

فصل سوم، کنوانسیون CMR SECTION IV CMR CONVENTION

۱-۳-کنوانسیون CMR

« CMR » حروف اختصاری عبارت

CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

بمعنای « معاهده نامه (کنوانسیون) مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها از طریق جاده» به زبان فرانسه است که در نوزدهم ماه مه ۱۹۵۶ در ژنو به امضاء رسیده است.

قوانین و مقررات ملی کشورها ناظر بر امور حمل و نقل بین المللی با یکدیگر دارای تفاوتهاست. باتوجه به این که در حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا، حداقل قوانین و مقررات ملی حداقل دو کشور (کشورهای مبدأ و مقصد) و غالباً قوانین و مقررات ملی بیش از دو کشور (کشور مبدأ- کشور یا کشورهای بین راهی- و در نهایت کشور مقصد) مداخلت می یابند، تعیین و تنظیم روابط حقوقی اشخاص عمده ذیمدخل در این فعالیت اقتصادی که عبارتند از فرستنده-حمل کننده - و گیرنده، به علت تعارض قوانین و مقررات ملی کشورها با یکدیگر، همواره امری مشکل ساز بوده است.

در کنوانسیون CMR که دولت جمهوری اسلامی ایران به موجب مصوبه مورخ ۱۳۷۶/۵/۱۸ مجمع تشخیص مصلحت نظام به آن پیوسته است، چارچوب مشخصی برای روابط مورد بحث طراحی گردیده است. این کنوانسیون در کلیه موارد حمل و نقل جاده ای بین المللی کالا و همچنین در بعضی از حالتهاستثنائی حمل ترکیبی-مشروط بر آنکه محمولات از وسایل نقلیه جاده ای در جریان عملیات حمل و نقل تخلیه نگردد- قابلیت اجرا دارد. مضافاً کلیه کالاها- بجز محمولات پستی، ائاثه منزل و اجساد- که در قبال دریافت کرایه حمل و نقل میشوند را میتوان در چارچوب ضوابط پیش بینی شده در این کنوانسیون از فرستنده دریافت نمود و در اختیار گرفت، توسط حمل کننده اولیه و احیاناً حمل کننده ثانویه یا حمل کنندگان بعدی حمل نمود و در نهایت به گیرنده ای که ذیحق به دریافت آنست تحویل داد.

یکی از نکات قابل توجه و عمده در این کنوانسیون آن است که به علت مشخص بودن روابط فرستنده-حمل کننده اولیه و حمل کنندگان بعدی-و بالاخره گیرنده در چرخه عملیات حمل و نقل بین المللی در چارچوب تنها یک سند خاص تحت عنوان سی ام آر CMR که در شکلی استاندارد در سطح بین المللی صادر میگردد و تعیین موارد مسئولیت هریک از دست اندرکاران در زنجیره حمل و نقل بین المللی جاده ای و بخصوص تعیین حداکثر میزان مسئولیت حمل کنندگان در موارد فقدان و

بروز خسارت به محمولات و یا تاخیر در حمل و تحویل کالا، این امکان فراهم گردیده که شرکتهای بیمه بتوانند در شکلی ساده و موثر مسئولیت حمل کنندگان را بیمه نمایند.

مفاد این کنوانسیون جهانی مهمترین راهنمای مجریان حمل (کریرها) بین المللی کالا از طریق جاده است و حیطه وظایف، مسئولیت ها و حقوق آنها را مشخص می کند. لذا مطالعه دقیق و مستمر آن برای مدیران به ویژه مسئولین بخش کریر شرکت های حمل و نقل بین المللی ضروریست، به نحوی که به تدریج به تمام مفاد و جزئیات آن وقوف یافته و آنها را مد نظر داشته باشند.

اگر چه «کریر» یا حمل کننده (مجری حمل) در آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی تعریف شده است ولی برای آشنائی با دایره شمول این واژه به تعریفی که از آن در سایر متون مرتبط با حمل و نقل جهانی آمده است نیز باید توجه نمود.

۱- کریر به معنی هر شخصی است که به موجب قرارداد حمل، متعهد میشود که عمل (عملیات) حمل را به یکی از طرق زمینی، دریایی، هوایی و یا ترکیبی از آنها انجام داده و یا تامین نماید.

۲- کریر شامل مالک یا اجاره کننده وسیله حمل است که قرارداد حمل را با فرستنده منعقد می نماید (از کنوانسیون لاهه).

۳- در کنوانسیون هامبورگ از CARRIER به عنوان طرف قرارداد حمل و از حمل کننده واقعی ACTUAL به عنوان مجری یا عامل واقعی حمل یاد شده است. در مجموع می توان گفت که حمل کننده (CARRIER) که با استفاده از وسایط نقلیه ایی که در اختیار دارد حمل کالای طرف قرارداد را برعهده میگیرد.

۳-۲- مواد شماره ۱ تا ۴۱ معاهده CMR ARTICLES 1-41 OF CMR CONV.

* ماده ۱

۱- این کنوانسیون هر قراردادی را برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت بسته می شود و محل دریافت کالا محل تعیین شده برای تحویل آن به موجب قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده، حداقل یکی از دو کشور، صرفنظر از محل اقامت و ملیت طرفین قرارداد، عضو کنوانسیون باشد، در بر می گیرد.

۲- از لحاظ این کنوانسیون «وسایل نقلیه» یعنی وسائل نقلیه موتوری، وسایل نقلیه مفصل دار، یدک و نیمه یدک؛ به طوری که در ماده ۴ کنوانسیون تردد جاده ای مورخ نوزدهم سپتامبر ۱۹۴۹ (۱۳۲۸/۶/۲۸) تعریف شده است.

۳- این کنوانسیون عملیات حملی را که به وسیله دولت ها، مؤسسات و سازمان های دولتی در حوزه کاربرد آن انجام می شود، نیز شامل می گردد.

۴- این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی شود:

الف - عملیات حملی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین المللی پستی انجام میشود.

ب- محمولات جنازه ای

ج - جابه جایی اثاثیه منزل

۵- طرف های متعاقد توافق می کنند که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون را با توافق های خاص بین دو یا چند طرف کنوانسیون تغییر ندهند؛ مگر این که کنوانسیون را در حمل و نقل های بین مرزی نافذ ندانسته و استفاده از راه بارنامه های حاکی از مالکیت کالا را در عملیات حملی که صرفا به قلمرو کشورهايشان محدود می گردد، مجاز شمارند.

* ماده ۲

۱- در صورتی که وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر از طرق دریا، راه آهن، آبراهای داخلی یا هوایی حمل گردد؛ به جز مواردی که مشمول ماده ۱۴ می شود - مشروط بر این که کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود - این کنوانسیون در هر حال بر تمامی عملیات حمل نافذ خواهد بود. بشرطی که ثابت شود، هرگونه تلف، خسارت و تاخیر در تحویل کالا که در خلال حمل توسط سایر وسایط نقلیه حادث گردیده، ناشی از فعل یا ترک فعل حمل کننده جاده ای نبوده؛ بلکه ناشی از حوادثی بوده که فقط می توانسته در اثنا و به دلیل حمل توسط سایر وسایط نقلیه مزبور رخ داده باشد. در اینصورت مسئولیت حمل کننده بر اساس این کنوانسیون تعیین نمی گردد؛ بلکه بنحوی تعیین می شود که برای مسئولیت حمل کننده با سایر وسایط نقلیه مزبور در نظر گرفته می شود به همان سان که بین فرستنده و حمل کننده با سایر وسایط نقلیه، قرارداد حمل جداگانه ای تحت شرایط قانونی ناظر بر حمل با آن وسایط منعقد شده باشد. با وجود این در صورت فقدان چنین شرایطی مسئولیت حمل کننده جاده ای بر اساس این کنوانسیون تعیین خواهد شد.

۲- در صورتیکه حمل کننده جاده ای خود همان حمل کننده با سایر وسایل نقلیه باشد، مسئولیت مشارالیه مطابق با مقررات بند یک این ماده، با فرض براین که حمل کننده جاده ای و حمل کننده با وسیله نقلیه دیگر از لحاظ سمت دو شخصیت جداگانه هستند تعیین خواهد شد.

۱-۲-۳- اشخاصی که حمل کننده مسئولیت آن ها را بر عهده دارد

* ماده ۳

از لحاظ این کنوانسیون، حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده میکند، خواهد بود؛ تا زمانی که نمایندگان، خدمه مزبور یا اشخاص دیگر در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند؛ درست مانند این که چنین فعل یا ترک فعلی از خود او سرزده باشد.

۲-۲-۳- انعقاد و اجرای قرارداد حمل

* ماده ۴

قرارداد حمل با تنظیم راه بارنامه تائید میگردد. فقدان، بی نظمی یا گم شدن راه بارنامه لطمه ای به وجود یا اعتبار قرارداد حمل - که مشمول مقررات این کنوانسیون باقی خواهد ماند - نمی زند.

* ماده ۵

۱- راه بارنامه حمل در سه نسخه اصلی تنظیم شده، به امضای فرستنده کالا و حمل کننده میرسد. این امضاها ممکن است چاپ شده باشند یا با مهرهای فرستنده و حمل کننده جایگزین شوند؛ مشروط براین که قوانین کشوری که راه بارنامه در آن تنظیم شده است، چنین اجازه ای را بدهد. نسخه اول راه بارنامه به فرستنده تسلیم میگردد، نسخه دوم کالا را همراهی میکند و نسخه سوم توسط حمل کننده نگهداری میشود.

۲- وقتی که کالای مورد حمل قرار است در چند وسیله نقلیه بارگیری شود، به چند قسمت مجزا تقسیم شود یا از انواع مختلف باشد، فرستنده یا حمل کننده حق خواهند داشت برای هر وسیله نقلیه، هر نوع یا هر قسمت کالا راه بارنامه جداگانه ای مطالبه یا تنظیم نمایند.

* ماده ۶

۱- راه بارنامه باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف - تاریخ و محل تنظیم راه بارنامه

ب - نام و نشانی فرستنده

ج - نام و نشانی حمل کننده

د - تاریخ و محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است

ه - نام و نشانی گیرنده

و - شرح مصطلح ماهیت کالا، نوع بسته بندی؛ و در مورد کالای خطرناک شرحی که معمولاً معرف چنین کالایی است.

ز - تعداد بسته ها، علائم و شماره های مخصوص آنها

ح - وزن ناخالص کالا یا مقدار آن، که بترتیب دیگری بیان شده باشد.

ط - هزینه های مربوط به حمل (کرایه حمل، هزینه های جانبی، حقوق گمرکی و سایر هزینه هایی که از زمان انعقاد قرارداد تا تاریخ تحویل کالا تعلق میگیرد.)

ی - دستورات ضروری برای تشریفات گمرکی و سایر تشریفات.

ک - عبارتی مبنی بر اینکه حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون میباشد.

۲- در صورت اقتضا، راه بارنامه حاوی مشخصات زیر خواهد بود:

الف - عبارتی حاکی از اینکه انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر مجاز نمیشود.

ب- هزینه هائی که فرستنده پرداخت آنها را تعهد میکند.

ج - مبلغ هزینه هایی که «نقدا در مقابل تحویل» اخذ می شود.

د- اظهار ارزش کالا و مبلغی که بیان کننده نفع خاص در تحویل باشد.

ه - دستورات فرستنده به حمل کننده، در مورد بیمه کالا

و - محدوده زمانی مورد توافقی که طی آن حمل کالا باید به انجام برسد.

ز - صورتی از اسناد تحویل شده به حمل کننده .

۳- طرفین میتوانند هر گونه مشخصات دیگری را که مفید بدانند در راه بارنامه قید کنند.

* ماده ۷

۱- فرستنده مسئول جبران تمام هزینه ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه صحیح نبودن یا کافی نبودن مشخصات مشروحه زیر، به حمل کننده وارد شود:

الف - مشخصات تصریح شده در ماده ۶ ذیل بند ۱ (ب)، (د)، (ه)، (و)، (ز)، (ج) و (ی).

ب - مشخصات مذکور در ماده ۶، بند ۲

ج - هرگونه مشخصات یا دستورات دیگری که فرستنده داده است تا بتوان اقدام به تنظیم راه بارنامه نمود یا مشخصات و دستورات مزبور را در راه بارنامه درج کرد.

۲- در صورتیکه بنا به تقاضای فرستنده، حمل کننده، مشخصات موضوع بند یک این ماده را در راه بارنامه درج کند، انجام این امر از جانب فرستنده تلقی خواهد شد؛ مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

۳- در صورتیکه راه بارنامه فاقد عبارت مذکور در ردیف (ک) بند ۱ ماده ۶ باشد، حمل کننده مسئول جبران تمام هزینه ها، تلف شدن و خسارت وارده، ناشی از قلم افتادن عبارت مذکور، به شخصی خواهد بود که حق تعیین تکلیف کالا را دارد.

*** ماده ۸**

۱- هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را بررسی کند :

الف- صحت مندرجات راه بارنامه، از لحاظ تعداد بسته ها، علائم و شماره های آن

ب- وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن ها.

۲- در مواردی که حمل کننده هیچ نوع ابزار مناسبی برای بررسی صحت مندرجات مذکور در بند ۱ (الف) این ماده در اختیار ندارد، باید ملاحظات خود را با دلایل مربوط در راه بارنامه قید کند. همچنین حمل کننده باید عللی را که موجب قید ملاحظات مزبور در مورد وضع ظاهری کالا و بسته بندی آنها شده است، مشخص کند. ملاحظات مذکور در راه بارنامه، التزامی برای فرستنده ایجاد نخواهد کرد؛ مگر اینکه مشارالیه صراحتاً در سند، حمل آنها را پذیرفته باشد.

۳- فرستنده محق است از حمل کننده بخواهد وزن ناخالص کالا یا مقدار آنرا- در صورتی که بترتیب دیگری اظهار شده باشد- بررسی نماید. او همچنین میتواند درخواست کند که محتویات بسته ها بررسی شود. حمل کننده محق است هزینه های اینگونه بررسی را مطالبه کند. نتیجه این بررسیها باید در راه بارنامه درج گردد.

*** ماده ۹**

۱- راه بارنامه دلیل انعقاد قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا توسط حمل کننده خواهد بود.

۲- در صورتیکه راه بارنامه فاقد ملاحظات خاصی از طرف حمل کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته بندی آن در موقع تحویل، وضع خوبی داشته و تعداد بسته ها، علائم و شماره های آن با آنچه که در راه بارنامه قید شده، مطابقت دارد؛ مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

*** ماده ۱۰**

فرستنده در قبال حمل کننده مسئول خسارات وارده به اشخاص، تجهیزات یا کالاهای دیگر یا هرگونه هزینه ناشی از نقص بسته بندی کالا میباشد؛ مگر اینکه این نقص در موقع تحویل کالا آشکار بوده یا برای حمل کننده شناخته شده باشد و نامبرده در این خصوص هیچگونه ملاحظاتی قید نکرده باشد.

* ماده ۱۱

۱- برای تشریفات گمرکی وسایر تشریفات که باید قبل از تحویل کالا انجام پذیرد، فرستنده باید اسناد لازم را ضمیمه راه بارنامه کرده یا آنها را در اختیار حمل کننده بگذارد، و تمامی اطلاعات مورد درخواست مشارالیه را برای وی فراهم آورد.

۲- حمل کننده وظیفه ندارد صحت یا کفایت این گونه اسناد و اطلاعات داده شده را جویا شود. فرستنده در قبال حمل کننده مسئول جبران هرگونه خسارت ناشی از فقدان، نقصان، یا بی نظمی این گونه اسناد و اطلاعات ارائه شده خواهد بود؛ مگر در مورد عمل خلاف یا غفلت حمل کننده.

۳- مسئولیت حمل کننده در قبال عواقب ناشی از فقدان یا استفاده نادرست از اسناد مذکور در راهبارنامه و اسناد ضمیمه آن یا اسنادی که به حمل کننده سپرده میشود، در حدود مسئولیت نماینده می باشد؛ مشروط بر این که غرامت قابل پرداخت توسط حمل کننده از غرامت قابل پرداخت در مورد تلف کالا تجاوز ننماید.

* ماده ۱۲

۱- فرستنده از حق تعیین تکلیف نسبت به کالا، به خصوص حق درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید در آن جا تحویل داده شود یا تحویل کالا به گیرنده ای غیر از گیرنده تعیین شده در راهبارنامه برخوردار است.

۲- این حق با تسلیم نسخه دوم راه بارنامه به گیرنده یا در هنگامی که گیرنده حق خود را طبق بند ۱ ماده ۱۳ اعمال می کند، از فرستنده سلب میشود و از آن هنگام به بعد حمل کننده باید از دستورات گیرنده تبعیت کند.

۳- در صورتیکه فرستنده در راه بارنامه حق تعیین تکلیف نسبت به کالا را به گیرنده تفویض نموده باشد، گیرنده می تواند از تاریخ تنظیم راهبارنامه حق مزبور را اعمال نماید.

۴- چنانچه گیرنده با اعمال حق مزبور دستور تحویل کالا به دیگری را بدهد، شخص اخیر حق تعیین گیرندگان دیگر را نخواهد داشت.

۵- اعمال حق تعیین تکلیف، منوط به تحقق شرایط زیر است :

الف - فرستنده - یا در مورد بند ۳ این ماده، گیرنده ای که خواهان اعمال حق مزبور میباشد - نسخه اول راه بارنامه را - که در آن دستورات جدید به حمل کننده وارد شده است - ارائه نموده تمام هزینهها، ضرر و زیان و خساراتی را که مستلزم اجرای چنین دستوراتی بوده است، نسبت به حمل کننده جبران نماید.

ب- امکان اجرای چنین دستوراتی در زمان وصول آن ها به کسی که قرار است آن را اجرا کند، وجود داشته است. همچنین به جریان عادی تعهد حمل کننده تعارضی نداشته یا لطمه ای به فرستندگان و گیرندگان سایر محمولات نزند.

ج - دستورات موجب تقسیم محموله نگردد.

۶- در صورتیکه به دلیل مقررات بند ۵ (ب) این ماده، حمل کننده قادر به اجرای دستورات دریافتی نباشد، باید مراتب را فوراً به صادر کننده چنین دستوری اطلاع دهد.

۷- حمل کننده ای که دستورات صادر شده را تحت شرایط مقرر در این ماده اجرا نکند، یا آن ها را بدون دریافت نسخه اول راه بارنامه ای - که باید ارائه می شد - انجام دهد، در قبال شخصی که حق طرح ادعای ضرر و زیان یا خسارت ناشی از این عمل را دارد، مسئول خواهد بود.

* ماده ۱۳

۱- پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده، گیرنده حق دارد، از حمل کننده بخواهد کالا و نسخه دوم راه بارنامه را در قبال اخذ رسید به مشارالیه تحویل دهد. در صورتیکه فقدان کالا احراز شود یا با انقضای مدت مقرر در ماده ۱۹ بمقصد نرسد، تحویل گیرنده حق دارد به نام خود حقوق ناشی از قرارداد حمل را علیه حمل کننده استیفا نماید.

۲- تحویل گیرنده ای که از حقوق مقرر در بند ۱ این ماده برخوردار شده است، باید هزینه های مندرج در راه بارنامه را - که بر عهده وی می باشد - پرداخت نماید؛ لکن در صورتی که اختلافی در این مورد پیش آید، حمل کننده مجبور نیست کالا را تحویل دهد؛ مگر اینکه تحویل گیرنده تضمین لازم را در اختیار وی قرار دهد.

* ماده ۱۴

۱- در صورتی که قبل از ورود کالا به مقصد تعیین شده به هر علتی اجرای قرارداد مطابق با شرایط مقرر در راه بارنامه ممکن نباشد، حمل کننده باید از شخصی که طبق مقررات ماده ۱۲ حق تعیین تکلیف نسبت به کالا را دارد کسب تکلیف نماید.

۲- با وجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آنچه که در راه بارنامه قید شده انجام گردد و حمل کننده نتوانسته باشد در فرصتی معقول از شخصی که طبق مقررات ماده ۱۲ واجد حق تعیین تکلیف کالا است کسب تکلیف کند، باید اقدامی را که به نظر وی منافع شخص مزبور را به بهترین وجه تامین نماید، به عمل آورد.

۱- در صورتی که پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده برای تحویل، اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا گردد، حمل کننده باید از فرستنده کسب تکلیف نماید. چنان چه گیرنده از گرفتن کالا امتناع ورزد، فرستنده بدون اینکه مجبور به ارائه نسخه اول راه بارنامه باشد، حق تعیین تکلیف کالا را خواهد داشت.

۲- حتی اگر گیرنده از پذیرفتن کالا امتناع کرده باشد، با وجود این میتواند تا زمانی که حمل کننده دستورات مغایری از فرستنده دریافت نکرده است، تقاضای تحویل کالا را بنماید.

۳- هر گاه اوضاع و احوالی که مانع از تحویل کالا است بعد از صدور دستور گیرنده مبنی بر تحویل کالا به شخص دیگر، در مقام اعمال حقوق مقرر در بند ۳ ماده ۱۲ حادث شود، مفاد بندهای ۱ و ۲ این ماده با این فرض که گیرنده، فرستنده بوده و شخص دیگر گیرنده، مجری خواهد بود.

۱- حمل کننده حق مطالبه هزینه هایی را که برای گرفتن دستورات و همچنین هزینه هایی که برای اجرای چنین دستوراتی متحمل شده خواهد داشت؛ مگر اینکه این هزینه ها از عمل خلاف یا غفلت حمل کننده ناشی شده باشد.

۲- در موارد مذکور در بند ۱ ماده ۱۴ و ماده ۱۵ حمل کننده می تواند فوراً کالا را بحساب شخصی که حق تعیین تکلیف آن را دارد، تخلیه نماید و با این کار قرارداد حمل خاتمه یافته تلقی خواهد شد. پس از آن حمل کننده باید کالا را از طرف شخصی که نسبت به آن صاحب حق است، نگهداری کند. حمل کننده می تواند نگهداری کالا را به شخص سوم نیز واگذار نماید و در این صورت هیچگونه مسئولیتی متوجه حمل کننده نخواهد بود؛ جز این که باید در انتخاب شخص سوم حتی المقدور دقت به عمل آورد. هزینه های متعلقه به موجب راه بارنامه و سایر هزینه ها در قبالت تحویل کالا قابل وصول خواهد بود.

۳- در صورتیکه کالا ضایع شدنی باشد، وضع کالا ایجاب نماید یا هزینه های انبارداری در مقایسه با قیمت آن نامتناسب باشد، حمل کننده میتواند بدون اینکه الزامی به انتظار دریافت دستور از صاحب حق تعیین تکلیف کالا داشته باشد، نسبت به فروش کالا اقدام نماید. علاوه بر موارد مذکور چنان چه حمل کننده پس از انقضا مدتی معقول، دستوری مخالف با آن چه باید انجام دهد از طرف شخص برخوردار از حق تعیین تکلیف کالا دریافت نکند، می تواند کالا را به فروش برساند.

- ۴- چنانچه کالا به استناد این ماده فروخته شود، حاصل فروش پس از کسر هزینه های متعلقه به کالا در اختیار شخصی که حق تعیین تکلیف کالا را دارد، گذاشته خواهد شد. در صورتی که این هزینه ها مازاد بر حاصل فروش کالا باشد، حمل کننده مستحق دریافت مابه التفاوت خواهد بود.
- ۵- ترتیب فروش کالا در چنین مواردی بر اساس قانون یا عرف محلی که کالا در آن قرار دارد تعیین خواهد شد.

مسئولیت حمل کننده

* ماده ۱۷

- ۱- حمل کننده مسئولیت هرگونه خسارات وارده به تمام یا قسمتی از کالا از زمان تحویل گرفتن تا تحویل دادن آن، و تاخیر در تحویل کالا را بر عهده خواهد داشت.
- ۲- در صورتی که خسارات و تاخیر به سبب عمل خلاف، غفلت مدعی یا دستورات داده شده توسط مشارالیه، غیر از دستوراتی که حمل کننده در انجام آن مرتکب عمل خلاف یا غفلت شده باشد، یا به علت عیب ذاتی کالا و اوضاع و احوالی غیر قابل اجتناب و پیامدهایی که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل کننده از مسئولیت مبرا خواهد بود.
- ۳- وضعیت معیوب وسیله نقلیه ای که حمل کننده از آن برای حمل استفاده میکند، عمل خلاف، غفلت شخصی که حمل کننده وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و عمل خلاف، غفلت خدمه و غفلت نمایندگان شخص اخیر موجب برائت حمل کننده از مسئولیت نمی باشد.
- ۴- به تبع بندهای ۲ الی ۵ ماده ۱۸ هرگاه تلف یا خسارت از مخاطرات ذاتی خاص، که با یک یا چند مورد از حالات زیر ملازمه دارد ناشی شود، حمل کننده از مسئولیت مبرا خواهد بود:
- الف - استفاده از وسائل نقلیه روباز بدون پوشش در صورتی که با استفاده از چنین وسائلی صراحتاً مورد توافق قرار گرفته باشد و نیز در راه بارنامه قید شده باشد.
- ب- عدم بسته بندی، بسته بندی ناقص کالاهائی که در صورت نداشتن بسته بندی یا به علت بسته بندی نامناسب، بنا به طبیعتی که دارند مستعد تلف یا خسارات هستند.
- ج - گذاشت و برداشت، بارگیری، بارچینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده، گیرنده یا اشخاصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده باشند.
- د - طبیعت بعضی از کالاها، که بواسطه شکنندگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکیدگی، نشتی، ضایعات عادی، آفت یا بید زدگی تمام یا قسمتی از کالا را در معرض تلف یا خسارت قرار میدهند.
- ه - عدم کفایت، ناقص بودن علائم و شماره های روی بسته ها.

و- حمل حیوانات زنده.

۵- در مواردی که طبق مقررات این ماده، حمل کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب تلف، خسارت یا تاخیر مسئول نباشد، مشارالیه فقط در حدی مسئول است که عوامل موجب مسئولیت وی طبق این ماده در تلف، خسارت یا تاخیر موثر بوده است.

* ماده ۱۸

۱- مسئولیت اثبات این که تلف، خسارت یا تاخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند ۲ ماده ۱۷ حادث شده، بر عهده حمل کننده خواهد بود.

۲- وقتی حمل کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال حاکم بر مورد، تلف یا خسارت به علت یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند ۴ ماده ۱۷ رخ داده است، فرض بر صحت آن علت گذارده می شود. با وجود این مدعی حق خواهد داشت ثابت کند که در واقع تلف یا خسارات کالا یا جزئیات منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.

۳- این فرض در صورتی که کسر غیر عادی رخ داده باشد یا در صورت فقدان هریسته تحت شرایط بیان شده در بند ۴ (الف) ماده ۱۷ شمول نخواهد داشت.

۴- در صورتی که حمل کالا در وسایل نقلیه مخصوصی که برای حفاظت کالا از اثرات گرما، سرما، تغییرات دما یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد، حمل کننده نمیتواند از مزایای مقرر در بند ۴ (د) ماده ۱۷ استفاده نماید؛ مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط حاکم بر مورد تمام اقداماتی را که به عهده او بوده است از لحاظ انتخاب، نگهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی معمول داشته و تمامی دستورات خاص را که به او ابلاغ شده، انجام داده است.

۵- حمل کننده نمی تواند از مزایای مقرر در بند ۴ (د) ماده ۱۷ برخوردار شود؛ مگر این که ثابت کند با توجه به شرایط حاکم تمام اقداماتی را که متعارفاً بر عهده او بوده، انجام داده و تمامی دستورات خاص ابلاغ شده را به موقع اجرا گذاشته است.

* ماده ۱۹

تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا میکند که کالا در مهلت توافق شده و در صورتیکه مهلتی مورد توافق قرار نگرفته باشد، در مدت زمانی که بطور معمول با توجه به شرایط حاکم بر مورد، برای تحویل کالا منظور می شود، تحویل نگردد؛ به خصوص در مورد خرده بار، با توجه به زمان مورد نیاز برای تکمیل ظرفیت در شرایط عادی، از مدت معقولی که برای حمل کننده ساعی در نظر گرفته میشود، تجاوز نماید.

* ماده ۲۰

۱- عدم تحویل کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مدت توافق شده، یا در صورتیکه مهلتی مورد توافق قرار نگرفته باشد ۶۰ روز پس از تحویل کالا به حمل کننده دلیل قطعی بر مفقود شدن کالا است، و شخصی که حق اقامه دعوی دارد میتواند پس از آن چنین کالایی را مفقود شده تلقی نماید.

۲- شخصی که حق اقامه دعوی دارد با دریافت غرامت کالای مفقود شده میتواند کتبا درخواست نماید، چنانچه کالا ظرف یکسال از تاریخ دریافت غرامت پیدا شود، موضوع را فوراً به او اطلاع دهند. وصول چنین تقاضائی از شخص مزبور باید کتبا تأیید شود.

۳- شخصی که از حق مزبور برخوردار است، تا ۳۰ روز پس از دریافت چنین اطلاعیه ای میتواند درخواست کند که کالا در مقابل پرداخت هزینه های مقرر در راه بارنامه و استرداد غرامت پس از کسر هزینه های متعلقه، به او تحویل داده شود. این امر لطمه ای به حقوق شخص مذکور برای مطالبه خسارت تاخیر در تحویل موضوع ماده ۲۳ و مفاد مشمول ماده ۲۶ وارد نخواهد کرد.

۴- در صورتی که درخواست موضوع بند ۲ به عمل نیاید، یا ظرف ۳۰ روز مذکور در بند ۳ هیچ دستوری داده نشود، یا این که کالا تا بیش از یک سال از تاریخ پرداخت غرامت پیدا نشود، حمل کننده حق خواهد داشت طبق قوانین محلی که کالا در آن جا قرار دارد، عمل نماید.

* ماده ۲۱

چنانچه کالا بدون وصول وجوهی که باید طبق شرایط قرارداد حمل، توسط حمل کننده «نقدا در مقابل تحویل» دریافت گردد و به گیرنده تحویل داده شود، حمل کننده در مقابل فرستنده نسبت به جبران خسارت به مقداری که از وجوه مزبور تجاوز نکند، مسئول خواهد بود؛ بی آن که لطمه ای به حق حمل کننده مبنی بر اقامه دعوی علیه گیرنده وارد نماید.

* ماده ۲۲

۱- هنگامی که فرستنده کالائی با ماهیت خطرناک را به حمل کننده تحویل میدهد، باید حمل کننده را دقیقاً از نوع خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید بعمل آید، مطلع سازد. چنانچه این اطلاعات در راه بارنامه ذکر نشده باشد، اثبات ای امر به انحا دیگر، دایر بر اینکه حمل کننده از ماهیت دقیق خطر کالای مزبور اطلاع داشته است، به عهده فرستنده یا گیرنده خواهد بود.

۲- چنانچه حمل کننده از ماهیت خطرناک کالای موضوع شرایط مقرر در بند ۱ این ماده آگاه نشده باشد، میتواند در هر زمان و در هر مکانی کالای مزبور را تخلیه کرده، از بین برده یا خنثی نماید؛ بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این فرستنده کالا مسئول جبران تمام

هزینه‌ها، ضرر و زیان یا خساراتی است که از تحویل چنین کالائی بمنظور حمل یا از حمل آن حادث شود.

* ماده ۲۳

۱- هنگامی که تحت مقررات این کنوانسیون، حمل کننده مسئول جبران خسارت وارده به تمام یا قسمتی از کالا می گردد، غرامت مزبور براساس ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل محاسبه خواهد شد.

۲- ارزش کالا براساس قیمت بورس کالا، یا اگر چنین قیمتی وجود نداشته باشد، بر اساس قیمت روز بازار و در صورتیکه قیمت بورس و روز بازار وجود نداشته باشد، بادر نظرگرفتن ارزش معمول کالائی از همان نوع و کیفیت تعیین خواهد شد.

۳- در هر صورت، غرامت نباید از ۲۵ فرانک برای هر کیلو گرم وزن ناخالص کالای کسری تجاوز نماید. منظور از «فرانک» فرانک طلا بوزن ۱۰/۳۱ گرم بادرجه خلوص ۹۰۰ در هزار میباشد.^۱

۴- علاوه براین در صورتی که خسارت کلی باشد، مخارج حمل، حقوق گمرکی و سایر هزینه هائی که بابت حمل کالا بوجود آمده باید تماما و چنانچه جزئی باشد باید نسبت به همان قسمت مسترد گردد؛ اما بیش از این خسارتی قابل پرداخت نخواهد بود.

۵- در مورد تاخیر، در صورتی که مدعی ثابت نماید که خسارتی از این بابت به او وارد شده است، حمل کننده باید از این بابت خساراتی را که بیشتر از هزینه حمل نباشد، جبران نماید.

۶- در مواردی که ارزش کالا یا نفع خاص در تحویل طبق مواد ۲۴ و ۲۶ اظهار شده باشد، ممکن است خسارات بیشتری مطالبه گردد.

* ماده ۲۴

فرستنده میتواند درمقابل پرداخت هزینه اضافی مورد توافق، در راه بارنامه ارزشی بیش از میزان مقرر در بند ۳ ماده ۲۳ برای کالا اظهار نماید. در این صورت مبلغ اظهار شده جانشین میزان مقرر خواهد بود.

* ماده ۲۵

۱- در صورت ورود خسارت به کالا، حمل کننده مسئول جبران تقلیل مبلغی است که در ارزش کالا بوجود آمده است. تقلیل مزبور براساس ارزش کالا طبق بندهای ۱ و ۲ و ۴ ماده ۲۳ محاسبه خواهد شد.

۲- در هر صورت غرامت قابل مطالبه از مقادیر زیر تجاوز نخواهد کرد:

^۱ برای دیدن اصلاحیه به بند ۳ از ماده ۲، مقاله نامه کنوانسیون مورخ پنجم ژوئیه ۱۹۷۸ (۱۳۵۷/۴/۱۴) در متن چاپ شده CMR رجوع شود که به موجب آن فرانک به ۸/۳۳ اس.دی.آر تغییر کرده است.

الف- در صورتی که تمام محموله خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد تلفات کلی کالا قابل پرداخت است.

ب - چنانچه قسمتی از محموله خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد تلف قسمتی از کالا باشد، قابل پرداخت است.

*** ماده ۲۶**

۱- فرستنده می تواند در مقابل پرداخت هزینه های اضافی مورد توافق، مبلغ نفع خاص در تحویل، بابت تلف، خسارت یا تجاوز از مهلت توافق شده را تعیین و مبلغ مزبور را در راه بارنامه درج نماید.

۲- صرف نظر از غرامت مقرر در مواد ۲۳، ۲۴ و ۲۵ در صورتی که نفع خاصی در تحویل اظهار شده باشد، در ازا ضرر و زیان یا خسارت اضافی اثبات شده، ممکن است غرامتی تا حد کل مبلغ نفع اظهار شده، مطالبه گردد.

*** ماده ۲۷**

۱- مدعی حق مطالبه جریمه دیرکرد نسبت به غرامت قابل پرداخت را خواهد داشت. چنین جریمه‌ای به میزان سالیانه ۵٪ از تاریخ مطالبه کتبی از حمل کننده یا در صورتی که چنین مطالبه‌ای صورت نگرفته باشد، از تاریخ اقامه دعوی تعلق خواهد گرفت.

۲- وقتی مبالغی که محاسبه غرامت بر اساس آن انجام می گیرد، به پول رایج کشوری که در آن ادعای غرامت می شود اظهار نگردیده باشد، تبدیل بر اساس نرخ روز ارز در محل پرداخت غرامت به عمل خواهد آمد.

*** ماده ۲۸**

۱- در مواردی که طبق قوانین مورد عمل، تلف، خسارت یا تأخیر ناشی از حمل، طبق مقررات این کنوانسیون موجب ادعایی اضافه بر قرارداد گردد، حمل کننده می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت او بوده یا میزان غرامت متعلقه را تعیین یا محدود می کند، استفاده نماید.

۲- در مواردی که ادعایی اضافه بر قرارداد در قبال تلف، خسارت یا تأخیر متوجه یکی از اشخاصی گردد، که بر اساس شرایط ماده ۳ تحت مسئولیت حمل کننده کار می کنند، چنین شخصی نیز می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت حمل کننده بوده یا میزان غرامت متعلقه را تعیین یا محدود می کند، استفاده نماید.

۱- چنان چه خسارت وارده به کالا در نتیجه تخلف عمدی حمل کننده بوده و یا قصوری که طبق قانون دادگاه یا دیوانی که عهده دار رسیدگی به دعوی است در حکم تخلف عمدی تلقی شود، حمل کننده حق برخورداری از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع، محدود یا بار اثبات را از گردن او ساقط می کند، نخواهد داشت.

۲- مقررات بند فوق، در صورتی که تخلف عمدی با قصور توسط نمایندگان یا خدمه یا سایر اشخاصی که حمل کننده از خدمت آن ها در عملیات حمل استفاده می کند رخ داده شود، مادام که نمایندگان، خدمه یا اشخاص مذکور در حیطه وظیفه شغلی خود عمل کرده باشند، نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این نمایندگان، خدمه یا اشخاص مذکور در چنین موردی حق نخواهند داشت نسبت به مسئولیت شخصی خود، از مقررات بند ۱ استفاده نمایند.

۴-۲-۳-دعاوی و اقدامات قانونی

* ماده ۳۰

۱- در صورتی که گیرنده، کالا را بدون بررسی درست و به موقع وضعیت آن، با حضور حمل کننده تحویل بگیرد، یا بدون اخطار ملاحظات خود، حاوی اشاره کلی به تلف یا خسارت آشکار در همان زمان تحویل و در مورد تلف و خسارت پنهان، ظرف ۷ روز پس از تحویل، به استثناء یکشنبه ها و تعطیلات رسمی، به حمل کننده، تحویل بگیرد، چنین تحویل گرفتنی دلیل قابل قبولی است دایر بر دریافت کالا مطابق با وضعیتی که در راه بارنامه قید شده است. در مورد تلف یا خسارت پنهان، این ملاحظات باید کتبی باشد.

۲- چنانچه وضعیت کالا توسط گیرنده و حمل کننده درست و بموقع بررسی شده باشد، مدرک مغایر با نتیجه چنین بررسی فقط وقتی پذیرفتنی خواهد بود که تلف یا خسارت پنهان بوده و گیرنده اخطار کتبی مقتضی را ظرف ۷ روز پس از تاریخ بررسی، به استثناء یکشنبه ها (جمعه ها) و تعطیلات رسمی، برای حمل کننده ارسال کرده باشد.

۳- هیچگونه غرامتی بابت تاخیر در تحویل، قابل پرداخت نخواهد بود؛ مگر اینکه اخطار کتبی ظرف ۲۱ روز پس از تاریخی که کالا در اختیار گیرنده قرار گرفته، برای حمل کننده ارسال شده باشد.

۴- در احتساب مهلت های مقرر در این ماده، حسب مورد، روز تحویل یا روز بررسی یا روزی که کالا در اختیار گیرنده قرار میگیرد، در محاسبه منظور نخواهد شد.

۵- حمل کننده و گیرنده کلیه تسهیلات معقول برای بررسی و بازبینی های لازم را در اختیار یکدیگر قرار خواهند داد.

*** ماده ۳۱**

۱- در اقدامات قانونی ناشی از حمل کالا تحت شمول مقررات این کنوانسیون، خواهان میتواند درهر دادگاه یا دیوان یکی از کشورهای طرف کنوانسیون که باتوافق طرفین تعیین شده باشد، دادخواهی کند. علاوه برآن خواهان میتواند به دادگاه یا دیوان کشوری مراجعه نماید، که :

الف - محل اقامت عادی یا مرکز اصلی کار خوانده در آن کشور واقع شده، یا شعبه یا نمایندگی خوانده که قرارداد حمل توسط وی منعقد شده است در آن کشور باشد.

ب- محلی که حمل کننده، کالا را تحویل گرفته یا محلی که برای تحویل کالای تعیین شده در آن کشور باشد. غیر از کشورهای مذکور، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان دیگری نمی تواند اقامه دعوی نماید.

۲- در جایی که نسبت به ادعایی که در بند (۱) این ماده به آن اشاره شده است، دعوایی در دادگاه یا دیوان ذیصلاحی تحت مقررات بند مذکور در جریان باشد، یا در جایی که نسبت به چنین دعوایی حکمی از طرف دادگاه یا دیوان موصوف صادر شده باشد، طرفین همان دعوی نمی توانند دعوی جدیدی بر همان مبنا در کشور دیگری اقامه نمایند؛ مگر این که حکم دادگاه یا دیوان کشوری که اقدام اولیه در آن جا انجام پذیرفته، از قابلیت اجرا برخوردار نباشد.

۳- در صورتی که نسبت به دعوایی که در بند ۱ این ماده به آن اشاره شد حکمی از یکی از دادگاهها یا دیوان کشورهای طرف کنوانسیون صادر و در آن کشور قابل اجرا گردد، این حکم در هر کشور دیگر طرف کنوانسیون نیز بلافاصله پس از انجام تشریفات مقرر کشور مزبور لازم الاجرا خواهد بود. تشریفات مزبور نباید طرح مجدد دعوی در ماهیت امر را مجاز بشمارد.

۴- مقررات بند ۳ این ماده شامل آرا صادره پس از محاکمه، آرا غیابی و سازش های مورد تأیید دادگاه بوده اما آرا موقت یا احکام اعاده خسارت و همچنین هزینه هایی که در صورت رد تمام یا قسمتی از ادعای خواهان بر وی تحمیل می گردد را در بر نمی گیرد.

۵- بابت هزینه دادرسی مترتب بر اقدامات قانونی ناشی از حمل کالای مشمول مقررات این کنوانسیون از اتباع کشورهای متعاهد که محل اقامت یا محل کار آن ها در یکی از کشورهای مزبور باشد تضمینی اخذ نخواهد شد.

*** ماده ۳۲**

- ۱- مرور زمان اقامه دعاوی ناشی از حمل کالای مشمول مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این در مورد تخلف یا قصوری که از نظردادگاه یا دیوان رسیدگی کننده در حکم عمده تلقی شود، این مدت سه سال خواهد بود. مرور زمان از تاریخ های زیر آغاز میشود :
- الف- در مورد تلف قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر در تحویل، از تاریخ تحویل کالا.
- ب- در مورد تلف تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده.
- ج - در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ تنظیم قرارداد حمل.
- روز شروع مرور زمان جز مدت مرور زمان محسوب نخواهد شد.
- ۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ ابلاغ کتبی حمل کننده مبنی بر رد ادعا و اعاده اسناد منضم به آن به حال تعلیق درآید. چنانچه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت طرح ادعا فقط نسبت به آن قسمت از ادعا که هنوز باقی است جاری خواهد شد. بار اثبات وصول ادعا یا پاسخ به آن یا اعاده اسناد، به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب مذکور استناد می کند. جریان مدت مرور زمان با طرح ادعاهای دیگر با منشا واحد به حال تعلیق در نخواهد آمد.
- ۳- به تبع مقررات موضوع بند ۲ فوق، تمدید مدت مرور زمان تابع قانون دادگاه یا دیوانی است که به دعوی رسیدگی می کند. قانون مزبور همچنین برحق اقامه دعاوی تقابل جدید، نیز حاکم خواهد بود.
- ۴- حق اقامه دعاوی را که مشمول مرور زمان شده است، نمی توان از طریق طرح دعاوی تقابل یا تهاتر اعمال نمود.

* ماده ۳۳

قرارداد حمل ممکن است دربردارنده شرط اعطای صلاحیت رسیدگی به یک نهاد داوری باشد. در این صورت شرط داوری مزبور باید متضمن رعایت مقررات این کنوانسیون توسط نهاد داوری باشد.

۳-۲-۵- مقررات مربوط به حمل کالا به وسیله حمل کنندگان متوالی SUCCESSIVE CARRIERS

* ماده ۳۴

هرگاه حمل کالایی که موضوع قرارداد واحدی است، به وسیله حمل کنندگان جاده ای متوالی انجام شود، هریک از حمل کنندگان مزبور مسئول اجرا کل عملیات حمل خواهد بود، زیرا با پذیرش راه بارنامه و کالا، حمل کننده دوم و هریک از حمل کنندگان بعدی تحت شرایط راه بارنامه مذکور طرف قرارداد حمل محسوب میشوند.

* ماده ۳۵

۱- حمل کننده ای که کالا را از حمل کننده قبلی می پذیرد باید رسیدی امضاء شده و مورخ به حمل کننده قبلی بدهد. شخص اخیر باید نام و نشانی خود را در نسخه دوم راه بارنامه درج کند. در صورت لزوم مشارالیه باید در نسخه دوم راه بارنامه یا در رسید مذکور ملاحظات مقرر در بند ۲ ماده ۸ را درج کند.

۲- مفاد ماده ۹ بر روابط بین حمل کنندگان متوالی حاکم خواهد بود.

* ماده ۳۶

به جز در مورد دعوای تقابل یا تهاتر ناشی از دعوایی که از قرارداد حمل واحدی ناشی شده باشد، اقدامات قانونی نسبت به تلف، خسارت یا تاخیر می تواند فقط علیه حمل کننده اول، حمل کننده نهایی یا حمل کننده ای به عمل آید که واقعه تلف، خسارت یا تاخیر در حین قسمتی از عملیات حمل که توسط مشارالیه انجام شده، رخ داده است. هم زمان نیز می توان علیه چند نفر از حمل کنندگان مذکور اقامه دعوی کرد.

* ماده ۳۷

حمل کننده ای که براساس مقررات این کنوانسیون غرامتی پرداخت کرده است، میتواند غرامت مزبور و جریمه دیرکرد و تمام مخارج و هزینه های ناشی از دعوی را از حمل کنندگان دیگر که در عمل حمل دخیل بوده اند مطابق مقررات زیر وصول نماید :

الف - حمل کننده ای که مسئول تلف یا خسارت است، به تنهایی عهده دار پرداخت غرامت خواهد بود، اعم از این که غرامت توسط او یا حمل کننده دیگری پرداخت شده باشد.

ب - در صورتی که تلف یا خسارت در نتیجه عمل دو حمل کننده یا بیشتر حادث شده باشد، هر یک از اشخاص مزبور باید مبلغی به نسبت سهمی که در مسئولیت داشته اند، پرداخت نماید. چنانچه تقسیم مسئولیت ممکن نباشد، هر یک از حمل کنندگان به نسبت سهمی که از هزینه حمل می برد، در پرداخت غرامت سهمیم خواهد بود.

ج - چنانچه تعیین حمل کننده مسئول تلف یا ورود خسارت میسر نباشد، مبلغ غرامت بین تمام حمل کنندگان به ترتیب مقرر در بند (ب) فوق، تقسیم خواهد شد.

* ماده ۳۸

در صورتی که یکی از حمل کنندگان قادر به پرداخت نباشد مقدار غرامتی که به عهده او بوده و پرداخت نشده است به نسبت سهمی که از کرایه حمل به حمل کنندگان دیگر تعلق می گیرد، بین آنان تقسیم خواهد شد.

* ماده ۳۹

۱- حمل کننده ای که بر اساس مفاد مواد ۳۷ و ۳۸ دعوایی علیه او اقامه شده است، حق ندارد منکر اعتبار پرداخت غرامتی بشود که توسط حمل کننده مدعی پرداخت شده است؛ مشروط بر این که مبلغ غرامت توسط مقام قضائی، پس از ابلاغ مقتضی مراتب طرح دعوی به حمل کننده اولیه مذکور و نیز اعطای فرصت حضور به مشارالیه در جلسه رسیدگی، تعیین شده باشد.

۲- حمل کننده ای که در صدد استیفای حق خود برای بازیافت خسارت است، می تواند نزد دادگاه یا دیوان صالح کشوری که یکی از حمل کنندگان مربوط به طور معمول در آن اقامت دارد، محل اصلی کار، شعبه یا نمایندگی آن باشد که قرارداد حمل در آن جا منعقد شده است، اقامه دعوی کند. تمام حمل کنندگان ذریبط ممکن است خوانده همین دعوی قرار گیرند.

۳- مقررات بند های ۳ و ۴ ماده ۳۱ شامل احکامی خواهد بود که نسبت به دعاوی موضوع مواد ۳۷ و ۳۸ صادر می شود.

۴- مفاد ماده ۳۲ بر دعاوی بین حمل کنندگان حاکم خواهد بود. با وجود این ابتدای مدت مرور زمان از تاریخ اتخاذ تصمیم قضائی نهائی که مقدار غرامت قابل پرداخت را طبق مقررات این کنوانسیون تعیین می کند یا در صورتی که چنین تصمیم قضایی وجود نداشته باشد از تاریخ واقعی پرداخت غرامت، جاری خواهد شد.

* ماده ۴۰

حمل کنندگان می توانند بین خود شروطی غیر از آنچه در مواد ۳۷ و ۳۸ مقرر شده است، لحاظ نمایند.

۶-۲-۳- بطلان شروط مغایر با کنوانسیون

* ماده ۴۱

۱- با رعایت مفاد ماده ۴۰، هرگونه شرطی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون گردد، باطل است. بطلان چنین شرطی موجب بطلان سایر شروط قرارداد نخواهد شد.

۲- بخصوص شرط نفع بیمه ای به سود حمل کننده، هر شرط مشابه دیگر یا هر شرطی که بار اثبات ادعا را به دیگری منتقل کند، باطل خواهد بود.

لازم است توجه شود که مندرجات کنوانسیون CMR شاخص ترین سند راهنما و تعیین کننده حدود وظایف مسئولیت ها و حقوق حمل کننده (کریر) است. لذا شرکت های حمل و نقل بین المللی، در مقام کریر، بایستی همواره در هر فرصتی که به دست می آورند و در موقع احتیاج متن مزبور

را مرور و مطالعه نموده و با بحث و به نقد کشیدن مواد آن با همکاران بر مفاد آن اشراف حاصل نمایند.

۳-۳- راهبارنامه CMR و نحوه پرکردن آن

۱- راهبارنامه یا WAY BILL غیرقابل معامله است و در واقع از آن به معنی سند محموله CONSIGNMENT NOTE نام می برند این سند در واقع دو ویژگی عمده دارد:

- الف - حاوی مشخصات کالا یا محموله ایست که توسط یک وسیله نقلیه در حال حمل است.
- ب - کالا را در طول سفر همراهی می کند.

۲- نخستین نکته در مورد این سند دقت نسبت به واژگان و عبارات مندرج در آن است تا از خلط معنی و کاربرد غلط و ناهمخوانی در صدور آن احتراز گردد. بدین منظور ذیلا به توضیح پاره ای از این واژگان و خانه ها یا کادرهای تعبیه شده در آن می پردازیم:

□ خانه شماره (۱) - SENDER یا CONSIGNOR به معنی فرستنده یا ارسال کننده . فرستنده می تواند صاحب کالا باشد و یا یک بارفرابر که از جانب صاحب کالا مبادرت به ارسال کالا می نماید. این خانه ارتباط مستقیمی با خانه شماره ۲۲ دارد که باید حاوی مهر و امضاء فرستنده باشد. لذا باید دقت نمود که اگر از صاحب کالا در خانه شماره (۱) نام برده شده است، الزاما در شماره ۲۲ نیز همین شخص یا نماینده مجاز او باید به عنوان فرستنده راهبارنامه را مهر و امضاء کند.

معمولا در مواقعی که یک بارفرابر با تسلیم بارنامه B/L خود محموله را از صاحب کالا و فرستنده اصلی تحویل گرفته و آنرا جهت حمل به حمل کننده (CARRIER) می سپارد جانشین صاحب کالا میشود. هرگاه لازم باشد که اثری از صاحب اصلی کالا در راهبارنامه وجود داشته باشد می توان از عبارت زیر در این خانه استفاده نمود. فرض کنید که مثلا نام صاحب کالا

- شرکت برادران سهیلی و نام شرکت بارفرابر شرکت « تارا » باشد :

- TARA INT'L TRANSPORT CO., FOR M/S SOHEILI BROTHERS
TEHRAN IRAN PHONE
- M/S SOHEILI BROS C/O TARA
INT'L TRANSPORT CO.
TEHRAN IRAN , PHONE :
- M/S TARA AS AGENT
OF M/S SOHEILI BROS ...

□ خانه شماره (۲) گیرنده یا CONSIGNEE یا مرسل الیه. در این مورد حتما بایستی دستورات صاحب کالا را مد نظر داشت و طبق آن عمل نمود. جز در مواردی که صددرد و اطمینان وجود داشته باشد که ذکر نام و نشان شخص دیگری غیر از گیرنده اصلی (خریدار

کالا یا شخصی که ذیحق به دریافت کالا می باشد) مشکلی را بوجود نخواهد آورد، بایستی حتما گیرنده اصلی را در این خانه آورد. این که به جای ذیحق اصلی کالا، مثلاً یک نماینده دریافت RECEIVING AGENT در این محل به عنوان CONSIGNEE قید شود، می تواند مساله ساز گردد و اصولاً سلب مالکیت از گیرنده و دیگری را جایگزین وی کردن با در نظر گرفتن این که راهبارنامه سندی قابل ظهرونیسی و معامله نیست، قابل تامل است و جز در مواردی که گفته شد به مصلحت نیست. لهذا توصیه می شود که در مورد هر محموله بررسی کافی بعمل آمده و جوانب امر سنجیده شود و انتخاب اصلح به عمل آید. ضمناً توجه باید داشت که بارفرابر-وقتی در مسند فرستنده می نشیند- می تواند در خانه شماره ۱۳ با معرفی نماینده خود در مقصد کالا را در ید اختیار او قرار دهد و از گیرنده بخواهد که برای دریافت کالا به وی مراجعه نماید.

□ خانه شماره (۳)-محل تحویل کالا PLACE OF DELIVERY. این محل ممکن است که با نام و نشان رسمی و محل کار گیرنده متفاوت باشد و بهمین منظور در این سند تعبیه شده است.

□ خانه شماره (۴) محل وتاریخ دریافت یا تحویل گرفتن کالا برای حمل را نشان میدهد، به معنی TAKING OVER THE GOODS توجه نمائید. یعنی در ید اختیار گرفتن کالا.

□ خانه شماره ۵ اسناد ضمیمه که منظور اسناد دیگری است، از جمله سیاهه بار (MANIFEST) و یا کارنه تیر که به همراه این سند صادر شده و به آن مرتبط است. قید شماره کارنه تیر در این خانه در مواردی که کالا تحت صحت تیر حمل میشود بسیار بجا و مفید و در مواقع بروز حادثه برای کالا یا وقایع دیگر به کار می آید.

□ خانه شماره ۶ محل درج مشخصات و شرح و مقادیر کالاست و در اینجا منظور از :

- MARKS & NOS علائم و شماره های روی بسته هاست، مثلاً ICRI 1-200 که می تواند حروف اختصاری منتخب سازنده یا فرستنده باشد.

- METHOD OF PACKING یعنی نحوه بسته بندی، مثلاً BALE یعنی عدل یا CRATES یعنی صندوق مشبک یا COLLI یعنی نگله ! و یا BUNDLE یعنی بسته و ... امثالهم .

و در صورتیکه کالا از نوع خطرناک باشد، طبقه و حروف اختصاری آن حسب کنوانسیون ADR که مختص حمل کالاهای خطرناک از طریق جاده است باید قید گردد.

□ خانه های شماره ۱۰ تا ۱۲ مخصوص قید شماره آماری، وزن ناخالص و ابعاد محموله است.

□ خانه شماره ۱۳ حائز توجه است. این خانه مخصوص دستورات فرستنده است SENDER'S INSTRUCTION. در اینجا است که می توان به چگونگی تحویل و تحویل کالا اشاره

کرد و جای مناسبی برای معرفی نماینده دریافت و شخصی که در مقصد عهده دار این امر میگردد، می باشد.

در این جا می توان از جملات زیر استفاده نمود :

CUSTOMS FORMALITIES AND DELIVERY OF CARGO (GOODS) THROUGH OUR AGENTS
M/S ...

.... نام و نشان نماینده ای که بدین منظور در مقصد و محل تحویل کالا به مشتری (گیرنده) معرفی می گردد.

□ در خانه شماره (۱۴) باید در مورد ترکیب کرایه، اعم از پیشکرایه یا پسکرایه با علامت گذاردن در □ یکی از دو عبارات

□ CARRIAGE PAID = کرایه پرداخت شده = پیشکرایه

□ CARRIAGE FORWARD = کرایه قابل پرداخت (کرایه در مقصد) = پسکرایه

میزان و شخص پرداخت کننده را باید در خانه شماره (۲۰) مشخص نمود.

در این خانه (شماره ۲۰) به وضوح معلوم شده است که مبالغ تحت چه عنوانی و چه مبلغی و توسط چه کسی (فرستنده یا گیرنده) باید پرداخت گردد.

ملاحظه نمائید :

20	-	TO BE PAID BY	:	قابل پرداخت توسط
	-	CARRIAGE CHARGES	=	هزینه های حمل ...
	-	DEDUCTIONS	=	کسورات ...
	-	BALANCE	=	الباقی (باقیمانده)
	-	SUPPLIM. CHARGES	=	هزینه های اضافی
	-	OTHER CHARGES	=	سایر هزینه ها
	-	TOTAL	=	جمع

جالب است که این خانه (۲۰) با قاب سیاه رنگ کاملاً مشخص شده است و مثل سایر خانه‌هایی که بدین شکل برجسته شده اند حائز اهمیت هستند و باید توسط حمل کننده پر شود.

□ خانه شماره ۲۳ مخصوص امضاء حمل کننده، یعنی CARRIER است. نام و نشان و مشخصات (مثلاً شماره کامیون یا کانتینر!) همین حمل کننده (مجری حمل) است که در خانه شماره ۱۶ خواهد آمد.

این خانه (۱۶) جای درج نام و نشان بارفرابر نیست، چون CMR و یا راهبارنامه سند حمل صادره توسط CARRIER است و نه بارفرابر مگرایین که بارفرابر در مقام مجری حمل PERFORMING CARRIER خود مبادرت به صدور CMR نموده باشد.

□ خانه شماره ۱۷ نیز حائز دقت و اهمیت است :

SUCCESSIVE CARRIER ، بدون تردید ، حمل کننده ایست که حمل همان محموله را با همان سند صادر شده برعهده می گیرد و ادامه می دهد. توجه باید داشت که اگر قرار می بود عملیات حمل توسط حمل کننده نخست با تائید و رسید راهبرنامه تمام شود و حمل کننده بعدی خود به صدور سند حمل جداگانه مبادرت نماید حمل کنندگان بعدی دیگر مصداقی نمیافت! ماده ۳۴ کنوانسیون را مجددا مطالعه نمائید.

این حالت وقتی مصداق دارد که مثلاً شرکت کریر **A** کالا را تا جایی که قرار است ویا می تواند حمل کند و از آنجا آنرا تحویل حمل کننده بعدی **B** بدهد که البته بدون شک هر دو حمل کننده جاده ای هستند.

نمونه ای از این نوع عملیات حمل و جابجایی حمل کننده وقتی است که به علت پیاره ای موانع پی کشند ها در نقطه ای برای ادامه مسیر با کالاهائی که در آنهاست تحویل کشنده های شرکت دیگری می گردد. نمونه آن حمل محموله در پی کشنده های ایتالیائی از آن کشور توسط رو-رو به مرسین و از آنجا توسط کشنده های ترک تا ایران بود که در سالهای پیش عمل می شد.

در این گونه موارد ، بایستی مراتب تحویل و تحول کالا را روی نسخه ای از **CMR** که مخصوص حمل کننده است درج و نام و نشان حمل کننده بعدی را در راهنما درج نمود (ماده ۳۵ کنوانسیون **CMR**)

□ عنوان خانه شماره ۱۸ نیز ملاحظات (قید و شرط ها) و مشاهدات ، CARRIER'S RESERVATIONS AND OBSERVATIONS را مطرح میسازد کلمه RESERVATION را به معانی حق تحفظ، شرط وقید و شاید تسامحا ملاحظات می توان ترجمه کرد و منظور از آن حق یا حقوقی است که کریر برای خود محفوظ میدارد ویا مشاهداتی است که در مورد کالا دارد. از این جمله اند، درج مشاهدات، مثلاً نسبت به عیوب کالا و بسته بندی و یا حقوقی از جمله نسبت به چگونگی تحویل کالا در قبال وجوهی یا مبالغی که برای خود محفوظ می داند. جمله ای که نوعاً می توان (بطور مثال) در این خانه نمود، از این قرار است :

- CARGO TO BE RELEASED ONLY AGAINST S (EU) ... PAID BY
- CARGO TO BE RELEASED BY THE AUTHORIZED AGENT AT DESTINATION
- CARGO TO BE RELEASED ONLY AGAINST PRESENTATION OF B/L NO ... DD...

و هر مورد دیگری باتوجه به معانی دو واژه یاد شده که کریر آن را ضروری بدانند.

□ خانه شماره ۱۹ یا توافقات خاص SPECIAL AGREEMENTS ناظر بر مواردی چون مدت زمان

حمل، هزینه های معطلی DEMURRAGE (ایستانه) و کسی که این هزینه بر عهده اوست و نکات مشابه است .

□ وبالاخره خانه شماره ۲۴ باید توسط گیرنده کالا ویا نماینده دریافت در مقصد مهر و امضاء شود که در صورت اخير همچنان نسبت به تحويل کالا به گیرنده ذيقق متعهد است. وقابل توجه آنکه در هامش راهبارنامه CMR به صراحت قيد شده است که خانه های خط کشی شده با خطوط پررنگ توسط حمل کننده ، وخانه های ۱۵-۱ ، ۱۹ ، ۲۱ ، ۲۲ به مسئولیت فرستنده تکميل می شوند که در واقع موند نکاتی است که به آنها اشاره شد.

in case of dangerous goods, observe the passing certificate, or the label on the container mentioning particulars of the class, the number and the letter, if any.