنوانسیون برقرار است. به همین سبب، در این بخش، درباره دو راهکار دیگر ایجاد وحدت

1. Reconsignment Fee
2. Door to Door

حقوقی، یعنی یکسان‌سازی در سطح بین‌المللی و از طریق تصویب یک کنوانسیون جدید و یکسان‌سازی از طریق پذیرش داوطلبانه تجار و شرکت‌های تجاری، که از آن به حقوق نرم نیز یاد می‌شود، و امکان اجرای هر یک از این روش‌ها صحبت می‌شود.

الف) یکسان‌سازی در سطح بین‌المللی و از طریق تصویب یک کنوانسیون جدید

با توجه به پذیرش مقررات CIM و کنوانسیون SMGS از سوی اکثر کشورها، بیشتر مباحث مطرح‌شده حول محور این مقررات و یکسان‌سازی این دو است و از انواع دیگر نظام‌های حقوقی، به علت کم بودن تأثیرشان در حجم کل کالاهای حمل‌شده بین‌المللی از طریق راه‌آهن، صرف‌نظر می‌شود.

محکم‌ترین و مطمئن‌ترین شیوه یکسان‌سازی حقوقی در سطح بین‌المللی و از طریق تهیه و تدوین معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و پذیرش آن‌ها از سوی کشورها صورت می‌گیرد. تلاش‌های بسیاری توسط سازمان‌ها و مؤسسات بین‌المللی فعال در زمینه حمل‌ونقل ریلی—از جمله OSJD، OTIF، CIT، UNECE، و... صورت گرفته است تا مقررات حاکم بر این حوزه در قالب یک کنوانسیون جامع و متحدالشکل یکسان‌سازی و هماهنگ شود.

در ماه مارچ سال ۲۰۱۱ کمیته حمل‌ونقل روی زمین کمیسیون منطقه‌ای سازمان ملل متحد در اروپا^۱ از دورنما و استراتژی معین‌شده در پیشنهادنامه‌ای سخن گفت که «به سمت نظام حقوقی متحدالشکل در سراسر منطقه اروپا و در کریدورهای حمل‌ونقلی اوراسیا»^۲ نام داشت. از این سال کار متخصصان این کمیسیون برای تدوین سندی برای یکسان‌سازی مقررات حمل‌ونقل ریلی و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل با کمک سازمان‌ها و نهادهای دیگر به‌خصوص CIT آغاز شد (UNECE Inland Transport Committee, Fifth session, 2–3 December 2013). یکی از نتایج مهم تلاش این کمیسیون تهیه «پیش‌نویس مقررات قانون متحدالشکل ریلی»^۳ (URL) و ارائه آن در هفتاد و هشتمین نشست ژنو در فوریه ۲۰۱۶ بود (UNECE Inland Transport Committee 2016: 23–26).

1. UNECE Inland Transport Committee
 2. Towards unified railway law in the pan-European region and along Euro-Asian transport corridors
 3. draft Legal Provisions of Unified Railway Law (URL)

پس از ارائه پیش‌نویس این قانون، بسیاری از حقوقدانان و کشورهای عضو مقررات CIM پیشنهاد دادند این پیش‌نویس در قالب یک کنوانسیون جدید به تصویب برسد تا تکمیل‌کننده نظام‌های حقوقی موجود شود. اما OSJD و راه‌آهن روسیه و بسیاری از کشورهای دیگر با این پیشنهاد مخالفت کردند. آن‌ها بر این باور بودند که در صورت تصویب یک کنوانسیون جدید نظام حقوقی سومی هم، علاوه بر دو نظام حقوقی قبلی، ایجاد می‌شود و نظم و هماهنگی هرچند کم موجود را بر هم می‌زند. آن‌ها پیشنهاد دادند این پیش‌نویس به مثابه الگویی برای تدوین و تهیه یک جایگزین تمام‌عیار و بی‌نقص نظام‌های CIM و SMGS در نظر گرفته شود (Group of Experts towards Unified Railway Law 2017: 22-24).

مهم‌ترین موانع در راه اجرای این قانون متحدالشکل ریلی و اعمال آن به عنوان جایگزین دو مقررات موجود عبارت‌اند از: ۱. عدم استقبال گسترده از این مقررات از سوی کشورهای عضو و کنوانسیون موجود و ترس از ایجاد نظام حقوقی سوم در این حوزه؛ ۲. عدم امتحان و آزمایش اجرای این کنوانسیون به طور محدود به منظور سنجش امکان اجرای موفق آن؛ ۳. پخته و جامع نبودن مقررات کنوانسیون و نیاز به تکمیل آن.

به نظر می‌رسد لازم است متن این پیش‌نویس و مفاد آن قبل از ارائه در قالب یک کنوانسیون بارها آزمایش و بازبینی شود تا ایرادهای آن مشخص و نواقص آن برطرف شود و کشورهای مختلف با نظام‌های حقوقی گوناگون آن را بپذیرند. به همین دلیل، کمیته کارشناسان زمینی UNECE در سال ۲۰۱۷ فراخوانی داد که در آن شرکت‌های راه‌آهن و سازمان‌های بین‌المللی ریلی را به آزمایش «قانون متحدالشکل ریلی» دعوت کرد. همچنین، از کارشناسان و متخصصان این حوزه دعوت شد بر نتایج این آزمایش‌ها نظارت و بر اساس آن‌ها توصیه‌هایی تهیه و ارائه کنند (Group of Experts towards Unified Railway Law 2017: 4). این فراخوان به منظور آزمایش پیش‌نویس «قانون متحدالشکل ریلی» و استفاده از نتایج این آزمایش‌ها در جهت شناسایی و اصلاح ضعف‌ها و ایرادهای قانون مذکور و پخته کردن و آماده کردن آن برای هدف نهایی ارائه شد. هدف نهایی این قانون ارائه آن در قالب یک کنوانسیون و معاهده به کشورهای عضو مقررات SMGS و CIM و اقبال و پذیرش موفق آن از سوی کشورهای مذکور و برقراری یک نظام حقوقی

واحد و جامع در حوزه حمل و نقل ریلی بین‌المللی است (United Nations General Assembly, 14 June 2019).

با توجه به فزونی رو به رشد تجارت و مبادلات کالا، به دلیل نیازهای شدید تجار و شرکت‌های تجاری به حاکمیت یک قانون واحد بر قرارداد حمل و شفاف بودن حقوق و تعهدات و مسئولیت‌هایشان و همچنین جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه، تصویب یک کنوانسیون جامع درباره حمل و نقل ریلی و یکسان شدن نظام حقوقی حاکم بر این حوزه ضرورتی گریزناپذیر به نظر می‌رسد. با این حال، تاکنون زمینه و بستر لازم برای تجمیع دو کنوانسیون و ایجاد یک نظام حقوقی واحد ایجاد نشده است و سال‌ها زمان لازم است تا پیش‌نویس قانون یادشده به پختگی و جامعیت لازم برسد. در این موقعیت، همان‌طور که گفته شد، اگر پیش از آماده‌سازی فضا و فراهم ساختن شرایط کنوانسیون جدیدی ایجاد شود، این خطر بزرگ وجود دارد که نه تنها یکسان‌سازی صورت نگیرد، بلکه نظام حقوقی سومی هم ایجاد شود و به اختلاف بیشتر در این حوزه بینجامد. از سوی دیگر، تدوین و تصویب معاهدات تشریفات بسیار زیادی دارد و فرایند شکل‌گیری و مستقر شدن و پذیرفته شدن آن از سوی کشورهای مختلف زمان‌بر و هزینه‌بر است. به همین سبب بهتر است تا زمان مهیا شدن شرایط برای تصویب یک کنوانسیون جدید، با حفظ نظام‌های حقوقی موجود، یعنی SMGS و CIM، از حقوق نرم و راهکارهای قراردادی استفاده شود؛ مثل قراردادهای استاندارد و مقررات و شرایط عمومی که سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی فعال آن‌ها را تهیه می‌کنند و تجار به صورت داوطلبانه آن‌ها را می‌پذیرند.

ب) حاکمیت حقوق نرم، راهکار جایگزین برای ایجاد حقوق سخت

«حقوق نرم» عبارت است از مقررات حقوقی که از الزام قانونی و به تبع آن الزام قضایی برخوردار نیستند و اصولاً از طریق پذیرش اختیاری در روابط حقوقی وارد می‌شوند و الزام قراردادی به دست می‌آورند. از مصادیق آن در حوزه حمل و نقل می‌توان به قراردادهای استاندارد و شرایط عمومی یکسان اشاره کرد (شیروی و وکیلی مقدم، حقوق نرم ۱۳۹۴: ۲۵۲). در مقابل آن

«حقوق سخت»^۱ قرار دارد که از مصادیق آن قوانین ملی، اعم از قوانین اساسی و عادی و کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی، است (عابدیان و احمدی ۱۳۹۱). نظریه حقوق نرم با این اندیشه بنیان گرفت که قواعد حقوقی از درجات مختلف نیروی الزام‌آور برخوردارند. اگر در یک سو مقررۀ حقوقی را، که از الزام صد درصد بهره‌مند است، قرار دهیم و در سوی دیگر آنچه حقوق تلقی نمی‌شود و از هر گونه نیروی الزام‌آور عاری است، در حد فاصل میان این دو نهایت سفید و سیاه، محدوده‌ای خاکستری نیز متصور است که در آن درجات مختلفی از الزام‌آوری و آثار حقوقی خاص مترتب بر آن‌ها وجود خواهد داشت (Klabbers 1996: 167).

ویژگی‌های حقوق سخت عبارت است از: ۱. وابسته به حاکمیت کشور معینی است؛ ۲. قلمرو سرزمینی مشخص دارد؛ ۳. سخت تغییر می‌کند. در مقابل، ویژگی‌های حقوق نرم عبارت است از: ۱. وابسته به حاکمیت کشور معینی نیست؛ ۲. قلمرو سرزمینی مشخص ندارد؛ ۳. انعطاف بالایی دارد. به دلیل ویژگی‌های حقوق سخت، این دسته از حقوق معمولاً نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای متغیر و رو به رشد تجار به‌خصوص در حوزه حمل‌ونقل باشد. در مقابل، حقوق نرم هیچ‌یک از مشکلات و چالش‌های حقوق سخت، از جمله سختی تصویب قوانین و فراگیر کردن آن، را ندارد، ضمانت اجرای فراحقوقی مؤثر و مخصوص به خود را دارد (شیروی و وکیلی مقدم ۱۳۹۳: ۲۴)، و جایگزینی مؤثر برای حقوق سخت به شمار می‌آید.

مثلاً در حوزه حمل‌ونقل می‌توان به «کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه قراردادهای حمل کالا، کلاً یا بعضاً، از طریق دریا»^۲ که به «مقررات روتردام» شهرت یافته، اشاره کرد. به علت وجود مقررات مختلف و تشتت در پذیرش مقررات یکنواخت برای حمل دریایی، آنسیترال، پس از یک دهه فعالیت فشرده، در ژوئن ۲۰۰۸، متن مقررات روتردام را نهایی کرد و از ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹، در شهر روتردام، آن را جهت امضا در اختیار کشورها قرار داد. این کنوانسیون از لحاظ محتوا یکی از سندهای جامع و بسیار خوب بین‌المللی در حوزه حمل‌ونقل است و در زمان ارائه آن برای امضا به قدری از موفقیت آن اطمینان داشتند که در متن این کنوانسیون آمده است: «این مقررات یک

1. Hard Law

2. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by sea (Rotterdam Rules)

سال پس از الحاق بیستمین کشور بین اعضا لازم‌الاجرا می‌شود». با این حال، زحمات و کوشش‌های چندین ساله آنسیترا ل بی‌ثمر ماند و پس از سپری شدن حدود یک دهه فقط پنج کشور به این مقررات ملحق شدند (Nikaki & Soyer 2012: 303) که تقریباً هیچ نقشی در حمل‌ونقل بین‌المللی ندارند. علت این وضعیت می‌تواند آماده نبودن بستر برای تصویب مقررات جدید و عدم نیاز دولت‌ها و شرکت‌های تجاری به یک مجموعه مقررات سخت و الزام‌آور اضافی در این حوزه باشد. تصویب یک کنوانسیون جدید در حوزه حمل‌ونقل ریلی بدون فراهم کردن مقدمات نیز ممکن است به چنین سرنوشتی دچار شود.

ج) شیوه‌های استفاده داوطلبانه و اختیاری تجار از حقوق نرم و ابزار قراردادی

استفاده از حقوق نرم و پذیرش داوطلبانه اسناد، مقررات، شروط، و قراردادهای استاندارد از سوی تجار بین‌المللی راه‌حلی مفید و راهگشا است که مشکلات یادشده را ندارد و می‌تواند پاسخگوی نیازهای متغیر و روزافزون دنیای تجارت بین‌المللی باشد. به موجب اصل آزادی قراردادی و اصل لزوم قراردادهای طرفین قرارداد می‌توانند سرنوشت قراردادهای خود را در دست بگیرند و آثار و نتایج ناشی از قرارداد را خودشان تعیین کنند. اما این اصل در بعضی نظام‌های حقوقی به طور مطلق پذیرفته نشده و با محدودیت‌هایی مواجه است (Ruhl 2007: 155). مثلاً، در اکثر کشورهای کامن‌لو^۱ قانون انتخاب‌شده توسط طرفین باید به نحوی با قرارداد مرتبط باشد و نمی‌توان یک قانون بی‌ربط را انتخاب کرد (Stim). ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران نیز یکی دیگر از مصادیق این موضوع است (نژندی‌منش و لاله‌گانی ۱۳۹۴: ۱۸۴). با این حال، خوشبختانه امروزه آستانه تحمل و ظرفیت نظام‌های حقوقی به قدری بالا رفته است که مقررات نرم و داوطلبانه‌ای را که تجار به کار می‌گیرند معتبر می‌دانند. در ادامه به این راهکارهای قراردادی، که با توجه به اصول آزادی قراردادی و لزوم قراردادهای به کار می‌روند، اشاره می‌شود.

۱. استفاده از بارنامه‌های مشترک CIM/SMGS^۲: به علت عدم تداوم حاکمیت کنوانسیون‌های ریلی در خارج از مرزهای آن، متصدی‌های حمل‌ترجیح می‌دهند برای شفاف بودن میزان

1. Common Law

2. Common CIM/SMGS Consignment Note

مسئولیتشان در مرز دو نظام حقوقی دوباره محموله را با یک قرارداد جدید بارنامه‌نویسی کنند (ZHU & Vadim 2018: 115). شاید موفق‌ترین اقدامی که در زمینه هماهنگ‌سازی دو کنوانسیون SMGS و CIM صورت گرفته است تهیه و تدوین بارنامه مشترک برای این دو کنوانسیون باشد. این سند محصول پروژه مشترک نهادهای CIT و OSJD است که در ۲۰۰۶ منتشر شد. هدف از استفاده از بارنامه مشترک CIM/SMGS تسهیل ترافیک باری از مرزها، کاهش هزینه‌ها، کوتاه کردن مدت زمان حمل و نقل، افزایش امنیت حقوقی، و به طور کلی افزایش جذب ترافیک شرق-غرب است. به موجب این بارنامه مشترک، که نوعی استانداردسازی قراردادی محسوب می‌شود، می‌توان قرارداد اصلی و قرارداد جدید را با یک سند بارنامه منعقد کرد. به کارگیری این بارنامه مشترک مسئولیت و وظیفه شرکت‌های گوناگون حمل و نقل ریلی کالا است (Ilie 2010). در سال ۲۰۱۰ بیش از نیمی از حجم حمل و نقل در چهار کریدور حمل و نقلی اروپا با استفاده از بارنامه مشترک CIM/SMGS صورت گرفته است (انجمن علمی دانشکده مهندسی راه آهن ۱۳۹۶: ۳۱).

۲. استفاده از قراردادها و شروط استاندارد. استانداردهای قراردادی می‌تواند کلی یا جزئی باشد. چنانچه کل قرارداد در قالب یک فرم یا سند استاندارد شده ارائه شود، این استانداردسازی کلی است. اما چنانچه قسمتی از قرارداد و فقط شروط خاصی از آن استانداردسازی شود، استانداردسازی جزئی صورت گرفته است؛ مانند استفاده از اصطلاحات تجاری بین‌المللی (اینکو ترمز)^۱ که امروزه جزء جدایی‌ناپذیر قراردادهای حمل‌اند و فقط بخشی از قرارداد حمل را استاندارد می‌کنند (شیروی ۱۳۹۸: ۶۶).

بسیاری از مؤسسات و سازمان‌ها در سطح جهانی و منطقه‌ای برای کمک به تجار و شرکت‌های تجاری به تنظیم و تدوین قراردادهای استاندارد یا ارائه شروط استاندارد در حوزه حمل و نقل ریلی می‌پردازند. یکی از این سازمان‌ها، که بسیار هم فعال است، CIT نام دارد (آشنایی با کمیته بین‌المللی حمل و نقل ریلی (CIT)، ۱۳۹۳) که اسناد و فرم‌های استاندارد آن معمولاً برای عموم در

دسترس نیست (CIT, November 2012) و صرفاً اعضای این سازمان که حق عضویت می‌پردازند امکان دسترسی به این فرم‌ها را از طریق وبسایت^۱ سازمان دارند (CIT-Rail, 2018, p. 4).

۳. استفاده از مقررات یا شرایط عمومی از قبل تهیه شده. شرایط عمومی متشکل از یک سری مقررات کلی است و چنانچه به قرارداد پیوست شود یا در قرارداد به آن‌ها ارجاع شود، نقشی مشابه قانون ملی ایفا می‌کند و حقوق و تکالیف طرفین بر اساس آن شرایط عمومی تعیین و قرارداد بر آن اساس تفسیر و تکمیل می‌شود (Schmitthoff 1968).

این مقررات اختیاری در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی کالاها، که مؤسسات و سازمان‌های فعال بین‌المللی آن را تهیه می‌کنند، معمولاً نقش مکمل SMGS و CIM را دارند. خلأهای بین این دو را پر و نواقص آن‌ها را برطرف می‌کنند. مثلاً، در سال ۲۰۱۳، نهاد CIT مجموعه مقرراتی را با نام «شرایط عمومی حمل‌ونقل در اوراسیا»^۲ تدوین و ارائه کرد. این مقررات، که مکمل دو کنوانسیون SMGS و CIM است، در قراردادهای حمل‌ونقل بین اروپا و آسیا، که هر دو نظام حقوقی در آن دخالت دارند، قابل استفاده است. این مقررات یک سند داوطلبانه و اختیاری است؛ یعنی تجار و طرفین قرارداد حمل‌ونقل باید آن را بپذیرند و در قرارداد حمل‌ونقل به آن ارجاع شود. از سوی دیگر، طبق قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی، باید قابلیت اجرایی داشته باشد و محدودیت‌های قانون اصلی حاکم بر قرارداد را رعایت کند و خلاف مقررات امری و نظم عمومی آن کشور نباشد (Ilie 2010). استفاده داوطلبانه تجار و شرکت‌های تجاری از این مجموعه مقررات در عمل به یکسان‌سازی حقوقی می‌انجامد.

نتیجه

در برخی موضوعات حقوقی، مثل احوال شخصیه، یکسان‌سازی مقررات و قوانین لازم نیست. اما در بسیاری از حوزه‌های حقوقی، مثل موضوعات مالی و اقتصادی و به‌خصوص تجارت بین‌المللی، یکسان‌سازی حقوقی ضروری به نظر می‌آید. حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی بخشی از همین موضوعات به شمار می‌رود. تجار برای انعقاد قراردادهای بین‌المللی در خارج از مرزهای

1. <https://www.cit-rail.org>

2. General Terms and Conditions for the Eurasian Transport (GTC EurAsia)

خود نیازمند اطمینان از برخورداری از حقوق، تعهدات، و مسئولیت‌های یکسان‌اند. هدف از این یکسان‌سازی مقررات در حوزه حمل و نقل بین‌المللی ریلی بار حاکمیت قانون واحد بر قرارداد حمل و نقل ریلی کالا در سرتاسر مسیر و یکنواخت شدن تعهدات و مسئولیت‌های افراد مرتبط با قرارداد حمل است.

در حال حاضر، در قاره‌های آسیا و اروپا و شمال آفریقا، دو نوع نظام عمده حقوقی در حوزه حمل و نقل ریلی کالا وجود دارد؛ کنوانسیون SMGS و مقررات CIM که ضمیمه کنوانسیون کوتیف (COTIF) است. مقررات CIM، که اخیراً اتحادیه اروپا نیز به آن پیوسته است، عمدتاً در اروپا و مغرب و خاورمیانه حاکم است. اما کنوانسیون SMGS بیشتر در آسیا و اروپای شرقی و در کشورهای نظیر چین و روسیه حاکم است. اندک کشورهایی از خاورمیانه و اروپای شرقی، از جمله ایران، به هر دو کنوانسیون پیوسته‌اند.

با پیوستن اکثریت کشورها به حداقل یکی از دو کنوانسیون یادشده، یکسان‌سازی حقوقی در حوزه حمل و نقل ریلی کالا تا حد بسیار زیادی صورت گرفته است. با این حال، برای حمل و جابه‌جایی کالا از شرق به غرب یا بالعکس هنوز با دو نظام حقوقی مواجهیم. وجود این دو نظام متفاوت از هم موجب ترافیک در مرزها، انعقاد قراردادهای متعدد، برنامه‌نویسی مجدد در مرز نظام‌های حقوقی، اتلاف وقت، بالا رفتن هزینه‌ها، و مشکلات دیگر می‌شود.

اصلی‌ترین راه وصول به وحدت حقوقی و یکسان‌سازی کامل مقررات حمل و نقل ریلی کالاها در سطح بین‌المللی ادغام مقررات CIM و SMGS در یک‌دیگر و تصویب یک کنوانسیون جامع و یکنواخت در این زمینه است. تحقیقات و پژوهش‌های گسترده‌ای در حال انجام گرفتن است و یکی از نتایج این کوشش‌ها تهیه و تدوین پیش‌نویس مقررات «قانون متحدالشکل ریلی» (URL) به دست کارگروه‌های تخصصی کمیسیون منطقه‌ای سازمان ملل متحد در اروپاست. با بررسی‌های به‌عمل‌آمده، به نظر می‌رسد در حال حاضر زمینه‌ها و بسترهای لازم برای تصویب این پیش‌نویس به صورت کنوانسیون مهیا نشده است. حال، اگر در این فضا و بدون فراهم ساختن زمینه‌های لازم اقدام به تصویب کنوانسیون جدیدی شود، این ریسک بزرگ وجود دارد که نظام حقوقی سومی نیز به وجود آید و به جای یکسان‌سازی حقوقی موجب اختلافات بیشتر در این زمینه شود.

استفاده از حقوق نرم و ابزارهای قراردادی داوطلبانه شیوه دیگری از هماهنگ‌سازی نظام‌های حقوقی است که مشکلات یادشده را به دنبال ندارد. به همین سبب، بهتر است تا فراهم شدن زمینه و بستر لازم برای تصویب کنوانسیون جدید این هماهنگ‌سازی به وسیله ابزارهای قراردادی و پذیرش داوطلبانه قراردادهای استاندارد و مقررات اختیاری توسط تجار صورت گیرد. به همین منظور، با توجه به پذیرفته شدن اصل آزادی قراردادی و اصل لزوم قراردادها در اکثر کشورها، تجار سه نوع ابزار قراردادی را می‌توانند به کار گیرند.

اول. استفاده از برنامه مشترک CIM/SMGS که شاید مهم‌ترین ابزار قراردادی باشد که تا به حال برای هماهنگ‌سازی مقررات این دو کنوانسیون منتشر شده است. به موجب این برنامه مشترک می‌توان قرارداد اصلی و قرارداد جدید را با یک سند برنامه منعقد کرد و نیازی به برنامه‌نویسی مجدد نیست.

دوم. استفاده از قراردادها و شروط استاندارد. مثلاً در حوزه حمل‌ونقل ریلی می‌توان به فرم‌ها و قراردادهای استاندارد CIT اشاره کرد که معمولاً برای عموم در دسترس نیست و صرفاً اعضای این سازمان که حق عضویت می‌پردازند امکان دسترسی به این فرم‌ها را دارند.

سوم. استفاده از مقررات یا شرایط عمومی از پیش تهیه شده که معمولاً نقش مکمل SMGS و CIM را دارند؛ خلاهای بین این دو را پر و نواقص آن‌ها را برطرف می‌کنند. در همین زمینه می‌توان به مجموعه مقررات «شرایط عمومی حمل‌ونقل در اوراسیا» اشاره کرد که نهاد CIT آن را تدوین و ارائه کرده است. این روند در عمل به وحدت حقوقی و یکسان‌سازی حقوقی منجر خواهد شد.

منابع

۱. ابراهیمی، علیرضا (۱۳۹۸)، بهمین. «تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل ریلی بار طبق کنوانسیون SMGS»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق تجارت بین‌الملل، تهران، دانشگاه تهران پردیس فارابی.
۲. انجمن علمی دانشکده مهندسی راه‌آهن (۱۳۹۶). «معرفی نهاد CIT»، راه سوم، صص ۳۰-۳۱.
۳. آشنایی با سازمان بین‌دولتی حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی COTIF (۱۳۸۱). فناوری و اطلاعات، ۷.
۴. آشنایی با کمیته بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی (CIT) (۱۳۹۳). بازیابی از وب‌سایت تین نیوز: tinn.ir
۵. پوست‌فروش، زهرا (۱۳۹۳). «مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل ریلی بر اساس کنوانسیون سی‌آی‌ام»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق تجارت بین‌الملل، تهران، دانشگاه تهران پردیس فارابی.
۶. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۵). حقوق حمل‌ونقل ریلی، تهران، مجد.
۷. دستباز، هادی؛ محمدصالح ذوقی؛ شهباز شهبازی؛ محسن محبی (۱۳۷۹). شیوه‌های عملی صادرات و واردات، تهران، اتاق بازرگانی بین‌المللی با همکاری اتاق بازرگانی و صنایع ایران.
۸. ردیر، رنه (۱۳۷۱). مقدمه‌ای بر حقوق تطبیقی، ترجمه سید محمد علوی، تهران، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران.
۹. شیروی، عبدالحسین (۱۳۹۴). حقوق تطبیقی، تهران، سمت.
۱۰. _____ (۱۳۹۸). حقوق تجارت بین‌الملل، ج ۹، ویراست ۳، تهران، سمت.
۱۱. شیروی، عبدالحسین؛ اعظم انصاری (۱۳۹۱). «هماهنگ‌سازی در حقوق تجارت بین‌الملل: تحلیل حقوقی ماده ۳ موافقت‌نامه اعمال اقدامات بهداشتی و بهداشت گیاهی»، دانشنامه حقوق اقتصادی، ۱، صص ۸۰-۱۱۹.
۱۲. شیروی، عبدالحسین؛ محمدحسین وکیلی مقدم (۱۳۹۳). «ضمانت اجرای فراحقوقی و جایگاه آن در حقوق نرم»، دانشنامه حقوق اقتصادی.
۱۳. _____ (۱۳۹۴). «حقوق نرم»، مطالعات حقوق تطبیقی، ۱(۶)، صص ۲۵۱-۲۷۶.
۱۴. عابدیان، میر حسین؛ منا احمدی (۱۳۹۱). «مفهوم حقوق نرم و مزایای آن در نظام حقوق تجارت بین‌الملل»، تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، صص ۱۱۹-۱۷۱.

۱۵. عاشوری، حسین (۱۳۹۵). «کریدورهای ریلی ایران، مسیر اتصال آسیا به اروپا»، بازیابی از *دنیای اقتصاد*: <https://www.donya-e-qtasad.com/fa/tiny/news-1064036>
۱۶. عرفانی، توفیق (۱۳۸۴). *مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده-ریل)*، تهران، آریان.
۱۷. فرهنگ، م. (۱۳۷۱). *فرهنگ بزرگ علوم اقتصادی*، تهران، البرز.
۱۸. کردبچه، مژگان؛ آزاده پورصدامی (۱۳۹۶). «آشنایی با سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن OTIF»، *راه‌آهن*، صص ۱۱-۱۶.
۱۹. مرزهای ریلی ایران (۱۳۹۳). وبسایت تین‌نیوز: [available at: https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-7576](https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-7576)
۲۰. مکملی، محمدکاظم (۱۳۷۷). *تاریخ جامع راه‌آهن*، تهران، روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
۲۱. نژندی‌منش، هیبت‌الله؛ سمانه، لالهگانی (۱۳۹۴). «قانون حاکم بر قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی کالا»، *پژوهش حقوق عمومی*، سال ۱۶ (۴۶)، صص. ۱۵۵-۱۹۰.
22. Abedian, M. H. & Ahmadi, M. (2011). Concept of "soft law" and its advantages in the system of international trade law. *Legal research quarterly*, 15(151). (in Persian)
23. *Administrative Arrangements between OTIF, DG MOVE & ERA*. (2013). Retrieved from European Commission: www.ec.europa.eu/transport/.../2013-10-24-mou-otif-move-era.pdf
24. mmrruuu, .. 221)) tttt ttt hh nnnnnnnrrr pp nn nnaa ddd iiiiiiiii ii ll law in relation to passenger transport services. *European Journal of Service Management*, 28/1, pp. 7-14.
25. Bonell, M. (1992). Unification of law by Non-Legislation Means: The UNIDROIT Draft Principles for International Commercial Contracts. *American Journal of Comparative law*.
26. Bulletin. (1987). *International Carriage by Rail*. OTIF Organization.
27. CIT (2012). *Legal expertise for the benefit of the railways*. Bern: International Rail Transport Committee, General Secretariat.
28. CIT; IRU (2017). *Guideline comparing the legal regimes: CMR- COTIF/CIM- SMGS*. CIT; IRU.
29. CIT-Rail (2018). *Annual report*. bern: UPU, Universal Postal Union. Retrieved may 2019.
30. Dastbaz, H., Zoghi, M. S., Shahbazi, S., & Mohebi, M. (2000). *Practical methods of export and import*. Tehran: International Chamber of Commerce with assistant of Iran chamber of commerce & industries. (in Persian)
31. Ebrahimi, A.R. (2020, February). *Duties and liabilities of rail carrier of goods according to SMGS convention*. University of Tehran, College of Farabi. Thesis for Master of International Trade Law, Tehran. (in Persian)

32. Erfani, T. (2005). Civil liability of ground transportation: road & rail. Tehran: Arian. (in Persian)
33. Freise, R. (2017). Introduction URL's fundamentals and objectives. business meeting Virtual pilot transports operating under Unified Railway Law, p. Berlin.
34. Group of Experts towards Unified Railway Law (2017). *Report of the Group of Experts towards Unified Railway Law on its fifteenth session*. Geneva,: UNECE. Retrieved from <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc2/ECE-TRANS-SC2-GEURL-2017-02e.pdf>
35. Heidbrink, J. (1998). *General Bases of Carrier Liability for Physical Damage in Transport Law*. Stockholm University: Thesis of Private Law, Institute for Maritime and Transport Law.
36. Ilie, E. (2010). *CIM/SMGS consignment note simplifies cross-border procedures*. Retrieved from Railway Pro: <https://www.railwaypro.com/wp/cimsmgs-consignment-note-simplifies-cross-border-procedures/>
37. Klabbers, J. (1996). The Redundancy of Soft Law. *Nordic Journal of International Law*, 65. Retrieved April 10, 2012, from <http://www.HeinOnline>.
38. Landwehr, O. (2007). WTO-Technical Barriers and SPS Measures. (P.-T. Stoll, & A. Sebert-Fohr, Eds.) *Article 3 SPS. In Rudiger Wolfrum*, pp. 412-434.
39. Leebron, D. W. (1996). Lying Down with Procrustes: An Analysis of Harmonization Claims. (J. Bhagwati, & R. Hudec, Eds.) *Fair Trade and Harmonization: Prerequisites for Free Trade?*, pp. 41-118.
40. Mayeda, G. (2004). Developing Disharmony? The SPS and TBT Agreements and the impact of Harmonization on Developing Countries. *Journal of International Economic Law*, 7(4), pp. 737-764.
41. Mokammeli, M. K. (1998). Comprehensive history of railways. Tehran: Public Relations of the Railways of Iran. (in Persian)
42. Najandimanesh, H. & Lalegani, S. (2015). Applicable Law to International Multimodal Transport Contracts for Goods. *Public Law Research*, 16(46), pp. 155-190. (in Persian)
43. Nazari, A. (Director General of International Affairs of RAI) (n.d.). Speech of Mr. Nazari in Conference on COTIF. Iran.
44. Nikaki, T. & Soyer, B. (2012). a New International regime for Carriage of Goods by sea: contemporary, Certain, Inclusive and Efficient , or just Another one for the Shelves? *Berkeley Journal of International Law*, 30(2).
45. OSJD (2019). *Report on the Activities of Organization of Co-Operation between Railways for 2018*. Seoul: Committee of the Organisation for Co-operation between Railways. Available at: osjd.org
46. OTIF (2011). *List of OTIF member states*. archived at the Wayback Machine.
47. *Proposal for a COUNCIL DECISION*. (2019). Brussels: European Commission.
48. Rodière, R. (1979). Introduction au droit comparé. Paris: Dalloz. (Persian translation by Alavi, S.M.)
49. Ruhl, G. (2007). Party Autonomy in the Private International Law of Contracts. In E. Gottschalk (Ed.), *Conflict of Laws in a Globalized World*. Cambridge University Press.
50. Schmitthoff, C. M. (1968). The Unification or Harmonization of Law by Means of Standard Contracts and General Conditions. *International and Comparative Law*

- Quarterly.*
51. Shiravi, A. & Ansari, A. (2012). Harmonization in International Trade Law: Legal Analysis of SPS Agreement's Article 3. *Encyclopedia of Economic Rights*, 19(1). (in Persain)
 52. Shiravi, A. & Vakili-Moghadam, M. (2014). Non-Legal Sanctions in Soft Law. *Encyclopedia of Economic Rights*, 21(5). (in Persain)
 53. ----- (2015). Soft Law. *Comparative Law Review*, 6(1), pp. 251-276. (in Persain)
 54. Shiravi, A. (2015). *Comparative Law*. Tehran: Samt. (in Persain)
 55. ----- (2019). *International Trade Law* (3rd ed.). Tehran: Samt. (in Persain)
 56. Stephan, P. B. (1999). The Futility of Unification and Harmonization in International Commercial Law. *Working Paper, No. 99-10, University of Virginia School of Law*.
 57. Stim, R. (n.d.). Choice of Law Provisions in Contracts. *NOLO Legal Articles*.
 58. Sykes, A. O. (1999). The (Limited) Role of Regulatory Harmonization in International Goods and Services Markets. *Journal of International Economic Law*, 2(1), pp. 49-70.
 59. ----- (2000). Regulatory Competition or Regulatory Harmonization? A Silly Question. *Journal of International Economic Law*, 3(2), pp. 257-264.
 60. Taghizadeh, E. (2016). *Rail Transportation Law*. Tehran: Majd. (in Persain)
 61. Trebilcock, M. J. & Howse, R. (1999). *The Regulation of International Trade*. London and New York: ROUTLEDGE.
 62. UNECE Inland Transport Committee. (2013). *Unification of International Railway Law with the Objective to Allow Rail Carriage under a Single Legal Regime: Comparison of Relevant Legal Provisions in the CIM and SMGS*. Working Party on Rail Transport, Group of Experts towards Unified Railway Law. Geneva: note of secretariat. Retrieved from <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/sc2/>
 63. ----- (2016). *Report of the UNECE Inland Transport Committee on its seventy-eighth session*. Geneva. Retrieved from <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/>
 64. United Nations General Assembly. (2019). *United Nations Commission on International Trade Law Fifty-second session*. Vienna.
 65. ZHU, Y. & Vadim, F. (2018). Comparative study of international carriage of goods by railway between CIM and SMGS. *Frontiers of law in China*, 13(1), pp. 115-136.
 66. Zweigert, K. & Hein, K. (1998). *Introduction to Comparative Law* (3rd ed.). Oxford: Clarendon Press.