



## The Extension of Choice of Court Clauses to Third Parties' Cargo Receivers in Maritime Bills of Lading: A Comparative Study in the EU, UK, and Iranian Law

Mohammed Mojd Kabry<sup>1</sup> | Azam Ansari<sup>2\*</sup>

1. Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Khorasan Razavi, Iran. Email: [kabry.mo@mail.um.ac.ir](mailto:kabry.mo@mail.um.ac.ir)

2. Corresponding Author, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Khorasan Razavi, Iran. Email: [aansari@um.ac.ir](mailto:aansari@um.ac.ir)

### ARTICLE INFO

**Article type:**  
Research Article

**Article History:**  
Received September 29, 2022  
Revised July 01, 2024  
Accepted July 21, 2024  
Published online 09 September 2024

**Keywords:**  
*Asymmetric choice of court clause,*  
*of goods contract,*  
*Exclusive choice of court clause,*  
*of contract doctrine,*  
*Third party cargo receiver.*

### ABSTRACT

Today, jurisdiction clauses are important and widely utilized in maritime bills of lading. According to these clauses, the contracting parties choose the court or courts of a particular country to decide their disputes. In principle, a jurisdiction clause is binding only between those who have agreed to it. This paper aims to examine whether a jurisdiction clause agreed to by the shipper and carrier and incorporated into a bill of lading binds a third-party bill of lading holder. For this purpose, the paper, using a descriptive-analytical method and a comparative approach, examines the attitude of the EU, UK, and Iranian law. It contends that, under the EU and UK law, a jurisdiction clause binds the bill of lading holder provided that he/she has taken delivery of the goods from the carrier, demanded delivery of the goods from the carrier, or made a claim against the carrier based on the rights and obligations stated in the bill of lading. Although the Iranian law is wholly silent about the enforcement of jurisdiction clauses, the paper shows that the attitudes of the EU and UK law in this area have been totally accepted by one of the Iranian courts.

**Cite this article:** Kabry, M. M. & Ansari, A. (2024). The extension of choice of court clauses to third parties' cargo receivers in maritime bills of lading: A comparative study in the EU, UK, and Iranian Law. *Private Law*.21 (1), 43-54. DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2024.349273.1007134>



© Mohammed Majd Kabry, Azam Ansari **Publisher:** University of Tehran Press.  
DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2024.349273.1007134>



## تسری شروط انتخاب دادگاه در برنامه‌های دریایی به اشخاص ثالث دریافت‌کننده کالا: مطالعه تطبیقی در حقوق اتحادیه اروپا، انگلستان، و ایران

محمدمجد کابری<sup>۱</sup> | اعظم انصاری<sup>۲\*</sup>

۱. گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران. رایانامه: [kabry.mo@mail.um.ac.ir](mailto:kabry.mo@mail.um.ac.ir)  
۲. نویسنده مسئول، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران. رایانامه: [aansari@um.ac.ir](mailto:aansari@um.ac.ir)

### اطلاعات مقاله

### چکیده

#### نوع مقاله:

پژوهشی

#### تاریخ‌های مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۰۷

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۴/۱۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۳۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۶/۱۹

#### کلیدواژه:

ثالث دریافت‌کننده کالا،

دکترین نسبی بودن قرارداد،

شروط انحصاری انتخاب دادگاه،

شروط یک‌جانبه انتخاب دادگاه،

قرارداد حمل کالا.

امروزه شروط انتخاب دادگاه بسیار مهم است و به نحوی گسترده در برنامه‌های دریایی استفاده می‌شود. بر اساس این شروط، طرفین قرارداد دادگاه یا دادگاه‌های کشور معینی را برای حل اختلاف موجود یا آتی ناشی از یک رابطه حقوقی انتخاب می‌کنند. اصولاً توافق انتخاب دادگاه صرفاً بر طرفین آن الزام‌آور است. با این حال سؤال این است که آیا شرط انتخاب دادگاه مورد توافق فرستنده کالا و متصدی حمل‌ونقل، که در برنامه به آن اشاره شده، بر ثالث دارنده برنامه الزام‌آور است؟ مقاله با روش توصیفی-تحلیلی و رویکرد تطبیقی، دیدگاه حقوق اتحادیه اروپا، انگلستان و ایران را واکاوی می‌کند. این مقاله نشان می‌دهد مطابق حقوق اتحادیه اروپا و انگلستان چنین شرطی بر ثالث دارنده برنامه نیز الزام‌آور است اگر یا ثالث کالا را از متصدی حمل‌ونقل تحویل گرفته یا از متصدی حمل‌ونقل خواسته تا کالا را تحویل دهد یا با استناد به حقوق و تعهدات مندرج در برنامه علیه متصدی حمل‌ونقل اقامه دعوی کرده است. گرچه قانونگذار ایران در خصوص اجرای توافق‌نامه‌های انتخاب دادگاه و تأثیر آن‌ها بر ثالث در برنامه‌های دریایی موضع‌گیری نکرده است، رأی صادره مورد توجه در این نوشتار نشان می‌دهد قاضی ایرانی هماهنگ با رویکرد حقوق اتحادیه اروپا و انگلستان چنین شرطی را به گیرنده کالا نیز سرایت می‌دهد.

**استناد:** کابری، محمدمجد و انصاری، اعظم (۱۴۰۳). تسری شروط انتخاب دادگاه در برنامه‌های دریایی به اشخاص ثالث دریافت‌کننده کالا: مطالعه تطبیقی در حقوق اتحادیه اروپا، انگلستان، و ایران. حقوق خصوصی، ۲۱ (۱) ۴۳-۵۴.

DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2024.349273.1007134>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

© محمدمجد کابری، اعظم انصاری

DOI: <http://doi.org/10.22059/jolt.2024.349273.1007134>



## مقدمه

طرفین در قراردادهای تجاری بین‌المللی برای صرفه‌جویی در وقت و هزینه‌ها معمولاً تلاش می‌کنند دادگاه صالح برای رسیدگی به اختلافات موجود یا آتی را تعیین کنند. درج چنین شروطی در قراردادها ناشی از پذیرش «اصل حاکمیت اراده»<sup>۱</sup> در تعیین صلاحیت بین‌المللی دادگاه‌ها است. انتخاب دادگاه توسط طرفین قرارداد با توسل به اصل حاکمیت اراده نه تنها می‌تواند منجر به اطمینان و قابلیت پیش‌بینی بیشتری در خصوص دادگاه رسیدگی‌کننده به اختلاف آتی آن‌ها باشد، بلکه منجر به کاهش هزینه‌های دعوا نیز می‌شود. علاوه بر این، چنین توافقی‌هایی باعث می‌شوند دادگاه‌ها با سرعت و سهولت بیشتری در خصوص صلاحیت یا عدم صلاحیت خود تصمیم‌گیری کنند و حتی نوعی توزیع دعاوی میان کشورها صورت گیرد (Tang, 2012: 323) و از سوی دیگر چنین توافقی‌هایی احتمال «دادرسی موازی»<sup>۲</sup> میان دادگاه‌های کشورهای مختلف را کاهش می‌دهند (Keyes & Marshall, 2015: 348). توافقی که طرفین قرارداد در قالب آن دادگاه صالح را تعیین می‌کنند «شرط صلاحیت»<sup>۳</sup>، «شرط انتخاب دادگاه»<sup>۴</sup>، «توافق صلاحیت»<sup>۵</sup>، یا «توافق انتخاب دادگاه»<sup>۶</sup> نامیده می‌شود. در صورتی که طرفین در قالب یک شرط قراردادی بر دادگاه صالح توافق کنند، طبق «دکترین استقلال»<sup>۷</sup> شرط انتخاب دادگاه، شرط مستقلی از قرارداد اصلی محسوب می‌شود.<sup>۸</sup> از این رو، هر گونه ایراد به صحت قرارداد اصلی تأثیری بر شرط انتخاب دادگاه نخواهد داشت و این ایراد باید در دادگاه منتخب مطرح شود (Tang, 2014: 68).

در نظام حقوقی ایران، به طور کلی مقرره‌ای دربارهٔ اینکه طرفین قرارداد در اختلافات بین‌المللی می‌توانند دادگاه صالح برای رسیدگی به اختلاف ناشی از قرارداد را انتخاب کنند وجود ندارد. در هر حال، در سال‌های اخیر آرای از محاکم ایران صادر شده که با استناد به اصل آزادی قراردادی و با توجه به عدم مغایرت این‌گونه شروط با نظم عمومی ایران (ماده ۱۰ و ماده ۹۷۵ قانون مدنی) چنین شروطی را معتبر دانسته‌اند و در نتیجه از صلاحیت رسیدگی به دعوی به نفع دادگاه منتخب عدول کرده‌اند.<sup>۹</sup> در عرصهٔ بین‌المللی، «کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵ راجع به توافقی‌های انتخاب دادگاه»<sup>۱۰</sup> مهم‌ترین سند بین‌المللی در زمینهٔ شروط انتخاب دادگاه است. این کنوانسیون در ۳۰ ژوئن ۲۰۰۵ منعقد و در ۱ اکتبر ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا شد و کشورهای سنگاپور، مکزیک، مونتنگرو، اوکراین، مولداوی، انگلستان، و اتحادیهٔ اروپا آن را تصویب کردند.<sup>۱۱</sup> کنوانسیون لاهه بر توافقی‌های انحصاری انتخاب دادگاه، که برای حل و فصل اختلافات مدنی و تجاری بین‌المللی منعقد می‌شوند، اعمال می‌شود.<sup>۱۲</sup> کنوانسیون یادشده، علاوه بر قواعد راجع به اجرای توافقی‌های انتخاب دادگاه در دادگاه‌های کشورهای عضو، برای اثربخشی بیشتر به توافقی‌های انتخاب دادگاه بر شناسایی و اجرای آرای صادره از دادگاه‌های منتخب یک کشور عضو کنوانسیون در دیگر کشورهای عضو تأکید دارد.<sup>۱۳</sup> یکی از نکات قابل توجه در تجارت بین‌المللی مسئلهٔ انعقاد قرارداد حمل و نقل پس از انعقاد قرارداد اصلی، مثلاً قرارداد بیع کالا، است. در برخی موارد، بر اساس توافق میان طرفین قرارداد اصلی و اینکوترمز مندرج در قرارداد، فروشنده متعهد به انعقاد قرارداد حمل با متصدی حمل و نقل است. مطابق قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل و نقل متعهد می‌شود کالاها را حمل کند و به

1. party autonomy principle
2. parallel litigations
3. jurisdiction clause
4. choice of court clause
5. jurisdiction agreement
6. choice of court agreement
7. doctrine of separability

۸. بند «ت» ماده ۳ کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵ و بند ۵ ماده ۲۵ مقررهٔ اتحادیهٔ اروپا راجع به صلاحیت، شناسایی، و اجرای آرا در موضوعات مدنی و تجاری (مقررهٔ بروکسل یک جدید ۱۲/۲۰۱۲) بر استقلال شرط انتخاب دادگاه از قرارداد اصلی تأکید دارند.

۹. در این زمینه می‌توان به رأی صادره از شعبهٔ ۲۱۴ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران در دادنامه شماره ۹۸۰۹۹۷۲۱۶۳۹۰۰۳۳۷ مورخ ۱۳۹۸/۰۳/۰۷ اشاره کرد (کابری، محمدمجد و انصاری، اعظم (۱۴۰۰). آثار انتخاب دادگاه در حقوق بین‌الملل خصوصی ایران و کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵. حقوق تطبیقی، دورهٔ ۸، شماره ۱، ۱۴۲ - ۱۴۳).

10. The 2005 Hague Convention on Choice of Court Agreements.

11. <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=98> accessed on 23 January 2024.

۱۲. بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون لاهه.

۱۳. ماده ۸ و ۹ کنوانسیون لاهه.

خریدار تحویل دهد و به دنبال چنین توافقی «بارنامه‌ای» صادر می‌شود. بارنامه سندی قراردادی است که در حمل کالاها از طریق دریا استفاده می‌شود و متصدی حمل‌ونقل آن را صادر می‌کند. این سند قراردادی مشتمل بر مشخصات کالاها و حاکی از بارگیری کالاهاست. متصدی حمل بارنامه را به فروشنده تحویل می‌دهد تا فروشنده آن را برای خریدار ارسال کند. خریدار با داشتن بارنامه می‌تواند کالاها را از متصدی حمل‌ونقل دریافت کند. به طور کلی بارنامه سند دریافت کالا توسط متصدی حمل و دال بر مالکیت دارنده بارنامه و استحقاق وی بر دریافت کالا و فروش کالا حین حمل است (Topaloglu, 2012: 453-454). گرچه در این حالت قرارداد حمل بین فرستنده (فروشنده) و متصدی حمل منعقد می‌شود، این قرارداد، علاوه بر طرفین قرارداد، یعنی فرستنده و متصدی حمل، اشخاص ثالث «خریدار» را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. خریدار جزء طرفین قرارداد حمل نیست. اما به طور کلی قرارداد حمل به نفع وی منعقد می‌شود. از این رو، خریدار در قرارداد حمل ذی‌نفع ثالث محسوب می‌شود. به این ترتیب، سه شخص درگیر قرارداد حمل می‌شوند: فروشنده یا فرستنده، متصدی حمل، خریدار یا دارنده بارنامه؛ که ممکن است اقامتگاه هر یک از این اشخاص در کشورهای مختلف باشد. همواره این احتمال وجود دارد که در صورت بروز اختلاف هر یک از آن‌ها مایل باشد دعوی خود را در دادگاه کشور محل اقامت خود اقامه کند یا دعوی خود را در دادگاهی اقامه کند که رسیدگی به دعوا در آن دادگاه منافع وی را بیشتر تأمین کند. از این رو، معمولاً شرکت‌های حمل‌ونقل تلاش می‌کنند در قراردادهای حمل‌ونقل یا بارنامه‌های صادره دادگاه صلاحیت‌دار برای رسیدگی به اختلاف تعیین شود تا از بروز اختلافات آتی در زمینه دادگاه صالح جلوگیری شود.

یکی از مسائل مهمی که در خصوص درج شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی مطرح می‌شود این است که آیا این شروط در ارتباط با اشخاص ثالث الزام‌آورند؟ فرض کنید «الف» یک فروشنده ایرانی با «ب» یک خریدار آلمانی قرارداد فروش ۲۰۰ تن گندم منعقد کند. به منظور ارسال مبیع، «الف» با «ج»، که متصدی حمل‌ونقل است، قرارداد حمل منعقد می‌کند. «الف» و «ج» در قرارداد یادشده توافق می‌کنند در صورت بروز اختلافات ناشی از قرارداد منحصراً دادگاه‌های ایران صالح به رسیدگی خواهند بود و شرط یادشده در بارنامه صادره درج می‌شود. حال سؤال این است که آیا توافق انحصاری انتخاب دادگاه مندرج در بارنامه منعقد میان «الف» و «ج» - بر ثالث «ب» الزام‌آور است؟ به عبارت دیگر، آیا «ب» در صورت تمایل برای طرح دعوا علیه «الف» یا «ج» ملزم است دعوی خود را منحصراً در دادگاه‌های ایرانی اقامه کند؟ یا در صورتی که «الف» دعوی علیه «ب» در دادگاه ایرانی اقامه کند آیا «ب» می‌تواند با استناد به اینکه طرف توافق یادشده نبوده به صلاحیت دادگاه ایرانی ایراد کند؟ آیا همان‌طور که طرفین توافق ملزم هستند به توافق یادشده پایبند باشند و دعوی خود را در دادگاه منتخب مطرح کنند ثالث نیز ملزم به آن است؟ ۲ شایان توجه است از یک سو قانونگذار ایران تا کنون درباره تأثیر شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی و به تبع آن تأثیر این‌گونه شروط بر اشخاص ثالث موضع‌گیری نکرده است و از سوی دیگر استفاده از حمل‌ونقل دریایی به عنوان مهم‌ترین شیوه حمل در تجارت بین‌المللی کالا و شیوع درج شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی، حقوقدانان و قضات ایرانی را وادار می‌سازد تا درباره اعتبار شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌ها و موضوعات مرتبط با این شروط از جمله تأثیر آن‌ها بر ثالث موضع‌گیری کنند. با این توضیح، نگارش این مقاله مهم و ضروری به نظر می‌رسد.

به منظور پاسخ به سؤالات فوق، ابتدا به نوع توافق صلاحیت و تأثیر آن بر الزام‌آور بودن چنین توافقی‌هایی بر ثالث پرداخته می‌شود. با این توضیح که ابتدا باید روشن شود کدام نوع از شروط صلاحیت می‌تواند منجر به مواجهه قاضی با چالش تسری

#### 1. bill of lading

۲. گفتنی است کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵ حمل‌ونقل دریایی، زمینی، هوایی، و حمل‌ونقل مرکب کالاها و اشخاص را از قلمرو اعمال خود استثنا کرده است.<sup>۲</sup> طبق گزارش تفسیری کنوانسیون دلیل این استثنا این است که حمل‌ونقل کالاها و اشخاص مشمول قواعد برخی کنوانسیون‌های دیگر، از جمله «قواعد لاهه درباره بارنامه‌های دریایی (قواعد لاهه-ویزی)»، است. کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵ با مستثنی کردن این موارد از حوزه شمول قواعد خود تلاش کرده حتی‌الامکان از تعارض قواعد خود با قواعد سایر کنوانسیون‌ها اجتناب ورزد. (←)

Hartley, T. & Dogauchi, M. (2007). *Explanatory Report on the 2005 Hague Choice of Court Convention*. Hague: The Permanent Bureau of the Conference. para. 58.

با توجه به استثنای حمل‌ونقل کالاها و اشخاص از قلمرو کنوانسیون لاهه می‌توان نتیجه گرفت کنوانسیون لاهه بر توافق انتخاب دادگاه که در چنین مواردی منعقد می‌شود اعمال نمی‌شود. از این رو، می‌توان گفت کنوانسیون یادشده درباره گسترش توافق انتخاب دادگاه مندرج در بارنامه‌های دریایی در ارتباط با اشخاص ثالث حکمی ندارد.

شرط یادشده به ثالث شود. در بخش دوم مقاله رویکرد حقوق اتحادیه اروپا و حقوق انگلستان در خصوص تسری شرط صلاحیت در بارنامه‌های دریایی به ثالث دریافت‌کننده کالا بررسی می‌شود. بررسی حقوق اتحادیه اروپا به مثابه یک نظام حقوقی نسبتاً جوان و همچنین پیشرو در وضع ضوابط و قواعد نوین در حوزه‌های مختلف و حاکم بر تعداد قابل توجهی از کشورها ضروری می‌نماید. همچنین حقوق انگلستان به دلیل «برگزیت»<sup>۱</sup> و خروج از سایه حاکمیت حقوقی اتحادیه اروپا و همچنین به عنوان سردمدار اعضای خانواده حقوقی کامن‌لا برای مطالعه تطبیقی در این موضوع شایسته توجه است. از آنجا که این نوشتار در فضای حقوقی ایران نوشته شده، بخش انتهایی مقاله به واکاوی این موضوع در حقوق ایران با محوریت یک رأی صادره از دادگاه ایرانی اختصاص دارد. در پایان نیز نتیجه‌ای از مطالب مطرح‌شده در مقاله ارائه می‌شود.

## ۱. اثر نوع توافق صلاحیت بر الزام ثالث

در یک توافق انتخاب دادگاه طرفین ممکن است منحصرأ یک یا چند دادگاه معین را برای رسیدگی به اختلافات احتمالی آتی تعیین کنند یا اینکه یک یا چند دادگاه معین را بر شمار دادگاه‌هایی که در اصل صالح برای رسیدگی به دعوا هستند اضافه کنند (Delaygua, 2015: 380). به عبارت دیگر، عمدتاً توافق‌های انتخاب دادگاه به دو نوع انحصاری و غیرانحصاری تقسیم می‌شوند: «شرط انحصاری انتخاب دادگاه»<sup>۲</sup> شرطی است که بر مبنای آن طرفین با یکدیگر توافق می‌کنند که اختلافات موضوع توافق تنها توسط دادگاه منتخب آن‌ها حل‌وفصل شود (Yeo, 2005: 307). مثلاً، شرط انتخاب دادگاه ممکن است این‌گونه تنظیم شود: «هر اختلافی ناشی از این قرارداد باید در دادگاه‌های ایران اقامه شود» یا «در صورت بروز هر گونه اختلافی خواهان تنها می‌تواند در دادگاه‌های ایران اقامه دعوی کند». «شرط غیرانحصاری انتخاب دادگاه»<sup>۳</sup> شرطی است که در آن طرفین صلاحیت رسیدگی به دعوا را به دادگاهی اعطا می‌کنند، اما، توافق یادشده به طرفین اجازه می‌دهد علاوه بر دادگاه منتخب در هر دادگاه صالح دیگری نیز اقامه دعوی کنند (Fentiman, 2013: 24). به بیان دیگر، با درج شرط غیرانحصاری انتخاب دادگاه طرفین مجاز هستند اختلافاتشان را در دادگاه منتخب مطرح کنند؛ اما مجاز به اقامه دعوی در دادگاه صالح دیگر نیز هستند (Stebler, 2013: 30). مثلاً، شرط انتخاب دادگاه ممکن است این‌طور تنظیم شود: «در صورت بروز هر گونه اختلافی، خواهان می‌تواند در دادگاه‌های ایران اقامه دعوی کند» یا «علاوه بر هر دادگاه صالح دیگری، دادگاه صالح برای رسیدگی به اختلافات ناشی از این قرارداد دادگاه ایران است». اثر درج شروط غیرانحصاری انتخاب دادگاه این است که تعداد دادگاه‌هایی را که طرفین می‌توانند دعوی احتمالی خود را در آن‌ها اقامه کنند افزایش می‌دهد (Ahmed, 2017: 4). در نتیجه، از آنجا که شروط غیرانحصاری انتخاب دادگاه طرفین را به طرح دعوا در دادگاه منتخب ملزم نمی‌کنند نمی‌توان از الزام ثالث به این‌گونه شروط بحث کرد. مثلاً، چنانچه با توافق فروشنده کالا و متصدی حمل در بارنامه تنظیم‌شده شرط غیرانحصاری صلاحیت بر دادگاه‌های انگلستان وجود داشته باشد، اگر خریدار (ثالث) به این شرط عمل نکند و دعوا را در دادگاه صالح دیگری اقامه کند، نمی‌توان علیه ثالث به وجود چنین شرطی استناد کرد و بحث الزام ثالث به این شرط را مطرح کرد. زیرا خود طرفین قرارداد حمل این اختیار را دارند که دعوی خود را در دادگاه‌های انگلستان یا در هر دادگاه صالح دیگری اقامه کنند. پس به طریق اولی چنین اختیاری برای ثالث نیز وجود دارد و چنین توافقی نمی‌تواند ثالث را ملزم به طرح دعوی در دادگاه انگلستان کند. با این حال وضعیت توافق‌های انحصاری متفاوت است. توافق انحصاری انتخاب دادگاه طرفین را ملزم می‌کند دعوی خود را تنها در دادگاه منتخب اقامه کنند. بنابراین، اگر با توافق فروشنده کالا و متصدی حمل در بارنامه تنظیم‌شده شرط انحصاری انتخاب دادگاه‌های انگلستان وجود داشته باشد، اما، ثالث دعوی خود را برخلاف این شرط در دادگاه ایران اقامه کند، در این فرض بحث الزام ثالث به شرط انتخاب دادگاه مطرح می‌شود. زیرا چنین توافقی بر طرفین آن الزام‌آور است و قصد آن‌ها این بوده که هر اختلاف ناشی از قرارداد حمل منحصرأ در دادگاه‌های انگلستان رسیدگی شود. از این رو، اگر دعوی توسط ثالث «خریدار» در دادگاه صالح دیگری اقامه شود، فروشنده و متصدی حمل ممکن است با ادعای الزام‌آوری شرط انتخاب دادگاه بر خریدار به صلاحیت دادگاه محل رجوع خریدار ایراد وارد کند.

۱. برگزیت (BREXIT) اصطلاحی است که برای خروج انگلستان از اتحادیه اروپا استفاده می‌شود. این اصطلاح مختصر عبارت BRITISH-EXIT است.

2. exclusive choice of court clause

3. non-exclusive choice of court clause

## ۲. بررسی رویکرد نظام حقوقی اتحادیه اروپا و انگلستان در خصوص تسری شروط انتخاب دادگاه در برنامه‌های دریایی به ثالث دریافت‌کننده کالا

دو نظام حقوقی اتحادیه اروپا و انگلستان با چالش تسری شرط انتخاب دادگاه در برنامه‌های دریایی به ثالث مواجه‌اند و ناچار به موضع‌گیری نسبتاً صریح در این خصوص شده‌اند. از این رو بررسی رویکرد این دو نظام حقوقی مناسب می‌نماید. در ادامه رویکرد اتحادیه اروپا و انگلستان به طور مجزا واکاوی می‌شود.

### ۱.۲. حقوق اتحادیه اروپا

در اروپا موضوع توافق انتخاب دادگاه برای اولین بار در «کنوانسیون بروکسل راجع به صلاحیت، شناسایی، و اجرای آرا در موضوعات مدنی و تجاری»<sup>۱</sup> مطرح شد (Ratković & Zgrabljic Rotar, 2013: 246). این کنوانسیون میان کشورهای عضو «جامعه اقتصادی اروپا»<sup>۲</sup> در ۱۹۶۸ منعقد و در ۱۹۷۳ لازم‌الاجرا شد. طبق ماده ۱۷ کنوانسیون یادشده، توافق طرفین بر صلاحیت دادگاه یک کشور عضو کنوانسیون برای رسیدگی به اختلافات موجود یا آتی لازم‌الاجراست. بعد از انعقاد «معاهده ماستریخت»<sup>۳</sup> در ۱۹۹۲ و تشکیل اتحادیه اروپا و همچنین بعد از انعقاد «معاهده آمستردام»<sup>۴</sup> در ۱۹۹۷ و پیوستن کشورهای جدیدی به اتحادیه اروپا تلاش‌هایی برای وضع مقرراتی در خصوص صلاحیت و شناسایی و اجرای آرا صورت گرفت. در این زمینه «مقرره بروکسل یک ۴۴/۲۰۰۱ راجع به صلاحیت و شناسایی و اجرای آرا در موضوعات مدنی و تجاری»<sup>۵</sup> تصویب شد. این مقرره در ۲۰۰۲ در همه کشورهای عضو اتحادیه به طور مستقیم لازم‌الاجرا شد. مقرره یادشده، که جایگزین کنوانسیون بروکسل در همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا شد، در ماده ۲۳ بر حق اشخاص در تعیین دادگاه صالح تأکید کرد. با این حال این مقرره نیز مورد بازبینی قرار گرفت و در نتیجه «مقرره بروکسل یک جدید ۱۲۱۵/۲۰۱۲ راجع به صلاحیت و شناسایی و اجرای آرا در موضوعات مدنی و تجاری»<sup>۶</sup> تصویب و در ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا شد که جایگزین مقرره بروکسل یک شد. مقرره بروکسل یک جدید نیز با کمی تغییرات نسبت به مقرره قبلی<sup>۷</sup> در ماده ۲۵ توافق اشخاص برای تعیین دادگاه صالح را لازم‌الاجرا می‌داند.<sup>۸</sup> بنابراین، امروزه در مورد صلاحیت قضایی در اتحادیه اروپا مقرره بروکسل یک جدید حاکم است. اما در این مقرره به مسئله گسترش توافق انتخاب دادگاه به اشخاص ثالث به طور صریح اشاره نشده است (Musseva, 2016: 69).

گفتنی است در زمان اعمال کنوانسیون بروکسل «دیوان دادگستری اروپا»<sup>۹</sup> در برخی اختلافات قواعد کنوانسیون یادشده را تفسیر کرد. این گونه تفاسیر در صورتی که مرتبط با عباراتی باشند که بدون تغییر در مقرره بروکسل یک نیز بیان شده‌اند بر قواعد مقرره یادشده نیز اعمال می‌شوند (Ratković & Zgrabljic Rotar, 2013: 246-247) و همچنین در مورد مقرره بروکسل یک جدید نیز قابل اعمال‌اند. در زمان حاکمیت کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۸ درباره تسری شروط انتخاب دادگاه مندرج در برنامه‌ها نسبت به اشخاص ثالث دریافت‌کننده کالا اختلافات متعددی مطرح شد که در مورد برخی از آن‌ها دیوان دادگستری اروپا اظهارنظر کرده است. مثلاً، در دعوی معروف به تیلی راس<sup>۱۰</sup> دیوان دادگستری اروپا اعلام کرد اگر شرط صلاحیت مورد اشاره در برنامه مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون بروکسل (ماده ۲۳ مقرره بروکسل یک و ماده ۲۵ مقرره بروکسل یک جدید) میان فرستنده و

1. Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (1968).

۲. آلمان، فرانسه، ایتالیا، هلند، بلژیک، و لوکزامبورگ.

3. The Treaty of Maastricht

4. The Treaty of Amsterdam

5. Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Brussels I).

6. Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (Brussels I Recast).

۷. برای مطالعه در این خصوص ← کابری، محمدمجد و انصاری، اعظم (۱۳۹۹). نقش ارتباط در صحت توافق انتخاب دادگاه. تحقیقات حقوقی، دوره ۲۳، شماره ۹۲، ۳۷۱ - ۳۷۲.

۸. برای مطالعه در خصوص پیشینه این مقررات ← کابری، محمدمجد و انصاری، اعظم (۱۳۹۸). تأثیر حاکمیت اراده در صلاحیت بین‌المللی دادگاه‌ها. مطالعات حقوقی، شماره ۸۷، ۳۱۹ - ۳۲۴.

9. The European Court of Justice (CJEU)

10. Tilly Russ' v Nova NV [1984] ECR 2417

متصدی حمل معتبر باشد و اگر طبق «قانون محل اقامه دعوا»<sup>۱</sup> دارنده بارنامه به حقوق و تعهدات فرستنده دست یافته باشد می‌توان به شرط صلاحیت علیه ثالث، یعنی دارنده بارنامه، استناد کرد، بدون اینکه نیازی باشد مطمئن شویم که آیا ثالث شرط صلاحیت در قرارداد اصلی را پذیرفته است یا خیر (Topaloglu, 2012: 460). همچنین، دیوان یادشده تأکید کرد که ثالث نمی‌تواند با این ادعا که او به توافق صلاحیت رضایت نداده است از تعهد خود مبنی بر رعایت توافق صلاحیت سرباززند (Cheshire & Fawcett, 2017: 241). بنابراین، اگر توافق صلاحیت بین طرفین آن معتبر باشد اثر آن نسبت به اشخاص ثالث به رویکرد قانون ملی دادگاهی که دعوی در آن اقامه شده (شامل قواعد حل تعارض آن نظام حقوقی) و به‌ویژه مقررات مربوط به جانشینی و نسبی بودن قرارداد بستگی دارد (Briggs, 2015: 178). به این ترتیب، در این پرونده دیوان دادگستری اروپا تنها بر مبنای اثر حقوقی جانشینی در خصوص سرایت توافق صلاحیت به ثالث تصمیم‌گیری کرد؛ با این توضیح که از منظر دیوان دارنده بارنامه همه حقوق و تعهدات فرستنده را همان‌طور که در بارنامه آمده به دست آورده است. دیوان به طور خاص اعلام کرد در این مورد لزوم حمایت از قصد ثالث ارتباطی به موضوع ندارد (Tang, 2014: 135). همچنین در دعوی دیگری<sup>۲</sup> دیوان دادگستری اروپا اعلام کرد شرط صلاحیت در برابر ثالثی که مطابق قانون ملی (قانون کشور محل اقامه دعوا) به حقوق و تعهدات فرستنده دست یافته باشد معتبر است و در ادامه تأکید کرد اگر هنگامی که شخص ثالث بارنامه را دریافت کرده، طبق قانون ملی، به حقوق و تعهدات فرستنده دست یافته باشد، نیازی به بررسی این موضوع نیست که آیا او شرط صلاحیت در قرارداد اصلی را پذیرفته است یا خیر (Cheshire & Fawcett, 2017: 242). بنابراین، می‌توان گفت در حقوق اتحادیه اروپا، طبق رویه دیوان دادگستری اروپا مادام که شخص ثالث دریافت‌کننده کالا به حقوق و تعهدات فرستنده دست یافته باشد شرط انتخاب دادگاه مندرج در بارنامه وی را ملزم می‌کند؛ حتی اگر وی صراحتاً به چنین شرطی رضایت نداده باشد.

## ۲.۲. حقوق انگلستان

در حقوق انگلستان مطابق «دکترین نسبی بودن قرارداد»<sup>۳</sup> قرارداد نمی‌تواند به ثالث حقوق و امتیازاتی اعطا کند یا تعهداتی بر وی تحمیل کند. مهم‌ترین تحول در اعمال قاعده نسبی بودن قراردادها در حقوق انگلستان تصویب قانون «حقوق اشخاص ثالث در قراردادها»<sup>۴</sup> در ۱۹۹۹ بود. به طور کلی، قانون یادشده از اهمیت دکترین نسبی بودن قراردادها کاسته است (Sparka, 2009: 174). در این قانون برای اولین بار اقامه دعوی توسط ثالث ذی‌نفع به عنوان یک قاعده کلی پذیرفته شد؛ هرچند ثالث «عوضی»<sup>۵</sup> را به متعهد پرداخت نکرده باشد (شیروی، ۱۳۸۴: ۱۴).

در خصوص قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، «قانون حمل کالاها از طریق دریا»<sup>۶</sup> مصوب ۱۹۹۲ اعمال می‌شود که در قلمرو اعمال خود بر قانون «حقوق اشخاص ثالث در قراردادها» حاکم است. مطابق بند ۱ ماده ۲ قانون یادشده، گیرندگان کالا و ذی‌نفعان بارنامه‌های دریایی و همچنین گیرندگان راهنماها همه حقوق دعوی طبق قرارداد حمل را به دست می‌آورند؛ گویی آن‌ها طرف قرارداد بوده‌اند (Sparka, 2009: 174). بنابراین می‌توان گفت مطابق این ماده، از آنجا که طرف ثالث با به دست آوردن بارنامه همه حقوق و تعهدات طرف اصلی قرارداد را دارا می‌شود، به شرط صلاحیت مندرج در بارنامه نیز ملزم است (Tang, 2014: 132-133). به‌علاوه، مطابق بند ۱ ماده ۳ قانون یادشده، اشخاص فوق در صورتی که کالا را تحویل گیرند یا تحویل کالا را درخواست کنند یا در مورد آن کالا دعوی علیه متصدی حمل اقامه کنند، همه مسئولیت‌های مندرج در قرارداد بر آن‌ها تحمیل می‌شود؛ گویی آن‌ها طرف قرارداد بوده‌اند (Sparka, 2009: 175). بنابراین، مطابق ماده ۲ و ۳ این قانون خریدار می‌تواند علیه متصدی حمل اقامه دعوی کند. اما، در مقابل، متصدی حمل‌ونقل می‌تواند به شرط صلاحیت یا داوری علیه خریدار استناد کند (Topaloglu, 2012: 457). به این ترتیب، مطابق این قانون، اشخاص ثالث گیرنده محموله‌های دریایی ملزم به

1. *lex fori*

2. Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV, [2000] ECR I-9337

3. The privity of contract doctrine

4. The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999.

5. Consideration

6. The Carriage of Goods by Sea Act 1992.

شروط انتخاب دادگاه مندرج در این اسناد حمل و نقل هستند (Sparka, 2009: 175). در نتیجه، طبق حقوق انگلستان شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی با تحقق شرایطی بر اشخاص ثالث دریافت‌کننده کالا الزام‌آورند.

### ۳. رویکرد حقوق ایران در خصوص تسری شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی به ثالث دریافت‌کننده کالا

حقوق ایران فاقد قواعد تعیین‌کننده صلاحیت بین‌المللی دادگاه‌ها است و درباره توافقاتی انتخاب دادگاه مقرر صریحی ندارد. از این رو بدیهی است که به طور کلی درباره اثر توافق انتخاب دادگاه نسبت به شخص ثالث مقررهای یافت نشود. با این حال، برخی دادگاه‌های ایرانی با این مسئله مواجه شدند و تلاش کردند پاسخی مناسب برای آن پیدا کنند. در این زمینه رأی صادره از شعبه ۱۲ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید بهشتی تهران، در پرونده ۹۴۰۹۹۷۰۲۲۷۲۰۰۷۶۵، مورخ ۱۳۹۴/۰۹/۰۲، قابل توجه است.<sup>۱</sup> در این دعوا، که منشأ اختلاف یک قرارداد حمل و نقل کالا بود، خواهان (گیرنده کالا) با خواسته جبران خسارت ناشی از کسری بار و سایر متفرعات دعوایی علیه فرستنده کالا و متصدی حمل در دادگاه ایران اقامه کرد. وکیل خوانده با بیان اینکه مطابق بارنامه در قسمت شرط قانون حاکم و دادگاه صالح تصریح شده است که «قرارداد مورد اشاره در این بارنامه یا مندرج در آن تحت حاکمیت قوانین انگلستان خواهد بود و هر گونه ادعا یا اختلاف ناشی از آن یا مرتبط با آن (بدون خدشه بر حقوق مؤسسه حمل مبنی بر اقامه دعوا در هر حوزه قضایی دیگر) در صلاحیت محاکم انگلستان خواهد بود» به صلاحیت دادگاه ایرانی ایراد وارد کرد. برای اینکه دادگاه ایران در خصوص موجه بودن ایراد یادشده تصمیم‌گیری کند باید به این سؤال پاسخ می‌داد که آیا شرط انتخاب دادگاه خارجی در بارنامه دریایی، که «اصولاً» قراردادی منعقد میان فرستنده کالا و متصدی حمل است، نسبت به گیرنده کالا «که شخص ثالث است» نافذ است یا خیر.

دادگاه در پاسخ به این سؤال اعلام کرد: «اولاً در مواردی که بارنامه دریایی میان فرستنده کالا و متصدی حمل تنظیم می‌گردد گیرنده کالا اصولاً در فرایند تنظیم قرارداد حمل دخالتی ندارد، بلکه تنها نام وی در بارنامه (که سند مبین قرارداد حمل و مالکیت کالا است) قید می‌گردد. فلذا گیرنده کالا ماهیتاً ذی‌نفع ثالثی است که بارنامه به نفع وی منعقد می‌گردد و ایشان پس از اعلام رضایت خود طرف این می‌گردد؛ به نحوی که تعهدات میان متصدی حمل و گیرنده کالا صرفاً بر اساس بارنامه تعیین می‌شود. ثانیاً نگاهی به قوانین برخی کشورها نشان‌دهنده آن است که رضایت ضمنی گیرنده کالا به تعهدات مندرج در بارنامه اصولاً از طریق موارد ذیل احراز می‌شود؛ حتی اگر از مفاد بارنامه و وجود شرط گزینش دادگاه بی‌اطلاع باشد (فلیکس اسپارکا، شروط گزینش دادگاه و داوری در اسناد حمل و نقل دریایی: تحلیل تطبیقی. اشپرینگر، ۲۰۰۹، ۱۶۹ - ۱۸۸):<sup>۲</sup> ۱. دریافت کالا از متصدی حمل؛ ۲. اعلام درخواست تحویل کالا خطاب به متصدی حمل؛ ۳. اقامه دعوی بر اساس حقوق و تعهدات مندرج در بارنامه. چنین رویکردی می‌تواند به نحو مطلوبی منافع هر سه طرف (فرستنده کالا، متصدی حمل، و گیرنده کالا) را حفظ نماید. اگرچه به نظر می‌رسد که لازم‌الاجرا بودن شرط گزینش دادگاه مندرج در بارنامه نسبت به گیرنده کالا ناعادلانه باشد، زیرا وی نقشی در فرایند تنظیم بارنامه نداشته است و تنها پس از وصول بارنامه پی به وجود چنین شرطی می‌برد که حتی ممکن است نتواند نسبت به آن اعتراضی نماید، لیکن گیرنده کالا می‌تواند پیش از تنظیم بارنامه نحوه تنظیم آن را در قرارداد خود با فرستنده تصریح نماید و از این طریق حقوق خود را حفظ نماید و یا آنکه خود قرارداد حمل را با متصدی حمل منعقد نماید. ثالثاً اعلام رضایت توسط گیرنده کالا (که می‌تواند منجر به تشکیل قرارداد ضمنی گردد) باید احراز شود؛ که در پرونده حاضر قانون حاکم بر اعلام رضایت گیرنده کالا قانون ایران می‌باشد. زیرا محل تسلیم کالا به گیرنده ایران بوده است. این دادگاه با دلیل موجهی برای روی‌گردانی از رویکرد سایر کشورها که در فوق ذکر گردید مواجه نمی‌باشد؛ به‌خصوص آنکه مبانی چنین دیدگاهی در نظام قضایی ایران بر پایه ماده ۱۹۶ قانون مدنی در خصوص تعهد به نفع شخص ثالث و همچنین ماده ۱۹۳ این قانون در خصوص

۱. برای مطالعه متن این رأی ← پیری، فرهاد (۱۳۹۵). حقوق تجارت بین‌المللی در رویه قضایی ایران. تهران: جاودانه و جنگل. ۳۹ - ۴۹. همچنین برای مطالعه درباره تحلیل این رأی ←

Kabry, M.M. & Ansari, A. (2023). The Enforcement of Jurisdiction agreements in Iran. *Journal of Private International Law*, Vol. 19, No. 1, 109-111.

2. Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents -A Comparative Analysis*, (Germany: Springer, 2009), 169-188.



قبول ضمنی تعهد وجود دارد. در نتیجه دادگاه اقدام خواهان مبنی بر پذیرش کالا از متصدی حمل و اقامه دعوی بر اساس تعهدات مندرج در بارنامه را قبول ضمنی کلیه تعهدات و حقوق مندرج در بارنامه می‌داند. به علاوه، فارغ از غیرقابل تجزیه بودن تعهدات، گیرنده کالا نمی‌تواند تنها آن قسمت از تعهدات مندرج در بارنامه را که به نفع خود است بپذیرد، لیکن از پذیرش سایر تعهدات سرباززند». بنابراین، دادگاه شرط صلاحیت مندرج در بارنامه را علیه خواهان (گیرنده کالا) لازم‌الاجرا دانست و از صلاحیت خود برای رسیدگی به اختلاف به نفع دادگاه منتخب انگلستان عدول و قرار عدم استماع دعوی صادر کرد.

به منظور تحلیل و ارزیابی قوت یا ضعف رأی مورد اشاره ابتدا مناسب است به این سؤال پاسخ داد که ماهیت شرط مندرج در قرارداد موضوع این دعوا چیست. همان‌طور که قبلاً گفته شد، برای اینکه الزام‌آوری شرط صلاحیت نسبت به ثالث بررسی شود شرط صلاحیت باید از نوع انحصاری باشد. آیا شرط صلاحیت مندرج در قرارداد موضوع اختلاف این دعوا از نوع انحصاری است؟ شرط صلاحیت مندرج در قرارداد مورد بررسی چنین مقرر می‌دارد: «هر گونه ادعا یا اختلاف ناشی از آن [قرارداد] یا مرتبط با آن (بدون خدشه بر حقوق مؤسسه حمل مبنی بر اقامه دعوا در هر حوزه قضایی دیگر) در صلاحیت محاکم انگلستان خواهد بود». این نوع شرط را «شرط یک‌جانبه انتخاب دادگاه»<sup>۱</sup> می‌نامند. در تبیین مفهوم این نوع شرط، برخی معتقدند که شرط انتخاب دادگاه یا انحصاری است یا غیرانحصاری. با این حال، این نوع شرط، در عین حال هم انحصاری و هم غیرانحصاری محسوب و نسبت به طرفین شرط به طور متفاوت اعمال می‌شود. این نوع شروط در قراردادهای تأمین مالی بین‌المللی رواج دارند و به نفع مؤسسات مالی درج می‌شوند. به این ترتیب، این شرط برای مؤسسه مالی غیرانحصاری، اما برای مشتری انحصاری محسوب می‌شود. به عبارت دیگر، مؤسسه مالی می‌تواند در صورت بروز اختلاف دعوا را در دادگاه منتخب یا هر دادگاه دیگری که منافعش را بیشتر تأمین می‌کند مطرح کند؛ در حالی که مشتری تنها می‌تواند در دادگاه منتخب اقامه دعوی کند (Keyes & Marshall, 2015: 363-364). به این ترتیب، توافق انتخاب دادگاه مندرج در قرارداد حمل از نوع توافقی‌های انحصاری محسوب می‌شود. اما انحصاری بودن آن متوجه یکی از طرفین توافق است؛ با این توضیح که بر مبنای این توافق، شرکت حمل‌ونقل در صورت بروز اختلاف ناشی از قرارداد یادشده می‌تواند در دادگاه‌های انگلستان یا در هر دادگاه صلاحیت‌دار دیگری اقامه دعوی کند؛ اما طرف مقابل (فرستنده) تنها می‌تواند در دادگاه‌های انگلستان اقامه دعوی کند. همچنین در صورتی که چنین شرطی بر شخص ثالث گیرنده محموله دریایی الزام‌آور باشد، ثالث نیز تنها حق دارد در دادگاه‌های انگلستان اقامه دعوی کند. بنابراین، این شرط نسبت به یکی از طرفین قرارداد (فرستنده) و همچنین نسبت به ثالث انحصاری محسوب می‌شود؛ اما نسبت به شرکت حمل‌ونقل غیرانحصاری است. از آنجا که شرط نسبت به فرستنده ماهیت انحصاری دارد، دادگاه به مسئله الزام‌آوری آن بر ثالث ورود کرده است. زیرا، همان‌طور که در ابتدای این نوشتار بیان شد، چنانچه شرط انتخاب دادگاه غیرانحصاری باشد، اصولاً نمی‌تواند در مراجعه ثالث به هر دادگاه صلاحیت‌داری محدودیتی ایجاد کند. با این توضیح، از آنجا که شرط صلاحیت مندرج در بارنامه از نوع انحصاری است، ورود دادگاه به بررسی مسئله الزام خواهان «گیرنده کالا» به شرط صلاحیت درج‌شده در بارنامه صحیح است.

همان‌طور که دادگاه در رأی مورد بررسی تصریح کرده است قانون حاکم بر مسئله اثر شرط صلاحیت مندرج در بارنامه نسبت به شخص ثالث قانون محل اقامه دعوی (قانون ایران) است. بنابراین، از آنجا که دعوای موضوع توافق انتخاب دادگاه در دادگاه ایرانی اقامه شده، اینکه توافق صلاحیت نسبت به ثالث واجد اثر است یا خیر بر مبنای قانون ایران حل‌وفصل می‌شود. از آنجا که حقوق ایران (به طور خاص قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ و قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳) درباره اجرای شروط صلاحیت به طور کلی ساکت است، برای تحلیل این رأی باید به قواعد کلی پذیرفته‌شده در حقوق ایران در خصوص تسری شروط قراردادی به ثالث مراجعه کرد. به نظر می‌رسد دادگاه ایرانی نیز در همین زمینه به این قواعد کلی رجوع و در کنار آن برای تقویت رأی صادره به رویکرد برخی نظام‌های حقوقی، همانند انگلستان و اتحادیه اروپا، اشاره کرده است.

در خصوص موضع‌گیری نظام حقوقی ایران در زمینه «تسری شروط قراردادی به ثالث» می‌توان گفت، مطابق قاعده نسبی بودن قراردادهای، در حقوق ایران اصولاً قراردادهای صرفاً برای طرفین خود حقوق و تعهداتی ایجاد می‌کنند و طرفین قرارداد نمی‌توانند از رهگذر انعقاد قرارداد تعهداتی بر اشخاص ثالث تحمیل یا حقوقی به آن‌ها اعطا کنند.

این قاعده در ماده ۲۳۱ قانون مدنی ایران نیز تصریح شده است. ماده یادشده مقرر می‌دارد: «معاملات و عقود فقط درباره طرفین متعاملین و قائم‌مقام قانونی آن‌ها مؤثر است؛ مگر در مورد ماده ۱۹۶». ماده اخیر مقرر می‌دارد: «کسی که معامله می‌کند آن معامله برای خود آن شخص است مگر اینکه در موقع عقد خلاف آن را تصریح کند یا بعد خلاف آن ثابت شود. معذک ممکن است در ضمن معامله که شخص برای خود می‌کند تعهدی هم به نفع شخص ثالث بنماید». مطابق این مواد، تنها در صورتی که قرارداد منفعتی برای اشخاص ثالث ایجاد کند می‌تواند نسبت به ثالث واجد اثر باشد و در غیر این صورت قرارداد تنها میان طرفین آن مؤثر است. دادگاه بر مبنای همین مفهوم در رأی خود بیان داشت که در یک بارنامه دریایی تنظیم‌شده میان فرستنده و متصدی حمل، که گیرنده در تنظیم آن دخالتی نداشته است، گیرنده ذی‌نفع ثالثی است که قرارداد حمل به نفع وی منعقد شده است. پس از اینکه دادگاه ثابت کرد قرارداد حمل به نفع خواهان (گیرنده کالا) منعقد شده است، برای احراز رضایت وی به قرارداد یادشده، چنین بیان داشت که اگر ۱. خواهان (گیرنده کالا) کالاها را دریافت کند یا ۲. تسلیم کالاها را از متصدی حمل بخواهد یا ۳. بر مبنای بارنامه اقامه دعوی کند، رضایت ضمنی او به حقوق و تعهدات مندرج در بارنامه استنباط می‌شود. از آنجا که در دعوی مورد بحث هر سه مورد یادشده وجود داشت، دادگاه رضایت ضمنی خواهان به قرارداد حمل را استنباط کرد. موارد احراز رضایت ضمنی که دادگاه به آن‌ها اشاره کرد دقیقاً در بند ۱ ماده ۳ قانون انگلستان راجع به حمل کالاها توسط دریا ذکر شده‌اند و همان‌طور که گفته شد در انگلستان طبق بند ۱ ماده ۲ و بند ۱ ماده ۳ این قانون همه حقوق و تعهدات مندرج در بارنامه، از جمله توافق صلاحیت، به دارنده بارنامه سرایت می‌کند؛ با این توضیح که همان‌طور که شخص ثالث دارنده بارنامه می‌تواند بر مبنای بارنامه اقامه دعوی کند، اطراف اصلی قرارداد حمل (فرستنده و متصدی حمل) نیز می‌توانند علیه وی به شرط صلاحیت استناد کنند. همچنین به نظر می‌رسد دادگاه ایرانی در رأی خود به رأی دیوان دادگستری اروپا در دعوی تیلی راس، که قبلاً بررسی شد، توجه داشته است. طبق رأی یادشده مادام که ثالث به حقوق و تعهدات فرستنده دست یافته است وی ملزم به شروط بارنامه و از جمله شرط صلاحیت است، گرچه رضایت صریح وی اعلام نشده باشد. در نتیجه دادگاه ایرانی با نگاهی به حقوق انگلستان و رویه دیوان دادگستری اروپا به این نتیجه رسید که خواهان (گیرنده کالا) نسبت به قرارداد حمل و نقل رضایت ضمنی داشته است. در توجیه اعمال دیدگاه منتخب حقوق انگلستان و رویه دیوان دادگستری اتحادیه اروپا، دادگاه به ماده ۱۹۳ قانون مدنی ایران اشاره کرد که مطابق آن «انشاء معامله ممکن است به وسیله عملی که مبین قصد و رضا باشد، مثل قبض و اقباض، حاصل گردد؛ مگر در مواردی که قانون استثناء کرده باشد». پس از اینکه دادگاه رضایت ضمنی خواهان به قرارداد حمل را ثابت کرد، برای تأکید رضایت وی به شرط انتخاب دادگاه انگلستان مندرج در قرارداد به اصل تجزیه‌ناپذیری تعهدات نیز استناد کرد و بیان داشت خواهان نمی‌تواند آن قسمت از تعهدات مندرج در بارنامه را که به نفع وی است بپذیرد، لیکن از پذیرش سایر تعهدات امتناع کند. در نتیجه دادگاه ایران شرط صلاحیت مندرج در بارنامه را علیه ثالث (خواهان گیرنده کالا) لازم‌الاجرا دانست و دعوی وی را غیرقابل استماع شمرد.

هرچند دادگاه اذعان کرد اجرای این شرط علیه ثالث بی‌اطلاع ناعادلانه است و حتی ممکن است نتواند نسبت به آن اعتراض کند، در توجیه رأی خود ادامه داد: «لیکن گیرنده کالا می‌تواند پیش از تنظیم بارنامه نحوه تنظیم آن را در قرارداد خود با فرستنده تصریح نماید و از این طریق حقوق خود را حفظ نماید و یا آنکه خود قرارداد حمل را با متصدی حمل منعقد نماید». هم‌سو با دیدگاه دادگاه ایرانی، برخی حقوقدانان خارجی چنین ثالثی را شایسته حمایت نمی‌دانند. با این توضیح که در این‌گونه موارد گیرنده بی‌گناهی وجود ندارد که شایسته حمایت باشد. چون او به عنوان خریدار با فرستنده قراردادی منعقد کرده است که بر مبنای آن، علاوه بر تهیه مبیع، فروشنده باید ترتیبات حمل کالا به هزینه خودش را نیز فراهم سازد. خریدار به دلایل تجاری مربوط به خودش ترجیح داده است که فروشنده ترتیبات حمل را انجام دهد. به این ترتیب، خریدار به فروشنده اجازه می‌دهد تا فروشنده فرستنده کالا باشد و با متصدی حمل و نقل منتخب خودش و با شرایط توافق‌شده میان او (فروشنده) و متصدی حمل قرارداد حمل کالا منعقد شود. در نتیجه، توافق خریدار و فروشنده نه تنها شامل تعهد فروشنده بر تحویل کالا در بندر مبدأ بلکه حمل کالا به مقصد هم است (Ziegler, 2005: 36). چنین خریداری بی‌گناه محسوب نمی‌شود و به معنای واقعی حتی نمی‌توان وی را شخص ثالث نامید؛ بلکه وی گیرنده کالا است که باید انتظار وجود شرط انتخاب دادگاه را هم داشته باشد. او اگر می‌خواهد با یک شرط انتخاب دادگاه مواجه

نشود یا مجبور نشود در دادگاه کشوری دور اقامه دعوی کند، این اختیار را دارد که با توافق با فروشنده اینکوترمزهای مدنظر خود را در قرارداد بگنجانند. راه حل دیگر این است که وی در قرارداد بیع شرط کند که قرارداد حمل با شرایط مدنظر وی منعقد شود. از آنجا که این راهکارها ممکن است در تعیین مبلغ قرارداد مؤثر باشد و مثلاً مبلغ قرارداد ممکن است افزایش یابد، خریدار ممکن است تصمیم بگیرد در این خصوص مذاکره نکند. بنابراین چرا قرارداد حمل باید این وضعیت را تصحیح کند و برای خریداری که متعرض این مسئله در مذاکرات قراردادی نشده است حمایتی فراهم کند؟ (Ziegler, 2005: 37).

به نظر می‌رسد شخص ثالث خریدار که توافق کرده است فروشنده قرارداد حمل را با متصدی منعقد کند باید همه شروط قرارداد حمل را بپذیرد، مگر اینکه خلاف آن توافق شده باشد. همچنین باید توجه داشت که شرکت‌های حمل‌ونقل کالاها را به نقاط مختلف دنیا حمل می‌کنند و این مسئله که در دادگاه‌های همه این کشورها بتوان علیه آن‌ها اقامه دعوا کرد و این شرکت‌ها درگیر این دعاوی در نقاط مختلف دنیا شوند آن‌ها را با وضعیت دشوار و پیچیده‌ای مواجه می‌کند. بنابراین این موضوع نیز درج شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی و الزام ثالث دریافت‌کننده کالا به این شروط را توجیه می‌کند و ثالث همیشه باید انتظار داشته باشد که با چنین شروطی مواجه شود، مگر اینکه صراحتاً برخلاف آن با فروشنده توافق کرده باشد. از این رو به نظر می‌رسد رأی صادره از دادگاه ایرانی در این دعوا رأی مستدلی است و با رویه بین‌المللی رایج در خصوص تسری شروط انتخاب دادگاه در بارنامه‌های دریایی به اشخاص ثالث دریافت‌کننده کالا نیز سازگار است.

### نتیجه

شروط انتخاب دادگاه در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی رایج‌اند. دلیل رواج این‌گونه شروط این است که شرکت‌های حمل‌ونقل کالاها را به سراسر جهان ارسال می‌کنند و در صورت عدم درج شرط انتخاب دادگاه در قراردادهای یادشده این احتمال وجود دارد که علیه یک شرکت حمل‌ونقل در دادگاه‌های کشورهای مختلف اقامه دعوی شود که کار را بر این شرکت‌ها دشوار می‌سازد. بنابراین شرکت‌های حمل‌ونقل بر درج چنین شروطی در قرارداد حمل اصرار دارند. همچنین برای اینکه شرط یادشده به نفع شرکت‌های اشاره‌شده مؤثر باشد، در اغلب موارد شرط انتخاب دادگاه از نوع شرط انحصاری یک‌جانبه است. درج این‌گونه شروط در بارنامه‌های دریایی هیچ ارزشی نخواهد داشت مگر اینکه برای ذی‌نفعان قرارداد حمل الزام‌آور باشد. قرارداد حمل در برخی موارد بین فرستنده کالا و متصدی حمل‌ونقل منعقد می‌شود. از این رو، الزام فرستنده کالا به شرط انتخاب دادگاه امری بدیهی است. زیرا طرف قرارداد بوده است. با این حال، الزام گیرنده کالا به شرط انتخاب دادگاه مندرج در بارنامه چالش‌برانگیز است. زیرا او طرف قرارداد نبوده است و نسبت به قرارداد حمل ثالث ذی‌نفع محسوب می‌شود. گرچه موضوع اثر شرط انتخاب دادگاه نسبت به ثالث در بارنامه‌های دریایی از مسائل بسیار مهم و شایع است، قانونگذار ایران در این زمینه موضع‌گیری نکرده است. در مواجهه با چنین موضوعی در برخی دعاوی دادگاه ایرانی با الگوگیری از رویه قضایی دیوان دادگستری اروپا و حقوق انگلستان شرط انتخاب دادگاه را با تحقق شرایطی علیه ثالث «گیرنده کالا» الزام‌آور دانسته است.

به طور کلی می‌توان گفت گیرنده کالا (خریدار) که به فرستنده کالا (فروشنده) اجازه داده قرارداد حمل را به جای او با متصدی حمل‌ونقل منعقد کند شایسته حمایت قانونگذار نیست. در نتیجه، اگر گیرنده کالا می‌خواهد با چنین شرطی مواجه نشود باید در توافق با فرستنده کالا خلاف آن را تصریح کند یا خودش با متصدی حمل‌ونقل منعقد کند. با توجه به اهمیت این مسئله و شیوع درج شروط انتخاب دادگاه در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی، به قانونگذار ایران پیشنهاد می‌شود در این خصوص تعیین تکلیف کند تا از هر گونه اختلاف رویه در محاکم ایران جلوگیری شود. پیشنهاد می‌شود در اصلاحات احتمالی آتی قانون دریایی ایران قانونگذار، در کنار تصریح بر معتبر بودن شرط انتخاب دادگاه، اثر آن نسبت به ثالث را تصریح کند و مثلاً چنین مقرر دارد: «در صورتی که قرارداد حمل‌ونقل توسط فرستنده با متصدی حمل منعقد شود و حاوی شرط انتخاب دادگاه باشد، شرط یادشده نسبت به ثالث گیرنده کالا نیز الزام‌آور است؛ مگر اینکه گیرنده کالا صراحتاً برخلاف آن با فرستنده توافق کرده باشد».

## منابع

- پیری، فرهاد (۱۳۹۵). حقوق تجارت بین‌المللی در رویه قضایی ایران. تهران: جاودانه و جنگل.
- شبروی، عبدالحسین (۱۳۸۴). تقاضای اجرای قرارداد توسط ذی‌نفع ثالث در حقوق کامن لو با تأکید بر حقوق انگلستان، امریکا، و استرالیا. *اندیشه‌های حقوقی*، دوره ۳، شماره ۸، ۵ - ۳۶.
- کابری، محمدمجد و انصاری، اعظم (۱۳۹۸). تأثیر حاکمیت اراده در صلاحیت بین‌المللی دادگاه‌ها. *مطالعات حقوقی*، شماره ۸۷، ۳۰۳ - ۳۲۸.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۹۹). نقش ارتباط در صحت توافق انتخاب دادگاه. *تحقیقات حقوقی*، دوره ۲۳، شماره ۹۲، ۳۵۷ - ۳۸۴.
- \_\_\_\_\_ (۱۴۰۰). آثار انتخاب دادگاه در حقوق بین‌الملل خصوصی ایران و کنوانسیون لاهه ۲۰۰۵. *حقوق تطبیقی*، دوره ۸، شماره ۱، ۱۳۹ - ۱۶۴.
- Ahmed, M. (2017). The Legal Regulation and Enforcement of Asymmetric Jurisdiction Agreements in the European Union. *European Business Law Review*, Iss. 3, Vol. 28, 1-23.
- Briggs, A. (2015). *Civil Jurisdiction and Judgments*. 6<sup>th</sup> ed. New York: Routledge.
- Cheshire, N. & Fawcett. (2017). *Private International Law*. 15<sup>th</sup> ed. Oxford: Oxford University Press.
- Delaygua, Q. F. (2015). Changes to jurisdiction based on exclusive jurisdiction agreements under the Brussels I Regulation Recast. *Journal of Private International Law*, Iss. 3, Vol. 11, 379-405.
- Fentiman, R. (2013). Unilateral Jurisdiction Agreements in Europe. *The Cambridge Law Journal*, Iss. 1, Vol. 72, 24-27.
- Hartley, T. & Dogauchi, M. (2007). Explanatory Report on the 2005 Hague Choice of Court Convention. Hague: The Permanent Bureau of the Conference.
- Kabry, M.M. & Ansari, A. (2019). The Effect of Party Autonomy in international Jurisdiction. *Journal of Law Research*, Iss. 87, Vol. 22, 303-328. (in Persian)
- \_\_\_\_\_ (2021). The Effects of Choice of Court in Iranian Private International Law and Hague Convention 2005. *Journal of Comparative Law*, No. 1, Vol. 8, 139-164. (in Persian)
- \_\_\_\_\_ (2021). The Role of Connection in the Validity of the Choice of Court Agreement. *Journal of Law Research*, Iss. 92, Vol. 23, 357-384. (in Persian)
- \_\_\_\_\_ (2023). The Enforcement of Jurisdiction Agreements in Iran. *Journal of Private International Law*, Vol. 19, No. 1, 92-112.
- Keyes, M. & Marshall, B.A. (2015). Jurisdiction agreements: exclusive, optional and asymmetric. *Journal of Private International Law*, Vol. 11, No. 3, 345-378.
- Musseva, B. (2016). Opposibility of Choice -of- Court Agreements against Third Parties under The Hague Choice-of-Court Convention and Brussels IBIS Regulation. *Journal: Anali Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici*, Iss. 18, Vol. 9, 69-91.
- Piri, F. (2016). *The Law of International Trade in Iran Jurisprudence*. Tehran: Jangal Publishing. (in Persian)
- Ratković, T. & Zgrabljic Rotar, D. (2013). Choice-of-court agreements under the Brussels I Regulation (Recast). *Journal of Private International Law*, Iss. 2, Vol. 9, 245-268.
- Shiravi, A.H. (2005). The Request for Enforcement of Contract by a Third Party Beneficiary in Common Law Emphasizing on English, US and Australian Laws. *Legal Thoughts*, No. 8, Vol. 3, 5-36. (in Persian)
- Sparka, F. (2009). *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents -A Comparative Analysis*. Germany: Springer.
- Stebler, S. (2013). The Problem of Conflicting Arbitration and Forum Selection Clauses. *ASA Bulletin*, Iss. 1, Vol. 31, 27-44.
- Tang, Zh.S. (2012). Conflicts of Jurisdiction and Party Autonomy in Europe. *Netherland International Law Review*, Iss. 3, Vol. 59, 321-359.
- \_\_\_\_\_ (2014). *Jurisdiction and Arbitration Agreements in International Commercial Law*. New York: Routledge.
- Topaloğlu, B. (2012). The Validity of Jurisdiction and Arbitration Clauses as Against Third Party Holders of Bills of Lading - a Comparative Study Under French, English and Eu Law. *Annales XLIV*, N. 61, 453-508.
- Yeo, T. M. (2005). The Contractual Basis of the Enforcement of Exclusive and Non-Exclusive Choice of Court Agreements. *Singapore Academy of Law Journal*, Iss. 1, Vol. 17, 306-360.
- Ziegler, A. (2005). Jurisdiction and Forum Selection Clauses and Freedom of Contract in a Modern Law on Carriage of Goods by Sea. *Schellenberg Wittmer*, 1-39.