

فصل اول - پیدایش و توسعه حمل و نقل دریائی

CHAPTER I DEVELOPMENT OF SEA TRANSPORT

نگاهی به تاریخ داد و ستد و حمل و نقل نشان میدهد که از حدود ده هزار سال پیش تمدنها و دادوستد میان مردمان در ساحل دریاچه ها و رودخانه ها و دریاها پدید آمده اند. تجارت و حمل و نقل بر همین اساس آغاز گردیده، توسعه یافته و دریانوردی، انبارداری و بسته بندی واحداث جاده ها از حاشیه دریاها به درون سرزمین ها را پدید آورده است. از اینجاست که میتوان حضور فیزیکی ها - حدود دو هزار سال پیش از میلاد، ایرانی ها از حدود ۵۰۰ سال قبل از میلاد و رومی ها را (بین ۱۰۰ ق. م تا ۵۰۰ ب. م) و در حدود ۵۰۰ سال بعد از میلاد جاده های ابریشم و نمک را از آسیا تا حوزه دریای مدیترانه باز شناخت.

دریانوردان پرتغالی در سال ۱۴۴۵ میلادی دماغه ورد (*VERDE*) در غرب آفریقا و سه سال بعد از آن جنوب آفریقا را دور زدند. در حالیکه کریستف کلمب - در جستجوی راهی دریائی برای رسیدن به هندوستان - آمریکا را کشف کرد، و اسکوداگاما شش سال بعد، از مسیر دماغه امیدنیک به هندوستان رسید و در فاصله سالهای ۲۲-۱۵۱۹ ماژلان توانست با عبور از تنگه ای واقع در جنوب قاره آمریکا- که به نام خود او معروف شد- گردش به دور کره زمین را تمام کند.

در قرن ۱۸، در نتیجه حفر کانالهای طولانی در اروپا- ارتباطات زمینی توسعه یافت و مقارن با آغاز عصر راه آهن کانال سوئز از فاصله بین اروپا و هندوستان ۶۹۰۰ میل دریائی کاست. کشتی بادبانی که تا عصر کشتی های بخار عمده ترین وسیله حمل و نقل دریائی به شمار میرفت، از لحاظ اندازه ها ظرفیت و نوع و تعداد دکل ها دستخوش تغییراتی شد، هرچند توان و ظرفیت حمل آنها تغییر قابل ملاحظه ای نیافت و در دهه آخر قرن ۱۹ از ۳۰۰ تا ۵۰۰ تن تجاوز نمیکرد.

در سال ۱۸۲۷ اختراع کشتی پروانه دار شرایط را برای ساخت کشتی های بخار اقیانوس پیما فراهم نمود، هرچند در طی هزار سال تاریخ کاربرد کشتی ها، ظرفیت حمل و سرعت آنها تغییر چشمگیری نکرده بود.

۲-۱

در سال ۱۸۴۸ سرعت کشتی های بادبانی از ۸ گره دریائی تجاوز نمی کرد و طی مسافت بین لندن و لیسبون (پرتغال) یک هفته و تا نیویورک ۳۰ روز و از اروپا به چین چند ماه بطول می انجامید. در اواخر قرن نوزدهم هنوز ۹۰ درصد کالاهای از طریق دریا و آبراهها جابجا میشد و ۹ درصد از طریق جاده و قطار و یک درصد وسیله هوایی.

در قرن اخیر نیز حمل و نقل آبی سهم بزرگی را در جابجائی کالاهای و به اصطلاح مال التجاره داشته و دارد. این شیوه به ویژه برای حمل و نقل کالاهای حجیم و فله مناسب ترین است. ساخت و توسعه کشتی های سریع السیر و ارائه خدمات انبار به انبار (DOOR TO DOOR) و استقرار خطوط کشتیرانی پیشرفته و منظم این امکان را فراهم ساخته تا محمولات، حتی کالاهای گران قیمت، اینک با نرخهای مناسب و بسیار ارزاتر از هوایی حمل شوند.

در سال های اخیرتر زمان سفر از سنگاپور به ساحل غربی آمریکا به ۱۸ روز تقلیل یافته و فاصله بین ژاپن تا سانفرانسیسکو طی یک هفته تا ده روز انجام شده و اینک کشتی های سریع السیر FAST SHIP رکورد زمان سفر را شکسته اند!

۱-۱- ثبت کشتی ها (REGISTRATION OF VESSELS) :

کلیه کشتی ها بایستی در کشور متبوعشان به ثبت برسند. یک علامت اختصاری (کد) به آنها تعلق میگیرد، مثلاً OXGF، که در عین حال رمز مخابراتی آنها نیز میباشد. دفتر ثبت وقایع یا LOG BOOK کشتی حائز نهایت اهمیت است که کلیه اطلاعات مربوط به کشتی باید در آن ثبت شود و افسران کشتی موظف هستند که روزانه همه موارد، اتفاقات، وضع جوی و... را در آن یادداشت کنند تا در صورت لزوم از آن استفاده شود.

در هر کشتی حداقل سه دفترتند نامه برای عرشه، موتورخانه و اطاق
مخابراتی وجود دارد.

۱-۲ - طبقه بندی (CLASSIFICATION): طبقه بندی کشتی به نحو زیر بیان
میشود:

بالاترین طبقه	نام مؤسسه طبقه بندی کننده
+ AIE	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING NEWYORK
+ 3.3. I.I	BUREAN VERITAS, PARIS
+ 100 A4+	GERMAN SICHER LLOYD, BERLIN
+ 100 AI	LLOYD REGISTER, LONDON
+ I. AI	DET NORSK VERITAS, OSLO

۲-۱

این شرکت ها کشتی ها را با دقت طبقه بندی می کنند تا میزان قابلیت
دری دری (SEE WORTHINESS) آنها را مشخص کنند، به این معنی که بالاترین طبقه به
کشتی ای داده میشود که صددرصد در شرایط ممتاز بوده و از بالاترین
میزان فن آوری برخوردار باشد و پائین ترین طبقه مربوط به کشتی هائی
است که فقط اصول اولیه انجمن های طبقه بندی را رعایت کرده اند.
گواهی طبقه بندی معمولاً بر اساس نوع بازرسی مدت اعتبار محدودی
دارند و جهت انجام تعمیرات حوضچه خشک حداکثر یکسال تا مدت شش
ماه قابل تمدید هستند. که در واقع یک مهلت ارفاقی است. کشتی هائی
که در درجه بالای طبقه بندی قرار دارند، حق بیمه پائین تری می پردازند.

۱-۳ - نمودار PLIMSOL که روی HULL کشتی نقش بسته است و توسط
شخصی بنام ساموئل پلیمسول وضع گردیده، میزان آبخور کشتی را در
فصول سال و نوع آب دریا معلوم میکند و بر اساس آمار تعداد کشتی
هائی که بعلت بار اضافی در دریاها غرق شده و از بین رفته اند طراحی
شده است نمودار پیوست.

۱-۴ - ظرفیت کشتی (PAYLOAD)

هر کشتی یک گواهی ظرفیت نیز دارد که مشخصاتی از جمله :

GROSS REGISTER TONNAGE = GRT = ظرفیت ثبت شده ناخالص و یا GROSS TONNAGE

NET REGISTER TONNAGE = NRT = ظرفیت ثبت شده خالص و یا NET TONNAGE

را نشان میدهد. هر تن ثبت شده برابر است با یکصد فوت مکعب یا ۲/۸ متر مکعب باید توجه داشت که تن ظرفیت ثبت شده برحسب حجم اندازه گیری می شود و نه وزن. GRT مبین کل فضا (گنجایش) درون کشتی است، که موتورخانه، مخزن ها و کابین ملوانان را نیز در برمیگیرد، درحالیکه NRT عموماً ظرفیت حجمی بارگیری کشتی را نشان میدهد یا فضائی از کشتی را که می تواند در اختیار کالا و بار قرار گیرد. سایر مشخصات ظرفیت جمعی کشتی عبارتند از :

GRAIN = فله = ظرفیت کالای فله. BALE = عدل = ظرفیت بارگیری کالاهای بسته ای

DEAD WEIGHT TONS = DWT = ظرفیت حمل کشتی برحسب تن یا وزنی که در واقع یک کشتی میتواند بکشد و برابر است با تفاضل وزن آبی که کشتی با بار کامل از آب جابجا میکند با وزن آب جابه جا شده در حالت خالی (خود کشتی). ظرفیت کشتی برابر است با مجموعه وزن بار، سوخت و آب مصرفی ملوانان و مایحتاج آنها. در وضعی که کشتی تا حد خط بار (LOAD LINE) و معمولاً خط بار تابستانی در آب فرو رفته باشد.

۲-۱

۱-۴-۱-۲- مثال :

۱۵۰۰۰ تن	□ وزن محموله
۱۰۰۰ تن	□ مخازن = BUNKERS
۳۰۰ تن	□ آب
۱۰۰ تن	□ انبار (ذخایر)
۵۰ تن	□ سایر (آذوقه)
۱۶۴۵۰ تن	□ ظرفیت کل یا DWT

وزن مقدار محموله ای را که کشتی می تواند حمل کند CARGO CARRYING
CAPACITY نیز می گویند.

۵-۱- سرعت کشتی :

سرعت کشتی بر حسب گره (میل دریائی) سنجیده میشود. یک گره دریائی برابر است با ۱۸۵۲ متر یا ۶۰۸۲ پا (فوت) انگلیسی که در عین حال معادل یک دقیقه از سطح زمین بر خط استوا است. واژه گره از زمانی مرسوم شده است که کشتی های بادبانی طنابی گره دار را در دریا می انداختند و از ساعت شنی برای میزان پیمایش آن استفاده میکردند.

۶-۱- انواع کشتی ها - TYPES OF VESSELS

۱-۶-۱- کشتی های حمل کننده محمولات سنتی (کالاهای عمومی)

GENERAL CARGO VESSELS

از این نوع کشتی ها بیشتر تا اواسط دهه ۱۹۶۰ استفاده میشد. برای تخلیه و بارگیری این کشتی ها از تجهیزات بندری و یا در مواردیکه کشتی در بندر کوچکتری پهلو میگرفت از جراثقال کشتی استفاده میگردد. بنابراین این کشتیها بیشتر در جایی کاربرد دارند که دستمزد نیروی انسانی پائین و تسهیلات بندری برای کشتی های بزرگ کاتتینر (بارگنج) بر مناسب نیست. در حال حاضر کشتی های چند منظوره وظیفه این نوع کشتی ها را بعهدده دارند.

۲-۶-۱- کشتیهای "گشتبار بر" UNITLOAD VESSELS،

یا کشتیهایی که محمولات بسته شمار حمل میکنند و به مرور که دستمزدها روبه افزایش گذاشت و صرفه جوئی در هزینه های تخلیه و بارگیری ضرورت یافت، وارد صحنه شدند. بسیاری از این کشتیها در واقع همان کشتیهای نسل قدیمی تر بودند که در آنها تغییر و تحولی ایجاد شد و بارگیری یا تخلیه آنها با بارکشهای باربردار FORK LIFT TRUCKS میسر شده بود و خن های کشتی گشادتر شده بودند تا بتوان در هر بندر کالاهای بسته ای را در آنها به آسانی جا داد. بر روی عرشه این کشتی ها

کانتینر را نیز میتوان بارگیری و حمل کرد. در اینصورت این کشتیها را نیمه کانتینر بر (نیمه بارگنج بر) می نامند. منظور از گشتبار یا تک بار UNITLOAD، مقداری از یک محموله است که اگرچه خودبه صورت بسته یا عدل یا نگله است ولی بمنظور سهولت در تخلیه و بارگیری در یک واحد بزرگتر جمع آوری و بسته بندی شده و به شکل یک بسته مستقل و یکجا در می آید.

۳-۶-۱ - کشتی های کانتینر (بارگنج) بر CONTAINER VESSELS

فکر ساخت این کشتی ها در سال ۱۹۶۵ را شخصی بنام MALCOM MCLEAN که در کار کامیون داری فعالیت داشت مطرح ساخت و باتغییر نام موسسه اش به SEALAND کشتی های مخزنی مایع بر TANKERS را برای حمل بارگنج و تریلر (پی کشند) تغییر داد. او در همین سالها با حمل بارگنج ها بوسیله کشتی، بین سواحل غربی و شرقی آمریکا، با راه آهن و کامیون به رقابت برخاست. بسیاری از این کشتی ها خود دارای وسایل تخلیه و بارگیری نیستند و کانتینر (بارگنج)ها وسیله جرفیل های دروازه ای (GANTRY CRANE) بنادر تخلیه و بارگیری میشوند، هرچند کشتی هائی که به بنادر فاقد این قبیل تجهیزات سر می زنند خود باید دارای وسایل لازم باشند. کشتی های بارگنجی چند نسل را طی کرده اند که هر نسلی از نسل قبل از خود عظیم تر است.

نسل اول -	GRT	۱۴۰۰۰	معادل	۷۸۰	TEU	یابارگنج	۲۰
نسل دوم -	"	۲۵۰۰۰	"	۱۵۰۰	"	"	"
نسل سوم -	"	۵۵۰۰۰	"	۳۰۰۰	"	"	"
نسل چهارم -	"	۶۵۰۰۰	"	۴۰۰۰	"	"	"
نسل پنجم -	"	"	"	۸۰۰۰	"	"	"

ظرفیت های یادشده تقریبی هستند، دریک منبع دیگر - مثلاً - ظرفیت کشتیهای نسل اول را ۶۰۰ تا ۱۰۰۰ و نسل دوم را ۱۱۰۰ تا ۱۸۰۰ کانتینر (بارگنج) ۲۰ فوتی ذکر کرده اند.

TEU علامت اختصاری عبارت " TWENTY FEET EQUIVALENT UNIT " واحدی برابر ۲۰ فوت است. بنابراین یک بارگنج ۲۰ فوتی برابر یک TEU و یک بارگنج ۴۰ فوتی برابر ۲ x TEU میباشد.

مشخصات یک کشتی از نسل سوم بطور تقریب به شرح زیر است :

طول برابر ۲۸۷ متر، پهنا بر^{۲-۱} تر، ارتفاع برابر ۵۰ متر، برد ۳۲۰۰۰ کیلومتر، سرعت ۲۶ گره دریائی، خدمه ۳۵ نفر، ظرفیت سوخت گیری ۱۱۰۰۰ تن، بها حدود ۷۵ میلیون دلار، ظرفیت بارگیری بارگنج ۳۰۰۰ واحد در ۹ سطح زیرین و ۳ سطح روی عرشه.

کشتی های نسل چهارم و بعد از آن را پساپانا ماکس (POST PANA MAX) نامیده می شوند که از مشخصات بارز پهناى آنهاست. مثلاً پهناى ۴۰ متر که صفاى بارگنج ها به تعداد و سطوح ذکرشده را میسر میسازد و در بدترین شرایط دریائی ثبات قابل توجهی دارد.

بهرحال باید توجه داشت که با سرعت تغییرات و تحولات در فن آوری و میزان داد و ستد جهانی این ارقام کهنه می شوند. امروزه صحبت از نسلی جدید از کشتی ها است که قادر خواهند بود تا ۱۲۰۰۰ کاتینر (TEU) را حمل کنند.

LIFT ON - LIFT OFF= LO- LO نام دیگری برای کشتی های بارگنج بر است که بارگنج ها را به وسیله جرثقیل به آن بارگیری و یا از آن تخلیه می کنند. شاید کلمه (بردار و بگذار) معادل مناسبی برای آن باشد.

۴-۶-۱- کشتیهای RO- RO (رو- رو) ROLL ON- ROLL OFF

این کشتی ها برای انواعی از کالا بکار میروند، از کالاهای عمومی (GENERAL CARGO) و محمولات سنگین و بارگنج گرفته تا وسایط نقلیه چرخدار چون کامیون و تریلی. محمولاتی که ماهیت آنها اقتضا می کند ابتدا روی یک وسیله نقلیه مثل تریلی بارگیری میشوند و سپس این وسیله با بار خود به داخل کشتی رانده و در مقصد نیز به اصطلاح روی پای خود از کشتی بیرون رانده میشود. بدین ترتیب از گذاشتن محموله واحتمال آسیب دیدن آن جلوگیری بعمل می آید.

۵-۶-۱- LASH ها یا LIGHTER ABOARD SHIPS

در واقع کشتی های هستند که قادر به بارگیری و حمل نوعی دوبه ها هستند که برای حمل و نقل بین اقیانوس ها و آبراهای داخلی کاربرد دارند. مثلاً چند بارچ درمبدائی درکنار رودخانه ELBE در آلمان بارگیری می

کنند، رودخانه را پیموده و در بندر هامبورگ یا برمن روی کشتی LASH جای می گیرند. سپس این کشتی اقیانوس اطلس را طی کرده و در بندر مقصد - مثلاً در نیواورلان- پهلو گرفته، بارچ ها را تخلیه می کند. این بارچ ها با طی مسافتی در رودخانه می سی سی پی، کالا یا کانتینرهای خود را در بندر مقصد واقع در کنار این رودخانه تحویل میدهد. بارچ ها خود فاقد نیروی کشش هستند و به وسیله یک کشنده یا نیروی کشش یدک می شوند.

۲-۱

استفاده از این سیستم مستلزم آن است که امکانات و تجهیزات لازم برای بارگیری و تخلیه بارچ ها از کشتی وجود داشته باشد. بعلاوه این نوع از کشتی ها بسیارگران قیمت هستند. واز سال ۱۹۶۹ به بعد و بمنظور حمل محمولات پر حجم در بازار داد و ستد و جابجائی بعضی کالاها وارد عرصه شدند. لیکن بعلت هزینه های زیاد و رونق کشتی های کانتینربر از سیستم کشتیرانی حذف شدند.

۱-۶-۶- کشتی های بزرگ فله بر (PANAMAX BULK CARRIERS)

این کشتی های را TRAMP نیز می نامند زیرا غالباً برای یک سفر اجاره میشوند و مخصوص حمل غلات و حبوبات و کالاهای فله چون ذغال سنگ و سنگ آهن و امثالهم هستند. این ها هم مثل نفت کش ها فاقد وسایل و تجهیزات تخلیه و بارگیری می باشند. این نوع کشتی ها که از لحاظ ابعاد آنها را POST PANAMAX می نامند دارای ظرفیت بیش از ۷۰۰۰ DWT تن است نوعی از این کشتی ها به (OIL-BULK-ORE = OBO) موسومند، چرا که انعطاف لازم را برای حمل سنگ های معدنی، کالای فله و یا مواد نفتی دارند. وجه تسمیه پاناماکس از آن جهت بوده است که این کشتی ها قادر به عبور از کانال پاناما نمی باشند.

- نوع کانتینر بر این کشتی ها به POST PANAMAX CNTR SHIPS موسومند با ظرفیت ۷ تا ۹ هزار بارگنج

۱-۶-۷- نفت کش ها (OIL TANKERS)

این نوع کشتی ها را غول دریاها نامیده اند. و بزرگترین بخش از ناوگان دریائی را تشکیل می دهند. در سالهای بعد از جنگ اندازه این کشتی ها از ۵۰ هزار DWT که اجازه عبور از ترعه پاناما را داشت بیشتر شد. بعد از بسته شدن ترعه سوئز در سال ۱۹۷۶ کشتی های نفت کش مجبور بودند جنوب افریقا را دور بزنند، بنابراین کشتی های بزرگتر تا ظرفیت ۵۰۰۰۰۰ GRT ساخته شدند تا حمل کالا را مقرون به صرفه کنند. اندازه یکی از این کشتی ها سه برابر یک زمین فوتبال برآورد کرده اند و آبخوری بیش از ۲۰ متر دارد. بازار کشتی های نفت کش در اختیار شرکتهای بزرگ نفتی است و اغلب قرارداد های چارتر این کشتی ها در لندن منعقد میگردد.

۸-۶-۱- کشتی های ساحلی یا تغذیه کننده (FEEDER)

اینها در آب های ساحلی و مسافت های کوتاه مورد استفاده قرار میگیرند و محمولات کشتی های بزرگ را که یا قادر به پهلوگیری در بنادر فرعی تر نیستند و یا برنامه پهلوگیری در ^(۱-۲) را ندارند، جابجا می کنند. کشتی های بزرگ بارگنج بر با ظرفیت بیش از ۴۰۰۰ واحد TEU به جهات اقتصادی (درآمد-هزینه) کشتی نمیتوانند به تعداد زیادی بندر سر بزنند بلکه فقط و طبق برنامه در محدودی بندر عمده (اصلی) پهلو می گیرند. در این حالت کشتی های فیدریا به اصطلاح (تغذیه کننده) بین بنادر دیگر تا بندر محل استقرار کشتی بزرگ تردد کرده و در تأمین بار یا تخلیه محمولات کشتی بزرگ فعالیت می نمایند.

۹-۶-۱- کشتی های مخصوص :

از این دسته اند کشتی های حامل محمولات سنگین یا HEAVY LIFT ، کشتی حمل دام زن _____
LIVE STOCK CARRIERS ، قایق های حمل یا استقرار سکوهای نفتی SUPPLY BOATS ، کشتی های یخچالی برای حمل میوه و یا گوشت و یا محصولات مشابه REEFER VESSELS ، کشتی های مخصوص حمل اتومبیل CAR CARRIERS و کشتی های یدک کش TUG BOATS

- ۱۰-۶-۱ - از انواع دیگر کشتی ها می توان موارد زیر را نام برد
- کشتی حمل گاز مایع طبیعی LNG
- کشتی حمل گاز مایع نفت LPG
- MULTIPURPOSE (SHIP) کشتی چند منظوره و
- TANKER که بطور عام کشتی های مخزنی هستند.

EXERCISE

تمرین - ۱ -

- ۱ - ظرفیت حمل کشتی های فله بر حدود تن است و برای حمل محمولات زیر بکار میروند.
- ۲ - کشتی های چند منظوره برای حمل و بکار میروند و به کشتی موسومند.
- ۳ - حداقل سه نوع کشتی را که برای حمل محمولات ویژه ساخته می شوند نام ببرید.
- ۴ - کشتی های خطوط منظم یا LINER VESSEL را به اختصار تعریف کنید.
- ۵ - TEU به چه معنی است ؟
- ۶ - کشتی های بارگنجی نسل های اول، دوم و سوم به چه معنی است ؟
- ۷ - کلمه LASH علامت اختصاری چه عبارتی است و به چه کار می آید؟
- ۸ - اگر یک کشتی ظرفیت ۸۰۰ بارگنج ۴۰ فوتی را داشته باشد، این کشتی از کدام نسل کشتی ها به شمار می رود؟

« حمل دریایی »

تمرین ۲

- ۱- معنی DWT چیست؟ شرح دهید.
- ۲- اصطلاح PLIMSOL از کجا آمده است و به چه کار می آید؟
- ۳- بالاترین درجه در طبقه بندی کشتی ها کدام است؟
- ۴- طبقه بندی کشتی از لحاظ بیمه چه اهمیتی دارد؟
- ۵- ظرفیت حجمی کل کشتی را چه می گویند؟
- ۶- ۲۰ گره دریائی برابر چند کیلومتر است؟
- ۷- LOG BOOK کشتی چه اهمیتی دارد و شامل چه اطلاعاتی است؟
- ۸- چرا کشتی ها به مرور بزرگتر و با قدرت بیشتری ساخته میشوند؟
- ۹- مزایای حمل دریائی کدامند؟

CHAPTER II
LINERS & TRANSPORT AGREEMENTS

فصل دوم- توافق ها و قراردادهای حمل

۲- خطوط یا شرکت های کشتیرانی = LINER COS.

۱-۲- شرکت های دارای خطوط منظم :

خطوط کشتی رانی یا LINER به شرکت های اطلاق میشود که دارای کشتی و برنامه منظم حمل هستند و میان بنادر معینی تردد دارند. این شرکتها خود دارای بخش ها یا اداراتی برای تعمیرات و نگهداری، خدمه و آذوقه کشتی نمایندگی و غیره هستند. مهمترین بخش سازمانی در این شرکتها، «اداره خط» است که در واقع مسئولیت عملیات و سودآوری خط و همینطور برنامه تردد کشتیها، نمایندگی ها و یا شعب خارج از کشور و وظایف مشابه را برعهده دارد. اداره یک خط وظیفه و کار دشواری است و مستلزم تبادل انبوهی از اطلاعات و تهیه اسناد حمل برای صدها محموله در هر سفر است. از سایر بخش ها یا ادارات یک خط میتوان از دواير مطالبات، بیمه، امور فنی و توسعه و تحقیق نام برد که به تبع نوع تشکیلات شرکتهای کشتیرانی در نمودار سازمانی مشخص میشوند. برای اطلاع رسانی کامل در مورد این نوع کشتی ها می توان از نشریات خطوط کشتیرانی استفاده و برنامه زمانی حرکت آنها را به دست آورد.

- در مقابل کشتی های دارای برنامه منظم (LINER) کشتی های گذری یا TRAMP هستند که برنامه منظم ندارند و بین بنادر مشخص رفت و آمد ندارند. از این کشتی ها بیشتر در حالت اجاره و یا اجاره در بست (CHAPTER) استفاده می شود.

۲-۲- نمایندگی کشتیرانی LINER'S AGENCY

در بنداری که کشتی های خط طبق برنامه در آنجا پهلو گرفته و محمولات خود را تخلیه و یا از آنجا بارگیری می کند و به آنها PORTS OF CALL (یا به اصطلاح بنداری که کشتی به آنها سر میزند) می گویند و یادر شهرهایی که خط دارای روابط و منافع تجاری است، شرکتهای کشتیرانی، شعب خود و

یا نمایندگی های مجاز خود را دایر می نماید. وظایف این شعب یا نمایندگی ها عبارتند از :

الف - کارهای خدماتی :

- کمک به تغییر یا جابجائی ، ۲-۲ ی
- رساندن مکاتبات و نامه ها و مرسولات پستی به کشتی
- تأمین سوخت، قطعات یدک و لوازم و آب و آذوقه مورد نیاز کشتی

ب - کارهای عملیاتی :

- اخذ اجازه ورود و خروج کشتی به بندر
- نوبت گیری و انجام کلیه امور لازم جهت پهلو گیری کشتی به اسکله
- ارسال اعلامیه ورود کشتی به صاحبان یا گیرندگان کالا
- ارسال اعلامیه حمل، ورود و تخلیه کالا به مشتریان
- انجام هماهنگی و تعهدات لازم در ارتباط با مقامات بندری و عوامل تخلیه و بارگیری
- نظارت بر محمولات آماده بارگیری و ایجاد هماهنگی با افسر ارشد کشتی در مورد نحوه بارگیری، صغافی و غیره
- اخذ نقشه بارگیری و بارچینی از کشتی و مخابره آن به صاحب کشتی و نمایندگان بندر بعدی
- اعلام زمان حرکت، دلایل توقف، زمانهای تخلیه و بارگیری کشتی و نیز زمان تقریبی ورود کشتی به بندر بعدی.
- نظارت بر محمولات خطرناک و حصول اطمینان از بلامانع بودن بارگیری آنها

ج - تهیه اسناد و امور مالی :

- دریافت رزرو جا برای کالای صادراتی (ارسالی از بندر محل استقرار نمایندگی)
- صدور بارنامه و تهیه سیاهه بار (مانیفست) به نمایندگی از طرف خط
- وصول کرایه حمل و پرداخت حقوق و عوارض بندری به نمایندگی خط
- به جریان انداختن مطالبات و دعاوی

- صدور ترخیصیه برای کالاهای وارده
- به روز نگهداشتن تعرفه های حمل و اعلام کرایه های حمل به مشتریان و بارفرابران
- پی گیری و کنترل تجهیزات کشتیرانی از جمله کانتینرها
- امضای صورت مجالس کسر یا اضافه تخلیه و خسارات در موارد بروز حادثه

د - فروش :

- فروش امکانات حمل به فرستندگان و صاحبان کالا و گیرندگان کالا
 - اطلاع دادن به نمایندگان دیگر خط از امکانات و احتمالات فروش خدمات خط
 - دریافت سفارش های حمل و تخصیص فضاهای خالی کشتی به محمولات مورد حمل
- ۲-۲

ه - تهیه صورتحساب :

تهیه و ارسال صورتحسابی از کل فعالیت های مربوط به هر سفر کشتی برای اداره مرکزی یا مالک کشتی از وظایف نمایندگی است. برای انجام این خدمات، نمایندگی خط معمولاً کارمزدی را به میزان ۲/۵ تا ۵ درصد کرایه حمل و اگر صرفاً خدماتی از نوع امور اداری را انجام دهد (در مواردی که کشتی به صورت چارتر در اختیار خط باشد) یک مبلغ معین را دریافت میدارد. یک نماینده خط معمولاً نمایندگی یک خط را عهده دار میگردد تا از تضاد و تعارض منافع احتراز شود.

خدمات خطوط کشتیرانی توسط خطوط کنفرانس و غیر کنفرانس (اتحادیه ای و غیره اتحادیه ای) ارائه میشود ولی هر خط کشتیرانی برای خود دارای یک سازمان است تا بتواند از عهده امور خدمه، تعمیرات و نگهداری و تأمین مایحتاج و آذوقه کشتی برآید.

صاحبان (فرستندگان) کالا با چنین خطوطی است که برای حمل محمولات خود عقد قرارداد مینمایند و خطوط کشتیرانی نیز به نوبه خود تحت عنوان

خط با عاملین خط (LINER OPERATORS) با فعالیتی منظم و برنامه ریزی شده میان بنادر معین به حمل مجموعه ای از کالاهای مبادرت می ورزند.

۲-۳- خطوط گروهی یا اتحادیه ای = CONFERENCE LINES

اتحادیه کشتیرانی انجمنی است مرکب از دو یا چند خط کشتیرانی که در منطقه یا مسیر تجاری معینی فعالیت می کنند. توافق میان خطوط شامل مواردی متنوع و مختلف است، هرچند در نهایت به یک موضوع اساسی و نهائی ختم میشود که عبارتست از توافق بر سر یک کرایه واحد برای همه مشتریان آنها.

هزینه های حمل به صورت تعرفه ای تنظیم میشود که می تواند منتشر و به اطلاع عموم برسد. مشتریانی که به این ترتیب و براساس چنین تعرفه ای قرارداد می بندند، قبول می کنند که محمولات خود را با اعضاء اتحادیه حمل کنند و در عوض معمولاً از تخفیفی نسبت به سایر ارسال کنندگان کالا برخوردار میشوند. بعضی از اتحادیه ها یا کنفرانس ها درصدی از کرایه را به عنوان تخفیف به مشتری مسترد می دارند. در این حالت که همه اعضاء یک گروه کشتیرانی از تعرفه واحدی تبعیت می کنند، اعضاء فقط می توانند نسبت به کیفیت خدمات با یکدیگر رقابت کنند نه نسبت به کرایه.

چنانچه یک مشتری از تعهد خود نسبت به قراردادی که با یک اتحادیه امضاء نموده عدول کند و محموله^{۲-۲}، یک شرکت غیر عضو محول کند، قرارداد خود را از دست خواهد داد و با طرح دعوی از جانب اتحادیه و پرداخت کرایه ای بالاتر از نرخ تعرفه در آینده مواجه می گردد. معمولاً مقدار محموله تأثیری در کاربرد یا عدم کاربرد نرخ تعرفه ندارد- به عبارت دیگر مشتری دارای قرارداد کنفرانس از مزایای نرخ های تعرفه ای در مورد کلیه محمولات خود استفاده میکند.

۱-۲-۳- قرارداد اتحادیه ای (CONFERENCE CONTRACT)

قرارداد های کنفرانس های مختلف برحسب شرایط و ویژگی ها، باهم تفاوت دارند ولی نهایتاً تمامی آنها شامل مفاد عمده زیر هستند:

- امضاء فرستنده و شخصی به نمایندگی از طرف اتحادیه (کنفرانس)
- شرایط انحصاری حمل توسط خط مورد نظر
- معافیت ها
- جرایم یا غرامت تخلف از قرارداد
- عطف به شرایط و نرخ ها و ضوابط مندرج در تعرفه گروهی
- عطف به قوانین ملی و مقررات مطروحه

۲-۴ - کنفرانس های محدود و غیر محدود CLOSED/OPEN CONFERENCE در کنفرانس های محدود یا بسته یک خط کشتیرانی به شرطی میتواند عضویت یابد که همه اعضا با ورود آن به جمع خود موافقت نمایند و اساسی ترین معیار میزان قدرت و بنیه مالی و عملیاتی متقاضی است. کنفرانس باز (نامحدود) عمدتاً در معاملات و مراودات با آمریکا مطرح اند چرا که قانون ضدانحصار یا ضد تراست آمریکا ایجاب می کند که هر متقاضی اجازه ورود به گروه یا کنفرانس را داشته باشد و تنها شرایطی از جمله مقدار بار، نرخ مورد قبول و توان ادامه خدمات مورد نظر را حائز باشد.

۲-۵ - بعضی کنفرانس های مشهور، SOME FAMOUS CONFRENCES نقشه مندرج در صفحات بعدی، قلمرو بعضی از گروه خطوط کشتیرانی را نشان میدهد. در اینجا با اشاره به نام بعضی از کنفرانسها در حد مقدور به ارائه اطلاعاتی پیرامون آنها می پردازیم. بعضی از کنفرانس های مشهور چون (EUROPE MIDDLE EAST RATE AGREEMENT EMERA) مرکب از CGM و ONRIENT و HAPAG LLOYD و K' LINE و MAERSK و MISC و MITSUI و OSK و N.O.L و NYKLINE و OOCL می باشد.

اصولاً طراحی، ساخت و آغاز بهره بردای از یک کشتی بزرگ بارگنج (CONTAINER VESSEL) بر با عمر مفید ۱۵ سال و قیمت تمام شده ای بین ۷۰ تا ۸۰ میلیون دلار به دو سال وقت نیاز دارد. بعلاوه باید تعداد قابل توجهی بارگنج نیز در اختیار داشت و سرمایه گذاری های جنبی در کشتی های تغذیه کننده (FEEDER)، تسهیلات بندری و توزیع زمینی را نیز تقبل

نمود. هدف این سرمایه‌گذاری، درعین حال، تقلیل هزینه‌های حمل است که طبق برنامه ریزی‌های گروه انتظار می‌رود با افزایش ظرفیت بارگیری از طریق بهره‌برداری از کشتی‌های پسا پاناماکس (POST PANAMAX) و رشد تقاضای بازار میسر گردد.

در گزارش داخلی یکی از کنفرانس‌ها در توجیه این برنامه سرمایه‌گذاری چنین آمده است :

در سال ۱۹۹۲ به دنبال ده سال رکود و تنزل کرایه‌های حمل در داد و ستد بین اروپا و خاور دور، اوضاع همچنان دلسرد کننده بنظر می‌رسید و در حالیکه خطوط کشتی رانی در شرایط نامساعد بازار نسبت به سرمایه‌گذاری‌های جدید برای تأمین کشتی‌های مدرن تردید داشتند، خطوط عضو FEFC یا FAR EAST FREIGHT CONFERENCE یک بخش مستقل ویژه را تحت عنوان مدیریت مسیر شرقی= EAST BOUND MANAGEMENT را ایجاد نمودند. در ۱۹۹۲ کرایه‌های این مسیر به نازل‌ترین سطح رسیده بود تا جائیکه دو عضو عمده این گروه بنام‌های BEN LINE و EAST ASIATIC به ناچار از کار حمل کانتینر بطور کلی کناره گرفته و خارج شدند.

یکی از عوامل بسیار عمده که غالباً از محاسبات دور مانده بود اینست که حمل تقریباً همان مقدار کالا که در قلمرو اقیانوس اطلس حمل می‌شود برای رسیدن به خاور دور به علت بعد مسافت به دوچندان کشتی‌های نیاز دارد و بهمین علت حجم سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد.

لذا این کنفرانس تصمیم گرفته است تدارک کشتی‌های با ظرفیت بالا سرمایه‌گذاری نماید تا بتواند ضمن پاسخگویی به روند رو به افزایش محمولات هزینه‌های عملیاتی و اداری خطوط را کاهش داده و به سود دهی برسد.

در آغاز اگر اعضاء گروه (FEFC) را شرکتهای کشتیرانی اروپائی تشکیل میدادند ولی به تدریج و با گرایش به کشتی‌دار شدن در سطح جهان، اینک کفه ترازو به نفع اعضاء آسیائی چرییده است. اکثریت عضو کنسرسیوم EMERA حالا در آسیا مستقر هستند. NYK و MOL و K. LINE در

ژاپن و OOCL در هنگ کنگ، NEPTUNE ORIENT LINE در سنگاپور WRP و MALAYSLAN NTL SHIPPING در مالزی. (شرکت کشتیرانی آخری به بخش خصوصی واگذار گردیده است) ۲-۲

در واقع این کنفرانس یا اتحادیه های خطوط کشتی رانی بوده اند که توانسته اند در برابر روزهای نامساعد بازار دوام آورده با تقبل سرمایه گذاری های بسیار کلان و بکارگیری کشتی های بزرگ و کارآمد از صرفه جوئی های حاصل از تولید انبوه بهره برده و به بارگنجی کردن حمل و نقل کالا (CONTAINERIZATION) دست یابند. امروزه شرکت های عضو خانواده EMERA مصمم هستند که با حفظ و بهبود میزان کارائی و سطح بهره وری خود برپای بایستند و دامنه خدمات خود را تا مرحله حمل و نقل از انبار فرستنده تا انبار گیرنده توسعه دهند.

بدون آنکه خواسته باشیم در بست تسلیم نقطه نظرهای کنفرانس مزبور که در مقاله ای درخبرنامه گروه آمده است شده باشیم ولی نکات مطروحه بهرحال شمائی است از اینکه این گروهها در دنیای معاصر چگونه عمل می کنند و با چه اهداف و برنامه ریزی و دور اندیشی خود را برای مقابله با روند و افت وخیز بازار آماده می سازند. قدر مسلم اینکه حمل و نقل بطورکلی تابع بازار داد و ستد است.

و کنفرانس های کشتیرانی هم به فراخور و تناسب تقاضای بازار شکل می گیرند، بزرگ یا کوچک می شوند و یا منحل می شوند!

هرگاه بازار تولید و مصرف رونق می یابد و عرضه کالا به تبعیت از افزایش قدرت خرید بالا می رود حمل و نقل نیز رونق می یابد. به قول یک فروشنده « تا وقتی کسی چیزی نفروشد هیچ اتفاقی رخ نمیدهد »

۲-۶- مزایا و معایب گروه های کشتیرانی

ADVANTAGES /DISADVANTAGES OF CONFERENCES

مزایای اتحادیه ای یا تجمع خانوادگی خطوط کاهش رقابت غیراصولی و لجام گسیخته میان خطوط با قبول یک تعرفه واحد است. دبیر یا بازرس اتحادیه سعی می نماید تا از رعایت تعرفه توسط اعضاء اطمینان حاصل کند. در صورت کشف تخلف از جانب عضوی جریمه سنگینی باید پرداخت

گردد. در آمریکا، این نظارت توسط « کمیسیون فدرال امور دریائی » FEDERAL MARITIME COMMISSION یا FMC اعمال میشود. این اداره وظیفه نظارت بر حسن اجرای قوانین دریائی آمریکا را برعهده دارد. کلیه تعرفه ها باید نزد این اداره به ثبت برسد و در صورت عدم رعایت آنها مالک کشتی باید جریمه ای که بعضاً به ۲۰۰۰۰ دلار بالغ میشود پرداخت نماید.

برای احتراز یا تقلیل رقابت اعضاء ممکن است نسبت به موارد زیر توافق نمایند.

الف - تعداد سفرها

ب - مقدار باری که هر خط می تواند حمل کند

ج - حیطة فعالیت هر خط

د - تشکیل صندوق واحد برای جمع آوری کرایه ها

کاهش رقابت موجب میشود که تعرفه های حمل در سطح مطلوبی باقی بماند و سود حاصله را افزایش دهد. معهذ اعضاء می توانند صرفاً به لحاظ نوع و کیفیت و ایجاد حسن رابطه با مشتریان و خدمات و امکانات مشابه با هم رقابت کنند.

۱-۶-۲ - محدودیت مالکان کشتی

یک عضو تازه وارد به یک اتحادیه با وجود توان ارائه خدمات خوب ممکن است در آغاز اجازه نیابد از تعداد سفر به تناسب توان خود برخوردار گردد. بعلاوه تخلف از جانب بعضی اعضاء می تواند سبب دلسردی دیگران گردد.

۲-۶-۲ - مقایسه

نظام گروهی با برخورداری از سود بیشتر، خدمات منظم و بهتر را با کشتی مجهزتر و با قیمتی پایدار را در اختیار مشتری قرار میدهد. معهذ نظام اتحادیه ای به معنای نرخ های بالاتر، و عدم انعطاف پذیری و جنبه های تشریفاتی نیز می باشد که ممکن است کاهش داد و ستد و مقدار کالای مبادله شده را به دنبال داشته باشد.

۳-۶-۲ - بود یا نبود منافع برای بار فرابران

نرخ حمل و نقل بالاتر به منزله سود یا کار مزد بیشتر برای بار فرابر است. از طرف دیگر اتحادیه ها معمولاً حاضر نمی شوند نرخى به صورت FAK (FREIGHT OF ALL LINDS) یا نرخ همگانی را بپذیرند و یا زحمات بار فرابر برای تلفیق کالا در بارگنج و قبول مسؤلیت بابت جمع آوری کرایه حمل محمولات پراکنده را که در یک بارگنج بار میکنند جبران نمایند. بار فرابران در این مورد معمولاً در مضار و مزایای تعرفه های کشتیرانی با مشتریان خود مشارکت کرده و به توافق میرسند.

بار فرابر (متصدی حمل) باید به شیوه های نرخ گذاری گوناگون اشراف داشته باشند تا بتوانند منافع مشتریان خود را حفظ کند و مانع از آن شود که تخفیف های مطروحه را از دست بدهد. او باید از ترغیب مشتری به ترک قرارداد که متضمن از دست رفتن تخفیف متعلقه است اجتناب نماید. بلکه باید ضمن راهنمایی مشتری خود او را در انتخاب و اتخاذ تصمیم آزاد گذارد. بعضی از ^{۲-۲} ای کشتیرانی در اروپا قرارداد مخصوصی را با بار فراوان دارند که در صورت پای بندی به آن، بار فرابر از یک تخفیف یا بازگردان ۲ تا ۲/۵ درصدی برخوردار میشود.

۲-۷-۲- نظام نرخ گذاری RATE SYSTEM

بعضی از شیوه های نرخ گذاری توسط اتحادیه ها به شرح زیر است :
نرخ دوگانه :

نرخ قراردادی ۱۰۰ دلار

نرخ غیر قراردادی ۱۱۰ دلار

ملاحظه میشود که تعرفه دونرخ را نشان میدهد.

۱-۲-۷-۲- تخفیف درجا (فوری) IMMEDIATE REBATE

تعرفه فقط یک نرخ را نشان میدهد ولی مشتریانی که متعهد به قبول تعرفه شده اند از تخفیفی برابر ۹/۵ درصد به صورت نقدی نسبت به نرخ اتحادیه برخوردار می شوند.

۲-۲-۷-۲- تخفیف معوق DEFFERED REBATE

به مشتریان یا فرستندگان کالا که هنوز قراردادی با اتحادیه ندارند بعد از یک دوره آزمایشی ۶ ماهه که رعایت نرخ اتحادیه را ثابت نموده باشند تخفیفی تعلق می‌گیرد ولی مبلغ همین تخفیف نیز تا ۶ ماه دیگر و به شرط اثبات قبول نرخ تعرفه در ۶ ماه دوم پرداخت میشود. این شیوه به مرور دارد اهمیت و جاذبه خود را از دست میدهد. بیشتر اتحادیه‌ها که بین آمریکا و سایر مناطق رفت و آمد می‌کنند با مضایق قوانین آمریکا و عدم امکان رعایت نرخ‌های اتحادیه‌ای مواجه هستند.

۳-۷-۲- واگذاری محموله = CARGO WAIVER

اگر بازرگان یا فرستنده کالا بتواند ثابت کند که هیچ یک از خطوط اتحادیه در موضعی نیستند که بتواند محموله او را به مقصد مورد نظر حمل کنند و یا اینکه طبق دستور خریدار - وقتی کالا به صورت F.O.B خریداری شده باشد - کالا بایستی توسط یک کشتی متعلق به غیر اعضاء اتحادیه حمل شود، می‌تواند مجوز حمل توسط کشتی غیر عضو را دریافت و بدون ازدست دادن مزایایی که در اتحادیه دارد ترتیب حمل محموله خود را بدهد.

این مجوز را دولت‌ها نیز می‌توانند صادر کنند و این وقتی است که کالا می‌بایست توسط یک کشتی با پرچم کشور صادر کننده حمل گردد و یا پای واردات دولتی در بین باشد ۲-۲

۴-۷-۲- افزایش کرایه حمل

بهنگام رونق بازار خطوط کشتیرانی و اتحادیه‌ها سعی می‌کنند قیمت‌های خود را افزایش دهند. در این موقع معمولاً با اعتراض افکار عمومی و متقاضیان حمل مواجه شده و از آنها می‌خواهند که یک اخطار دو سه ماهه داده شود تا متقاضیان بتوانند قرارداد های فروش خود را تعدیل کنند و از عهده افزایش کرایه برآیند.

۵-۷-۲- نرخ‌های ترغیبی PROMOTIONAL FREIGHT RATES

این نرخ‌ها است که بمنظور ترغیب و تشویق متقاضیان حمل برای حمل محمولات غیر سنتی و غیر متعارف ارائه میشود. ممکن است هدف از این

چنین نرخ‌ی در آوردن محموله از دست یک شرکت غیر عضو اتحادیه باشد و یا در مواقعی نیز به خاطر حرکتی نو برای حمل محموله‌ای که قبلاً بعلت بالابودن هزینه حمل آن، حمل نمیشده است و قابل عرضه در بازار صادرات نبوده است.

۶-۷-۲- نرخ‌های ویژه SPECIAL RATES

این نرخ حالت ترغیبی ندارد، بلکه نرخ‌ی ترجیحی است که بین دوطرف ذی‌مدخل و ذینفع مورد مذاکره و توافق قرار می‌گیرد.

۷-۷-۲- صندوق کرایه‌ها: FREIGHT POOLING

تسهیم بار و منافع و یا ضرر و زیان‌هاست به نسبت سهمی که برای هر خط از اعضاء کنفرانس در نظر گرفته شده است.

۸-۷-۲- توافق نسبت به کرایه‌ها = RATE AGREEMENT

برای تقلیل رقابت در میان اعضاء اتحادیه، بعضی از آنها توافق نموده‌اند که اعضاء در حد درصدی از کرایه‌های حمل و بر مبنای عملکرد گذشته هر خط آزادی عمل داشته باشند. درصدی (مثلاً ۵ درصد) تحت عنوان محدوده عمل به خطی از اعضاء اتحادیه مقداری آزادی عمل میدهد تا ضمن پرهیز از یک جنگ تمام عیار قیمت‌ها در یک محدوده معین مانور کند.

۹-۲- خلاصه - SUMMARY

اتحادیه‌های کشتیرانی در حمل و نقل جهانی واقعیتی انکارناپذیرند. بعضی بسیار قوی و قادرند که یک مسیر داد و ستد را در مهار خود بگیرند و برعکس بعضی دیگر جز نامی و انجمنی دارای قدرت عمل نیستند. خدمات آنها می‌تواند بین درجاتی ۲-۲ کاء بودن تا گمراه کننده و بی نظم در نوسان باشد و انتخاب از میان تعداد کثیر آنها مستلزم دقت و مطالعه گسترده است.

۱۰-۲- خطوط کشتیرانی غیر اتحادیه‌ای NON CONFERENCE

کشتیرانی های غیر عضو آنهائی هستند که مستقل از دیگر خطوط فعالیت می کنند : تعرفه و برنامه های تردد، قراردادهای و بندرهای موردنظر خود را دارند و توافقی باخط یا خط های دیگری ندارند. بهر حال باید توجه داشت که خط های کشتیرانی غیر عضو، کشتیرانی هستند و کالاهای گوناگونی را بطور منظم بین دو یا چند بندر حمل می کنند.

غالباً چنین تصور میشود که این قبیل خطوط قابل اتکاء و یا به قول و قرار خود برای بارگیری کالاهائی که پذیرفته اند یابنه آن نوبت داده اند پای بندنبوده و در جابجائی کالا ملاحظات لازم را ندارند. مقدار زیادی از این حرفها تبلیغاتی بیش نیست و پیش می آید که خطوط عضو کنفرانس از این معایب مبری نیستند، بلکه هریک از این دو دسته می توانند کارائی خود را از هر حیث به اثبات رسانیده باشند. در واقع علت عملکرد بد و یا نامطلوب را نباید در اتحادیه یا غیر اتحادیه ای بودن بلکه در عملکرد مستقیم و انفرادی یک خط جستجو کرد. و این نکته بسیار مهمی است که یک بار فرابر کارکشته باید بر آن توجه و اشراف داشته باشد.

مقبولیت بار فرابر نزد خطوط غیرعضو بهمان اندازه مهم است که در نزد عضوها، چرا که در صورت عدم قبول نقشی برای بار فرابر در نرخ گذاری خط کشتیرانی سودی برای بار فرابر وجود نخواهد داشت. در اینصورت بار فرابر باید کارمزد خود را بر نرخ اعلام شده خط بیافزاید و در نتیجه با اعتراض مشتری و یا فرستنده کالا مواجه گردد. بعضی از این گونه خطوط نظر مساعدی نسبت به بار فرابر ندارند و او را رقیب خود به شما میاورند. در اینصورت بهتر است که بار فرابر محتاط باشد تا اطلاعات مشتریان وی به دست چنین معارض سرسختی نیافتد.

« تمرین ۳ »

- ۱- قسمت «اداره خط» در یک لاینر چه وظایفی را بعهده دارد.
- ۲- مهمترین وظایف یک نمایندگی خط کدامند؟
- ۳- FREIGHT CONFERENCE به چه معنی است؟
- ۴- شرایط پذیرفته شدن در یک کنفرانس چیست؟
- ۵- دلایل به وجود آمدن کنفرانس ها چه بوده اند؟
- ۶- معنی نرخ دوگانه چیست؟ توضیح دهید.
- ۷- CARGO WAVER چیست و چه کسی آنرا صادر می کند؟
- ۸- ضوابط دریافت «تخفیف معوق» DEFFERED REBATE چیست؟

۳- فصل سوم - اسناد حمل در حمل و نقل دریائی
 CHAPTER III- SEA TEANSPORT DOCUMENTS

مقدمتاً باید دید که تفاوت یک بارنامه دریائی بایک بارنامه داخلی و یا یک بارنامه حمل چندوجهی چیست. بطور خیلی خلاصه میتوان چنین جواب داد که بارنامه های داخلی :

(HOUSE B/L) و یا بارنامه حمل چند وجهی (MULTIMODAL TRANSPORT B/L) بین بار فرابر و مشتری مبادله میشود درحالیکه بارنامه دریائی (OCEAN B/L) توسط خط کشتیرانی و برای بار فرابر صادر می شود، مگر وقتی که بار فرابری در میان نباشد و مشتری مستقیماً به خط یا صاحب کشتی مراجعه نماید. B/L حروف اختصاری BILL OF LADING و به معنی بارنامه است و LADING همان معنای LOADING را میدهد.

۱-۳- بارنامه دریائی : OCEAN BILL OF LADING (OBL)

۱-۳-۱- OBL، در تعریف، بارنامه ای است که برای حمل دریائی صادر میگردد و دوتنوع است.

□ بارنامه برای حمل گذری (TRAMP) که طبق یک قرارداد اجاره (CHARTER) صادر میشود.

□ بارنامه مربوط به خط کشتی رانی

در حمل گذری، کشتی معمولاً یک یا بخشی از یک محموله کامل را حمل میکند و از این بابت صاحب کشتی تعهدی را می پذیرد که در قرارداد اجاره کشتی درج شده است و در نتیجه بارنامه ترامپ، ناظر است بر حمل توسط یک کشتی که به صورت خط (LINER) عمل نمی کند. در حالت حمل توسط خط کشتیرانی، توافق اجاره یا ذخیره کردن جا در کشتی مورد نظر است و مؤید آن است که جای لازم برای کالای مورد نظر در کشتی پیش بینی شده است و بارنامه خط دارای مفاد و شرایطی است که به منزله تعهد و مسئولیت خط است. بدیهی است که در این مبحث بارنامه خط بیشتر مطرح و مورد توجه است که با تفصیل بیشتری مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۲-۱-۳- خصوصیات بارنامه

بارنامه سندی است که به امضاء حمل کننده رسیده و یا از طرف او امضاء شده و مبین آنست که کالا دریافت یا بارگیری شده و به موجب این سند حمل کننده متعهد است که کالائی را که تحویل گرفته درقبال ارائه بارنامه، به گیرنده ای معلوم یا به حواله کرد و یا به شخصی که بارنامه را در دست دارد تحویل نماید. ۲-۳

بارنامه میباید حاوی شرحی از ماهیت و مقدار کالا و همینطور تاریخ و محل صدور بارنامه و نام فرستنده باشد. بارنامه‌ای که باعنوان «دریافت برای حمل (RECEIVED FOR SHIPMENT B/L)»

صادر شده است باید محل دریافت کالا را ذکر کند و بارنامه ای که حاکی از بارگیری کالا بر کشتی است (SHIPPED ON BOARD B/L)، بایستی نام و ملیت کشتی و محل و تاریخ بارگیری را نشان دهد.

حمل کننده، خط کشتیرانی است و مالک یا مسئول کشتی است. لهذا، خط کشتی رانی، نمایندگان خط و یا ناخدای کشتی باید بارنامه را امضاء نمایند. در گذشته بهمین نحو عمل می‌شد ولی امروزه که برای محمولات یک کشتی بارنامه های متعددی صادر میشود، امضاء آنها برای ناخدا مقدور نیست. از اینرو در بارنامه ها جمله ای تحت عنوان «از طرف ناخدا و یا از طرف مالک/مسئول» درج شده است و نماینده خط آنها را از طرف ناخدا و بعضاً «فقط بعنوان نماینده» امضاء می کند. در زبان فرانسه بارنامه را CONNAISSMENT می نامند که از ریشه لاتین واژه «تأیید» گرفته شده و حاکی از آن که مراتب دریافت کالا روی کشتی و تعهد حمل آن مورد تأیید است. به عبارت دیگر شان نزول بارنامه عبارت بود از گواهی ناخدا دال بر دریافت کالا و قول او برای حملش به مقصد و ناظر بر وجود کالا یا محموله برای یک گیرنده یا به حواله کرد. بارنامه کاملترین سند حمل است و شرایط و مفاد آن قبول جهانی یافته و وجهه قانونی دارد.

ویژگی ها و یا کارکردی چند را با بارنامه مرتبط دانسته اند که بطور خلاصه عبارتند از :

الف - رسید حمل کننده (کشتی) است برای کالای مشروحه در آن

ب - تعهدی است برای حمل کالا از بندر مبدا (محل دریافت) تا بندر مقصد (محل تحویل) کالا

ج - دلیلی است بر وجود یک قرارداد حمل که بر اساس مندرجات بارنامه تکالیف فی مابین حمل کننده و دارنده بارنامه را، مثلاً در مواردی که کالا تلف شود یا کسر باشد یا دچار خسارت گردد، مشخص میسازد و در عین حال

د - حاکی از توافق نسبت به کرایه حمل است و اینکه کرایه حمل پیشاپیش پرداخت شده PREPAID یا باید از گیرنده کالا وصول شود که در حالت اخیر با عنوان FREIGHT COLLECT یا کرایه در مقصد، مبلغ کرایه تعیین و در بارنامه درج می گردد.

ه - قابل معامله است : یعنی معرف یا به منزله مالکیت کالا است و می تواند در معامله کالا مورد استفاده قرار گیرد. به عبارت دیگر کلید تصرف کالا است و می تواند برای خرید و فروش حتی توسط بانکها و در معاملات اعتبارات اسنادی بکار رود و یا ^{۲-۳} فرارگیرد. برای معامله و مبادله باید مثل چک ظهرنویسی شود تا بدینوسیله محرز شود که دارنده جدید آن مالک کالا می باشد و مندرجات آن مورد تصدیق اوست. و - دارنده آن حق دارد که در مقصد کالا را تحویل گیرد.

در مورد بند "ه" باید دقت نمود که شرط قابل معامله بودن بارنامه اینست که بایست حواله هـ _____ TO THE ORDER OF... و یا به حواله کرد (با قید نام، گیرنده یا بانک) صادر شده باشد. عبارت به حواله کرد غالباً در متن بارنامه چاپ شده است.

هرگاه بارنامه به حواله کرد گیرنده (شخص با نام و نشان معینی) صادر شده باشد بارنامه صریح (STRAIGHT, OR RECTA B/L) نامیده میشود. بنابر آنچه گفته شد و بطور خلاصه بارنامه می تواند به یکی از صور زیر صادر گردد:

□ به حواله دارنده یا BEARER بدون قید نام گیرنده در این صورت بارنامه به اصطلاح به صورت سفید (BLANK) ظهرنویسی شده است. در

این حالت هرکس که بارنامه را در دست داشته باشد مالک کالای موضوع آن شناخته میشود.

□ به حواله کرد گیرنده : در این حالت فقط گیرنده (شخص یا بانک) مندرج در بارنامه مالک کالا شناخته میشود و به اصطلاح امکان ظهرنویسی بدواً منتفی شده است و انتقال مالکیت صرفاً با ظهرنویسی شخص یا طرفی که در متن بارنامه محق به دریافت کالا بوده است امکان پذیر است. شرط عمده، ظهر نویسی بارنامه بطرز صحیح است.

□ بارنامه از نوع TO ORDER فقط بایستی در بدو امر توسط فرستنده پشت نویسی شده باشد و پس از آن حالت بارنامه BEARER را پیدا می کند. توجه : در آمریکا و کانادا، محموله بارنامه هائی که به نام یا در وجه گیرنده معینی صادر شده باشند قابل معامله تلقی نشده و خط کشتیرانی ممکن است کالا را به گیرنده و بدون ارائه اصل بارنامه تحویل دهد. این عمل در مواقعی که وجوهی باید وصول گردد مسأله آفرین میشود.

۳-۱-۳- بارنامه اصلی و نسخ آن ORIGINAL B/L & LIST COPIES

تعداد نسخه های اصلی بارنامه را فرستنده تعیین می کند. تعداد نسخه های اصلی بارنامه صادر شده بایستی در متن بارنامه قید شده باشد و تمام نسخ آن باید همسان باشند. گاهی بیش از یک نسخه اصلی از بارنامه صادر میشود که بایستی همگی مهر «اصلی» ORIGINAL را داشته باشند و نسخ غیر اصلی باید به مهر رونوشت (COPY) ممهور باشد. وقتی که دارنده یک بارنامه تمامی نسخ اصلی را در دست دارد به این معنی است که یک دست بارنامه کامل (A FULL SET OF B/L) را دارد. دلیل صدور بیش از یک نسخه اصلی اینست که اگر یک نسخه مفقود شد گیرنده (ذینفع) نسخه اصلی دیگری را داشته باشد. بهمین منظور بارنامه های اصلی را باپست های مختلف و متوالی ارسال میدارند، نه همه را در یک وهله. برای این کار اولاً باید در متن بارنامه مشخص شده باشد که چند نسخه اصلی صادر شده است. مثلاً آنرا به صورت ۳/۳ نشان می دهند و به این معنی است که تعداد نسخ اصلی سه برگ است. بهنگام ارسال آنها در مرحله اول که یک نسخه

فرستاده میشود روی نامه پست بایستی قید شود که ۱/۳ یعنی یکی از سه نسخه و یا در مرحله بعد ۲/۳. با ارائه و تسلیم اولین نسخه بارنامه بقیه نسخ از درجه اعتبار ساقط می گردد. در قوانین انگلیسی ماده ای است که در ذیل بارنامه ها درج می گردد و مؤید همین نکته است.

ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.

به عبارت دیگر با استرداد یک نسخه اصلی بار نامه به شرکت کشتیرانی، مالک کالا عملیات حمل را انجام یافته تلقی و قبول می نماید. ممکن است سؤال شود که اگر محموله تحویل شخصی گردد که بارنامه را ارائه داده و بعد از اوشخص دیگری با نسخه اصلی دیگری از بارنامه مدعی کالا شود، چه پیش می آید. در اینجا باید تصریح شود که قوانین دریائی تاکید دارد که حق با شخص نخست است و قانون الویت زمانی به قوت خود باقیست.

۴-۱-۳- بارنامه به عنوان وثیقه AS LIEN

غالباً گفته می شود که بارنامه وثیقه است که البته در مواقعی که پای بانک در میان باشد مصداق دارد. این امر وقتی واقعیت می یابد که تمام نسخ اصلی بارنامه تسلیم شود. اگر چه کالا در قبال ارائه یک نسخه از بارنامه قابل تحویل است ولی بانک ها به هنگام قبول آن به صورت وثیقه، کل نسخ اصلی را مطالبه می کنند.

سابقه بارنامه

در میان اسناد حمل بارنامه از موقعیت ممتازی برخوردار است. اعتبار بارنامه را از قابل معامله بودن آن می توان دریافت. خریداری که جنسی را از فواصل دور تا مقصد آورده است می تواند با ظهنویسی آن بارنامه آنرا به دیگری واگذار نماید و یا با ارائه نسخ اصلی آنرا به رهن بگذارد. بموجب قانون، صدور بارنامه دلیل موجهی است بر اینکه حمل کننده کالای موضوع بارنامه را صحیح و سالم ^{۲-۳} موده است، مگر آنکه ملاحظات خود را به رغم این نکته در متن ^{۲-۳} درج کرده باشد.

همانطور که گفته شد، بارنامه از لحاظ تحویل آن برای حمل دونوع است یکی مبین اینکه محموله (کالا) برای حمل پذیرفته شده و دیگری مبین

اینکه محموله روی کشتی (وسیله حمل) بارگیری شده است. این اوانوع بارنامه در صفحات بعد توضیح داده خواهد شد.

در اعتبارات اسنادی غالباً شرط « کالا روی عرشه » گنجانیده میشود زیرا فقط به استناد چنین سندی می توان اطمینان یافت که به کشتی بارگیری شده و در حال حمل است.

در حالتی که فروشنده می بایست اسناد رابه بانک تحویل دهد تا وجه اعتبار را دریافت کند، جمله مندرج در اعتبار معمولاً به شرح زیر است :

یک دست کامل بارنامه دریائی روی عرشه بدون قید و شرط. باید توجه داشت که تعداد نسخ بارنامه اصولاً در اعتبار اسنادی مشخص می گردد. (A

FULL SET OF CLEAN ON BOARD OCEAN B/L)

و یا (A SET OF CLEAN SHIPPED ON BOARD OCEAN B/LS) که به معنی یک دست کامل بارنامه بدون قید و شرط دریائی حاکی از بارگیری کالا در کشتی است. بارنامه های خطوط کشتیرانی غالباً از قبل با عبارت SHIPPED ON BOARD چاپ شده اند و در نتیجه از لحاظ تطبیق با متن اعتبار مشکلی پیش نمی آید. اما بعضی از بارنامه ها فقط کلمه SHIPPED را دارند که از لحاظ بانکها که در پی تطبیق کلمه به کلمه متن اعتبار هستند مشکل ایجاد می کند و بانکها میخواهند که عبارت ON BOARD به کلمه قبلی اضافه شود. همچنین لازم است که در بارنامه کلمه CLEAN قید شده باشد تا نشان دهد که مشکلی در مورد کالا بهنگام بارگیری ملاحظه نشده است. در مورد بارنامه هائی که با جمله "دریافت برای حمل RECEIVED FOR SHIPMENT" مشخص می شوند، وضع فرق می کند. این نوع بارنامه به معنی اینکه کالا در حال حمل است نبوده و اطمینان لازم را به همراه ندارد. از این بارنامه در مواقعی استفاده میشود که تاریخ تحویل کالا حائز اهمیت و مورد نظر باشد. بعد از بارگیری کالا بر روی کشتی این بارنامه را می توان با درج جمله " عملاً در تاریخ ... بارگیری شده است " تکمیل نمود، لکن به شرط آنکه بارنامه ظهرنویسی و معامله نشده باشد.

۵- ۱- ۳- محتویات و مندرجات بارنامه

- فرستنده کالا ، نام و نشان کامل

- گیرنده " نام و آدرس کامل گیرنده و احتمالاً در وجه یابه حواله کرد.
- طرف ابلاغ " شخصی که خط کشتیرانی باید او را مطلع نماید.
- نمایندگی خط یا بار فرابر ذیربط ^{۲-۳} صاحب کالا
- شماره بارنامه که به مثابه کد شناسائی برای نمایند خط یا بار فرابر است
- بندر (محل) دریافت کالا، جائی که حمل کننده کالا را تحویل گرفته است
- نام کشتی و شماره سفر
- بندر بارگیری، برای بارگیری کالا به کشتی تعیین شده
- بندر محل تخلیه کالا
- مقصد نهائی تحویل کالا، در صورتیکه کشتیرانی متعهد به تحویل کالا به محلی بعد از بندر تخلیه کالا باشد.
- شماره نوبت (ذخیره جا) برای حمل کالا
- علائم و شماره های شماره مهر و موم و شماره کانتینر در مورد محمولات کانتینری
- شرح کالا، تعداد و نوع بسته بندی و علائم آنها. این قسمت بدنه اصلی بارنامه را تشکیل میدهد و باید حاوی خبر نهائی از جمله تعداد بسته (نگله)ها- نوع بسته بندی (کارتن، جعبه ...) و شرح کالا باشد و در صورت امکان تعرفه کالا . در صورت وجود اعتبار اسنادی، شرح کالا باید با آنچه در متن L/C ، آمده است مطابق باشد، ولو اینکه در متن اعتبار غلط املائی وجود داشته باشد، که بایستی بهمان صورت نوشته شود. البته این نکته در کشورهائی که مقررات بانکی دست و پا گیرند، بیشتر مصداق دارد.
- وزن محموله : درج وزن کالا به کیلوگرم
- ابعاد محموله : درج حجم محموله به مترمکعب (m^3)
- تاریخ : تاریخ صدور و امضاء بارنامه
- امضاء تعداد نسخ اصلی بارنامه ، درج تعداد نسخه های اصلی صادر شده و در بارنامه ای که مبین مالکیت کالا نیست ، در این محل (کادر) رقم صفر (۰) درج میشود.

– حساب هزینه ونرخ کرایه حمل : در این مورد بعداً توضیح داده خواهد شد.

موارد زیر نیز می تواند مبلغ در برنامه بیاید:

HH ، به معنی از کارگاه (یا کارخانه) به کارگاه ... (HOUSE TO HOUSE)

P.H ، به معنی اسکله تا کارگاه ...

H.P ، به معنی از کارگاه تا اسکله

p.p ، به معنی از اسکله تا اسکله

۶-۱-۳- بارنامه سراسری (THROUGH BILL OF LADING) یا TBL

بارنامه معمولی یعنی B/L عمل حمل و نقل از یک بندر به بندر دیگر را می‌رساند، مثلاً از کپنهاگ به سنگاپور و بهمین دلیل بارنامه مستقیم یا DIRECT B/L نیز نامیده می‌شود. اما اگر مستلزم یک رشته عملیات سراسری و متضمن توافقی باشد براینکه کالا توسط چند حمل کننده متوالی جابجا شود، یک بارنامه سراسری صادر می‌گردد. مثلاً از کپنهاگ به هامبورگ به سنگاپور تا پکن یا بالعکس. در این حالت کالا توسط یک کشتی از کپنهاگ به هامبورگ حمل شده و از آنجا به کشتی دیگری منتقل و با این کشتی به سنگاپور می‌رود و از آنجا یکبار دیگر با تغییر وسیله حمل به پکن منتقل می‌شود. در این مثال، شرکت یا نماینده خط کشتیرانی در کپنهاگ است که با بارگیری کالا به کشتی بارنامه سراسری را صادر می‌کند و تمامی عملیات حمل را تقبل، کرایه حمل را دریافت و سهم سایر حمل کنندگان را پرداخت می‌کند. در بندر مقصد بهمان نحوه در مورد بارنامه عادی یا مستقیم بیان شد کالا در ازاء ارائه یک نسخه اصلی بارنامه تحویل داده می‌شود.

بخشی از کل عملیات حمل - مثلاً تا هامبورگ ممکن است وسیله قطار یا کامیون و یا کشتی فیدر (فرعی) انجام شود. در این صورت تاریخ بارنامه، تاریخ بارگیری به یکی از وسایل است. البته برحسب مورد و به خاطر رعایت مفاد اعتبارات اسنادی - که معمولاً عبارت ON BOARD یا دریافت روی عرشه را طلب می‌کنند که حاکی از تائید بارگیری بر کشتی اصلی (اقیانوس پیما) میباشد، حمل کننده عبارت " تاریخ واقعی بارگیری روی عرشه کشتی (ذکر نام کشتی) (تاریخ) را که به آن NOTATION می‌گویند اضافه و امضاء می‌کنند تا با اعتراض بانک مواجه نشود.

دلیل این امر را باید در مقررات یکسان اعتبارات اسنادی منتشر شده توسط ICC یا اتاق بازرگانی بین المللی جستجو کرد. قبل از رواج حمل و نقل بارگنجی یا به اصطلاح کانتینری شدن حمل و نقل، این مقررات تصریح نموده بود که " چنانچه به نحو دیگری تعیین نشده باشد، بارنامه ها باید

حاکی از آن باشد که کالا را در تاریخ معینی روی کشتی معینی بارگیری یا حمل شده است "

با تحول حمل به صورت کانتینر (بارگنج) مفاهیم جدیدی پیدا شده، و با این واقعیت که یک بارگنج میتواند باوسایط مختلف حمل و نقل شود، مقررات ICC نیز متحول شده و روش های مرسوم بانکی را نیز دگرگون کرده است.

نشریه UCP 600 اتاق بازرگانی به ۲-۳ سازی مقررات و رویه های ناظر بر اعتبارات اسنادی در داد و ستد جهانی می پردازد. ماده ۲۰ از مواد این مقررات به موضوع و انواع بارنامه های مورد قبول در معاملات اختصاص دارد که ذیلا نقل می شوند:

۲-۳- شرایط صدور بارنامه به استناد UCP600

ماده ۲۰- بارنامه:

الف) بارنامه، به هر نامی که باشد، باید در برگیرنده موارد زیر باشد:

- ۱- نام حمل کننده و به نحو زیر امضاء شده باشد:
- توسط حمل کننده یا نماینده حمل کننده یا از طرف او
- توسط فرمانده یا نماینده او یا از طرف فرمانده

هرگونه امضاء توسط حمل کننده، فرمانده یا نماینده باید مبین امضاء آنها باشد

- توسط نماینده باید مبین آن باشد که نماینده به جای یا از طرف حمل کننده، یا فرمانده امضاء کرده است.

۲- بارگیری کالا در کشتی نامبرده شده در بندر بارگیری مندرج در اعتبار به نحو زیر:

طی متن چاپی بارنامه

طی یادداشت بارگیری با اشاره به تاریخی که کالا بارگیری شده است. تاریخ صدور بارنامه به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد، مگر اینکه بارنامه شامل یادداشت بارگیری با درج تاریخ حمل باشد که در این صورت تاریخ درج شده در یادداشت بارگیری به عنوان تاریخ حمل تلقی خواهد شد.

اگر بارنامه شامل عبارت “کشتی مورد نظر” یا ملاحظه مشابه در ارتباط با نام کشتی باشد، یادداشت بارگیری که به تاریخ حمل و نام کشتی واقعی اشاره کند الزامی است.

۳- حمل از بندر بارگیری به بندر تخلیه مندرج در اعتبار باشد، اگر در بارنامه به بندر بارگیری مندرج در اعتبار به عنوان بندر بارگیری اشاره نشده باشد یا اگر بارنامه شامل عبارت “مورد نظر” یا عبارت مشابه در ارتباط با بندر بارگیری باشد، یادداشت بارگیری حاوی بندر بارگیری مندرج در اعتبار، تاریخ حمل و نام کشتی الزامی است. این شرط حتی در مواردی که بارنامه دارای متن از پیش چاپ شده در ارتباط با بارگیری و حمل کالا در کشتی نامبرده شده است لازم الاجرا است.

۴- تنها نسخه اصل بارنامه و یا اگر بارنامه در بیش از یک نسخه اصل صادر شده باشد شامل کلیه نسخ اصل طبق آنچه که در بارنامه قید شده باشد.

۲-۳

۵- حاوی مواد و شرایط حمل یا ... منبع دیگری که شامل مواد و شرایط حمل است (بارنامه خلاصه شده یا پشت سفید) باشد. مفاد شرایط حمل مورد بررسی قرار نخواهد گرفت.

۶- حاوی هیچگونه اشاره ای به شرایط حمل در بست نباشد. (ب) از نظر این ماده، انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر به معنی تخلیه از یک کشتی و بارگیری مجدد روی کشتی دیگر در طی عملیات حمل و نقل از بندر بارگیری به بندر تخلیه مندرج در اعتبار است.

ج) ۱- اگر بارنامه به احتمال انجام یا انتقال عملی کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر اشاره داشته باشد باید تمام طول مسیر حمل با همان بارنامه واحد پوشش داده شود.

۲- حتی اگر انتقال کالا از یک کشتی به کشتی دیگر به موجب اعتبار غیر مجاز باشد، بارنامه ای که به احتمال انجام یا انتقال کالا از یک کشتی به کشتی دیگر اشاره کند قابل قبول است، به شرط آنکه کالا در کاتینر، تریلر یا قایق های سبک (Lash Barge) طبق آنچه که در بارنامه تائید شده حمل شود.

د) به شرایط مندرج در یک بارنامه دایر بر اینکه حمل کننده حق انتقال کالا از یک کشتی به کشتی دیگر را برای خود محفوظ می دارد ترتیب اثر داده نمی شود.

۳-۳- رسید افسر کشتی MATE'S RECEIPT

در بسیاری اوقات، به محض بارگیری یا تحویل کالا به کشتی، افسر مسئول کشتی رسید دریافت کالا را صادر می کند. این رسید معمولاً در مواقعی به کار میرود که مثلاً تولید کننده با فروشنده اصلی کالا یا جنس را به کشتی تحویل و رسید دریافت میدارد و یا متقابلاً میخواهد که بارنامه زمانی صادر شود که فرستنده این رسید رابه افسر کشتی مسترد دارد. و این عمل بدین معنی است که فروشنده پس از دریافت بهای کالا رسید یاد شده را برای صدور بارنامه و تسلیم آن به فرستنده تحویل مسئول کشتی دهد. رسید مسئول یا افسر ارشد کشتی باید حاوی اطلاعات زیر باشد.

۱- نام شخصی که کالا را تحویل کشتی داده است

۲- نام کشتی حامل کالا

۳- بندر مقصد

۴- مشخصات کالا : وزن، تعداد، علامت، ابعاد ...

۵- نام شخصی که محق است در قبال ارائه رسید مورد بحث بارنامه را دریافت نماید.

۳-۴- رسید کالا GOODS RECEIPT

هرگاه کالا برای حمل تحویل انبار یا پایانه بندری یا شرکت کشتیرانی شود، رسید کالا صادر میشود، که در واقع مثل قبض انبار است ولی قابل معامله نیست و دارای همان مشخصاتی است که در مورد رسید قبلی گفته شد، با این تفاوت که حاکی از بارگیری بر کشتی خاص و معینی نیست مگر آنکه نام کشتی مورد نظر برای حمل در آن درج شده باشد.

۳-۵- تحویل کالا DELIVERY OF CARGO

غالب اوقات وقتی که گیرنده کالا نسخ اصلی بارنامه را از فرستنده کالا و یا از بانک معامله کنند اعتبار اسنادی دریافت نموده باشد با مراجعه به خط کشتیرانی یا کارگزار (نماینده) او و ارائه یک نسخه اصل بارنامه و تسویه حساب هزینه های حمل (در صورتی که وجود داشته باشد) خواستار اخذ

ترخیصیه D/O (DELIVERY ORDER) برای تحویل گرفتن کالای خود می گردد.

۶-۳- تحویل کالا و تکلیف کرایه حمل FREIGHT PAYMENT
وضع کرایه حمل در بارنامه ها معمولاً به دو صورت معلوم میشود. یا در متن بارنامه عبارت کرایه پرداخت شده FREIGHT PAID آمده و یا عبارت PAY ABLE AT DESTINATION که به معنی قابل پرداخت در مقصد یا کرایه در مقصد است. در ایران ، از دو عبارت بیشکرایه و پشکرایه نیز استفاده می شود. در حالت کرایه در مقصد یا ^{۲-۳} باید دقت نمود که قبض انبار و یا ترخیصیه پس از تسویه حساب کرایه و هزینه های حمل به مشتری تحویل گردد. در غیر اینصورت کارگزار و یا نماینده خط کشتیرانی پاسخگوی وجوه مزبور خواهد بود.

۷-۳- تحویل کالا بدون تسلیم بارنامه NON SURRENDER OF B/L
بعضاً اتفاق می افتد که قبل یا بهنگام ورود کشتی به بندر مقصد بارنامه های اصلی به دست گیرنده نرسیده است و درحالیکه او به خاطر انجام تعهداتی که دارد و یا بنا به ضرورت های دیگر (نصب به موقع کارخانه - فروش کالا در فصل مصرف و...) بایستی کالای وارده را هرچه زودتر به دست آورد. اعتبار بارنامه، لازم است توجه شود، که موکول به بدون قید و شرط بودن یا CLEAN بودن آن است، وقتی ملاحظاتی چون دارای شکستگی، آبدیدگی، سوراخ و ریزش و ... در بارنامه قید شده باشد، اصلاح بارنامه در مواردی که میسر باشد، مدتی طول می کشد. در این موارد است که بعضاً تحویل و تحول و کالا بدون ارائه و استرداد بارنامه پیش می آید. یا در مواقعی که سری اول نسخ اصلی بارنامه گم شده و سری دوم باید صادر گردد.

۱-۷-۳- ضمانتنامه بانکی BANK GUARANTEE یا تعهد کتبی
درچنین موردی گیرنده قبل از هرچیز بایستی از بانک خود و یا از کارگزار یا نماینده خط استعلام و تفحص نماید و در صورتیکه به نتیجه نرسد می تواند از خط یا شرکت کشتیرانی جویا شود که آیا حاضرند در مقابل یک

تضمین بانکی اجناس را تحویل دهند! در صورت قبول، گیرنده با تهیه و تسلیم ضمانت بانکی به شرکت کشتیرانی جنس را دریافت می‌دارد. در این نوع ضمانتنامه بانک از جانب گیرنده ضمانت می‌کند که در صورت بروز هر مسأله ای ناشی از تحویل کالا بدون ارائه بارنامه غرامت شرکت (خط) کشتیرانی یا کارگزار او را بپردازد. خطوط کشتیرانی و یا حمل‌کنندگان عام فاقد کشتی NVOCC فرم های خاصی را دارند که بموجب آن

BANK GUARANTEE صادره توسط یک بانک بایستی توسط صاحب کالا تأیید و یا به اصطلاح پشت نویسی شود و محدودیتی از لحاظ زمان نداشته باشد. مهمترین دلیل اتخاذ این احتیاط آنست که ممکن است کل نسخ بارنامه هنوز در دست فرستنده کالا یا بانک او باشد و بعلل اختلافی که با خریدار دارند مایل نباشند قبل از حل مسائل و تسویه حساب فیما بین کالا تحویل گیرنده (خریدار) گردد. بعضاً در صورت اعتماد کامل خط یا نماینده او به مشتری ممکن است به جای ضمانتنامه بانکی به تسلیم ترخیصیه یا قبض انبار به مشمولین در اراء تعهد کتبی (LETTER OF INOEMNITY) رضایت د

بهر صورت حتی تحویل و تحول ضمانتنامه بانکی و کالا نباید بدون اجازه فرستنده انجام پذیرد چرا که در این صورت حمل کننده از اصل اعتمادی که لازمه بارنامه است عدول کرده است. بعد از دریافت بارنامه توسط خط یا نماینده او متقابلاً ضمانتنامه ای که نزد آنها بوده است مسترد می‌گردد.

۲-۷-۳- ضمانت شخصی PERSONAL GUARANTEE

قبول چنین ضمانتی تجویز نمی‌گردد. مگر در مواقعی که مبلغ مورد معامله سنگین نبوده و شرکت خریدار (گیرنده) دارای اعتبار تجاری کافی و حسن سابقه باشد. حتی ضمانتنامه بانکهای ناشناخته و گمنام نیز باید مورد تردید واقع شود. در هر دو صورت مشورت با فرستنده ضروری است.

نمونه ای از ضمانتنامه هائی که در این موارد مبادله می شوند ملاحظه خواهید نمود که در متن آن ضمن تشریح تعداد و نوع بسته ها و شرح کالا امضاء کنندگان ذیل آن، یعنی متعهد ونیز گیرنده (ذینفع کالا) باید هر نوع ادعای ضرر و زیان و یا خساراتی را که از تحویل کالا بدون تسلیم بارنامه ایجاد و یا مطالبه شود جبران نمایند. البته متن این تعهد نامه می تواند برحسب مورد و شرایط و خواست خط کشتیرانی یا نمایندگان آن و بطور کلی اشخاصی که کالا را در اختیار داشته و برای واگذاری آن تضمینی را مطالبه می کنند متفاوت باشد. اطلاعات مندرج در این ضمانتنامه ها غالباً اطلاعاتی است که در بارنامه درج شده است.

۸-۳- گواهی یا گزارش تخلیه کالا OUT-RUN REPORT

این گواهی شامل اطلاعات لازم نسبت به کالاهائیکست که از کشتی تخلیه شده است و هر نوع خسارت یا کسری کالا در آن درج خواهد شد. این گواهی به امضاء افسر ارشد کشتی و یا نماینده خط رسیده و نسخی از آن را به خط کشتیرانی، شرکت تخلیه و بارگیری و بعضاً به گمرک تسلیم می نماید.

۱-۸-۳- پیگیری کالا- CARGO TRACER

در مواقعی که کسر یا اضافه تخلیه ای مشاهده شود، نمایندگی خط، اعلامیه ای به تمامی بنادری که کشتی در آنجاها بارگیری و یا تخلیه نموده ارسال می نماید. مسئولین و کارگزاران بارگیری کشتی انبارها و پایانه های خود را بررسی می نمایند تا علت این مغایرت را پیدا کنند. و دریابند که آیا کالای مورد پیگیری نزد آنها جامانده و یا برعکس کالائی که به آنها جهت بررسی ابلاغ شده اشتباهاً و بطور اضافی به کشتی بارگیری شده است. اگر در کالا کسری پیدا شود آنرا به بندر مقصد حمل خواهند کرد و اگر بعد از بررسی همه جوانب ت^{۲-۳} پیدا کنند، آنرا گم شده تلقی و مراتب را تأیید و گواهی کسر تخلیه SHORT LAND CERTIFICATE خواهند کرد.

۹-۳- بازرسی کالا و موسسه بازرسی کننده

در صورت مشاهده خسارت و یا آسیب دیدگی کالا، نماینده خط گیرنده را مطلع خواهد نمود تا ترتیب بازرسی کالا داده شود. مؤسسه ای که این وظیفه را انجام میدهد مؤسسه بازرسی یا بازبینی (SURVEILLANCE) نامیده میشود که پس از بازبینی دقیق کالا گزارش بازرسی را تنظیم و میزان و چگونگی خسارت را بطور دقیق معلوم می نماید. این گزارش کلیه اطلاعات لازم از جمله بندر مبدأ فرستنده، نحوه صفاقی، علت آسیب دیدگی را شامل بوده و پس از تکمیل برای ذینفع ارسال میگردد.

در مورد ضایعات یا خسارات سنگین و قابل توجه، یک بازرس از طرف حمل کننده نیز تعیین و به نوبه خود مراحل بازرسی را انجام خواهد داد. در صورت بروز اختلاف فاحش بین نتایج بازرسی‌های دوگانه مسأله از طریق مذاکره، داوری و یا مراجع قضائی رسیدگی و حل و فصل میگردد.

۱۰-۳- دعاوی و محدودیت زمانی CLAIMS AND TIME BAR

گیرنده می بایست به مجرد دریافت کالا در صورت مشاهده خسارت آشکار اعلام خسارت نماید. در حمل دریایی مهلت ابلاغ ادعای آسیب دیدگی، خسارت یا کم و کسر کالا را از لحظه دریافت و رؤیت کالا تا حداکثر سه روز دانسته اند. در صورت غفلت در این امر، حق دعوی از گیرنده سلب نمیشود ولی باید بتواند اثبات نماید که اولاً کالا خسارت دیده بوده است ثانیاً بهنگام دریافت کالا خسارت قابل رویت نبوده، در غیر اینصورت چنین تلقی میشود که کالا بدون عیب و نقص تحویل گردیده است.

در صورت اعلام خسارت بموقع مدت زمان اقامه دعوی یکسال از تاریخ تحویل کالا و در صورت مفقود شدن کالا یکسال از تاریخی است که کالا قاعدتاً و عرفاً می بایست تحویل می گردید.

آیا گیرنده حق دارد قبل از تحویل گرفتن کالا از آن بازرسی بعمل آورد؟ در بسیاری از کشورها چنین حقی را برای گیرنده قائل شده اند ولی به این شرط که کلیه نسخ اصلی بارنامه را ارائه نماید و ظاهر بسته ها حکایت از آسیب دیدگی داشته باشد. در غیر این صورت همان مهلت سه روزه معمول است.

نمونه هائی از گزارش بازرسی و گواهی نقص یا کم و کسر کالا نشان داده شده اند. درایران برای خسارت دیدگی و یا کم و کسر کالا صورتمجلس (PROCES VERBAL) گمرکی تنظیم و به امضاء انباردار- نماینده گمرک و نماینده شرکت یاخط کشتیرانی میرسد.

۱۱-۳- کشتی های گذری واجاره ای TRAMP AND CHARTER

۱-۱۱-۳- قرارداد اجاره یا CHARTER PARTY

این قرارداد در واقع توافقی است بین مالک کشتی یا مسئول کشتی از یکطرف و فرستنده کالا از طرف دیگر برای حمل یک محموله. در این حالت فرستنده نیاز خود را به یک کارگزار یا دلال کشتی (SHIP BROKER) در میان می گذارد. کارگزار یا حق العمل کار این موضوع را به اطلاع دیگر کارگزارانی که در نقاط مختلف با آنها معامله و رابطه دارد میرساند، متقابلاً این کارگزار اطلاعاتی هائی از صاحبان کشتی که امکان بارگیری دارند دریافت میدارد و به این ترتیب بین فرستنده و دارنده کشتی ارتباط و همکاری برقرار نموده و قراردادی برای اجاره کل یا بخشی از ظرفیت کشتی با دخالت و نظارت کارگزار منعقد میگردد. این نوع معامله سابقه طولانی دارد و رشته ای است مملو از تخصص و کاردانی و تجربه خاص. بزرگترین بازارهای کشتی و کشتیرانی در نیویورک و لندن قرار دارند. میزان کرایه در این نوع حمل دریائی به صورت استفاده از کشتی های به اصطلاح گذری بر اساس عرضه و تقاضا تعیین میگردد. این گونه قراردادها را در واقع باید قرارداد اجاره کشتی میان فرستنده و مالک یا مسئول کشتی دانست و به این صورت است که صاحب کشتی یک فروند مجهز با خدمه و تجهیزات را در ازاء مبلغ اجاره در اختیار فرستنده می گذارد. مدت اجاره می تواند برای یک سفر باشد و یا مدت معینی از زمان- مثلاً سه ماه. حالت اول VOYAGE CHARTER نام دارد و صاحب کشتی، کل یا مقداری از ظرفیت کشتی خود را به موجب قرارداد منعقد در بندری معین در اختیار فرستنده قرار میدهد و با قبول کلیه مسئولیت ها، هزینه ها و عملیات دریانوردی محموله را به بندر مقصد میرساند. اگر قرارداد بر اساس

FREE IN AND OUT بسته شده باشد مسئولیت و هزینه های بارگیری در مبداء و تخلیه در مقصد نیز بعهده فرستنده است که باید کالا را در مهلت مقرر یا زمان مجاز برای بارگیری و به هزینه خود بارگیری نماید. در صورتیکه بارگیری از این مهلت توافق شده در قرارداد تجاوز نماید، بایستی خسارت معطلی یا ایستانه کشتی را پرداخت کند که به آن DEMURRAGE می‌گویند. دمو راژ در واقع به طور عام به معنی خسارت توقف نیست چون توقف زمان معمول^{۱-۲} بارگیری یا تخلیه را نیز شامل است، بلکه خسارت معطل نگاهداشتن کشتی یا وسیله حمل است و واژه ایستانه معادل فارسی مناسب و زیبایی برای آن بنظر میرسد.

هرگاه برعکس، فرستنده بتواند در کمتر از زمان توافق شده کشتی را بارگیری یا تخلیه و مرخص نماید از جایزه یا پاداش تسریع که DISPATCH نامیده میشود برخوردار می‌گردد. تاکنون این واژه بهمین صورت در فارسی نیز رایج شده است ولی می‌توان به جای آن- وبعنوان متضاد ایستانه- کلمه زیبای "رهانه" فارسی را بکار برد. این دو اصطلاح را می‌توان به تدریج در اذهان و واژگان حمل و نقل جا انداخت. نوعی از اجاره بر حسب سفر به نام CONSECUTIVE VOYAGE نیز وجود دارد که قرارداد اجاره به جای یک سفر برای چند سفر بسته می‌شود.

در VOYAGE CHARTERS یا قراردادهای اجاره سفری، هزینه های عملیاتی از قبیل عوارض بندری، هزینه سوخت و بیمه کشتی و امثالهم به عهده مالک کشتی (اجاره دهنده) است.

در اجاره زمانی یا TIME CHARTER نیز دریانوردی و هدایت کشتی و مجهز بودن آن به وسایل و خدمه لازم به عهده کشتی دار است هرچند هزینه های عملیاتی برعهده اجاره کننده است. در این نوع اجاره-برخلاف مورد قبلی- کلیه هزینه های عملیاتی به عهده اجاره کننده است.

برعکس در اجاره کشتی لخت یا BARE BOAT CHARTER اجاره کننده مسئول کل کشتی است به نحوی که گوئی خود مالک کشتی است. حتی پرچم مورد نظر خود را بر فراز کشتی به اهتزاز در می‌آورد. این نوع قرارداد بیشتر در اجاره های طولانی مدت (بیش از دو سال) استفاده می‌شود.

بطور خلاصه چارترینگ یا اجاره دربستی کشتی ناظر بر مواردی است که فرستنده برای حمل یک محموله از نقطه A به نقطه B از یک کشتی و طی یک سفر استفاده می کند و یا اینکه کشتی را برای مدتی به صورت اجاری در اختیار می گیرد. اجاره کشتی ها غالباً از طریق کارگزاران یا SHIP- BROKER ها انجام می پذیرد و کاری است تخصصی و باید توسط متخصصین این امر انجام پذیرد. بد نیست اشاره شود که کارگزار یا دلالی که از جانب صاحب کشتی چانه می زند SHIPBROKER و شخصی را که از جانب اجازه کننده کشتی چانه می زند CARGO BROKER می نامند.

۱۲-۳- اصطلاحات رایج در تنظیم قرارداد اجاره دربستی

SHIPPING TERMS USED IN CHARTER PARTIES

اگرچه قراردادهای اجاره کشتی یا charterparty بطور کلی مفاهیم و منظورهای کاربرد همسانی را در بر می گیرند ولی این مطلب بدان معنی نیست که یک شکل و اصطلاحات واحد و تغییرناپذیری برای آن وجود دارد. معهذا واژگان، عبارات و اصطلاحات رایج^{۲-۳} اجاره کشتی chartering سابقه کاربردی طولانی دارند، در فرهنگ حمل و نقل و دریانوردی جا افتاده اند و از همه مهمتر برای محاکم قضائی مانوس اند و بارمعنائی مشخص دارند. ما در اینجا تعدادی اصطلاحات عمده و مهم را برای آشنائی بارفرابران آورده و به اختصار توضیح می دهیم. بدیهی است در صورت نیاز و یا علاقه برای بدست آوردن اصطلاحات مبسوط تر باید به کتاب ها و منابع ذیربط مراجعه نمود.

□ ARRIVED SHIP در تمام اجاره نامه های کشتی که برای یک سفر تنظیم میشود شرط اینست که کشتی قبل از موعد مقرر وارد بندر یا محل بارگیری شود. منظور از موعد مقرر تاریخی است که مهلت تعیین شده برای عملیات بارگیری از آن روز آغاز میشود. در قراردادهای اجاره کشتی بعضاً اسکله یا باراندازی معین قید می شود که در اینصورت کشتی باید در آنجا در اختیار مستأجر قرار گیرد و اگر بندر نام برده شده باشد در بندر. هرگاه از بندر معینی نام برده شود بایستی به نکاتی چون تعریف قانونی و متعارف بندر و مواقعی که در بندر اسکله

ای برای پهلو گرفتن کشتی وجود ندارد و یا تراکم کشتی ها مانع پهلوگیری است و می تواند به ارقام سرسام آور « ایستانه » منجر گردد توجه داشت.

□ BARE BOAT کشتی لخت. در مواقعی استفاده میشود که اجاره کننده کالای خاص و درعین حال تخصص لازم برای اداره و بهره برداری از کشتی را دارد ولی تمایل یا توان خرید کشتی را ندارد. به قراردادهای منعقد شده برای استفاده از کشتی به صورت لخت یا خالی DEMISE CHARTER نیز می گویند. در اینجا معنی DEMISE را می توان کشتی بدون خدمه نیز ترجمه نمود. ضمناً در عمل، شرکت های کشتیرانی که احتیاج به کشتی پیدا می کنند و امکان اداره کشتی بدون خدمه را دارند از این روش یا سیستم اجاره کشتی استفاده می کنند و نه صاحبان کالا.

□ BERTH TERMS، شرایط اسکله، حاکی از آنست که قرارداد حمل تابع شرایط و رسوم بنادر بارگیری و تخلیه است و اصولاً هزینه های تخلیه و بارگیری با خطوط کشتیرانی می باشد.

□ BOTH ENDS هر دو سر، یعنی هم در بندر مبدأ و هم در بندر مقصد و متضمن پاره ای شرایط تخصصی و ویژه دریائی است مثلاً OSP یعنی در بندر یا اسکله امن (PIER) ON SAFE PORT

□ CANCELLATION DATE تاریخ فسخ قرارداد: ناظر بر تاریخ دقیق واگذاری کشتی به اجاره کننده است که حق دارد بعد از این تاریخ و در صورت تاخیر در تحویل کشتی از طرف مالک، قرارداد اجاره را فسخ نماید. در قرارداد شرایط فسخ تصریح می گردد.

□ CHARTER PARTY B/L = بارنا^{۲-۳} د اجاره کشتی و معرف بارنامه ایست که برای حمل کالا بر اساس قرارداد اجاره کشتی صادر می شود و گیرنده را موظف به رعایت شروط قرارداد مزبور می نماید و جمله ای دایر بر این نکته در متن بارنامه درج می شود.

□ DEAD FREIGHT کرایه سوخت شده، هنگامی تعلق میگیرد که اجاره کننده نتواند کشتی را در موعد مقرر و به مقدار مقرر در قرارداد

حمل بارگیری نماید. در این صورت کرایه کامل توافق شده بایستی به صاحب کشتی پرداخت گردد، هرچند معمول است که هزینه های تخلیه و بارگیری - در صورتیکه در مبلغ قرارداد گنجانیده شده باشد- از آن کسر می گردد.

□ DEMURRAGE یا ایستانه: نرخ ایستانه معمولاً برحسب تعداد روز تعیین می شود و همانطور که گفته شد از زمانی شروع می شود که مهلت های مقرر توافق شده طبق قرارداد اجاره سپری شده باشد وقتی ایستانه شروع میشود، می گویند کشتی در حالت ایستانه است ON DEMURRAGE

□ و هر گاه کشتی به این حالت رسید دیگر تعطیل و غیر تعطیل مطرح نیست. به همین علت گفته ای وجود دارد که می گوید :

« کشتی که به ایستانه افتاد همیشه مشمول ایستانه است ! »

ONCE IN DEMURRAGE ALWAYS IN DEMURRAGE

□ DISPATCH یا رهانه، درست نقطه مخالف یا کلمه متضاد ایستانه است و برخلاف آن عمل میکند مبلغ آن همیشه معادل نصف مبلغ توافق شده برای ایستانه است و هدف آن تشویق استفاده کنندگان از کشتی برای تسریع در تخلیه و مرخص کردن کشتی است.

□ DISPONENT OWNER نایب مالک کشتی یا شخصی که مسئولیت اداره و بهره برداری تجاری از کشتی را برعهده دارد. غالباً این نوع مالک خط کشتی رانی است که کشتی را برای مدتی بصورت زمانی اجاره و بارنامه خط را صادر می کند.

□ EVEN IF USED = به معنی مدت زمانی است که جزء مهلت یا مدت توافق شده به حساب نمی آید، ولو اینکه در این مدت کشتی در حال تخلیه یا بارگیری باشد. مثلاً از ساعت ۵ بعدازظهر جمعه تا ۸ صبح روز دوشنبه. بطوریکه ملاحظه میشود این شرط بیشتر ناظر بر روزهای تعطیل است و نوعی معافیت از زمان احتساب اجاره است.

□ HIRE- STATEMENT صورتحساب اجاره:

سند مکتوبی است که مبلغ اجاره ای را که مستاجر باید به مالک کشتی پرداخت کند و روزهای را که کشتی در اجاره ذینفع بوده است و یا

مبالغی را که از اجاره کسر میشود از قبیل علی الحسابهای پرداختی و روزهای غیرقابل احتساب و ... معلوم می کند. اولین و آخرین صورتحساب ها مقدار سوخت موجود در کشتی^{۲-۳} تحویل گرفتن و تحویل دادن کشتی و مقدار سوخت خریداری شده طی مدت و اطلاعاتی از این نوع را در بردارد.

اصطلاحات رایج در حمل دریائی به این تعداد محدود نمیگردد و برای آشنائی بیشتر، علاقمندان می توانند به کتابهای تخصصی تر در این زمینه مراجعه نمایند.

□ FRIDAYS, HOLIDAY EXCLUDED (FHEX) یعنی جمعه ها از حساب حذف می شوند.

□ NOTICE OF READINESS (N.O.R) = اعلامیه آمادگی کشتی
□ SUNDAY, HOLIDAYS EXCLUDED (SHEX)

یعنی روزهای یکشنبه و تعطیلات به حساب نمی آید.

□ WORKING DAYS (WD) یعنی روزهای کاری شامل تعداد ساعات کاری که بر حسب مقررات یا عرف هر بندر یک روز کار محسوب می شود. روزهای کاری و استثناء شدن تعطیلات مبنای محاسبه زمان در عملیات تخلیه و بارگیری است.

□ و هرگاه در حروف اختصاری فوق به جای EX، INC آمده باشد یعنی این روزها در حساب منظور خواهند شد.

□ WEATHER WORKING DAYS (WWD) = روزهایی که هوا برای کار مناسب است.

Exersize 4

« تمرین ۴ »

- ۱- دونوع عمده بارنامه را نام ببرید.
 - ۲- شش مورد از اطلاعاتی را که باید در بارنامه وجود داشته باشد شرح دهید.
 - ۳- چه کسی حق امضاء بارنامه را دارد؟
 - ۴- برای اینکه یک بارنامه قابل معامله بشود چه شرایطی باید رعایت گردد و چه اقداماتی بعمل آید؟
 - ۵- برای اینکه بتوان کالا را تحویل گرفت ، چند نسخه بارنامه اصلی باید ارائه شود؟
 - ۶- معنی ۳/۳ نسخه اصلی بارنامه چیست ؟
 - ۷- بارنامه ای که برای حمل از یک بندر به بندر دیگر استفاده میشود، چه نام دارد؟
 - ۸- معنی قابل معامله بودن بارنامه چیست ؟
 - ۹- آیا یک بارنامه مستقیم (صریح) نیز قابل ظهر نویسی است ؟
 - ۱۰- بارنامه ای در سه نسخه صادر شده است . سه شخص مختلف در فواصل مختلف هریک با در دست داشتن یک نسخه اصلی بارنامه مراجعه می کنند، کدام یک حق دریافت ترخیصه (اجازه تحویل کالا) را دارد؟
 - ۱۱- رسید افسر اول حاوی چه اطلاعاتی است و منظور از این رسید چیست ؟
 - ۱۲- کاربرد وهدف از صدور ترخیصیه چیست ؟
 - ۱۳- آیا ترخیصیه قابل معامله است؟ آری نه
 - ۱۴- برای آنکه نمایندگی خط به جای بارنامه، ضمانت نامه را پذیرفته و ترخیصیه را صادر کند، قبلاً چه اقداماتی باید معمول گردد.
 - ۱۵- INDEMNITY به چه معنی است ودرچه مواقعی به کار می رود؟
 - ۱۶- LETTER OF INDEMNITY چه مزایایی دارد ؟
- ۱- برای فرستنده

۲- برای حمل کننده

- ۱۷- آیا بار فرابر می تواند از طرف مشتری خود در شرایطی که بارنامه در دست نیست، ضمانتنامه (LETTER OF INDEMNITY) بانکی یا شخصی صادر کند؟ دلایل خود را ذکر کنید.
- ۱۸- آیا بار فرابر صلاح است چنین ضمانت نامه ای را از جانب مشتری خود امضاء کند و به ذینفع بدهد؟ ۲-۳ نه

Exersize 5

« تمرین ۵ »

- ۱- OUT RUN REPORT شامل چه اطلاعاتی است ؟
- ۲- منظور از CARGO TRACER چیست ؟
- ۳- معنای کالای SHORT LANDED و OVERLANDED را شرح دهید.
- ۳- آیا گیرنده قبل از دریافت کالا حق بازرسی و بازمینی کالا را دارد؟
- ۵- منظور از JOINT-SURVEY چیست ؟
- ۶- مهلت مجاز (قانونی) قبل از اینکه یک ادعا مشمول مرور زمان شود چقدر است ؟
- الف - در مورد خسارت آشکار
- ب - در مورد خسارت غیر آشکار
- ۷- گیرنده کالا، در صورت عدم رعایت مهلت های قانونی (مجاز) با چه مشکلاتی مواجه خواهد شد؟
- ۸- آیا حق مطالبه خسارت در صورت رعایت نکردن مهلت های مجاز، از بین میرود؟
- ۹- از مفاد مواد ۲۴ الی ۲۷ مقررات متحد الشکل اسنادی به شرحی که مطالعه نمودید چه می فهمید. استنباط خود را به اختصار از هر یک از مواد یاد شده شرح دهید.

فصل چهارم - حمل و نقل بارگنجی
SECTION IV, CONTAINERIZATION

۱-۴- مقدمه :

حمل و نقل کانتینر یکی از ارکان عمده حمل و نقل دریائی است که از سال ۱۹۶۰ به این سو رواج یافته است. همانطور که گفته شد شخصی به نام مالکوم مک لین، مؤسس شرکت سی لند یک نفر کامیوندار بود که طرحی نو را به بازار حمل و نقل معرفی نمود، به این طریق که در واقع اتاق تریلرهای بدون شاسی و چرخ را در بندر مبداء سوار کشتی میکرد و در بندر مقصد با تأمین شاسی چرخ دار، اتاق مزبور را تحویل می گرفت و تا مقصد نهائی در خشکی می برد. سرویس یا شیوه حمل کارگاه به کارگاه یا منزل به منزل یا DOOR TO DOOR از همین جا سرچشمه گرفت. این شخص سالها بعد شرکت سی لند را فروخت و U.S LINE را خریداری کرد که متأسفانه بعدها ورشکست گردید.

یک بارگنج دریائی در واقع یک جعبه بزرگ با ساخت های گوناگون است که برای جابجائی کالا در حمل و نقل بین المللی بکار میرود و بایستی با معیارها یا مشخصات ISO منطبق باشد و از لحاظ کیفیت ساخت و استحکام و چفت و بست ها قابل اتکاء و اطمینان باشد.

۲-۴- جنس کانتینر یا بارگنج ها THE STUFF OF CNTRS

- نوع فلزی که هم شاسی (قاب) و هم بدنه بارگنج از فلز ساخته شده است. این نوع بارگنج اگر چه از استحکام کافی برخوردار است ولی دچار خوردگی و زنگ زدگی میشود. و باید هر ۵ سال یکبار تعمیر اساسی بشود. بعلاوه به علت ماهیت و انبساط و انقباض فلز در معرض آسیب دیدگی قرار دارد.
- بارگنج آلومینیومی که به لحاظ سبکی دارای مزیت بوده و دچار زنگ زدگی نمیشود ولی آب شور دریاها در آن خلل ایجاد می کند که غالباً به آسانی قابل رؤیت نیست.

□ بارگنج های چوبی که از چوب یا الیاف فشرده ساخته میشوند که معایب کانتینر های فلزی و آلومینیومی را ندارد ولی ساخت آنها گران تمام شده و تعمیراتشان نیز مشکل و پرهزینه است.

۳-۴-ابعاد اصلی : BASIC DIMENSIONS

در آغاز معرفی، کاتینر یا بارگنج های مک لین MC LEAN همان اندازه های یک تریلر را داشتند، یعنی $8 \times 8 \times 35$ فوت. در ۱۹۶۵ بارگنج ها توسط سازمان جهانی استاندارد ISO از ابعاد استاندارد برخوردار شدند که طول آنها ۱۰ یا ۲۰ یا ۴۰، عرض آنها برابر ۸ و ارتفاع آنها برابر ۸ فوت بود. ISO از سال ۱۹۸۹ در صدد معرفی بارگنج هائی با ابعاد استاندارد و همینطور بارگنج های معیارین در مقیاس ۱ متر مکعب مزبور برآمده است. البته ابعاد یاد شده ابعاد خارجی این مکعب هاست و ابعاد داخلی آنها که عملاً می تواند برای بارچینی مورد استفاده قرار گیرد مختصراً کمتر است. جدول پیوست ابعاد مختلف بارگنج های معمولی (غیر ویژه) را نشان میدهد.

۴-۴-انواع بارگنج یا کاتینر ها : FORMS OF CONTAINERS

۱- G.P. یا بارگنج برای مصرف عمومی . GENERAL PURPOSE

این همان نوع کاتینری است که غالباً با آن سروکار داریم : دارای درب لولائی در عقب است که از همین سمت نیز بارگیری می شود.

۲- OPT یا سقف بار OPEN TOP : سقف آن فلزی و بسته نیست بلکه چادری است که وسیله طناب بطور حلقوی مهار میشود و درب های عقب آن لولائی بوده باز و بسته میشوند.

این نوع بارگنج معمولاً برای محمولات سنگین مناسب است، بارگیری آن از قسمت فوقانی راحت تر است و دربارگیری آن از جرثقیل استفاده میشود.

۳- H.H.C. یا نیمه بلند (HALF HEIGHT CONTAINERS) که ارتفاع آنها ۴ فوت است و برای حمل نگله های فوق سنگین بکار میرود.

۴- SIDE DOOR برای نگله های بکار میرود که اگر چه در داخل کاتینر جا می گیرند ولی از درب های جلو یا عقب قابل بارگیری نیستند.

۵- بغل باز یا TILT SIDE که کناره ها یا دوطرف آن متحرک و فاقد دیواره ثابت است، بلکه بخش فوقانی دوطرف آن با چادر پوشیده میشود.

۶- بارگنج کفی شکل یا FLAT که از دوجانب سر و ته دارای درب است ولی فاقد سقف و جناح چپ و راست می باشد. حتی دیواره های سر و ته (جلو و عقب) می توانند تا شو باشند و برای بسته های بزرگ و حجیم بکار میروند.

۷- بارگنج « تاشو » COLLAPSIBLE که هرچند مثل بارگنج های معمولی و عادی است ولی هنگام حمل بصورت خالی میتوان آنها را جمع یا تاکرد و به این ترتیب حجم آنها را تقلیل داد تا در هنگام حمل خود فضای بسیار کمتری را اشغال کند.

۸- بارگنج فله بر : BULK CNTR که برای حمل غلات و حبوبات بکار می رود و معمولاً با وسایل مخصوص، مثلاً قیف، بارگیری می شوند. و در زیر آنها نیز دریچه ای برای تخلیه وجود دارد.

۹- بارگنج مخزنی یا تانکر TANK CNTR مخصوص حمل مایعات مثل نفت، روغن و مواد شیمیائی

۱۰- بارگنج عایق : INSULATED که مشابه بارگنج معمولی است ولی دارای جداره های عایق شده است و نوسان درجه هوا را کنترل و محتویات درون آن در مقابل نوسانات درجه هوا حفاظت می شود، بدون آنکه به سیستم سردکننده احتیاج باشد.

۱۱- بارگنج یخچالی REEFER CNTR ، که دارای یک دستگاه خنک کننده است و مخصوص حمل مواد غذایی و فاسد شدنی و بعضاً مواد شیمیائی خاص است که باید در محیطی سرد یا دمای معین جابجا شوند.

۱۲- کانتینرهای حجیم و خیلی حجیم HIGH CUBE و SUPER HIGH CUBE که برای کالای غوال بکار می روند.

۴-۵- شرایط اجاره کانتینر (بارگنج)

قراردادهای اجاره کانتینر دارای مفاد و شرایطی مبسوطی است که اطلاع از آنها برای متصدیان حمل ضروریست. قراردادهای تفصیلی بیشتر مربوط به مواقعی است که کانتینر نه برای یک سفر بلکه برای یک مدت معین

(مثلاً چند ماه یا یکسال) اجاره می شود. نکات اساسی در اجاره کانتینر عبارتند از:

- توافق بین LESSOR و LESSEE یعنی اجاره دهنده و اجاره گیرنده و مبداء و مقصد حرکت بارگنج. مبلغ اجاره و ارزش آن.
- زمان رایگان FREE TIME برای توقف کانتینر و هزینه (خسارت) معطلی آن
- تحویل و تحول کانتینر بر اساس INTERCHANGE REPORT یا برگ مبادله (نمونه پیوست)
- نحوه نگهداری از کانتینر در طول مدت استفاده و تعمیر آن در صورت بروز آسیب و نوع آسیب ۲-۴
- بیمه کانتینر - که بر عهده مستاجر است یا موجر
- عدم ایجاد هرگونه تغییر در مشخصات، شماره ها، پلاک ها
- احتمال استفاده یا واگذاری کانتینر به شخص ثالث

۴-۶- شرکت های اجاره دهنده کانتینر CONTAINER LEASING COS

علاوه بر خطوط کشتیرانی و شرکت های بزرگ بار فرابری، شرکت های مستقل دیگری هستند که دارای تعداد کثیری بارگنج بوده و آنها را به صاحبان کشتی و یا بارفرابران ویاحتی به صاحبان کالا اجاره می دهند. CTI- ICS- INTERPOOL- SEA CONTAINER- ICCU- XTRA- TRANSOCEAN GENSTAR- NIC- UNIFLEX- CONTRANS- CATU نام بعضی از این شرکت هاست. معهدا این گونه شرکت ها همیشگی نیستند و در طول زمان بعضی از بین می روند ویا توسط شرکت های دیگر خریداری می شوند.

اهمیت و نقش این شرکت ها وقتی معلوم میشود که بعنوان مثال تعداد کانتینرهای که یک خط کشتیرانی برای سفرهای اقیانوس پیمائی خود احتیاج دارد را در نظر آوریم. برای هر کدام از کشتی های خط سه مجموعه بارگنج لازم است : یکی در مبداء - یکی در مقصد و یکی در حال حمل. بهمین علت وبه خاطر درگیر نکردن مبالغ گزافی از سرمایه های خود، خطوط کشتیرانی از بارگنج های اجاره ای نیز بهره برداری می کنند. در

اواخر دهه ۹۰ حدود ۷۰ درصد از مجموع حدود ۳۰ میلیون بارگنج استیجاری متعلق به سه یا چهار شرکت بزرگ اجاره دهند بوده است. مزایای اجاره کردن (LEASING ADVANTAGES) را می توان به شرح زیر خلاصه کرد :

۱- اولاً بارگنج های استیجاری برای مدتی کوتاه وبه مجرد احساس کمبود آنها اجاره میشوند.

۲- به محض اینکه کاتینر (بارگنج) های متعلق به خط آزاد شده ودر دسترس قرار گیرند، بارگنج های اجاری برگردانده میشوند.

۳- با استفاده از این امکان، خطوط کشتیرانی از درگیر کردن سرمایه های سنگین در بارگنج های ملکی برکنار می مانند.

بسیاری از خطوط کشتیرانی تازه تأسیس اجاره را به تملک ترجیح میدهند. به ویژه شرکت های فاقد کشتی فعال در خط ترانس سیبری، از این روش استفاده می کنند. روش های اجاره نیز عمدتاً عبارتند از:

□ یک سره = ONE WAY ، مثلاً از ون کوور به یوکوهوما. بارگنج برای استفاده در ون کوور تحویل گرفته شده وپس از استفاده در یوکوهوما مسترد میشود. ۲-۴

□ دو سره یا رفت و برگشت = ROUND TRIP : بعنوان مثال اجاره کاتینر در اروپا به مقصد کانادا و برگشت . این نوع اجاره غالباً در مواردی استفاده میشود که در بندر مقصد امکان تحویل نباشد و یا باربرگشت فراوان باشد.

۷-۴- گزارش تحویل و تحویل کاتینر (بارگنج)

CNTR. INTERCHANGE REPORT

بارگنج ها، قاعدتاً، بهنگام تحویل و تحویل مورد بازدید دقیق قرار میگیرند تا مراتب و مقادیر خسارت دیدگی آنها معلوم و تقویم گردد. برای این منظور گزارش جدول گونه ای به نام INTERCHANGE REPORT طرح و تهیه شده است که نمونه ای از آنرا ملاحظه خواهید کرد.

در این گزارش (جدول) در قسمت فوقانی نوع خسارت ها و تعمیرات درج و شماره گذاری شده اند.

در ستون عمودی سمت چپ اجزا و قسمت های مختلف کانتینر قید شده است . مثلاً اگر در مقابل ردیف ۳۱ کد شماره ۱۵ درج شود به این معنی است که دستگیره های بارگنج افتاده و یا مفقود شده اند. یا درج کد ۱۹ در مقابل ردیف ۱۰ به این معنی است که جوشکاری نرده فوقانی شکسته است . لذا بانوشتن عدد ۳۴ در ستون سوم عمودی در برابر همین ردیف (۱۰) لزوم جوشکاری را معلوم می نمایند. وستونهای بعدی شرح تعمیر و مقدار زمان لازم برای تعمیر آن و مواد مصرفی و... مشخص می گردد.

۸-۴- اعداد و ارقام روی کانتینر های NUMBERS ON CONTAINERS

هر بارگنج نه تنها آرم یا حروف اختصاری شرکت اجاره دهنده (مالک) بلکه تعدادی ارقام را نیز که کدها یا نشانه هائی حاکی از اطلاعات ضروری هستند بر خود دارد. بعنوان مثال این ارقام و نشانه ها عبارتند از :

۱- شماره کانتینر (بارگنج) مثلاً 41308-7 USLU

سه حرف اول معرف خط کشتیرانی US LINE و حرف چهارم معرف تخصیص بارگنج به خطوط راه آهن US می باشد. رقم شش شماره ای در واقع شماره بارگنج و عدد ۷ برای کنترل است. این حروف و شماره ها بطرزی خوانا و قابل رویت روی بدنه بارگنج نوشته شده و درعین حال در گوشه پایه های آن حک شده است.

۲- نمونه دیگر کشور محل ثبت: BER 2210 که این حروف و ارقام که بلافاصله در ذیل شماره کانتینر نوشته میشود حاکی از کشوری است که کانتینر در آنجا به ثبت رسید ۲-۴ نه در این نمونه منظور کشور BERMUDA و چهار عدد بعد از آن معرف ۸/۶ × ۲۰ یعنی ابعاد این بارگنج است .

۳- علامتی از نا

1	C
87	

بر روی کانتینر هائی که باراه آهن اروپا حمل و نقل می شوند

حکایت از آن دارد که این بارگنج ثبت شده راه آهن فرانسه در سال ۱۹۸۷ است.

۴- پلاک یا علامتی نیز بر کاتینر ها قرارداد دارد که حاکی از تأییدیه گمرک دایر برنشت ناپذیری در برابر آب و سلامت و استحکام قفل و بست آن است. مثلاً XTR/70-9508/76

۵- در مورد بارگنج چوبی- یا کاتینر های چوبی استرالیائی - یک نوع پلمپ نصب شده است که معرف تأییدیه مصونیت بهداشتی چوب بکار رفته در ساخت این کاتینر هاست. علامت های اختصاصی (مثل تأییدیه گمرکی) به نحوی بر کاتینر نصب می شوند که قابل تغییر و تبدیل نباشند.

□ بررسی کاتینر ها قبل از بارگیری : CONTAINER CHECKING

الف - ظاهر و بدنه :

۱- سوراخ یا شکافی در جداره ها نداشته باشد.

۲- درب ها به راحتی باز و بسته شوند.

۳- میله های قفل و دستگیره ها درست عمل کنند.

۴- بازمانده هائی از محموله قبلی در آن باقی نمانده باشد.

ب - داخل بارگنج :

۱- ضد نفوذ آب : برای این منظور می توان درب های بارگنج را کاملاً بست و بررسی نمود که آیا نوری از لابلای درب ها یا کف یا سقف آن به درون می تابد یا نه

در مورد کف بارگنج بایستی دقت بیشتری بعمل آورد زیرا در حمل جاده ای معمولاً آب از پائین به طرف بالا پاشیده می شود و امکان بیشتری برای نفوذ به داخل دارد.

در مورد بارگنج های غیر مسقف که باچادر پوشانده می شوند باید چادر و میله های مربوط و محل عبور طناب چادر و بویژه اندازه چادر را بررسی نمود. بعلاوه در تمام موارد باید از نظافت و عدم آلودگی بارگنج اطمینان حاصل نمود و اینکه مواد اضافی یا بازمانده ای از کالاهای قبلی در آن به جانمانده باشد. در بعضی موارد پس از تخلیه پاره ای کالاها، مثلاً مواد شیمیائی یا سموم داخل آن بایستی شسته و تمیز شود. باید توجه داشت که فرستنده کالائی که از بارگنج استفاده میکند. حتماً میخواهد اطمینان

یابد که بارگنج مورد نظر در شرایط خوب و عاری از عیب و نقص است و مشکلی برای محموله ای که قرار است حمل کند بوجود نخواهد آورد.

۹-۴- استفاده از بارگنج (کانتینر)ها

تقریباً هر نوع کالائی که از لحاظ ابعاد مناسب باشد، میتوان در بارگنج حمل کرد:

بسته های پارچه، جعبه ها و صندوق ها، ماشین آلات، عدل های فرش و پنبه و ... بارگیری و بارچینی کالا در یک بارگنج مشکل تراز بارگیری آن در یک کامیون نیست، فقط تا اندازه ای متفاوت است. در بارگیری و بارچینی یک بارگنج باید نکات زیر را به دقت رعایت کرد:

۱- کالائی که داخل کانتینر گذاشته میشود نباید فشار زیادی را به دیواره های آن وارد سازد.

۲- وقتی از گیره های (wedge) چوبی برای مهار کردن کالا استفاده می شود، آنها را باید در مقصد برداشت.

۳- فضای خالی بعد از بارچینی را باید با کیسه های هوا، قطعاتی از چوب و یا اقلام سبک و کم وزن مشابه پرکرد تا از حرکت کالا در درون بارگنج جلوگیری شود.

۴- دربها باید به راحتی باز و بسته شود و با فشار کالای داخلی مواجه نباشد.

۵- در مهار کالا در داخل از لوازمی که برای اینکار درست شده مثل تسمه های پلاستیکی و یا برزنتی و حلقه ها می توان استفاده شود.

۶- لیست بسته ها و جعبه های داخل بارگنج تهیه و درجائی که در دسترس باشد در داخل بارگنج گذاشته شود.

۱۰-۴- نقش کانتینر در تسهیل تجارت جهانی

CONTAINERS FACILITATING INT'L TRADE

رواج کانتینر در حمل و نقل بین المللی کالا مزایائی را بهمراه داشته است

:

- ۱- برای بازرگان، خطرات دله دزدی و خسارت دیدن و نهایتاً هزینه تمام شده محصول کالا را به مقدار قابل توجهی کاهش داده است
- ۲- برای بارفرابران امکان تلفیق و حمل محمولات گروهی (گروپاژ) و ارائه خدمات تخصصی را فراهم ساخته است.
- ۳- برای بنادر سهولت تخلیه- بارگیری- صغافی و گردش کالا را فراهم نموده است.

۲-۴

۱۱-۴- انتخاب بارگنج SELECTION OF CNTR

در انتخاب کانتینر یا بارگنج باید عوامل عمده ای چون ظرفیت و ابعاد آن، نوع کالائی که باید در آن بارگیری شود (کالای خشک یا منجمد یا تره بار...) حد مجاز حمل بر جاده و امکانات حمل جاده ای و همینطور تخلیه و بارگیری بارگنج در مبداء و مقصد مورد نظر را باید در نظر گرفت. ظرفیت کانتینرهای مختلف قبلاً داده شده است ولی بعنوان مثال حداکثر وزن دقیق کل مجاز یک بارگنج معمولی ۴۰ فوتی ۳۰/۸۴۰ کیلوگرم است و وزن خالی آن ۳۹۴۰ کیلو. بنابراین حداکثر وزن محموله قابل بارگیری در این بارگنج ۲۶۵۴۰ کیلوگرم خواهد بود. معهذا باید بررسی نموده و از حدود مجاز حمل بار بر سطح جاده و ریل کشورهای مسیر یا مقصد اطلاع حاصل نمود تا وزن ناخالص بارگنج (محموله و ظرف) از مقادیر مجاز تجاوز ننماید.

۱۲-۴- توزیع بار داخل بارگنج LOAD DISTRIBUTION

بار را باید بطور متعادل و متوازن در داخل بارگنج توزیع نمود تا از عدم تعادل و مسائل و مشکلاتی که ایجاد می کند اجتناب شود. برای این منظور باید سعی نمود که مثلاً بهنگام بارگیری یک محموله سنگین در داخل بارگنج نزدیک و یا روی مرکز ثقل بارگنج و وسیله حمل قرار گیرد. این مرکز ثقل در مورد بارگنج های ۲۰ فوتی به فاصله ۶۰ سانتی متر و برای ۴۰ فوتی ۹۰ سانتی متر از مرکز طولی بارگنج قرار دارد. هرگاه

رعایت این ضوابط میسر نشود حتماً باید حمل کننده (کشتی-ریل-جاده) را از این امر مطلع نمود و در صورت لزوم در اسناد حمل به آن اشاره کرد تا از حوادث ناخواسته جلوگیری شود.

در این قبیل موارد، که بارگنج حامل محموله سنگین یا غوال است، حتماً باید باگیرنده تماس حاصل نمود تا به موقع وسایل لازم را برای تخلیه محموله مهیا گردیده و از معطلی وسیله نقلیه احتراز شود.

۱۳-۴- طرح بارچینی (VANING SYSTEM) STOWAGE PLAN

نحوه بارچینی در داخل یک بارگنج را می توان یا براساس ابعاد و وزن بسته ها حساب کرد یا روی کاغذ آنها را در مقیاس یک بارگنج چید. بهر حال برای فایده طرح بارچینی سه دلیل عمده ذکر کرده اند:

۱- استفاده بهینه از فضای بارگنج

۲- یافتن فضاهای خالی برای پر^{۴-۲} با لایه های حائل

۳- تسهیل بارگیری و تخلیه کالا

برای تهیه طرح بارچینی به اطلاعات زیر نیاز هست :

۱- وزن و ابعاد دقیق کالا

۲- نوع بسته بندی

۳- ابعاد دقیق داخل بارگنج و حد مجاز وزنی که می توان در آن بارگیری نمود.

باید از ابعاد دقیق (داخل و خارج) بارگنج اطلاع داشته باشید. برای این منظور می توان از شرکت اجازه دهنده و یا خط کشتیرانی کسب اطلاع نمود. وقتی که کانتینر در اختیار تان قرار گرفت آنرا بررسی نمائید که آیا با نوعی که مورد نظر شما بوده و سفارش داده اید منطبق است یا نه. این نکته حائز نهایت اهمیت است.

کانتینر معمولاً به دولحاظ تحت فشار کالا قرار می گیرد، یکی فشار ثابت که ناشی از نوع بارچینی و صفافی کالاست. فشار ثابت در اثر وزن و ابعاد بسته هائی که روی هم چیده میشوند ایجاد میشود. این فشار را STATIC PRESSURE می نامند. نوع دیگری از فشار که پویا یا DYNAMIC نام گرفته، در حین حرکت و جابجائی و در اثر تکان ها و لرزش آن رخ میدهد. در روی

جاده ترمز کردن ، توقف یا شتاب ناگهانی و در دریا به علت بالا پائین افتادن کشتی در اثر امواج و بهنگام تخلیه بارگیری در بالا کشیدن و پائین گذاشتن ونحوه مهار کردن آن توسط وسایل تخلیه - بارگیری به کاتینر فشار وارد میشود که خود می تواند کالای درون آنرا نیز تحت تاثیر قرار دهد. در صغافی بسته ها در داخل کاتینر باید قواعد زیر را مراعات کرد:

۱- بسته ها و بطور کلی بار بایستی بطور متعادل در کاتینر توزیع شود و همانطور که گفته شد مقیاس بار در متر یا فوت مربع رعایت شود. عدم توجه به این امر ممکن است حتی به افراد صدمه وارد نماید. اگر توزیع بار بطور مناسب و متعادل مقدور نیست، حتماً در اسناد حمل به این نکته را متذکر شوید و حمل کننده را در جریان بگذارید.

۲- باید کالای سبک را روی کالای سنگین قرار دهید تا از شکسته شدن بسته های سبک و ضعیفتر جلوگیری بعمل آید. حتی در صورتیکه به کل سطح بارگنج برای کالای مورد نظر نیاز نباشد، سعی کنید کالا را در تمام سطح و حد یکنواختی از ارتفاع پخش کنید. بدین ترتیب کالا از لحاظ وزن نیز حتی المقدور بطور یکسان یا متعادل در فضای بارگنج توزیع میگردد. در هوای مرطوب بسته های مقوایی خیس می شوند. در این قبیل موارد کارتن ها را به نحوی بچینید که فضائی برای تهویه و گردش هوا وجود داشته باشد. از بارگنج های تهویه $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{4}$ میتوان برای این نوع محمولات استفاده نمود.

۳- در صورتیکه بسته ها جای بازی در داخل بارگنج داشته باشند، بهتر است آنها را با تسمه یا کمر بند و یا لوازم مناسب دیگر مهار کنید.

۴- بسته های را که کالای درون آنها رطوبت، حرارت یا بو پس میدهد بافاصله از سایر بسته ها قرار دهید، تا بسته های دیگر آلوده نشوند.

۵- بسته های که در نزدیکی درب بارگنج گذاشته میشوند. بایستی به نحوی بارگیری یا مهار شده باشند که بهنگام باز کردن درب فرونریزند یا نیفتند .

۶- فواصل یا فضای اضافی یا باقیمانده داخل بارگنج حتماً بایستی حول محور مرکزی بارگنج باشد.

۷- بسته های نمونه کالا برای بازرسی گمرکی را جلوی درب بگذارید تا بازدید گمرکی تسهیل شده و از تخلیه مقدار زیادی از کالا اجتناب شود.

۸- در مورد بار گنج های یخچالی، اطمینان حاصل نمائید که دستگاه خنک کننده روی درجه مطلوب قرار گرفته و هوای داخل آن در حد درجه مورد نظر باشد.

۹- از پلمپ صحیح و مطمئن بارگنج بمنظور جلوگیری از سرقت و دله دزدی اطمینان حاصل نمائید.

حمل و نقل بارگنجی در بنادر کارتخلیه و بارگیری را آسان تر نموده است و در بنادر کشورهای صنعتی گذاشت و برداشت بارگنج جای تخلیه و بارگیری سنتی کالاها را گرفته و عملیات تخلیه و بارگیری را سرعت بخشیده است. بدین ترتیب به سرعت گردش کشتی ها و تعداد سفرهای آنها از یکطرف و برحجم کالای جابجا شده بنادر بطرز چشمگیری افزوده است. بارگیری و تخلیه کشتی های سنتی یا حامل کالاهای غیر بارگنجی (CONVENTIONAL VESSELS) در هر سفر مدت مدیدی طول میکشید و سود صاحبان کشتی را در سطح نازلی قرار میدهد. بهمین علت اینان نیز از بارگنج ها استقبال نمودند و به سرمایه گذاری در کشتی های بارگنج بر روی آوردند. از طرفی سنگینی سرمایه گذاری در این نوع کشتی های جدید خود سبب شد که خطوط کشتیرانی باهم به تشریک مساعی و همکاری پرداخته و اتحادیه های خطوط را تاسیس کنند.

برای مثال قیمت یک کشتی بارگنج بر به حدود -/۵۰ تا ۷۰ میلیون دلار و هزینه خرید ۵ هزار بارگنج ۱۵ میلیون دلار بالغ میگردد.

راه آهن ها نیز خود را با این شیوه حمل انطباق داده اند و به جای واگن ها و قطارهای قبلی اینک از واگن های اشکوبه ای که قادر است ۲ بارگنج را در ارتفاع بارگیری نماید استفاده می کنند و بدین ترتیب با حمل تعداد قابل توجهی بارگنج در هر سفر - مسیر توانسته اند در هزینه ها صرفه جوئی و خالص درآمد ها را افزایش دهند.

۱۴-۴- اصطلاحات و عبارات متداول در حمل و نقل بارگنجی

TERMS USED IN CONTAINER TRANSPORT

□ FULL CONTAINER LOAD = (FCL) : یک بارگنج پر

این اصطلاح را نباید خیلی ساده تلقی کرد. معمولاً منظور از FCL وقتی است که فرستنده کالا به اندازه یک بارگنج کامل کالای قابل حمل دارد. در این حالت یک بارگنج از خط کشتیرانی گرفته، آنرا با کالای خود پر کرده و مجدداً برای حمل در اختیار شرکت کشتیرانی می گذارد. حتی در مواقعی که بارگنج پر نشده باشد، منوط به اینکه فقط حاوی بار یک فرستنده باشد « بارگنج پر » یا FCL تلقی میشود. از لحاظ حمل کننده هرگاه بارگنج توسط فرستنده کالا بارگیری و بارچینی شده باشد و نه توسط حمل کننده یا پیمانکاران او، FCL نامیده میشود و از نظر او تفاوتی نمی کند که نصف یا ربع چنین بارگنجی پر شده باشد یا تمام آن. و بهمین دلیل است که در بارنامه های صادره برای FCL جمله SHIPPER'S LOAD, STOWED AND COUNT یا « توسط فرستنده بارچینی و بارشماری شده است » درج میگردد. این جمله حائز اهمیت و توجه است و جالب آنکه در مواقعی نیز که یک بارگنج را با چند محموله متعلق به مشتریان خود بارگیری می کند، از نقطه نظر حمل کننده (نه بارفرابر) بازهم FCL محسوب میشود. از لحاظ مقامات بندری نیز چنین بارگنجی که به صورت پر وارد محوطه بندر گردیده و آماده بارگیری است FCL به حساب می آید.

□ (LCL) یا (LESS THAN A CONTAINER LOAD) کمتر از یک بارگنج به موردی

اتفاق میشود که بارچینی یا به اصطلاح پرسازی بارگنج توسط حمل کننده انجام می گیرد، صرفنظر از اینکه مقدار کالا کمتر یا برابر ظرفیت یک بارگنج بوده باشد و یا اینکه در بارگنج کالای دیگری بطور مشترک بارگیری نشده باشد. حتی در صورتیکه حمل کننده قیمت یک بارگنج پر را به حساب مشتری بگذارد ولی خود راساً آنرا بارچینی - بارگیری کرده باشد، بازهم گوئی LCL تلقی میگردد و همین امر است که غالباً سبب سردرگمی نسبت به این اصطلاح یا عبارت میشود.

موضوع از نظر حمل کننده از آنجهت حائز اهمیت و تفاوت است که مسئولیت او نسبت به LCL به مراتب بیشتر است، زیرا بعلت تقبل مسئولیت بارگیری کالا در بارگنج بهنگام تحویل آن نیز مسئول خسارت احتمالی خواهد بود.

□ CONTAINER YARD (CY) محوطه بارگنج ها یا بارگنج سرا : منظور فضا یا محوطه ایست در داخل پایانه یا بندر برای استقرار بارگنج ها تا حسب مورد به کشتی بارگیری شوند و یا روانه مقصدهای داخلی گردند. در چنین محل یا محوطه ایست که حمل کننده (یانماینده او) بارگنج را از صادر کننده تحویل می گیرند^{۲-۴} بعد از تخلیه از کشتی آنرا به وارد کننده تحویل میدهند. این عبارت در اعتبارات اسنادی نیز کاربرد دارد و به این معنی است که مسئولیت حمل با تحویل و تحول بارگنج در این محل پایان می پذیرد. مثلاً در بارگنج سرای سنگاپور یا بارگنج سرای بندر (CY PORT ...)

□ CONTAINER FREIGHT STATION انبار یا ایستگاه بارگنج ها که در واقع ناظر بر انباری است که در آنجا محمولات متفرقه LCL به حمل کننده تحویل شده و برای صادرات در داخل بارگنج جا گرفته و یا جهت تحویل به وارد کننده از بارگنج تخلیه میشود.

در بارنامه های مربوط به محمولات کمتر از یک بارگنج یا LCL عبارت CFS درج میگردد و حاکی از آنست که کالا در چنین محل یا انباری جهت بارچینی در بارگنج از فرستنده تحویل گرفته شده و یا پس از بازکردن بارگنج و تفکیک محمولات آن به گیرنده تحویل میگردد.

□ علاوه بر موارد مزبور، حالت های زیر را نیز باید مورد توجه قرار داد:
□ FCL /LCL برای مواقعی که فرستنده محمولاتی را برای تحویل به چند گیرنده در یک کشور مقصد در یک بارگنج بارگیری نموده و در مقصد آنها را تفکیک و به گیرنده های مختلف تحویل میدهد. یک بارگنج پر در مقصد به چند محموله کمتر از یک بارگنج تبدیل میشود.

□ LCL/FCL ، وقتی است که محمولات چند فرستنده در ایستگاه بارگیری -بارچینی جمع آوری شده و پس از بارگیری در یک بارگنج برای یکنفر گیرنده واحد ارسال میگردد.

□ FCL /FCL کل محموله یک بارگنج است که از جانب یک فرستنده برای یک گیرنده ارسال میگردد و می تواند به صورت DOOR TO DOOR حمل شود.

□ BREAK BULK : کالای بسته شماره، به صورت پاندل یا نگله های متفاوت

□ CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR-CAF : ضریب تعدیل نرخ ارز که به صورت درصدی برای تبدیل اسعار مختلف به دلار بکار میرود و به کرایه حمل اضافه میشود.

□ FIO یا اصطلاح FREE IN AND OUT به این معنی است که مشتری، بازرگان یا فرستنده محموله بایستی علاوه بر کرایه حمل یعنی هزینه های بارگیری در مبدا و تخلیه در مقصد به عهده مشتری می باشد.

در قرارداد های اجاره در بست یا CHARTER PARTY که مالک کشتی با شرایط و عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر آشنائی ندارد و یا مایل نیست خود این عملیات را تقبل نماید و یا در مواقع دوبه کاری که مالک دوبه نمیخواهد درگیر مسائل تهیه جرثقیل برای بارگیری یا تخلیه کالا گردد از

این عبارت (FIO) استفاده میشود ۲-۴

در بعضی کشورها مثل اندونزی رسم است که در بارنامه هائی که مقصد آنها یکی از بنادر این کشور باشد اصطلاح FREE OUT بکار میرود و به این معنی است که گیرنده کالا موظف است هزینه تخلیه کالا را در بندر مقصد پرداخت نماید.

□ TRANSHIPMENT یا تغییر وسیله حمل یا **تراباری**: که معمولاً به معنی تعویض کشتی در یک بندر میان راهی است، غالباً موجب ابهام و دردسر میگردد. بنابراین ضروریست که در این گونه موارد اولاً اصطلاح مزبور در متن بارنامه قید شود تا مانعی برای ادامه مسیر محموله پیش نیاید، ثانیاً طرفی که باید هزینه این کار را تأمین نماید اعم از اینکه متصدی حمل، خط کشتیرانی یا فرستنده باشد، معلوم

گردد. در مواقعی که بارنامه TBL توسط خط کشتیرانی صادر میشود نمایندگی خط باید ترتیب ترانسشیپ را بدهد و چنانچه TBL توسط متصدی حمل یا 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 و هماهنگی های لازم را بعمل آورد و اطمینان حاصل نماید که مقامات بندری مخالفتی با این تغییر وسیله حمل بعمل نخواهند آورد.

سایر اصطلاحات و عبارات رایج در حمل دریائی و کلمات اختصاری آنها نیز به شرح زیر هستند:

CSP = CONTAINER SERVICE PORT یا بندری که عملیات حمل بارگنج های پرو یا نیمه پر LCL و FCL از آنجا انجام میگردد.

□ CST = CONTAINER SERVICE TARIFF یا تعرفه خدمات بارگنجی

□ CT – B/L یا بارنامه حمل مرکب B/L COMBENED TRANSPOURT

□ 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.

□ MH = MERCHANT HAULAGE ، وقتی است که مشتری مایل است خود حمل داخلی را تقبل نماید. بارگنج اختصاص یافته را از بارگنج سرای (CY) کشتیرانی تحویل گرفته و پس از پر کردن آن با محموله خود آنرا به همان محل و به هزینه خود عودت میدهد. این حالت تابع یک فرجه زمانی و تعرفه خدمات بارگنجی است که توسط خط کشتیرانی تعیین میشود.

□ SITC = STANDARD INT'L TRADE CLASSIFICATION

طبقه بندی کالا حسب معیارهای سازمان ملل. در مبادلات بین المللی بمنظور مقایسه ها و تحلیل های اقتصادی کالاهای مبادله شده بر حسب طبقه ها معین و تعریف شده اند.

□ SLOT : جایگاه یا اشکاف به معنی جای معین برای قرار گرفتن یک بارگنج در کشتی است.

□ STRIP : خالی کردن یا بیرون آوردن کالا از بارگنج یابه اصطلاح " لخت کردن بارگنج "

□ STUFF : پر کردن یا بارگیری کالا در بارگنج

□ TANDUM : استفاده همزمان از نیروی کشش دو جرثقیل برای برداشتن بارگنج یا نگه های سنگین و افزایش قدرت برداشت محموله.

□ TCSP یا THROUGH- CONTAINER- SERVICE- PORT یا بندر چند منظوره بارگنجی که در آن سرویس های FCL و LCL به صور مختلف انجام میگیرد و دارای بارگنج سرا (CY) و ایستگاه بارچینی بارگنج (CNTR CFS FREIGHT STATION) هستند.

□ TEU = معادل واحد ۲ فوتی یا TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT معیار احتساب بارگنج ها اعم از ۲۰ یا ۴۰ فوتی بر اساس ومعیار بارگنج ۲۰ فوتی مثلاً یک ۴۰ فوتی برابر $2 \times TEU$ محاسبه میشود.

□ THC یا هزینه های جابجائی در پایانه TERMINAL HANDLING CHARGES و منظور از ترمینال کل مجموعه ایست که محل استقرار جابجائی، نگهداری و بالآخره تخلیه یا بارگیری بارگنج ها در محوطه یک بندر است .

□ TRANSFER CHARGES = هزینه های انتقال و به معنی هزینه های بارگیری ویا تخلیه بارگنج خالی و پر در مواردی است که مشتری خود حمل بارگنج از بارگنج سرای بندر یا خط را به انبار خود و بازگشت آن به محل اولیه را برعهده دارد و یا آنرا باید جداگانه پرداخت می نماید.

□ U.N.NUMBER منظور عددی است که توسط سازمان ملل متحد برای طبقه بندی کالاهای خطرناک در کتابهای IMO اختصاص داده شده است.

۱۵-۴- مالکیت بارگنج ها :

کانتینر (بارگنج) ها از لحاظ مالکیت و یا ید اختیار به دو دسته کلی تقسیم می شوند:

- SHIPPER'S OWNED CNTR = SOC یا بارگنج های متعلق به فرستنده

- CARRIER'S OWNED CNTR = COC یا بارگنج های متعلق به حمل کننده

- برآورد می شود که اینکه ۸ میلیون TEU نیز (عمدتاً از نوع SOC) در حمل و نقل های غیر دریائی (درون سرزمین) مورد استفاده قرار دارند. بدیهی است که این آمار تقریبی است و سالانه افزایش می یابد.

۲-۴

بخشنامه

شرکت محترم حمل و نقل بین المللی

با سلام و احترام،

بر اساس اعلام خطوط کشتیرانی حامل کانتینر به بنادر کشور، غالباً مشاهده می گردد که شرکتهای فورواردر خارجی با هم آهنگی با طرف های ایرانی خود اقدام به بارگیری کالای خرده بار در یک کانتینر می نمایند و بدون توجه به اینکه محمولات داخلی کانتینر به بیش از یک گیرنده (صاحب کالا) تعلق دارند، بعنوان کانتینر غیر مشترک (FCL) به خطوط کشتیرانی اظهار مینمایند. و در مانیفست تحویلی به بندر در بدو ورود کشتی بصورت یک ردیف و یک گیرنده تلقی می گردد. با عنایت به اینکه حمل کالا در کانتینرهای مشترک تابع شرایط بندری و گمرکی غیر از کانتینرهای غیر مشترک (FCL) میباشد، به علت عدم درج در مانیفست ورودی کشتی، مورد اعتراض سازمان بنادر و کشتیرانی و گمرک بندر گردیده است.

علیهذا بمنظور جلوگیری از بروز معضلات و مشکلات بعدی اعلام میدارد که کلیه شرکتهای حمل و نقل فورواردر موظفند تعداد، وزن، نوع کالا و گیرندگان محمولات یک کانتینر که بیش از یک گیرنده دارند را به خطوط کشتیرانی اظهار نمایند که بهمان نحو در مانیفست ورودی کشتی درج گردد.

فصل پنجم - کرایه و هزینه های حمل CHAPTER V- FREIGHT CHARGES

۱-۵- شرایط خط (کشتیرانی) LINER TERMS

عموماً ، کرایه خط هزینه های زیر را در بر میگیرد:

- هزینه بارگیری کالا از اسکله به روی عرشه
- هزینه حمل دریائی از مبدا تا مقصد
- هزینه تخلیه کالا از کشتی به روی اسکله

ترکیب هزینه های مزبور را شرایط یا کرایه خط می خوانند و به آن BERTH TERMS نیز گفته میشود. BERTH نیز به معنی PIER یا اسکله است . شرایط یاد شده با اصطلاحات موسوم به INCOTERMS چون FOB ، CIP و CPT تطابق ندارد، زیر این اصطلاحات ناظر بر تقسیم هزینه نسبت به نرده کشتی است.

در بسیاری از اتحادیه ها یا کنفرانس ها، خطوط کشتیرانی سیاست انتقال هزینه تخلیه و بارگیری به مشتری را اتخاذ نموده اند تا با شرایط اینکوترنر هماهنگی ایجاد شود و اصطلاح یا شرایط "هزینه قبل از حمل" PRE SHIPMENT CHARGES و "هزینه پایانه بندری یا (PLTC) PORT TERMINAL LINER CHARGES را معرفی نموده اند.

۲-۵- ساختار تعرفه خط : TARIFF STRUCTURE

تعرفه اتحادیه ها شامل نرخ های حداقلی است که همه خطوط عضو ملزم به رعایت آن هستند. تعرفه اطلاعات زیر را دربر دارد :

- نام اتحادیه یا کنفرانس
- نام خطوط عضو
- قلمرو جغرافیائی تحت پوشش
- شرایط و ضوابط کرایه
- فهرست کالاها و نرخ حمل آنها
- سایر هزینه های متعلقه

۳-۵- بنادر پایه BASE PORTS

در حیطه فعالیت هر اتحادیه بین بنادر پایه یا مبنا و بنادر خارج از کنفرانس تفاوت قائل میشوند. بنادر مبنا در واقع بنادری هستند در حیطه یا قلمرو جغرافیائی یک اتحادیه که تابع نرخ واحدی هستند و فرقی ندارد که محموله از کدام یک از این بنادر بارگیری شود. بعنوان مثال بنادر اروپای شمالی و اسکانندیناوی که هزینه حمل از هر یک از این بنادر تا مقاصد تحت پوشش کنفرانس یکسان است. یعنی اگر محموله ای از کپنهاگ یا هامبورگ یا رتردام حمل شود کرایه واحدی خواهد داشت. برای مثال اغلب خطوط اجازه دارند که از دانمارک به مقصد آسیا بارگیری کنند ولی در عین حال معدودی از خطوط کنفرانس در بنادر اسکانندیناوی پهلو میگیرند. لهذا بدین نحو عمل می کنند که کالا را به صورت حمل سراسری از مبادی داخلی اسکانندیناوی با کشتی های FEEDER یا از طریق جاده یا راه آهن و به هزینه خود تا هامبورگ یا رتردام که محل بارگیری و استقرار کشتی اصلی است می آوردند.

هزینه حمل برای فرستنده کالای اسکانندیناوی همانقدر است که فرستنده دیگر در بندر هامبورگ یا رتردام.

در اینجا اگر بندر مبدا در واقع همان بندری باشد که مستقیماً از آنجا توسط کشتی اصلی (اقیانوس پیمای) ارائه خدمت میشود CARREER'S PORT TERMINAL نامیده میشود. در غیر اینصورت CARRIER'S B/L PORT و به این معنی است که اگر چه نام این بندر (خارج از قلمرو و خط) در بارنامه قید شده ولی حمل مستقیم نیست.

۴-۵- OUT PORTS = بنادر بیرونی یا فرعی

هرگاه بندری در حیطه کار یا زیر پوشش یک کنفرانس باشد ولی بعلت کم بودن مقدار کالا در سطح یک بندر پایه نباشد به آن بندر فرعی گفته میشود. بارگیری از این بنادر مستلزم یک هزینه اضافی است که علاوه

بر نرخ پایه بایستی توسط مشتری پرداخت گردد. اعم از اینکه حمل از چنین بندر فرعی بطور مستقیم ویا بطور تراباری انجام پذیرد.

۵-۵- نرخ های پایه یا مینا BASE RATES

همانطور که از نامش برمی آید، این نرخ است از بندر پایه به بندر پایه. اختلاف فاحش کرایه ها برای یک مقصد مربوط به نوع کالا است. یکی از اصول در تعرفه گذاری های حمل و نقل اینست که نرخ بازتابی از ارزش کالا باشد. هرچه ارزش کالا بیشتر $2-5$ بهمان نسبت نرخ هم بالاتر است و اصطلاحاً نرخ کالائی یا COMMODITY RATE نامیده میشود و به این معنی است که هر کالائی نرخ خاص خودش را دارد. در تعرفه ها طبقه ۱ مربوط به بیشترین نرخ و طبقه ۲۵ مربوط به پائین ترین نرخ است.

۵-۶- اساس تعیین کرایه : FREIGHT CALCULATION BASIS

کرایه را عموماً بر اساس وزن و حجم کالا یا WEIGHT /MEASUREMENT تعیین میکنند که اختصاراً W/M نوشته میشود. برای کالاهای پر ارزش، ارزش اظهار شده مقیاس محاسبه است.

نحوه محاسبه نرخ بر مبنای وزن- حجم چنین است که از این دو عامل هر کدام بیشتر باشد آن ملاک قرار میگیرد و هر هزار کیلو یا یک تن را برابر یک متر مکعب می گیرند. مثال :

الف - یک صندوق لوازم

- وزن ۱۰۰۰ کیلو یا ۱/۰ تن

- حجم ۷۵۰% متر مکعب

- نرخ بر اساس وزن حساب میشود، زیرا کرایه بیشتری را به دست می دهد

ب - یک صندوق لوازم

- وزن ۱۵۰۰ کیلو یا ۱/۵ تن

- حجم ۲/۳ متر مکعب

- کرایه بر مبنای حجم تعیین میشود چون کرایه بیشتری را به دست می دهد.

در تعرفه های کنفرانس جداولی شامل انواع یا طبقات کالا تهیه شده و هر طبقه دارای شماره ای است : برای تعیین نرخ می توان با مراجعه به جدول، مبنای نرخ را معلوم کرد.

□ کرایه برحسب تن : FREIGHT TON

به جای علامت اختصاری W/M (WEIGHT/MEASUREMENT) از عبارت FGEIGHT TON یا تن مبنای محاسبه کرایه هم استفاده میشود و معرف آنست که کرایه برحسب ابعاد M و یا وزن W محاسبه شده است. این عبارت برای تعیین کل محموله یا بارکشتی نیز بکار میرود. مثلاً
- برحسب وزن، W برابر ۱۵/۱۵۰ تن = کالائی که وزن آن ملاک بوده است

- برحسب حجم M³ برابر ۱۸/۸۵۰ تن = کالائی که حجم آن ملاک بوده است

جمع : -/۳۴ - FREIGHT TONS برای محاسبه کرایه

نحوه تبدیل به شرح زیر است که حجم W ÷ M ضرب بارچینی بدست می آید. بنابراین کالائی با وزن یکهزار تن و حجم ۲۰۰۰ مترمکعب دارای ضرب ۲ خواهد بود و برای هر تن آن معادل دو تن حساب میگردد یا مثلاً کالائی با W=1740 TON ÷ M³=3890 ضرب ۲-۰ نی (STOWAGE FACTOR) معادل ۲/۲۳ خواهد داشت. هرگاه از لحاظ ضرب بارچینی محدودیتی وجود داشته باشد از عبارت اختصاری N/EXD یا حداکثر مجاز NOT EXCEEDING استفاده میشود که عیناً در مورد ارزش کالا هم قابل استفاده است.

حروف اختصاری NOS و NOE هم معرف دو اصطلاح NOT OTHERWISE و یا NOT OTHERWISE ENUMERATED و به این معنی است که این چنین کالائی در تعرفه پیش بینی نشده یا مندرج نیست .

□ کرایه کلی یا به اصطلاح چکی یا LUMPSUM که معمولاً در مورد یک محموله بزرگ مثل تجهیزات یا ماشین آلات بکار میرود و صرفنظر از جدول تعرفه تعیین می گردد. مثلاً ۳۰۰۰ دلار برای محموله X و غالباً در مورد کالاهای سنتی و غیر بارگنجی کاربرد دارد.

□ کرایه برحسب ارزش : (VALUE SCALE) نوعی محاسبه کرایه حمل است که طبق آن کرایه به تناسب ارزش افزایش می یابد و مبنای ارزش نیز بها یا ارزش FOB محموله است. قید علامت یا حروف اختصاری vs به این معنی است که کرایه برحسب ارزش محاسبه شده یا خواهد شد. مبنای محاسبه نیز وزن یا حجم و یا رابطه ۱۰۰۰ کیلو برابر m^3 خواهد بود. مثال:

۱- کرایه بر حسب حجم :

۱۰۰ کارتن لوازم جراحی به وزن ۸۰۰ کیلو برابر $1/5 m^3$

ارزش فوب کالا - /۶۰۰۰ دلار

کرایه بر حسب متر مکعب $4000 = 1/5 \div 6000$ دلار برای هر متر مکعب یا m^3

۲- کرایه بر حسب وزن

۲۵ جعبه غذای دامی به وزن ۱۲۰۰ کیلو یا $1/2$ تن، با ارزش FOB برابر ۶۲۴ دلار

کرایه $520 = 1/2 \div 624$ دلار برای هر تن

در مورد محمولاتی از این نوع فرستنده معمولاً جمله زیر را در بارنامه قید می کند.

ارزش این کالا طبق اظهار فرستنده \times دلار (\$) درازاء هرتن یا مترمکعب میباشد.

لذا خط کشتیرانی میداند که در صورت بروز خسارت مسئولیت او در چه حدی خواهد بود و هرگاه فرستنده یا بارفرابر بمنظور تحصیل کرایه کمتر ارزش غیر واقعی (پائین تری) را اظهار کرده باشد با مشکل مواجه خواهد شد. در بعضی از کشورها قوانین حمل و نقل مسئولیت حمل کننده را به ارزش اظهار شده کالا محدود کرده اند که در صورت بروز خسارت حمل کننده مسئول جبران ارزش مز $2-0$ د بود.

بعضی از خطوط یا اتحادیه ها شیوه اعلام یا محاسبه کرایه بصورت درصدی از ارزش کالا را برگزیده اند، مثلاً ۲ یا ۳ درصد ارزش. در این حالت

کرایه حمل برابر درصدی از ارزش کالا خواهد بود که براساس ارزش FOB و معمولاً در مورد کالاهای گران قیمت کاربرد دارد.

□ محمولات سنگین یا (HEAVING LIFT (H.L) در حمل اقلام سنگین بایستی آنها را در دستور حمل و در بارنامه مشخص و وزنشان را جداگانه قید نمود تا هنگام تخلیه، لوازم و تمهیدات ضروری برای آنها از قبل منظور و فراهم شود اتحادیه های مختلف برای این محمولات نرخ های خاصی را در تعرفه های خود اعلام می کنند. مثلاً بسته ها یانگله های از ۱۰ تا ۲۰۰ تن متریک. در مورد این قبیل محمولات ابعاد آنها نیز باید مشخصاً به خط کشتیرانی اظهار شود. تعرفه خاصی برای محمولاتی که طول آنها از ۱۲ متر بیشتر است نیز رعایت و مشمول هزینه اضافی میشود و باید نرخ کرایه این گونه محمولات یا نگله ها از حمل کننده بطور مشخص استعلام و متقابلاً در سفارش حمل و بارنامه مربوط قید گردد.

□ کرایه حداقل : MINIMUM RATE . تمامی اتحادیه ها و خطوط حداقل نرخ را دارند که صرف نظر از وزن هر بسته وصول خواهد شد و اینکه برای محموله ای کمتر از این حداقل بارنامه صادر نخواهد شد.

□ تعدیل بهای سوخت یا BUNKER FUEL ADJUSTMENT FACTOR = BAF در سالهای ۱۹۷۰ بابت سوخت شدن کانال سوئز بهای نفت و سوخت افزایش یافت و بعلت نوسان شدید قیمت منظور نمودن این عامل در کرایه از قبل مقدور نبود. لذا کنفرانس ها اضافه بها یا کرایه ای را بابت قیمت سوخت مطرح و به اجرا گذاشتند که به صورت درصدی از کرایه حمل محاسبه می شد و به تناسب نوسان قیمت سوخت و همینطور تغییرات نرخ ارز (غالباً دلار) تعدیل می شد.

□ تعدیل نرخ ارز یا CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR = CAF در صورت بروز نوسان شدید در نرخ ارزها، اتحادیه ها یا نوع ارز وصولی بابت کرایه را عوض کرده اند و یا اگر بردار پابرجا مانده باشند ضریبی برای تعدیل و حفظ سطح کرایه وصولی خود معرفی کرده و می کنند.

□ خطرات جنگ : WAR RISK

در شرایط جنگی یا شبیه آن کشتی‌ها با هزینه‌های اضافی بابت پوشش خطرات ناشی از این موقعیت‌ها و همین‌طور افزایش هزینه حقوق و دستمزد پرداختی به خدمه کشتی^{۵-۲}، می‌شوند.

در این شرایط اتحادیه‌ها مبالغی را تحت عنوان EXTRA RISK INSURANCE یا SURCHARGE یا هزینه‌های اضافی بیمه خطرات جنگی برکرایه می‌افزایند. این مبالغ به صورت درصدی از کرایه حمل محاسبه می‌شود.

□ تراکم یا ازدحام (CONGESTION) : خطوط کشتیرانی حجم عملیات بندری و دسترسی به اسکله‌ها را زیر نظر دارند و نمایندگان آنها بطور مرتب گزارش وضع بنادر مورد نظر را به دفاتر مرکزی خطوط گزارش می‌دهند. معمولاً در کشورهای جهان سوم بعلت فقدان تجهیزات کافی، اسکله‌ها شلوغ اند، و کشتی‌ها باید مدتی را برای پهلو گرفتن در انتظار بمانند. عملیات تخلیه و بارگیری به کندی انجام می‌پذیرد و در مواردی نیز گیرندگان کالا به منظور سود جستن از انبارها و فضای بندر ویا به علت کمبود امکانات حمل جاده ای - ریلی - محمولات خود را از بندر خارج نمی‌کنند که در نتیجه سبب تراکم می‌گردد. چون توقف و معطلی مستلزم هزینه و پول است و خطوط کشتیرانی نیز هزینه‌هایی را از این بابت متحمل می‌شوند، متقابلاً آن را از صاحبان کالا مطالبه می‌نمایند. این هزینه‌ها که اضافه هزینه تراکم یا در واقع خسارت معطلی کشتی است به صورت درصدی از کرایه حمل محاسبه و مطالبه می‌شود.

□ مقامات بندری، در عین حال، تلاش دارند که وضع را بهبود بخشند تا گردش عملیات بندری سرعت گرفته و درآمد‌های متعلقه به سطح مطلوب برسد، زیرا کندی عملیات بندری و تراکم کالا در بندر و معطلی کشتی‌ها همه و همه به معنی کاهش عواید بندری است. بعلاوه چنین روندی حرکت و برنامه زمانی کشتی‌ها را نیز مختل می‌نماید و در عین حال به موقعیت این گونه بنادر لطمه می‌زند.

۷-۵- شرایط کرایه حمل با بارگنج = CONTAINER FREIGHT TERMS

تا قبل از رواج حمل کالا با کانتینر ، خطوط کشتیرانی فقط به هزینه یا کرایه حمل دریائی توجه داشتند و در حمل کالا از مرحله دریا به بعد علاقه ای نشان نمیدادند. با مطرح شدن حمل کانتینری، شرکتهای حمل دریائی وارد مراحل بعدی گردیده و به اصطلاح پا را از ساحل فراتر نهادند. بعضی از این کشتیرانی ها سازمان حمل زمینی خود را دایر نموده اند و بعضی با شرکتهای حمل زمینی قرارداد های بلند مدت بسته و از خدمات آنها استفاده می کنند. بنابراین اکنون شرکتهای کشتیرانی در وضعی هستند که می توانند یک بارکنج را از انبار (یا به اصطلاح درب خانه یا کارگاه مشتری = HOUSE^{۲-۵} گرفته و آنرا در مقصد نهائی یا درب منزل گیرنده کالا تحویل نمایند. بهمین علت حالت های متفاوتی از حمل و حدود تصدی آن پیش می آید که بایستی با آنها آشنا بود.

□ حمل زمینی توسط مشتری یا متصدی حمل CARRIERS/ MERCHANT'S HAULAGE

– حمل توسط متصدی حمل یا CARRIERS HAULAGE به این معنی است که عملیات حمل از مبدا، اولیه تا بندر توسط خط کشتیرانی تقبل می گردد و همینطور در بندر مقصد تا محل تحویل نهائی . برعکس حمل توسط بازرگان به این معنی است که مشتری یا فرستنده کالا این امر را برعهده می گیرد. بنابراین برحسب مورد ، کرایه حمل می تواند بخش زمینی را نیز در برداشته یا نداشته باشد. اصطلاحات متنوع P.P یا P.H و غیره که قبلاً توضیح داده شده ناظر بر این مساله است . امروزه در شقوق مختلف حمل رویه ای یا توافقی تحت عنوان « هزینه های حمل منطقه ای » برقرار گردیده است که ZONE TRANSPORT CHARGES نامیده میشود. به این معنی که اتحادیه ها اروپا را به مناطقی تقسیم و معین کرده اند و هزینه های حمل برای هر منطقه و نه یک کشور از قبل تعیین شده اند که شامل هزینه های حمل زمینی از هر نقطه داخل منطقه تا بندر مبنا یا BASE PORT می باشد و در تعرفه ها قید گردیده است.

□ هزینه های اسکله یا PIER CHARGES

همانطور که اشاره شد، این نوع هزینه ها نیز توسط اتحادیه ها تعیین میشود و از یک اتحادیه تا دیگری متفاوت است . این هزینه ها به

محمولات یک کانتینر پر ویا کمتر از یک کانتینر پر یعنی F.C.L و L.C.L تعلق میگیرد و شامل اقلامی به شرح زیر است :

THC یا TERMINAL HANDLING CHARGES = هزینه های جابجائی در پایانه
CSC یا CONTAINER SERVICE CHARGES = هزینه های تعمیر یا شستشو
وسایر کارهای مربوط به بارگنج

B.S.C = BREAK BULK SERVICE یا هزینه های تفکیک و توزیع محمولات یک بارگنج جهت تحویل و تحویل به مشتری

LO/LO یا LIFT ON -LIFT OFF = گذاشت و برداشت ، و

PLTC = یا PORT LINER TERMINAL CHARGE = هزینه های پایانه ای متعلق به خط.

تصویر پیوست جریان حمل و نقل و کارهای انجام شده در مورد حمل محمولات در یک بارگنج را نشان میدهد.

□ کالا های خارج از اندازه ها؛ DIMENSIONED CARGO^{۰-۲}

یک کشتی بارگنج بر تعداد معینی سلول یا جا برای حمل بارگنج ها دارد که به آن CELL یا SLOT می گویند و بر حسب TEU یا معادل بارگنج های ۲۰ فوتی تعیین میشود. بعلاوه کشتی ها غیر از بارگنج معمولاً قسمتی از ظرفیت خود را به کالاهای عادی یا سنتی اختصاص میدهند که بعلاوه ابعاد و اندازه قابل بارگیری در بارگنج نیستند. کالاها یا نگله هایی که ابعاد آنها از ابعاد بارگنج ۲۰ فوتی یا ۴۰ فوتی تجاوز کند، کالای غوال یا خارج از اندازه محسوب میشود (OUT OF GAUGE). اتحادیه FEFC این قبیل کالاها را به شرح زیر تعریف کرده است.

" کالائی غوال (خارج از اندازه متعارف) محسوب میشود که به هنگام بارچینی در کشتی فضائی بیش از ۱۹/۱۲ متر در طول، ۲/۴۳ متر در عرض و ۲/۳۸ متر در ارتفاع را اشغال نماید.

کرایه چنین محموله ای بر اساس حجم و وزن واقعی به همان نحو که در مورد کالای سنتی (غیر بارگنج) حساب میشود محاسبه میگردد. و

در صورتیکه از نرخ CBR کمتر شود نرخ اخیر و اگر بیشتر شود، مبلغ بیشتر تعلق میگیرد.

محموله ای که از $6/09$ متر بیشتر ولی از $12/19$ متر کمتر باشد ولی از لحاظ عرض و ارتفاع در حد معمول ، مشمول نرخ برحسب واحد CBR برای بارگنج 40 فوتی خواهد شد

□ SHORT FALL کسر ظرفیت و کرایه حداقل فضای قابل استفاده

کلیه تعرفه های مربوط به بارگنج های 20 و 40 فوتی شامل یک حداقل کرایه برای این بارگنج هاست.

نرخ استفاده از حداقل فضا و ظرفیت کشتی در کنفرانس های مختلف تفاوت می کند و بایستی برای اطلاع از چند و چون این نرخ ها از خطوط کشتیرانی استعلام نمود. این تعرفه حداقل برای سایر انواع کانتینرها نیز تعیین گردیده و مورد عمل قرار میگیرد و در واقع به این معنی است که ولو اینکه حجم یا وزن کالا کمتر از مقادیر تعیین شده باشد، کرایه حداقل مزبور وصول خواهد. کرایه های کسر ظرفیت یا SHORT FALL به علت تنوع کالا ها و تغییر حداقل ها برحسب نوع و ابعاد کالا بصورت معادلات پیچیده ای درآمده و شکایت صاحبان کالا و فورواردر ها را برانگیخته است. لذا در این مورد باید مساله را دقیقاً با بخش بازاریابی یا روابط بازرگانی خطوط مطرح و بررسی و نسبت به وضع و مقدار کرایه قابل پرداخت اطمینان حاصل نمود.

فصل ششم - قوانین ومقررات

SECTION VI

CHAPTER VI MARITIME LAW AND REGULATIONS

۱-۶- مقدمه - قانون امور دریائی در تاریخ سابقه ای طولانی دارد و به روزگاری برمیگردد که حوادث دریائی و تصادم کشتی ها تدوین مقرراتی را برای حل وفصل مسائل و رویدادهای که در این زمینه بروز میکرد ضروری ساخته بود. پیش از آن چندان ضرورتی برای مقررات ناظر بر مسئولیت ها وتعهدات ناشی از حمل ونقل دریائی احساس نمیشد زیرا در آن زمان غالباً صاحب کشتی وبازرگان یکی بودند. اما بعد ها که شرکت هائی با مالکیت کشتی و تخصص حمل دریائی محمولات توسط اشخاص ثالث تأسیس و دایر گردیدند، ضرورت تدوین مقرراتی برای پاسخگوئی وانجام تعهدات وقبول مسئولیت های حاصله به میان می آید.

قوانین دریائی، اینک علاوه بر مقررات ناظر بر تصادم کشتی ها ومسئولیت در قبال محموله، مباحث دیگری چون ثبت کشتی ها، ذیمدخل بودن صاحب کشتی، مسئولیت ناخدا یافرمانده کشتی، خسارت همگانی، ارزش بازیافت کالا وکشتی وبالآخره مسائل محیط زیست وآلودگی و نجات جان در دریاها را دربر می گیرد.

۲-۶- شالوده قوانین دریائی BASIS OF MARITIME LAW

اولین قانون دریائی در اروپا هنگامی تصویب شد که هنوز حمل ونقل دریائی به ابعاد کنونی نرسیده و به عنوان صنعت یا فعالیت حمل ونقل شناخته نشده بود.

با انقلاب صنعتی در اوایل قرن نوزدهم، شرکت های کشتی دار بوجود آمدند و وظیفه حمل و نقل دریائی کالا و اجناس مورد داد و ستد در سطح جهان را چه به صورت و عنوان خطوط کشتیرانی (عاملین حمل دریائی) و یا اجاره کنندگان بر دوش گرفتند.

بسیار جالب توجه است که در همان اوان مالکین کشتی سعی داشتند مسئولیت خود را در قبال محموله ای که حمل میکردند به حداقل

برسانند. بهمین منظور شرایط و جملاتی را در بارنامه درج میکردند که مختصرترین آنها این جمله بود NOT RESPONSIBLE FOR ANY THING که در واقع به معنی سلب مسئولیت از خود در قبال هر مساله ای بود که احتمال داشت در جریان حمل روی دهد.

به تدریج بر تعداد و شرح و بسط این جملات (CLAUSE) یا شروط افزوده شده و نقل شده است که مفصل ترین جمله حاوی ۲۸۹ کلمه بود که از آغاز تا انتها بین دو نقطه قرار داشت. به علت تفصیل جملات، لازم می آمد که حروف بسیار ریز تایپ یا چاپ^{۶-۲} و اندن آنها بازحمت مواجه گردد که بدیهی است اعتراض و مخالفت صاحبان و فرستندگان کالا را برمی انگیزت و تجدیدنظر در عبارات و جملات و ایجاز و اختصار آنها را ضروری مینمود.

بعلاوه و ناگزیر بایستی مسئولیت های طرفین - یعنی حمل کننده از یکطرف و صاحب کالا از طرف دیگر - به طرزی منصفانه معلوم و برعهده طرفین گذارده میشد.

درچنین زمینه ای بود که کنفرانسی بین المللی در سال ۱۹۲۴ در لاهه تشکیل و یک میثاق یا معاهده بین المللی تحت عنوان HAGUE RULES تدوین گردید که به مرور تعداد کثیری از کشورهای جهان از جمله ایران آنرا تصویب نموده و به آن پیوستند. مقررات لاهه در فوریه سال ۱۹۶۸ مورد تجدید نظر قرار گرفت و به عنوان HAGUE-VISBY RULES اعلام گردید، هرچند تعداد کشور هائی که آنرا پذیرفته و به آن ملحق شدند کمتر از تعداد قبلی است. این امر سبب شده است که در بعضی کشورهای حتی همجوار، یکی تابع معاهده نامه نخست و دیگری تابع دومین باشد. برخی از کشورها هر چند معاهده تجدید نظر شده - یعنی لاهه - ویزی - را در مراجع خود تصویب کرده اند ولی اقدامات قانونی لازم برای اجرای آنرا بعمل نیاورده اند و بدتر از این حالت، وضع کشورهائی است که همزمان از دورشته قوانین دریائی یعنی مقررات لاهه یا لاهه-ویزی از یکطرف و قوانین ملی خود از طرف دیگر تبعیت دارند که خود مواردی از تضاد و تناقض را ایجاد می نماید. بهرحال و کلا میتوان گفت که اعمال و

کاربرد قوانین دریائی یاد شده از ضابطه ای شبیه به آنچه در کنوانسیون CMR وجود دارد پیروی می کند، به این معنی که میبایست یکی از کشورهای مبدأ یا مقصد (اگر نه هر دو) کنوانسیون را پذیرفته باشند. اساسی ترین وجه افتراق بین این دو کنوانسیون گسترش دامنه مسئولیت صاحب کشتی (مالک یا اجاره کننده آن) به مرحله قبل از بارگیری کالا و بعد از تخلیه آن از کشتی است. علت این امر نیز حذف و نسخ اصل قدیمی « از قلاب به قلاب » یا TACKLE TO TACKLE مطروحه در مقررات قدیمی است و اینکه حالا صاحب کشتی (اعم از مالک یا شخصی که از آن بهره برداری میکند) از حمل دریائی تا رسیدن کالا به ساحل مسئول خسارت دیدگی کالا است و مسأله خسارت است که دقیقاً مورد توجه قرار گرفته است.

بعلاوه مبالغ غرامت نیز - به ویژه باتوجه به مطرح شدن بارگنج در حمل دریائی - تعدیل شده و به تعداد بسته ها یا نگله های درون بارگنج تسری یافته و محاسبه می شود. در ظهر بارنامه های دریائی جملاتی حاوی و دایر بر شرایط موضوعه چاپ شده است که اهم آن ناظر بر جنبه های - قانونی و حاکمیت قرارداد حمل است که در رأس آن مسئولیت یا تعهدات حمل کننده قرار دارد. در بارنامه های دریائی غالباً به مفاد مقررات مصوب سال ۱۹۲۴ لاهه عطف شده است که^{۶-۲} به عنوان شرط حاکم یا فائقه (PARAMOUNT CLAUSE) یاد میشود. به موجب قوانین و عرف حمل و نقل دریائی شرایطی وجود دارند که آنها را نمیتوان با استناد به قرارداد یا شرایط مندرج در (ظهر) بارنامه نادیده گرفت یا به ضرر مشتری عمل نمود. وجود شرایطی مغایر با این اصول در بارنامه از درجه اعتبار ساقط است.

۱-۲-۶ - مسئولیت فرستنده در ارائه اطلاعات SHIPPER'S LIABILITY

بسیاری از مصوبات قوانین دریائی مقرر میدارد که :
« فرستنده نسبت به صحت اطلاعات مربوط به کالا که طبق اطلاع و تقاضای او در بارنامه درج گردیده در مقابل حمل کننده مسئول است »

فرستنده ای که اطلاعات غلط در اختیار حمل کننده گذاره باشد مسئول جبران خسارتی است که از این بابت به حمل کننده (کشتی یا صاحب آن) وارد گردد. این شرط به ویژه در مورد کالا های خطرناک که علم و اطلاع از ماهیت و نوع وابسته بندی آنها ضروری است، مصداق دارد و فرستنده بایستی از شرایط حمل این قبیل مواد و غرامت و جرایم متعلقه در صورت بروز خسارت مطلع باشد. بهمین دلیل سازمان ملل متحد دستورالعمل مفصل و خاصی را در این زمینه تدوین و منتشر نموده است. همینطور کنوانسیون ADR و فرم مخصوص حمل کالای خطرناک که فیاتا تهیه و رعایت دقیق آنرا به فورواردرها و متصدیان حمل توصیه نموده است. درباره این فرم در مبحثی دیگر توضیح بیشتری داده خواهد شد.

۲-۲-۶ - مسئولیت صاحب کشتی : SHIPOWNER'S LIABILITY

یکی از مفاد اساسی در قوانین دریائی بدینقرار است :
« صاحب کشتی مسئول ضرر و زیان حاصل از فقدان یا خسارت دیدن یا تأخیر در تحویل کالا در طول مدتی است که کالا (مال التجاره) جهت حمل ودر طی سفر دریائی ودر روی کشتی ویا در ساحل درید اختیار او قرار داشته است، مگر آنکه وی ثابت نماید که وی یا کارکنان او از این بابت تقصیری نداشته یا مرتکب اشتباه نشده اند مثال زیر میتواندبه فهم بهتر موضوع فوق کمک نماید :

بعنوان مثال: صادر کننده ای به نام شرکت NN کالای خود را به دارنده کشتی (X) جهت حمل توسط کشتی «M/V رینر» از مبدا کپنهاگ به مقصد ژاپن تحویل میدهد. نماینده تام الاختیار صاحب کشتی بارنامه بدون قید وشرطی را صادر و امضاء و تائید می کند که کالا طبق برنامه حمل شده است. هنگام رسیدن کالابه مقصد، گیرنده بلافاصله از خسارت دیدگی کالا وفقدان هفت جعبه آن مطلع واعلام خسارت می کند. سپس جهت دریافت غرامت (جبران خسارت) علیه صادر کننده کالا طرح دعوی نموده و صادر کننده (NN) نیز بموقع ومتقابلاً علیه حمل کننده اقامه دعوی یا مطالبه خسارت می نماید. « این دعوی چگونه بایدحل وفصل شود؟

پاسخ : براساس آنچه در مورد مسئولیت صاحب کشتی ملاحظه شد، حمل کننده مسئول است زیرا با صدور بارنامه بدون قید و شرط، دریافت کالا در وضعیت صحیح و سالم را تأیید نموده است. حسب اطلاع و آشنائی بیشتر با موازین قانونی حمل دریائی موادی از قانون امور دریائی ایران که باتوجه به کنوانسیون HAGUE تدوین شده است در پایان این فصل، به صورت ضمیمه از نظرتان می گذرد.

۳-۶- کنوانسیونهای دریائی VISBY RULES AND PROTOCOL

مقررات لاهه با اینکه نسبت به شرایط و مندرجات پیشین بارنامه های دریائی پیشرفت قابل ملاحظه ای را نشان میداد ولی در طی زمان وبه دنبال تحولاتی که در اقتصاد جهان روی داده بود، به ویژه رواج حمل و نقل بارگنجی اهمیت و کاربرد خود را به تدریج ازدست می داد. ازجمله نارسائی‌هایی که بروز نموده بود مسأله محدوده مسئولیت معادل ۱۰۰ لیره **استرلینگ** کلاً در ازاء هر بسته یا واحد بود که با تضعیف لیره ونوسانات نرخ ارزها بعد از جنگ دوم جهانی دیگر پاسخ گو نبود. این نارسائی ها موجب شد تا بعد از نشست ها و مذاکرات مقدماتی، سرانجام در سال ۱۹۶۸ مقررات مزبور مورد تجدید نظر و اصلاح قرار گرفته و تحت پروتکل بروکسل منجر به مقررات تجدید نظر شده به نام **لاسه - ویزی** شود.

در مقررات جدید که با عضویت ۱۹ کشور از سال ۱۹۷۷ به مرحله گذارده شد، مأخذ ۱۰۰ لیره به ۱۰۰ هزار فرانک پوان کاره افزایش یافت و حمل کننده مختار بود که مسئولیتی معادل ۳۰ فرانک در ازاء هر کیلو کالای مورد حمل را بپذیرد. باز هم تغییر و تحولات جهانی معیار اخیر رانیز از اعتبار انداخت و در سال ۱۹۷۹ پروتکل جدیدی با معیار (SDR) بر مقررات ویزی افزوده شد وبه تبعیت از سیاست های صندوق بین المللی پول ۳۰ هزار فرانک پوان کاره به ۲ SDR در هر کیلو و ۱۰ هزار فرانک به ۶۶۶/۶۷ SDR (حق برداشت ویژه)^۱ برای هر بسته مبدل شد. اما بسیاری

از کشورهای که مقررات قدیمی لاهه را امضاء کرده و به آن ملحق شده بودند، بهر دلیل به مقررات ویزبی نپیوستند. بهمین و به دلیل اینکه مفاد

1. SPECIAL DRAWING RIGHT.

۶-۲

غالب بارنامه های دریائی با شرایط و ضوابط مقررات لاهه مطابقت دارد. طیف کاربرد این مقررات (لاهی) وسیعتر از تعداد کشورهای است که به آن پیوسته بودند. یکی از جملات یا شرایط مندرج در ظهر بارنامه های دریائی با اشاره به لزوم انطباق قوانین دریائی ملی با مقررات اولیه لاهه تصریح میکند که مسئولیتها و حقوق حمل کننده تابع مقررات مصوب ۱۹۲۴ لاهه است. به عبارت دیگر مقررات پروتکل ویزبی فقط در مواردی کاربرد دارد که کالا از یک کشور ملحق شده به این پروتکل حمل شده باشد و به علت همین محدودیت بسیاری از کشورها هنوز از مقررات لاهه استفاده نمیکنند. قدمت مقررات لاهه و عدم انطباق آن با نیازهای جهان معاصر و حمل بارگنجی سبب گردید که کنوانسیون جدیدی با نظارت UNCTAD که از سازمانهای تابعه سازمان ملل برای توسعه و تجارت است مطرح و در سال ۱۹۷۸ در هامبورگ آلمان به تصویب شرکت کنندگان در کنفرانس مربوط برسد. این کنوانسیون که به «مقررات هامبورگ» مشهور است، با امضاء و الحاق حداقل ۲۰ کشور به آن از سال ۱۹۹۲ به مرحله اجرا در آمده است.

مقررات هامبورگ (HAMBURG RULES) چه در طی نشست های مطالعاتی و مذاکراتی و چه در مدتی که در انتظار رسیدن کشورهای عضو (متعاقد) به حد نصاب بود مورد بررسی و اظهار نظر حقوقدانان و کارشناسان حمل و نقل دریائی قرار گرفته است.

طبق مقررات هامبورگ تعهدات حمل کننده به شرح زیر تعیین شده است
۱- ۸۳۵ SDR در ازاء هر بسته یا ۲/۵ SDR برای هر کیلو هر کدام بیشتر باشد

۲- خسارت تاخیر ۲/۵ برابر کرایه حمل

متأسفانه مقررات هامبورگ، علی‌رغم صراحت وشفافیت آن و تعدیل نارسائی‌های کنوانسیونهای قبلی- از لحاظ حقوق صاحبان کالا- با استقبال شرکت‌ها و کنفرانس‌های کشتیرانی مواجه نشد. ضمناً باید توجه داشت که در هیچ یک از دو کنوانسیون لاهه و لاهه- ویزی برای خسارت تاخیر در تحویل رقمی منظور نشده است.

۴-۶- کدام قانون یا کنوانسیون - WHICH LAW OR CONVENTION?

تعدادی از کشورها از دو رشته موازین قانونی متداخل پیروی می‌کنند که یکی قانون امور دریائی آنهاست و دیگری موازین حاکم بر اساس بارنامه وغالباً این مسأله مطرح ۶-۲ بین دو چگونه می‌توانند در کنار هم مورد عمل قرار گیرند. عجالتاً می‌توان این سؤال را به اختصار چنین پاسخ داد که:

□ ضوابط و معیارهای بارنامه در بین کشورهای حاکم است که مقررات لاهه ویزی ویا صرفاً مقررات لاهه را پذیرفته اند. اگر چه مقررات لاهه - ویزی متاخر به مقررات لاهه ونسبت به آن متضمن اصلاحاتی است ولی لازم است که به تفاوت های اساسی این دو اشاره شود.

۱- در کنوانسیون اخیر (لاهه - ویزی) مسئولیت دارنده کشتی به قبل از بارگیری محموله و بعد از تخلیه آن تسری داده شده است.

۲- محاسبه غرامت در مورد بسته های داخل یک بارگنج نیز مشخص شده است . سابقاً و برحسب کنوانسیون لاهه یک کانتینر می‌توانست بدون توجه به تعداد بسته های محتوی آن یک بسته تلقی میشود. در حالیکه در مقررات لاهه ویزی تعداد بسته های درون یک بارگنج ملاک است.

در ظهر بارنامه دریائی شرایط (مفاد) متعددی مندرج است که مهمترین آن شرط یا اصل حاکمیت قرارداد است . بعلاوه در مقررات مصوب ۱۹۲۴

لاهه نیز به اصلی که بعنوان **اصل حاکم**، یا برتر PAR AMOUNT CLAUSE موسوم است ارجاع گردیده ومنظور از این شرط (اصل) بسیار حائز اهمیت اینست که بموجب آن وبه تبعیت از کنوانسیون و قوانین حاکم در قرارداد شرط یا شرایطی را مغایر با مفاد کنوانسیون های یاد شده که

به ضرر مشتری باشد نمیتوان منظور ویا به آن استناد نمود. به عبارت دیگر هر شرطی مغایر با مفاد کنوانسیون یا قانون حاکم که به ضرر مشتری یا ذینفع کالا باشد، از درجه اعتبار ساقط است. همانطور که قبلاً ملاحظه شد، فرستنده به لحاظ ارائه اطلاعات مربوط به محموله که بایستی در بارنامه درج گردد، در قبال حمل کننده مسئول است و فرستنده ای که اطلاعات نادرست و یا ناقص در اختیار حمل کننده گذارده باشد مسئول هر نوع ضرر وزیانی است که از این جهت متوجه کشتی یا صاحب کشتی شده باشد. این نکته به ویژه در مورد کالا های خطرناک مصداق دارد.

۵-۶- مسئولیت های ناشی از صدور بارنامه B/L LIABILITY

وقتی که شرکت یا خط کشتیرانی به صدور بارنامه مبادرت می نماید به دو صورت قبول مسئولیت می کند یکی به جهت بارنامه و دیگری بعنوان حمل کننده. این دو مورد را باید از هم تمیز داد. مسئولیت بارنامه ناظر بر صدور رسید برای کالا است. مسئولیت حمل در واقع به معنی تعهد حمل، جابجائی کالا و مراقبت از کالاهای^{۶-۲} ا ب منظور احتراز از بروز خسارت در طول مدت حمل است :

صاحب کشتی اساساً موظف است که کشتی ای را که برای حمل کالا وانجام سفر مورد نظر مناسب و مطلوب باشد (SEA WORTHY) تخصیص دهد. بعلاوه در بارگیری، جابجائی، بارچینی، حفاظت و تخلیه کالا مراقبت و دقت لازم را مبذول دارد.

امضاء خط کشتیرانی یا نماینده او و مالک کشتی یا نماینده او صرفاً ناظر بر تعداد کلی بسته ها، وزن، حجم کالا می باشد و این بدان معنی است که محتویات داخل جعبه یا بسته ها و ارزش آنها برای خط یا صاحب کشتی معلوم نیست و به اوارتباطی ندارد، مگر آنکه در این مورد توافق خاصی بعمل آمده باشد و مثلاً کرایه حمل براساس در صدی از ارزش محموله محاسبه و دریافت شده باشد.

درج عباراتی چون «حسب ظاهر در شرایط خوب بدون اطلاع از کم و کیف وزنی، حجمی، علائم، تعداد و ارزش روی عرشه بارگیری شده است» یا

عبارت دیگری از اینقرار : « مشخصات طبق اعلام صاحب کالا یا فرستنده»
یا

PARTICULARS FURNISHED BY MERCHANT (SHIPPER) OF THE GOODS

دائر برهمن امر است، هرچند قوانین دریائی مقرر داشته که در صورت امکان مالک کشتی کالا را از لحاظ کمی کنترل نماید و در صورت مشاهده عیب یا نقصی ملاحظات خود را در بارنامه درج کند. در کالاهای غیر فله امکان شمارش و صورت برداری از کالا وجود دارد ولی بررسی و حصول اطمینان نسبت به محتویات بسته ها و نگله ها کار آسانی نیست و از مالک یا دارنده کشتی نمیتوان انتظار داشت که جعبه را باز کند و از صحت و سقم اظهارات فرستنده نسبت به نوع و ماهیت کالا اطمینان حاصل نماید. لذا قید کلمه ظاهراً یا آشکار " APPARENT " نیز بهمین منظور است و اینکه صاحب یا دارنده کشتی را نمیتوان بابت عیب و نقصی که آشکار و برای او قابل رؤیت و تشخیص نبوده مقصر دانست. خلاصه کلام آنکه مسئولیت B/L دایر بر تعداد است و بارنامه کالا نیست بلکه معرف کالا است. لذا در معاملاتی که تحت مقررات و ضوابط اعتبار اسنادی انجام می پذیرد، طرفین با اسناد سروکار دارند و نه با کالا. بارنامه بعنوان یک سند معرف کالائی است که اساس معامله اعتبارات اسنادی را تشکیل می دهد.

یکی از عمده ترین وظایف و خدماتی که یک بار فرابر به مشتریان خود ارائه می‌دهد اطلاع و اشراف وسیع او از مسئولیت های حمل کننده با مجری حمل است. یعنی شخصی که عملاً به حمل کالا مبادرت می نماید. نکات زیر در این زمینه حائز نهایت اهمیت اند :

- حمل کنندگان به شرط « استثناء » تکیه می نمایند. به عبارت دیگر آنها عواملی و علل خسارت یا ضرر و زیان هائی را که حاضر به قبول مسئولیت در قبال آنها نیستند در (ظهر) بارنامه درج و فهرست می کنند. این موارد استثناء یا "EXCLUSIONS" نزد حمل کنندگان مختلف با هم تفاوت دارند و برای آشنائی با آنها بایستی نمونه هائی از راه بارنامه ها و بارنامه های دریائی را تهیه و به دقت مطالعه نمود.

- غالب حمل کنندگان « وظیفه اثبات » یا BURDEN OF PROOF را بعهدده فرستنده می گذارند. بعبارت دیگر این فرستنده است که باید اثبات نماید که حمل کننده در طی عملیات حمل سبب بروز خسارت یا فقدان کالا گردیده است.

- بسیاری از حمل کنندگان وظیفه اعلان و اخطار و یادداشت ها را بر عهده فرستنده می گذارند، که از این جمله است اخطارهای دایر برمهلت های زمانی.

- از جمله شاخص ترین وظایف و مسئولیت های حمل کننده در طول مدت حمل مراقبت و حفاظت از کالا اعم از بارگیری، بارچینی و صفافی صحیح، حمل در زمانی معقول و توسط کشتی یا وسیله حمل مناسب و بدون عیب و نقص، بویژه تحویل کالا به شخص (گیرنده) مورد نظر است. قضیه شرکت NN)

توجه : بارنامه دلیل قابل قبولی است بر اینکه مالک (دارنده) کشتی کالای مندرج در آن را تحویل گرفته و بارگیری نموده است، مگر آنکه خلاف آن اثبات شود. معهذا دلیل یا اثبات خلاف وقتی که بارنامه در وجه شخص ثالث ظهر نویسی شده باشد قابل استناد نیست.

□ ماده ۴ کنوانسیون لاهه

دارنده (مالک) کشتی در صورتیکه بتواند اثبات نماید که فقدان یا خسارت کالا ناشی از عوامل زیر بوده است از مسئولیت مبری است :

۱- غفلت یا قصور ناخدا یا فرمانده کشتی در هدایت و اداره کشتی

۲- آتش سوزی (غیر عمد)

۶-۲

۳- حوادث یا بلایای طبیعی

۴- جنگ و یا بازداشت کشتی و یا اعتصابات و اغتشاشات...

۵- محدودیت قرنطینه

۶- فعل، ترک فعل یا قصور فرستنده

۷- عیب ذاتی کالا، نواقص بسته بندی، علائم و غیره

۸- عملیات قهر آمیز و دشمنانه و توقیف و بازداشت و دستگیری مقامات

۹- اقدام در جهت نجات جان انسانها و اموال

۱۰- مخاطرات و سوانح دریائی (SEA PERILS)

بعنوان مثال طبق این مقررات یا ضوابط صاحب کشتی میتواند ادعا کند که ناخدا با طوفان شدید یا گردباد دریائی مواجه شده و در اثر سیلاب امواج کالا از روی عرشه به دریا پرتاب شده و از بین رفته است. همانطور که گفته شد مسئولیت اثبات این مدعا بعهده دارنده کشتی است. در وهله نخست تقصیرها متوجه حمل کننده (صاحب کشتی) می گردد و چنین فرض میشود که در اثر اشتباه، قصور و یا عدم توجه لازم سبب فقدان یا خسارت دیدن کالا شده است. در مقابل حمل کننده (صاحب کشتی) است که باید عدم تقصیر و مبری بودن خود از مسئولیت را اثبات کند. صاحب کالا وظیفه ای برای اثبات قصور و کوتاهی دارنده کشتی ندارد.

مسئولیت صاحب کشتی از وقتی آغاز میشود که کالا را تحویل گرفته باشد و اصطلاح ON BOARD از همین امر ناشی میشود. در کنوانسیون لاهه (HAGUE) مسئولیت وی به مدت زمانی که کالا در اختیار اوست محدود می گردد. لهذا غالب مسائل و دعاوی از آنجا ناشی میشود که کالا قبل یا بعد از عملیات حمل توسط کشتی خسارت دیده باشد.

میزان خسارت برحسب هر بسته یا نگله نیز یکی از موارد مشکل آفرین است. همانطور که گفته شد طبق مقررات کنوانسیون لاهه حداکثر میزان

گرامت برای هر بسته ۲۵۰ دلار است و برابر مقررات لاهه-ویزی تقریباً
SDR ۶۶۷ و یا ۲ SDR در هر کیلو . در اینجا مساله هر بسته جداگانه و یا
معادل یک بارگنج مطرح میشود : چنانچه در بارنامه ای عبارتی از نوع :
CNTR, NO... SAID TO CONTAIN 500 TV SETS نوشته شده باشد مسئولیت
برابر ۵۰۰ بسته یا واحد خواهد بود. و در غیر این صورت یک بارگنج
(کانتینر) یک بسته محسوب می شود!
معهدا بحث و مجادله بر سر این مساله که آیا دارنده کشتی یا خط می تواند
از عبارت

SAID TO CONTAIN به نفع خود بهره جوئی کند ادامه دارد و هنوز جوابی
قطعی نیافته است . از نقطه نظر متصدیان حمل یا بارفرابران توجه به
نکات زیر حائز اهمیت است :

۱- هرگاه تعداد بسته ها در $\frac{100}{2-6}$ قید شده باشد میزان گرامت
بر حسب تعداد بسته ها و

۲- هرگاه تعداد بسته ها قید نشده باشد، بارگنج معادل یک بسته به
حساب خواهد آمد.

۳- هرگاه حمل کننده بسته هائی را بخاطر سهولت در بارگیری وصلاح
و صرفه خود در بارگنج جای داده باشد (بدون جلب رضایت و موافقت
فرستنده) وی (حمل کننده) در قبال همه بسته ها مسئول خواهد بود.

ضمیمه بخش دوم
حمل و نقل دریائی
فصل چهارم از قانون امور دریائی ایران

- ۱- فصل چهارم از قانون امور دریائی ایران**
- ۲- ترجمه کنوانسیون لاهه**

فصل چهارم- باربری دریایی

ماده ۵۲- (تعاریف) : اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی زیر است:

۱- متصدی باربری- متصدی باربری بطور کلی به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است اطلاق می شود.

۲- قرارداد باربری- قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا است منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی می گردد.

۳- بار - بار شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگر می باشد باستثناء حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد.

۴- کشتی - کشتی بهر وسیله ای اطلاق می شود که برای حمل بار در دریا بکار رود.

۵- فرستنده بار- فرستنده بار شخصی است که با متصدی باربری قرارداد باربری تنظیم می نماید و بار را برای حمل به کشتی تحویل می دهد.

۶- تحویل گیرنده - تحویل گیرنده شخصی است که به موج بارنامه حق دریافت بار را دارد.

۷- بارنامه دریایی - بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود.

بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

۸- مدت حمل - از زمانی که بار در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد مدت حمل محسوب می شود.

۹- بارگیری و تخلیه - بارگیری بطور معمول از زمانی شروع می شود که چنگال جرثقیل باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظور بارگیری در کشتی از اسلکه یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گیرد گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسلکه و یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته ۶-۲ د.

ماده ۵۳- (مسئولیت و وظایف متصدی باربری): با توجه به مفاد ماده ۵۷ در هر قرارداد باربری مسئولیت تعهدات حقوق و معافیت از مسئولیتهای متصدی باربری در مورد بارگیری- جابجاکردن- انبارکردن- باربری- محافظت- مواظبت و تخلیه بار بشرح مواد مندرج در این فصل خواهد بود.

ماده ۵۴- (وظایف متصدی باربری): ۱- متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبتهای لازم را بشرح ذیل بعمل آورد:
الف- کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب- کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور شایسته تهیه و فراهم آورد.

ج- انبارها و سردخانه ها و کلیه قسمتهای دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می گیرد مرتب و آماده کند.

۲- با توجه به مفاد ماده ۵۵ متصدی باربری موظف است با کمال دقت و بنحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.

۳- پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریایی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید.

الف- علایم مشخصه ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان علایمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است

مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علایم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علایم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

ب- تعداد بسته ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد بنحوی که کتباً از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است.

ج- متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علایم، 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.

۴- بارنامه دریایی صادر شده بشرح فوق مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری بشرح مندرج در بند ۳ الف- ب- ج این ماده خواهد بود.

۵- فرستنده بار نسبت به صحت علایم، تعداد، مقدار و وزن بار بنحوی که هنگام حمل اظهار داشته است $\frac{۱۱۲}{۶-۲}$ متصدی باربری مسئول شناخته می شود و موظف است گرام $\frac{۱۱۲}{۶-۲}$ باربری را در مقابل هرگونه فقدان، خسارت و هزینه های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور بپردازد.

حق متصدی باربری به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچکس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد.

۶- در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطاریه ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی باربری یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن به کسی که بر طبق قرارداد حمل باید بار به او تسلیم شود به منزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریایی از طرف متصدی باربری خواهد بود مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

چنانچه فقدان یا خسارت وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود.

در صورتی که در موقع دریافت وضع و حالت کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود.

ادعای فقدان یا خسارت نسبت به متصدی باربری و کشتی پس از گذشتن یکسال از تاریخ تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار بایستی داده شده باشد مسموع نخواهد بود.

متصدی باربری و تحویل گیرنده بار باید همه گونه تسهیلات معقول جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی را که تصور می رود ببار وارد آمده فراهم کند.

۷- بعد از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه ای که برای او توسط متصدی باربری فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری صادر شود جمله «بارگیری شده» قید گردد مشروط بر اینکه اگر فرستنده بار قبلاً سند یا مدرکی دال بر تحویل بار دریافت داشته است آنرا مسترد دارد ولی به اختیار متصدی بار ممکن است در سند مذکور نام بندر بارگیری و نام کشتی یا کشتیهای حامل بار و تاریخ یا تواریخ حمل بار توسط متصدی باربری و عامل او و یا فرمانده کشتی ذکر شود در این صورت سند مزبور که حاوی این مشخصات است و مفاد بند ۳ این ماده در آن رعایت شده است «بارنامه دریایی بار بارگیری شده» محسوب می گردد.

۸- قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارات وارده به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در بیان فصل باطل و بلااثر خواهد بود.

۲-۶

مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که به نفع متصدی باربری منظور گردد نیز تابع حکم فوق خواهد بود.

ماده ۵۵- (عدم مسئولیت متصدی باربری و کشتی): ۱- کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات

کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد هرگاه فقدان و یا خسارات وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند ملزم اند که اعمال سعی و مراقبت از ناحیه خود ثابت کنند.

۲- کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود.

الف- غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مأمور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.

ب- آتش سوزی که به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد.

ج- خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آبهای قابل کشتیرانی.

د- بلیات طبیعی

ه- جنگ و نتایج آن.

و- عملیات دشمنان جامعه.

ز- بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا مردم یا مقامات قضایی.

ح- محدودیتهای قرنطینه

ط- فعل و یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار، عامل یا نماینده او.

ی- اعتصاب و یا بستن کارگاهها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار بطور کلی و جزئی بهر علتی که باشد.

ک- شورش و یا اغتشاش.

ل- نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا.

م- کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کا ۶-۲ دد.

ن- نقایص بسته بندی کالا.

س- نقایص و یا کامل نبودن علایم و مشخصات.

ع- عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

ف- هر علت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی شده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیر در فقدان و خسارت و زیان وارده نداشته است.

۳- فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارت وارده به متصدی باربری و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر و یا غفلت فرستنده بار و یا عامل و یا مأمور مجاز او نباشد مسئول نخواهد بود.

۴- هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در یحفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارات وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵- متصدی باربری و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارات وارده به کالا مسئولیتی زائد بر صدلیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریائی نیز قید شده باشد.

چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریائی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع می گردد مگر آنکه خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمی کند و مشارالیه می تواند نسبت به آن اعتراض نماید.

متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده می توانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر اینکه از مبلغ فوق کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را عالماً و عامداً بر خلاف واقع در بارنامه دریائی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان و یا خسارات وارد به بار مسئول نخواهد بود.

۶- هرگاه متصدی باربری فرمانده و یا عامل متصدی برابری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نمایند و بعداً از نوع کیفیت آنها بعلی آگاه شوند می توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون

پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه ای که ممکن است بطور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند.

۶-۲

چنانچه حمل اینگونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری می تواند آنرا بطریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است بوجود آید.

ماده ۵۶- (اعراض از حقوق و افزایش مسئولیت و تعهدات):

متصدی باربری مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و عدم مسئولیت های خود صرف نظر کند و یا مسئولیتی زائد بر آنچه در این فصل پیش بینی شده است قبول کند. قید اینگونه انصراف یا افزایش مسئولیت در بارنامه دریائی الزامی است.

مقررات این فصل شامل قرارداد اجاره کشتی نمی شود ولی اگر بارنامه های دریایی برای کشتی ای که در اجاره است صادر شود آن بارنامه تابع مقررات این فصل خواهد بود.

این مقررات مانع از آن نیست که در بارنامه درباره خسارات مشترک دریایی شرایطی مجاز قید کنند.

ماده ۵۷- (تنظیم قرارداد با شرایط خاص):

در مواد فوق متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری و یا فرستنده بار می توانند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل بار مشخص و تقبل هرگونه مسئولیت و تعهد از طرف متصدی باربری و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسئولیت متصدی باربری نسبت به قابلیت دریاوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و همچنین نسبت به مراقبت و مواظبت و کارکنان یا عاملین متصدی باربری و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری- جابجاکردن- حمل- محافظت- مواظبت و تخلیه کالا شرایط خاص منظور دارند مشروط بر اینکه با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامه دریایی تنظیم نشود و همچنین

شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و جمله «غیر قابل انتقال» در روی رسی مذکور قید شود.

هر قراردادی که بطریق فوق منعقد شده باشد معتبر است مفاد این ماده ناظر به حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می شود نیست و فقط شامل باری است که کیفیات خاص حمل آنها عرفاً انعقاد قراردادی خاص را ایجاب می کند.

ماده ۵۸- (قرارداد خاص راجع به خسارات وارده به کالا قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی): هیچ یک از مقررات این فصل مانع از آن نیست که متصدی باربری و فرستنده بار شرایط خاصی را در قرارداد پیش بینی کنند که بر طبق آن مسئولیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان ^{۶-۲} ، مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه کشتی حامل بار تعیین گردد.

ماده ۵۹- (عدم تعمیم مقررات فصل حاضر): مقررات این فصل در حقوق تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم قسمت دوم مربوط «به تحدید مسئولیت مالکین کشتی» تغییری نمی دهد.

ماده ۶۰- (مشخصات بارنامه دریایی): الف- خصوصیات و مشخصات بارنامه دریایی به شرح زیر است که باید در بارنامه قید گردد:

- ۱- نام کشتی.
- ۲- نام بندر مبدأ و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد.
- ۳- علامت و مشخصات و نوع بار و تعداد بسته و جمع آن.
- ۴- وزن خالص و غیرخالص و اندازه بار.
- ۵- نام و نشانی فرستنده بار- متصدی باربری- تحویل گیرنده.
- ۶- شرایط بارگیری و حمل بار و واحد نرخ.
- ۷- تعداد نسخ بارنامه.

ماده ۶۱- (کیفیت حقوقی بارنامه دریایی): بارنامه دریایی ممکن است مانند چک بنام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد.

در صورتی که صادر کننده های بارنامه هنگام تنظیم بارنامه تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر تاریخ خواهد بود.

ماده ۶۲ - (نسخ بارنامه دریایی): بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه به شرح زیر صادر شود.

نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار.

نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است.

نسخه سوم برای فرمانده کشتی.

نسخه چهارم برای مالک کشتی و یا نماینده قانونی او.

کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء می گردد. ۶-۲

اگر نسخ متعددی برای بارنامه صادر گردد نسخ مزبور نمره گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره ذکر خواهد شد.

ماده ۶۳ - (مدت لازم برای صدور بارنامه): بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضاء برسد.

چنانچه فرمانده کشتی به علت به طول انجامیدن بارگیری در مقابل دریافت هر قسمت از بار قبض رسید و یا رسید موقت صادر نماید صاحب کالا یا فرستنده بار موظف است پس از دریافت بارنامه دریایی (با رعایت مفاد این ماده از حیث مدت) قبض رسید و یا رسید موقت بار را به فرمانده مسترد دارد.

ماده ۶۴ - (حقوق دارنده بارنامه، تحویل گیرنده): دارنده نسخه اصلی بارنامه دریایی حق دارد تحویل بار را از فرمانده کشتی خواستار گردد. تحویل بار با احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل گیرنده صورت خواهد گرفت. اگر در بارنامه وزن و مقدار و جنس کالا غیرقابل تشخیص ذکر گردد اثبات ارقام ادعایی به عهده فرستنده بار خواهد بود.

ماده ۶۵ - (تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد): پس از صدور بارنامه دریایی نمی توان تحویل بار را قبل از رسیدن به مقصد مطالبه نمود مگر آنکه نسخه اصلی قابل انتقال بارنامه به فرمانده و یا متصدی

باربری تسلیم گردد در صورتی که این امر ممکن نباشد تحویل بار در قبال وثیقه کافی جهت جبران خسارت احتمالی صورت خواهد گرفت.

ماده ۶۶ - (فساد بار): اگر بار در معرض تضییع و فساد سریع باشد فرمانده می تواند بار مزبور را با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگریهای دولت و یا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور به فروش برساند و مراتب را فوراً به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

ماده ۶۷ - (بار بدون بسته بندی، تعیین وزن توسط شخص ثالث): هرگاه بر حسب عرف تجاری وزن بار بدون بسته بندی از طرف کسی غیر از متصدی باربری یا فرستنده بار اظهار و مراتب در بارنامه دریایی قید گردد علیرغم آنچه در این فصل گفته شده است بارنامه دریایی مذکور مدرک وصول بار به وزن تعیین شده از طرف اظهار کننده علیه متصدی باربری تلقی نخواهد ^{۶-۲}

ماده ۶۸ - (حمل بار بدون اجازه مالک): فرمانده و کارکنان کشتی به هیچوجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده اند مکلفند علاوه بر جبران خسارات دوبرابر کرایه معمولی بار را بپردازند.

فصل پنجم- مالکین کشتی حدود مسئولیت و تعهدات آنها

قسمت اول- مقررات کلی

ماده ۶۹- (مسئولیت مالک کشتی): مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده اند خواهد بود.

ماده ۷۰- (مدیرعامل، تجهیزکننده): الف- در موردی که کشتی به چند شریک تعلق داشته باشد شرکاء می توانند یک نفر را برای اداره امور کشتی بعنوان مدیرعامل تعیین نمایند.

کنوانسیون لاهه سال ۱۹۲۴
 کنوانسیون بین الملل بمنظور هماهنگ سازی برخی احکام قانونی
 بارنامه دریائی مصوب در بروکسل، ۲۵ اوت ۱۹۲۴

ماده ۱- در این کنوانسیون کلمات آتی با مفاهیم زیر بکار برده شده است:

(الف) - حمل کننده (متصدی حمل) بطور اعم به مالک یا اجاره کننده کشتی که با فروشنده کالا قرارداد حمل منعقد کرده است اطلاق می گردد.

(ب) - قرارداد حمل: قراردادی است که فقط بر اساس بارنامه دریائی یا سند مالکیت مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا صورت می گیرد منعقد شود، شامل هر بارنامه دریائی یا سند مشابه دیگری که باستناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین حمل کننده و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید.

(پ) - بار شامل هر گونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هرکالای دیگری می باشد بااستثناء حیوانات زنده و بارهائی که مطابق مندرجات قرارداد حمل باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدان نحو حمل شود.

(ت) - کشتی: به معنی هر وسیله ایست که برای حمل بار در دریا به کار می رود.

(ث) - مدت حمل: عبارتست از زمانی که محموله در کشتی بارگیری شده است تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد.

ماده ۲- با توجه به مفاد ماده ۶ در هر قرارداد حمل مسئولیت، تعهدات، حقوق و معافیت از مسئولیتهای حمل کننده در مورد بارگیری، جابجا کردن، صفای، حمل، محافظت و مواظبت و تخلیه بشرح مواد مندرج در این بخش خواهد بود:

ماده ۳- حمل کننده موظف است قبل از هر سفر و شروع آن سعی و مراقبتهای لازم را بشرح ذیل بعمل آورد:

(الف) - کشتی را برای دریانوردی آماده نماید.

(ب) - کارکنان، تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور مناسب تهیه و فراهم آورد.

(پ) - انبارها و سردخانه ها و کلیه قسمت های دیگر کشتی را که برای حمل مورد استفاده قرار می گیرد مرتب، مجهز و آماده نماید.

۲- با توجه به مفاد ماده ۴ متصدی حمل موظف است با کمال دقت و بنحو مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، صغافی، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.

۲-۶

۳- پس از وصول و در اختیار گرفتن کالا حمل کننده یا فرمانده کشتی و یا نماینده حمل کننده بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریائی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید:

(الف) - علائم مشخصه ای که جهت شناسائی بار ضروری است به نحوی که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است، مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علائم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد. اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علائم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

(ب) - مقدار بسته ها یا اقلام، یا مقدار یا وزن بر حسب مورد بنحویکه کتباً از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است.

(ج) - وضع و چگونگی ظاهری کالا متصدی حمل یا فرمانده یا نماینده متصدی حمل ملزم نیست که در بارنامه دریائی علائم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک بوده و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

۴- بارنامه دریائی صادر شده بشرح فوق مدرک دریافت کالا بوسیله متصدی حمل بشرح مندرج در بند ۳ الف، ب، ج ماده مزبور خواهد بود.

۵- فرستنده بار نسبت به صحت علائم، تعداد، مقدار و وزن بار بنحویکه هنگام حمل اظهار داشته است درمقابل متصدی حمل مسئول شناخته می

شود و موظف است غرامت متصدی حمل را در مقابل هرگونه ضرر و زیان، خسارت و هزینه های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور را بپردازد. حق متصدی حمل به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد حمل است نسبت به اشخاص غیر از فرستنده محدود نخواهد کرد.

۶- در صورتیکه همزمان یا قبل از نقل و انتقال بار و تسلیم آن بتحویل گیرنده اخطاریه ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی حمل یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد، انتقال بار به شخصی که بر طبق قرارداد حمل باید بار به او تسلیم شود بمنزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریائی از طرف متصدی حمل خواهد بود، چنانچه فقدان یا خسارت وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود.

در صورتیکه در موقع دریافت وضع و جگونگی کالا مورد بازرسی و بازدید مشترک طرفین قرار گرفته باشد^{۶-۲} نطار کتبی ضروری نخواهد بود. اقامه دعوی بابت فقدان یا خسارت علیه متصدی حمل و کشتی پس از گذشتن یکسال از تاریخ تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار بایستی تحویل داده شده باشد مسموع نخواهد بود.

متصدی حمل و تحویل گیرنده بار باید همه گونه تسهیلات معقول را جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارت واقعی و یا خساراتی که تصور می‌رود به بار آمده فراهم کنند.

۷- بعد از بارگیری به تقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه ای که برای او توسط متصدی حمل- فرمانده کشتی و یا نماینده متصدی حمل صادر می شود عبارت «بارگیری شده» قید گردد مشروط بر اینکه اگر فرستنده بار قبلاً سند یا مدرکی دال بر مالکیت کالا دریافت داشته است، آنرا مسترد دارد ولی به اختیار متصدی حمل ممکن است در سند مذکور نام بندر بارگیری و نام کشتی یا کشتیهای حامل بار و تاریخ یا تواریخ حمل بار توسط متصدی حمل و نماینده و یا فرمانده کشتی درج و مشخص گردد. در این صورت سند مزبور که حاوی این مشخصات است و مفاد بند ۳ این

ماده در آن رعایت شده است «بارنامه دریائی بارگیری شده» محسوب می گردد.

۸- قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد حمل بمنظور سلب مسئولیت متصدی حمل یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور بابت فقدان بار یا خسارت وارده به آن ناشی از غفلت، خطا، تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مشروحه در این فصل باطل و بلااثر خواهد بود.

نفع بیمه ای یا مشابه آن بنفع متصدی حمل به مثابه شرطی محسوب می شود که متصدی حمل را از مسئولیت مبری می سازد.

ماده ۴- کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از لحاظ کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و آماده نمودن انبارها و سردخانه ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی جهت پذیرش، حمل، نگهداری و مواظبت کالا طبق بند ۱ ماده ۳ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد. هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی حمل و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می نمایند ملزم هستند که مراتب اهتمام و سعی از ناحیه خود را ثابت کنند.

۲- کشتی و متصدی حمل مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهد بود:

(الف) فعل، غفلت و قصور فرمانده و کارکنان و راهنما و یا مامورین مجاز متصدی حمل هنگام دریانوردی و مدیریت امور کشتی.

(ب) آتش سوزی مگر آنکه ناشی از فعل یا خطای متصدی حمل باشد.

(ج) خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و یا آبهای قابل کشتیرانی دیگر.

۲-۶

(د) مشیت الهی

(ه) عمل جنگ

(و) عمل دشمنانه

(ز) بازداشت یا حبس شاهزادگان، امرا و اشخاص و یا دستگیری طبق اقدام قضائی

(ح) محدودیت های قرنطینه ای.

(ط) فعل و یا ترک فعل فرستنده یا صاحب کالا، عامل یا نماینده او.

(ی) اعتصاب یا بستن کارگاه ها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار بطور کلی یا جزئی بهر علتی که باشد.

(ک) شورش و اغتشاش

(ل) نجات و یا کوشش برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا.

(م) افت وزن و حجم کالا و هر نوع ضرر و زیان یا خسارت دیگری که از عیب ذاتی و ماهیت و مقدار کالا ناشی گردد.

(ن) نقص بسته بندی کالا

(س) نقص و یا کامل نبودن علائم و مشخصات

(ع) عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

(ف) هر علت دیگری که از تقصیر متصدی حمل و یا تقصیر یا غفلت نماینده و یا مامور مجاز او ناشی نشده باشد هرچند در این مورد متصدی حمل، نماینده یا مامور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تاثیری در فقدان و خسارات و زیان وارده نداشته است.

۳- فرستنده بار در مورد ضرر و زیان یا خسارت وارده به متصدی حمل و یا کشتی بهر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر و یا غفلت فرستنده بار و یا عامل و یا مامور مجاز او نباشد مسئول نخواهد بود.

۴- هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا جهت نجات یا کوشش برای نجات انسان و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این کنوانسیون و قرارداد حمل نیست و متصدی حمل مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵- متصدی حمل و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی بیش از صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه محمولات قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در برنامه دریائی نیز قید شده باشد.

چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریائی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع می گردد، ولی برای متصدی حمل الزام آور و قطعی تلقی نمی گردد.

متصدی حمل یا نماینده او و یا فرمانده می تواند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر دیگری غیر از آنچه در بالا اشاره شده توافق نماینده مشروط بر اینکه از مبلغ فوق الذ ^{۶-۲} باشد.

چنانچه فرستنده بار نوع و ارزش کالا را عمداً بر خلاف واقع در بارنامه دریائی قید نماید متصدی حمل و کشتی در مورد فقدان یا خسارت وارده به کالا مسئول نخواهد بود.

۶- چنانچه متصدی حمل، فرمانده یا نماینده متصدی حمل اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون موافقت و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نماید و بعداً از نوع و کیفیت آنها آگاه شوند می توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی بدون پرداخت هیچگونه غرامت آنها را تخلیه، نابود، و یا بلااثر سازند. چنانچه قبول این نوع بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا محمولات آن ایجاد خطر نماید متصدی حمل می تواند آنرا بطریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر سازد. در اینصورت مسئولیت متوجه متصدی حمل نخواهد بود مگر نسبت به خسارت عام یا همگانی که ممکن است بوجود آید.

ماده ۵- متصدی حمل مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و برائت های خود صرف نظر کند و یا مسئولیتی زائد بر آنچه در این فصل پیش بینی شده است قبول نماید. به شرط آنکه اینگونه انصراف یا افزایش مسئولیت در بارنامه دریائی قید گردد. مفاد این کنوانسیون شامل قراردادهای اجاره کشتی نمی شود و اگر بارنامه های دریائی برای کشتی ای که در اجاره است صادر شود آن بارنامه تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود. این مقررات مانع از درج هرگونه شرط قانونی در بارنامه درباره خسارات همگانی نمی باشد.

ماده ۶- با وجود مقررات مذکور در موارد فوق متصدی حمل، فرمانده یا نماینده متصدی حمل و فرستنده بار می توانند قراردادی با هر نوع شرط برای محموله خاص و تقبل هرگونه مسئولیت و تعهد از طرف متصدی حمل و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است درباره مسئولیت متصدی حمل نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف موازین عمومی و وظیفه مراقبت و مواظبت کارکنان و یا نمایندگان متصدی حمل و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری، جابجا کردن، صفافی، حمل، محافظت و مواظبت و تخلیه کالا نباشد منظور دارند، مشروط بر اینکه در چنین حالتی برنامه دریائی تنظیم نشود و شرایط توافق شده در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و عبارت «غیر قابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود. هر قراردادی که بطریق فوق منعقد شود دارای اعتبار قانونی است. مفاد این ماده ناظر بر حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می شود نیست و فقط شامل محمولات دیگری است که کیفیت و شرایط حمل، عرفاً انعقاد قرارداد خاص را ایجاب نماید.

ماده ۷- هیچیک از مقررات حاضر مانع از آن نیست که متصدی حمل و فرستنده بار در مورد مسئولیت و تعهدات متصدی حمل و کشتی بابت فقدان یا خسارت یا در ارتباط با ۶-۲ مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیه از کشتی حامل کالا توافق نموده یا قول و قرار و شروطی بگذارند و حق تحفظ یا استثنائی قائل شوند.

ماده ۸- مقررات این کنوانسیون در حقوق و تکالیف متصدی حمل به موجب هرگونه قانون مصوب مربوط به محدودیت و مسئولیت های مالکین کشتیها که فعلاً به قوت خود باقی است، تغییری نمی دهد.

ماده ۹- واحدهای پولی مذکور در این کنوانسیون مبتنی بر ارزش طلاست. کشورهای متعاهدی که لیره استرلینگ در آنجا رایج نیست، حق دارند که مبالغ تعیین شده به لیره را بر حسب پول رایج کشور خود و به اعداد سرراست شده تبدیل نمایند. قوانین ملی هر کشوری ممکن است

حق تأدیه بدهی بدهکار را بر اساس پول رایج آن کشور مطابق نرخ تسعیر در تاریخ ورود کشتی به بندر تخلیه تجویز نماید.

ماده ۱۰ - شرایط این کنوانسیون بر کلیه بارنامه های صادره در کشورهای عضو کنوانسیون نافذ خواهد بود.

ماده ۱۱ - پس از امضاء کنوانسیون در فاصله زمانی که متجاوز از دو سال نخواهد بود دولت بلژیک، دولتهای اصلی متعاقد را که آمادگی خود را جهت تصویب کنوانسیون اعلام نموده اند بمنظور اطلاع از تصمیمات آنان مبنی بر بمرحله اجرا درآوردن آن مطلع خواهد نمود.

مراتب تصویب در تاریخی که کشورهای مذکور طبق توافق تعیین خواهند نمود در بروکسل تودیع خواهد شد.

اولین تودیع مصوبات در صورت مجلسی که به امضاء توسط نمایندگان کشورهای شرکت کننده و وزارت امور خارجه بلژیک رسیده، ثبت خواهد شد. تودیع مراتب تصویب بعدی به صورت اعلام کتبی و به عنوان دولت بلژیک همراه باشند تصویب انجام خواهد گرفت.^۱

*REVISED BY
H. KHM*

۱- مواد ۱۲ الی ۱۶ کنوانسیون ناظر بر شرایط الحاق کشورها جهت عضویت در آن می باشند که ارتباط چندانی به حیظه وظایف و مسئولیت های فرستنده و حمل کننده دریایی ندارند.