

۱- «CMR» حروف اختصاری عبارت

Convention Relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route.

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

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

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

یکی از نکات قابل توجه و عمده در این کنوانسیون آن است که به علت مشخص بودن روابط فرستنده - حمل کننده اولیه و حمل کنندگان بعدی - و بالاخره گیرنده در چرخه عملیات حمل و نقل بین المللی در قالب تنها یک سند خاص به نام سی ام آر CMR که در شکلی استاندارد در سطح بین المللی صادر میگردد و تعیین موارد مسئولیت هر یک از دست اندرکاران در زنجیره حمل و نقل بین المللی جاده ای و بخصوص تعیین حداکثر میزان مسئولیت آنان در موارد فقدان و یا خسارت دیدن محمولات و یا تاخیر در حمل و تحویل کالا ، این امکان فراهم گردیده که شرکتهای بیمه بتوانند در شکلی ساده و موثر مسئولیت حمل کنندگان را بیمه نمایند.

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

مفاد و جزئیات آن وقوف یافته و آنها را مد نظر داشته باشند. بدین منظور متن فارسی مواد ۱ الی ۴۱ کنوانسیون یاد شده به مطالب این مبحث ضمیمه شده است تا در فرصتی مناسب به دقت مطالعه شود. اگرچه « کریر» یا حمل کننده (مجری حمل) در آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی تعریف شده است ولی برای آشنائی با دایره شمول این واژه به تعریفی که از آن در سایر متون مرتبط با حمل و نقل جهانی آمده است نیز باید توجه نمود.

۱- کریر به معنی هر شخصی است که ، به موجب قرارداد حمل، متعهد میشود که عمل (عملیات) حمل را به یکی از طرق زمینی، دریایی، هوایی و یا ترکیبی از آنها انجام داده و یا تامین نماید.
۲- کریر شامل مالك یا اجاره کننده وسیله حمل است که قرارداد حمل را با فرستنده منعقد می نماید (از کنوانسیون لاهه).

۳- در کنوانسیون هامبورگ از Carrier به عنوان طرف قرارداد حمل و از حمل کننده واقعی «Actual Carrier» به عنوان مجری یا عامل واقعی حمل یاد شده است. در مجموع می توان گفت که حمل کننده (Carrier) شخصی است که با استفاده از وسایط نقلیه ایی که در اختیار دارد حمل عملی (فیزیکی) کالای طرف قرارداد را بر عهده گرفته و انجام میدهد و مسئولیت های مرتبط بر این امر را می پذیرد.

۲-۴-۸- مواد عمده و حساس در کنوانسیون CMR

The Most Important Articles Of CMR Convention

بطور کلی ، کنوانسیون CMR را می توان جامع ترین سندی به شمار آورد که وظایف ، حقوق و مسئولیت حمل کنندگان جاده ای را ترسیم می نماید. بنابراین مطالعه دقیق و از روی حوصله همه مواد آن برای دست اندرکاران یا حمل کنندگان بین المللی کالا از طریق جاده نهایت ضرورت و اهمیت را دارد. معهذرا این بین موادی هستند که توجه ویژه ای را می طلبند و جا دارد که در فرصت محدودی که داریم، حتی المقدور مورد بررسی قرار گیرند.

۱-۲-۴-۸- در باب انعقاد و اجرای قرارداد و صدور راهبارنامه

ماده ۱- کنوانسیون حیطه کاربرد آنرا در دو کشور مختلف که حداقل یکی از آن دو عضو کنوانسیون باشد تعریف کرده و حمل محمولاتی که تحت شرایط کنوانسیون های پستی انجام شود و حمل جنازه و اثاثه منزل را از شمول آن خارج نموده است.

ماده ۲- ناظر بر موردی است که کالا قسمتی از سفر را به طریقی غیر از جاده طی کند ، به شرطی که کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود . هر چند در این حالت حمل کننده جاده ای در صورتی مشمول پاسخگویی بر حسب مواد این کنوانسیون است که خسارت یا فقدان ناشی از عمل حمل کنندگان غیر جاده ای نبوده باشد. که در صورت اخیر شرایط و مقررات ناظر بر آن شیوه دیگر حمل (غیر جاده ای) حاکم خواهد بود.

ماده ۳- حمل کننده جاده ای را مسنول فعل و ترک فعل نمایندگان و مستخدمین وی میداند ، مادامکه این افراد و اشخاص در حیطه وظایف شغلی خود عمل نموده باشند. چنانکه که گویی فعل یا ترک فعل آنها از خود (شخص) حمل کننده سرزده است.

ماده ۴- از این ماده چنین برمی آید که قرارداد حمل و سند حمل CMR لازم و ملزوم یکدیگرند. قرارداد حمل با تنظیم راهبارنامه (راهنامه) Consignment Note (CMR) تأیید میگردد و درعین حال عدم دسترسی به راهبارنامه یا بی نظمی در صدور آن مانع اعتبار قرارداد نبوده و قرارداد مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

بدیهی است قرارداد منعقد بین مشتری و حمل کننده در صورتی مشمول کنوانسیون CMR خواهد بود که در قرارداد به نوعی به آن عطف شده باشد. در عین حال شاخص ترین راه عطف نیز، صدور راهبارنامه CMR است.

ماده ۶- مشخصاتی که در راهبارنامه قید می گردد را به دو دسته تقسیم کرده است:

□ آنهایی که درج آنها در راهبارنامه (CMR) الزامی است از جمله شرح مشخصات کالا اعم از وزن و تعداد و نوع بسته ها ، فرستنده ، گیرنده و نشانی ایشان ، دستوراتی ضروری برای تشریفات گمرکی و لغو هرگونه شرطی مغایر با کنوانسیون.

□ آنهایی که الزامی نیستند ولی در صورت لزوم می توان آنها را در راهبارنامه درج نمود ، مثل - مجاز بودن و نبودن تراباری = Transshipment ، ارزش اظهار شده کالا، تعیین تکلیف نسبت به بیمه کالا (بیمه باربری نه مسنولیت) ، مدت زمان حمل و یا جوهی که در مقابل تحویل کالا باید اخذ گردد. موضوع درج ارزش اظهار شده در راهبارنامه حائز اهمیت است که بعداً نیز به آن خواهیم پرداخت.

مواد ۸، ۷ و ۹- نیز به نحوی به اطلاعات و مشخصات مزبور که باید در راهبارنامه درج گردد مربوط می شود. اول پیرامون مسنولیت فرستنده در ارائه اطلاعات و مشخصات صحیح و دقیق و کافی به حمل کننده و دوم در باب وظیفه حمل کننده در تطبیق اطلاعات و مشخصات اعلام شده با مقدار و وضع کلی و ظاهری کالا سوم اینکه راهبارنامه دلیل قابل قبولی بر تنظیم قرارداد حمل و دریافت کالا توسط حمل کننده است، مگر آنکه عکس آن ثابت شود. در صورتیکه راهبارنامه فاقد ملاحظات خاص از طرف حمل کننده باشد فرض بر اینست که کالا و بسته بندی آن در موقع تحویل وضع خوبی داشته و با آنچه در راهبارنامه آمده است مطابقت داشته است.

ماده ۱۲- به حقوق فرستنده و گیرنده نسبت به کالا می پردازد. این حق در شرایط زیر از فرستنده به گیرنده انتقال پیدا می کند و حمل کننده از دستورات گیرنده تبعیت می کند.

- با انتقال نسخه دوم راهبارنامه به گیرنده و پس از ورود کالا به مقصد و تقاضای گیرنده مبنی بر تحویل کالا به وی.
- در صورتیکه فرستنده در راهبارنامه حق در اختیار گرفتن کالا را به گیرنده تفویض نموده باشد، از تاریخ تنظیم و صدور راهبارنامه گیرنده اعمال حق می نماید.
- چنانچه گیرنده با اعمال حق خود دستور تحویل کالا را به دیگری بدهد، شخص اخیر حق معرفی شخص دیگر را بعنوان گیرنده ندارد.

اعمال حق واگذاری منوط به تحقق شرایط زیر است:

- که فرستنده یا، در صورت تحقق شرایط فوق، گیرنده که خواهان اعمال حق مزبور می باشد نسخه اول راهبارنامه را که در آن دستورات جدید به حمل کننده وارد شده است ارائه نموده و هرگونه هزینه ای را که مستلزم اجرای چنین دستوری باشد، برای حمل کننده جبران کند.
- که امکان اجرای چنین دستوراتی در زمان وصول دستور به اجرا کننده وجود داشته و ضمناً با جریان عادی تعهد حمل کننده تعارض نداشته باشد.
- در صورتیکه حمل کننده قادر به انجام دستور نباشد، باید فوراً موضوع را به صادرکننده دستور اطلاع دهد.

ماده ۱۳- می گوید که پس از رسیدن کالا به مقصد گیرنده حق دارد تحویل کالا و نسخه دوم راهبارنامه را - درازا تسلیم رسید از حمل کننده بخواهد و در صورت فقدان کالا یا منقضی شدن مهلت مقرر (ماده ۱۹) به نام خود حقوقی را که در قرارداد حمل برای او پیش بینی شده علیه حمل کننده اعمال کند.

مواد ۱۴ الی ۱۶- ناظر بر شرایطی هستند که به هر دلیل مانع از رساندن کالا به مقصد و یا تحویل آن به گیرنده شوند. در این حال:

- حمل کننده باید از شخصی که حق واگذاری کالا را دارد (یعنی حسب مورد فرستنده یا گیرنده) کسب تکلیف کند و اگر این امر میسر نباشد، خود به نحوی که منافع شخص مزبور را تامین نماید، اقدام کند.
- اگر گیرنده از دریافت کالا خودداری کند، حمل کننده از فرستنده کسب تکلیف می کند و در این صورت فرستنده بدون آنکه مجبور به ارائه نسخه اول راهبارنامه باشد، حق واگذاری کالا را خواهد داشت.
- حمل کننده در چنین اوضاع و احوالی می تواند فوراً کالا را به حساب شخصی که حق واگذاری کالا را دارد (یعنی ذینفع و حسب مورد فرستنده یا گیرنده) تخلیه نماید و با این عمل قرارداد حمل خاتمه یافته تلقی می شود و حمل کننده می تواند کالا را از طرف شخصی که صاحب آن

شناخته میشود و به حساب او نگهداری نموده و یا در صورتیکه کالا فاسد شدنی باشد و یا هزینه انبارداری آن نگهداریش را توجیه نکند آنرا به فروش رساند.
توجه: در ایران به موجب قانون تجارت فروش کالا بایستی با اطلاع مدعی العموم انجام پذیرد.

۲-۴-۸- درباب مسئولیت های حمل کننده On Carrier's Liabilities

ماده ۱۷- حمل کننده مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و یا خسارت وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هرگونه تاخیر در تحویل است، مگر اینکه:

- فقدان، خسارت و یا تاخیر ناشی از عمل خلاف و یا غفلت یا دستورات مدعی باشد.
- فقدان یا خسارت ناشی از عیب ذاتی کالا و یا بسته بندی ناقص و یا اوضاع و احوالی غیر قابل اجتناب باشد که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده باشد.
- استفاده از وسیله نقلیه ای که برای حمل کالای مشتری مناسب نبوده، معهذ وی با استفاده از چنین وسیله ای موافقت نموده و مراتب در راهبارنامه قید شده باشد. (مهم)
- کار تحویل و تحول و بارگیری و بارچینی به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی از طرف آنان انجام گرفته باشد.

توجه: بار اثبات موارد فوق به منظور تبری حمل کننده از مسئولیت، بعهدہ حمل کننده می باشد و همینطور اثبات اینکه تمام اقداماتی را که بطور عادی بر عهده او بوده است رعایت کرده است.

مواد ۱۹ و ۲۰- ناظر بر تاخیر یا عدم تحویل اند: Non or Delayed Delivery

تاخیر وقتی مصداق می یابد که کالا در مهلت توافق شده و در صورت فقدان یک مهلت توافق شده در مدت زمانی که از یک حمل کننده ساعی و وظیفه شناس انتظار می رود، تحویل نشده باشد.

عدم تحویل نیز وقتی مصداق می یابد که کالا ظرف ۳۰ روز پس از مهلت توافق شده و در صورت نبود چنین مهلتی ظرف ۶۰ روز پس از تحویل گرفتن کالا توسط حمل کننده، به مقصد نرسیده و تحویل نشده باشد.

ماده ۲۲- ناظر بر حمل کالای خطرناک است که در مبحثی جداگانه به آن خواهیم پرداخت. مختصراً اینکه فرستنده باید حمل کننده را از ماهیت خطر آگاه نماید

ماده ۲۳- این ماده ناظر بر محدودیت مسئولیت حمل کننده در پرداخت غرامت است که:

براساس ارزش کالا "درمکان و زمان قبول آن برای حمل" محاسبه خواهد شد. ارزش کالا نیز براساس قیمت بورس یا اگر این قیمت نباشد، قیمت روز بازار و در غیر این صورت با در نظر گرفتن بهای کالانی از همان نوع و کیفیت تعیین می گردد.

□ در صورت غرامت کالا از 8/33SDR (۰/۳۳ اس.دی.آر) درازا هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالا تجاوز نخواهد کرد.

توضیح : « اس.دی.آر » یک واحد فرضی محاسبه پولی است مرکب از دلار آمریکا ، پوند انگلیس ، یورو و ین ژاپن. برای مثال نرخ برابری هر SDR با دلار آمریکا طبق اعلام صندوق بین المللی پول در اول سال ۲۰۰۱ ، برابر ۱/۳۵ دلار بوده است.

□ در مورد تاخیر نیز در صورتیکه مدعی ثابت نماید که از این بابت خسارتی بر او وارد آمده حمل کننده خسارتی معادل کرایه حمل را جبران خواهد نمود.

ماده ۲۴- به شرط پرداخت هزینه اضافی با توافق طرفین ، تعیین و اظهار و درج مبلغی متجاوز بر محدودیت ماده ۲۳ در سند حمل را به شرط توافق طرفین مجاز می شمارد که در این صورت این رقم ملاک خواهد بود.

ماده ۲۶- مقرر میدارد که فرستنده در صورت پرداخت هزینه اضافی و توافق با حمل کننده می تواند مبلغی را بعنوان نفع خاص در تحویل را درقبال فقدان یا خسارت یا تاخیر تعیین و در راهبارنامه درج و تا آن مبلغ را مطالبه نماید.

ماده ۲۹- ناظر بر عدم برخورداري حمل کننده از محدودیت های مالی گفته شده در صورت قصد یا خلاف عمدی است. هرگاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می کند آنها در حکم خطای عمدی تشخیص دهد ، حمل کننده از مقررات این فصل (موادی که مسئولیت او را رفع یا محدود می کند) برخوردار نخواهد بود.

On Time Bars & Legal Action

A-۴-۲-۳- در باب مرور زمان و اقدام قانونی

ماده ۳۰- به موجب این ماده :

□ در صورتیکه گیرنده ، کالا را با حضور حمل کننده ، به هنگام تحویل ، بدون اخطاری کلی مبنی بر کسری یا خسارت کالا تحویل گیرد ، چنین تحویلی دال بر دریافت کالا با همان وضعیت مندرج در راهبارنامه است. (یعنی کالا صحیح و سالم دریافت کرده است)

□ در مورد عیب ، خسارت یا کسری غیر آشکار یا پنهان مهلت اخطار مزبور ۷ روز پس از تحویل به استثنای یکشنبه ها (و در ایام جمعه ها) و تعطیلات رسمی خواهد بود.

توجه : اگر چه در ماده ۳۰ فقط در مورد خسارت پنهان به اخطار کتبی اشاره شده است ولی بدیهی است در مورد خسارت آشکار نیز این اخطار باید کتبی باشد ، از جمله مراتب به صورت اجمال و کلی روی CMR قید گردد یا به اصطلاح ، دریافت کننده کالا ملاحظه یا Remark خود را روی CMR درج کند.

□ غرامت تاخیر نیز در صورتی قابل پرداخت است که اخطاری کتبی حداکثر ۲۱ روز پس از تاریخی که کالا تحویل گیرنده میشود ، به حمل کننده داده شده باشد.

مواد ۳۱، ۳۲ و ۳۳- نیز ناظر بر چگونگی اقدام قانونی بر علیه حمل کننده اند :

- دادگاه محل رسیدگی به دعاوی ناشی از حمل کالا تحت مقررات کنوانسیون CMR دیوان محاکمات یکی از کشورهای طرف کنوانسیون با توافق طرفین است ، یا
- محل اقامت رسمی یا مرکز کار خوانده ، یا
- محلی که حمل کننده کالا را تحویل گرفته یا محل تعیین شده برای تحویل دادن کالا.
- مهلت اقامه دعوی تحت مقررات این کنوانسیون یکسال است ، معهذا در مورد خلاف یا قصور عمدی این مهلت به سه سال افزایش می یابد. این مهلت ها از تاریخ های زیر آغاز میشود:

- درحالت فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر ، از تاریخ تحویل دادن کالا.
- درمورد فقدان تمام کالا ۳۰ روز بعد از مهلت توافق شده ویا در صورت نبود چنین توافقی ۶۰ روز از تاریخ تحویل کالا به حمل کننده.

On Successive Carriers

۴-۲-۴- A- درباب حمل کنندگان متوالی

دراین زمینه مواد زیر حائز توجه اند و باید مفاد آنها را در نظر داشت و رعایت کرد

ماده ۳۴- هرگاه حمل کالائی ، که تحت قراردادی واحد پذیرفته شده تا توسط چند حمل کننده متوالی جاده ای حمل شود، هریک از حمل کنندگان مسئول کل عملیات خواهد بود، زیرا با پذیرش راهبارنامه و کالا ، حمل کننده دومی و هریک از حمل کنندگان بعدی تحت شرایط راهبارنامه مذکور طرف قرارداد محسوب میشوند.

ماده ۳۵- حمل کننده ای که کالا را از حمل کننده قبلی می پذیرد ، رسیدی امضا شده و تاریخ دار به حمل کننده بعدی میدهد و باید نام و نشانی خود را در نسخه دوم راهبارنامه درج کند. و در موارد لزوم ملاحظاتی را که در بند ۲ ماده ۸ مقررات آمده در راهبارنامه و رسید مذکور ثبت کند.

- بند ۲ ماده ۸ می گوید « در مواردی که حمل کننده هیچ ابزار مناسبی برای تطبیق صحت مندرجات راهبارنامه از لحاظ تعداد بسته ها و علائم و شماره ها و وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن را در اختیار ندارد، ملاحظات خود را در راهبارنامه قید می نماید»