

## اثر گذاری عرف‌های فراملی بر کنوانسیون‌های حمل و نقل

مازیار ذبیحی<sup>۱</sup>، محسن محبی<sup>۲</sup>، یوسف خرم فرهادی<sup>۳</sup>

### چکیده

عرف و معاهدات بین‌المللی، مکمل یکدیگر در جهت ساخت نظام حقوق حمل و نقل بین‌المللی‌اند. عرف‌های فراملی یا ایجادکننده معاهدات یا تکمیل‌کننده آن‌اند. در این زمینه دو وضعیت رخ خواهد داد؛ یکی وجود عرف و تدوین آن توسط کشورها در قالب معاهده و دیگری وجود معاهده و تکمیل آن از طریق عرف موجود میان تابعان که بعد از معاهده و به‌منظور تسهیل در اجرای آن شکل می‌گیرد. در این مقاله به دسته اول پرداخته و به این پرسش پاسخ داده‌ایم که اولاً آیا عرف‌های فراملی موجود در صنعت حمل و نقل می‌تواند سبب ایجاد یک معاهده بین‌المللی شود و حقوق بین‌الملل عمومی را به تنظیم مقرراتی در جهت منفعت تابعان منفعل خود وادار کند یا خیر؟ و دوم اینکه در صورت پاسخ مثبت به این پرسش، نحوه اثر گذاری این عرف‌ها در ایجاد کنوانسیون‌های حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی به چه صورت است؟ نتیجه حاصل شده این است که دولت‌ها به‌عنوان تصویب‌کنندگان کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی معمولاً تلاش می‌کنند تا منافع متصدیان حمل و نقل را هم تأمین کنند. از طرف دیگر، سازمان‌های بین‌المللی دولتی اقدام به جمع‌آوری و تدوین عرف‌های حمل و نقلی کرده و با یکنواخت‌سازی عرف‌ها، اجرای قواعد را آسان می‌کنند. اگرچه نظام معاهداتی در ظاهر محکم‌تر از نظام حقوق عرفی است، مزایای عرف موجب شده است تا در برخی موارد به همان شکل گذشته به حیات حقوقی خود ادامه دهد.

### کلیدواژگان

اتحادیه اروپا، حقوق حمل و نقل، دولت‌ها، سازمان ملل، عرف فراملی، کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی.

۱. دانشجوی دکتری رشته حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. Email: maziar.zabih@lawyer.com
۲. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول). Email: sd.mohebi@gmail.com
۳. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد چالوس، چالوس، ایران. Email: uk\_farhadi2000@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۰۷، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۷/۲۸

## مقدمه

عرف‌های فراملی، یا ایجادکننده معاهدات یا تکمیل‌کننده آن‌اند. در این زمینه دو وضعیت رخ خواهد داد؛ یکی وجود عرف و تدوین آن توسط کشورها در قالب معاهده و دیگری وجود معاهده و تکمیل آن از طریق عرف موجود میان تابعان که بعد از معاهده و به‌منظور تسهیل در اجرای آن شکل می‌گیرد. در این مقاله به دسته اول پرداخته و به این پرسش پاسخ داده‌ایم که اولاً آیا عرف‌های فراملی موجود در صنعت حمل‌ونقل می‌تواند موجب ایجاد معاهده بین‌المللی شود و حقوق بین‌الملل عمومی را به تنظیم مقرراتی در جهت منفعت تابعان منفعّل خود وادار کند یا خیر؟ و دوم اینکه در صورت پاسخ مثبت به این پرسش، نحوه اثرگذاری این عرف‌ها در ایجاد کنوانسیون‌های حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی به چه صورت است؟ و در پایان به این نتیجه رسیده‌ایم که دولت‌ها از طریق سازمان‌های بین‌المللی اقدام به جمع‌آوری و تدوین این عرف‌ها می‌کنند و در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی به آن می‌پیوندند.

عرف در حقوق حمل‌ونقل شکلی از توافق است و منشأ الزام خود را از اراده می‌گیرد و کنوانسیون‌های حمل‌ونقلی نیز به‌یقین، از آنجا که در جهت تسهیل تجارت بازرگانان ایجاد شده‌اند و قدرت الزام‌آوری خود را از حقوق بین‌الملل عمومی می‌گیرند، الزامات حقوقی ایجاد می‌کنند. با این رویکرد، حقوق حمل‌ونقل و تجارت بین‌الملل یک حقوق بین‌المللی است، چراکه بدون وجود کشورها و حاکمیت آنها مفهوم بین‌المللی بودن خود را از دست می‌دهد (Ralf, 2007: 447). بنابراین، عرف معیار عینی و خارجی و ضابطه شناخته‌شده و مسلمی است که در رفع نکات مبهم و غیرروشن عبارات و شروط قرارداد و کشف مقصود مشترک متعاقدین نقش مهمی ایفا می‌کند (حبیبی، ۱۳۹۲: ۱۶۱). عرف در حمل‌ونقل باید دارای پنج ویژگی مهم باشد تا واجد عنوان عرف شود:

۱. عادت‌های حمل‌ونقلی و تجاری کاربردهای بازار را منعکس کند؛
۲. مدت زمان زیادی ادامه داشته باشد؛
۳. جهانی و بین‌المللی شده باشد؛
۴. خارج از نظام حقوق داخلی باشد؛
۵. از مزایای سودمندی در جامعه تجاری باشد (بیشترین منفعت را ایجاد کند) (Bhala, 2006: 205-206).

حال سؤال اساسی این است که کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی چگونه از این عرف‌ها در طی ایجاد و روند شکل‌گیری خود تأثیر می‌پذیرند و در واقع این عرف‌ها چگونه سبب به‌وجود آمدن و انعقاد این کنوانسیون‌ها می‌شوند؟ در این مقاله به عملکردهای جامعه بین‌المللی در قالب نحوه شکل‌گیری کنوانسیون‌های

بین‌المللی با ملاک‌های عرفی موجود در صنعت حمل‌ونقل، عملکرد سازمان‌های بین‌الدولی که در تدوین این عرف‌ها موفق بوده‌اند، تعاملاتی که وضعیت حقوقی موجود می‌تواند در حقوق آینده ایجاد کند و نیز مبحث حقوقی عرف‌های رزرو شده در کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در قالب چهار بخش پرداخته و این قضیه را مسلم دانسته‌ایم که کنوانسیونی که قواعد مندرج در آن، پیش از آنکه بخواهد شکل کنوانسیونی به خود بگیرد، دارای ویژگی عرفی باشد، بسیار عملکرد بهتری خواهد داشت تا کنوانسیونی که از ابتدا و بدون در نظر گرفتن مقررات عرفی موجود میان تابعان آن بخواهد شکل بگیرد، چراکه تابعان این کنوانسیون به‌صورت ضمنی و ارادی بر انجام مفاد این کنوانسیون قبل از لازم‌الاجرا شدن و حتی به‌وجود آمدن آن توافق کرده‌اند و اراده مستقیم و سابقه‌داری هم به انجام مفاد آن دارند. در واقع تابعان منفعل حقوق بین‌الملل، در قالب عرف‌های فراملی خود، مقرراتی را در کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌گنجانند.

### شکل‌گیری کنوانسیون‌های بین‌المللی مبتنی بر عرف فراملی

عرف‌ها به دو شکل بر کنوانسیون‌های حمل‌ونقل اثر می‌گذارند؛ دسته اول کنوانسیون‌هایی هستند که براساس نیاز به قانونگذاری در یک موضوع (معمولاً جدید) به‌وجود می‌آیند و عرف حاکم، پس از تصویب و لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون‌ها به‌وجود می‌آید و جزء قلمرو حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی قرار می‌گیرد و در جهت تکمیل مقررات این کنوانسیون‌ها عمل خواهد کرد. تشخیص اینکه این مقررات بعد از کنوانسیون واجد جنبه عرفی باشد، کار مشکلی است و اغلب احراز آنها به آرای داوری و محاکم دادگستری بین‌المللی یا داخلی برمی‌گردد.

دسته دوم کنوانسیون‌هایی هستند که دولت‌ها براساس نیازهای موجود در صنعت حمل‌ونقل اقدام به تهیه و تدوین آنها می‌کنند و مقررات آنها را بر تابعان منفعل حقوق بین‌الملل که در صنعت حمل‌ونقل فعالیت دارند، تحمیل می‌کنند. این کنوانسیون‌ها نمی‌توانند خالی از عرف موجود میان بازرگانان و نیز شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی باشند، اما بیشتر مقررات آنها را کارشناسان براساس نیازهای موجود تدوین می‌کنند و به تصویب دولت‌ها می‌رسانند. کنوانسیون CMR در حمل‌ونقل زمینی که در جهت تأمین منافع و حقوق دست‌اندرکاران حمل‌ونقل جاده‌ای و یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای ایجاد شده است و کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی کشوری (شیکاگو) از این دسته‌اند. دولت‌ها معمولاً شرکت‌کنندگان رسمی در مذاکرات بین‌المللی‌اند، اما تلاش‌های هماهنگ‌سازی و یکسان‌سازی اغلب توسط بخش خصوصی هدایت می‌شود (Coetzee, 2010: 147). زمانی که عرف‌ها در حال پیدایش و شکل‌گیری هستند، در این حالت معاهده می‌تواند آنها را متبلور (کریستالیزه) و کامل

کند و عامل انعقاد آنها شود. در این صورت عرف نه به حالت عملکرد بعد از معاهده، بلکه دفعتهاً (spontanement) در اثر وضع معاهده و به صرف درج در آن انسجام می‌یابد و مراحل شکل‌گیری آن از این طریق به درجه کمال می‌رسد (هنجنی، ۱۳۷۲-۱۳۷۱: ۲۵۹). اما زمانی که این عرف مقبولیت عامه بیشتری پیدا کند<sup>۱</sup>، مورد توجه کارشناسانی قرار می‌گیرد که اقدام به تدوین و پیاده کردن قواعد و مقررات حمل‌ونقل در کنوانسیون‌ها می‌کنند و این مقررات بر کشورهای عضو، حکومت کرده و قدرت الزام خود را از حقوق بین‌الملل عمومی اخذ خواهد کرد. برای مثال حمل‌ونقل کالا در واگن، با پوشش برزنتی، به صورت عرفی در حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی حمل‌ونقل روباز تلقی نمی‌شد، تا اینکه این مقرره در بازنگری کنوانسیون کوتیف در سال ۱۹۸۲ جای داده شد (تقی‌زاده، ۱۳۹۵: ۲۳۵) و از این پس وارد مقررات حقوق بین‌الملل عمومی شد. در واقع این حقوق بین‌الملل است که با تأیید حاکمیت دولت‌ها این اجازه را برای قاعده‌سازی و ایجاد کنوانسیون می‌دهد (Wildbaber, 1988: 164).

این کنوانسیون‌ها قوام‌دهنده و منتشرکننده عرف‌های موجود حقوق حمل‌ونقل هستند یا وضعیت عرف‌های نامناسب حاکم بر حقوق حمل‌ونقل را سامان می‌دهند. بدین ترتیب که ابتدا عرفی در میان متصدیان حمل‌ونقل، فورواردرها<sup>۲</sup> و کریرها<sup>۳</sup> یا بازرگانان وجود داشته و دولت‌ها، این عرف‌های موجود را استخراج و آنها را مدون و مصوب می‌کنند تا موارد اختلافی کمتر شده و جنبه حقوق سخت به آن داده شود.<sup>۴</sup> بنابراین بسیاری از قوانین مهم حقوق بازرگانی بین‌المللی در خود خرید و فروش یا رویه و عرف میان اشخاص خصوصی که در کسب‌وکار با نفوذ هم هستند، به وجود می‌آیند (Schmitthoff, 1987: para 4).

برای مثال:

۱. کنوانسیون آنسیترال در خصوص ضمانت‌نامه‌های مستقل و اعتبارات اسنادی<sup>۵</sup>، که بیشتر مقررات آن صرفاً تکمیلی‌اند، به وسیله عرف‌ها و رویه‌های غیرالزام‌آور متحدالشکل اعتبارات اسنادی یا قواعد یکنواخت برای ضمانت‌نامه‌های عندالمطالبه<sup>۶</sup> تدوین شده است، اگرچه توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی جمع‌آوری شده‌اند، توسط آنسیترال به صورت یک معاهده بین‌المللی میان دولت‌ها درآمده و کریستالیزه شده‌اند، می‌تواند جایگزین قانون حاکم در قراردادها شود (Goode, 1997: 5).
۲. این عرف که متصدیان باربری باید پیش از بارگیری، تأیید کنند که کالا از نظر

۱. اعم از جهانی یا منطقه‌ای.

2. Forwarder

3. Carrier

۴. مانند کنوانسیون یورک آنتورپ یا کنوانسیون ورشو که در جهت یکسان‌سازی مقررات حمل‌ونقل هوایی است.

5. The UNCITRAL Convention on Independent Guarantees and Standby Letters of Credits

6. URDG

ظاهری شرایط مطلوبی دارد و قابل ارسال است و پس از اینکه بارگیری کالا از نظر آنان پذیرفته شد، شرکت کشتیرانی بسته‌های کالا را بررسی می‌کند و اگر نمونه‌هایی از آن با گواهی صادرشده مبتنی بر مطلوب بودن شرایط ظاهری کالا مطابقت نداشته باشد، مشاهداتش را در نسخه دوم گواهی کالا ذکر می‌کند تا در اصلاح بارنامه مورد توجه قرار گیرد و این امر به همین صورت تکامل یافته در مقررات لاهه ویزی پیش‌بینی شد (ابراهیم پورباصر و حسن‌زاده، ۱۳۹۶: ۴۰-۳۹).

۳. قانون هارتر که مجموعه‌ای از قوانین دریایی است که به منظور جلوگیری از سوءاستفاده صاحبان کشتی و حمل‌کنندگان دریایی وضع شده است؛ بدین مفهوم که رویه‌های صاحبان کشتی‌ها و حمل‌کنندگان دریایی، در بعضی موارد امکان سوءاستفاده را برای آنها فراهم می‌کند که با این قانون، وضعیت آن به نظم کشیده شده و عرف‌های نابجا اصلاح شد. این قانون ابتدا در آمریکا وضع شد و عرف‌های حمل‌ونقل ایالات متحده را مدون کرد، اما بعدها کنوانسیون لاهه (هیگ) از آن الگوبرداری کامل کرد. صاحبان کشتی در خصوص شرایط حمل، آزادی عمل بسیاری داشتند، یعنی در طول قرن نوزدهم، زمانی که بازرگانی به سرعت در حال پیشرفت بود (به‌طور عرفی و سراسری)، صاحبان کشتی مسئولیت خود را در قبال خسارت وارده به کالا یا از بین رفتن آنها محدود کردند و با گنجاندن موارد معاف‌کننده در بارنامه‌های خود از مسئولیت معاف می‌کردند، که این عرف نابجا بعدها در قانون هارتر از بین رفت (انتصاری، ۱۳۷۳: ۲۹). بنابراین در بسیاری از کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی این موضوع مشهود است که برخی از قواعد آن از روی عرف‌ها کپی‌برداری شده‌اند و بدین نحو دولت‌ها سعی داشته‌اند تا مقرراتی را از فیلتر حقوق بین‌الملل عمومی بگذرانند و بر تابعان منافع حقوق بین‌الملل تحمیل گردانند. علاوه بر کنوانسیون‌های بین‌المللی، موافقت‌نامه‌های دوجانبه نیز می‌توانند شاهد مثال دیگری بر این مدعا باشند، برای مثال، کشورها اقدام به عقد موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد دوجانبه به منظور حذف موانع تعرفه‌ای میان خود می‌کنند (Yi, 2017: 43) که به‌طور مستقیم در تسهیل و ترخیص کالا و نیز حمل‌ونقل آن اثرگذار است.

عرف قاعده‌ای است که در ذهنیت جامعه و منطق آن مورد تأیید است، به گذشته آن جامعه برمی‌گردد و با روندی آهسته در بطن آن جامعه شکل می‌گیرد. برای مثال بسیاری از مقررات مربوط به شکل تنظیم بارنامه‌ها را، کنوانسیون‌ها براساس مقررات عرفی و با توجه به هدف خاص کنوانسیون تدوین کرده‌اند، مانند بارنامه‌های مربوط به کنوانسیون CMR در حمل‌ونقل زمینی، بارنامه حمل چندوجهی فیاتا (FBL)<sup>۱</sup> که توسط بارفرابران در سراسر دنیا

1. Negotiable Fiata Multimodal Transport Bill of Lading

صادر می‌شود و اعتبار جهانی دارد و از سال ۱۹۹۲ جایگزین بارنامه‌ای شده است که «بارنامه حمل مرکب فیاتا» نامیده می‌شد.<sup>۱</sup> اما برخی موارد عرفی مستقیماً در کنوانسیون‌ها پیش‌بینی نشده‌اند، و به همان وضعیت قبلی مانده‌اند، مانند موارد زیر:

- مدت حمل: تابع عرف است و براساس وسیله یا وسایل نقلیه (در حمل چندوجهی) محاسبه می‌شود و مقررات خاصی در کنوانسیون‌ها در این خصوص پیش‌بینی نشده است و تکمیل‌کننده کنوانسیون‌ها هستند.
- خسارت تأخیر در حمل: در مرحله اول تابع توافق و قرارداد طرفین است و در صورتی که قرارداد سکوت کند، مقررات عرفی حکومت خواهد کرد، چراکه برخی کنوانسیون‌ها مانند هیگ یا هیگ ویزی در این خصوص ساکت‌اند.
- تعیین مسیر حمل: نیز مانند موارد بالا تابع عرف حمل و نقل بوده و تکمیل‌کننده کنوانسیون‌های بین‌المللی است.
- بسته‌بندی: که براساس نوع کالا و شرایط فیزیکی آن مقررات عرفی متفاوتی در خصوص آن وجود دارد و در صورت عدم توافق در قرارداد، تابع مقررات عرفی خواهد بود.
- پرداخت THC<sup>۲</sup> (هزینه تخلیه و بارگیری): در صورت عدم توافق مبنی بر اینکه بر عهده کدام یک از خریدار یا فروشنده است، براساس عرف بندر خواهد بود.
- در حالی که کشتی به‌صورت تجهیز نشده و تحت اجاره قرار می‌گیرد، مطابق عرف، در صورتی که نتوان متصدی را از طریق نشان یا امضا تشخیص داد، باید دید ناخدای کشتی بارنامه را از طرف مالک کشتی امضا کرده است یا از طرف مستأجر؟ (Tove Dickman, 2011: 17).

اینکه عرفی در حقوق حمل و نقل بین‌المللی رشد و توسعه یابد، مستلزم این است که آن عرف فراتر از مرزها عمل کرده و قدرت اجرایی پیدا کند، و این موضوع به جنبه معنوی عرف و رکن ذهنی عمل‌کنندگان آنها در خصوص انجام و التزام به عرف بازمی‌گردد و حتی امروزه قراردادهای حمل و نقل و بازرگانی بین‌المللی نیز می‌توانند تحت حکومت چندگانه قوانین ملی یا حقوق بین‌الملل یا حتی عرف‌های تجاری قرار گیرند (Nilupuli, 2016: 5). با این حال بی‌شک ذات حقوق عرفی بین بازرگانان تدوین نشده، غیرموضوعه و غیرقراردادی است. مقررات مندرج در یک کنوانسیون بین‌المللی می‌تواند دقیقاً به‌عنوان بخشی از حقوق عرفی بازرگانی فراملی شناخته شود، اما قواعد مندرج در کنوانسیون، بخشی از حقوق عرفی متداول میان بازرگانان

۱. قابل معامله بودن (Negotiable) این نوع بارنامه کاملاً جنبه عرفی داشته و در کنوانسیون حمل چندوجهی وارد شده است.

2. Terminal Handling Charges

نیست، چراکه کنوانسیون‌هایی که در آن قواعد مزبور درج شده است، فقط به وسیله اراده دولت‌های اطراف کنوانسیون به اجرا درمی‌آید (Goode, 1997: 2). بنابراین می‌بایست میان مقررات عرفی یک کنوانسیون و مقرراتی که توسط تدوین‌کنندگان آن معاهده نوشته شده است، تمایز قائل شد، چراکه منشأ ایجاد مقررات عرفی، متصدیان حمل‌ونقل بوده‌اند، ولی منشأ الزام در مقررات آن کنوانسیون بین‌المللی دولت‌ها. اما ممکن است معاهده‌ای به صراحت اعلام کند که حقوق عرفی را تدوین می‌کند. چنین اعلامی به ندرت اتفاق می‌افتد و به فرض وقوع بدین معنا نیست که کلیه مقررات معاهده ضرورتاً اعلام‌کننده حقوق عرفی موجودند. برای مثال مقدمه معاهده ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای آزاد صرفاً اعلام می‌دارد که طرف‌های متعاقد تمایل داشته‌اند که حقوق حاکم بر دریای آزاد را تدوین کنند و مقررات کنوانسیون را به عنوان اینکه به طور کلی بیانگر اصول حقوق بین‌الملل موضوعه‌اند، تصویب کرده‌اند. این امر این موضوع را که مقررات خاصی از کنوانسیون فاقد این ویژگی‌اند، نفی نمی‌کند. به علاوه اینکه طرف‌های معاهده مدعی‌اند که این معاهده، اعلام‌کننده حقوق موجود است می‌تواند دلیلی بر ادعای آنها باشد. اگرچه طبیعتاً هرچه تعداد طرف‌های متعاقد بیشتر باشد، این دلیل هم قانع‌کننده‌تر خواهد بود (قنبری جهرمی، ۱۳۸۴: ۷۷).

نگارش عرف‌های غیرمکتوب به شکل مجموعه‌ای از قوانین استانداردسازی شده که ناشی از توافق‌اند، آنها را موضوع قانون ملی حاکم بر قرارداد هم قرار می‌دهد. در نتیجه، یک کنوانسیون بین‌المللی، ادله معتبری، بر وجود قواعد تدوین‌نشده‌ای که در گذشته وجود داشته است، اما برخی معتقدند که به تنهایی، خیلی ادله قابل اعتمادی نیستند، زیرا به نظر نمی‌رسد که هدف کنوانسیون‌ها یا مجموعه مقررات تدوین‌شده این باشد که عرف‌هایی از پیش پذیرفته‌شده جهانی را بازتولید کنند (Goode, 1997: 3).

در عین حال که سعی شده است مقررات حمل‌ونقل در چارچوب حقوق بین‌الملل الزام بیابد، اما نشانه‌هایی وجود دارد که یکپارچه‌سازی و هماهنگ‌سازی برخی مقررات حمل‌ونقل، در چارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی به خوبی صورت نگرفته است، تعداد زیادی از کنوانسیون‌ها نتوانسته‌اند به تصویب کافی دست یابند و شاید یکی از علل آن، عدم تطابق با عرف‌های حمل‌ونقلی بوده است، چراکه خواسته متصدیان حمل در جهت بهینه‌سازی مقررات تأمین نشده است، بدین معنا که کنوانسیون‌های تدوین‌شده، با رویه‌های عملی آنها هماهنگی نداشته و اجرای این کنوانسیون‌ها با منافعشان سازگار نبوده است یا وضعیت ناهمگونی را در خصوص واقعیت‌های حمل‌ونقل در برداشته است، که برخی از آنها عبارت‌اند از:

کنوانسیون ۱۹۸۰ در خصوص حمل‌ونقل چندوجهی کالا؛

کنوانسیون ۱۹۹۱ در خصوص مسئولیت عامل حمل ترمینال در بازرگانی بین‌المللی؛

کنوانسیون ۱۹۹۶ در خصوص مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل مواد خطرناک

و مضر توسط دریا (HNS)<sup>۱</sup> (63: 2015, Smeele).

اما زمانی که عرف تدوین پیدا کرده و حتی ممکن است که طرفین قرارداد، آن را مورد توافق قرار دهند، سبب افزایش قدرت اجرایی خود (از منشأ عرفی به منشأ قراردادی و رضایی) می شود و نیز این امکان هم وجود دارد که با توافق صریح طرفین کنار گذاشته شود، اما قابلیت تغییر آن امکان پذیر نیست، چراکه در یک مجموعه مدون شده است و آن مجموعه باید تغییر کند. البته همان طور که ذکر شد، این حالت هم امکان پذیر خواهد بود که یک عرف هیچ گاه به یک کنوانسیون تبدیل نشود و به همان صورت عرفی باقی بماند.

## نحوه تأثیرپذیری سازمان های بین المللی و دولت ها از عرف های

### فراملی موجود در ایجاد کنوانسیون های حمل و نقل بین المللی

در زمینه تبدیل عرف ها به کنوانسیون های حمل و نقلی چند نمونه بارز وجود دارد که علاوه بر سازمان های خصوصی، سازمان های بین الدولی هم اقدام به تدوین این عرف ها می کردند. بدین معنی که سازمان های خصوصی بین المللی مانند اتاق بازرگانی بین المللی<sup>۲</sup> یا اتحادیه شرکت های فوروآردی<sup>۳</sup> تنها اقدام به انتشار متن ها و الگوهایی می کنند که راهگشای حل امور، برای متصدیان حمل و نقل باشد و در واقع این حقوق نرم به همین شکل باقی می ماند، با این تفاوت که فقط مدون می شوند و مرجع حل اختلاف (اعم از داوری یا دادگستری)، بدون نزاع بر سر ماهیت این عرف ها اقدام به صدور رأی می کند.<sup>۴</sup> در این خصوص می توان مقررات مربوط به اینکوئترمز، مجموعه قوانین و مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی<sup>۵</sup>، رویه های بین المللی عملیات بانکی<sup>۶</sup>، را مثال زد. اما اینها به کنوانسیون بین المللی تبدیل نشده و وارد حقوق بین الملل عمومی نمی شوند. این عرف ها در اصل میان همین متصدیان و کارگزاران حمل برقرار است. اگر عرف عمومی میان کشورها بود، این سازمان ها نمی توانستند مداخله کنند، چراکه

1. International Convention on Liability and Compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996(HNS 1996)

2. ICC

3. FIATA

۴. از دید برخی حقوقدانان، این شکل از حقوق نرم به این سبب الزام آوری دارند که ماهیت اصلی آنها ناشی از عرف الزام آوری است که خلاف آن توافق نشده، وگرنه بسیاری از حقوقدانان معتقدند که حقوق نرم، به طور کلی، قوعد غیرمثبتی را ایجاد می کند که الزام قضایی و حقوقی ندارند. ر.ک:

Henry Deeb Gabriel The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT , UNCITRAL, and the Hague Conference, Brooklyn Journal of International Law, 2009, Volume 34, P658

5. UCP600

6. ISBP



نقش سازمان‌های غیردولتی در مقررات حقوق بین‌الملل عمومی فقط از طریق رایزنی‌های پشت پرده و لابی اتفاق می‌افتد (Mendelson, 1998: 203). ولی چون این عرف‌ها مربوط به حقوق حمل‌ونقل است و اجراکننده این مقررات همان تابعان منفعل‌اند، این تابعان منفعل علاوه بر اینکه از طریق دولت‌ها برای خود اقدام به وضع قاعده در قالب حقوق بین‌الملل می‌کنند، در سازمان‌های غیردولتی هم عرف‌ها را مدون می‌کنند و به اعضا ارائه می‌دهند. حتی خود سازمان‌های دولتی هم گاه ناچارند تا با انعقاد موافقت‌نامه‌هایی با سازمان‌های غیردولتی، از کمک‌های فنی آنها در این خصوص بهره بگیرند.<sup>۱</sup> اما در اینجا چند نمونه از سازمان‌های بین‌المللی را که اقدام به تدوین این عرف‌ها کرده، به کشورهای عضو برای تصویب کنوانسیون ارائه کرده و آنها را وارد دستگاه حقوق بین‌الملل می‌کنند، رصد می‌کنیم.

## ۱. سازمان ملل متحد

سازمان ملل متحد نیز تدوین عرف در قالب کنوانسیون را رأساً یا از طریق سازمان‌های وابسته خود انجام می‌دهد، مثال آن را می‌توان قطعنامه شماره ۶۹/۲۱۳ مجمع عمومی و نیز قطعنامه شماره ۲۳۰۹ شورای امنیت بیان کرد<sup>۲-۳</sup> که اقدام به تهیه پیش‌نویس‌هایی در جهت تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی حمل‌ونقلی می‌کنند.

موضوع هر کنوانسیون جدیدی که در حقوق بین‌الملل ایجاد می‌شود، می‌بایست یکسان‌سازی یا هماهنگ کردن و ساده کردن (شفاف‌سازی) حقوق موجودی که موضوع اصلی کنوانسیون است، باشد (Hoeks, 2010: 25). سازمان ملل متحد در زمینه ایجاد عرف عام سهم ویژه‌ای دارد. این سازمان از یک سو با مسئله تدوین عرف‌های مسلم جامعه بین‌المللی که طی دوران متمدنی به وجود آمده‌اند و از سوی دیگر با تبیین عرف‌هایی که بنا به اقتضات و نیازهای روابط جاری و آتی این جامعه در سطح جهانی مطرح می‌شوند، روبه‌روست. در زمینه اخیر این سازمان اولاً عرف‌های جدید را که احتمالاً ممکن است در تضاد با عرف‌های کهن باشند، طی قطعنامه تصریح و اعلام می‌کند؛ ثانیاً طی قطعنامه‌هایی دیگر که در حقیقت بیشتر جنبه توافق دارند، آنچه را مناسب رفع نیازها و مشکلات کشورهای مختلف جهان است، به‌مثابه برنامه تعیین‌کننده‌ای اعلام می‌کند؛ و ثالثاً بعضی منویات کشورها را که جنبه اخلاقی یا سیاسی دارند، روشن و تصریح می‌کند (هنجی، ۱۳۷۲: ۱۳۷ و ۲۶۴-۲۶۳). برخی از اقدامات سازمان

1. See: [unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1192](http://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1192)

موافقت‌نامه میان آنکتاد و اتاق بازرگانی بین‌المللی.

2. United Nations General Assembly Resolution on 69/213, 19 December 2014

در خصوص قواعد حمل و ترانزیت مسیرهای مطمئن بین‌المللی برای توسعه پایدار.

3. United Nations Security Council Resolution 2309, 22 September 2016

در خصوص محافظت سرویس‌های حمل‌ونقل هوایی از حملات تروریستی.

ملل در جهت ایجاد کنوانسیون‌های بین‌المللی که همه یا قسمتی از آنها را عرف‌های حمل‌ونقل تشکیل می‌دهد یا تهیه و تدوین عرف‌های حمل‌ونقل در قالب حقوق نرم، به قرار زیر است:

۱. در سال ۱۹۵۶ سازمان ملل کمیته‌ای از متخصصان خود را مأمور کرد تا فهرستی از

کالاها و مواد خطرناک را به‌همراه اسناد و مدارک لازم برای حمل آنها تهیه کند که

در پی کنفرانس‌هایی که در سال‌های بعد با شرکت سازمان بین‌المللی دریایی (IMO)

به نمایندگی سازمان ملل تشکیل شده بود، سرانجام دستورالعمل و مقررات حمل

مواد خطرناک از طریق دریا تهیه و تدوین و به مرحله اجرا گذارده شد. این مقررات یا

دستورالعمل که به کتاب *نارنجی*<sup>۱</sup> موسوم است، هر دو سال یک‌بار مورد تجدیدنظر

قرار گرفته و منتشر می‌شود (خجندی مقدم، ۱۳۸۶: ۲). توصیه‌های سازمان ملل

متحد اکنون به‌صورت «مقررات یا دستورالعمل نمونه برای حمل مواد خطرناک»

تدوین شده است که طرح اساسی مفاد و ضوابطی را که تدوین هم‌شکل یا یک‌نواخت

مقررات ملی و بین‌المللی ناظر بر شیوه‌های مختلف حمل این مواد را امکان‌پذیر

می‌سازد، به‌دست می‌دهد. بدین ترتیب انتظار می‌رود که سازمان‌های ملی یا

بین‌المللی هنگام تجدیدنظر یا تکمیل مقرراتی که مسئولیت آنها را بر عهده دارند، از

اصول مدون در «مقررات نمونه» تبعیت کنند تا مقررات مدون و مصوب آنها با

مقررات نمونه مطابقت داشته باشد (خجندی مقدم، ۱۳۸۶: ۳).

۲. به‌دنبال اینکه کنوانسیون‌های هیگ-ویزی در جهت تأمین منافع کشورهای بزرگ

تدوین شده بودند، و کشورهای تازه استقلال‌یافته نمی‌توانستند خودشان را با آنها

مطابقت دهند و عرفی هم خلاف این مقررات به‌وجود آورند، در سال ۱۹۷۸ و در پی

اعتراض شیلی در کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل کنوانسیون هامبورگ

تصویب و در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شد. اما حمل‌ونقل بین‌المللی پیشرفت‌های

چشمگیری داشت و این کنوانسیون‌ها جوابگوی آنها نبود، چراکه متصدیان حمل‌ونقل

اقدام به عقد قراردادهای حمل‌ونقلی با پوشش چندوجهی می‌کردند، ولی این

کنوانسیون‌ها شامل حمل‌ونقل مرکب کالا نمی‌شد و موارد مربوط به مسئولیت و

ریسک خطر را در آنها پوشش نمی‌داد و عرف‌های موجود در صنعت حمل‌ونقلی هم

به‌حدی که بتواند پوشش‌دهنده حمل‌ونقل چندوجهی کالا باشد، جامع نبود،<sup>۲</sup> در

نتیجه متصدیان حمل‌ونقل با خلأ قانونی و عرفی در حقوق حمل‌ونقل مواجه بودند،<sup>۳</sup>

و این مسئله سبب شد تا مجدداً یکی از سازمان‌های زیرمجموعه ملل متحد،

1. ORANGE BOOK

2. Also see: Marian Hoeks, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, pub Kluwer Law International, 2010, p. 21.

3. Vacuum theory

آنسیترال، در ۷ تا ۱۸ جولای ۲۰۰۸ و در پی نشست چهل‌وهفتم خود، پیش‌نویس متنی در زمینه حمل‌ونقل کالا را که تماماً یا قسمتی از آن از طریق دریا صورت می‌گیرد، تصویب کند<sup>۱</sup> که در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ مورد تصویب مجمع عمومی قرار گرفت (ابراهیم‌پور باصر و حسن‌زاده، ۱۳۹۶: ۴۸) و بعدها و به‌دنبال آن، این متن تنظیم‌شده توسط آنسیترال به کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹ تبدیل شد. در این کنوانسیون سعی شده است تا موارد عرفی موجود گنجانده شود تا با خلأ کنوانسیون‌های قبلی مواجه نشود.

۳. مورد دیگر کنوانسیون بیع بین‌الملل کالا است، در کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا، یکی از مهم‌ترین تعهدات همکاری که در آن، عرف نقش مؤثری را ایفا می‌کند، تعهد (ترتیب و سازماندهی حمل) است. چنانچه بایع ملتزم باشد که ترتیب حمل‌ونقل کالا را بدهد، براساس بند ۲ ماده ۳۲ کنوانسیون، باید قراردادهای لازم را به‌منظور حمل کالا به محل تعیین‌شده با وسایل حمل‌ونقلی که مناسب اوضاع و احوال و منطبق با شرایط متعارف این قبیل حمل‌ونقل باشد، بنابراین عرف معین می‌کند که در مواردی که انعقاد قرارداد حمل‌ونقل با متصدیان مربوطه به عهده فروشنده بوده است، آیا فروشنده وسایل حمل‌ونقلی را که مناسب اوضاع و احوال و منطبق با شرایط متعارف این قبیل حمل‌ونقل باشد در نظر گرفته است یا خیر؟ شروط قرارداد حمل‌ونقل منعقدشده به‌وسیله بایع، باید مطابق با شروط معمول برای چنین قراردادهایی باشد که این امر، از نوع کالای موضوع قرارداد، وسیله حمل مورد استفاده و عرف و رویه حاکم قابل احراز است. از این رو شروط معمول برای حمل مواد خوراکی می‌تواند از شروط معمول برای حمل نفت متفاوت باشد (اصغری آقمشدی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۲).

۴. مثال دیگر را می‌توان حداقل استانداردهای ارائه‌شده آنکتاد برای آژانس‌های کشتیرانی<sup>۲</sup> مصوب ۱۹۸۸ ذکر کرد که به درخواست دولت‌های عضو آنکتاد و توسط کمیته آن تهیه شد. اهداف اصلی این استانداردها را آنکتاد، بالا نگه‌داشتن استانداردهای حرفه‌ای حمل‌ونقل، ترویج تجربه‌های حرفه‌ای، تشویق عاملان و متصدیان حمل و کمک به مبارزه با تخلفات حمل‌ونقل دریایی عنوان کرد.

## ۲. اتحادیه اروپا

در اتحادیه اروپا و حوزه کشورهای اروپایی، وضعیت مقررات حمل‌ونقل کمی پیشرفته‌تر و دقیق‌تر است. کشورهای این ناحیه به‌دلیل قرابت مرزی، بیشتر در حوزه حمل‌ونقل زمینی اقدام

1. official record of the general assembly Sixty-ninth session, supplement no 17(A/63-17)

2. UNCTAD Minimum Standards For Shipping Agents 1988

به کنوانسیون سازی کرده‌اند، از این رو عمده مقررات عرفی تدوین شده در کنوانسیون‌ها، در خصوص حمل و نقل زمینی است. در این میان می‌توان از کنوانسیون‌های زیر نام برد:

۱. کنوانسیون اروپایی در خصوص کارکنان وسایل نقلیه شاعل در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای.<sup>۱</sup> این قانون که از قوانین بنیادین اتحادیه اروپا در زمینه حمل و نقل جاده‌ای است، مقررات عرفی مدون شده این کنوانسیون عبارت‌اند از: نحوه ساخت تافوگراف، نحوه پلمپ آن، چگونگی استفاده از برگ‌های تشخیص وضعیت رانندگی و غیره است (امیری، ۱۳۸۷: ۲۴).

۲. موافقت‌نامه حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک.<sup>۲</sup> به‌طور عرفی همیشه برای حمل کالاهای خطرناک مانند مواد سمی یا سوخت‌های قابل اشتعال، تدابیر مختلفی از سوی متصدیان حمل و نقل، در نظر گرفته می‌شد تا هم وسایل نقلیه آسیب نبینند و هم کالای خطرناک موردنظر سالم بماند، اما از آنجا که هیچ استاندارد ثابتی در خصوص این کالاها وجود نداشت و مقررات عرفی هم ثابت نبود و الزامی هم به رعایت آنها در حمل کالا وجود نداشت، یعنی امکان توافق برخلاف آن وجود داشت و این موضوع با توجه به حساسیت آن نیازمند استانداری بود که برخلاف آن توافق نشود، از این رو موجبات نگرانی صاحبان کالا همیشه برقرار بود و با توجه به بروز حوادث ناشی از حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۱۹۵۶ میلادی بر آن شدند تا با تنظیم موافقت‌نامه‌ای در سطح کشورهای عضو، حمل و نقل این‌گونه کالاها را سروسامان بخشند. این موافقت‌نامه مسئولیت تنظیم آیین‌نامه را در همان سال به کمیسیون اقتصادی اروپا در سازمان ملل متحد واگذار کرد. با پیگیری و تلاش کارشناسان کمیسیون مذکور سرانجام در سال ۱۹۸۶ مجموعه مقررات یادشده تنظیم عرف‌های موجود را تدوین کرد و به‌صورت رسمی در سطح کشورهای متعاقد به مرحله اجرا درآمد. هدف این کنوانسیون یکسان‌سازی و هماهنگ کردن حمل و نقل کالاهای خطرناک در سطح قاره اروپاست که این امر تا حد زیادی محقق شده است.<sup>۳</sup> (tnews.ir/news/561274049907.html?sid=12300784)

۳. کنوانسیون قرارداد حمل بین‌المللی جاده‌ای کالا<sup>۴</sup> در ۱۹ مه ۱۹۵۶ پنج کشور اروپایی یعنی هلند، انگلیس، فرانسه و بلژیک و سوئیس به‌منظور یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا به‌خصوص اسناد مورد استفاده

1. AETR : European Agreement Concerning The Work Of Crewso Vehicles Engaged

2. ADR: European Agreement Concerning The International Carriage Of Dangerous Goods By Road

3. Seen at 98/03/15.

4. CMR

برای حمل بین‌المللی و مسئولیت حمل‌کننده و تنظیم روابط وی با فرستنده و گیرنده کالا در ژنو گرد آمده و ضمن مدون کردن عرف‌های موجود میان حمل‌کنندگان کالا<sup>۱</sup> در زمینه حوادث و شرکت‌های بیمه، مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و ۵۱ تهییه و به امضا رساندند و در تاریخ ۱۹۷۸ یک مقاوله‌نامه اصلاحی دارای ۱۲ ماده به آن افزوده شده و بدین طریق وظایف و مسئولیت‌های شرکت‌های کبیر در مقابل فرستنده و گیرنده تعیین شد (امیری، ۱۳۸۷: ۱۴). این کنوانسیون بعدها از حوزه اروپا (منطقه‌ای) خارج و کنوانسیون بین‌المللی شد. در موارد مشابه، می‌توان کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های اروپایی دیگر را هم مثال زد که اگرچه همه در چارچوب سازمانی اتحادیه اروپا تدوین نشده‌اند، کنوانسیون‌هایی اروپایی محسوب می‌شوند:

- موافقت‌نامه اروپا در مورد حمل‌ونقل بین‌المللی کالاهای خطرناک توسط آبراه داخلی<sup>۲</sup> (ADN) ۲۰۰۰؛
- موافقت‌نامه اروپا در مورد شریان‌های اصلی ترافیک بین‌المللی<sup>۳</sup> (AGE) ۱۹۷۵؛
- موافقت‌نامه اروپا در مورد خطوط حمل‌ونقل بین‌المللی مهم و تأسیسات مربوطه<sup>۴</sup> (AGTC) ۱۹۹۱.

### ۳. سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

همکاری بین‌المللی در چارچوب حقوق دریایی، ابتدا در حمل‌ونقل دریایی تحقق یافت. سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۵</sup>، در گذشته سازمان مشورتی دریایی بین‌الدول<sup>۶</sup> (ایمکو) خوانده می‌شد، اما از سال ۱۹۸۲ به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر نام داد (بیگ‌زاده، ۱۳۹۱: ۷۲۵). مهم‌ترین هدف برقراری همکاری فی‌مابین دولت‌ها در قلمروهای فنی، امنیت دریایی و سایر تدابیری است که به کارایی بیشتر دریانوردی منجر می‌شوند (بیگ‌زاده، ۱۳۹۱: ۷۲۶). ولی وظیفه اصلی ایمو عبارت است از تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و سایر اسناد برحسب لزوم تشکیل کنفرانس‌های بین‌المللی جهت تصویب آنها.<sup>۷</sup> سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌منظور دستیابی به اهداف خود طی ۳۵ سال گذشته کار

1. Carriers  
2. European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterway  
3. European Agreement on Main International Traffic Arteries  
4. European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installation  
5. International Maritime Organization  
6. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

۷. بند «ب» ماده ۲ اساسنامه ایمو.

تنظیم متن ۳۰ کنوانسیون و پروتکل و همچنین تصویب ۷۰۰ کد و توصیه‌نامه را در خصوص ایمنی دریانوردی، جلوگیری از آلودگی و موضوعات مرتبط انجام داده است. کار مقدماتی کنوانسیون به‌طور معمول توسط یک کمیته یا کمیته فرعی انجام می‌گیرد. این کمیته علاوه بر نگارش استانداردهای جدید عرف‌های پیشین را بررسی می‌کند و سپس سند پیش‌نویس تهیه و به یک کنفرانس دیپلماتیک تسلیم می‌شود. برای شرکت در این کنفرانس از کلیه کشورهای که در سیستم سازمان ملل متحد قرار دارند، از جمله کشورهای که ممکن است عضو ایمو نباشند، دعوت به عمل می‌آید. اجرای الزامات کنوانسیون برای کشورهای که عضو آن‌اند، اجباری است، اما کدها و توصیه‌نامه‌هایی که توسط مجمع ایمو تصویب می‌شوند، برای دولت‌ها الزام‌آور نیستند. با وجود این، محتوای آنها می‌تواند از اهمیت یکسان با مفاد کنوانسیون‌ها برخوردار باشد و در بیشتر موارد از طریق ورود به قوانین داخلی توسط دولت‌ها به مورد اجرا گذاشته می‌شود<sup>۱</sup> (سازمان بین‌المللی دریانوردی - [www.pmo.ir/fa/internationalorganizations/imo](http://www.pmo.ir/fa/internationalorganizations/imo)).

برخی از این کنوانسیون‌ها یا کدها که به حمل‌ونقل بین‌المللی ارتباط مستقیم دارند عبارت‌اند از:

- کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (TONNAGEMEAUREMENT) (1969؛)
- کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن<sup>۲</sup> (CSC, 1972)؛
- کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی<sup>۳</sup> (FAL)؛
- کد کالاهای خطرناک دریانوردی بین‌المللی<sup>۴</sup> (IMDG Code)؛
- BC Code
- BLU Code

1. Seen: 1398/3/4.

۲. مسئله ارتقای ایمنی حمل‌ونقل کالا توسط کانتینرها، سازمان بین‌المللی دریانوردی را بر آن داشت که طی کنفرانسی که در سال ۱۹۷۲ میلادی برگزار کرد، کنوانسیون کانتینرهای ایمن را به تصویب برساند و از تاریخ ۶ سپتامبر ۱۹۷۷ نیز پس از پنج سال لازم‌الاجرا شد.

۳. هدف این کنوانسیون تسهیل حمل‌ونقل دریایی از طریق آسان‌سازی و به حداقل رساندن تشریفات و الزامات و رویه‌های اسنادی هنگام ورود، اقامت و خروج کشتی‌هایی که به مسافرت‌های بین‌المللی اشتغال دارند، است. این کنوانسیون ابتدا برای مواجهه با نگرانی روزافزون بین‌المللی به لحاظ حجم بالای اسناد درخواستی از کشتی‌های تجاری تدوین شد.

4. The International Maritime Dangerous Goods

این کد که از طرف ایمو که متخصص مسئول توسعه و حفظ چارچوب‌های نظارتی برای حمل‌ونقل دریایی از جانب سازمان ملل متحد است تهیه می‌شود، مقررات این قانون براساس توصیه‌های توسعه‌یافته‌ای که توسط سازمان ملل متحد در «توصیه‌های مربوط به حمل‌ونقل» ذکر شده بود، منتشر شده است. جمهوری اسلامی ایران از سال ۲۰۰۳ این کد را به‌صورت اختیاری (درحالی‌که در زمره حقوق نرم قرار داشت) اجرا کرد تا زمینه لازم‌الاجرا شدن آنها فراهم آید.

علاوه بر اینکه این مقررات بعضاً از حقوق عرفی به حقوق بین‌الملل عمومی راه پیدا کرده‌اند، بعضاً مواردی نیز پیش می‌آید که حقوق بین‌الملل عمومی تعیین شکل حالت خاصی را بر عهده عرف می‌گذارد، برای مثال ماده ۶ کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها بیان می‌کند که تعیین ظرفیت‌های ویژه یا ناویژه توسط سازمان اداری یا افراد و سازمان‌های مجاز شناخته‌شده از طرف او انجام خواهد گرفت. البته این ظرفیت‌ها علاوه بر ضوابط تعیین‌شده، از عرف هم میرا نخواهند بود.

## نقش آرای داوری در شناسایی عرف‌های فراملی در روند تبدیل به

### کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی

عرف‌های مربوط به حقوق بین‌الملل عمومی که توسط محاکم قضایی بین‌المللی شناسایی و مورد حکم قرار می‌گیرند، نمی‌توانند به‌عنوان رویه عام، عنصر مادی عرف تلقی شوند (زر نشان، ۱۳۹۲: ۶۱). اما آرای قضایی و داوری می‌تواند یکی از منابع مهم شناسایی عرف فراملی، در روند ایجاد کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل باشد؛ یعنی در جهت تدوین یک کنوانسیون، علاوه بر اینکه نویسندگان متن، از منابع تدوینی سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی استفاده می‌کنند، می‌توانند از آرای داوری بین‌المللی، به‌عنوان سند محکمی که داور قبلاً اقدام به شناسایی عرف مزبور کرده است، استفاده کنند. در رویه داوری حمل‌ونقل بین‌المللی آرای بسیاری وجود دارد که به عرف و رسوم حمل‌ونقلی استناد کرده‌اند، همچنین در اسناد تجاری نیز به نقش عرف تجاری در حل‌وفصل اختلافات اشاره شده است. پذیرش حقوق عرفی بازرگانی بر منافع اشخاصی که حل‌وفصل اختلافات خود را از طریق داوری بر مبنای حقوق عرفی بازرگانی قرار می‌دهند، اثر می‌گذارد، طرفین با درج حقوق عرفی بازرگانی در قرارداد به‌عنوان قانون حاکم، خود را در معرض اعمال اختیار گسترده داوران و نتایج غیرمنتظره تصمیم آنها قرار می‌دهند (معزی، ۱۳۹۰: ۴۲). برای مثال ماده ۱۷ مقررات داوری اتاق بازرگانی، ماده ۳۳ قواعد داوری تجاری بین‌المللی آنسیترال، ماده ۲۸ قواعد نمونه در داوری آنسیترال، ماده ۷ قواعد داوری اروپایی مصوب ۱۹۶۱، اشاره داشته‌اند: «طرفین آزادند قوانینی را که داوران باید در ماهیت دعوا اجرا کنند، تعیین نمایند. در صورتی که طرفین، قانون حاکم را تعیین نکرده باشند، داوران با تمسک به قواعد حل تعارض قوانین، قانونی را که در این خصوص مناسب تشخیص می‌دهند، تعیین خواهند کرد. در هر دو مورد داوران مندرجات قرارداد و عرف‌های بازرگانی را در نظر خواهند گرفت». به عقیده موافقان حقوق عرفی بازرگانی، این مواد مصادیقی از شناسایی این مجموعه مقررات به‌عنوان نظام حقوقی مناسب برای قراردادهای تجاری بین‌المللی است (علوم یزدی و حاذق‌پور، ۱۳۹۶: ۱۰۸-۱۰۷).

در مثالی دیگر که خود طرفین به عرف حمل‌ونقل استناد کرده‌اند، رأی شماره

۳۶/د/۹۴/۲۱/۳۸۸ مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران است، خواهان به‌طور مستقیم در لایحه دفاعیه خود به این عرف حمل‌ونقل بین‌المللی، که در برنامه نام شرکت تحویل‌گیرنده خارجی ذکر می‌شود استناد کرد، داور هم در رأی صادره خود اعلام داشت که یکی از منابع صدور رأی خود را عرف قرار می‌دهد و طرفین ملزم به رعایت این عرف هستند (محبی، ۱۳۹۶: ۸۸). همچنین در رأی شماره ۵۳۲۱/۱۹۸۷ اتاق بازرگانی بین‌المللی از آنجا که طرفین قانون حاکم را مشخص نکرده بودند، داوران تعیین قانون مبنایی برای تشخیص و اعمال قواعد را لازم ندانسته و در خصوص پرونده با توجه به حقوق عرفی بازرگانی و همچنین عرف مربوط به انعقاد قراردادها که در رویه داوری‌های قبلی شکل گرفته بود، اتخاذ تصمیم کردند (G. Frick, 2001:125) یا رأی شماره ۳۶/د/۹۳/۴/۳۸۹ مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران اشاره کرد که داور در آن رأی به عرف و رویه مؤسسه لویدز لندن اشاره کرد که بنابر آن، از آنجا که قرارداد در برگ‌هایی با سربرگ مؤسسه منعقد شده است، لذا طرفین ترجیح داده‌اند که قانون متبوع کشور مؤسسه لویدز بر قرارداد حکومت کند (محبی، ۱۳۹۶: ۱۱۵).

احراز و شناسایی عرف در آرای محاکم می‌تواند مورد استناد برای رسیدگی‌های بعدی همان محکمه یا محاکم مشابه قرار گیرد و به‌نحوی کار داور یا قاضی را راحت‌تر کرده و ایجاد رویه کند، رویه مستمر عرف را تقویت کرده و سبب می‌شود تا دولت‌ها در زمان انعقاد کنوانسیون حتماً موارد این عرف را بگنجانند تا تابعان کنوانسیون به مشکل برخوردند.

### ارتباط عرف با حقوق موجود و حقوق آینده در حمل‌ونقل بین‌المللی

در حقوق بین‌الملل، تفکیک دقیقی میان «حقوق موجود» (lex lata) و «حقوق مطلوب» (lex ferenda) مورد قبول قرار گرفته است (Danilenko, 1993: 16-22). کما اینکه تلاش جمعی دانشمندان حقوق در اسنادی مانند «اصول قراردادهای تجاری بین‌المللی» مدون شده توسط مؤسسه یکنواخت‌سازی حقوق خصوصی رم که بهترین راه‌حل‌ها، از اصول مورد قبول را ارائه می‌دهد و در بسیاری از داوری‌ها و آرای قضایی اعمال شده است (JoachimBonell, 1996: 229). مقصود از حقوق موجود قواعدی است که امروزه در حال اجرا هستند که مورد تصویب دولت‌ها قرار گرفته‌اند که اعم از عرف‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی هستند، یا اگر عرفی‌اند، آنچنان قدرت الزام‌آوری دارند که سبب می‌شوند متصدیان حمل‌ونقل به آنها پایبند باشند. حقوق آینده یا همان مطلوب، قواعد یا نرمل‌هایی هستند که در زمان حال، قدرت الزام‌آوری ندارند، اما این امکان و پتانسیل همیشه وجود دارد که حقوق آینده به حقوق موجود تبدیل شود، چراکه مورد پسند عده‌ای قرار می‌گیرد و نظم کوچک الزام‌آوری را ترسیم می‌کند که ممکن است به مذاق بسیاری از تابعان حقوق خوش آید و منافع آنها را در حمل‌ونقل تأمین



کند. از این رو بسیاری از قواعد اتاق بازرگانی بین‌المللی، قطعنامه‌های سازمان‌های بین‌المللی و قواعد متحدالشکل یا تفسیری، می‌توانند در دسته حقوق موجود قرار بگیرند. برای مثال مفهوم «سوء رفتار غلط یا غفلت ناگوار<sup>۱</sup>» از جمله مواردی بود که در حوزه مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی، به صورت عرفی وارد حقوق حمل‌ونقل دریایی شد، بدین معنی که پس از وارد شدن این واژه در پروتکل لاهه در حقوق حمل‌ونقل هوایی، به صورت عرفی این نیاز در خصوص فعل زیانبار عامل حمل‌ونقل دریایی نیز حس شد و بعدها اصل «خطای واقعی یا خصوصی<sup>۲</sup>» جایگزین آن در حقوق حمل‌ونقل دریایی شد (Damar, 2018: 119). یا مثلاً مسئولیت بابت خسارت وارده از نظر تأخیر در زمان حرکت ابتدا در حقوق کامن‌لا و از طریق آن در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو جای گرفت (Baughen, 2009: 271)؛ یعنی قواعد حقوق مطلوبی بودند که به حقوق موجود تبدیل شده‌اند.

ممکن است عرف‌های خاص که برات تابعان خود حقوق موجودند، در حمل‌ونقل بین‌المللی حقوق مطلوب باشند، چراکه تسری آنها به دیگر تابعان امکان‌پذیر نباشد، ولی در صورتی که همین عرف خاص وارد یک معاهده حمل‌ونقل بین‌المللی شود یا توسط سازمان‌های بین‌المللی دولتی یا خصوصی به عنوان یک نرُم ارائه شود، به حقوق موجود تمامی تابعان آن معاهده یا اعضای آن سازمان تبدیل می‌شود.

پس امکان دارد قاعده‌ای که برای برخی دولت‌ها یا دیگر تابعان حقوق بین‌الملل و حقوق حمل‌ونقل، حقوق موجود است، برای برخی دیگر حقوق آینده باشد. اما به منظور مقاصد عملی باید مشکل عدم توافق را به آسانی و با درج مقرره‌ای در یک معاهده برطرف کرد (قنبری جهرمی، ۱۳۸۴: ۷۶). بنابراین، این موضوع نیز منتفی نخواهد بود که برخی از مقررات یک معاهده می‌توانند مدون‌شده حقوق عرفی موجود باشند (ماده ۲۱ اصول حاکم بر حقوق بین‌الملل عرفی عام، تألیف انجمن حقوق بین‌الملل).

## وضعیت حقوقی عرف‌های رزرو شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی

همان‌طور که ذکر شد، در هر کنوانسیون بین‌المللی که مورد تصویب دولت‌ها قرار می‌گیرد، این امکان وجود دارد که قواعد تدوین‌شده‌ای که قبلاً جنبه عرفی داشته‌اند، به شکل نوشته وارد حقوق معاهدات شوند، اما در این خصوص هیچ الزامی وجود ندارد. حال سؤال این است که در یک کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی، که مقررات آن براساس قواعد عرفی موجود تدوین یافته است، آیا امکان رزرو برخی از موارد وجود دارد یا خیر؟

1. Gross Negligence or Wilful Misconduct  
2. Actual fault or privity

فرضاً در زمان تصویب کنوانسیون حمل و نقل مرکب کالا، یکی از مقرراتی که جنبه عرفی داشته است و تابعان حقوق حمل و نقل، پیسوسته و بارها آن را رعایت می‌کردند، مورد رزرو یک یا برخی از کشورهای عضو که قبلاً اتباع او به همین عرفها ملتزم بودند قرار بگیرد، وضعیت حقوقی آن مقرر یا مقررات به چه شکل خواهد بود؟

در قضیه فلات قاره دریای شمال دیوان بین‌الملل دادگستری با اشاره به اینکه ماده ۶ کنوانسیون ژنو در خصوص فلات قاره (برخلاف مواد ۱ تا ۳) حاوی مقرره‌ای بود که اعمال حق شرط در خصوص آن مجاز شمرده شده بود، اظهار داشت، فقط صرف اینکه به سبب برخی دلایل سیاسی یا دلایل معاهداتی، اعلام حق شرط مجاز اعلام شده است، این امر اثبات نمی‌شود که مقرراتی که اعمال حق شرط به آنها مجاز اعلام شده است، قواعد حقوق عرفی نیستند. اگر مقررات مورد نظر حقوق عرفی بوده‌اند، این حقوق که تعهدات معاهداتی امکان جرح و تعدیل مقررات مشابه آنها را مجاز می‌شمارد، تأثیری در عرفی بودن آنها نخواهد داشت (قنبری جهرمی، ۱۳۸۴: ۷۸-۷۷). این استدلال دیوان مخالفانی را هم به همراه داشته است و انجمن حقوق بین‌الملل نظر دیگری را ارائه می‌دهد و بیان می‌دارد که استدلال دیوان را می‌توان برعکس بیان کرد و گفت، هرچه قاعده‌ای در حقوق عرفی جایگاه مستحکم‌تری داشته باشد، با تجویز حق شرط به بیان قراردادی آن، زبان کمتری به تمامیت آن وارد خواهد شد. علاوه بر این از آنجا که از هر حیث هم قاعده عرفی تحدید حدود فلات قاره و هم قاعده قراردادی آن قواعد تکمیلی برخلاف قاعده آمره، قابل عدول بودند، اینکه چرا عدول از آن نافی الزام آور بودن آن خواهد بود، مشخص نیست (قنبری جهرمی، ۱۳۸۴، زیرنویس شماره ۱۰۹: ۷۸). از براین دو نظر می‌توان نتیجه گرفت که ماهیت عرفی بودن قاعده سبب الزام‌آوری آن می‌شود و این امر که اجازه رزرو در یک کنوانسیون به یکی از مقرره‌های آن داده شده باشد که در گذشته ماهیت عرفی داشته است، نافی ویژگی الزام‌آوری آن قاعده عرفی که اکنون به یک قاعده معاهداتی قابل رزرو تبدیل شده است، نخواهد بود. بنابراین رابطه حقوقی میان کسانی که عضو این کنوانسیون نیستند، براساس همان عرف بدون حق رزرو، و رابطه اعضای این کنوانسیون با هم براساس حق رزرو مندرج شده است و رابطه بین اعضای کنوانسیون و اعضای غیرکنوانسیون نیز براساس همان عرف از پیش موجود است، اگرچه دولت‌های عضو کنوانسیون، آن مقرره عرفی را به موجب حق شرطی که داشته است، مشروط کرده باشد. در این حالت است که شاهد بیشترین رویارویی مباحث مربوط به برتری عرف و معاهدات نسبت به هم هستیم.

مزایای متعددی در خصوص تبدیل قاعده عرفی به کنوانسیون بین‌المللی وجود دارد که سبب می‌شود اگرچه هر کدام آنها می‌توانند در کنار هم حیات مستقل خود را داشته باشند، ولی متن مدون شده یک معاهده معمولاً صریح و قطعی بوده و از ابهام حقوق عرفی بری است (زمانی، ۱۳۷۵: ۲۸۹). از سوی دیگر، زمانی که عرف میان متصدیان حمل و نقل بین‌المللی، وارد

کنوانسیون‌ها شده است، ممکن است دولت‌ها که تا اینجا دخالتی در ساخته شدن آن عرف نداشته‌اند، در مقام متعهد ساختن خود، نتوانند از اجرای آن دسته از مقررات برابند، از این رو برای خود حق شرط قائل شوند. بنابراین، اگر عرفی وجود داشته باشد که وارد معاهده شده باشد و بر آن قاعده هم امکان حق شرط وجود داشته باشد، و کشوری هم بر آن مقرر حق شرط وارد کرده باشد، به نظر می‌رسد که متصدیان حمل‌ونقل و تاجران بین‌المللی تابع آن کشور به سبب اینکه تابع منفعل محسوب می‌شوند و می‌بایست مقررات کشور خود را رعایت کنند، از رعایت آن مقرر استثناء می‌شوند، اگرچه در گذشته و پیش از پیوستن کشور متبوع خود به آن کنوانسیون و در زمانی که آن قاعده جنبه عرفی داشته است از آن پیروی می‌کردند، دیگر نباید به موجب حق رزروی که دولت از آنها استفاده کرده، از آن مقرر استفاده کنند، چراکه در اینجا، اراده یک تابع فعال حقوق بین‌الملل، ناسخ عرف سابق تابع منفعل خواهد شد، اما در حقوق بین‌الملل عمومی، تدوین عرف‌ها به کنوانسیون‌های بین‌المللی ماهیت عرفی بودن آنها را از بین نخواهد برد و هر کدام حیات مستقل خود را خواهند داشت (زمانی، ۱۳۷۵: ۲۹۳). ولی اگر کشوری به این مقرر حق شرط وارد نکرده باشد، ولی متصدیان و شرکت‌های حمل‌ونقلی تابع آن، آن عرف را (قبل از اینکه به صورت معاهداتی دربیاید) اجرا نمی‌کردند، دیگر موظف به رعایت آن‌اند، چراکه آن ماهیت عرف فراملی که قابلیت چشم‌پوشی به موجب قرارداد شخصی را داشته است، دیگر جنبه معاهداتی پیدا می‌کند و در دستگاه حقوق بین‌الملل عمومی برای تابعان منفعل که در اینجا بازرگانان و متصدیان حمل‌ونقل هستند، الزام‌آور و کریستالیزه می‌شود.

## نتیجه‌گیری

دولت‌ها به‌عنوان امضاکنندگان و تصویب‌کنندگان کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، معمولاً می‌کوشند تا منافع متصدیان حمل‌ونقل را هم تأمین کنند، از طرفی بازرگانان و صاحبان کالا که با گمرکات و مالیات‌های خود، منافع دولت‌ها را تأمین می‌کنند، هم راضی باشند. از این رو راحت‌تر است که آنچه را که میان این دو قشر از قبل وجود داشته، و جنبه عرفی حاکم بر روابط آنهاست، به‌عنوان همه یا بخشی از مقررات یک کنوانسیون تصویب و آن را لازم‌الاجرا کنند. بنابراین از تصویب مقرراتی که عملاً ممکن است به درد این تابعان حقوق بین‌الملل نخورد، اجتناب می‌ورزند و منافع این دو گروه را با هم در نظر می‌گیرند. از طرف دیگر گاهی سازمان‌های بین‌المللی دولتی (مانند آنسیترال که به سازمان ملل متحد وابسته است)، مؤسسات خصوصی بازرگانی مانند اتاق بازرگانی بین‌المللی، مؤسسه یکنواخت‌سازی حقوق خصوصی و... اقدام به جمع‌آوری و تدوین عرف‌های بازرگانی حمل‌ونقلی کرده و کار این دو گروه را با این یکنواخت‌سازی راحت‌تر می‌کنند. عمل سازمان‌های بین‌المللی

می‌تواند همچون کشورها ایجاد رویه کند، عرف بسازد، ولی عمل دیگر تابعان منفعل الزاماً عرف بین‌المللی ایجاد نمی‌کند و تا زمانی که به‌عنوان یک موافقت‌نامه یا کنوانسیون در سیستم حقوق بین‌الملل کریستالیزه نشده، در زمره مقررات حقوق بین‌الملل قرار نمی‌گیرد و تنها جنبه فراملی دارد (Draft conclusions on identification of customary international law with commentaries, 2018, conclusions 5:132). این قواعد عرفی مدون شده توسط مؤسسات حقوقی خصوصی با توجه به عرفی‌بودنشان، هرچند سال به‌روزرسانی می‌شوند و این امر قابلیت استفاده آنها را بیشتر و دقیق‌تر می‌کند.<sup>۱</sup> اما تا زمانی که مانند کنوانسیون لازم‌الاجرا بر دولت‌ها حکومت نکند، واجد جنبه الزام حقوق بین‌الملل عمومی نخواهد شد و حقوق عرفی فراملی به حساب می‌آید، اما این پتانسیل همیشه وجود دارد که این مقررات هم به کنوانسیون تبدیل شوند. کما اینکه همان‌طور که اشاره شد، در موارد بسیاری این اتفاق افتاده و عرف در شکل‌گیری کنوانسیون‌های حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی اثر مستقیم داشته است. برای مثال، عرف‌های مربوط به کانتینر خالی، متفاوت بوده و در مناطق و بندرگاه‌های مختلف یکسان نیستند و در عین حال، راه‌حل یکسانی هم به‌منظور حل این مشکل پیش‌بینی نشده است. با این حال اگرچه راه‌حل‌های مربوط به این امر یکسان نیست، عرف‌های منطقه‌ای تا حدی سعی در حل این معضل داشته‌اند. از این طریق شاید بتوان نتیجه گرفت که بهترین راه‌حل و عرف موجود بتواند پتانسیل تبدیل به حقوق آینده و سپس حقوق موجود را داشته باشد.<sup>۲</sup>

ممکن است این سؤال پیش بیاید که چرا قواعد عرفی مشخص شده که توسط سازمان‌های خصوصی بین‌المللی تدوین یافته‌اند و مورد استفاده بازرگانان قرار می‌گیرند، همه الزاماً به معاهده تبدیل نمی‌شوند و در همین شکل باقی می‌مانند؟ پاسخ می‌تواند این باشد که اولاً این نهادها هرچند سال اقدام به، به‌روزرسانی این عرف‌ها می‌کنند و با توجه به شرایط موجود تغییرات حاصله در اوضاع و احوال را در این عرف‌ها لحاظ می‌دارند، تا آنها به تکامل خود برسند و بعد به کنوانسیون تبدیل شوند، درحالی که اگر دولت‌ها در ابتدای کار آنها را به کنوانسیون تبدیل کنند، ممکن است پس از چند وقت کارایی خود را از دست بدهند و این تغییرپذیری با توجه به شرایط و انعطاف، یکی از ویژگی‌های اصلی عرف است، درحالی که روند تغییر و اصلاح معاهده براساس کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹ بسیار طولانی‌تر، و نیازمند تشریفات پیچیده‌تری است و دوم اینکه این عرف‌ها به همین ترتیب هم اثر خود را بر حقوق بازرگانی و

۱. مانند مقررات اینکوئترمز یا UCP.

۲. اهمیت زیاد مسئله کانتینر خالی به لحاظ هزینه‌های نگهداری، تخلیه و بارگیری، کمبود محوطه و امکانات نگهداری در بنادر وارداتی از یک سو، و هزینه فرصت ازدست‌رفته، عدم رضایت‌مندی مشتری و وابستگی اقتصادی به بنادر دیگر کشورها در بنادر صادراتی که با کمبود کانتینر خالی مواجه‌اند، است. برای مطالعه بیشتر ر.ک: عباسی و نهاوندی، ۱۳۹۵.

حمل‌ونقل بین‌المللی می‌گذارند و شاید نیازی به تبدیل آنها به کنوانسیون برای این تابعان منفعل حقوق بین‌الملل حس نشده باشد. بی‌شک، عرف‌هایی که توسط بازرگانان بین‌المللی به‌عنوان قاعده الزام‌آوری پذیرفته شده و توسط دادگاه‌ها و نیز دیوان‌های داوری مورد حکم قرار گرفته و اجرا شدند، عامل یکسان‌ساز و هماهنگ‌کننده باارزشی در حقوق تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی کالا بودند.

## منابع

### ۱. فارسی

#### ب) کتاب‌ها

۱. ابراهیم‌پور باصر، ناصر؛ حسن زاده، هستی (۱۳۹۶)، مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی، تهران: شهر دانش.
۲. امیری، غلامحسین (۱۳۸۷)، آشنایی با کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، چ دوم، تهران: انتشارات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.
۳. بیگ‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۱)، حقوق سازمان‌های بین‌المللی، چ دوم، تهران: مجد.
۴. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۵)، حقوق حمل‌ونقل ریلی، تهران: مجد.
۵. حبیبی، محمود (۱۳۹۲)، تفسیر قراردادهای تجاری بین‌المللی، چ دوم، تهران: میزان.
۶. خجندی مقدم، حسین (۱۳۸۶)، دوره آموزش مدیریت حمل‌ونقل بین‌المللی مطابق با برنامه درسی فیاتا، بخش هشتم - کالا و مواد خطرناک، چ سوم.
۷. دستباز، هادی (۱۳۸۷)، بیمه باربری کالا، کشتی و هواپیما، چ دوم، تهران: دانشگاه علوم اقتصادی.
۸. زر نشان، شهرام (۱۳۹۲)، شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌الملل عرفی، تهران: کتابخانه گنج دانش.
۹. قنبری جهرمی، محمدجعفر (۱۳۸۴)، ترجمه انجمن حقوق بین‌الملل، اصول حاکم بر شکل‌گیری حقوق بین‌الملل عرفی عام، تهران: دراک.
۱۰. محبی، محسن (۱۳۹۶)، گزیده آرای داوری مرکز ائتاق بازرگانی ایران، ج ۳، تهران: شهر دانش.
۱۱. معزی، امیر (۱۳۹۰)، داوری بین‌المللی در دعاوی بازرگانی، تهران: دادگستر.

#### ب) مقالات

۱۲. اصغری آقمشدی، فخرالدین و همکاران (۱۳۹۷)، «تأثیر عرف و عادت در تعیین تعهدات بایع در کنوانسیون، بیع بین‌المللی کالا مصوب ۱۹۸۰ با مطالعه تطبیقی در حقوق ایران»، فصلنامه پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۲۲، ش ۲.

۱۳. انتصاری، سعید (۱۳۷۳)، «حدود مسئولیت متصدی حمل در قانون حاکم بر قرارداد حمل دریایی کالا در بارنامه ایرانی»، *نشریه اثنای بازرگانی و صنایع معادن*، ش ۷ و ۸.
۱۴. زمانی، سید قاسم (۱۳۷۵)، «حقوق قراردادی و تدوین قواعد عرفی در رویه دیوان بین‌المللی دادگستری با تأکید بر قضیه نیکاراگوئه»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، ش ۲۰.
۱۵. عباسی مجید؛ نهاوندی، نسیم (۱۳۹۵)، «ارائه مدل جدید برنامه‌ریزی حمل‌ونقل کانتینری در شبکه بنادر دریایی ایران»، *فصلنامه تخصصی صنعت حمل‌ونقل دریایی*، دوره ۲، ش ۴.
۱۶. علومی یزدی، حمیدرضا؛ حاذق‌پور، رضا (۱۳۹۶)، «جایگاه حقوق عرفی بازرگانی فراملی در داوری تجاری بین‌المللی»، *فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی*، ش ۱۹.
۱۷. قنبری جهرمی، محمدجعفر (۱۳۷۹)، «بیانیه اصول حاکم بر شکل‌گیری حقوق بین‌الملل عرفی عام»، *مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی*، پاییز و زمستان ۱۳۷۹، ش ۳۱ و ۳۲.
۱۸. هنجنی، سید علی (۱۳۷۲-۱۳۷۱)، «تحولات پیدایش عرف بین‌المللی»، *مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی*، ش ۱۱ و ۱۲.

## ۲. انگلیسی

### A) Books

19. Baughen, Simon (2009), *Shipping Law*, Forth Edithion, Bristolpub.
20. Coetzee, Juana (2010), *INCOTERMS as a form of standardization in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*, Stellenbosch University.
21. Damar, Duygu (2018), *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer Science & Business Media, Hamburg Studies on Maritime Affairs.
22. Danilenko (1993), *Law - Making in the International Community*, Pub by Dordrecht, Boston, London, Martinus Nijhoff.
23. G. Frick, Joachim (2001), *Arbitration and Complex International Contracts*, Pub by Kluwer Law International.
24. Haugvaldsatand, Tove Dickman (2011), *The carrier liability for sub-carriers and the sub-carrier liability, A comparative study between Scandinavian and English law and the Rotterdam Rules*, University of Oslo Faculty of Law.
25. Hoeks, Marian (2010), *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, pub Kluwer Law International.
26. Mendelson, M. S. (1998), *The formation of customary international law*, 272 recueil des cours: collected courses of The Hague Academy of international law.
27. Nilupuli, Ariyaratne (2016), *Can Indigenous Customary Law be Used and Recognised in International Commercial Contracts?*, The victoria University of wellington.
28. Schmitthoff, Clive Macmillan (1987), *International Trade Usages*, the Institute of International Business Law and Practice.

29. Vincent P. Cogliati-Bantz (2015), *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*, Routledge, pp. 86-91.

**B) Articles**

30. Bhala, Raj (1996), "Applying Equilibrium Theory and the FICAS Model: A Case Study of Capital Adequacy and Currency Trading", *Saint Louis University Law Journal*, Vol. 41.
31. Goode, Roy (1997), "Usage and its Reception in Transnational Commercial Law", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 46, Issue 01.
32. Henry, Deeb Gabriel (2009), "The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague Conference", *Brooklyn Journal of International Law*, Vol. 34.
33. Joachim, Bonell Michael (1996), "The UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts and the Principles of European Contract Law: Similar Rules for the Same Purposes?" *Uniform Law Review*, Vol. 1, Issue 2, pp. 229–246.
34. L. yves fortier cc (2001), "the new, new lex mercatoria, or, back to the future", *arbitration international*, Vol. 17, No. 2.
35. Ralf, Michaels (2007), "The True Lex Mercatoria: Law Beyond the State", *Indiana Journal of Global Legal Studies*, Vol. 14.
36. Smeele, Frank (2015), "Harmonizing the Fragmented Law of Transport through Soft Law", *European Journal of Commercial Contract Law* ½.
37. Wildbaber, Luzzus, Breitenmoser, Stepban (1988), "The Relationship between Customary International Law and Municipal Law in Western European Countries", available at: <https://edoc.unibas.ch/4437/>
38. Yi, Jisoo (2017), "Rules of origin and the use of free trade agreements: a literature review", *World Customs Journal*, Vol. 9, Number 1.

**C) Documents**

39. Official record of the general assembly Sixty-ninth session, supplement no 17 (A/63-17).
40. United Nations General Assembly Resolution on 69/213, 19 December 2014.
41. United Nations Security Council Resolution on 2309, 22 September 2016.
42. ILC Report on Draft conclusions on identification of customary. International law, with commentaries 20 18, A/73/10.

**D) Websites**

43. [www.tnews.ir](http://www.tnews.ir)
44. [unctad.org](http://unctad.org)
45. [www.pmo.ir](http://www.pmo.ir)