

جزوه دوره آموزشی بارفرابری (Forwarding)

فهرست

صفحه	عنوان فصل	فصل
۴	بارفرابر به عنوان یک MTO	۱
۱۶	قرارداد حمل و نقل چند وجهی و بارفرابری	۲
۲۲	حداکثر مسئولیت و موارد رافع مسئولیت یک MTO در برابر مشتری	۳
۲۸	مقررات ظهر سند حمل و نقل چند وجهی و بارفرابری	۴
۳۳	اسناد حمل فیاتا	۵
۳۶	بیمه مسئولیت سند حمل چند وجهی و بارفرابری	۶
۴۰	موارد تشابه و تفاوت MTBL و TBL	۷
۴۳	دادگاه صالح به رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل و نقل چند وجهی	۸
۴۶	داوری در اسناد حمل چند وجهی و مطالعه موردی	۹
۵۴	منابع	-

فصل اول

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند بارفرابری را تعریف کند.
۲. فراگیر بتواند نقش بارفرابر در ترانشیپمنت و حمل دریایی را توضیح دهد.
۳. فراگیر بتواند سرویس ها و خدمات جانبی و تکمیلی بارفرابر را بنویسد.
۴. فراگیر بتواند بارفرابرها در چند دسته طبقه بندی می شوند؟ توضیح دهد.
۵. فراگیر بتواند مهمترین قوانین نافذ بر فعالیت بارفرابرها را نام ببرد.

۱- بارفرابر به عنوان یک MTO

۱-۱- تعریف بارفرابر

واژه بارفرابر Forwarder از مصدر Forward و دارای معانی متعددی می باشد ولیکن در صنعت حمل و نقل مفهوم خاصی به خود گرفته است و به شخص و فعالیتی خاص اطلاق می گردد که در عین حال طیف وسیعی را در بر میگیرد و شاید به همین دلیل گستردگی، تعریف مشخصی از آن ارائه نگردیده است.

۱-۲- بارفرابر از دید عملیات بازرگانی

در مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل ترکیبی کالا، بارفرابر به کسی اطلاق می گردد که قرارداد حمل را منعقد نموده و مسئولیت اجرای آن را به عنوان متصدی حمل به عهده می گیرد. محدوده مسئولیت متصدی حمل ترکیبی از زمان در اختیار گرفتن کالا در مبدا حمل تا زمان تحویل آن در مقصد نهائی می باشد. بارفرابر مسئول هر نوع فعل یا ترک فعل مستخدمین و کارگزاران خود در محدوده انجام وظیفه آنها می باشد. بنابراین بارفرابر را می توان بشرح زیر تعریف نمود:

بارفرابر شخصی است که حمل را طراحی نموده و از طرف خود یا از طرف شخص دیگری به عنوان اصیل نه به عنوان نماینده (حمل کننده یا صاحب کالا) قرارداد حمل را با قبول مسئولیت به انجام می رساند. بارفرابر بارنامه خود را صادر نموده و مسئولیت حمل را از مبدا تا مقصد به عهده می گیرد.

۱-۳- بارفرابر در مرزهای ورودی/خروجی

خدمات بارفرابر شامل امور گمرکی و مالیاتی در مرزهای ورودی و خروجی نیز می شود. به طور کلی خدمات بارفرابری عبارتست از هر نوع خدمات مربوط به حمل، حمل تلفیقی، انبارداری، جابجایی، بسته بندی یا توزیع کالا و همچنین هر گونه خدمات جانبی و مشورتی مرتبط از جمله (ولی نه منحصر به) امور مالیاتی و گمرکی، اظهار کالا به مراجع رسمی، تامین پوشش بیمه ای برای کالا، دریافت یا پرداخت وجوه و تهیه یا صدور اسناد مربوط به کالا.

۱-۴- بارفرابر به عنوان نماینده

فرستنده یا مشتری که در واقع نقش سنتی اوست، وظیفه اصلی بارفرابر مراقبت و دقت و وسواس در انتخاب عوامل است، زیرا وی خود نه رسماً به انجام عملیات حمل و یا خدمات وابسته مبادرت می کند و نه بارنامه ای صادر می نماید، بلکه به عنوان نماینده و مباشر صاحب کالا عوامل مناسب حمل را پیدا نموده و کالای مشتری خود را برای حمل یا انبارداری یا تخلیه و بارگیری به آنها واگذار میکند و بارنامه ها، رسیدها و یا اسناد صادره آنان را اخذ نموده و در اختیار مشتری می گذارد و در یک جمله «ترتیبات لازم برای حمل و نقل محمولات مشتری خود را می دهد» در این نقش وی عهده دار مسئولیت اشخاص ثالث نیست.

بارفرابر، از جمله و در نقش سنتی که به آن اشاره شد، میتواند به منزله کارگزار یا حق العمل کار کشتی یا حمل کننده دریایی نیز فعالیت و قبول مسئولیت کند، اما در چنین حالتی بایستی در برابر قصور اشخاصی که به کار گرفته یا معرف آنهاست البته در حد وظایف یک AGENT و رعایت اصل «مراقبت و مواظبت» پاسخگو باشد، اعم از اینکه این شخص صاحب کالا باشد یا صاحب کشتی. بعلاوه در صورتی که از طرف و به نمایندگی خط مبادرت به صدور بارنامه می نماید مجوز لازم را از کارکیا (PRINCIPAL) خود داشته باشد. بنابراین ضرورت دارد که بارفرابر فقط در صورتی به این کار دست زند که با جزئیات امر از جمله شرایط و مقررات اجاره کشتی یا CHARTERING آشنایی کافی و تجربه لازم را داشته باشد و الا با عواقب وخیمی مواجه خواهد شد. اما نظر به اهمیت نقش و وظیفه بارفرابر بعنوان حمل کننده لازم است که در این مورد توضیحات بیشتری داده شود. حمل کننده یا کریر شخصی است که ضمن قبول مسئولیت حمل عملاً و بلاواسطه به نقل و انتقال کالا مبادرت می کند، یعنی شخصی که در قبال مشتری و یا طرف قرارداد خود حمل محموله ای را از نقطه دریافت تا نقطه تحویل برعهده می گیرد.

به طور خلاصه بارفرابر در نقش کارگزار AGENT مسئولیت او در حد یک وکیل یا مباشر یا مشاور است که باید با تکیه بر دانش تخصصی خود از منافع و مصالح مشتری خود مواظبت و مراقبت نماید و در صورت عدول از این وظیفه وی نیز به همان حد و میزان مسئول است که یک متصدی یا بارفرابر در نقش کارکیا (PRINCIPAL) در ادبیات حمل و نقل جهانی، تاکید شده است که بارفرابر در سمت یا نقش کارگزار از این که نام وی در روی سند حمل کریر به عنوان SHIPPER بیاید احتراز کند.

۱-۵- بارفرابر در ترانشیپمنت و حمل دریایی

در گذشته صاحبان و یا خطوط کشتی رانی کالا را فقط از بندر به بندر حمل می کردند. به تدریج با ارائه خدمات کامل از هر نقطه به نقطه دیگر و با پدیده بار گنجی (کانتینری) شدن حمل و نقل در جهان، حمل کنندگان دریایی خدمات خود را به حمل زمینی و هوایی نیز بسط دادند. بنابراین صاحب یا اداره کننده کشتی خود به MTO یا VO-MTO بدل شدند. این متصدی حمل و نقل چند وجهی خود صاحب یا اداره کننده وسایط نقلیه زمینی یا هوایی نیست، بلکه می تواند با انعقاد قرارداد با دارندگان یا اداره کنندگان آن وسایط به حمل محموله مورد تصدی تا مقصد نهایی مبادرت کند.

بارفرابر، یک واسطه، در زنجیره ی خطوط حمل و نقل است که، ترتیب حمل کالای شخص دیگری را می دهد. خدمات بارفرابران، می تواند بسیار متنوع، و شامل موارد زیر باشد:

- ارایه ی مشاوره، در مورد مسیر، و روش حمل،

- رزرو فضا، بر روی کشتی یک حمل کننده،

- پرداخت کرایه ی حمل،

- تهیه ی اسناد گمرکی،

- ترخیص کالا،

- بسته بندی،

- انبارداری،

- بیمه ی ترانزیت،

- حمل کالا،

- دسته بندی و باربندی کانتینر،

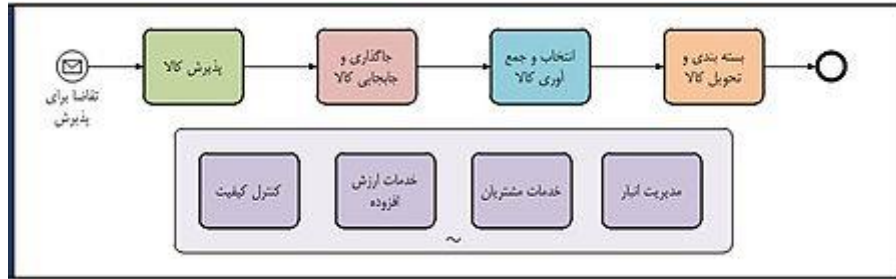
بنابر آن چه گفته شد، می توان نتیجه گرفت که، بارفرابران Freight forwarder، در حقیقت، NVOG هستند.

۱-۶- انبارداری و بارفرابری

انبارداری به عملیات تخلیه، بارگیری، و نگهداری کالاهای مورد نیاز افراد و بنگاه ها در انبارهایی با شرایط مناسب تا زمان استفاده گفته می شود. به عبارت دیگر، انبارداری شامل سیستم های قرار گرفتن جنس در انبار و ایجاد روش ها و اعمال مدیریت کنترل موثر از زمان دریافت تا لحظه تحویل است. انبارداری به عنوان بخشی از عملکرد لجستیکی هر بنگاه اقتصادی، مسئولیت ذخیره و نگهداری موجودی را برای تولیدکننده، تأمین کننده و مصرف کننده دارد.

تعریف انبارداری در یک بنگاه تولید می تواند به این صورت باشد که: "انبارداری عبارت است از دریافت مواد و اقلام، نگهداری صحیح و تحویل به موقع آن ها به مصرف کننده با رعایت مقررات و دستورالعمل های سازمان به نحوی که با اعمال کنترل دقیق از میزان موجودی کالا در انبار و مقدار مصرف آن و نیز از انباشته شدن بیش از حد موجودی ها جلوگیری شود."

در زنجیره حمل و نقل چندوجهی کالا بارفرابر به عنوان حمل کننده و یا کارگزار وظیفه انبارداری کالا را نیز بر عهده می گیرد.



فرایندهای اصلی و پشتیبان در انبارداری به شرح زیر است:

- فرایندهای اصلی
 - پذیرش کالا
 - جاگذاری و جابجایی کالا
 - انتخاب و گردآوری کالا برای خروج
 - بسته بندی و تحویل کالا
- فرایندهای پشتیبان
 - کنترل کیفیت
 - خدمات ارزش افزوده
 - خدمات مشتریان
 - مدیریت انبار

۷-۱- خدمات جانبی حمل

سرویس ها و خدمات جانبی و تکمیلی بارفرابر به شرح زیر میباشد:

- ۱- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا
- ۲- ارائه اطلاعات دقیق حمل شامل اعلام بارگیری، عبور از مرز و ورود به مقصد
- ۳- ارائه کلیه خدمات مورد نیاز کارفرمایان در گمرکات مرزی، بنادر و ...
- ۴- مشاوره ترخیص، حمل و نقل، بیمه کلیه کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی
- ۵- حمل کالا به مقاصد مورد نظر صاحبان کالا
- ۶- حمل و نقل بین المللی (ترانزیت، استریپ، حمل یکسره)

۸-۱- تجمیع بار و تعرفه بارفرابرها

زمانی که کالای صاحب کالا کمتر از یک کانتینر باشد بارفرابر کالاهای چند صاحب کالا را جمع آوری و در یک کانتینر بارگیری می کند که به این عمل تجمیع بار می گویند. برخی اصطلاحات رایج که در تجمیع بار و محاسبه تعرفه بارفرابرها موثر است به قرار زیر می باشد:

۱- FULL CONTAINER LOAD - FCL یک کانتینر پر

این اصطلاح را نباید خیلی ساده تلقی کرد. اغلب، منظور از FCL، وقتی است که فرستنده کالا، به اندازه‌ی یک کانتینر کامل، کالای قابل حمل دارد. در این حالت، یک کانتینر (بارگنج)، از خط کشتی رانی گرفته، آن را با کالای خود پر کرده، و برای حمل، در اختیار شرکت کشتی رانی می گذارد.

حتا در مواقعی که کانتینر پر نشده باشد، منوط به این که فقط حاوی بار یک فرستنده باشد، «کانتینر پر» یا FCL، تلقی می‌شود. از لحاظ حمل‌کننده، هرگاه کانتینر، توسط فرستنده‌ی کالا، بارگیری و بارچینی شده باشد، نه توسط حمل‌کننده، یا پیمان‌کاران او، FCL نامیده می‌شود. در این حالت، از نظر او، تفاوتی نمی‌کند که نصف، یا ربع چنین کانتینری پر شده باشد، یا تمام آن.

به‌همین دلیل است که در بارنامه‌های صادره، برای FCL، جمله‌ی «توسط فرستنده بارچینی و بارشماری شده است» **COUNT SHIPPER'S LOAD, STOWED AND** درج می‌گردد. این جمله، دارای اهمیت و توجه است.

جالب آن‌که، در مواقعی نیز، که یک کانتینر، با چند محموله، و متعلق به چند مشتری، اما توسط خودشان، بارگیری می‌شود، از نظر حمل‌کننده، (نه بارفرابر)، بازهم FCL محسوب می‌شود. از لحاظ مقام‌های بندر نیز، چنین کانتینری، که به‌صورت پر وارد محوطه‌ی بندر گردیده، و آماده‌ی بارگیری است، FCL به‌حساب می‌آید.

۲- LESS THAN A CONTAINER LOAD - LCL کم‌تر از یک کانتینر

به حالتی گفته می‌شود که بارچینی، یا به‌اصطلاح، پراسازی کانتینر، توسط حمل‌کننده انجام می‌گیرد. صرف‌نظر از این‌که مقدار کالا، کم‌تر، یا برابر ظرفیت یک کانتینر بوده باشد، یا این‌که در کانتینر، کالای دیگری، به‌طور مشترک، بارگیری شده باشد.

حتا در صورتی که حمل‌کننده، قیمت یک کانتینر را، به‌حساب مشتری بگذارد، ولی خود، آن را بارچینی و بارگیری کرده باشد، بازهم، گویی LCL تلقی می‌گردد. همین امر است که اغلب، سبب سردرگمی، نسبت به این اصطلاح یا عبارت، می‌شود.

موضوع، از نظر حمل‌کننده، از آن جهت دارای اهمیت و تفاوت است که، مسولیت او، نسبت به LCL، به‌مراتب بیش‌تر است، زیرا به‌علت تقبل مسولیت بارگیری کالا در کانتینر، به‌هنگام تحویل آن نیز، مسئول خسارت احتمالی، خواهد بود.

۳- CONTAINER YARD - CY محوطه کانتینری

منظور، فضا یا محوطه‌ای در داخل پایانه یا بندر، برای استقرار کانتینرها است، تا حسب مورد، به کشتی بارگیری شوند، یا روانه‌ی مقصدهای داخلی گردند. در چنین محل یا محوطه‌ای است که حمل‌کننده، یا نماینده‌ی او، کانتینر را از صادرکننده تحویل می‌گیرد، یا برعکس، بعد از تخلیه‌ی از کشتی، آن را به واردکننده، تحویل می‌دهند.

این عبارت، در اعتبارات اسنادی نیز، کاربرد دارد، و به این معنا است که، مسولیت حمل، یا تحویل و تحول کانتینر، در این محل، پایان می‌پذیرد. به‌عنوان مثال، در کانتینر سنگاپور، یا کانتینرسرای بندر CY PORT...

۴- CONTAINER FREIGHT STATION - CFS انبار یا ایستگاه کانتینرها

این مکان، درواقع، ناظر بر انباری است که در آن‌جا، محموله‌های متفرقه‌ی LCL، به حمل‌کننده تحویل شده، تا برای صادرات، در داخل کانتینر جا گرفته، یا جهت تحویل به واردکننده، از کانتینر تخلیه می‌شود.

در بارنامه‌ی مربوط به محموله‌های کم‌تر از یک کانتینر، یا LCL، عبارت CFS درج می‌گردد، و حاکی از آن است که کالا، در چنین محل یا انباری، جهت بارچینی در کانتینر، از فرستنده، تحویل گرفته شده، یا پس از بازکردن کانتینر، و تفکیک محموله‌های آن، به گیرنده، تحویل می‌گردد.

علاوه بر موارد مزبور، حالت‌های زیر نیز، باید مورد توجه قرار گیرد:

۵- FCL/LCL

برای مواقعی که فرستنده، محموله‌هایی را برای تحویل، به چند گیرنده، در یک کشور مقصد، در یک کانتینر، بارگیری نموده، و در مقصد، آن‌ها را تفکیک، و به گیرنده‌های مختلف، تحویل می‌دهد. یعنی یک کانتینر پر در مقصد، به چند محموله‌ی کم‌تر از یک کانتینر، تبدیل می‌شود.

۶- LCL/FCL

وقتی است که محموله‌های چند فرستنده، در ایستگاه بارگیری و بارچینی، جمع‌آوری شده، پس از بارگیری، در یک کانتینر، برای یک نفر، گیرنده‌ی واحد، ارسال می‌گردد.

۷- FCL/FCL

کل محموله‌ی یک کانتینر است، که از جانب یک فرستنده، برای یک گیرنده، ارسال می‌گردد، و می‌تواند به صورت از «درب تا درب» DOOR TO DOOR حمل شود.

۸- BREAK BULK

کالای بسته شماره، به صورت پاندل، یا نگله‌های متفاوت

۹- CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR - CAF

ضریب تعدیل نرخ ارز، که به صورت درصدی، برای تبدیل اسعار مختلف به دلار، به کار می‌رود، و به کرایه‌ی حمل، اضافه می‌شود.

۱۰- FIO - FREE IN AND OUT

به این معنا است که مشتری، بازرگان، یا فرستنده‌ی محموله، می‌باید علاوه بر کرایه‌ی حمل، هزینه‌های بارگیری در مبدأ، و تخلیه در مقصد، را نیز، به عهده بگیرد.

در قراردادهای اجاره‌ی دربست CHARTER PARTY، که مالک کشتی، با شرایط و عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر، آشنایی ندارد، یا مایل نیست خود این عملیات را تقبل نماید، یا در مواقع دوبه‌کاری، که مالک دوبه، نمی‌خواهد درگیر مسایل تهیه‌ی جراثقیل، برای بارگیری، یا تخلیه‌ی کالا گردد، از این عبارت FIO، استفاده می‌شود.

در بعضی کشورها، مثل اندونزی، رسم است که در بارنامه‌هایی که مقصد آن‌ها، یکی از بنادر این کشور باشد، اصطلاح **FREE OUT**، به کار می‌رود، و به این معنا است که گیرنده‌ی کالا، موظف است، هزینه‌ی تخلیه‌ی کالا را، در بندر مقصد، پرداخت نماید.

۱۱- TRANSHIPMENT تغییر وسیله‌ی حمل، یا ترابری

این واژه، به‌طور معمول، به معنای تعویض کشتی، در یک بندر میان‌راهی است، و اغلب، موجب ابهام و دردسر می‌شود. بنابراین، ضروری است که در این‌گونه موارد، نخست، اصطلاح مزبور، در متن بارنامه قید شود، تا مانعی برای ادامه‌ی مسیر محموله پیش نیابد. دوم این‌که، طرفی که باید هزینه‌ی این کار را تامین نماید، اعم از این‌که متصدی حمل، خط کشتی‌رانی، یا فرستنده باشد، معلوم گردد.

در مواقعی که، بارنامه‌ی **TBL**، توسط خط کشتی‌رانی صادر می‌شود، نماینده‌گی خط، باید ترتیب ترانسشیپ را بدهد. چنان‌چه، **TBL**، توسط متصدی حمل **NVOCC**، یا بارفرابر (فورواردر)، صادر شده باشد، کارگزار او، باید این امر را برعهده گرفته، و ترتیب انتقال کالا، از یک خط، یا کشتی را، به خط، یا کشتی دیگر داده، هماهنگی‌های لازم را، به‌عمل آورده، و اطمینان حاصل نماید که مقام‌های بندری، مخالفتی با این تغییر وسیله‌ی حمل، به‌عمل نخواهند آورد.

۱۲- CSP CONTAINER SERVICE PORT

به بندری گفته می‌شود که عملیات حمل کانتینرهای پر، یا نیمه‌پر (**LCL** و **FCL**)، در آن‌جا انجام می‌شود.

۱۳- CONTAINER SERVICE TARIFF - CST تعرفه خدمات کانتینری

۱۴- CT - B/L COMBINED TRANSPORT B/L بارنامه‌ی حمل مرکب

۱۵- FEEDER SERVICE

خدمات مکمل حمل، از یک مبدا داخلی، یا بندر فرعی، به بندرگاه اصلی، و محل استقرار کشتی خط، یا از خطوط فرعی، به خط اصلی.

۱۶- MERCHANT HAULAGE - MH

وقتی است که مشتری، مایل است خود، حمل داخلی را تقبل نماید. کانتینر اختصاص یافته را، از محوطه‌ی کانتینری (**CY**) کشتی‌رانی، تحویل گرفته، پس از پرکردن آن، با محموله‌ی خود، آن‌را به همان محل، و به هزینه‌ی خود، بازمی‌گرداند. این حالت، تابع یک فرصت زمانی، و تعرفه‌ی خدمات کانتینری است، که توسط خط کشتی‌رانی، تعیین می‌شود.

۱۷- SITC - STANDARD INT'L TRADE CLASSIFICATION

در این استاندارد، طبقه‌بندی کالا، حسب معیارهای سازمان ملل، در مبادلات بین‌المللی، به‌منظور مقایسه و تحلیل اقتصادی کالاهای مبادله‌شده، برحسب طبقه‌ها، معین و تعریف شده است.

۱۸- SLOT جایگاه یا اشکاف

به معنای جای معین، برای قرار گرفتن یک کانتینر، در کشتی است.

۱۹- STRIP

خالی کردن، یا بیرون آوردن کالا، از کانتینر، یا به اصطلاح، لخت کردن کانتینر

۲۰- STUFF

پر کردن، یا بارگیری کالا، در کانتینر

۲۱- TANDUM

استفاده‌ی هم‌زمان، از نیروی کشش دو جرثقیل، برای برداشتن کانتینر، یا نگه‌های سنگین، و افزایش قدرت برداشت محموله.

۲۲- TCSP - THROUGH CONTAINER SERVICE PORT بندر چند منظوره‌ی کانتینری

در این نوع از بنادر، سرویس‌های FCL و LCL، به صورت مختلف انجام می‌گیرد و دارای محوطه‌ی کانتینری (CY)، و ایستگاه بارچینی کانتینر (FREIGHT STATION CENTER) هستند.

۲۳- TEU - TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT معادل واحد ۲۰ فوتی

معیار احتساب کانتینر، اعم از ۲۰ یا ۴۰ فوت. در این شیوه‌ی محاسبه، براساس و معیار کانتینر ۲۰ فوت، محاسبه انجام می‌شود. به عنوان مثال، یک کانتینر ۴۰ فوت، برابر $2 \times \text{TEU}$ محاسبه می‌شود.

۲۴- THC - TERMINAL HANDLING CHARGES هزینه‌های جابه‌جایی در پایانه

منظور از ترمینال، یا پایانه، کل مجموعه‌ای است که، محل استقرار، جابه‌جایی، نگه‌داری، و بالاخره، تخلیه، یا بارگیری کانتینرها، در محوطه‌ی یک بندر است.

۲۵- TRANSFER CHARGES هزینه‌های انتقال

به معنای هزینه‌های بارگیری، یا تخلیه‌ی کانتینر خالی، و پر، در مواردی است که، مشتری، خود حمل کانتینر، از محوطه‌ی کانتینری بندر، یا خط راه، به انبار خویش، و بازگرداندن آن، به محل اولیه، برعهده دارد، و آن‌را، جداگانه پرداخت می‌نماید.

۲۶- U.N. NUMBER

منظور، عددی است که توسط سازمان ملل متحد، برای طبقه‌بندی کالاهای خطرناک، در کتاب‌های IMO، اختصاص داده شده است.

مالکیت کانتینرها:

کانتینر (بارگنج)، از لحاظ مالکیت، به دو دسته‌ی کلی تقسیم می‌شوند:

الف) SHIPPER'S OWNED CNTR - SOC یا کانتینرهای متعلق به فرستنده

ب) CARRIER'S OWNED CNTR - COC یا کانتینرهای متعلق به حمل‌کننده

۹-۱- طبقه بندی قانونی بارفرابرها

بارفرابر شخصی است که به موجب قرارداد و به منظور ارائه خدمات خود به مشتری به حمل کالای او مبادرت می‌ورزد، هر چند در این کار الزاماً خود بطور عملی کار حمل را انجام ندهد.

بارفرابر در واقع طراح، مسئول و هماهنگ کننده عملیات حمل و نقل است و به اعتبار تعریفی که در مقررات بار فراهبری فیاتا آمده است شخصی است که خدمات بارفراهبری را به شرح زیر ارائه می‌دهد.

خدمات بارفراهبری عبارتست از هر نوع خدمات مربوط به حمل، حمل تلفیقی یا ترکیبی، انبارداری، جابجایی، بسته بندی یا توزیع کالا و همچنین هر گونه خدمات جنبی و مشورتی مرتبط از جمله (ولی نه منحصر به) امور مالیاتی و گمرکی و اظهار کالا به مراجع رسمی، تامین پوشش بیمه ای برای کالا، دریافت یا پرداخت وجوه و تهیه یا صدور اسناد مربوط به کالا.

به طور کلی می‌توان خدمات بارفراهبری در سه پروه زیر طبقه بندی کرد:

- بارفرابر در سمت کارگزار یا مباشر یا نماینده (AS AGENT)
- بارفرابر در سمت کارکيا (AS PRINCIPAL)
- بارفرابر در نقش حمل کننده (AS CARRIER)

۱۰-۱- قرارداد کاری

حمل کننده در واقع تنها شخصی که عملاً حمل کالا را انجام می‌دهد نیست، بلکه به کسی که قرارداد حمل را امضاء می‌کند اتلاق میشود، اعم از این که شخص خود دارای وسیله نقلیه لازم باشد و یا آن را در اختیار یا تحت پوشش بگیرد. هر گاه بارفرابر در عین تصدی حمل (بار فراهبری) خود با وسایل تحت اختیار عملیات حمل را انجام دهد PERFORMING CARRIER نامیده می‌شود.

بارفرابر با قبول مسئولیت حمل به شرح فوق تعهدات و در عین حال حقوق حمل کننده را حائز می‌شود. محدوده مسئولیت او در این نقش را قوانین و مقررات ناظر بر همان شیوه حمل تعیین می‌کند. میزان و مقدار و نوع مسئولیت ها معمولاً به موجب بارنامه و یا سند حمل صادره معلوم میشود و بارنامه ها نیز به نوبه خود بر اساس و در چارچوب کنوانسیون های بین المللی ناظر بر هر شیوه حمل تنظیم می‌گردند.

۱۱-۱- تغییر جایگاه بارفرابر از نمایندگی به متصدی

بارفراهبری به عنوان یک حرفه از اوایل قرن دهم میلادی وجود داشته است. با ایجاد انبارهای عمومی در بنادر و شهرهای عمده، رونق حمل و نقل دریایی و برپایی بازارهای دادوستد در اروپا بارفراهبری نیز ظهور نمود. در آغاز کار بارفرابر کسی بود که از طرف

صاحب کالا یا تولید کننده کالا و مال التجاره را همراهی می کرد و کارهایی چون تخلیه و بارگیری کالا در بنادر، تشریفات گمرکی و دریافت و پرداخت وجوه در ارتباط با محمولات ارسالی را به نیابت صاحب کالا (فرستنده اصلی) نظارت نموده ویا ترتیب می داد. او راه ها و مسیرها و وسایل حمل و نقل زمان خود را می شناخت و به طرز انبارداری و نگهداری کالا آشنایی داشت و تمام کوشش و تخصص خود را به کار می گرفت تا کالایی که جهت حمل از مبدا به مقصدی ارسال می شد، به بهترین نحو جابجا شده و نهایتاً به دست گیرنده برسد. در آن زمان وسایط حمل و مخابرات عمدتاً در اختیار ارتش ها بود و بارفرابران توان و استعداد به کارگیری این امکانات را برای تجارت غیر نظامی نداشتند. در سال ۱۴۹۲ با کشف قاره جدید (آمریکا) تجارت ابعاد گسترده تری به خود گرفت و مرکز فعالیت های تجاری از مدیترانه به کرانه های اقیانوس اطلس منتقل گردید. در قرن شانزدهم ما شاهد حضور فعال و تقریباً مستقل بارفرابران در صحنه های داد و ستد هستیم و بار فرابران را می بینیم که در آن عصر خود بارنامه یا راهبارنامه یا قبض انبار صادر می کنند. بعضی از موسسات بارفرابری آن روزگار تا عصر حاضر به حیات و نام خود ادامه داده اند. کوشش های اولیه برای ساختمان پل ها و جاده ها و بندرها و آبراه های داخلی و گمرک خانه های بزرگ دارای انبارها به آن زمان باز می گردد. در اوایل قرن هجدهم بارفرابر کار جمع آوری کالا از فرستندگان مختلف را که بایستی برای یک مقصد ارسال می شد آغاز و وظیفه بیمه نمودن کالاها را نیز تقبل نمود و به تدریج خود را از صاحب کالا و فرستنده منفک ساخته و تقریباً به صورت صاحب حرفه ای مستقل درآمد، در حالیکه به تدریج کار دریافت و پرداخت پول برای تجار را به اشخاص یا موسسات دیگری که بعدها عنوان «بانک» به خود گرفتند، واگذار نمود. با قرن نوزدهم، عصر بخار آغاز شد. اولین کشتی بخار در سال ۱۸۰۷ توسط فولتن FULTON ساخته شده و لکوموتیو بخاری استفن سن STEPHENSON در ۱۸۲۵ به نام «راکت» روی خط قرار گرفت و بارفرابران اولین اشخاص یا کارآفرینایی بودند که از این وسایط جدید برای حمل و نقل محمولات مشتریان خود استفاده کردند. در اواخر همین قرن راه آهن در بسیاری از کشورها گسترش یافته بود. در اروپا در فاصله ۱۸۷۹-۱۸۳۰ در آمریکا از ۱۸۳۰ تا ۱۸۴۰، در هندوستان در سال ۱۸۴۵، در استرالیا در ۱۸۵۰، از همین زمان به بعد راه آهن رایج ترین وسیله حمل گردید و سبب شد که هزینه حمل در مقایسه با استفاده از چارپایان و ارابه ها به مقدار قابل توجهی تقلیل یابد. راه آهن همچنین با حمل و نقل های ساحلی (کرانه ای) به رقابت برخاست و هزینه حمل در این مناطق نیز کاهش پیدا کرد. در حمل و نقل دریایی، این نوآوری ابعاد گسترده تری پیدا نمود. امکان ساخت کشتی های بزرگ فراهم گردید و جرثقیل هایی که با نیروی بخار کار می کرد کار جابجایی و گذاشت و برداشت (HANDLING) کالا را سریع تر و ارزان تر کرد. در پایان قرن نوزدهم لکوموتیوهای برقی به بازار آمد (۱۸۷۶)، بنز BENZ اولین اتومبیل خود را در سال ۱۸۹۷ با موتور دیزلی ساخت و در این سالها بود که وسایط نقلیه موتوری در مقیاس وسیع مورد بهره برداری قرار گرفت. اروپا در قرون هجدهم و نوزدهم تامین کننده اصلی کالاهای مصرفی جهان شده بود. و در چنین زمینه ای بود که «بارفرابر» نقش مهمی را برعهده گرفت و با تکیه بر دانش تخصصی خود و به تناسب اینکه داد و ستد از کدام قسمت به کدام قسمت دیگر جهان انجام می گرفت به کسب مهارت پرداخت. در این اوان بود که بارفرابران اروپا و آمریکا به همکاری پرداختند و در اروپا مقدمات آموزش حرفه ای به نسل جوان تر را آغاز کردند. اتحادیه بار فرابران در اروپا تاسیس گردید و اولین کنگره خود را در سال ۱۸۸۰ در لایت تزیک LEIPTZIG بر پا کردند. در سایر کشورها که بیشتر وارد کننده بودند تا صادر کننده بار فرابر در نقش نماینده دریافت (RECEIVING AGENT) ظاهر گردید و با حضور در بنادر یا شهرهای اصلی به عنوان کارگزار گمرکی، انبار دار و عامل پذیرش کالا، روانه کردن (FORWARDING) آن به مقاصد داخلی را به عهده گرفت. در اوایل قرن بیستم بود که حمل هوایی کالا به وسیله AIR SHIP از نوع ZEPPELIN آغاز شد و مقادیر قابل توجهی از کالا با این وسیله و با سرعت ۱۱۰ تا ۱۳۵ کیلومتر در ساعت حمل میگردید. دهه ۱۹۲۰ شاهد همکاریهای بیشتر در عرصه حمل و نقل بین المللی بود و فیات در سال ۱۹۲۶ با ۱۶ انجمن از قاره اروپا در وین تاسیس گردید. بعد از جنگ دوم جهانی خدمات منظم هوایی آغاز شد و طولی نکشید که به صورت شبکه ای از خطوط هوایی در آمد که امروزه در ابعاد بسیار وسیع شاهد آن هستیم. با لزوم جمع آوری و یکپارچه کردن کالا برای حمل هوایی بارفرابران متخصص در حمل بار هوایی به صحنه آمدند و این شیوه حمل، یعنی گردآوری و تلفیق بار CONSOLIDATION روز به روز اهمیت بیشتری پیدا کرد. امروزه حمل حدود ۸۰ درصد از محمولات

هوایی از طریق بار فرابران انجام می‌پذیرد. در نیمه دوم قرن نوزدهم، انقلاب دیگری در عرصه حمل و نقل به وقوع پیوست و آن حمل جاده ای بود. هر چند حمل توسط راه آهن بر حمل و نقل جاده ای در اوایل این قرن رجحان داشت. ولی حمل جاده ای مجدداً اقتدار خود را باز یافت تا جایی که در سال ۱۹۹۰ تعداد و سائز نقلیه باربری جاده ای ۸۰ میلیون تخمین زده شده است و بارفرابران در این بخش که حائز انعطاف پذیری زیادی است نقش عمده ای را ایفا نموده اند. جهش بعد در دنیای باربری، معرفی وسایل بسته بندی، به ویژه کانتینر (بار گنج) بوده است. کانتینر(بارگنج) های بزرگ مخصوص حمل دریایی در حوالی ۱۹۶۵ معرفی و در مسیر دریایی اقیانوس اطلس مورد بهره برداری قرار گرفته اند. امروزه بارفرابران در بکارگیری بارگنج (کانتینر) و حمل و نقل بارگنجی تخصص یافته اند تا جایی که ۷۰ تا ۸۰ درصد از محمولات کانتینر (بار گنجی) یا CONTAINER CARGO به دست بار فرابران جابجا می شود. بار فرابران عمده خود مالک تعداد قابل توجهی کانتینر (بارگنج) هستند و خطوط کشتیرانی نیز کانتینر (بارگنج) های خود را برای بارگیری حمل کالا در ازاء دریافت کرایه حمل در اختیار بار فرابران می گذارند.

۱-۱۲- قوانین بین المللی بارفرابرها

مهمترین قوانین نافذ بر فعالیت بارفرابرها به شرح زیر می باشد:

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل چندوجهی بین المللی کالا (کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو)

فدراسیون بین المللی اتحادیه‌های شرکت های حمل و نقل بین المللی بارفرابر (فیاتا FIATA
(International Federation of Freight Forwarders Associations)

مقررات UNCTAD/ICC

۱-۱۳- بارفرابر به عنوان متصدی حمل

بار فرابر در سمت کارکیا یا به عنوانی دیگر متصدی اصلی حمل (AS PRINCIPAL) است که به عنوان حمل کننده (AS CARRIER) قبول مسئولیت می کند.

در سال های اخیر بارفرابران، با رواج حمل و نقل مرکب و ضرورت استفاده از شیوه های مختلف حمل (MODES OF TRANSPORT) نقش وسیع تر و عملیات جامع تری را برعهده گرفته اند.

پیچیدگی و تنوع در عملیات حمل چند وجهی صاحبان کالا را از اینکه خود با عوامل متعدد حمل اعم از دریایی-زمینی-هوایی وارد معامله شوند و یا در صورت انجام وظیفه بارفرابر در سمت کارگزار، به هنگام بروز مشکل یا خسارت دیدن کالا شخصاً با این عوامل طرف شوند، منصرف نموده است. در عوض ترجیح می دهند که با طرف شدن با یک شخص، کل عملیات و شاخه های مختلف حمل و خدمات مرتبط را به او واگذار نموده واز او طلب مسئولیت نمایند.

در چنین حالتی است که بار فرابر با صدور سند حمل مرکب خود، به عنوان حمل کننده قبول مسئولیت می نماید. بارفرابر با قبول این نقش و مسئولیت بایستی توجه داشته باشد که متقابلاً از خدمات عوامل و نمایندگان قابل اتکا و مسئولیت پذیراستفاده نموده و در عین حال مسئولیت های خود را با تامین پوشش های لازم بیمه نماید. در صورت بروز حادثه و خسارت، او باید در برابر مشتری خود جوابگو باشد ولی متقابلاً حق رجوع به عواملی که در اختیار گرفته را دارد.

درحالی که بارفرابر در مقام و موقعیت حمل کننده انجام وظیفه می کند، بایستی توجه داشته باشد که در برابر مشتری و کارفرمای خود از همان مفاد وشرایطی استفاده نموده و برخوردار باشد که حمل کنندگان واقعی یا ACTUAL CARRIERS در برابر شخص وی برخوردار خواهند شد.

۱-۱۴- بارفرابر به عنوان متصدی حمل چند وجهی

وقتی بارفرابر در سمت متصدی اصلی و حمل و نقل (PRINCIPAL) به انعقاد قرارداد مبادرت می کند، واجد نقش MTO یا MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR می شود و در این نقش است که دایره گزینه های او به لحاظ تعیین مسیر، نرخ ها، حمل کنندگان و در عین حال حاشیه سود و از طرفی دایره مسئولیت او افزون تر می شود.

از MTO یا بارفرابران با عناوین دیگری به شرح زیر نیز نام برده می شود.

CC (VESSEL OPERATING MTO): در گذشته صاحبان و یا خطوط کشتی رانی کالا را فقط از بندر به بندر حمل می کردند. به تدریج با ارائه خدمات کامل از هر نقطه به نقطه دیگر و با پدیده بار گنجی (کانتینری) شدن حمل و نقل در جهان، حمل کنندگان دریایی خدمات خود را به حمل زمینی و هوایی نیز بسط دادند. بنابراین صاحب یا اداره کننده کشتی خود به **MTO** یا **VO-MTO** بدل شدند. این متصدی حمل و نقل چند وجهی خود صاحب یا اداره کننده وسایط نقلیه زمینی یا هوایی نیست، بلکه می تواند با انعقاد قرارداد با دارندگان یا اداره کنندگان آن وسایط به حمل محموله مورد تصدی تا مقصد نهایی مبادرت کند.

NON VESSEL OPERATING MTO: این نوع از متصدی عاملی است که خود دارنده کشتی نیست، هر چند ممکن است بعضی از سایر وسایط مثلاً تعدادی کامیون را در اختیار داشته باشد.

به عبارت دیگر مالکیت یا داشتن وسایط نقلیه ای چون هواپیما، ریل و یا کشتی توسط عامل مذکور مرسوم نبوده یا استثنایی است. یک بار فرابر که مسئولیت حمل کننده یا حمل کنندگان را به عنوان **AS CARRIER** و همینطور مسئولیت اجرا و انجام یک قرارداد حمل و نقل را- بدون داشتن وسایط نقلیه لازم- بر عهده می گیرد در واقع یک **NVO-MTO** به شمار می رود. این نوع از **MTO** را می توان به شرح زیر هم معرفی نمود.

الف- بارفرابر تمام عیار که شیوه های (**MODES**) حمل را در اختیار گرفته، کنترل نموده و ترتیبات حمل کالا از مبدا تا مقصد را تحت یک سند حمل واحد (مثلاً بارنامه **FBL**) را می دهد.

ب- به عنوان **NVO-MTO**، حمل کالا از بندر به بندر را تحت یک بارنامه داخلی (**HOUSE B/L**) یا بارنامه دریایی ترتیب داده و ممکن است حمل زمینی را نیز انجام دهد.

ج- به عنوان **NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER** که در واقع وجه تسمیه دیگری برای **NV-MTO** می باشد، برنامه منظم حمل از نقاط یا بنادر معین به نقاط یا بنادر معین را طبق برنامه ای مشخص از قبل اعلام و به تلفیق و حمل محمولات تحت بارنامه داخلی یا بارنامه **FBL** مبادرت می نماید.

در این نقش فوق **NVO-MTO** با یک بارفرابر در اعلام و ارایه برنامه منظم حرکت کشتی ها و حمل محمولات در حال **NVO** می باشد.

سوالات فصل اول:

۶. بارفرابری را تعریف کنید.
۷. نقش بارفرابر در ترانشیپمنت و حمل دریایی را توضیح دهید.
۸. سرویس ها و خدمات جانبی و تکمیلی بارفرابر را بنویسید.
۹. بارفرابرها در چند دسته طبقه بندی می شوند؟ توضیح دهید.
۱۰. مهمترین قوانین نافذ بر فعالیت بارفرابرها را نام ببرید.

فصل دوم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند اسناد حمل و نقل چند وجهی را نام ببرد.
۲. فراگیر بتواند سند حمل و نقل چندوجهی را توضیح دهد.
۳. فراگیر بتواند سند حمل و نقل چندوجهی قابل معامله را توضیح دهد.
۴. فراگیر بتواند سند حمل و نقل چندوجهی به صورت غیر قابل معامله را توضیح دهد.
۵. فراگیر بتواند مندرجات فرم مورد استفاده در قرارداد حمل چند وجهی را بنویسد.
۶. فراگیر بتواند اعلامیه وقوع خسارت را توضیح دهد

۲- قرارداد حمل و نقل چند وجهی و بارفرابری

۱-۲- قوانین بین المللی حمل و نقل چند وجهی

شرح وظایف، مسئولیت ها و حقوق متصدی حمل چند شیوه‌ای در کنوانسیون به نام MTC تنظیم و تدوین شده است. اما این کنوانسیون هنوز-بعلت به حد نصاب نرسیدن کشورهای ملحق شونده به آن به مرحله اجرا در نیامده است. کنوانسیون مزبور که در ژنو در ۲۴ ماه مه ۱۹۸۰ به تصویب شرکت کنندگان رسیده است پس از امضاء و یا الحاق ۳۰ کشور به آن جنبه اجرایی به خود خواهد گرفت.

متأسفانه تعداد کشورهای ملحق شده به کنوانسیون تا به حال از معدودی تجاوز نکرده است. در این کنوانسیون بسیاری از ابهاماتی که در سایر کنوانسیون ها نسبت به زمان تحویل و تحول کالا، تعداد بسته و کانتینر(بارگنج) (CONTAINER) و میزان مسئولیت ها و... وجود داشت برطرف شده است.

۲-۲- کنوانسیون حمل چند وجهی

کشورهای صاحب کالا که عمدتاً کشورهای عقب نگاهداشته شده می باشند، اولین قربانیان کمبود قواعد و نااعدالانه بودن نظام تجاری بین المللی هستند. به ابتکار همین کشورها که در کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد دارای اکثریت هستند، جهت رفع این نارسایی ها یک سری قواعد، از جمله معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو در مورد حمل و نقل چندوجهی (ترابری چند نوعی) به تصویب رسیده است. حمل و نقل چندوجهی عبارت است از جابجایی کالا از محلی واقع در یک کشور به محل دیگر واقع در کشوری دیگر توسط حداقل دو وسیله نقلیه متفاوت با نظامهای حقوقی گوناگون تحت مسئولیت شخص واحد و طبق بارنامه واحد. این نوع حمل و نقل که امروزه رایج ترین نوع حمل و نقل در جرگه بین المللی است در غیاب یک قانون بین المللی لازم الاجرا صورت می گیرد در نتیجه موجد بیشترین مراعات در زمینه حمل و نقل است. معاهده ۲۴ مه ۱۹۸۰ ژنو پاسخ رسایی است بر این خلاق حقوقی که مدتها فقدان در دنیای حمل و نقل احساس می شد. این معاهده در بردارنده شش بخش: تعاریف، اسناد حمل و نقل، مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی، مسئولیت فرستنده کالا، حقوق، دعاوی، و مقررات تکمیلی است

۳-۲- قوانین UNCTAD/ICC1992

با پیدایش بار گنج(کانتینر) و تکنولوژی‌های جدید حمل و نقل بین المللی برای کالا سندی پیشنهاد شد که روش حمل مرکب را گواهی کند این سند از مجموعه مقررات یکنواختی پدید آمد که توسط (ICC) اطاق بازرگانی بین المللی تعیین و در نشریه منتشر شد. این سند در حمل و نقل مرکب به نوعی میتواند بجای بارنامه‌ی متداول استفاده شود.

مقررات این سند در سال ۱۹۷۳ ایجاد و در سال ۱۹۸۰ اجرایی شد و بعنوان سند حمل مرکب نامیده شد.

کنوانسیون که روابط قراردادی فرستنده کالا و عامل حمل و نقل چند وجهی در طول سفر استفاده می‌شود، توافقی را برای مسئولیت حمل ایجاد کرده است.

برای جابجایی بین المللی کالا و استفاده از تکنولوژی مبادلات الکترونیکی با هدف تسهیل بازرگانی مجموعه‌ای تحت عنوان UNCTAD/ICC در سال ۱۹۸۹ سندی را که حاصل مقررات اختیاری مورد نظر در حمل و نقل چند وجهی بود، طرح نمودند.

۴-۲- اسناد حمل و نقل چند وجهی

سند حمل و نقل چندوجهی

۱. زمانی که عامل حمل و نقل چندوجهی کالا را تحویل می گیرد، اقدام به صدور سند حمل و نقل چندوجهی می کند که به انتخاب فرستنده، سند قابل معامله یا غیر قابل معامله می باشد
۲. سند حمل و نقل چندوجهی باید توسط عامل حمل و نقل چندوجهی شخص نماینده او امضاء شود.

۳. امضای سند حمل و نقل چندوجهی می تواند به صورت دست نویس ، چاپ فاکسی مایل، انگ یا به وسیله مهر، به شکل سمبل (نشانه) یا به هروسیله مکانیکی یا الکترونیکی دیگری صورت گیرد، مشروط براینکه روش مزبور با قانون محل صدور بارنامه در تعارض نباشد.

۴. چنانچه فرستنده به این صورت توافق کرد ، یک سند حمل و نقل چندوجهی غیر قابل معامله به کمک هروسیله مکانیکی یا وسیله دیگری مبین نکات مذکور در ماده ۸ که سند حمل و نقل چندوجهی باید حاوی آن باشد، می توان صادر کرد. در آن صورت، عامل حمل و نقل چندوجهی، پس از تحویل گرفتن کالا یک سند خوانا حاوی چنین نکات ثبت شده ای به فرستنده تحویل می دهد، واز نظر مقررات این کنوانسیون این سند، مدرک حمل و نقل چندوجهی تلقی می شود.

سند حمل و نقل چندوجهی قابل معامله

۱. وقتی که سند حمل و نقل چندوجهی به صورت قابل معامله صادر می شود:

الف. این سند به حواله کرد یا دروجه حامل است ،

ب. چنانچه به حواله کرد باشد ، با پشت نویسی قابل واگذاری است،

ج. چنانچه دروجه حامل باشد، بدون پشت نویسی قابل واگذاری هست،

د. چنانچه سند اصلی دارای چندین نسخه است ، باید تعداد نسخ قید شود،

ه. چنانچه تصاویری هم صادر شوند، هریک از تصاویر باید دارای قید ((تصویر غیر قابل معامله)) باشد.

۲. درخواست تحویل کالا از عامل حمل و نقل چندوجهی یا شخصی که به نام او عمل می کند فقط درازای ارایه سند حمل و نقل چندوجهی قابل معامله ، ویا عنداللزوم صحیحا پشت نویسی شده ، مقدور است.

۳. در صورت صدور چندین نسخه اصلی از سند حمل و نقل چندوجهی قابل معامله تحویل با حسن نیت کالا در ازای یکی از نسخ اصلی توسط خود عامل یا شخصی که به نام او عمل می کند موجب مبری شدن او از تعهد در تحویل کالا می شود.

سند حمل و نقل چندوجهی به صورت غیر قابل معامله.

۱. وقتی که سند حمل و نقل چندوجهی به صورت غیر قابل معامله صادر می شود، نام گیرنده معین در سند قید می شود.

۲. عامل حمل و نقل چندوجهی با تحویل کالا به گیرنده معین در سند حمل و نقل چندوجهی غیر قابل معامله یا به هر شخص دیگر مطابق دستوراتی که معمولاً به صورت نوشته دریافت کرده ، مبری از تعهد به تحویل می شود.

۲-۵- فرم مورد استفاده در قرارداد حمل چند وجهی و مندرجات آن

۱. سند حمل و نقل چندوجهی حاوی نکات ذیل است :

الف . کیفیت عمومی کالا ، علائم اساسی لازم جهت شناسایی کالا ، در صورت اقتضاء اعلام صریح کیفیت خطرناک کالا ، تعداد بسته ها یا قطعات و نیز وزن ناخالص کالا یا مقدار آن به نحو دیگری اظهار گردیده است . اطلاعات مزبور طبق اظهارات فرستنده درج شده است،

ب. وضعیت ظاهری کالا،

پ. نام و موسسه اصلی عامل حمل و نقل چندوجهی.

ت. نام فرستنده کالا،

ث. نام گیرنده کالا در صورتی که توسط فرستنده تعیین شده باشد،

ج. محل و تاریخ تحویل گرفتن کالا توسط عامل حمل و نقل چندوجهی،

چ . محل تحویل دادن کالا،

ح . تاریخ یا مهلت تحویل دادن کالا در محل تحویل، چنانچه تاریخ یا مهلت مزبور ، موضوع توافق صریح طرفین واقع شده باشد،

خ. قید عبارتی مبنی بر قابل معامله بودن یا نبودن سند حمل و نقل چندوجهی،

د. محل و تاریخ صدور سند حمل و نقل چندوجهی،

ذ. امضای عامل حمل و نقل چندوجهییا شخص نماینده او،

ر. کرایه برای هر نوع حمل و نقل، چنانچه طرفین صراحتاً بر آن توافق کرده باشند، یا کرایه و همین طور پول قابل پرداخت در صورتی که پرداخت به عهده گیرنده کالا باشد یا هر قید دیگری مبنی بر اینکه پرداخت کرایه به عهده گیرنده است،
ز. مسیر در نظر گرفته شده برای مسافت، و وسایط حمل و نقل مورد استفاده و نقاط پیش بینی شده جابجایی کالا از وسیله ای به وسیله دیگر، چنانچه در زمان صدور سند حمل و نقل چندوجهی مشخص باشند،
س. عبارت مذکور در بند ۳ ماده ۲۸،

ش. هر قید دیگری که با قوانین کشور محل صدور سند حمل و نقل چندوجهی معارض نباشد و طرفین بر ذکر آن در سند حمل و نقل چندوجهی توافق کنند.

۲. فقدان یک یا چند مورد از موارد مذکور در بند ۱ این ماده به اعتبار حقوقی سند به عنوان مدرک حمل و نقل چندوجهی خللی وارد نمی کند، مشروط بر اینکه در هر حال شرایط مذکور در بند ۴ ماده ۴ رعایت شده باشد.

۲-۶- ارتباط بین قوانین حمل چند وجهی و دیگر قراردادهای حمل

۱. این کنوانسیون به هیچ وجه حقوق و تعهدات مقرر در کنوانسیون بین المللی ۲۵ اوت ۱۹۲۴ بروکسل (لاسه) راجع به یکنواخت کردن بعضی قواعد محدود کننده مسئولیت مالکان کشتیهای دریا پیمای، کنوانسیون بین المللی ۱۰ اکتبر ۱۹۷۵ بروکسل محدود کننده مسئولیت مالکان کشتیهای دریای پیمای، کنوانسیون ۱۹ نوامبر ۱۹۷۶ لندن محدود کننده مسئولیت در زمینه مطالبات دریایی، و کنوانسیون اول مارس ۱۹۷۳ ژنو محدود کننده مسئولیت مالکان کشتی های دریانوردی داخلی (CLN)، و نیز الحاقات این کنوانسیونها، یا مقررات داخلی محدود کننده مسئولیت مالکان کشتیهای دریای پیمای و کشتیهای دریانوردی داخلی، را تغییر نمی دهد.

۲. مقررات و مواد ۲۶ و ۲۷ این کنوانسیون مانع اجرای مقررات اجباری هر کنوانسیون بین المللی دیگری که در رابطه با مسائل بررسی شده در مواد مذکور است، نیست؛ مشروط بر اینکه اختلافات منحصر بین طرفینی باشد که موسسه اصلی آنها در کشور های عضو کنوانسیون مزبور واقع باشد. مع هذا، این بند مانع اجرای بند ۳ ماده ۲۷ این کنوانسیون نیست.
۳. در مورد خسارت ناشی از حادثه بهره بردار تاسیسات اتمی به یکی از انحا ذیل مسئول خسارت باشد، مضافاً مسئولیتی به موجب مقررات این کنوانسیون نخواهد داشت:

الف. با اجرای کنوانسیون ۲۹ ژانویه ۱۹۶۰ پاریس راجع به مسئولیت مدنی در زمینه انرژی اتمی، اصلاحی توسط پروتکل الحاقی ۲۸ ژانویه ۱۹۶۴، یا با اجرای کنوانسیون ۲۱ مه ۱۹۶۳ وین راجع به مسئولیت مدنی در مورد خسارات اتمی یا الحاقات مربوط به آن؛ یا به موجب مقررات حقوق ملی حاکم بر مسئولیت اینگونه خسارات، مشروط به منافع افرادی را که در معرض خسارت از چنین ضایعاتی می باشند، تامین کند.

۴. حمل و نقل کالا، به عنوان نمونه، حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده مطابق ماده ۲ کنوانسیون ۱۹ مه ۱۹۵۶ ژنو، یا حمل و نقل کالا از طریق راه آهن مطابق ماده ۲ کنوانسیون ۷ فوریه ۱۹۷۰ برن، برای کشورهایی که عضو کنوانسیون حاکم بر این انواع حمل و نقل هستند، از نظر بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون یک حمل و نقل چندوجهی تلقی نمی شود، از این جهت که کشورهای مزبور ملزم به اجرای مقررات این کنوانسیونها بر این انواع حمل و نقل هستند.

صدور سند حمل و نقل چندوجهی مانع صدور سایر اسناد که در صورت نیاز در ارتباط با حمل و نقل یا خدماتی که در حمل و نقل چندوجهی مطابق کنوانسیونهای بین المللی یا قوانین ملی جاری ارائه می شوند، نیست، با وجود این، صدور سایر اسناد به اعتبار حقوقی سند حمل و نقل چندوجهی لطمه ای وارد نمی کند.

۲-۷- جایگاه نماینده اپراتور در حمل چند وجهی

برارعیات ماده ۲۱، مسئولیت ناشی از غفلت یا اعمال مامورین یا نمایندگانی که در اجرای وظایفشان عمل می کنند و همین طور هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد حمل و نقل چندوجهی استفاده می کند، تاوقتی که او در اجرای قرارداد عمل می کند، همچون مسئولیت ناشی از غفلت یا اعمال شخصی عامل تلقی شده به عهده خود اوست

۲-۸- مدت مسئولیت متصدی حمل چند وجهی

۱. براساس این کنوانسیون مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی درمورد کالا از لحظه تحویل گرفتن کالا تا لحظه تحویل دادن آن خواهد بود.

۲. از نظر این ماده، مدت زمانی که کالا تحت حفاظت عامل حمل و نقل چندوجهی محسوب می شود به قرار زیر است:
الف، از لحظه ای که عامل حمل و نقل چندوجهی کالا را از اشخاص ذیل تحویل می گیرد یک فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می نماید، یا

دو. یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم محل تحویل گرفتن کالا، می بایست کالا جهت حمل به او سپرده شود.

ب. تالحمظه ای که عامل کالا را به یکی از اشکال زیر تحویل می دهد:

یک. سپردن کالا به گیرنده یا دو. درموردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می کند، قراردادن کالا در اختیار وی مطابق قرارداد حمل و نقل چندوجهی، قوانین یا عرف تجاری حاکم در محل تحویل، یا

سه. تحویل به یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالثی که مطابق مقررات حاکم در محل تحویل، باید کالا به اوسپرده شود.

۴. قید عامل حمل و نقل چندوجهی در بند ۱ و ۲ این ماده شامل مامورین و نمایندگان یا هر شخص دیگری که عامل برای اجرای قرارداد حمل و نقل چندوجهی از خدمات آنها استفاده می کند نیز می شود و قید فرستنده یا گیرنده شامل مامورین و نمایندگان آنها نیز هست

۲-۹- اعلامیه وقوع خسارت

۱- هر گاه اخطاری کتبی دال بر فقدان (تلف) یا خسارت دیدگی کالا با قید ماهیت تلف یا خسارت وارده، به هنگام تحویل کالا توسط گیرنده و طبق بند ۱۲ به بارفرابر داده نشود، خود دلیلی است بر این که کالای مشروحه در برنامه توسط بارفرابر تحویل گردیده است.

۲- در موارد ضرر و زیان و خسارت غیر آشکار نیز چنان چه به فاصله ۶ روز متوالی از تاریخی که کالا طبق بند ۱۲ تحویل گردیده اخطار کتبی به بارفرابر داده نشود، دلیل مزبور مصداق می یابد.

۳- بازرگان، وفق قوانین ملی و یا معاهدات بین المللی ناظر بر کالاهایی که ماهیت خطرناک دارند، بایستی در هر حال بارفرابر را به طور مکتوب از ماهیت دقیق خطر، قبل از آن که بارفرابر مبادرت به دریافت آن نموده باشد، مطلع نماید و اقدامات احتیاطی را که بایست معمول گردد به وی متذکر گردد.

۴- هر گاه بازرگان چنین اطلاعاتی را در اختیار بارفرابر نگذارد و یا بارفرابر از ماهیت خطرناک کالا و اقداماتی که باید معمول گردد آگاه نباشد، در هر زمان که این قبیل کالاها برای جان و مال افراد خطر آفرین گردد، می تواند در هر جا که لازم باشد آن را بر حسب مورد تخلیه نموده، امحاء و یا خنثی سازد بدون آن که مکلف به پرداخت غرامت باشد. بازرگان موظف است هر گونه ضرر و زیان، خسارت وارده، تعهدات یا هزینه های متعلقه ناشی از در اختیار گرفتن کالای مزبور، حمل و یا انجام هر گونه خدمت ملازم با آن را جبران نماید.

۵- به همین نحو هر کالایی که جان و مال را به خطر اندازد، می تواند در هر جا که لازم باشد امحاء و یا خنثی گردد. اگر چنین خطری ناشی از عمل بارفرابر نباشد مسئولیتی متوجه او نخواهد بود و جبران ضرر و زیان، خسارت و تعهدات و هزینه های ناشی از آن به عهده بازرگان است.

سوالات فصل دوم:

۷. اسناد حمل و نقل چند وجهی را نام ببرید.
۸. سند حمل و نقل چندوجهی را توضیح دهید.
۹. سند حمل و نقل چندوجهی قابل معامله را توضیح دهید.
۱۰. سند حمل و نقل چندوجهی به صورت غیر قابل معامله را توضیح دهید.
۱۱. مندرجات فرم مورد استفاده در قرارداد حمل چند وجهی را بنویسید.
۱۲. اعلامیه وقوع خسارت را توضیح دهید.

فصل سوم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند قواعدویژه درمورد کالاهای خطرناک را بنویسد.
۲. فراگیر بتواند مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (غیر منتسب به وی) را توضیح دهد.
۳. فراگیر بتواند مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (منتسب به وی) را توضیح دهد.
۴. فراگیر بتواند مسئولیت در تاخیر در تحویل کالا را توضیح دهد.
۵. فراگیر بتواند مسئولیت از دست دادن بازار ناشی از تاخیر در تحویل کالا را توضیح دهد.
۶. فراگیر بتواند محدودیت زمانی تسلیم ادعای خسارت برای مشتری را توضیح دهد.
۷. فراگیر بتواند مرورزمان را توضیح دهد.
۸. فراگیر بتواند حداکثر مبلغ قابل پرداخت در ادعای خسارت را توضیح دهد.

۳- حداکثر مسئولیت و موارد رافع مسئولیت یک MTO در برابر مشتری

۳-۱- قوانین عمومی مسئولیتها و تعهدات طرفین

فرستنده هنگامی مسئول زیان وارد به عامل حمل و نقل چندوجهی است که ثابت شود زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده مامورین یا نمایندگان او که در اجرای وظایفشان عمل می کنند، باشد. چنانچه ثابت شود که زیان وارده ناشی از تقصیر یا غفلت مامورین یا نمایندگان فرستنده است، آنها مسئول زیان وارده هستند.

قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک

۱. فرستنده کالای خطرناک به طریق مقتضی خطرناک بودن آن را با علامت گذاری و یا نصب نشانه مشخص می کند.
۲. فرستنده، هنگامی که کالای خطرناک را در اختیار عامل حمل و نقل مرکی قرار می دهد، باید عامل حمل و نقل چندوجهی را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد چنانچه فرستنده تعهد مزبور را انجام ندهد و عامل حمل و نقل چندوجهی نیز به نحو دیگری به کیفیت خطرناک کالا آگاهی نیابد:
الف. فرستنده در مقابل عامل حمل و نقل چندوجهی مسئول زیان ناشی از ارسال چنین کالاهایی است،
ب. کالاهای مزبور در هر لحظه، حسب مقتضیات، قابل تخلیه، انهدام یا بی خطر شدن می باشند، بدون اینکه گرامتی از این بابت پرداخت شود.

۳. شخصی که در جریان حمل و نقل چندوجهی یا علم به کیفیت خطرناک کالا، حمل آن را به عهده می گیرد، نمی تواند به مقررات بند ۲ این ماده استناد کند.

۴. در مواردی که مقررات قسمت ب بند ۲ این ماده قابل اجرا نباشد یا نتواند مورد استفاده قرار گیرد، چنانچه کالای خطرناک، اشخاص یا اموال را در معرض خطر واقعی قرار دهد، حسب مقتضیات می توان کالاهای مزبور را تخلیه، منهدم یا بی خطر نموده، بدون اینکه گرامتی از این بابت پرداخت شود، به استثنای مواقعی که تعهد به مشارکت در خسارت مشترک وجود داشته باشد یا اینکه عامل حمل و نقل چندوجهی حسب مقررات ماده ۱۶ مسئول باشد.

۳-۲- زنجیره مسئولیتها و تعهدات و مصونیتها

۱- ارزیابی جبران فقدان یا خسارت دیدگی کالا با توجه به ارزش کالا در مکان و زمان تحویل به گیرنده انجام خواهد گرفت و یا در مکان و زمانی که طبق بارنامه کالا باید تحویل می گردید.

۲- ارزش کالا بر اساس قیمت جاری بورس کالا و در صورت فقدان چنین قیمتی بر حسب قیمت روز بازار و در غیر این صورت طبق ارزش کالایی با همان نام و کیفیت تعیین می گردد.

۳- به تبعیت از کلیه موارد ۴-۸ تا ۹-۸ مسئولیت بارفرابر تحت هیچ شرایطی از ۶۶۶/۶۷ اس. دی. آر در ازاء هر بسته و یا ۲ اس دی آر برای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالای مفقود شده یا خسارت دیده هر کدام که بیشتر باشد، فراتر نمی رود، مگر آن که ماهیت و ارزش کالا را فرستنده اظهار و بارفرابر قبل از تحویل گرفتن کالا پذیرفته و در بارنامه قید یا کرایه بر حسب ارزش دریافت شده باشد که در این حالات ارزش اظهار شده کالا ملاک خواهد بود.

۴- وقتی که یک بارگنج (کانتینر)، پالت یا سایر لوازم حمل و نقل با بیش از یک بسته پر شده باشد، آن بسته ها یا واحد ها که در بارگنج یا لوازم حمل و نقل بارگیری و تعداد آن در بارنامه درج شده است به عنوان بسته یا واحد حمل شده تلقی خواهد شد. مگر آن که هما نطور که گفته شد این لوازم حمل و نقل خود یک بسته یا واحد محسوب گردد.

۵- علیرغم مذکور در فوق، هر گاه حمل و نقل چندوجهی طبق قرارداد منعقد شده شامل حمل دریایی نباشد، مسئولیت بارفرابر به مبلغی حداکثر معادل ۸/۳۳ اس. دی. آر برای هر کیلوگرم از کالای مفقود یا خسارت دیده محدود خواهد شد.

۶- الف- وقتی که فقدان یا خسارت کالا در طی مرحله مشخصی از حمل و نقل چندوجهی، که برای آن کنوانسیون یا قانون آمره حد دیگری از مسئولیت را تعیین کرده است، روی داده باشد و به شرط آن که برای این مرحله از حمل قرارداد جداگانه ای وجود داشته باشد، در این صورت مسئولیت بارفرابر بر حسب مفاد آن کنوانسیون یا قانون حاکم تعیین می گردد.

ب- در صورتی که ماهیت و ارزش کالا توسط بازرگان اظهار نشده و در بارنامه FBL درج نشده باشد و یا کرایه بر حسب ارزش پرداخت نشده باشد، مسئولیت بارفرابر در صورت کاربرد قانون آمریکایی حمل دریایی از ۵۰۰ دلار آمریکایی در ازاء هر بسته و در مورد کالای غیر بسته‌ای برای واحد متعارف بار بیشتر نخواهد بود.

۷- در مواردی که بارفرابر بابت ضرر و زیان ناشی از تاخیر در تحویل و یا هر گونه خسارت سوای فقدان و خسارت کالا مسئول شناخته شود، تعهدات او از دو برابر کرایه حمل مندرج در قرارداد حمل چند وجهی به موجب این بارنامه FBL تجاوز نخواهد کرد.

۸- مجموع تعهدات بارفرابر از حد تعهدات ناظر بر تلف کلی کالا تجاوز نخواهد نمود.

۹- در صورتی که ثابت شود بروز فقدان، خسارت و یا تاخیر در تحویل ناشی از عمل و غفلت شخصی و به قصد ایجاد فقدان، خسارت و تاخیر بوده است بارفرابر حق برخورداری از محدودیت تعهدات یاد شده را ندارد.

۳-۳- مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (غیر منتسب به وی)

۱. معافیتها و محدودیت‌های مسئولیت مقرر در این کنوانسیون در کلیه دعاوی که علیه عامل حمل و نقل چندوجهی در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا در مورد تاخیر در تحویل آن اقامه می‌گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی قهری یا مبنای دیگری باشد، مجری می‌باشد.

۲. در موردی که دعوی زیان ناشی از تلف یا خسارات وارد بر کالا یا تاخیر در تحویل علیه مامور یا نماینده عامل حمل و نقل چندوجهی یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند، اقامه شود، چنانچه مامور یا نماینده موصوف ثابت کند که در محدوده وظایف خود عمل کرده است یا شخص دیگر مذکور ثابت کند که در اجرای قرارداد عمل نموده است، مامور یا نماینده یا شخص مذکور از معافیتها و محدودیت‌های مسئولیت که عامل حمل و نقل چندوجهی به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است بهره مند خواهد شد.

۳. با رعایت مقررات ماده ۲۱، کل مبلغی که عامل حمل و نقل چندوجهی و مامور یا نماینده هر شخص دیگری که عامل از خدمات او برای اجرای قرارداد استفاده می‌کند، به عنوان جبران خسارت ملزم به پرداخت آن می‌باشند، نمی‌تواند از حدود مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون تجاوز کند.

۳-۴- مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (منتسب به وی)

۱. در صورتی که ثابت شود تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل ناشی از تعدی یا تفریط عامل حمل و نقل چندوجهی بوده است، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت و یا تاخیر در تحویل و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف و خسارت یا تاخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، عامل حمل و نقل چندوجهی نمی‌تواند از محدودیت مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون بهره مند شود.

۲. علی‌رغم مفاد بند ۲ ماده ۲۰ چنانچه ثابت شود که تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل ناشی از تعدی یا تفریط مامور یا نماینده عامل حمل و نقل چندوجهی یا هر شخص دیگری که عامل از خدمات آن برای اجرای قرارداد حمل و نقل چندوجهی استفاده می‌کند بوده است، چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تاخیر و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف، خسارت یا تاخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، آنها نمی‌توانند از محدودیت مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون بهره مند گردید.

۳-۵- مسئولیت در تاخیر در تحویل کالا

زمان ورود به مقصد توسط بارفرابر تضمین نمی‌شود. معهذات تاخیر در تحویل وقتی مصادق می‌باشد که کالا در مهلت مشخص توافق شده و در صورت فقدان چنین مهلتی در مدتی که با در نظر گرفتن اوضاع و احوال، می‌توان از یک بارفرابر ساعی و مواظب توقع داشت، به مقصد نرسیده باشد.

اگر چه بارفرابر در مقام کارگزار یا نماینده مشتری عرفاً خود را نسبت به تحویل کالا در موعد معینی متعهد نمی‌سازد و این مسئولیت مستقیماً متوجه حمل‌کننده واقعی است ولی امروزه قبول مسئولیت در این مورد باب شده است و چنانچه مبلغی از بابت تاخیر پذیرفته و در بارنامه قید شده باشد، باید جبران گردد. خسارت یا جریمه تاخیر در ظهر بارنامه FBL و در کنوانسیون CMR مشخص گردیده است.

۳-۶- مسئولیت از دست دادن بازار ناشی از تاخیر در تحویل کالا

هر گاه بار فرابر در قبال ضرر زیان ناشی از تاخیر مسئول شناخته شود میزان این مسئولیت نباید بیش از مبلغ حق الزحمه متعلقه به خدمتی باشد که موجب تاخیر شده است.

در شرایطی که صاحب کالا به دلیل تاخیر در تحویل کالا بازار را از دست می دهد نمی تواند ادعای در این زمینه داشته باشد و مسئولیتی متوجه بارفرابر نخواهد بود مگر اینکه در قرارداد به آن اشاره شده باشد.

۳-۷- محدودیت زمانی تسلیم ادعای خسارت برای مشتری

اعلام تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل

۱. تحویل کالا در صورت عدم وجود دلیل خلاف، اماره ای است بر تحویل کالا به شرح مندرج در مدرک حمل و نقل چندوجهی، مگر اینکه گیرنده کتبا تلف یا خسارت را با مشخص کردن وضعیت عمومی آن، حداکثر در اولین روز غیر تعطیل پس از تحویل، به عامل حمل و نقل چندوجهی اعلام کند.

۲. در مورد تلف یا خسارت غیر قابل رویت از خارج، مقررات بند ۱ این ماده در صورتی مجری خواهد بود که اخطار کتبی ظرف ۶ روز پس از تحویل به گیرنده، به عمل نیامده باشد.

۳. چنانچه وضعیت کالا در هنگام تحویل به گیرنده حضوراً توسط طرفین یا نمایندگان مجاز از طرف آنها در محل تحویل مورد بازرسی قرار گیرد، اخطار کتبی تلف یا خسارت مشاهده شده در این بازرسی ضروری نخواهد بود.

۴. در صورت تلف یا خسارت قطعی یا فرضی، عامل حمل و نقل چندوجهی و گیرنده باید کلیه تسهیلات مناسب را جهت بازرسی کالا و بررسی تعداد بسته ها در اختیار یکدیگر قرار دهند.

۵. هیچ گونه غرامتی بابت تاخیر در تحویل پرداخت نخواهد شد، مگر اینکه اخطار کتبی به عامل حمل و نقل چندوجهی ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ تحویل کالا به گیرنده یا از تاریخی که گیرنده مطلع شده که کلاً مطابق بخش دوم یا سوم قسمت ب بند ۲ ماده ۱۴ تحویل شده است، ارسال شده باشد.

۶. عدم ارسال اخطار کتبی تلف یا خسارت به فرستنده، در صورت عدم وجود دلیل خلاف، اماره ای است بر اینکه عامل حمل و نقل چندوجهی تلف یا خسارتی که ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مامورین یا نمایندگان او باشد، متحمل نشده است، مگر اینکه عامل حمل و نقل چندوجهی اخطار کتبی تلف یا خسارت با ذکر وضعیت عمومی آنها را ظرف ۹۰ روز پس از تلف یا خسارت، یا در صورت رخ دادن خسارت پس از تحویل که مطابق قسمت ب بند ۲ ماده ۱۴ صورت می گیرد، به فرستنده اعلام کند.

۷. اگر روز پایانی یکی از مهلت های اخطار مقرر در بندهای ۲، ۵ و ۶ این ماده در محل تحویل یک روز تعطیل باشد این مهلت تا روز غیر تعطیل بعد تمدید می شود.

۸. از نظر این ماده، اخطار به شخصی که به حساب عامل حمل و نقل چندوجهی عمل می کند، و نیز به هر شخصی که عامل در محل تحویل از خدماتش استفاده می کند، یا به شخصی که به حساب فرستنده عمل می کند، به ترتیب به منزله اخطار به عامل حمل و نقل چندوجهی یا به فرستنده می باشد.

مرور زمان

۱. مهلت طرح دعوی مربوط به حمل و نقل چندوجهی بین المللی تحت مقررات این کنوانسیون جهت هراقدام قضایی یا داوری دوسال است. با وجود این، چنانچه یک اخطار کتبی مشتمل بر ماهیت ادعا و موارد اصلی آن در یک مهلت ۶ ماهه از تاریخی که کالا تحویل شده است یا، اگر کالا تحویل نشده از تاریخی که می بایست تحویل شده باشد اعلام نشده باشد، بانقضای این مهلت دعوی مشمول مرور زمان می شود.

۲. آغاز مهلت مزبور در صورت تحویل تمام یا قسمتی از کالا، از فردای روز تحویل توسط عامل حمل و نقل چندوجهی، و در غیر این صورت از فردای آخرین روزی است که بی بایست تحویل صورت گیرد.

۳. تجدید مهلت، با اعلام کتی شخص خوانده به خواهان صورت می گیرد. با یک یا چند اعلام کتبی مجددامی توان مهلت مزبور را تمدید کرد.

۴. به استثنای مقررات مخالف از یک کنوانسیون بین المللی قابل اجرا حتی پس از انقضای مهلت مذکور در بند قبلی، در محدوده مهلت مقرر در قانون کشوری که دعوی در آن جریان دارد، دعوی تبعی از طرف شخصی که مطابق این کنوانسیون مسسئول شناخته می شود، قابل طرح می باشد، با وجود این، مهلت مزبور نمی تواند کمتر از ۹۰ روز از شروع تاریخی باشد که شخص اقامه کننده دعوی تبعی خواسته متقاضی را اجابت کرده یا اخطاریه شرکت در دادرسی را دریافت داشته است.

۳-۸- حداکثر مبلغ قابل پرداخت در ادعای خسارت

۱. مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا، مطابق ماده ۱۶ به مبلغ ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۵۷ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می شود محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می شود، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

۲. از نظر بند ۱ این ماده، بالاترین سقف مطابق قواعد ذیل محاسبه می شود.
الف. هرگاه یک کانتینر، پالت یا هروسيله مشابه دیگری برای بارگیری استفاده شده باشد، هر بسته یا واحد باری که در سند حمل و نقل چندوجهی ذکر شده است به همان نحوی که در وسیله حمل بارگیری شده است، به عنوان یک بسته یا واحد بار تلقی می شود، در غیر این صورت، کلیه کالاهای داخل وسیله به عنوان یک واحد بار تلقی می شود.

ب. در صورتی که خود وسیله حمل مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور تعلق به عامل حمل و نقل چندوجهی نداشته یا اینکه به نحو دیگری آن را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد بار مجزا تلقی می شود.

۳. با وجود مقررات بند ۱ و ۲ این ماده، اگر حمل و نقل چندوجهی بین المللی. مطابق قرارداد حمل و نقل دریایی یا حمل و نقل از طریق آبهای داخلی را شامل نشود، مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی حداکثر به مبلغ ۸/۲۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای مفقود شده یا خسارت دیده محدود می شود

۴. مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی در مورد زیان ناشی از تاخیر در تحویل، حسب مقررات ماده ۱۶ به مبلغ معادل ۲/۵ برابر کرایه قابل پرداخت برای کالاهایی که با تاخیر تحویل شده اند محدود می باشد، مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل چندوجهی نباشد.

۵. مجموع غرامات پرداختی عامل حمل و نقل چندوجهی حسب بندهای ۱ و ۳ یا بندهای ۳ و ۴ این ماده نمی تواند از سقف تعیین شده طبق بند ۱ یا ۳ این ماده در صورت تلف کل کالا تجاوز کند.

۶. با توافق عامل حمل و نقل چندوجهی و فرستنده، سقفهای مسئولیت به میزانی بالاتر از آنچه در بندهای ۳، ۴ و ۵ این ماده مقرر شده قابل تعیین در سند حمل و نقل چندوجهی خواهد بود.

۷. ((واحد محاسبه)) عبارت است از واحد محاسبه مذکور در ماده ۳۱.

ماده ۳۱. واحد محاسبه یا واحد پولی و تبدیل

۱. واحد محاسبه مندرج در ماده ۱۸ این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه طبق تعریف صندوق بین المللی پول، مبالغ مندرج در ماده ۱۸ بر اساس ارزش پول ملی در تاریخ صدور تصمیم یا رای یا یک تاریخ مورد توافق طرفین به واحد پول ملی کشور محاسبه می شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین المللی است، بر حسب حق برداشت ویژه طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین المللی پول برای عملیات و معاملات رایج خود در تاریخ مورد بحث محاسبه می شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین المللی پول نیست، بر حسب حق برداشت ویژه به طریق تعیین شده توسط همان کشور محاسبه می شود.

۲. با وجود این، کشوری که عضو صندوق بین المللی پول نیست و مقررات آن نیز اجرای مقررات بند ۱ این ماده را تجویز نمی کند، می تواند در زمان امضا یا تصویب یا پذیرش، تایید یا الحاق یا همین طور در هر زمانی بعد از آن اعلام کند که حدود مسئولیت تعیین شده در این کنوانسیون در قلمرو سرزمین آن، در رابطه با حدود مقرر در بند ۱ ماده ۱۸، ۱۳۷۵ و ۱۸، ۱۳۷۵ واحد پول به ازای هر بسته یا هر واحد بارگیری یا ۲/۵ واحد پول به ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا، و در رابطه با حدود مقرر در بند ۳ ماده ۱۸، ۱۲۴ و ۱۸، ۱۲۴ واحد پول تعیین می گردد.

۳. واحد پول مندرج در بند ۲ این ماده معادل شصت و پنج و نیم (۶۵/۵) میل گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. تبدیل مبالغ مندرج در بند ۲ این ماده به پول ملی بر طبق مقررات کشور مربوطه انجام می گیرد.

۴. محاسبه مذکور در آخرین جمله بند ۱ این ماده و تبدیل قید شده در بند ۳ این ماده باید به صورتی انجام گیرد که بر حسب پول ملی کشور متعاقد حتی الامکان همان ارزش واقعی راداشته باشد که مبالغ ماده ۱۸ بر حسب واحد محاسبه دارا هستند.

۵. کشورهای متعاقد باید بر حسب مورد نحوه محاسبه مذکور در آخرین جمله بند ۱ این ماده یا نتایج تبدیل مذکور در بند ۳ این ماده در زمان امضاء یا هنگام تودیع اسناد تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق یا هنگامی که از اختیار مقرر در بند ۲ این ماده استفاده می کنند، در هر زمان که تغییری در نحوه محاسبه و در نتیجه تبدیل صورت گیرد را به امین کنوانسیون اعلام دارند.

۳-۹- جایگاه پیمانکاران متصدی حمل در زمان وقوع خسارت

۱. عامل حمل و نقل چندوجهی در صورتی مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارد به کالا و همچنین تاخیر در تحویل آن است، که واقعه موجب تلف، خسارت یا تاخیر، طی مدتی که حسب ماده ۱۴ کالا تحت حفاظت او بوده، رخ داده باشد، مگر اینکه عامل حمل و نقل چندوجهی ثابت نماید که خود او، مامورین یا نمایندگان یا هر شخص دیگر مذکور در ماده ۱۵ کلیه اقداماتی که بطور معقول جهت احتراز از واقعه و پیامد های آن لازم بوده، به عمل آورده اند.

اجتماع علل

هرگاه تقصیر یا غفلت عامل حمل و نقل چند وجهی، نمایندگان یا مامورین او یا هر شخص دیگر مقرر در ماده ۱۵ به همراه علت دیگری موجب تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل گردد، عامل مسئول نیست مگر تا حدی که تلف، خسارت یا تاخیر قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد، مشروط بر اینکه عامل حمل و نقل چندوجهی میزان تلف، صدمه یا تاخیر در تحویل را که قابل انتساب به او نیست، ثابت کند.

سوالات فصل سوم:

۹. قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک را بنویسید.
۱۰. مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (غیر منتسب به وی) را توضیح دهید.
۱۱. مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت به کالا (منتسب به وی) را توضیح دهید.
۱۲. مسئولیت در تاخیر در تحویل کالا را توضیح دهید.
۱۳. مسئولیت از دست دادن بازار ناشی از تاخیر در تحویل کالا را توضیح دهید.
۱۴. محدودیت زمانی تسلیم ادعای خسارت برای مشتری را توضیح دهید.
۱۵. مرور زمان را توضیح دهید.
۱۶. حداکثر مبلغ قابل پرداخت در ادعای خسارت را توضیح دهید.

فصل چهارم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند مندرجات سند حمل و نقل چند وجهی را بنویسد.
۲. فراگیر بتواند تعداد نسخ اصلی و فرعی اسناد حمل چند وجهی را شرح دهد.
۳. فراگیر بتواند شرایط ظهر چاپ شده در پشت سند حمل و نقل چند وجهی را بیان نماید.
۴. فراگیر بتواند شرایط حاکم بر بارنامه را توضیح دهد.
۵. فراگیر بتواند وظایف و مسئولیتهای فرستنده را تشریح نماید.
۶. فراگیر بتواند حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است را توضیح دهد.
۷. فراگیر بتواند بارنامه از نقطه نظر گیرنده به چند صورت می تواند صادر می شود را توضیح دهد.

۴- مقررات ظهر سند حمل و نقل چند وجهی و بارفرابری

۴-۱- مندرجات سند حمل و نقل چند وجهی

در روی این بارنامه در انتها علیه سمت راست فوقانی آرم اتاق بازرگانی بین المللی، کادری برای درج شماره سریال بارنامه، انجمن ملی و حروف اختصاری FBL و عنوان آن که حاکی از قابل معامله بودن NEGOTIABLE است درج شده. همین طور در همین جا تصریح شده است که این سند مطابق مقررات ICC, UNCTAD راجع به اسناد حمل چند وجهی (نشریه شماره ۴۸۱) تدوین و نشر یافته است. این کادر در واقع شناسه این سند حمل است که آن را از بارنامه های دیگر، چون بارنامه دریایی و یا سراسری (TBL) و یا داخلی (HOUDE) متمایز می سازد.

خانه های دیگر که برای درج اطلاعات ضروری تعبیه شده اند عبارتند از:

- فرستنده
- طبق اظهار فرستنده
- به حواله کرد گیرنده
- نفع منظور شده برای فرستنده، در تحویل به موقع
- طرف ابلاغ
- ارزش اظهار شده طبق اظهار فرستنده
- محل دریافت (محموله)
- کالا و دستورات بر حسب شرایط معیار مندرج در ظهر بارنامه
- نام کشتی (وسیله حمل)
- کرایه حمل
- بندر بارگیری
- پسکرایه
- بندر محل تخلیه
- مسئولیت ونحوه پوشش بیمه کالا
- محل تحویل (محموله)
- تعداد نسخ اصلی بارنامه
- علائم و شماره ها
- شخصی که باید برای دریافت کالا به او مراجعه نمود
- تعداد و نوع بسته ها
- تاریخ و محل صدور
- شرح کالا
- امضاء و مهر
- وزن ناخالص
- ابعاد

در ذیل بارنامه، قبل از درج مبلغ کرایه و نحوه وصول و محل و تاریخ صدور بارنامه جملاتی ناظر بر موارد زیر درج شده است:
۱- در صورتی که به نحوه دیگر در این سند ملحوظ نگردیده باشد، مبین اینست که هنگام دریافت کالا برای حمل و یا تحویل آن صورت ظاهر کالا عاری از عیب و نقص بوده است.
با معامله یک نسخه از سند حمل چند وجهی سایر نسخ از درجه اعتبار ساقط خواهد بود.

۴-۲- تعداد نسخ اصلی و فرعی اسناد حمل چند وجهی

در بارنامه ها در قسمت فوقانی محل امضاء و مهر آن جمله‌ای مندرج است که می‌گوید: «گواه مراتب، سه نسخه اصلی بارنامه است که یکجا و همزمان صادر و امضاء گردیده که با معامله یک نسخه از آنها سایر نسخ فاقد اعتبار می‌باشد»
تعداد نسخه های اصلی بارنامه صادر شده بایستی در متن بارنامه قید شده باشد و تمام نسخ آن باید همسان باشند. نسخ اصلی بارنامه بایستی همگی مهر «اصلی» ORIGINAL را داشته باشند و نسخ غیر اصلی باید به مهر رونوشت (COPY) مهور شده باشند. وقتی که دارنده یک بارنامه تمامی نسخ اصلی را در دست دارد به این معنی است که یک دست بارنامه کامل (A FULL B/L SET OF) را دارد.

بنابراین یکی از جنبه های مهم بارنامه اینست که معمولاً در سه نسخه اصلی صادر و امضا می‌گردد. بارنامه بدوا و معمولاً تشریفات لازم (ظهنویسی و غیره) را طی می‌کند و برای گیرنده در مقصد ارسال می‌گردد. یک نسخه از بارنامه اصلی توسط گیرنده یا نماینده وی باید به نماینده حمل کننده تسلیم شود تا ترخیصیه کالا را اخذ نماید. حائز اهمیت است که در صورت ارسال بارنامه توسط پست، نسخ بارنامه باید جداگانه پست شود تا در صورت مفقود شدن یک نسخه FIRST MAIL، نسخه دومی وجود داشته باشد. و همان طور که گفته شد با معامله هر یک از سه نسخه اصلی بارنامه نسخ دیگر از درجه اعتبار ساقط می‌گردد.
در قوانین انگلیسی ماده ای است که در ذیل بارنامه ها درج می‌گردد و موید همین نکته است.

ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID ONE OF WHICH BEING

به عبارت دیگر با استرداد یک نسخه اصلی بارنامه به شرکت کشتیرانی، مالک کالا عملیات حمل را انجام یافته تلقی و قبول می‌نماید.

ممکن است سؤال شود که اگر محموله تحویل شخصی گردد که بارنامه را ارائه داده و بعد از او شخص دیگری با نسخه اصلی دیگری از بارنامه مدعی کالا شود، چه پیش می‌آید. در اینجا باید تصریح شود که قوانین دریایی تاکید دارد که حق با شخص نخست است و قانون الویت زمانی به قوت خود باقیست.
نسخ اصلی بارنامه در موردی که پای بانک در میان باشد به تعهدات مندرج در اعتبار اسنادی صادر شده و توسط بانک کارگزار به ترتیبی که گفته شد برای بانک ذی نفع ارسال می‌شود.

۴-۳- شرایط ظهر چاپ شده در پشت سند حمل و نقل چند وجهی

خسارت همگانی

۱. هیچ یک از مقررات این کنوانسیون مانع اعمال مقررات قرارداد حمل و نقل چندوجهی یا قانون ملی ناظر بر تعیین خسارت مشترک، در مورد وتاحدی که قابل اعمال هستند، نخواهد بود.
۲. به استثنای ماده ۲۵، مقررات این کنوانسیون که ناظر برمسئولیت عامل حمل و نقل مرکب در صورت تلف یا خسارات وارد بر کالا است، تعیین کننده عدم شرکت گیرنده در خسارات مشترک و همینطور الزام عامل حمل و نقل چندوجهی به پرداخت غرامت گیرنده در ارتباط با مشارکت احتمالی او در خسارت مشترک یا در هزینه نجات می باشد.

روش و مسیر حمل

بارفراهر مختار است بدون اعلام قبلی به بازرگان، کالا را رو یا زیر عرشه حمل کرده و یا وسیله، مسیر و روش مورد نظر خود را برای جابجایی، بارچینی، نگهداری و حمل و نقل کالا انتخاب نماید.

شرایط حاکم بر بارنامه

۱- این شرایط تنها در صورتی نافذ است که با مفاد معاهدات بین المللی و قوانین ملی ناظر بر قرارداد حمل، که این بارنامه موید آنست، مغایر نباشد.

۲- مقررات لاهه به نحوی که در «معاهده بین المللی برای یکسان سازی برخی مقررات مربوط به بارنامه مصوب ۲۵ اوت ۱۹۲۴ در بروکسل»، یا مقررات لاهه - ویزی مندرج در «پروتکل مورخ ۲۳ فوریه ۱۹۶۸ بروکسل» آمده است، در کشورهایی که این مقررات

به عنوان کشور مبداء حمل جاری و نافذاند بر تمامی حمل های دریایی و همین طور حمل از طریق آبراه های داخلی حاکم می باشد، اعم از این که کالا روی عرشه و یا زیر عرشه حمل شود.

۳- قانون ایالات متحده آمریکا در باب حمل کالا از طریق دریا در حمل دریایی کالا اعم از این که روی عرشه و یا زیر عرشه باشد، در صورت تسری قهری به این بارنامه FBL الزام به تسری، کاربرد داشته یا می تواند با قید مراتب در روی این بارنامه FBL، فقط در مورد کالای روی عرشه مصداق پیدا کند.

شرح کالا، بسته بندی و بررسی توسط فرستنده

۱- فرستنده بایستی صحت مشخصات مربوط به ماهیت کلی، علائم، شماره، وزن، حجم، مقدار و حسب مورد، خصلت خطرات کالایی را که خود و یا شخصی از طرف او جهت درج بارنامه در اختیار بارفرابر قرار می دهد برای بارفرابر تضمین نماید. فرستنده نسبت به بارفرابر مسئول جبران هر نوع ضرر و زیان، خسارت و هزینه ای است که به علت عدم صحت و دقت این مشخصات بروز نماید.

۲- هر گاه بسته بندی کالا و یا بارگیری و بارچینی آن در داخل کانتینر یا لوازم مشابه حمل توسط بازرگان یا از طرف وی، غیر از بارفرابر، به طور ناقص و نامطلوب انجام پذیرفته و یا کانتینر (بار گنج) یا لوازم مشابه حمل که توسط بازرگان تامین شده ناقص و نامناسب باشد و یا در صورت تعبیه آنها توسط بارفرابر نقص و یا نامناسب بودن آنها برای بازرگان به سادگی مشهود و قابل تشخیص بوده باشد، بارفرابر مسئولیتی بابت فقدان، خسارت و هزینه های ناشی از آن نداشته و بازرگان بایستی ضرر و زیان و خسارت حاصله را برای بارفرابر جبران نماید.

۴-۴ - مسئولیت های صادر کننده، فرستنده و گیرنده با اقتباس از قانون یا کنوانسیون حاکم

وظایف و مسئولیتهای فرستنده:

- فرستنده باید کالا را در زمان، مکان، به تعداد، وزن و کمیت پیش بینی شده در قرارداد حمل، به حمل کننده تحویل دهد و فرض بر آنست که فرستنده به هنگام بارگیری، در مورد دقت علائم، تعداد، مقدار وزن کالا، آنگونه که اظهار نموده است، به حمل کننده تضمین میدهد.

- فرستنده باید از بابت کلیه لطمات، زیانها و هزینه های ناشی از بی دقتی خود در اعلام مشخصات به حمل کننده خسارت بپردازد.

- فرستنده بطور ضمنی تعهد میکند که در مورد کالا هیچگونه خطر افشا نشده ای وجود ندارد و عدل بندی و بسته بندی آن مناسب است، مگر اینکه به حمل کننده مشخصاً اطلاع داده باشد که محموله خطرناک است.

- فرستنده موظف است به حمل کننده کرایه حمل، یعنی هزینه حمل و نقل کالا را بپردازد. حمل کننده به منظور تضمین پرداخت کرایه، نسبت به کالا حق حبس دارد.

حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است :

- گیرنده کالا یا شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است، حق دارد کالا را در بندر مقصد با ارائه بارنامه و طبق شرایط مندرج در آن از حمل کننده تحویل بگیرد. در صورت هر گونه قصوری، وی میتواند علیه حمل کننده اقامه دعوی کند و خسارتی را که بر اثر عمل ارادی یا غفلت حمل کننده به کالا وارد آمده است مطالبه نماید.

- علی الاصول گیرنده کالا مسئول پرداخت کرایه نیست مگر آنکه شرط مربوط به پرداخت کرایه در بارنامه مقرر داشته باشد که پرداخت کرایه برعهده گیرنده است.

۴-۵ - مندرج در پشت سند حمل

تعاریف مندرج در پشت بارنامه به شرح زیر می باشد:

۱- بارفرابر = متصدی حمل چند وجهی، که به صدور FBL مبادرت و نام وی در روی بارنامه درج گردیده و به عنوان حمل کننده نسبت به اجرای عملیات حمل قبول مسئولیت می نماید.

۲- بازرگان=فرستنده یا ارسال کننده، گیرنده، دارنده بارنامه، دریافت کننده و صاحب کالا

۳- فرستنده=شخصی که قرارداد حمل چند وجهی را با بارفرابر امضاء می‌نماید.

۴- گیرنده= شخصی که حق دریافت کالا از بارفرابر را دارد.

۵- در ید اختیار= تحویل گرفتن کالا و قبول آن برای حمل در محل قید شده در بارنامه توسط بارفرابر

۶- کالا=هر نوع مال، شامل حیوانات زنده و کانتینر(بارگنج) (CONTAINER) و تخته بند (PALLET) و سایر لوازم حمل به شرط آن که این لوازم متعلق به بارفرابر نباشد و صرف نظر از این که این اموال بر عرشه یا زیر عرشه بارگیری شده یا بشود.

۴-۶- سند قابل انتقال، غیر قابل انتقال و به حواله کرد

به طور خلاصه بارنامه از نقطه نظر گیرنده می‌تواند به یکی از صور زیر صادر گردد:

✓ به حواله کرد (یا حواله کرد فرستنده): (TO ORDER (OF SHIPPER

✓ در وجه حامل (قابل انتقال): (TO ORDER) BEARED

✓ به حواله کرد شخص معین (غیر قابل انتقال) یا = TO THE ORDER OF A NAMED PERSON صریح با درج نام

ونشان گیرنده معین

بارنامه از نوع به حواله کرد (TO ORDER) قابل معامله است و به همین جهت نماینده بارفرابر یا شرکت (خط) کشتیرانی کالا را

به شرط این که بارنامه توسط فرستنده ظهرنویسی شده باشد به شخصی که بارنامه اصلی را در دست دارد تحویل خواهد داد.

در غیر این صورت باید تضمین قابل قبول داده و یا یک نسخه اصلی دیگر که ظهرنویسی شده جایگزین گردد.

سوالات فصل چهارم:

۸. مندرجات سند حمل و نقل چند وجهی را بنویسید.

۹. تعداد نسخ اصلی و فرعی اسناد حمل چند وجهی را شرح دهید.

۱۰. شرایط ظهر چاپ شده در پشت سند حمل و نقل چند وجهی را بیان نمایید.

۱۱. شرایط حاکم بر بارنامه را توضیح دهید.

۱۲. وظایف و مسئولیتهای فرستنده را تشریح نمایید.

۱۳. حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است را توضیح دهید.

۱۴. بارنامه از نقطه نظر گیرنده به چند صورت می‌تواند صادر شود؟ توضیح دهید.

فصل پنجم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند فیاتا را تعریف کند.
۲. فراگیر بتواند گواهی رسید فیاتا را توضیح دهد.
۳. فراگیر بتواند گواهی حمل فیاتا را توضیح دهد.
۴. فراگیر بتواند رسید انبار فیاتا را توضیح دید.
۵. فراگیر بتواند بارنامه حمل مرکب فیاتا را توضیح دهد.

۵- اسناد حمل فیاتا

۵-۱- مقدمه

فدراسیون بین المللی اتحادیه‌های شرکت های حمل و نقل بین المللی بارفرابر (FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations)

این فدراسیون در ۱۹۲۶ می ۳۱ به وسیله شانزده ملیت از شرکتهای بارفرابر در وین پایه (اتریش) گذاری شد و ریاست اولیه آن به عهده کشور دانمارک بود و هم اکنون مقر آن در زوریخ (سوئیس) است.
فیاتا دارای دو گروه اعضا است :

✓ اعضای پیوسته (ORDINARY MEMBERS) که شامل سندیکاهای ملی کشورهاست و هم اکنون دارای عضو ۸۷ سندیکایی از ۷۷ کشور جهان است.

✓ اعضای وابسته (ASSICUATE MEMBERS) هستند که شامل اعضای غیر سندیکایی است
فیاتا دارای بیش از ۱۶۰۰ عضو وابسته از ۱۴۴ کشور جهان است. انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران عضو پیوسته و حدود بیش از یکصد شرکت بارفرابر ایرانی عضو وابسته فیاتا هستند. فیاتا هر سال یک بار کنگره ای در یکی از کشورهای مورد توافق اعضا برگزار می کند و به تبادل افکار می پردازند.
اهداف اصلی این سازمان عبارتند از :

- اتحاد صنعت بارفرابری در سطح جهانی
- مشارکت در چارچوب مشاوره و یا کارشناسی در اجلاسهای مربوط به حمل و نقل بین المللی به منظور حمایت و ارتقای منافع صنعت بارفرابری
- آشنا نمودن صنعت و تجارت و جامعه به طور گسترده با خدمات ارائه شده توسط صنعت بارفرابری
- تقویت نقش صنعت بارفرابری از طریق اقدامات مقتضی
- بهبود کیفیت خدمات ارائه شده توسط صنعت بارفرابری از طریق گسترش و ارتقای اسناد متحدالشکل بارفرابری و شرایط تجاری استاندارد و غیره
- انجام مطالعات و تحقیقات در مورد صنعت بارفرابری و فعالیت آن
- پیدا کردن راه عملی در راستای معضلات تکنیکی در چارچوب انستیتوها ، گروهها و هیأت های مشاوره‌ای
- تقویت کارایی حمل کالا به طور اعم
- مساعدت در آموزشهای شغلی باربری در راستای صنعت بارفرابری
- مساعدت های اجباری در حل و فصل معضلات بیمه
- مساعدت در ارتباطات و اطلاعات الکترونیکی
- تشویق همکاری در راستای صنعت بارفرابری در سطح جهانی
- اتحاد بیشتر صنعت بارفرابری با ایجاد اجلاس
- ارتقای معیارهای اخلاقی و همبستگی جهانی در چارچوب صنعت بارفرابری
- ارتقای روابط با وابسته های متصدیان حمل و نقل و سازمان
- ارتقای روابط با وابسته های متصدیان دریایی و سازمان
- ارتقای تجارت بین المللی بین کلیه کشورها در سطح جهانی

۵-۲- گواهی رسید فیاتا

صدور این گواهی به بارفرابر امکان میدهد که سند مخصوصی را به عنوان اعلامیه رسمی که به موجب آن مسئولیت کالا را به عهده می گیرد، برای فرستنده کالا صادر نماید

با صدور این گواهی بارفرابر تأیید میکند که محموله شخصی را با دستورات غیر قابل برگشت جهت ارسال کالا به گیرنده ای که در اسناد مشخص شده است، در تصرف خود دارد

این گواهی زمانی باطل میشود که نسخه اصلی آن به صادر کننده عودت داده شود مشروط بر اینکه بارفرابر در وضعیتی باشد که بتواند آن را ابطال کند یا تغییر دهد. پس از تسلیم گواهی رسید فیاتا به خریدار، فروشنده به هیچ وجه حق واگذاری کالاهای تحویل شده به بارفرابر را به دیگری ندارد این گواهی سندی غیر قابل معامله است و مورد قبول بانک ها نمی باشد، مگر اینکه در اعتبار اسنادی ذکر شده باشد.

۳-۵- گواهی حمل فیاتا

با صدور این گواهی و تسلیم آن به فرستنده، بارفرابر متعهد میشود که کالا را در مقصد توسط نماینده منتخب خود تحویل دهد. همچنین تأکید میکند که مسئولیت ارسال و تحویل محموله شخصی را بر اساس دستورات دریافتی از فرستنده کالا طبق موارد مندرج در اسناد به عهده گرفته است.

۴-۵- رسید انبار فیاتا

این رسید سندی است غیر قابل معامله که برای استفاده در عملیات انبار داری در داخل کشور صادر می شود رسید انبار فیاتا به عنوان قبض انبار تلقی نمی شود و نمی توان آن را به این عنوان مورد استفاده قرار داد

۵-۵- بارنامه حمل مرکب فیاتا

این بارنامه تنها سندی است که به دلیل تطبیق شرایط آن با مقررات متحدالشکل اسناد حمل ترکیبی اتاق بازرگانی بین‌المللی مورد تأیید این اتاق قرار گرفته است.

براساس شرایط این بارنامه بارفرابر دارای مسئولیت زیر است:

- تعهد مینماید به نام خود وسایل اجرای کامل حمل را از محل دریافت تا محل تحویل کالا طبق مندرجات بارنامه فراهم آورد.
- بارفرابر بر اساس مفاد و طبق شرایط بارنامه فیاتا مسئول عملکرد و غفلت اشخاصی که از خدمات آنها جهت اجرای قرارداد بر اساس بارنامه استفاده می کند است
- بارفرابر زمانی که بارنامه حمل ترکیبی فیاتا را صادر می باید متوجه نکات ذیل باشد:
- مطمئن شود که کالا به او یا نماینده یا شعبه اش تحویل و در ید اختیار او میباشد و دیگری چنین حقی بر کالا ندارد.
- مطمئن شود که مسئولیت بیمه محموله مورد توافق قرار گرفته است.
- مطمئن شود که جزئیات مندرج در سند با دستوراتی که او دریافت کرده مطابقت دارد
- مطمئن شود که کالا با صورت ظاهر صحیح و سالم و مطابق شرایط تحویل می باشد
- اطلاع دقیق از تعداد نسخ اصلی بارنامه داشته باشد.

اعضای فیاتا میتوانند به جای بارنامه دریایی (MARRINE BILL OF LADING)، بارنامه حمل مرکب چند وجهی فیاتا صادر کنند مشروط بر اینکه اطلاعات اضافی در مورد بندر بارگیری، بندر تخلیه و وسیله حمل دریایی در آن قید شود.

سوالات فصل پنجم:

- ۱- فیاتا چیست؟
- ۲- گواهی رسید فیاتا را توضیح دهید.
- ۳- گواهی حمل فیاتا را توضیح دهید.
- ۴- رسید انبار فیاتا را توضیح دهید.
- ۵- بارنامه حمل مرکب فیاتا را توضیح دهید.

فصل ششم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند شرایط تحویل بار بدون بارنامه ضهر نویسی شده را توضیح دهد.
۲. فراگیر بتواند شرایط تحویل بار قبل از تسویه حساب کامل را توضیح دهد.
۳. فراگیر بتواند شرایط دستورالعمل غلط به متصدی حمل را توضیح دهد.
۴. فراگیر بتواند شرایط صدور اسناد اشتباه را توضیح دهد.
۵. فراگیر بتواند شرایط قصور در انبارداری کالا که منجر به خسارت شود را توضیح دهد.
۶. فراگیر بتواند شرایط عدم درج مشخصات کامل و وضعیت محموله را توضیح دهد.
۷. فراگیر بتواند شرایط عدم رعایت قوانین صادرات/واردات را توضیح دهد.
۸. فراگیر بتواند شرایط اشتباه در بیمه نامه فرستنده، که خسارت کالا را کامل پوشش ندهد را توضیح دهد.

۶- بیمه مسئولیت سند حمل چند وجهی و بارفرابری

بیمه مسئولیت حمل و نقل کالا بیمه‌ای است که به موجب آن بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند متعهد می‌شود چنانچه در جریان حمل کالا از نقطه‌ی "مبدأ حمل" به نقطه‌ی دیگر "مقصد حمل کالا"، در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه، کالا تلف شده و یا دچار خسارت شود و یا بیمه‌گذار هزینه‌هایی در رابطه با این خطرات متحمل شود زیان وارده را جبران نماید.

۶-۱- آشنائی با بیمه مسئولیت در موارد ذیل:

۶-۲- تحویل بار بدون بارنامه ضهر نویسی شده

بارنامه قابل امضاء و پشت نویسی است و با توجه به نوع وسیله حمل تعیین می‌شود. به عبارت دیگر انواع بارنامه ارتباط کامل با انواع شیوه‌های حمل و نقل دارد. نوع بار و نظر صاحب کالا در رابطه با شیوه حمل و نقل مؤثر است و بر این اساس بارنامه‌های متفاوت وجود دارد که جزء اسناد حمل تلقی می‌شوند.

مسئولیت تحویل بار بدون بارنامه ظهنویسی شده با بارفرابر یا متصدی حمل خواهد بود. در چنین شرایطی چنانچه در قرارداد بیمه منظور شده باشد بیمه‌گر مسئولیت پرداخت غرامت را خواهد پذیرفت.

۶-۳- تحویل بار قبل از تسویه حساب کامل

بارفرابر متعهد می‌شود تا کالا را به شخص ذکر شده در بارنامه تحویل دهد اما تحویل گیرنده اول می‌تواند بارنامه را به اشخاص دیگر انتقال دهد بدون آن که بارفرابر در این نقل و انتقالات درگیر باشد یا حتی مطلع. هرگاه بارنامه بدون نام باشد حق نگاهداری کالا با انتقال ساده بارنامه از فردی به فرد دیگر همراه است اما اگر بارنامه به نام صادر شده باشد این انتقال نگاهداری کالا با ظهنویسی همراه است و بعد از آن می‌تواند مانند یک بارنامه بدون نام انتقال پیدا کند.

تحویل کالا به گیرنده منوط به تسویه حساب کامل در خصوص موارد مندرج در بارنامه می‌باشد. مسئولیت تحویل بار قبل از تسویه حساب کامل با بارفرابر یا متصدی حمل خواهد بود.

۶-۴- دستورالعمل غلط به متصدی حمل

اگر عامل حمل و نقل چندوجهی در ایراد ضرر عمدی به ثالث، اطلاعات نادرست را جمع به کالا در سند حمل و نقل مرکب درج نماید یا در قید اطلاعات تحصیل شده مطابق قسمت الف و ب بند ۱ ماده ۸ یا حسب ماده ۹ غفلت کند، بدون اینکه حق استفاده از محدودیت مسئولیت مقرر در این کنوانسیون را داشته باشد، مسئول کلیه تلفات خسارات و هزینه‌های وارد بر شخص ثالث از جمله گیرنده‌ای که بر اساس شرح کالادرسند حمل و نقل چندوجهی صادره اقدام کرده است، خواهد بود.

۶-۵- تاخیر، انبارداری و جابجایی بار

خساراتی که معلول تأخیر متصدی حمل (بیمه‌گذار) هستند را بیمه‌گران تعهد نمی‌کنند، حتی اگر تأخیر ناشی از خطرهای بیمه شده باشد باز هم تحت پوشش نیست. تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که در تاریخ مورد توافق و یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای حمل کالا توسط یک عامل حمل و نقل چندوجهی جدی بطور معقول با توجه به شرایط و احوال موجود، در نظر گرفته می‌شود، کالا تحویل داده نشده باشد.

تاخیر، نتیجه تعیین مدت در قرارداد است، بگونه‌ای که عدم رعایت این مدت، مسئولیت متعهد را ایجاد می‌کند. تاخیر در تحویل کالا، موجب ایراد ضرر و زیان می‌شود. این خسارت، هم می‌تواند خسارت مادی و فیزیکی به کالا باشد و هم شامل خساراتی می‌شود که صاحب کالا به دلیل عدم دسترسی به موقع به کالای خود، متحمل می‌گردد.

۶-۶- صدور اسناد اشتباه

حصول اطمینان نسبت به صدور صحیح و اصولی اسناد حمل و سایر اسناد لازم یکی از مسئولیتهای عامل حمل و نقل چندوجهی است. لذا مسئولیت خسارات ناشی از صدور اسناد اشتباه بر عهده عامل حمل و نقل چندوجهی می‌باشد.

۶-۷- قصور در انبارداری کالا که منجر به خسارت شود

بارفرابر در صورت کوتاهی در بذل مساعی لازم و عدم انجام اقدامات سنجیده در اجرای خدمات بارفرابری، مسئول خواهد بود. در این حالت، حسب ماده ۸ بایستی فقدان یا خسارت وارده به کالا و همینطور ضرر و زیان مستقیم مالی ناشی از قصور در انجام وظیفه مراقبتش را نسبت به مشتری جبران نماید.

بار فرابر (در سمت کارگزار) مسئولیتی در قبال فعل یا ترک فعل اشخاص ثالث از جمله حمل کنندگان، انبارداران، عوامل تخلیه و بارگیری و صفافی، کارکنان بندر و بارفرابران دیگر ندارد، مگر آنکه درانتخاب و هدایت و نظارت بر عمل اشخاص ثالث مساعی لازم در مورد خدمات غیر از حمل کالا از قبیل انبارداری، جابجایی، بسته بندی و تفکیک و توزیع کالا و همین طور سایر خدمات جنبی مرتبط بارفرابر بعنوان کارکنا به شرح زیر مسئول است:

۱- هر گاه شخصاً اینگونه خدمات را بوسیله تسهیلات و یا کارکنان خود انجام داده باشد، یا

۲- هر گاه صراحتاً یا تلویحاً بعنوان کارکنا قبول مسئولیت نموده باشد.

را معمول نداشته باشد.

۶-۸- عدم درج مشخصات کامل و وضعیت محموله

وقتی که عامل حمل و نقل چندوجهی کالا را تحویل می گیرد، فرستنده ضامن صحت اظهارات خود درمورد مشخصات عمومی، علائم، تعداد، وزن و مقدار، درصورت اقتضاء کیفیت خطرناک کالا، که برای درج در سند حمل و نقل چندوجهی ارائه داده است، تلقی می گردد.

جبران زیان وارد بر عامل حمل و نقل چندوجهی که ناشی از عدم صحت یا فقدان نکات مذکور در بند ۱ این ماده است به عهده فرستنده خواهد بود. مسئولیت فرستنده حتی درصورت انتقال سند حمل و نقل چندوجهی به شخص ثالث باقی می ماند حق اخذ غرامت برای عامل حمل و نقل چندوجهی به هیچ وجه مسئولیت او را بر اساس قرارداد حمل و نقل چندوجهی درمقابل سایر اشخاص به جز فرستنده محدود نمی کند.

۶-۹- قصور در بارچینی و تخلیه منجر به خسارت

پس از دریافت و تحویل گرفتن کالا یا اجناس و صدور رسید انبار، نیاز به چیدن کالا در جای مناسب طبق اصول و روال خاصی می باشد، این اصول عبارت است :

- تعیین محل قرار دادن کالا (انبار، قفسه، طبقه، ردیف)

- چیدن و انبار نمودن کالا

- تهیه کارت شناسی کالا و نصب آن بر روی اجناس

چنانچه در طول فرایند بارچینی در انبار و یا در زمان بارگیری محموله خسارتی به کالا وارد شود که ناشی از قصور متصدی حمل و یا عامل او بوده باشد، مسئولیت جبران خسارت بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود.

۶-۱۰- عدم رعایت قوانین صادرات/واردات

رعایت قوانین واردات و صادرات کالا از تعهدات و مسئولیتهای بارفرابر به شمار می آید. لذا در صورت عدم رعایت تمامی مسئولیتهای بر عهده شخص متصدی حمل و نقل خواهد بود.

۶-۱۱- اشتباه در بیمه نامه فرستنده، که خسارت کالا را کامل پوشش ندهد

در صورتی که مالی به کمتر از قیمت واقعی بیمه شده باشد بیمه گر فقط به تناسب مبلغی که بیمه کرده است با قیمت واقعی مال مسئول خسارت خواهد بود.

بیمه گذار که می تواند با تنظیم بیمه نامه به ارزش بیمه ای برابر با ارزش واقعی مورد بیمه پوشش کامل اخذ کند، می تواند به منظور احتراز از پرداخت حق بیمه سنگین، پوشش جزئی نیز اخذ نماید. از آنجا که بیمه گر حق بیمه ها را براساس ارزش مورد بیمه در ارتباط با خطرات حوادث برقرار می کند، در صورت تحقق حادثه کلی، غرامتی را که به بیمه گذار پرداخت خواهد نمود،

محدود به ارزش مزبور خواهد بود. اما در صورت حادثه جزئی، بیمه گر برحسب رابطه میان این ارزش بیمه شده و ارزش قابل بیمه شدن، غرامت را تقلیل خواهد داد.

سوالات فصل ششم:

۹. شرایط تحویل بار بدون بارنامه ضهر نویسی شده را توضیح دهید.
۱۰. شرایط تحویل بار قبل از تسویه حساب کامل را توضیح دهید.
۱۱. شرایط دستورالعمل غلط به متصدی حمل را توضیح دهید.
۱۲. شرایط صدور اسناد اشتباه را توضیح دهید.
۱۳. شرایط قصور در انبارداری کالا که منجر به خسارت شود را توضیح دهید.
۱۴. شرایط عدم درج مشخصات کامل و وضعیت محموله را توضیح دهید.
۱۵. شرایط عدم رعایت قوانین صادرات/واردات را توضیح دهید.
۱۶. شرایط اشتباه در بیمه نامه فرستنده، که خسارت کالا را کامل پوشش ندهد را توضیح دهید.

فصل هفتم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند بارنامه سراسری TBL را تعریف کند.
۲. فراگیر بتواند بارنامه حمل چندوجهی MTBL را تعریف کند.
۳. فراگیر بتواند مندرجات دو فرم TBL و MTBL را با هم مقایسه کند.
۴. فراگیر بتواند مبلغ جبران خسارت کالا بر اساس مندرجات دو فرم TBL و MTBL را توضیح دهد.

۷- موارد تشابه و تفاوت MTBL و TBL

۷-۱- شرح مختصر MTBL و TBL

بارنامه سراسری TBL (THROUGH BILL OF LADING)

این نوع بارنامه معمولاً توسط خطوط کشتیرانی برای مواردی که محموله طبق قرارداد بایستی فراتر از بندر مقصد حمل شود صادر می‌گردد، هر چند بارفرابران و NVOCC ها نیز بعضاً از این بارنامه استفاده می‌کنند. دومین مورد استفاده این بارنامه وقتی است که پای بیش از یک حمل کننده در میان باشد، مثلاً حمل کالا مستلزم بندری میان راهی و ترانشیپمنت محموله باشد و یکی از کریرها یک بارنامه سراسری صادر و نسبت به کل عملیات حمل (توسط کریر اول و دوم) قبول مسئولیت نماید. جزییات و چگونگی حدود و میزان مسئولیت ها را شرایط مندرج در پشت این بارنامه معلوم می‌سازد.

بارنامه حمل چند وجهی MTBL (MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING)

-در ماده ۱۹ از مقررات UCP600 به سند چند وجهی MTO:

COMBINED TRANSPORT DOCUMENT یا MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

اشاره شده است.

بنابراین سند حمل صادره توسط بارفرابر- به شرط آنکه در متن اعتبار اسنادی قید شده باشد- رسمیت یافته است. شرط قبول این سند توسط سیستم بانکی بنا بر تصریح ICC اینست که صریحاً به عنوان حمل کننده AS CARRIER یا از طریق او امضاء شده باشد.

بارفرابرانی که از این سند استفاده می‌کنند باید توجه داشته باشند که بانک ها سند حملی را که توسط بارفرابر صادر شده باشد می‌پذیرند، منوط بر اینکه حاوی:

۶- نام بارفرابر یا متصدی حمل چندوجهی بوده و در سمت و به عنوان کریر AS CARRIER امضاء شده باشد.

۷- نام اشخاص یاد شده به عنوان نماینده با نام و نشان کریر یا متصدی حمل در آن درج شده باشد.

و این مطلب به این معنی است که یک بارفرابر می‌تواند شخصاً و رأساً چنین سندی را صادر کند و یا به نمایندگی از طرف یک حمل کننده یا متصدی حمل چند وجهی دیگر.

۷-۲- مقایسه مندرجات دو فرم

محیط هر بارنامه معمولاً از سه قسمت تشکیل شده است:

قسمت اول

فرستنده، گیرنده، نام کشتی حامل، شماره سفر کشتی، نوع بارنامه

قسمت دوم

شرح کالا (تعداد، ابعاد، اندازه، تناژ، مارک و مشخصات کالا، نوع بسته بندی)

قسمت سوم

شرح مسئولیت و تعهدات صادر کننده بارنامه، نام و امضاء صادره کننده بارنامه، تاریخ حمل و بخشی از مقررات و قوانین مربوط به حمل کالا در قالب بارنامه فوق تنها نکته مهم این است که با وجود اینکه حمل کننده دریایی بارنامه سراسری TBL را صادر می‌کند اما او تنها مسئولیت های حمل دریایی را بر عهده می‌گیرد در هر قسمت حمل کننده مسئولیتهای خسارات احتمالی به کالا را بر عهده خواهد گرفت.

تفاوت بین بارنامه سراسری TBL و بارنامه حمل چندوجهی MTBL در این است که بارنامه سراسری وقتی صادر می‌گردد که راه مستقیم بین مبدأ و مقصد وجود نداشته یا سرعت در تحویل کالا ملاک اساسی باشد و صادر کننده بارنامه، مسئولیت هر دو بخش حمل را به عهده بگیرد. حمل کننده اصلی؛ بارنامه را صادر می‌کند ولی همراه آن بارنامه های محلی وجود دارد و حمل کننده اصلی به عنوان تحویل دهنده یا تحویل گیرنده در هر طرف حمل ایفای نقش می‌نماید. صادر کننده این نوع بارنامه (سراسری)،

کریه‌ها می‌باشند. در برنامه سراسری حمل‌کننده دریایی فقط مسئولیت‌های حمل دریایی را به عنوان نماینده از ابتدا تا انتها می‌پذیرد. در حالی که در برنامه حمل‌چندوجهی بارفرابر مسئولیت کل مسیر حمل (زمینی و دریایی) را عهده دار است، در حقیقت تحقق خدمات Door To Door به وسیله این نوع برنامه صورت می‌پذیرد. صادرکننده این نوع برنامه بارفرابرها می‌باشند.

۷-۳- مبلغ جبران خسارت کالا بر اساس مندرجات دو فرم

مسئولیت عامل حمل و نقل چندوجهی درمورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد بر کالا، مطابق ماده ۱۶ به مبلغ ۹۲۰ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار یا ۲/۵۷ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می‌شود محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده یا خسارت دیده محدود می‌شود، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

حداکثر مسئولیت متصدی حمل و نقل در برنامه حمل سراسری برای پرداخت خسارت ناشی از فقدان و یا خسارت وارده بر کالا برابر با ۸۳۵ واحد محاسبه در ازاء هر بسته یا سایر واحدهای محموله و یا ۲/۵ واحد محاسبه در ازاء هر کیلو وزن ناخالص کالا از بین رفته و یا خسارت دیده است و هر یک از این مبالغ که بیشتر باشد منظور می‌گردد.

سوالات فصل هفتم:

۵. برنامه سراسری TBL را تعریف کنید.
۶. برنامه حمل چندوجهی MTBL را تعریف کنید.
۷. مندرجات دو فرم TBL و MTBL را با هم مقایسه کنید.
۸. مبلغ جبران خسارت کالا بر اساس مندرجات دو فرم TBL و MTBL را توضیح دهید.

فصل هشتم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند روند بررسی ادعای خسارت یا قصور را شرح دهد.
۲. فراگیر بتواند محل تشکیل دادگاه بر اساس توافقات طرفین را توضیح دهد.

۸- دادگاه صالح به رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل و نقل چند وجهی

۸-۱- روند بررسی ادعای خسارت یا قصور

اصول کلی و مراحل طرح دعوی و گشودن پرونده در محاکم دادگستری، تقریباً در تمامی موارد (خواسته ها) یکسان است. به طور کلی هر شخص (اعم از حقیقی و حقوقی) که خود را در موضوعی ذی حق دانسته اما تا کنون موفق به احقاق حق خود نشده، می تواند برای دادخواهی به محاکم دادگستری مراجعه نموده، طرح دعوی کند. بعضی از موضوعات به دلیل اینکه نسبت به سایر موارد، کمتر مبتلا به بوده، بالتبع تخصصی تر هستند و در نتیجه تعداد افراد کمتری نسبت به آن موضوعات از دانش و تجربه کافی بهره مندند.

تقدیم دادخواست

همانطور که ماده ۴۸ قانون آیین دادرسی مدنی مقرر می دارد: «شروع رسیدگی در دادگاه مستلزم تقدیم دادخواست می باشد...». به عبارتی بعد از اینکه تمامی اسناد و مدارک و مقدمات برای شروع دادرسی آماده شد، در مرحله آخر نوبت به پر کردن فرم دادخواست می رسد. چگونگی تکمیل دادخواست، مخصوصاً در دعاوی مالی با ارزش خواسته بالا - که دعاوی دریایی معمولاً از این قبیل است - بسیار با اهمیت بوده و تصمیمات دادگاه جملگی به مطالب ذکر شده در دادخواست بستگی دارد. مواد ۵۱ و ۵۲ قانون آیین دادرسی مدنی به شرح شرایط دادخواست می پردازند. بند ۱ ماده ۵۱ به شرح مشخصات خواهان در دادخواست می پردازد؛ این مشخصات بیشتر به مشخصات اشخاص حقیقی اشاره دارد حال آنکه در دعاوی دریایی که معمولاً خواهان و خوانده هر دو شخص حقوقی هستند، مفاد تبصره ۲ ماده ۵۱ آیین دادرسی مدنی رعایت خواهد شد. (تبصره ۲ ماده ۵۱: چنانچه خواهان یا خوانده شخص حقوقی باشد، در دادخواست نام و اقامتگاه شخص حقوقی نوشته خواهد شد.)

اسناد و مدارک

طرح دعوی اعم از حقوقی یا کیفری بر اساس اسناد و مدارکی که شخص به موجب آنها خود را ذیحق می داند، صورت می گیرد. یکی از اسناد و مدارک مهم مستند دعوی در این رابطه قرارداد حمل و نقل چندوجهی کالا می باشد. بارنامه به عنوان یک سند کلیدی در دعاوی حمل و نقل و کشتیرانی سه چیز را ثابت می کند:

✓ شاهدهی بر قرارداد حمل است. (Evidence Of Contact Of Carriage)

✓ رسید کالا است. (The receipt Of Goods)

✓ سند مالکیت کالا است (Document Of Title To The Goods) و بدون آن تحویل کالا مقدور نیست.

۸-۲- انتخاب محل تشکیل دادگاه رسیدگی کننده به دعاوی بر اساس قوانین بین المللی

خواهان می تواند به انتخاب خود، دعاوی مربوط به حمل و نقل چندوجهی بر طبق این کنوانسیون را در دادگاه صالح براساس قانون کشور مقر دادگاه که در قلمرو آن یکی از اماکن ذیل واقع می باشند، طرح کند.

الف. موسسه اصلی (مرکز مهم امور) خوانده یا درغیر این صورت محل سکونت دائم او،

ب. محل انعقاد قرارداد حمل و نقل چندوجهی، مشروط بر اینکه خوانده در آن محل موسسه، شعبه یا یک نمایندگی که به وساطت آن قرارداد منعقد شده است، داشته باشد،

ج. محل به عهده گرفتن کالا جهت حمل و نقل چندوجهی، یا محل تحویل،

د. هر محل دیگری که بدین منظور در قرارداد حمل و نقل چندوجهی تعیین شده و در مدرک حمل و نقل چندوجهی صریح شده است.

۸-۳- موارد عدم شمول این قوانین

مقررات این کنوانسیون بر تمامی قراردادهای حمل و نقل چندوجهی بین محللهایی واقع در دو کشور حاکم است در صورتی که:

الف. محل تحویل گرفتن کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب، آن گونه که در قرارداد حمل و نقل مرکب پیش بینی شده، در یک کشور متعاقد واقع باشد، یا
ب. محل تحویل دادن کالا توسط عامل حمل و نقل مرکب، آن گونه که در قرارداد حمل و نقل مرکب پیش بینی شده، در یک کشور متعاقد واقع باشد.

۸-۴- محل تشکیل دادگاه بر اساس توافقات طرفین

این موضوع به توافق صورت گرفته میان طرفین قرارداد بستگی دارد. ممکن است طرفین در قرارداد خود مرجع صالح به رسیدگی را در صورت بروز اختلاف «داوری» (Arbitration) قرار داده باشند. ماده ۴۵۵ آیین دادرسی مدنی مقرر می دارد: «کلیه اشخاصی که اهلیت اقامه دعوی دارند می توانند با تراضی یکدیگر منازعه و اختلاف خود را خواه در دادگاه ها طرح شده یا نشده باشد و در صورت طرح در هر مرحله ای از رسیدگی باشد، به داوری یک یا چند نفر ارجاع دهند.» داوری ممکن است در ایران انگلیس یا در کشور دیگری مقرر شده باشد. اگر قرار باشد داوری در ایران مرجع حل اختلاف باشد، معمولاً مرکز داوری اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران ارجاع می شود. مرکز داوری اتاق ایران در اجرای بند (ح) ماده ۵ قانون اصلاح موادی از قانون اصلاح اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، مصوب ۱۳۷۳/۹/۱۵ به منظور حل و فصل اختلافات بازرگانی داخلی و خارجی، بر مبنای «قانون اساسنامه مرکز داوری ایران»، مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۱۴، تأسیس گردید و همچنین این مرکز دارای استقلال مال و اداری است. مرکز داوری در شهر تهران و در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران مستقر است. در مواردی که طرفین قرارداد مایلند در صورت بروز اختلاف، به مرکز داوری اتاق ایران مراجعه کنند، می توانند از متن ذیل به عنوان نمونه شرط داوری تهیه شده استفاده نمایند:

«کلیه اختلافات و دعاوی ناشی از این قرارداد و یا راجع به آن از جمله انعقاد، اعتبار، فسخ، نقض، تفسیر یا اجرای آن به مرکز داوری اتاق ایران ارجاع می گردد که مطابق با قانون اساسنامه و آیین داوری آن مرکز با رأی یک یا سه نفر داور به صورت قطعی و لازم الاجرا حل و فصل گردد. داور(ان) علاوه بر مقررات حاکم، عرف تجاری ذی ربط را نیز مراعات خواهد (خواهند) نمود. شرط داوری حاضر، موافقت نامه ای مستقل از قرارداد اصلی تلقی می شود و در هر حال لازم الاجراست.»

سوالات فصل هشتم:

۳. روند بررسی ادعای خسارت یا قصور را شرح دهید.
۴. انتخاب محل تشکیل دادگاه رسیدگی کننده به دعاوی بر اساس قوانین بین المللی چگونه است؟
۵. محل تشکیل دادگاه بر اساس توافقات طرفین را توضیح دهید.

فصل نهم

اهداف

در پایان فصل از فراگیر انتظار می رود :

۱. فراگیر بتواند محل استقرار کمیته داوری چگونه تعیین می شود را توضیح دهد.
۲. فراگیر بتواند تبصره های کمیته داوری در اسناد حمل چند وجهی را بنویسد.

۹- دآوری در اسناد حمل چند وجهی و مطالعه موردی

۹-۱- توافق کتبی طرفین جهت انتخاب دآوری و درج آن در اسناد حمل

می توان با توافق کتبی طرفین قرارداد، حل هرگونه اختلافات مربوط به حمل و نقل چندوجهی را تحت مقررات این کنوانسیون به دآوری ارجاع نمود. محل ارجاع دآوری می تواند به توافق طرفین در قرارداد و اسناد حمل مشخص گردد.

۹-۲- محل استقرار کمیته دآوری

آیین دآوری، به انتخاب خواهان، در یکی از محل‌های ذیل انجام می گیرد:

الف. در محلی واقع در قلمرو کشوری که یکی از مراکز ذیل در آن قرارداد:

یک موسسه اصلی خوانده (مرکز مهم امور) یا در غیر این صورت محل سکونت دائم او، یا

دو. محل انعقاد قرارداد به شرط اینکه خوانده در آن محل دارای موسسه، شعبه یا یک نمایندگی باشد که با وساطت آن قرارداد منعقد شده است، یا

سه. محل به عهده گرفتن کالا جهت حمل و نقل چندوجهی، یا محل تحویل.

ب. هر محل دیگری که بدین منظور در شرط یا قرارداد دآوری تعیین شده است.

۹-۳- تبصره های کمیته دآوری در اسناد حمل چند وجهی

هیچ دعوای حقوقی در ارتباط با حمل و نقل چندوجهی بین المللی تحت مقررات این کنوانسیون در محلی جز آنچه در بند ۱ این ماده مشخص شده است، قابل طرح نیست مقررات این ماده مانع صلاحیت محاکم کشورهای متعاقد در اتخاذ تدابیر احتیاطی یا موقتی نخواهد بود.

علی رغم مقررات بندهای قبلی این ماده، توافق طرفین در دادگاه صالح پس از بروز اختلاف معتبر و کاملاً قابل اجرا است.

الف. طرح دعوی مطابق مقررات این ماده یا صدور رای به دنبال چنین دعوایی، طرح مجدد دعوی را بین همان اصحاب دعوی و بر اساس همان موجبات منتفی می سازد، مگر اینکه حکم صادره از دعوی اولیه در کشوری که دادرسی جدید در آن مطرح می شود، قابل اجرا نباشد.

ب. از نظر این ماده اقداماتی که به منظور تامین اجرای رای صورت می گیرد، واحاله یک دعوی به دادگاه دیگر همان کشور، هیچ کدام طرح دعوای جدید تلقی نمی شوند.

دآور یا مرجع دآوری قواعد این کنوانسیون را اعمال خواهد کرد.

قبول مقررات بندهای ۲ و ۳ این ماده در هر شرط یا قرارداد دآوری مفروض بوده، هر شرط یا قراردادی که خلاف آن را مقرر دارد، باطل است.

هیچ یک از مقررات این ماده به اعتبار توافقی که بین طرفین در ارتباط با دآوری که بعد از اختلاف ناشی از قرارداد حمل و نقل چندوجهی منعقد می شود، خللی وارد نمی کند.

۹-۴- مطالعه موردی حسب تجربه مدرس

مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

گفتار نخست - تحقق ضرر

منظور از ضرر: عبارتست از ایجاد نقص یا تلف اموال، از دست رفتن یک منفعت مسلم و یا لطمه به سلامت، حیثیت یا عواطف شخص.

اما آنچه در اینجا مورد بررسی قرار می گیرد، اشکال ضرر در حمل و نقل دریایی کالا و طریقه اثبات آن است. ۱ - مسئولیت، زمانی ایجاد می شود که ورود ضرر مسلم باشد، لذا نمی توان کسی را به جبران خسارت احتمالی محکوم کرد، ۲ - علاوه بر این، ضرر باید

مستقیم باشد، تا جایی که عرف، خسارت را ناشی از فعل بداند، اگرچه ضرر تنها به یک علت منسوب نباشد. ۳ - به عنوان آخرین شرط ضرر، باید گفت ضرری را می توان مطالبه نمود که قبلاً مطالبه نشده باشد. بنابراین اگر سایر مسئولین، ضرر را جبران نمایند، زیان دیده، دیگر نمی تواند برای مطالبه آن، به شخص ضرر رساننده ای که تاکنون به او رجوع نشده مراجعه نماید.

بند نخست - اشکال ضرر در حمل و نقل دریایی کالا

بطور کلی متصدی حمل، با دریافت کالا، متعهد می گردد که کالا را با همان شرایطی که دریافت کرده است در مدت معین به بندر مقصد، حمل نموده و تحویل دهد. از این رو می توان گفت که وی، مسئول خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا با همان شرایطی که دریافت نموده، می باشد. بنابراین ضرر در حمل و نقل دریایی کالا به یکی از صور ذیل قابل ذکر است.

الف - خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا

تأخیر، نتیجه تعیین مدت در قرارداد است، بگونه ای که عدم رعایت این مدت، مسئولیت متعهد را ایجاد می کند. تأخیر در تحویل کالا، موجب ایراد ضرر و زیان می شود. این خسارت، هم می تواند خسارت مادی و فیزیکی به کالا باشد و هم شامل خساراتی می شود که صاحب کالا به دلیل عدم دسترسی به موقع به کالای خود، متحمل می گردد.

ب - تلف شدن کالا

یکی دیگر از اشکال ضرر، این است که کالایی که بر اساس قرارداد حمل به متصدی حمل سپرده می شود، تلف شود و از بین برود. در این صورت دو حالت متصور است.

۱ - تلف کل کالا

هنگامی از تلف کل کالا، صحبت به میان می آید که متصدی حمل، هیچیک از اجزای کالایی را که دریافت کرده است در بندر مقصد، به دارنده بارنامه تحویل ندهد. از اینرو لزومی ندارد که کالا واقعا تلف شده باشد بلکه ملاک، عدم تحویل آن در بندر مقصد است، هر چند که کالا به شخص دیگری به جز دارنده بارنامه، تحویل شده باشد.

۲ - تلف قسمتی از کالا

از آنجا که با صدور بارنامه، در واقع متصدی حمل، رسید دریافت کالا را صادر می نماید، مکلف است کالا را بر اساس رسید صادره، در بندر مقصد تحویل دهد. ۱ - حال اگر در بندر مقصد، کالا را به مقداری که در بندر مبداء دریافت کرده است، تحویل ندهد، کسری کالا تحقق پیدا کرده و به عبارتی، قسمتی از کالا تلف شده است. در این صورت، گیرنده مکلف است مقدار کسری را با ارسال اخطاریه ای به متصدی حمل، اعلام نماید. ۲ - اگر در حین دریافت کالا، طرفین کالا را بازدید نمایند، ارسال چنین اخطاریه ای لازم نیست، زیرا مفاد صورت جلسه ی تنظیمی در حین بازدید، حکایت از مقدار کالای تحویل شده دارد و می توان به استناد آن، مقدار کسری کالا را معین نمود. ۳ - اگر چنین اخطاریه ای تسلیم نشود یا صورت جلسه ای با اوصاف فوق تنظیم نگردد و گیرنده کالا، مدعی کسر کالا باشد، در این صورت باید ادعای خود را اثبات نماید. برای اثبات این امر می تواند به کارشناس، صورت جلسه تحویل کالا به مقامات بندری، قبض انبار و سایر قرائن که برای دادگاه وقوع خسارت محرز شود استناد کند.

هرگاه کالا، کالا یا جزئا تلف شود، بر اساس قاعده کلی، خواهان، در صورتیکه نتوان کالایی را جایگزین آن نمود، حق دارد قیمت روز کالا را به مقداری که در بازار فروخته می شود دریافت کند. علاوه بر این، او حق دارد خساراتی را که به دلیل در اختیار نداشتن کالا به او وارد شده تا لحظه جایگزینی کالای جدید مطالبه نماید. اگر مثل کالای مزبور در بازار یافت شود او حق دارد مثل آن کالا را مطالبه نماید.

۳ - خسارت به کالا

ممکن است کالایی که برای حمل به متصدی حمل سپرده می شود، در بندر مقصد با همان کمیت مندرج در بارنامه تحویل گردد (عدم تحقق تلف یا کسری کالا) ولی از جهت کیفیت و شکل ظاهری، منطبق با مندرجات بارنامه نباشد و به عبارت دیگر "عیب و نقصی [در آن حادث شود] که موجب کاهش قابلیت استفاده از کالا گردیده و یا در خصوص کالاهای تجاری که به اعتبار مالیت خود موضوع داد و ستد قرار می گیرند... از ارزش آن بکاهد" که با اثبات این امر نیز، ورود ضرر محقق می باشد.

بند دوم - طریقه اثبات ضرر

بر اساس اصول کلی مسئولیت مدنی، اثبات ضرر به عهده متضرر می باشد و اوست که در این میان، مدعی ایراد ضرر بوده و باید مدعی خود را ثابت نماید، ولی این قاعده تخلف ناپذیر نیست.

الف - دلیل ظاهری تحویل کالا منطبق با بارنامه

اگر تحویل گیرنده کالا، مدعی باشد که به کالای او خسارتی وارد شده است، باید این موضوع را به اطلاع متصدی حمل برساند. در صورتی که از این عمل غفلت نماید، تحویل کالا به او "دلیل ظاهری" دایر به تحویل کالا با اوصاف مندرج در بارنامه از سوی متصدی حمل محسوب می شود و بدین ترتیب "اماره ای" به نفع متصدی حمل ایجاد می شود. در این صورت گیرنده کالا، برای اثبات ورود خسارت با مشکلات بیشتری مواجه است. برای ارسال چنین اخطاریه ای، گیرنده کالا با محدودیت زمانی مواجه است.

ب - دلیل ظاهری به نفع فرستنده کالا

گاهی اوقات، ممکن است متصدی حمل در جریان دعوی مطالبه خسارت که از سوی گیرنده کالا مطرح شده است، در دفاع از خود مدعی شود که او بدلیل اینکه نوع و ارزش کالا عمدا از سوی فرستنده کالا بر خلاف واقع اعلام شده، معاف از مسئولیت است یا چون خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل فرستنده کالا است، ملزم به جبران خسارت نمی باشد. در چنین مواردی، متصدی حمل برای اینکه بتواند علیه فرستنده کالا طرح ادعا نماید، باید یادداشتی حاکی از وقوع خسارت یا از بین رفتن کالا با مشخص کردن ماهیت کلی خسارت یا فقدان در طول "۹۰" روز متوالی از تاریخ وقوع حادثه یا پس از تحویل، هر کدام که دیرتر باشد برای فرستنده کالا ارسال نماید، قصور در ارسال چنین یادداشتی "دلیل ظاهری" بر این امر است که متصدی حمل یا متصدی حمل واقعی، تأیید کرده اند که به علت مسامحه فرستنده کالا، عوامل یا خدمه وی خسارتی به کالا وارد نگردیده است.

ج - دلیل ظاهری مبنی بر تلف یا خسارت به کالا

از عملکردهای مهم "بارنامه"، این است که "بارنامه"، رسید تحویل کالا با شرایط مندرج در آن به متصدی حمل می باشد. از این رو همانند هر رسید دیگری، اعتبار آن در این زمینه، کاملا بسته به مندرجات آن می باشد.

- رد دلیل ظاهری

۱ - رد دلیل ظاهری با دلیل مخالف

دلیل ظاهری، دلیلی است که در موارد تناقض و ابهام مورد قبول قاضی قرار می‌گیرد، اما در هر حال ممکن است از طریق ارائه دلایل دیگری، رد شده و بی‌اعتبار گردد.

۲ - رد دلیل ظاهری با درج رزروهای معتبر

هنگام صدور "بارنامه دریایی"، علائم و مشخصات، نوع بار، تعداد بسته، وزن خالص و غیر خالص و سایر مشخصات مربوط در بارنامه درج می‌شود. "بارنامه دریایی" بنابه درخواست فرستنده کالا و بر اساس اظهارات او تکمیل می‌شود. در عین حال متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی حمل، ملزم نیست که در "بارنامه"، علائم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

بر حسب رویه عملی، چنانچه متصدی حمل به جهات موجه نسبت به اظهارات فرستنده مشکوک باشد یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت اظهارات فرستنده در اختیار نداشته باشد، در "بارنامه" با قید عباراتی مثل "حسب اظهار فرستنده" یا "کیفیت نامعلوم" اقدام به درج "رزرو" به نفع خود می‌نماید و بدین وسیله بار اثبات اظهارات را به عهده طرف مقابل می‌اندازد.

د - اعتبار شروط (رزرو)

مطابق بند "ج" از بخش ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران " (بند ج بخش ۳ ماده ۳ قواعد لاهه).

"متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علائم یا مقدار وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها در اختیار نداشته باشد."

بنابراین در حالتی که متصدی به دلیل موجهی در صحت اظهارات فرستنده تردید کند و یا به دلیل نداشتن وسیله مناسب جهت کنترل اظهارات فرستنده، می‌تواند متوسل به شرط شود.

مولفین، شروط را به دو دسته "معتبر" و "غیر معتبر" تقسیم میکنند. موقعی، شرط معتبر تلقی می‌شود که مکتوب بوده و در "بارنامه" قید شده و دارای تاریخ باشد، با توجه به این نکته که با عدم تصریح تاریخ، تاریخ بارنامه، تاریخ شرط خواهد بود. ضمناً، قلمرو شروط می‌تواند علاوه بر عیوب پیدا، عیوب پنهان را نیز شامل شود.

و - شرط مربوط به دلیل قطعی وصول کالا

ملاحظه شد که "بارنامه" به عنوان دلیل ظاهری تحویل کالا با شرایط و وضعیت مندرج در بارنامه به متصدی حمل محسوب می‌گردد، ولی در عرف تجاری ممکن است برای رفع هرگونه مناقشه بین متصدی حمل و فرستندگان کالا، در مورد مقدار، وضع، تعداد بسته‌ها و غیره، شرط مربوط به دلیل قطعی وصول کالا، در "بارنامه" قید گردد و بدین ترتیب، طرفین خود را نسبت به مقدار و شرایط کالا به شرحی که در بارنامه درج شده است ملزم و متعهد سازند و چنانچه مثلاً مقدار کالای تحویلی در مقصد کمتر از

میزان مندرج در "بارنامه دریایی" باشد، متصدی حمل در هر حال مسئول خواهد بود، مگر اینکه ثابت شود فرستندگان کالا، مرتکب دسیسه و تقلب شده‌اند.

ضمانت نامه‌های صدور بارنامه غیر مشروط

فرض بر این است که فرستنده کالا صحت مشخصات، ماهیت کلی کالا، نشان و علائم، تعداد و وزن و مقدار کالا را که در "بارنامه" درج شده است تضمین نموده است. فرستنده کالا در صورت وقوع خسارات ناشی از عدم درج صحیح آن مشخصات، باید به متصدی حمل غرامت بپردازد.

بر اساس رویه عملی موجود، فرستنده کالا برای جلوگیری از صدور "بارنامه مخدوش" که موجب محرومیت وی از بعضی مزایا می‌شود، به متصدی حمل ضمانت نامه‌ای می‌دهد که بر اساس آن، چنانچه در زمان تحویل کالا در بندر مقصد کالاها سالم نباشند، زیان وارده به متصدی حمل از محل آن تامین می‌شود. صدور چنین بارنامه‌ای ممکن است وسیله‌ای برای فریب اشخاصی شود که با اطمینان ناشی از "صدور بارنامه غیر مشروط" اقدام به خرید کالاهای "موضوع" بارنامه می‌کنند.

گفتار دوم - فرض مسئولیت

"متصدی حمل و نقل عام"، کسی است که متعهد می‌باشد در برابر اخذ اجرت، هرگونه تقاضای حمل و نقل را پاسخگو باشد بدون اینکه بین آنها تفاوت قائل شود، اما "متصدی حمل و نقل خاص"، کسی است که بر اساس قرارداد خاص و جداگانه حمل و نقل را بر عهده می‌گیرد، بدون اینکه کمترین تعهدی نسبت به قبول حمل و نقل داشته باشد.

مسئولیت متصدی حمل و نقل عام بر "خطای تقصیری مفروض" مبتنی است، اما مسئولیت متصدی حمل و نقل خاص بر "خطای تقصیری لازم‌الاثبات" استوار می‌باشد.

نتیجه اینکه خواهان ممکن است وقوع خسارت را اثبات نماید و یا "دلیل ظاهری" مبنی بر وقوع خسارت به دست دهد. در این صورت با وقوع خسارت قطعی و یا خسارت فرضی، خواهان، نسبت به اثبات دو رکن دیگر مسئولیت، یعنی "نقض تعهد" و "رابطه سببیت بین نقض تعهد و خسارت" معاف می‌باشد. به عبارت دیگر در این صورت، مسئولیت متصدی حمل "مفروض" می‌باشد.

بند نخست - نوع تعهد ایمنی در مسئولیت متصدی حمل و نقل

برای اثبات عدم اجرای تعهد، باید مفاد و دامنه تعهدات قراردادی را روشن ساخت. مهمترین تقسیم بندی که راجع به مفاد و دامنه تعهدات صورت گرفته است، تقسیم تعهدات به "تعهد به نتیجه" و "تعهد به وسیله" می‌باشد. در تعهد به وسیله، متعهد می‌بایست تمام کوشش و تلاش خود را برای رسیدن به نتیجه مطلوب به کار گیرد. در این فرض او باید مانند انسانی متعارف در شرایط ویژه خود رفتار نماید. از این رو، متعهد له برای اثبات عدم اجرای قرارداد می‌بایست ثابت کند که متعهد، منش متعارف نداشته است و در تمهید و به کارگیری وسیله معهود کوتاهی کرده و به عبارت دیگر، مرتکب تقصیر شده است. که البته باید توجه داشت که درجه تقصیری که مسئولیت متعهد را برمی‌انگیزد، در همه موارد، یکسان نمی‌باشد و کاملاً بستگی به مفاد تعهد و توافق طرفین دارد.

و اما در تعهد به نتیجه، در مواردی که، احتمال رسیدن به نتیجه مطلوب، فراوان است، به طور معمول متعهد حصول نتیجه را بر عهده می‌گیرد و تمهید وسایل برای اجرای تعهد، مقدمه التزام می‌باشد. برای اثبات نقض این نوع از تعهد، کافی است که احراز

شود، نتیجه مورد نظر حاصل نشده است. البته اثبات این امر که حادثه ناگهانی و خارجی مانع از اجرای عقد شده است، متعهد را از مسئولیت معاف می‌نماید. همچنین ممکن است متعهد، حصول نتیجه را تضمین کرده باشد که در این صورت اثبات هیچ حادثه او را از مسئولیت نمی‌رهاند. (مسئولیت مطلق)

"تعهد ایمنی" نیز در زمره تعهدات متصدی حمل گنجانده شده، همچنین ملاحظه شد که این تعهد در زمینه حمل و نقل اشیاء ممکن است تعهدی به نتیجه یا تعهدی به وسیله باشد.

مسئولیت متصدی حمل نیز در واقع وابسته به چگونگی تعهدی است که پذیرفته و یا قانونگذار در مقام تفسیر اراده طرفین و یا به طور امری، بر او بار کرده است. پس با توجه به اینکه "تعهد ایمنی" را تعهدی به نتیجه بدانیم یا تعهدی به وسیله، تحلیل مسئله متفاوت خواهد بود.

الف - تعهد ایمنی تعهد به وسیله باشد

در این صورت، متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند که مواظبت‌های متعارف را در حفظ کالا، معمول دارد. بدین معنی که وسایلی را که در عرف حمل و نقل برای حفظ سلامت و ایمنی کالا، ضرورت دارد فراهم آورد و تمام صلاحیتهای خود را در این زمینه به کار گیرد در چنین صورتی، متصدی وقتی مسئولیت دارد که ثابت شود زیانی که به بار آمده، ناشی از تقصیر اوست. در تحمل بار اثبات این تقصیر دو احتمال وجود دارد. اول اینکه بر اساس قواعد عمومی، بار اثبات به عهده مدعی یعنی زیان‌دیده، قرار گیرد و دوم اینکه، قانونگذار برای سهولت کار زیان‌دیده، تقصیر متصدی حمل را مفروض دانسته و او را مکلف به دفاع و رد اماره تقصیر نماید.

ب - تعهد ایمنی، تعهدی به نتیجه باشد

در این فرض متصدی حمل، تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند، و همین که نتیجه مطلوب یعنی سالم به مقصد رسیدن کالا، به دست نیامد، متعهد مسئول زیانهای ناشی از آن خواهد بود مگر اینکه ثابت کند حادثه خارجی و احتراز ناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است و به عبارت دیگر، خسارت وارد به کالا، غیر قابل انتساب به او می‌باشد. پس در این صورت، اثبات این امر که متصدی حمل، مرتکب تقصیر نشده است، او را از مسئولیت نمی‌رهاند.

بند دوم - انواع سیستم متفاوت مسئولیت

بدین ترتیب، چهار سیستم متفاوت مسئولیت، متصور خواهد بود: الف - سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده، ب - سیستم مبتنی بر فرض تقصیر، که با اثبات عدم ارتکاب تقصیر و یا اثبات سعی و کوشش متعارف از جانب متصدی حمل، مرتفع می‌شود. ج - سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت، که با اثبات علت خسارت یا عدم انجام تعهد و غیر قابل انتساب بودن آن به متصدی حمل، قابل رد است. د - سیستم مسئولیت محض یا مطلق

سوال :

۱ - منظور از اینکه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی تعهد به نتیجه است را توضیح دهید و تفاوت آن را با تعهد به وسیله تحلیل نمایید؟؟

تعهد ایمنی تعهد به وسیله باشد : در این صورت، متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند که مواظبت‌های متعارف را در حفظ کالا، معمول دارد. بدین معنی که وسایلی را که در عرف حمل و نقل برای حفظ سلامت و ایمنی کالا، ضرورت دارد فراهم آورد و تمام صلاحیتهای خود را در این زمینه به کار گیرد در چنین صورتی، متصدی وقتی مسئولیت دارد که ثابت شود زیانی که به بار آمده، ناشی از تقصیر اوست. در تحمل بار اثبات این تقصیر دو احتمال وجود دارد. اول اینکه بر اساس قواعد عمومی، بار اثبات به عهده مدعی یعنی زیان‌دیده، قرار گیرد و دوم اینکه، قانونگذار برای سهولت کار زیان‌دیده، تقصیر متصدی حمل را مفروض دانسته و او را مکلف به دفاع و رد اماره تقصیر نماید.

تعهد ایمنی تعهدی به نتیجه باشد : در این فرض متصدی حمل، تعهد می‌کند که کالا را سالم به مقصد برساند، و همین که نتیجه مطلوب یعنی سالم به مقصد رسیدن کالا، به دست نیامد، متعهد مسئول زیانهای ناشی از آن خواهد بود مگر اینکه ثابت کند حادثه خارجی و احتراز ناپذیر مانع از حصول نتیجه شده است و به عبارت دیگر، خسارت وارد به کالا، غیر قابل انتساب به او می‌باشد. پس در این صورت، اثبات این امر که متصدی حمل، مرتکب تقصیر نشده است، او را از مسئولیت نمی‌رهاند.

۲ - اشکال تحقق ضرر در حمل و نقل دریایی را نام ببرید و بار اثبات آن چگونه است؟؟ مشروحا توضیح دهید؟؟

رابطه میان متصدی حمل و زیان دیده بر اساس قرارداد حمل، که متعاقب آن معمولاً "بارنامه" نیز صادر می‌شود، تحلیل می‌گردد، بنابراین، مسئولیت متصدی حمل از نوع مسئولیت قراردادی است. در این نوع از مسئولیت، زیان‌دیده باید ورود ضرر، نقض تعهد و رابطه سببیت بین نقض تعهد و ورود ضرر را اثبات نماید.

منظور از ضرر: عبارتست از ایجاد نقض یا تلف اموال، از دست رفتن یک منفعت مسلم و یا لطمه به سلامت، حیثیت یا عواطف شخص.

اشکال ضرر در حمل و نقل دریایی کالا: الف - خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا ب - تلف کالا که به ۳ مورد تقسیم می‌شود: ۱ - تلف کل کالا ۲ - تلف قسمتی از کالا ۳ - خسارت به کالا ، طریقه اثبات آن : ۱ - مسئولیت، زمانی ایجاد می‌شود که ورود ضرر مسلم باشد، لذا نمی‌توان کسی را به جبران خسارت احتمالی محکوم کرد، ۲ - علاوه بر این، ضرر باید مستقیم باشد، تا جایی که عرف، خسارت را ناشی از فعل بداند، اگرچه ضرر تنها به یک علت منسوب نباشد. ۳ - به عنوان آخرین شرط ضرر، باید گفت ضرری را می‌توان مطالبه نمود که قبلاً مطالبه نشده باشد. بنابراین اگر سایر مسئولین، ضرر را جبران نمایند، زیان‌دیده، دیگر نمی‌تواند برای مطالبه آن، به شخص ضرر رساننده‌ای که تاکنون به او رجوع نشده مراجعه نماید.

۳ - شرط رزرو را در قرارداد حمل و نقل دریایی با ذکر انواع آن توضیح دهید؟؟

اعتبار حق رزرو

مطابق بند "ج از بخش ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران" ("بند ج بخش ۳ ماده ۳ قواعد لاهه).

"متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علائم یا مقدار وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها در اختیار نداشته باشد."

بنابراین در حالتی که متصدی به دلیل موجهی در صحت اظهارات فرستنده تردید کند و یا به دلیل نداشتن وسیله مناسب جهت کنترل اظهارات فرستنده، می‌تواند متوسل به شرط شود.

مولفین، شروط را به دو دسته "معتبر" و "غیر معتبر" تقسیم میکنند. موقعی، شرط معتبر تلقی می‌شود که مکتوب بوده و در "بارنامه" قید شده و دارای تاریخ باشد، با توجه به این نکته که با عدم تصریح تاریخ، تاریخ بارنامه، تاریخ شرط خواهد بود. ضمناً، قلمرو شروط می‌تواند علاوه بر عیوب پیدا، عیوب پنهان را نیز شامل شود.

سوالات فصل نهم:

۳. محل استقرار کمیته داوری چگونه تعیین می‌شود؟ توضیح دهید.

۴. تبصره‌های کمیته داوری در اسناد حمل چند وجهی را بنویسید.

منابع :

- ۱- مجموعه مقالات منتخب اولین همایش چندوجهی مرکب مورخ ۹۱/۴/۱۲
- ۲- کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل مرکب کالا و مقاله دکتر علیرضا محمودزاده واقانی
- ۳- طارم سری، مسعود (۱۳۸۳)، حقوق بازرگانی بین المللی، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، تهران.
- ۴- مزینی، مسعود - مهاجر تهرانی، محمد حسن (۱۳۶۷)، بانکداری بین المللی، مرکز آموزش بانکداری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، جلد ۲، تهران

