

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

کار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کریر (حمل‌کننده) که کاری است بسیار متهورانه توأم با همه‌گونه ریسک در ابتدا تحت ضابطه‌ای خاص نبود و این زحمتکشان در مقابل حوادث، شرکت‌های بیمه و صاحبان کالا بی‌پناه بودند و در بسیاری از مواقع هستی خود را از دست داده و ورشکست می‌شدند.

در ۱۹ مه سال ۱۹۵۶ مطابق با ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۳۵ پنج کشور اروپایی یعنی هلند، انگلیس، فرانسه و احتمالاً بلژیک و سوئیس به منظور یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا به خصوص اسناد مورد استفاده برای حمل بین‌المللی و مسئولیت حمل‌کننده و تنظیم روابط وی با فرستنده و گیرنده کالا در ژنو گرد آمده و مقرراتی را مشتمل بر یک مقدمه و ۵۱ ماده تحت عنوان «کنوانسیون قرارداد حمل بین‌المللی جاده‌ای کالا» (سی ام آر) تهیه و به امضا رساندند و در تاریخ پنجم ژوئیه ۱۹۷۸ مطابق با ۱۳۵۷/۴/۱۴ یک مقاله نامه اصلاحی دارای ۱۲ ماده به آن افزوده و بدین طریق وظایف و مسئولیت‌های شرکت‌های کریر در مقابل فرستنده و گیرنده تعیین شد.

این کنوانسیون در کلیه موارد حمل و نقل جاده‌ای به استثنای حمل‌های پستی، اثاثیه منزل و جنازه قابلیت اجرایی دارد.

تفاوت عمده آن با کنوانسیون تیر در آن است که کنوانسیون تیر ناظر بر روابط بین حمل‌کننده، گمرک و موسسه ضامن است، در صورتی که کنوانسیون «سی ام آر» ناظر بر تنظیم روابط بین حمل‌کننده، فرستنده و گیرنده می‌باشد.

جهت حمل کالا در چارچوب این کنوانسیون سندی به نام «سی ام آر» صادر می‌شود.

این سند در سه نسخه اصلی صادر می‌گردد، نسخه اول مخصوص فرستنده کالا، نسخه دوم همراه کالا برای گیرنده و نسخه سوم نزد حمل‌کننده باقی می‌ماند.

تفاوت عمده «سی ام آر» با بارنامه اف بی ال (فیاتا) و بی ال (سراسری) در آن است که بارنامه سند مالکیت تلقی می‌شود و قابل انتقال و ظهرنویسی است، ولیکن سی ام آر قابل انتقال و ظهرنویسی نبوده و سند مالکیتی تلقی نمی‌شود و به وسیله آن نمی‌توان به بانک مراجعه و وجه اعتبار را دریافت کرد.

«سی ام آر» علاوه بر ناظر بودن بر روابط بین حمل‌کننده، فرستنده و گیرنده پوشش بیمه‌ای برای مسئولیت شرکت‌های کریر است. با بیمه کردن «سی ام آر» مسئولیت شرکت‌های کریر بیمه می‌شود و از خطرات احتمالی مصون می‌گردند.

در صورتی که وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر به طرق دریایی، آبراه‌های داخلی و یا هوایی حمل شود، مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

از لحاظ کنوانسیون CMR حمل‌کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می‌کند، خواهد بود.

فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها ، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه عدم صحت یا عدم کفایت مشخصات لازم از جمله موارد ذیل به حمل کننده وارد شود:

- نام و نشانی فرستنده کالا
- نام و نشانی گیرنده کالا
- تاریخ و محل دریافت کالا
- وزن ناخالص کالا
- شرح مصطلح ماهیت کالا و نوع بسته‌بندی
- تعداد بسته‌ها و علایم و شماره‌های مخصوص آنها
- دستورات ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره

فرستنده حق و اگذاری کالا به خصوص حق درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل ، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده‌ای غیر از گیرنده مذکور در راهنما «سی ام آر» را دارد ، ولیکن چنانچه نسخه دوم «سی ام آر» به گیرنده تحویل شده باشد این حق از وی ساقط می‌شود و از آن تاریخ به بعد حمل کننده از دستورات گیرنده تبعیت می‌کند.

بر اساس این کنوانسیون حمل کننده حق وصول هزینه‌هایی را که برای گرفتن دستورات و همچنین هزینه‌هایی را که برای اجرای چنین دستوراتی متحمل شده ، خواهد داشت ، مگر اینکه این هزینه‌ها در نتیجه عمل اشنباه یا غفلت حمل کننده به وجود آمده باشد.

حمل کننده نیز مسئول فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارت وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن و همچنین مسئول هرگونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود.

هرگاه تحت مقررات این کنوانسیون حمل کننده‌ای مسئول پرداخت غرامتی نسبت به خسارت تمام یا قسمتی از کالا شود ، حداکثر غرامت پرداختی برای هر کیلوگرم از $SDR \frac{8}{33}$ تجاوز نخواهد کرد ، علاوه بر این ، هزینه حمل ، حقوق

گمرکی و سایر هزینه هایی که در ارتباط با حمل کالا بوجود آمده ، در صورتی که خسارت مربوط به کل کالا باشد تمام و چنانچه مربوط به قسمتی از کالا باشد ، باید نسبت به همان قسمت مسترد گردد و خسارت دیگری قابل پرداخت نخواهد بود.

در صورتی که مدعی اثبات نماید که از بابت تأخیر در حمل خساراتی به او وارد شده است حمل کننده خساراتی را که بیش از کرایه حمل نباشد جبران خواهد نمود.

در چارچوب این کنوانسیون عدم تحویل کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مدت توافق شده یا در صورتی که چنین مهلتی توافق نشده باشد ، ۶۰ روز پس از تحویل کالا به حمل کننده دلیل قطعی برای مفقود شدن کالا است و شخصی که حق اقامه دعوی دارد می تواند پس از گذشت مهلت مذکور چنین کالایی را مفقود شده تلقی کند.

مهلت اقامه دعوی ناشی از حمل کالا تحت مقررات کنوانسیون حمل و نقل بین المللی از طریق جاده CMR یک سال است ، معهذا در مورد خلاف عمدی یا قصوری که از نقطه نظر دادگاه یا دیوان رسیدگی کننده معادل خلاف عمومی تلقی شده ، مهلت آن سه سال خواهد بود و مهلت مذکور از تاریخ های زیر آغاز می شود:

الف - در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا تاخیر در تحویل از تاریخ تحویل کالا

ب - در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد، از شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده

ج - در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد حمل

روز شروع احتساب مهلت، جزو مهلت نخواهد بود.

بالغ بر ۲۴ کشور به این کنوانسیون ملحق شده اند. کشور ما نیز به دنبال پیگیری های مکرر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مذکور مصوب ۷۶/۳/۴ مجلس شورای اسلامی و تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام اجازه یافت به کنوانسیون مذکور ملحق شود و با تسلیم سند الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یاد شده ، عملاً این کنوانسیون و پروتکل آن از تاریخ ۱۶ دسامبر ۱۹۹۸ برابر ۱۳۷۷/۹/۲۵ برای جمهوری اسلامی ایران لازم الاجراء شده است.

با توجه به مزیت اصلی کنوانسیون حمل و نقل بین المللی از طریق جاده CMR مبنی بر اینکه:

چنانچه یکی از کشورهای مبدأ و مقصد حمل به آن ملحق شده باشند می‌توان از مقررات آن استفاده کرد. کشور ما نیز تا قبل از الحاق از این مزیت استفاده می‌کرد و در چارچوب آن مبادرت به حمل کالا از کشورهای عضو می‌نمود و هم اکنون نیز صدور CMR از مبدأ کشور ما به کشورهای تازه استقلال یافته و همچنین ترکیه و پاکستان و بالعکس که عضویت این کنوانسیون را دارا نیستند، با استفاده از این مزیت است.

www.vazingroup.com