

عنوان

الف - قراردادهای حمل و نقل

1-حمل دریایی

1-1- کنوانسیونهای بین المللی

1-2- تعاریف

1-3- ماهیت حقوقی و شکل بارنامه

1-3-1- انواع بارنامه

1-4- مندرجات بارنامه

1-4-1- بارنامه بدون قید

1-5- سری کامل بارنامه

1-6- وظایف و مسولیتهای حمل کننده (متصدی حمل و نقل)

1-7- وظایف و مسولیتهای فرستنده

1-8- حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است

1-9- خسارت دریایی

2-حمل هوایی

1-2- کنوانسیونهای بین المللی

2-2- بارنامه (راهنامه) هوایی

2-2-1- مشخصات بارنامه هوایی

عنوان

2-3- وظایف و مسولیتهای حمل کننده (متصدی حمل و نقل)

2-4- وظایف و مسولیتهای فرستنده

2-5- ماهیت حقوقی بارنامه هوایی

3- حمل جاده ای

3-1- سند حمل

3-2- وظایف و مسولیت‌های حمل‌کننده (متصدی حمل و نقل)

3-3- وظایف و مسولیت‌های فرستنده

4- عملیات حمل مرکب یا چند گونه

ب- اسناد فیاتا

رسید عاملین حمل فیاتا

گواهی حمل عاملین حمل و نقل فیاتا

بارنامه حمل مرکب فیاتا

فهرست منابع و مأخذ

ضمائم

مقدمه

همانگونه که می‌دانیم امروزه تجارت بین‌المللی حجم بسیار عظیمی از اقتصاد جهان را به خود اختصاص داده است. رشد اقتصادی بسیاری از کشورهای جهان وابسته به صادرات و فروش کالاها در بازارهای جهانی است. به منظور تمرکز زدایی از وابستگی اقتصاد کشورمان از درآمدهای ناشی از فروش نفت، توسعه و بهبود صادرات غیرنفتی ضرورت می‌یابد. لذا شناخت سیستم تجارت بین‌المللی و نحوه عملکرد آن ما را در تحقق این امر یاری خواهد رساند. از آنجاییکه مبادلات کالاها بین کشورها از طریق سیستم حمل و نقل صورت می‌پذیرد، آشنایی با قراردادهای، اسناد و مقررات حمل و نقل، تجار را در کسب نتایج کارآمد و اثربخش از سیستم تجارت بین‌المللی یاری خواهد نمود.

الف- قراردادهای حمل و نقل

حمل و نقل میتواند از طریق دریا، هوا، راه آهن یا جاده انجام پذیرد. در عملیات حمل و نقل مرکب یا چندگونه (مختلط) بیش از یک شیوه حمل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

1- حمل دریایی

1-1- کنوانسیون‌های بین‌المللی

کنوانسیون 1924 بروکسل که در آن مجموعه ای از مقررات متحد الشکل در مورد بارنامه های دریایی (موسوم به مقررات لاهه) تدوین شده است، بوسیله پروتکل 1968 بروکسل اصلاح گردید. این پروتکل در برگیرنده مجموعه

مقرراتی (موسوم به مقررات ویزبی) میباشد و در مقررات لاهه اصلاحاتی بعمل میآورد . مقررات اولیه لاهه و اصلاحات آن مجموعه واحدی از مقررات موسوم به لاهه ویزبی را تشکیل میدهند . این مقررات بوسیله " کنوانسیون 1978 ملل متحد در خصوص حمل دریایی کالا " مورد تجدید نظر اساسی قرار گرفت . همچنین کنوانسیون اخیرالذکر " مقررات هامبورگ " را پذیرفت که قبلاً تعداد زیادی از دولتها آنرا امضا کرده بودند .

مقررات لاهه و لاهه ویزبی تنها ناظر بر آن بخش از قرارداد است که به حمل دریایی مربوط میگردد و فاصله زمانی میان بارگیری کالا در کشتی و تخلیه آنرا تحت پوشش قرار میدهد .

1-2- تعاریف

قرارداد حمل دریایی : قرارداده منعقد شده بین صادر کننده (فرستنده کالا) و مالک کشتی (متصدی حمل و نقل ، متصدی باربری یا حمل کننده) است .

کرایه حمل : اجرتی که فرستنده از بابت حمل کالا به متصدی حمل و نقل میپردازد .

قرارداد اجاره کشتی : اگر مقدار کالای صادراتی یعنی بار آنچنان باشد که اجاره یک کشتی کامل را ایجاب کند ، شرایط قرارداد حمل و نقل در سند قرارداد اجاره کشتی گنجانده میشود .

در اغلب موارد کالای صادر کننده فقط بخشی از محموله کشتی را تشکیل میدهد . در این مواقع شرایط قرارداد حمل و نقل در سندی بنام بارنامه نمایان میشود .

بارنامه : رسیدی است که مالک کشتی میدهد و به موجب آن تأیید میکند که کالا جهت حمل به او تحویل داده شده است .

فرستنده : ممکن است فروشنده یا طبق موافقتنامه فروش ، خریدار باشد . عامل حمل و نقل (فرورادر) یا هر شخص دیگری نیز ممکن است کالا را ارسال کند .

فرورادر : شخصی است که در مقابل اجرت ، ترتیبات حمل و نقل کالا را از یک کشور به کشور دیگر را فراهم میکند ولی مسئولیت حمل کالا را بر عهده ندارد ، بلکه بصورت یک واسطه حرفه ای میان فرستنده یا گیرنده کالا از یک سو و متصدی باربری از سوی دیگر عمل میکند .

گیرنده : شخصی که کالا برای او فرستاده میشود . این شخص ممکن است خریدار یا عامل حمل و نقل یا هر شخص دیگری باشد که به نمایندگی از وارد کننده عمل میکند .

حمل کننده قانونی : یعنی شخصی که با فرستنده برای حمل کالا قرارداد منعقد کرده است ، خود ممکن است حمل کننده واقعی باشد یا حمل کالا را توسط حمل کننده دیگری انجام دهد که در چنین حالتی معمولاً مسئول فعلها و ترک فعلهای آن حمل کننده شناخته خواهد شد . حمل کننده ای که خود کالا را حمل میکند ممکن است مالک کشتی یا اجاره کننده آن باشد .

1-3- ماهیت حقوقی و شکل بارنامه

بارنامه سندی است مبین حمل که حمل کننده کالا و یا نماینده او بعنوان رسید کالا ، صادر میکند . همچنین شامل مقررات و شرایط قرارداد حمل است . بارنامه سند مالکیت کالا است و فقط دارنده آن میتواند کالا را به تملک خود درآورد .

به موجب نص صریح مواد قانون دریایی ایران (بند 7 ماده 52 و بند 4 ماده 54) بارنامه رسید یا مدرک تحویل بار است .

به موجب بند 3 ماده 54 قانون دریایی ، پس از وصول و قبول مسئولیت کالا توسط متصدی باربری ، فرستنده بار حق دارد تقاضای صدور بارنامه کند و متصدی باربری نیز ناچار است تقاضای او را پذیرفته و بارنامه را صادر نماید .

طبق ماده 61 ، بارنامه دریایی ممکن است مانند چک بنام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد . اگر بارنامه بنام حامل صادر شود ، متصدی باربری کالا را به آورنده بارنامه تحویل میدهد و اگر بنام شخص معین یا حواله کرد صادر گردد ، در اینصورت اشخاص فوق الذکر میتوانند آنرا با ظهر نویسی به دیگری منتقل کنند. بنابراین بارنامه دریایی مثن سند مالکیت یا سند تصرف جنس است . چنانچه نسخه اصلی آن به فرماتده کشتی ارائه شود پس از احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل گیرنده ، کالا تحویل دارنده بارنامه میشود .

1-3-1- انواع بارنامه:

1- بارنامه "کالای بار گیری شده در کشتی": بارنامه ای است که پس از دریافت کالا روی عرشه کشتی ، صادر میگردد . این نوع بارنامه مطمئن ترین نوع بارنامه از دیدگاه وارد کننده و بانک درگیر معامله است ، چرا که نشان میدهد بار در چه تاریخ و با کدام کشتی فرستاده شده است .

2- بارنامه "کالای دریافت شده جهت حمل": این نوع بارنامه فقط تأیید میکند متصدی باربری کالا را برای حمل دریافت کرده است ولی نشانگر حمل قطعی کالا نمیشود.

3- بارنامه "سراسری (یکسره)": این نوع بارنامه زمانی صادر میشود که در حمل کالا از شیوه های مختلف حمل و نقل استفاده گردد . هنگامی که موسسه حمل و نقل بارنامه حمل سراسری یا یکسره صادر میکند مسئول حمل سرتاسر مسیر است و موسسات دیگر دخیل در حمل بار غالباً با موسسه صادر کننده بارنامه قرارداد های فرعی دارند و شرکای آن محسوب نمیشوند.

4- بارنامه گروهی Groupage B/L: فرورادرها مجازند کالاهای همگون که توسط فروشندگان مختلف کالاها به مقد یکسانی ارسال میگردد را به صورت گروهی بسته بندی نموده و بعنوان یک محموله ارسال نمایند . مالک کشتی در اینگونه موارد اقدام به صدور بارنامه گروهی مینماید. نظر به اینکه فرورادر نمیتواند بارنامه صادر شده توسط مالک کشتی را به هر یک از فروشندگان کالاها بدهد لذا اقدام به صدور گواهی حمل برای هر یک از فروشندگان کالاها مینماید . این سند را اصطلاحاً House Bill of Lading یا بارنامه داخلی مینامند و در مقصد نماینده فرورادر اقدام به گشایش محموله گروهی نموده و بر اساس بارنامه داخلی، کالاهای فرستاده شده را به گیرندگان آنها تحویل میدهد. مزایای ارسال کالا به این شیوه عبارت است از صرفه جوئی در هزینه بسته بندی ، هزینه بیمه کمتر ، معمولاً انتقال سریعتر ، خطر دله دزدی کمتر ، کمتر صدمه دیدن کالا ، نرخ هزینه حمل نیز در مقایسه با حمل جداگانه هر کالا ارزانتر میباشد . قابل ذکر است که بارنامه های فوق الذکر غیر قابل معامله و انتقال میباشد .

5- بارنامه پشت سفید یا ملحض Short Form B/L : در پشت بارنامه های دریایی سنتی شرایط زیادی با حروف ریز درج شده است که خود باعث پیچیدگی در انجام معامله بر روی اینگونه بارنامه ها میگردد . در سال 1979 هیأت ساده سازی شیوه های تجارت بین الملل فرم جدیدی بعنوان بارنامه پشت سفید یا ملحض از نظر حقوقی و شرای عملی با بارنامه سنتی یکسان بوده و فقط ساده تر از آن است و می تواند برای هر شرکت کشتیرانی مورد استفاده قرار گیرد طرح مشابهی نیز در اوایل دهه 1970 در کشورهای دیگری نظیر کانادا، آمریکا و اسکانیدیناویا مورد استفاده قرار گرفت که از نظر قانونی و عملی قابلیت استفاده خود را نشان داد . بارنامه پشت سفید یک بارنامه قابل معامله بوده و از این لحاظ هیچگونه تفاوتی با بارنامه معمولی ندارد . تنها بجای شرایط مفصل و ریز مندرج در ظهر بارنامه های سنتی یک عبارت کوتاه چند خطی استاندارد در روی بارنامه چاپ شده است که نشانگر شرایط بارنامه میباشد . طبق ماده 25 ب مقررات متحد الشکل

اعتبارات اسنادی نشریه شماره 400 اتاق بازرگانی بین المللی بانکها بارنامه ملحض یا پشت سفید را میپذیرند مگر آنکه در اعتبار شرایط دیگری مقرر گردیده باشد .

6- بارنامه خط سیر منظم یا لاینر Liner B/L : اینگونه بارنامه ها توسط شرکتهای کشتیرانی صادر میگردد که در مسیرهای منظم و مرتبی در رفت و آمد میباشند بعبارت دیگر این کشتیها تحت برنامه از پیش تنظیم شده ای در زمانهای مشخص شده به بنادر معین وارد و یا از آن خارج میشوند . سرویس خطوط کشتیرانی منظم که دارای مسیرها و مقاصد یکسانی میباشند ممکن است تشکیل یک کنفرانسی بدهند که در چنین کنفرانسهایی در مورد موضوعاتی مانند شرایط و ترتیبات بارنامه ، کرایه حمل و گاهی استفاده از تسهیلات پهلوگیری توافقهایی در بین اعضا بعمل میآید که موظف به رعایت آن میباشند .

7- بارنامه غیر قابل معامله Nonnegotiable Sea Way B/L : بارنامه غیر قابل معامله بارنامه ای است که سند مالکیت کالا نبوده و قابل انتقال نمیباشد . کالای این نوع بارنامه فقط به شخصی که در متن بارنامه بعنوان گیرنده کالا محسوب میگردد تحویب میشود و از آنجاییکه بارنامه دریایی قابل معامله بعلت آنکه ممکن است چندین دست گشته تا به مالک نهایی خود برسد و چون این مراحل معمولاً کند و طولانی میباشد لذا بعضی از شرکتهای کشتیرانی برای اجتناب از این مراحل سیر طولانی بارنامه غیر قابل معامله را ابداع و بکار گرفته اند.

4-1- مندرجات بارنامه :

- نام شرکت کشتیرانی

- نام صادرکننده کالا (فرستنده)

- نام و نشانی واردکننده کالا(گیرنده) یا شخصی که بارنامه به حواله کرد او صادر شده است.

- نام و نشانی طرفی که باید رسیدن کالا را به او اطلاع داد ، که معمولاً وارد کننده است. این موضوع هنگامی مصداق پیدا میکند که بارنامه به حواله کرد صادر شده باشد .

- نام کشتی حمل کننده کالا

- نام بندر بارگیری و بندر تخلیه کالا

- محل پرداخت کرایه حمل و اینکه آیا کرایه پرداخت شده است (freight prepaid) یا در مقصد پرداخت خواهد شد (destination freight to be paid at) .

- تعداد نسخ اصلی در یک سری

- علائم و شماره های شناسایی کالا

- شرح مختصری درباره کالا

- تعداد بسته ها

- امضای فرمانده کشتی یا نماینده او

- تاریخی که کالا برای حمل دریافت شده و یا بر روی کشتی بارگیری شده است (این تاریخ نباید بعد از تاریخ حملی باشد که در اعتبار اسنادی مشخص شده است)

- امضای صادرکننده بارنامه یا نماینده او و در صورت امکان سمت او

* با توجه به اینکه بارنامه دریایی سند مالکیت محسوب میشود ، گیرنده کالا میتواند مالکیت کالا را به دیگری انتقال دهد .
بارنامه به یکی از سه صورت زیر صادر میگردد :

1- ممکن است بارنامه به حواله کرد شخص معین صادر شده باشد . در این مورد اصطلاح **to order** یا **to the order of** بکار برده میشود . در چنین حالتی شخصیکه بارنامه بنام او (به حواله کرد او) صادر شده است میتواند با ظهر نویسی آن را به شخص دیگری منتقل نماید .

2- ممکن است بارنامه حامل **bearer** باشد . یعنی ارائه دهنده آن به شرکت حمل و نقل مالک کالا شناخته میشود و در نتیجه چنین بارنامه ای نیاز به ظهر نویسی ندارد .

3- ممکن است بارنامه به حواله کرد شخص فروشنده کالا یا **shipper** صادر گردد . در چنین حالتی فروشنده کالا میبایست بارنامه را بصورت سفید **blank** یا عهده خریدار کالا ظهر نویسی نماید تا مالکیت کالا به خریدار منتقل گردد . چنانچه خریدار کالا که نام وی در ظهر نویسی توسط فروشنده ذکر شده است بخواهد کالای موضوع بارنامه به دیگری منتقل نماید بایستی او نیز بارنامه را ظهرنویسی نماید تا قابل انتقال به شخص ثالث باشد. ولی چنانچه بارنامه بصورت سفید **blank** ظهرنویسی شده باشد برای انتقال آن نیاز به ظهرنویسی مجدد نمیباشد.

* در بارنامه بایستی کلمه **shipped** ذکر شده باشد و چنانچه عباراتی نظیر **since shipped** و یا **received for shipment** قید شده باشد بانکها در اعتبارات اسنادی از قبول چنین بارنامه هایی خودداری میکنند .

* در بارنامه بایستی ذکر شود که کالا در انبار کشتی بارگیری شده است که این موضوع با ذکر کلمه **on board** نشان داده میشود .

* در صورتیکه کالا روی عرشه **on deck** حمل شده باشد ، این موضوع روی بارنامه قید میگردد . در اعتبارات اسنادی ، طبق ماده 28 مقررات متحد الشكل اعتبارات اسنادی بروشور 400 اتاق بازرگانی بین المللی ، بانک معامله کننده اسناد مجاز به قبول چنین بارنامه ای نمیباشد . مگر اینکه در متن اعتبار اسنادی مورد بحث صراحتاً چنین بارنامه ای را قبول نموده باشند . اگر بارنامه دریایی حاکی از حمل کالا روی عرشه کشتی باشد بیمه نامه مربوطه نیز بایستی ریسک کالا روی عرشه کشتی را بپوشاند . باید توجه داشت که پر خطر رین نوع حمل دریایی در آن است که کالا روی عرشه کشتی حمل شود . البته بعضی از کالا ها با توجه به ماهیتشان بایستی روی عرشه کشتی حمل شوند مانند تیر آهن . بعلاوه با توجه به حمل کالا بوسیله کانتینر معمولاً کشتیهای کانتینر بر اکثر کانتینرها را روی عرشه حمل مینمایند.

1-4-1- بارنامه بدون قید :

در برگزیده توضیحاتی دال بر معیوب بودن شرایط بسته بندی کالا نباشد (**clean**) . بارنامه حاوی این توضیحات یعنی بارنامه "مشروط" یا "مقید" (**Clause B/L or Dirty B/L or Foul B/L**) ، بر اساس ماده 34 مقررات متحد الشكل اعتبارات اسنادی بروشور شماره 400 اتاق بازرگانی بین المللی ، برای خریداری که کالا را بر اساس قرارداد **CIF** میخرد یا بانکی که موافقت کرده قیمت کالا را در برابر دریافت اسناد به فروشنده بپردازد قابل قبول نمیباشد .

دلایل اهمیت تاریخ صدور بارنامه :

- اگر در اعتبار اسنادی مهلت حمل تعیین شده باشد تاریخ صدور بارنامه نشان میدهد که آیا کالا به موقع حمل شده است یا نه .

- رعایت این الزام را معلوم میدارد که اسناد باید طی مدت اعتبار و ظرف مدت 21 روز پس از صدور بارنامه دریایی ، بسته به مورد ، برای پرداخت ، قبولی نویسی یا معامله ارائه گردند ، مگر اینکه در اعتبار مدت دیگری تعیین شده باشد (بند الف ماده 43 عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی) . اگر در اعتبار اسنادی بارنامه " کالای دریافت شده جهت حمل " یا بارنامه " کالای بارگیری شده در کشتی " قید شده باشد و بارنامه حمل کالا در کشتی را نشان دهد ، تاریخ بارنامه همان تاریخ صدور آن است .

- در تجارت بین الملل به بارنامه ای که پس از 21 روز از تاریخ حمل به بانک ارائه شده باشد ، بارنامه کهنه یا بیات میگویند . علت عدم قبول چنین بارنامه ای در اعتبارات اسنادی اینست که اصولاً اسناد حمل باید زودتر از کالا بدست خریدار رسیده باشد تا بتواند پس از طی تشریفات بانکی و گمرکی نسبت به ترخیص کالا در زمان معین از گمرک اقدام نماید و بنابراین اگر به عللی فروشنده در ارسال اسناد حمل دیرتر از مدت مقرر مبادرت ورزد این موضوع ممکن است باعث معطل شدن کالا در گمرک مقصد و در نتیجه فاسد شدن آن و یا خسارت دیدن آن بشود . بعلاوه هزینه انبارداری گمرک نیز به آن اضافه میگردد . در موارد خاصی نیز که کالا مدت مدیدی در گمرک میماند احتمال متروکه شدن آن وجود دارد که با الزام فروشنده به تحویل اسناد حمل ظرف مدت مشخص شده امکان بروز چنین مشکلاتی تا حد امکان کاهش خواهد یافت .

- قابل قبول بودن سند بیمه را مشخص می سازد که تاریخ آن نباید پس از تاریخ صدور بارنامه دریایی باشد ، مگر اینکه در اعتبار اسنادی به گونه ای دیگر مقرر شده یا اینکه در سند بیمه صراحتاً ذکر گردد که پوشش بیمه لااقل از تاریخ بارگیری نافذ است (بند ه ماده 34 عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی) .

1-5- سری کامل بارنامه :

بارنامه معمولاً در یکسری حاوی دو یا چند نسخه اصلی (original) صادر میشود که تمام آنها دارای شرایط و تاریخ یکسان میباشد . اگر نقش یکی از این نسخ " پایان پذیرد " یعنی کالا در برابر آن تحویل داده شود ، سایر نسخ باطل میگردد . حائز اهمیت بسیار است که حداقل یک نسخه اصلی از سری بارنامه قبل از رسیدن کالا به مقصد یا همزمان با آن در اختیار گیرنده قرار گیرد ، زیرا حمل کننده موظف نیست بدون دریافت نسخه اصلی بارنامه دریایی کالا را تحویل دهد .

به موجب ماده 62 قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی باید در چهار نسخه (full set) بشرح زیر صادر شود:

1- نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار

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

3- نسخه سوم برای فرمانده کشتی

4- نسخه چهارم برای مالک کشتی یا نماینده قانونی او

کلیه نسخ بارنامه باید به امضای فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده است برسد .

علت صدور بارنامه ها در چند نسخه الی ، آن است که در صورت مفقود شدن یکی از نسخ ، صاحب کالا بتواند با ارائه نسخه اصلی دیگر کالای خود را از کشتیرانی دریافت دارد و بانک معامله کننده اسناد ، معمولاً اسناد را در 2 سری جدا از هم پست مینماید تا در صورتیکه یکسری اسناد در بین راه مفقود گردد سری دوم به بانک گشایش کننده رسیده و بانک بتواند اسناد را بررسی و جهت دریافت کالا به خریدار ارائه دهد .

1-6- وظایف و مسئولیتهای حمل کننده (متصدی حمل و نقل):

وظایف:

- حمل کننده موظف است کوششهای مقتضی را در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، انتخاب کارکنان شایسته، تجهیز و تدارک کشتی بعمل آورد و انبارها، یخچالها و سردخانه ها و قسمت‌های دیگر کشتی را که در آن کالا حمل میشود برای قبول و نگهداری کالا آماده و عاری از خطر گرداند.
- حمل کننده باید محموله را به نحو صحیح و دقیق بارگیری، جا به جا، انبار، حمل، نگهداری، مراقبت و تخلیه کند.
- حمل کننده ملزم است مسیری را که قرارداد آن منعقد شده است با سرعت معقول آغاز کرده و به انتها رساند، در مسیر توافق شده حرکت نماید و در صورت عدم وجود چنین توافقی، مسیر متداولی را بدون تغییر جهت غیر معقول برگزیند.

مسئولیتهای:

- طبق مقررات بین المللی حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا ناشی از حوادثی که از حوزه مسئولیت او بیرون است، تعهدی ندارد. این وقایع عبارتند از: خطرهای دریایی، بلایای طبیعی، جنگ، عیب ذاتی کالا، اعتصاب، منع ورود کارگران به محل کار و غیره
- مسئولیت حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و همینطور تأخیر، به مبلغ ثابتی برای هر بسته یا واحد حمل محدود میگردد.
- طبق مقررات لاهه، در صورت فقدان و یا خسارات وارده به کالا متصدی باربری برای هر بسته یا واحد کالا مسئولیتی زائد بر صد لیره استرلینگ نخواهد داشت، مگر آنکه نوع و ارزش کالا قبل از حمل توسط فرستنده صریحاً اظهار و در بارنامه دریایی قید شده باشد. در غیر اینصورت مسئول نخواهد بود. (رقم مذکور مورد تجدید نظر قرار گرفت و سقف مسئولیت متصدی باربری به 10000 فرانک طلا برای هر بسته یا واحد یا 30 فرانک طلا برای هر کیلوگرم وزن ناخالص - هر کدام بیشتر باشد - افزایش یافت.
- طبق قانون دریایی ایران رقم سابق یعنی صد لیره استرلینگ ملاک عمل قرار میگیرد.

1-7- وظایف و مسئولیتهای فرستنده:

- فرستنده باید کالا را در زمان، مکان، به تعداد، وزن و کمیت پیش بینی شده در قرارداد حمل، به حمل کننده تحویل دهد و فرض بر آنست که فرستنده به هنگام بارگیری، در مورد دقت علائم، تعداد، مقدار وزن کالا، آنگونه که اظهار نموده‌است، به حمل کننده تضمین میدهد.
- فرستنده باید از بابت کلیه لطمات، زیانها و هزینه های ناشی از بی دقتی خود در اعلام مشخصات به حمل کننده خسارت بپردازد.
- فرستنده بطور ضمنی تعهد میکند که در مورد کالا هیچگونه خطر افشا نشده ای وجود ندارد و عدل بندی و بسته بندی آن مناسب است، مگر اینکه به حمل کننده مشخصاً اطلاع داده باشد که محموله خطرناک است.
- فرستنده موظف است به حمل کننده کرایه حمل، یعنی هزینه حمل و نقل کالا را بپردازد. حمل کننده به منظور تضمین پرداخت کرایه، نسبت به کالا حق حبس دارد.

8-1- حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهر نویسی شده است :

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

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

9-1- خسارت دریایی :

گاهی اتفاق می افتد که حمل کننده یا نماینده اش بخشی از کشتی یا بار آنرا بخاطر نجات بقیه بار و زندگی سرنشینان کشتی ، فدا کنند یا برای حفظ منافع مشترک و ایمنی تمامی طرفها ، هزینه های فوق العاده اما ضروری را متحمل شوند. طرفی که بر اثر اینا عمل خسارت میبیند حق دارد به نسبت سهم فرستندگان دیگر در حمل دریایی ، مبلغی را مطالبه نماید که به آن " خسارت مشترک " گویند.

با توجه به مطالب فوق ، اولاً چنین خسارتی باید از روی قصد وارد شده باشد ، ثانیاً برای حفظ کشتی و بار آن ضرورت داشته باشد و ثالثاً در نتیجه سهل انگاری هیچ یک از طرفهای ذینفع (مالکین کالا و مالکین کشتی) نباشد . در ماده 185 قانون دریایی ایران نیز خسارت مشترک دریایی مورد توجه قرار گرفته است .

2- حمل هوایی

1-2- کنوانسیونهای بین المللی :

کنوانسیون 1929 ورشو مربوط به متحد الشکل کردن برخی قواعد مربوط به حمل هوایی طبق پروتکل 1955 لاهه اصلاح شد و بوسیله کنوانسیون 1961 گوادالاجارا و پروتکل الحاقی مونترال مورخ 1975 تکمیل گردید .

در کنوانسیون اصلی و اصلاح شده ورشو حمل بین المللی تعریف شده است . این کنوانسیونها تنها ناظر بر حمل و نقلی هستند که نقاط عزیمت و مقصد ، بنا به توافق طرفین در سرزمین دو دولت مختلف که هر دو عضو کنوانسیون هستند قرارداد (اعم از اینکه محل توقف مورد توافقی در سرزمین دولت ثالث وجود داشته باشد یا نه) . همینطور ، حمل و نقل در سرزمین یک دولت طرف کنوانسیون با یک نقطه توقف مورد توافق در خارج از این سرزمین ، مشمول مقررات کنوانسیونهای مزبور است .

حمل و نقل هوایی میان دو دولت عضو کنوانسیون اصلی ورشو ، حمل بین المللی تلقی میشود و تابع مقررات این کنوانسیون است . همین حکم در مورد کنوانسیون اصلاح شده ورشو نیز صادق است. اگر حمل و نقل هوایی میان دو دولت عضو کنوانسیون اصلی صورت گیرد ، اما تنها یکی از آنها کنوانسیون اصلاح شده ورشو را پذیرفته باشد ، قرارداد منعقد شده را در این زمینه به حمل و نقل بین المللی مربوط میشود و در این حالت تعریف کنوانسیون اصلی ورشو از حمل بین المللی ملاک عمل قرار می گیرد نه کنوانسیون اصلاح شده .

هر چند حمل و نقلهای خارج از مقررات کنوانسیونهای فوق جنبه بین المللی دارند ، یعنی کالا از یک کشور به کشور دیگر حمل میشود ، منتها در قالب تعریف تکنیکی از حمل بین المللی طبق دو کنوانسیون فوق نمی گنجد . بنابراین ، اینگونه

قراردادهای حمل هوایی تابع مقررات خاص خود میباشند . ذیلاً اصول اساسی کنوانسیون 1929 ورشو و متن اصلاحی آن تشریح میگردد .

2-2- بارنامه (راهنما) هوایی Air Way Bill :

" بارنامه هوایی " یا " سند حمل هوایی " که آنرا Air Consignment Note یا Airfreight Note هم مینامند مبین انعقاد قرارداد حمل هوایی است . بارنامه هوایی معمولاً در 12 نسخه صادر میشود که سه نسخه اصلی آن از نظر تجارتي مهم میباشد و بقیه نسخ آن برای قسمتهای داخلی شرکت هواپیمایی بکار برده میشود .

سه نسخه اصلی به ترتیب عبارتند از :

- نسخه اصلی اول برای حمل کننده یا صادر کننده

- نسخه اصلی دوم برای گیرنده

- نسخه اصلی سوم برای فرستنده

2-2-1- مشخصات بارنامه هوایی :

- توصیف کلی نوع کالا

- علائم مخصوصی که برای شناسایی کالا لازم است

- تعداد بسته ، مقدار و وزن کالا

- محل بارگیری و تاریخی که حمل کننده هوایی کالا را تحویل گرفته است

- محل تخلیه

- فرودگاههای ترانزیت (اگر وجود داشته باشد)

- بیان این نکته که برای تحدید مسئولیت حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا شکل اصلاح شده مقررات ورشو قابل اعمال خواهد بود

بانکها طبق مقررات اعتبارات اسنادی سند حمل هوایی (نسخه اصلی) را میپذیرند ، مشروط بر اینکه نشان دهد کالا برای حمل پذیرفته شده است (ماده 27 عرف و رویه متحد الشکل اعتبارات اسنادی) .

2-3- وظایف و مسئولیتهای حمل کننده (متصدی حمل و نقل):

وظایف حمل کننده هوایی در مورد وضعیت هواپیما، طرز عمل با بار در هواپیما، سفر هوایی و تحویل بار در مقصد مشابه وظایف حمل کننده دریایی است . از سوی دیگر مسئولیت حمل کننده هوایی با مسئولیت حمل کننده دریایی تفاوت دارد ، زیرا حمل کننده هوایی بطور خودکار مسئول تلف شدن، از میان رفتن، آسیب دیدن بار و حتی تأخیر در تحویل آن میباشد، به

شرط آنکه وقایع مزبور در جریان حمل هوایی رخ داده باشند. گرچه ممکن است در قانون حمایتی از حمل کننده به عمل آید، اما وی نمیتواند از خود سلب مسئولیت کرده یا میزان مسئولیت را کمتر از مبلغ مقرر در کنوانسیون ورشو تعیین نماید. در عوض حمل کننده هوایی میتواند به سقف حداکثری که برای مسئولیتش وجود دارد متکی باشد. حتی در آن صورت نیز حمل کننده تنها هنگامی مسئول شناخته خواهد شد که خواهان بتواند ثابت کند خسارت وارده، حداقل چنین مبلغی است. فقط فرستنده و گیرنده کالا حق اقدام علیه حمل کننده را دارند. اگر حمل کننده هوایی تقصیر نکرده باشد، این حق تنها در صورتی قابل اعمال است که طرف مهلت مقرر، در مورد خسارت یا تأخیر کتبا از حمل کننده شکایت شود. در صورت عدم وجود شکایت، دریافت کالا توسط شخصی که حق دارد آن را تحویل بگیرد، نشانه اولیه تحویل کالا در وضعیت مناسب است.

2-4- وظایف و مسئولیتهای فرستنده :

ارسال کننده (فرستنده) متعهد است هنگامی که کالا در اختیار حمل کننده هوایی قرار گرفت، کرایه حمل را بپردازد. اما اگر در بارنامه هوایی "شرط پرداخت در موقع تحویل" قید شده باشد، گیرنده موظف به پرداخت کرایه حمل به هنگام تحویل کالا از حمل کننده خواهد بود. فرستنده همچنین باید راجع به کالا و دیگر مشخصات مندرج در بارنامه هوایی دقیقاً توضیح دهد. وی مسئول چنین دقتی است و چنانچه به علت غیر دقیق بودن مشخصات زیان وارد شود، باید به حمل کننده هوایی و هر شخص دیگری خسارت بپردازد.

2-5- ماهیت حقوقی بارنامه هوایی:

بارنامه هوایی سند مالکیت کالا نیست و به تبع آن قابل معامله نمیشود، مگر بر اساس مجموعه قوانین متحد الشکل بازرگانی تجاری آمریکا که بارنامه هوایی را سند مالکیت کالا میداند. به استثنای بارنامه های هوایی مشمول این قانون، فرستنده تا زمانی که نسخه سوم اصلی بارنامه هوایی را در اختیار دارد، محق است با پرداخت کرایه حمل، کالا را در اختیار خود گیرد. اگر وی این نسخه اصلی را در اختیار نداشته باشد، هرگونه تصرفی باطل بوده و حمل کننده مسئول هر گونه خسارتی است که توسط او به دارنده نسخه سوم اصلی بارنامه هوایی وارد می آید. اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) فرم بارنامه هوایی مشترکی را برای اعضا تهیه کرده که برای حمل و نقل داخلی و بین المللی مورد استفاده قرار می گیرد. شرایط مقرر در این بارنامه هوایی با مفاد کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن انطباق کامل دارد. یاتا شرایط قرارداد را که معمولاً پشت نسخ اصلی بارنامه ذکر میگردد به صورت یکنواخت در آورده است که هر چندگاه مورد تجدید نظر قرار میگیرد. البته فرم بارنامه این اتحادیه در سری های 12 نسخه ای تهیه میشود که سه نسخه آن اصلی است و به ترتیب به حمل کننده، فرستنده و گیرنده تعلق دارد و ما بقی نیز برای امور مربوط به هواپیمایی مورد استفاده قرار میگیرد. چون بارنامه هوایی فقط یک رسید است لذا ذینفع کالا پس از دریافت بارنامه به شرکت هواپیمایی مراجعه نموده و پس از ارائه آن به شرکت هواپیمایی حواله تحویل کالا را دریافت میکند. فرستنده کالا پس از تحویل کالا به شرکت هواپیمایی و دریافت نسخه سوم بارنامه تا هنگامیکه آنرا به بانک گیرنده کالا از طریق بانک خود و یا مستقیماً نداده است و یا آنکه آنرا به گیرنده تحویل ننموده است، میتواند به شرکت هواپیمایی مراجعه نموده و از آنها بخواهد که نام گیرنده و آدرس آنرا تغییر دهد و یا کالا را باز پس گیرد. در بروات اسنادی به منظور اینکه صادر کننده و یا بانک او کنترل خود را بر روی کالا حفظ نمایند که بارنامه را "جهت تحویل" یا "Consigned to" به بانک کارگزار و یا "بحواله کرد" the order of To را صادر نماید. در چنین حالتی کالا هنگامی تحویل خریدار میگردد که دستورات داده شده توسط فروشنده یا بانک او به بانک خریدار توسط خریدار انجام شده باشد. در اعتبارات اسنادی نیز بانکهای گشایش کننده به منظور کنترل و کاهش ریسک خود همیشه در متن اعتبار میخواهند که بارنامه به نام بانک گشایش کننده اعتبار باشد. بارنامه هوایی بایستی مهور به مهر شرکت هواپیمایی مبنی بر تاریخ پرواز و شماره پرواز باشد تا بدین طریق دقیقاً تعیین شود که چه موقع کالا به مقصد تعیین شده میرسد. به این مهر Stamp Flight یا مهر پرواز میگویند.

هر برگ بارنامه در دو طرف بالای صفحه و قسمت پایین سمت راست آن دارای یک عدد یازده رقمی میباشد که سه رقم اول سمت چپ آن کد شرکت حمل و نقل هوایی بوده و هشت رقم بعدی شماره بارنامه میباشد. در پشت صفحات نسخ اصلی بارنامه شرایط قرارداد حمل چاپ شده است.

بارنامه هوایی به جهات زیر دارای اهمیت است:

- رسید کالا جهت حمل است
 - مشخص کننده قرارداد حمل است
 - صورت حساب کرایه حمل کالا است. این کرایه حمل میتواند بر حسب قرارداد در مبدأ و یا در مقصد پرداخت شود که این موضوع بر روی بارنامه هوایی مشخص میشود
 - راهنمای نحوه حمل کالا توسط مسئولین حمل میباشد (چگونگی حمل و مراقبت از کالا و ارسال و تحویل آن توسط کارمندان هواپیمایی)
 - گواهی بیمه است در صورتیکه بیمه شرکت حمل کننده از طرف ارسال کننده کالا تقاضا شده باشد.
- بارنامه هوایی هنگامیکه بوسیله شرکت حمل و نقل هوایی یا کارگزار (Agent) او صادر شد و توسط او و همچنین ارسال کننده کالا امضا گردید معتبر میگردد و اعتبار این قرارداد حمل هنگامیکه کالا در مقصد تحویل گیرنده آن گردید به پایان میرسد.

3- حمل جاده ای

در اکثر کشورهای اروپایی حمل جاده ای بین المللی بر اساس "کنوانسیون قرارداد حمل بین المللی کالا از طریق جاده" که در سال 1956 در ژنو به امضا رسید و به CMR معروف است انجام می پذیرد. مقررات حمل جاده ای کشورهای هم که به این کنوانسیون نپیوسته اند تفاوت اساسی با قواعد مندرج در این کنوانسیون ندارد.

هنگامی مقررات CMR کاربرد پیدا میکند که کالا از طریق جاده از نقطه ای در سرزمین یک دولت عضو به نقطه ای در سرزمین یک دولت عضو دیگر حمل گردد. در مواردی که بخشی از این سفر از طریق دریا باشد، باز هم حمل و نقل تابع مقررات حمل جاده ای یعنی CMR خواهد بود مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه جاده ای تخلیه نشود، به عبارت دیگر وسیله نقلیه جاده ای یا بار خود وارد کشتی گردد.

3-1- سند حمل :

طبق CMR قرارداد حمل زمینی باید از طریق سند حمل ابرام گردد، اگر چه عدم وجود این سند یا هرگونه بی قاعدگی در آن تأثیری در اعتبار قراردادی که مشمول کنوانسیون خواهد بود، سند حمل جاده ای باید در سه نسخه اصلی و به امضای فرستنده و حمل کننده، صادر گردد. اولین نسخه به فرستنده کالا تحویل داده میشود. دومین نسخه همراه کالا است و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می ماند. سند حمل جاده ای نه قابل معامله است و نه سند مالکیتی محسوب میشود و تنها نشانه اولیه انعقاد قرارداد حمل و شرایط قرارداد مزبور و دریافت کالا توسط حمل کننده است. فرض بر این است که کالا و بسته بندی

آن در وضعیت مطلوبی قرار دارند و هنگامیکه حمل کننده آنها را تحویل می‌گرفته، علائم و شماره های آنها با اظهارات مندرج در سند حمل انطباق داشته است. فرستنده حق دارد دستوراتی در مورد کالا بدهد، بدین ترتیب که از حمل کننده بخواهد جریان حمل کالای در راه را متوقف سازد، محل تحویل کالا را تغییر دهد یا کالا را به شخصی غیر از گیرنده ای که نام او در سند حمل آمده است تحویل دهد. اختیاراتی که مقررات CMR در خصوص متوقف ساختن کالای در راه به فرستنده میدهد نباید با حق فروشنده برای متوقف ساختن کالای در راه، طبق قرارداد فروش، اشتباه گرفت. در مقررات CMR این حق در برابر حمل کننده وجود دارد و ارتباطی به ورشکستگی خریدار پیدا نمیکند، در حالیکه طبق قرارداد های فروش بین المللی چنین حقی تنها در صورت ورشکستگی خریدار قابل اعمال است. این حق هنگامی ساقط میشود که نسخه دوم سند حمل به گیرنده ای که نامش در سند حمل قید گردیده، تسلیم شود یا اینکه گیرنده از حمل کننده بخواهد که در برابر رسید، نسخه دوم سند حمل کالا را به او تحویل دهد. گیرنده همچنین محق است ترتیباتی را در مورد کالا مقرر دارد، به شرط آنکه فرستنده این حق را در سند حمل برای وی محفوظ نگهداشته باشد. فرستنده ای که مایل است ترتیبات جدید را در مورد کالا مقرر دارد باید نسخه اول سند حمل را به حمل کننده ارائه دهد تا دستورات جدید در سند مزبور ثبت گردد. وی همچنین باید به حمل کننده تضمینات لازم را جهت جبران خسارات احتمالی بدهد. سند حمل جاده‌ای در چارچوب اعتبارات اسنادی قابل ارائه به بانک می باشد (ماده 28 عرف و رویه متحد الشکل اعتبارات اسنادی).

3-2- وظایف و مسئولیتهای حمل کننده (متصدی حمل و نقل):

حمل کننده ملزم به حمل کالا طبق قیود و شرایط حمل است. وی مسئول تلف شدن کلی یا جزئی کالا و خسارت وارده بر آن در فاصله دریافت کالا از فرستنده و تسلیم آن به گیرنده و همچنین هر گونه تأخیر در تحویل کالا است. هر چند، اگر بتواند ثابت نماید که از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا یا تأخیر در تحویل آن بر اثر غفلت خواهان، فساد ذاتی کالا یا شرایطی بوده که نمیتوانسته از آن اجتناب کند، از مسئولیت مبرا است. در CMR فهرستی از خطرهای ویژه ذکر شده که در صورت بروز، مسئولیتی متوجه حمل کننده نخواهد بود. در مواردی که آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا در زمان تحویل آشکار باشد، قبول تحویل توسط گیرنده نشانه اولیه دریافت کالا به صورت سالم است، مگر اینکه در زمان تحویل یادداشتی کتبی مبنی بر آسیب دیدن کالا، تسلیم حمل کننده شده باشد. چنانچه از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا در زمان تحویل آشکار نباشد، قبول تحویل نشانه اولیه قبول کالا در شرایط مطلوب است، مگر اینکه ظرف هفت روز پس از تحویل، به استثنای تعطیلات رسمی، یادداشتی کتبی در خصوص تأخیر در تحویل کالا مسموع خواهد بود، مگر اینکه یادداشتی در این زمینه ظرف 21 روز پس از تحویل واقعی کالا، تسلیم حمل کننده گردد. این واقعیت که کالا ظرف 30 روز پس از انقضای مهلت مقرر، یا اگر مهلتی تعیین نشده، ظرف 60 روز پس از دریافت کالا توسط حمل کننده، به گیرنده تحویل داده نشده است، دلیلی قاطع بر از میان رفتن کالا است و شخصی که به موجب سند حمل حق اقامه دعوی دارد از این پس میتواند کالای مزبور را گم شده تلقی نماید. مسئولیت حمل کننده از بابت تلف شدن یا آسیب دیدن کالا یا تأخیر در تحویل آن محدود به مبلغ مقطوعی است که به نسبت وزن کالا تعیین می گردد. این مبلغ 25 فرانک طلا برای هر کیلو گرم بار است، مگر اینکه فرستنده به هنگام تنظیم قرارداد حمل مبلغ ویژه ای را اعلام کرده باشد. در چنین صورتی مبلغ اخیر سقف خسارات قابل پرداخت خواهد بود. البته هزینه های حمل و نقل و حتی حقوق و عوارض گمرکی پرداخت شده برای کالا به این ارقام اضافه میشود. در مورد تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت حمل کننده برای پرداخت خسارت حداکثر به هزینه های حمل و نقل محدود میشود، مگر اینکه فرستنده و حمل کننده به گونه ای دیگر توافق کرده باشند.

ذکر این نکته شایان توجه است که اقامه دعوی در چارچوب مقررات CMR می تواند در دادگاههای کشوری که خواهان در آنجا به طور معمول اقامت دارد یا محل تجاری اصلی اوست یا در دادگاههای کشور محل انعقاد قرارداد یا محل تحویل کالا یا مقصد صورت گیرد. همچنین طرفین قرارداد حمل میتوانند دآوری را به مرجع حل اختلاف خود تعیین کنند، مشروط بر اینکه داور یا هیئت داوران کنوانسیون CMR را ملاک کار خود قرار دهند.

3-3- وظایف و مسئولیتهای فرستنده :

فرستنده موظف به پرداخت کرایه حمل و دیگر هزینه های مذکور در سند حمل جاده‌ای است. اگر در این سند "شرط پرداخت در موقع تحویل" قید شده باشد، گیرنده کرایه حمل را می پردازد. فرستنده همچنین مسئول تهیه اسناد گمرکی و انجام تشریفات مربوط به آن است.

4- عملیات حمل مرکب یا چند گونه

در عملیات حمل و نقل بین المللی سنتی سه مرحله وجود دارد: حمل کالا به بندر بارگیری، حمل دریایی آن به بندر مقصد و حمل کالا به محل نهایی. هر یک از این مراحل تابع قواعد حقوقی گوناگونی است و در تجارت بین المللی نیز ممکن است مشمول کنوانسیونهای مختلفی باشد. با پیدایی کانتینر شیوه های جدیدی در حمل و نقل مدرن برای حمل سراسری کالا از طریق عملیات حمل مرکب بوجود آمده است. همزمان ضرورت تنظیم سندی که مبین این نوع حمل و نقل باشد احساس شد. تشکیلات مختلفی چون کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد (آنکتاد) و اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) می کوشند برای رفع ابهامات حقوقی موجود مقررات استاندارد را در زمینه حمل و نقل مرکب وضع کنند. اتاق بازرگانی بین المللی سندی را تحت عنوان "قواعد متحد الشكل سند حمل مرکب" منتشر ساخته است. در صورت انجام عملیات حمل مرکب می بایست از چنین سندی به جای بارنامه دریایی سنتی ناظر بر سند حمل مرکب نیز می باشد، با این تفاوت که سند حمل مرکب:

- محل قبول یا دریافت (در اختیار قرار گرفتن) و محل تحویل کالا را به جای بنادر بارگیری و تخلیه نشان میدهد.
- تأیید میکند که کالا برای حمل سراسری (یکسره) از محل قبول یا دریافت کالا تا محل تحویل در اختیار حمل کننده قرار گرفته است، به جای اینکه گواهی نماید کالا در کشتی معینی بارگیری شده است.
- ممکن است توسط عامل حمل و نقلی صادر شود که لزوماً مالک کشتی مورد استفاده در حمل دریایی کالای مورد نظر نیست.
- در صورت «ترانس شپمنت» یعنی انتقال کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر را در بر می گیرد.
- ** قبول سند حمل مرکب تابع بند ب ماده 26 مقررات متحد الشكل اعتبارات اسنادی بشرح ذیل است:
- اگر ترتیب دیگری در اعتبار مقرر نشده باشد، بانکها سند حمل را در موارد زیر رد نخواهند کرد.
- عنوان سند عناوینی نظیر "بارنامه حمل مرکب"، "سند حمل مرکب" یا "بارنامه بندر به بندر" یا عنوان و یا عناوین ترکیبی دیگری باشد که همگی دارای همین مفهوم و منظورند، و یا:
- بعضی از شرایط حمل یا کلیه آن به مرجع یا سند دیگری به جز خود سند حمل (مثل سند حمل ملخص یا سند حمل پشت سفید)، ارجاع داده شود و یا:

- محل تحویل گرفتن کالا با بندر بارگیری تفاوت داشته باشد و مقصد نهایی با بندر تخلیه متفاوت باشد و یا:

- به چنان محموله هایی مربوط شود که در کانتینر یا روی کفه بارگیری (پالت) و مانند آنها گذاشته میشوند و یا:

- شامل عبارت "در نظر است" یا عباراتی مشابه آن در ارتباط با کشتی یا دیگر وسایل حمل و نقل و یا بندر بارگیری و تخلیه باشد.

در سال 1980 "کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین المللی چند گونه کالا" به امضا رسید. این کنوانسیون به محض اینکه لازم الاجرا شود در مورد قراردادهای حمل بین المللی چند گونه قابل اعمال خواهد بود. بدین ترتیب، رژیم مسئولیت مورد توافقی بر روابط قراردادی فرستنده و عامل حمل و نقل چند گونه، در طول حمل از دریافت کالا تا تحویل، قطع نظر از از شیوه های حمل مختلف مورد استفاده، حاکم خواهد بود. این کنوانسیون از طریق یک رژیم حقوقی اختصاصی، به نیاز استفاده از پیشرفتهای جدید تکنولوژی در حمل و نقل، مانند کانتینری کردن پاسخ می گوید. مفهوم "مسئولیت سراسری" که در این کنوانسیون وارد شده تاکنون فقط در قراردادهای تجاری وجود داشت و گنجاندن آن برای نخستین بار در یک کنوانسیون بین المللی تضمین میکند که طرف قویتر در قرارداد حمل چند گونه (مرکب) نتواند از مقررات آن عدول نماید. بر خلاف این کنوانسیون، در کنوانسیونهای موجود مسئولیت بر حسب شیوه های مختلف حمل میان حمل کنندگان توزیع میشود. بنابراین، هر حمل کننده فقط مسئول مسیر مشخص مربوط به خود در کل جریان حمل و نقل است.

کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین المللی چند گونه کالا، علاوه بر مقدمه که به توضیح اصل می پردازد شامل هشت بخش اصلی بدین قرار است:

مقررات کلی شامل تنظیم و کنترل حمل چندگونه، اسناد، مسائل گمرکی و مواد نهایی. این کنوانسیون همچنین استفاده از سند جدیدی موسوم به سند حمل چند گونه را تجویز میکند و متذکر میشود که برای تسهیل حمل چند گونه محتویات اصلی این سند چه باید باشد.

ب- اسناد فیاتا :

فیاتا فدراسیون بین المللی مجمع نمایندگی عاملین حمل (فورواردرها) میباشد. اسناد این موسسه دارای شرایط و عبارات مهمی در مورد تعهداتی است که بوسیله عامل حمل صادر کننده آن سند فیاتا پذیرفته شده است. اعضای فیاتا میبایست جهت صدور اسناد فیاتا مجوز لازم را از انستیتو عاملین حمل دریافت دارند. این انستیتو از طرف سازمان فیاتا مجاز گردیده که اینگونه مجوزها را برای اعضا فیاتا صادر نماید باید اضافه نمود که این فرمهای فیاتا در اختیار غیر اعضا نبوده و نمیتواند از آن استفاده نمایند. صادر کنندگانی که از خدمات عاملین حمل استفاده می نمایند اغلب در مقابل تحویل کالای خود رسید عامل حمل (فورواردر) را دریافت میدارند. عاملین حمل (فورواردرها) سعی مینمایند در هر جایی که امکان داشته باشد جهت تقلیل هزینه حمل، کالاهای مختلف را به طریقی در یک کانتینر گروهبندی کرده و قرار دهد تا حداکثر استفاده از فضای آن شده است و بدینوسیله هزینه کاهش یابد و سپس کانتینر را تحویل شرکت کشتیرانی مینماید. شرکت کشتیرانی بعضی مواقع بارنامه های مستقلی برای هر یک از کالاهایی که در یک کانتینر توسط عامل حمل قرار داده شده است صادر می نماید. بنابراین نه تنها عاملین حمل (فورواردرها) بعضی مواقع برای هر قسمت از بار قرار داده شده در یک کانتینر رسیدی صادر میکنند بلکه شرکت کشتیرانی نیز همچنین در مواردی که لازم باشد، بارنامه مربوطه را صادر خواهد نمود. اسناد مزبور که توسط عاملین حمل صادر میگردد چیزی بیش از یک رسید نیست و آنها نشان دهنده قرارداد حمل و یا سندانتقال مالکیت کالا نمیشد. معهذا این رسیدهها مدارکی هستند که بوسیله آن گیرنده کالا میتواند در مقصد کالای خود را از نمایندگان عاملین حمل دریافت دارند. به همین لحاظ عاملین حمل (فورواردرها) مسئولیت کالا را بهعهده دارند. در صورتیکه حمل کننده دارای چنین مسئولیتی در مقابل خریدار نیست (مگر در مواردی که فورواردر خود حاکم کننده نیز باشد).

رسید عاملین حمل فیاتا

: (Fiata Forwarders Certificate of Receipt (FCR

رسید عاملین حمل فیاتا برای استفاده فرورادرهای داخل سازمان فیاتا تهیه گردیده است. سند رسید کمپانی حمل و نقل فیاتا، فرورادر را قادر می سازد که به ارسال کننده کالا سندی ارائه داده و بدان وسیله اعلام نماید که مسئولیت کالای مورد نظر را بعهده گرفته است. رسید عاملین حمل فیاتا را میتوان فوراً پس از آنکه فرورادر کالا را تحویل گرفت به ارسال کننده تحویل نمود. با تکمیل رسید عاملین حمل فیاتا، فرورادر گواهی می نماید که او کالای مورد نظر را در اختیار گرفته و بر طبق دستورات غیر قابل برگشتی متهد گردیده است که آنرا برای شخص یا موسسه ای که در سند نشان داده شده است ارسال دارد. این دستورات تنها در صورتی قابل ابطال است که نسخه اصل سند FCR به فرورادر صادر کننده آن تسلیم گردیده و او نیز در موقعیتی باشد که بتواند چنین دستور ابطالی را اجابت نماید. رسید عاملین حمل فیاتا اساساً زمانی استفاده خواهد گردید که تولید کننده یا فروشنده، کالا را بر مبنای Ex-works فروخته و نیاز به آن دارد که با ارائه رسید عاملین حمل فیاتا به خریدار اثبات نماید که به تعهدات خود عمل نموده است. در حالتی که اعتبار اسنادی گشایش شده باشد فروشنده تحت این شرایط قادر خواهد بود با ارائه رسید عاملین حمل فیاتا صادره توسط فرورادر از مبلغی که بر طبق شرایط اعتبار توسط خریدار در اختیار او گذاشته شده است استفاده نماید. فروشنده به هیچ وجه حق دخل و تصرف در کالایی که تحویل فرورادر شده و رسید حمل و نقل فیاتا مربوط به آن نیز تحویل خریدار گردیده است را ندارد.

رسید عاملین حمل فیاتا قابل معامله نمیشود و نظر به اینکه تحویل محموله به مشتری بستگی به تسلیم این سند ندارد فقط یک نسخه اصلی صادر میگردد. اگر نیازی به نسخ بیشتری باشد عبارت "غیر قابل معامله" روی آنها باید چاپ گردد. هنگام صدور سند رسید عاملین حمل فیاتا FCR فرورادر باید از موارد زیر اطمینان حاصل نماید:

- مطمئن گردد که کالای مورد بحث بوسیله او یا نماینده اش پذیرفته شده و همچنین حق دخل و تصرف کالا در اختیار اوست.

- مطمئن گردد که کالا در ظاهر سالم و در شرایط مناسبی باشد.

- مطمئن گردد که شرایط اسناد حمل (مانند بارنامه) مغایر با تعهداتی که او بر طبق سند رسید کمپانی حمل و نقل پذیرفته است نباشد.

رسید عاملین حمل فیاتا تابع شرایط عمومی حمل و نقل کالا در کشور صادر کننده سند میباشد که این شرایط در ظهر رسید ذکر میشود. بنابراین این سند تنها بوسیله فرورادرهایی میتواند مورد استفاده قرار گیرد که این شرایط عمومی را در فعالیت حمل و نقل خود مرعی دارند.

چنانچه فرورادر مایل باشد میتواند مجوزی را کسب نماید که بر طبق آن علامت و یا عنوان مخصوص خود را بر بالای اسناد چاپ نماید. تکثیر این اسناد توسط موسسات بطور انفرادی اکیداً ممنوع میباشد.

دقت کافی در تهیه و تکمیل این اسناد باید بکار برده شود زیرا جزئیات آن باید دقیقاً مشخصات محموله، مسیر آن، نحوه دخل و تصرف آن و دستورات ویژه را مشخص و معین سازد. بنابراین موافقت شده است که فرورادر صادر کننده این سند وجهی را با پست صدور و تکمیل آن دریافت دارد.

گواهی حمل عاملین حمل و نقل فیاتا

: (Fiata Forwarders Certificate of Transport (FCT

گواهی حمل عاملین فیاتا (FCT) بدین منظور بوسیله فیاتا معرفی و ارائه گردید تا توسط عاملین حمل و نقل بین المللی عضو این سازمان مورد استفاده قرار بگیرد. فورواردر با صدور و تسلیم این گواهی به ارسال کننده کالا مسئولیت تحویل کالا در مقصد را از طریق نماینده تی که بوسیله او (فورواردر) تعیین میگردد، می پذیرد.

گواهی حمل عاملین فیاتا میتواند به محض آنکه محموله برایش تحویل فورواردر گردید در اختیار ارسال کننده قرار بگیرد. در تهیه و صدور سند FCT، فورواردر گواهی مینماید که مسئولیت ارسال و تحویل محموله مشخصی را بر طبق دستوراتی که بوسیله ارسال کننده کالا در این سند به او داده شده است، پذیرفته است. عاملین حمل (فورواردر) مسئول تحویل محموله در مقصد از طریق نماینده یا آژانسی که تعیین نموده است به دارنده سند FCT بر طبق شرایطی که در پشت این سند ذکر شده است میباشد.

مسئولیت ویژه ای که عامل حمل هنگام صدور سند FCT میپذیرد ممکن است با مسئولیت عادی که او بر طبق شرایط عمومی که در این سند ذکر گردیده و او متعهد به آنها میباشد تفاوت نماید. عامل حمل فقط مسئول رساندن کالا به عنوان یک شخص ثالث و تحویل آنها صرفاً در مقابل ارائه سند FCT میباشد. بنابراین در هر جایی که حمل و نقل تا تحویل کالا به گیرنده آن معین گردیده است FCT نقش مهمی را بازی مینماید. فروشنده قادر خواهد بود قیمت فروش کالای خود را در مقابل ارائه سند FCT به بانک نقداً دریافت دارد.

گواهی حمل عاملین حمل و نقل فیاتا هنگامیکه به حواله کرد Order To صادر شده باشد قابل معامله میباشد. این گواهی تا هنگامی قابل معامله در زمان تحویل کالا خواهد بود که نسخه اصل سند FCT بطور صحیح پشت نویسی شده باشد. هنگام صدور سند FCT عامل حمل در مورد رعایت نکات ذیل باید مراقبتهای کافی به عمل آورد:

- باید مطمئن گردد که محموله مشخص شده در سند بوسیله خودش یا نماینده اش (شعبه یا عامل حمل واسطه) قبول گردیده و حق هر گونه دخل و تصرف در آنها تنها در اختیار او میباشد.

- باید اطمینان حاصل نماید که کالا در ظاهر دارای شرایط خوب و وضعیت مناسبی بوده باشد.

- باید اطمینان حاصل نماید که جزئیات ذکر شده در سند به وضوح و روشنی با دستوری که او دریافت نموده است مطابقت دارد.

- باید مطمئن شود که شرایط اسناد حمل مغایر با تعهداتی که او بر اساس اسناد FCT فیاتا پذیرفته است نباشد.

- باید مطمئن شود که مسئولیت بیمه محموله مورد توافق قرار گرفته است.

- باید به روشنی مشخص گردیده باشد که یک و یا چند نسخه اصلی از سند باید صادر گردد. توصیه میگردد که اسناد FCT فیاتا تنها بوسیله پست سفارشی ارسال گردد.

سند FCT فیاتا تابع شرایط عمومی حمل و نقل کالا در کشور صادر کننده آن میباشد و این شرایط در پشت سند FCT آمده است و لذا این سند تنها بوسیله عاملین حملی میتواند مورد استفاده قرار گیرد که از این شرایط عمومی در فعالیتهای عاملیت حمل و نقل خود تبعیت نمایند. اگر اینگونه شرکتها مایل باشند میتوانند با کسب مجوز عنوان خود را بر بالای اسناد چاپ نمایند. تکثیر و چاپ این اسناد در هر شکلی رأساً بوسیله شرکتها اکیداً ممنوع میباشد. از آنجاییکه جزئیات مندرج در این اسناد باید دقیقاً نشان دهنده شرح کامل محموله، مسیر آن، نحوه واگذاری و یا دستورات مخصوص باشد. حداکثر دقت ممکن باید در صدور اسناد مذکور بکار برده شود. بنابراین موافقت شده است که عامل حمل صادر کننده این اسناد میتواند مبلغی بابت صدور آنها اخذ نماید.

بارنامه حمل مرکب فیاتا

(Fiata Combined Transport Bill of Lading (FBL

بارنامه حمل مرکب فیاتا FBL یک نوع سند حمل مرکب می باشد که بوسیله فیاتا برای استفاده فروردرهای بین المللی که بعنوان عاملان حمل و نقل مرکب عمل میکنند طرح ریزی شده است. بارنامه حمل مرکب فیاتا یک سند قابل معامله می باشد (مگر بر روی آن عبارت غیر قابل معامله ذکر شده باشد) که توسط اتاق بازرگانی بین المللی مورد تأیید قرار گرفته است و ضمناً مطابقت شرایط و مقررات بارنامه حمل مرکب فیاتا با "مقررات متحد الشكل اسناد حمل و نقل مرکب" نشریه 298 اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) محقق گردیده است. به همین جهت بارنامه فیاتا دارای علامت اتاق بازرگانی بین المللی در کنار آرم سازمان ملی فروردرها می باشد. فروردر صادر کننده بارنامه حمل مرکب فیاتا که به عنوان عامل حمل و نقل مرکب عمل مینمایند مسئولیت کالا و انجام عملیات حمل و نقل را به عهده دارد.

فروردر نه تنها مسئولیت تحویل کالا را در مقصد بعهد میگیرد بلکه مسئولیت تمام حمل کنندگان و اعمال اشخاص ثالثی است که در حین حمل و نقل بوسیله او بکار گرفته شده اند.

صادر کننده بارنامه فیاتا پرداخت خسارت بر مبنای 30 فرانک طلا (تقریباً 2 SDR) برای هر کیلو وزن ناخالص کالای گم شده یا خسارت دیده را تقبل مینماید (طبق ماده 8/3 شرایط استاندارد پشت بارنامه). همچنین میزان دیون نامبرده بابت کالای خسارت دیده ممکن است پس از اثبات این مسأله که کالا در چه مرحله خسارت دیده و یا مفقود شده و مکان وقوع حادثه کجا بوده است تعیین گردد. و بدینوسیله میزان دیون او متناسب با مرحله حمل و نقل خواهد بود (بند ب ماده 6 شرایط بارنامه حمل و نقل مرکب فیاتا FBL).

هنگام صدور بارنامه حمل و نقل مرکب فیاتا FBL، عامل حمل باید نسبت به رعایت نکات ذیل اطمینان حاصل نماید:

- محموله مورد بحث بوسیله خودش و یا نماینده اش (شعبه یا فروردر واسطه) قبول گردیده و حق هرگونه دخل و تصرف در آن تنها در اختیار او می باشد.

- کالا در ظاهر دارای شرایط خوب و وضعیت مناسبی باشد.

- جزئیات ذکر شده در سند بوضوح با دستوراتی که او دریافت نموده است مطابقت دارد.

- مسئولیت بیمه محموله قبلاً مورد توافق قرار گرفته است.

- صریحاً مشخص گردیده باشد که یک و یا چند نسخه اصلی از سند باید صادر گردد.

توصیه می گردد که عامل حمل مورد بحث تعهدات خود را بر اساس شرایط FBL بیمه نماید. در هنگام دریافت تقاضای حمل عامل حمل مذکور مراتب پوشش بیمه ای و دیون خود را اعلام خواهد نمود.