

دکتر علیرضا محمدزاده*

کنوانسیون ۱۹۲۸ در مورد حمل و نقل دریایی «قواعد هامبورگ»

مقدمه:

از ۲۵ اوت ۱۹۲۴، تاریخ تصویب کنوانسیون بروکسل در مورد متحدالشکل کردن پاره‌ای از قواعد بارنامه دریایی، تا ۳۱ مارس ۱۹۷۸، تاریخ تصویب قواعد هامبورگ، بیش از نیم قرن فاصله است. در این فاصله جامعه بین‌المللی در اثر انقلابات و تحولات گوناگون، چهره‌ای کاملاً متفاوت با چهره اولیه خود پیدا کرده است؛ لیکن حقوق مربوط به حمل و نقل دریایی، بی تفاوت نسبت به این دگرگونیها، همچنان با ساختار اولیه خود و با تداوم بخشیدن به حاکمیت کنوانسیون ۱۹۲۴^(۱) مستقلاً در حرکت است.

کنوانسیون بروکسل که اینک به مرز ۷۰ سالگی نزدیک می‌شود، در خلال این مدت،

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

۱- لازم به یادآوری است که کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل براساس قواعدی که در انگلیس و ایالات

متحده معمول بود، تهیه گردید.

بجز اصلاحات جزئی سالهای ۱۹۶۸ و ۱۹۷۹، موضوع اصلاحات اساسی قرار نگرفته است و کماکان با ساختار نخستین خود، حاکم بر حمل و نقل دریایی می‌باشد و این در حالی است که در سایر رشته‌های حمل و نقل، از جمله حمل و نقل هوایی و حمل و نقل بین‌المللی زمینی، اصلاحات اساسی صورت گرفته است.^(۲)

در این نیم قرن، چهره حمل و نقل دریایی مسلماً، چه به لحاظ فنی و چه به لحاظ اقتصادی - سیاسی دگرگون گشته است؛ ولی آیا تغییر و تحولات حادث شده در این نوع ترابری ایجاب نمی‌کند که قواعد حاکم بر آن نیز با توجه به داده‌های جدید شکل گیرند؟ ابداعات و پیشرفتهای فنی صورت گرفته در همه جوانب، بویژه در زمینه دریانوردی، لزوماً حمل و نقل دریایی یک محموله را در حال حاضر از انجام عمل مشابه در سال ۱۹۲۴ متمایز و منفک می‌سازد:

۱- کشتیهایی با سوخت اتمی و توربین بخاری جایگزین کشتیهای بخار دهه ۱۹۲۰ شده‌اند.

۲- امروزه ماهواره‌های دریایی مأمور تنظیم ارتباطات دریایی هستند که با پیش‌بینی وضع هوا در حد بسیار دقیقی، خطرات و حوادث دریایی را به میزان قابل توجهی منتفی ساخته‌اند.

۳- مدرنیزه شدن وسایل بارگیری که نقطه عطف آن بکارگیری کانتینر در حمل و نقل کالا می‌باشد، در کاهش ضایعات فقدان کالا، تسریع در عملیات بارگیری و جابجایی و تخلیه کالا، بسیار مؤثر بوده است.

۴- در خلال این مدت افزون بر داده‌های فنی یاد شده، اهمیت حمل و نقل و نقش آن در ارتقاء تجارت خارجی و زندگی اقتصادی جوامع، بویژه با وجود بحران در اقتصاد جهانی در مقایسه با گذشته، بمراتب بیشتر آشکار گردیده است؛ به طوری که امروزه دولت‌ها، مدعیان حقوق حمل و نقل دریایی می‌باشند.

۲ - کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ که حاکم بر حمل و نقل هوایی است، در سالهای ۱۹۵۵ و ۱۹۷۵، و کنوانسیون برن ۱۹۷۰، حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی زمینی از طریق راه‌آهن، در سال ۱۹۸۰ مورد اصلاحات اساسی قرار گرفته‌اند.

۵- در بین این دولتها کشورهای متعددی هستند که به هنگام تصویب کنوانسیون ۱۹۲۴ تحت سلطه و استعمار به سر می برده اند. استقلال این کشورها در دهه ۱۹۶۰ و ورود آنها به صحنه بین المللی مستلزم تغییراتی در سطح جامعه بین المللی بود. اینان که دارای ویژگی مشترک عقب افتادگی در ابعاد گوناگون سیاسی، اقتصادی و اجتماعی می باشند، سعی بر آن داشتند که وارد زندگی اقتصادی بین المللی گردند. در همین راستا، این کشورها طی سالهای دهه ۶۰ و ۷۰ از طریق کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد تأکید خود را بر نقش حمل و نقل دریایی در اقتصاد ملی و اثرات مثبت آن بر موازنه تجارت خارجی قرار داده و مدعی شرکت فعالانه در انجام صادرات و واردات خود شده اند.^(۳)

کشورهای مزبور کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل را مانع تحقق خواسته خود دانسته، تجدید نظر در آن را یک ضرورت تلقی می کنند. این کنوانسیون در زمینه مسئولیت حمل کالا، برای حمل و نقل کننده بسیار مساعد است؛ به عبارت دیگر کشورهای حمل و نقل کننده (عمدتاً کشورهای اروپایی و ایالات متحده) از منتفعان اصلی این کنوانسیون، و صاحبان کالا (عمدتاً کشورهای عقب نگه داشته شده) قربانیان آن هستند و بدین لحاظ نارضایتی گروه اخیر، از وضعیت موجود قابل درک می باشد.^(۴)

3- M.Lazizi, *Les Regles de Hambourg et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer*, these, Université de Nantes, 1987.p.282 ets.

همچنین رجوع شود به مدارک سازمان ملل متحد از جمله:

CNUCED, etude sur les transports maritimes, 1981, Td/B/c4,251.

CNUCED, etude sur les transports maritimes, 1983, TD/B/cu,258.

و نیز رجوع شود به:

J.Tazi, *Les aspects Juridiques et economiques des Transports maritimes au maroc*, thesé, Université de Nantes, 1986.

۴- به عنوان مثال، مطابق بند الف شق دوم ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، حمل و نقل کننده مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عمل، غفلت و قصور فرمانده، کارکنان و راهنمایان و یا مأمور مجاز حمل

نهایتاً با سعی و تلاش این گروه از کشورها، از طریق کنوانسیون تجارت و توسعه سازمان ملل متحد، در سال ۱۹۷۸ قواعد هامبورگ به منظور جایگزین کردن کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل تهیه و تصویب گردید. این کنوانسیون در اکتبر ۱۹۹۲، یک سال پس از تصویب بیستمین کشور امضاء کننده، لازم‌الاجرا شد.^(۵) بی‌شک، تصویب و به اجرا در آمدن کنوانسیون، در حرکت آغاز شده از طرف جهان فقیر علیه جهان غنی گامی است مثبت به نفع اولی؛ اما سؤال این است که آیا در عمل نیز کنوانسیون به سرعت جنبه بین‌المللی به خود خواهد گرفت یا هنوز هم کنوانسیون بروکسل سالهای خوشی را پیش روی خود خواهد داشت؟^(۶) قبل از اینکه به پاسخ این سؤال و به عبارتی، تجزیه و تحلیل قواعد هامبورگ اقدام شود، ترجمه متن آن از نظر خوانندگان محترم می‌گذرد.

کنوانسیون ۱۹۷۸ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل دریایی کالا (قواعد هامبورگ)

دیباچه

دولتهای شرکت کننده در این کنوانسیون، با توجه به لزوم تنظیم قواعدی در خصوص

و نقل کننده در زمینه دریانوردی و اداره امور کشتی نخواهد بود.

۵- کشورهای متعاهد عبارتند از: بارباد (Barbade)، بستوانا (Bostwana)، بورکینافاسو

(Burkina Faso)، شیلی (Chili)، مصر (Egypt)، گینه (guinée)، مجارستان (Hongrie)،

کنیا (Kenya)، لبنان (Liban)، لستو (Lesotho)، مالاوی (Malawi)، مراکش (Maroc)،

نیجریه (Nigeria)، رومانی (Roumanie)، سنگال (Sénégal) سیرالئون (Sirra Leone)، تونس

(Tunisie)، اوگاندا (Ouganda)، تانزانیا (Tanzanie)، زامبیا (Zambie)،

۶- در بین ۲۰ کشور متعاهد، هیچ یک نه جزو کشورهای عمده صاحب کالا هستند و نه جزو

کشورهای صاحب ناوگان حمل دریایی، و بعضاً هم فاقد ساحل می‌باشند؛ لذا به نظر می‌رسد علی‌رغم

لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، تا زمانی که تعداد قابل توجهی از کشورهای حمل و نقل کننده و صاحب کالا

بویژه کشورهای اروپایی، این کنوانسیون را به اجرا در نیاورند، عملاً از وجهه بین‌المللی برخوردار نشود.

حمل و نقل دریایی کالا، تصمیم به انعقاد کنوانسیون گرفتند و بدین منظور به شرح ذیل موافقت گردید.

بخش اول - مقررات عمومی

ماده ۱ - تعاریف

در این کنوانسیون:

۱- اصطلاح «حمل و نقل کننده» به شخصی اطلاق می شود که قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، توسط او یا به نام او با فرستنده منعقد گردد.

۲- اصطلاح «حمل و نقل کننده ثانوی» به شخصی اطلاق می شود که حمل کالا یا قسمتی از حمل آن، از طرف حمل و نقل کننده به عهده او واگذار گردیده است؛ این اصطلاح همچنین شامل هر شخص دیگری که عملیات حمل به او واگذار شده است، نیز می شود.

۳- اصطلاح «فرستنده کالا» به شخصی اطلاق می شود که قرارداد ترابری دریایی کالا، توسط او یا به نام او و یا به حساب او، با حمل و نقل کننده منعقد شده است؛ این اصطلاح همچنین هر شخصی را که توسط او یا به نام او یا به حساب او، کالای موضوع قرارداد حمل و نقل دریایی، عملاً تحویل حمل و نقل کننده دریایی شده است، نیز شامل می گردد.

۴- اصطلاح «گیرنده کالا» به شخصی اطلاق می شود که مجاز در تحویل گرفتن کالا باشد.

۵- اصطلاح «کالا»، حیوانات زنده را نیز شامل می شود. در مواردی که محموله در داخل یک پاکت یا کانتینر یا وسیله حمل مشابه دیگری قرار داده شده یا بسته بندی شده باشد، این اصطلاح وسیله حمل یا وسیله بسته بندی کالا را نیز، در صورتیکه توسط فرستنده تهیه شده باشد، در بر می گیرد.

۶- اصطلاح «قرارداد حمل و نقل دریایی» عبارت است از هر قراردادی که براساس آن حمل و نقل کننده در ازای پرداخت کرایه، حمل دریایی کالا را از بندری به بندر دیگر تعهد کند. با وجود این، قراردادی که علاوه بر حمل و نقل دریایی، حمل و نقل نوع

دیگری را نیز شامل گردد، فقط تا حدی که مربوط به حمل و نقل دریایی باشد، از نظر این کنوانسیون، حمل و نقل دریایی تلقی می‌شود.

۷- اصطلاح «بارنامه» به سندی اطلاق می‌شود که دلالت بر قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، تحویل کالا و یا بارگیری آن در کشتی توسط حمل و نقل کننده دارد؛ همچنین حاکی از تعهد حمل و نقل کننده به تحویل کالا در ازای تسلیم آن سند می‌باشد. این تعهد ناشی از قید عبارتی در سند است که مقرر می‌دارد کالا باید به شخص معینی یا به «حواله کرد» یا به حامل سند تحویل گردد.

۸- اصطلاح «نوشته»، مکاتبات به وسیله تلگرام و بویژه تلکس را نیز در بر می‌گیرد.

ماده ۲ - قلمرو اجرا

۱- مقررات این کنوانسیون بر کلیه قراردادهای حمل و نقل دریایی بین دو کشور مختلف قابل اعمال است در صورتی که:

الف: بندر بارگیری پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی، در یک کشور متعاقد واقع باشد، یا

ب: بندر تخلیه پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی، در یک کشور متعاقد واقع باشد، یا

ج: یکی از بنادر تخلیه انتخابی پیش‌بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی، بندر واقعی تخلیه باشد که در یک کشور متعاقد واقع است، یا

د: بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد ترابری دریایی، در یک کشور متعاقد صادر شود، یا

ه: در بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد حمل و نقل دریایی، پیش‌بینی شود که مقررات این کنوانسیون یا قوانین ملی که به کنوانسیون اثر اجرائی می‌دهند، حاکم بر قرارداد می‌باشند.

۲- مفاد این کنوانسیون بدون توجه به تابعیت کشتی، حمل و نقل کننده، حمل و نقل کننده ثانوی، فرستنده، گیرنده یا هر شخص ذینفع دیگر، قابل اعمال است.

۳- مفاد این کنوانسیون بر قرارداد اجاره کشتی قابل اعمال نیست. با وجود این،

هنگامی که بارنامه‌ای طبق قرارداد اجاره کشتی صادر می‌شود، تاحدی که به روابط بین حمل و نقل کننده و دارنده بارنامه مربوط می‌باشد، مفاد این کنوانسیون حاکم بر بارنامه مزبور خواهد بود؛ مشروط بر اینکه دارنده بارنامه اجاره کننده کشتی نباشد.

۴- هنگامی که در قرارداد، حمل کالا طی مرسوله‌های متوالی و در مدت زمان معین پیش‌بینی می‌شود، مفاد این کنوانسیون حاکم بر هر یک از این مرسوله‌ها می‌باشد. مع‌هذا وقتی که ارسال محموله براساس قرارداد اجاره کشتی صورت می‌گیرد، مفاد بند ۳ این ماده اعمال می‌گردد.

ماده ۳- تفسیر کنوانسیون

در تفسیر و اجرای این کنوانسیون لازم است که به ماهیت بین‌المللی آن و ضرورت هر چه بیشتر پکنواخت شدن آن توجه گردد.

بخش دوم: مسئولیت حمل و نقل کننده

ماده ۴- مدت مسئولیت

۱- براساس این کنوانسیون مدت مسئولیت حمل و نقل کننده در مورد کالا مدت زمانی است که طی آن کالا در بندر بارگیری، زمان حمل و بندر تخلیه، تحت حفاظت او می‌باشد.

۲- مطابق بند ۱ این ماده، کالا تحت حفاظت حمل و نقل کننده محسوب می‌شود:

الف: از لحظه‌ای که حمل و نقل کننده کالا را از اشخاص ذیل تحویل می‌گیرد:

یک- فرستنده یا شخصی که به حساب او عمل می‌نماید، یا

دو- یک مقام ذی‌صلاح یا شخص ثالث دیگری که حسب مقررات حاکم در بندر

بارگیری می‌بایست کالا جهت ارسال به او سپرده شود.

ب: تا لحظه‌ای که حمل و نقل کننده کالا را به انحاء ذیل تحویل دهد:

یک- تحویل به گیرنده، یا

دو- در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا امتناع می‌نماید، قرار دادن کالا در

اختیار وی مطابق قرارداد یا قوانین یا عرف تجاری حاکم در بندر تخلیه، یا

سه- تحویل به یک مقام ذیصلاح یا شخص ثالثی که مطابق قوانین و مقررات حاکم در بندر تخلیه، باید کالا به او تحویل گردد.

۳- قید حمل و نقل کننده یا گیرنده در بند ۱ و ۲ این ماده به ترتیب شامل مأمورین و نمایندگان آنها نیز می باشد.

ماده ۵ - مبنای مسئولیت

۱- حمل و نقل کننده مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تأخیر در تحویل آن است، چنانچه واقعه موجب تلف، خسارت یا تأخیر، طی مدتی که حسب ماده ۴ کالا تحت حفاظت حمل و نقل کننده بوده، رخ داده باشد. مگر اینکه حمل و نقل کننده ثابت نماید که خود او یا مأموران یا نمایندگانش کلیه اقداماتی که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده، به عمل آورده اند.

۲- تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت در مدت زمانی که برای یک حمل و نقل کننده جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود، در نظر گرفته می شود، کالا در بندر تخلیه پیش بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشده باشد.

۳- اگر کالاها چنانکه در ماده ۴ مقرر شده است، ظرف مدت ۶۰ روز متوالی پس از انقضای مهلت تحویل بر طبق بند ۲ این ماده تحویل نشده باشند، شخص ذیحق می تواند کالاها را مفقود شده تلقی نماید.

۴- الف - حمل و نقل کننده در موارد ذیل مسئول است:

یک- فقدان یا خسارت وارد به کالا و یا تأخیر در تحویل که ناشی از حریق باشد، در صورتیکه خواهان ثابت نماید که حریق، ناشی از تقصیر یا غفلت حمل و نقل کننده، مأمورین یا نمایندگان او بوده است.

دو- فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل، در صورتیکه از طرف خواهان ثابت شده باشد که ناشی از تقصیر یا غفلت حمل و نقل کننده، مأمورین یا نمایندگان او در اتخاذ تدابیر معقول جهت اطفاء و جلوگیری از حریق و یا کاهش عواقب آن بوده است.

ب - درحالی که حریق در کشتی موجب تضرع کالا شود، بنا به تقاضای خواهان

یا حمل و نقل کننده و به منظور تعیین علت و نحوه آتش سوزی، یک بازرسی مطابق با رویه مرسوم کشتیرانی به عمل خواهد آمد و به تقاضای خواهان یا حمل و نقل کننده نسخه‌ای از گزارش کارشناس در اختیار حمل و نقل کننده یا خواهان گذارده خواهد شد.

۵- در مورد حمل حیوانات زنده، حمل و نقل کننده مسئول تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از خطرات ویژه مربوط به این قبیل ترابریها است، نخواهد بود؛ مشروط بر اینکه حمل و نقل کننده ثابت کند که حسب رهنمودهای فرستنده که در ارتباط با حیوانات به او داده شده، عمل نموده است و اینکه در اوضاع و احوال مربوط، تلف، خسارت، یا تأخیر قابل انتساب به این خطرات ویژه می‌باشد؛ فرض بر این خواهد بود که تلف، خسارت یا تأخیر وارده ناشی از آن خطرات بوده است، مگر اینکه ثابت گردد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کلاً یا جزئاً ناشی از تقصیر یا غفلت حمل و نقل کننده، مأمورین یا نمایندگان او بوده است.

۶- بجز خسارت مشترک، حمل و نقل کننده در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل که ناشی از تدابیر اتخاذ شده برای نجات افراد یا ناشی از تدابیر متعارف اتخاذ شده برای نجات اموال در دریا باشد، مسئولیتی ندارد.

۷- هرگاه تقصیر یا غفلت حمل و نقل کننده، نمایندگان یا مأمورین او به همراه علت دیگری موجب تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل گردد، حمل و نقل کننده مسئول نیست مگر تا حدی که تلف، خسارت یا تأخیر، قابل انتساب به تقصیر یا غفلت او باشد؛ مشروط بر آنکه حمل و نقل کننده میزان تلف، صدمه یا تأخیر در تحویل را که قابل انتساب به او نیست، ثابت کند.

ماده ۶- حدود مسئولیت

۱- الف: مسئولیت حمل و نقل کننده در مورد زیان ناشی از تلف یا خسارت وارد به کالا، مطابق مقررات ماده ۵، به مبلغی معادل ۸۳۵ واحد محاسبه برای هر بسته یا هر واحد بار و یا ۲/۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای تلف شده و یا خسارت دیده محدود می‌باشد، بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود.

ب: در صورت تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت حمل و نقل کننده حسب مقررات

ماده ۵ محدود به مبلغی معادل ۲/۵ برابر کرایه حمل قابل پرداخت برای کالاهایی که با تأخیر تحویل شده‌اند، می‌باشد؛ مشروط بر اینکه مبلغ مزبور متجاوز از کل کرایه حمل قابل پرداخت مقرر در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا نباشد.

ج: مجموع غرامات پرداختی حمل و نقل کننده حسب قسمت الف و ب این بند در صورت تلف کل کالایی که به جهت حمل آن مسئولیت حمل و نقل کننده محرز است، به هیچ وجه نمی‌تواند از سقف تعیین شده طبق قسمت الف این بند تجاوز نماید.

۲- طبق بند ۱ این ماده بالاترین سقف مطابق قواعد ذیل محاسبه می‌گردد:

الف: هرگاه از یک کانتینر، یا پالت یا هر وسیله مشابه دیگری برای بارگیری کالا استفاده شده باشد، هر بسته یا واحدی که در بارنامه ذکر شده است، در صورت صدور بارنامه، و در غیر این صورت در هر سند دیگری که حاکی از قرارداد حمل و نقل دریایی است، به همان نحوی که در وسیله بارگیری شده است، به عنوان بسته و یا واحد دیگر حمل تلقی می‌گردد. خارج از این مورد، کلیه کالاهای داخل وسیله به عنوان یک واحد حمل تلقی می‌شود.

ب: در صورتیکه خود وسیله حمل مفقود یا معیوب شده باشد، چنانچه وسیله مزبور تعلق به حمل و نقل کننده نداشته یا اینکه وی آن را تهیه نکرده باشد، به عنوان یک واحد مجزا تلقی می‌گردد.

۳- واحد محاسبه عبارت است از: واحد محاسبه مذکور در ماده ۲۶.

۴- حمل و نقل کننده و فرستنده می‌توانند با توافق یکدیگر سقف مسئولیت را به میزانی بالاتر از آنچه در بند ۱ پیش‌بینی شده است، تعیین نمایند.

ماده ۷- دعاوی حقوقی

۱- معافیتها و محدودیتهای مسئولیت مقرر در این کنوانسیون، در کلیه دعاوی که علیه حمل و نقل کننده در مورد تلف یا خسارات وارده بر کالای موضوع قرارداد ترابری دریایی یا در مورد تأخیر در تحویل آن اقامه می‌گردد، اعم از اینکه دعوی مبتنی بر مسئولیت قراردادی، قهری یا مبنای دیگری باشد، مجری می‌باشد.

۲- چنانچه اقامه دعوی علیه مأمور یا نماینده و حمل و نقل کننده صورت گیرد، در

صورتیکه مأمور یا نماینده موصوف ثابت کند که در محدوده وظایف خود عمل نموده است، از معافیتها و محدودیتهای مسئولیت که حمل و نقل کننده به موجب این کنوانسیون از آن برخوردار است، بهره‌مند خواهد شد.

۳- با رعایت مفاد ماده ۸، کل مبلغی که حمل و نقل کننده و اشخاص مذکور در بند ۲ این ماده به عنوان جبران خسارت ملزم به پرداخت آن می‌باشند، نمی‌تواند از حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون تجاوز نماید.

ماده ۸- سقوط حق تحدید مسئولیت

۱- در صورتیکه ثابت شود تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل، ناشی از تعدی یا تفریط حمل و نقل کننده بوده است؛ چه با قصد ایجاد تلف، خسارت و یا تأخیر در تحویل و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف و خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، حمل و نقل کننده نمی‌تواند از محدودیت مسئولیت پیش‌بینی شده در ماده ۶ بهره‌مند گردد.

۲- علی‌رغم مفاد بند ۲ ماده ۷، چنانچه ثابت شود که تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل، ناشی از تعدی یا تفریط مأمور یا نماینده حمل و نقل کننده بوده است؛ چه با قصد ایجاد تلف، خسارت یا تأخیر و چه در اثر بی‌مبالاتی و با علم به اینکه تلف، خسارت یا تأخیر می‌تواند احتمالاً از آن ناشی شود، مأمور یا نماینده حمل و نقل کننده نمی‌تواند از محدودیت مسئولیت پیش‌بینی شده در ماده ۶ بهره‌مند گردد.

ماده ۹- کالا روی عرشه

۱- حمل و نقل کننده مجاز به حمل کالا به روی عرشه نیست، مگر اینکه این نوع حمل به موجب توافق با فرستنده یا عرف تجاری مربوط یا به تجویز مقررات حاکم صورت گیرد.

۲- چنانچه حمل و نقل کننده و فرستنده توافق کنند که کالا باید یا می‌تواند به روی عرشه حمل گردد، حمل و نقل کننده باید در بارنامه و یا مدرک دیگری که دلالت بر قرارداد حمل و نقل دریایی دارد، متذکر این مضمون گردد. در صورت عدم وجود چنین

عبارتی، اثبات وجود توافق قبلی مبنی بر حمل کالا به روی عرشه به عهده حمل و نقل کننده می‌باشد. مع‌هذا او حق استناد به توافق مزبور در مقابل اشخاص ثالث از جمله گیرنده کالا که بارنامه را با حسن نیت متصرف شده است، ندارد.

۳- هرگاه کالا بر خلاف مفاد بند ۱ این ماده به روی عرشه حمل شده باشد یا هنگامی که حمل و نقل کننده به موجب بند ۲ این ماده قادر نیست به توافقی مبنی بر حمل کالا به روی عرشه استناد کند، حمل و نقل کننده علی‌رغم مفاد بند ۱ ماده ۵، مسئول تلف، خسارت و همین طور تأخیر در تحویل که منحصراً ناشی از حمل کالا به روی عرشه است، می‌باشد. میزان مسئولیت نامبرده برحسب مورد مطابق مقررات ماده ۶ یا ماده ۷ این کنوانسیون تعیین می‌گردد.

۴- حمل کالا به روی عرشه، بر خلاف توافقی که صریحاً مقرر می‌دارد کالا باید در پایین عرشه (داخل کشتی) حمل گردد، به عنوان تعدی یا تفریط از طرف حمل و نقل کننده به مفهوم مفاد ماده ۸ تلقی می‌گردد.

ماده ۱۰ - مسئولیت حمل و نقل کننده و حمل و نقل کننده ثانوی

۱- هرگاه عملیات حمل یا بخشی از آن به یک حمل و نقل کننده ثانوی محول شود، اعم از اینکه چنین اختیاری برای حمل و نقل کننده در قرارداد حمل و نقل دریایی شناخته شده یا نشده باشد، حمل و نقل کننده طبق مفاد این کنوانسیون، کماکان مسئول کل حمل خواهد بود. برای آن بخش از حمل که توسط حمل و نقل کننده ثانوی انجام شده است، حمل و نقل کننده مسئول تعدی و تفریط حمل و نقل کننده ثانوی، مأمور و نمایندگان وی که در اجرای وظایفشان صورت گرفته است، می‌باشد.

۲- کلیه مقررات این کنوانسیون، حاکم بر مسئولیت حمل و نقل کننده، در مورد مسئولیت حمل و نقل کننده ثانوی نسبت به حملی که توسط او صورت گرفته است، نیز مجری می‌باشد. در صورت طرح دعوی علیه مأمور یا نماینده حمل و نقل کننده ثانوی، مفاد بند ۲ و ۳ ماده ۷ و بند ۲ ماده ۸ اجرا خواهد شد.

۳- هر توافق خاصی که طبق آن حمل و نقل کننده متقبل تعهداتی گردد که حسب این کنوانسیون متعهد به آن نمی‌باشد، یا از حقوق داده شده به خود به موجب این

کنوانسیون، صرف نظر کند، در مقابل حمل و نقل کننده ثانوی که صریحاً و به طور کتبی آن را نپذیرفته است، بلا اثر می باشد. با وجود این، حمل و نقل کننده ملزم به انجام تعهدات و انصراف از امتیازاتی که از قرارداد مزبور ناشی می گردد، می باشد؛ خواه حمل و نقل کننده ثانوی چنین توافقی را پذیرفته باشد یا نه.

۴- زمانیکه مسئولیت حمل و نقل کننده و حمل و نقل کننده ثانوی هر دو مطرح می باشد، این مسئولیت، مشترک و تضامنی است.

۵- مبلغ کل غرامت قابل پرداخت از ناحیه حمل و نقل کننده و حمل و نقل کننده ثانوی، مأمورین و نمایندگان آنها، نمی تواند از میزان مسئولیت پیش بینی شده در این کنوانسیون تجاوز نماید.

۶- هیچ یک از مقررات این ماده مانع حق رجوع ممکن بین حمل و نقل کننده و حمل و نقل کننده ثانوی نخواهد بود.

ماده ۱۱ - حمل توسط حمل و نقل کننده های متوالی

۱- علی رغم مقررات بند ۱ ماده ۱۰، می توان در قرارداد حمل و نقل دریایی، صراحتاً پیش بینی نمود که بخش معینی از حمل که مشمول قرارداد مزبور می باشد، به وسیله شخص معینی غیر از حمل و نقل کننده صورت گیرد. همچنین می توان عدم مسئولیت حمل و نقل کننده را در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از واقعه ای که طی قسمتی از مسیر که کالا تحت حفاظت حمل و نقل کننده ثانوی است، رخ می دهد، در قرارداد قید نمود. با وجود این، درج هرگونه شرط عدم مسئولیت یا محدود کننده مسئولیت، چنانچه امکان طرح هیچ نوع دعوی حقوقی علیه حمل و نقل کننده ثانوی در یک دادگاه صالح طبق بند ۱ و ۲ ماده ۲۱ وجود نداشته باشد، بلا اثر خواهد بود. اثبات اینکه تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از واقعه مزبور می باشد، به عهده حمل و نقل کننده است.

۲- حمل و نقل کننده ثانوی، حسب مقررات بند ۲ ماده ۱۰ مسئول تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل ناشی از واقعه حادث شده در زمانی که کالا تحت حفاظت او بوده است، می باشد.

بخش سوم - مسئولیت فرستنده

ماده ۱۲ - قاعده عمومی

فرستنده مسئول زیان وارد به حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی و خسارت وارد به کشتی نمی باشد؛ مگر اینکه زیان یا خسارت وارده ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مأمورین یا نمایندگان او باشد. مأمورین یا نمایندگان فرستنده نیز مسئول زیان و خسارت یاد شده نیستند؛ مگر اینکه زیان و خسارت وارده ناشی از تقصیر یا غفلت آنها باشد.

ماده ۱۳ - قواعد ویژه در مورد کالاهای خطرناک

۱- فرستنده، کالای خطرناک را به طریق مقتضی به عنوان خطرناک بودن با علامت گذاری و یا نصب اتیکت مشخص می کند.

۲- فرستنده، هنگامی که کالاهای خطرناک را در اختیار حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی قرار می دهد، باید برحسب مورد، حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی را از کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید، مطلع سازد. چنانچه فرستنده تعهد مزبور را انجام ندهد و حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی نیز به نحو دیگری به کیفیت خطرناک کالا آگاهی نیابند:

الف: فرستنده در مقابل حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی مسئول زیان ناشی از بارگیری چنین کالاهایی می باشد.

ب: کالاهای مزبور در هر لحظه، حسب مقتضیات، قابل تخلیه، انهدام یا بی خطر شدن می باشند، بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود.

۳- شخصی که در جریان حمل (سفر) با علم به کیفیت خطرناک کالا، آن را به عهده می گیرد، نمی تواند به مقررات بند ۲ این ماده استناد کند.

۴- در مواردی که مقررات قسمت ب بند ۲ این ماده قابل اجرا نباشد و یا نتواند مورد استناد قرار گیرد، چنانچه کالاهای خطرناک، اشخاص یا اموال را در معرض خطر واقعی قرار دهند، حسب مقتضیات می توان کالاهای مزبور را تخلیه، منهدم یا بی خطر نمود؛ بدون اینکه غرامتی از این بابت پرداخت شود، به استثنای مواقعی که تعهد به مشارکت

در خسارت مشترک وجود داشته باشد یا اینکه حمل و نقل کننده حسب مقررات ماده ۵ مسئول باشد.

بخش چهارم- اسناد حمل و نقل

ماده ۱۴- صدور بارنامه

- ۱- زمانی که حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی تصدی کالا را به عهده می گیرند، حمل و نقل کننده باید بنابر تقاضای فرستنده اقدام به صدور بارنامه نماید.
- ۲- شخص مجاز از طرف حمل و نقل کننده می تواند بارنامه را امضاء کند؛ امضای ناخدای کشتی حامل کالا در بارنامه به مثابه آن است که به حساب حمل و نقل کننده امضاء شده است.
- ۳- امضای بارنامه می تواند به صورت دست نویس، چاپ فاکسی مایل، انگ یا به وسیله مهر، به شکل سمبل (نشانه) یا به هر وسیله مکانیکی یا الکترونیکی دیگری صورت گیرد؛ مشروط بر اینکه طریقه مورد استفاده با قانون محل صدور بارنامه در تعارض نباشد.

ماده ۱۵- مندرجات بارنامه

- ۱- بارنامه باید حاوی نکاتی چند از جمله نکات ذیل باشد:
 - الف: کیفیت عمومی کالا، علائم اساسی لازم جهت شناسایی کالا، در صورت اقتضاء اعلام صریح کیفیت خطرناک کالا، تعداد بسته ها یا قطعات، وزن کالا یا مقدار آن که به نحو دیگری اظهار گردیده است. اطلاعات مزبور طبق اظهارات فرستنده می باشد.
 - ب: وضعیت ظاهری کالا
 - ج: نام و مؤسسه اصلی حمل و نقل کننده
 - د: نام فرستنده کالا
 - ذ: نام گیرنده کالا در صورتیکه توسط فرستنده تعیین شده باشد.
 - ر: بندر بارگیری پیش بینی شده در سند حمل و نقل دریایی و همین طور تاریخ تحویل کالا در بندر بارگیری

- ز: بندر تخلیه که در سند حمل و نقل دریایی پیش‌بینی شده است.
- س: تعداد نسخ اصلی بارنامه در صورتی که در چندین نسخه صادر شده باشد.
- ش: محل صدور بارنامه
- ص: امضای حمل و نقل کننده یا امضای شخصی که به نام حمل و نقل کننده عمل می‌کند.
- ض: کرایه، در صورتی که پرداخت آن به عهده گیرنده کالا باشد و همین‌طور هر نوع اطلاعات دیگر مبنی بر اینکه پرداخت کرایه به عهده گیرنده می‌باشد.
- م: عبارت مذکور در بند ۳ ماده ۲۳
- ن: قید عبارت: در صورت اقتضاء، کالا به روی عرشه حمل خواهد گردید و یا اینکه امکان حمل آن بدین نحو وجود خواهد داشت.
- ه: تاریخ یا مهلت تحویل کالا در بندر تخلیه، چنانچه تاریخ یا مهلت تحویل، موضوع توافق صریح طرفین واقع شده باشد.
- ی: سقف یا سقفهای نهایی مسئولیت، هنگامی که با توافق مشترک طرفین طبق بند ۴ ماده ۶ تعیین شده باشد.
- ۲- پس از بارگیری کالا در کشتی، حمل و نقل کننده به تقاضای فرستنده ملزم به صدور بارنامه «بارگیری شده» می‌باشد. در بارنامه «بارگیری شده» علاوه بر قید موارد مذکور در بند ۱ این ماده، باید مشخص گردد که کالا در یک یا چند کشتی مشخص قرار گرفته است؛ همچنانکه تاریخ یا تاریخهای بارگیری نیز باید معین گردد.
- در صورتیکه حمل و نقل کننده قبلاً بارنامه یا هر سندی را که مبین داشتن حقوقی بر آن کالا است، تحویل داده باشد، به تقاضای او فرستنده باید مدارک مزبور را در مقابل بارنامه «بارگیری شده» مسترد دارد. هرگاه حمل و نقل کننده سندی را که قبلاً صادر نموده است، اصلاح کند، تقاضای فرستنده تأمین می‌گردد؛ مشروط بر اینکه سند اصلاح شده حاوی کلیه مشخصات لازم برای بارنامه «بارگیری شده» باشد.
- ۳- فقدان یک یا چند مورد از موارد مذکور در این ماده در بارنامه، به اعتبار سند به عنوان بارنامه خللی وارد نمی‌سازد؛ مشروط بر اینکه در هر حال شرایط بند ۷ ماده ۱ رعایت شده باشد.

ماده ۱۶ - بارنامه: ملاحظات شروط و قدرت اثباتی

۱- چنانچه بارنامه حاوی نکات ویژه‌ای راجع به مشخصات عمومی، علائم اصلی، تعداد بسته‌ها یا قطعات یا وزن یا مقدار کالا باشد و حمل و نقل کننده یا شخصی که بارنامه را به نام او صادر می‌کند، علم یا ظن معقول در عدم مطابقت دقیق آن مشخصات با محموله تحویل گرفته شده داشته باشد یا در یک بارنامه «بارگیری شده» وسیله مناسب برای تطبیق مشخصات ویژه با کالاهای بارگیری شده را نداشته باشد، حمل و نقل کننده یا شخص صادر کننده بارنامه باید ملاحظات خود را مبنی بر نادرستیها، دلایل ظن یا عدم وجود وسیله تطبیق مناسب در بارنامه قید کند.

۲- در صورت عدم قید وضعیت ظاهری کالا در بارنامه، از طرف حمل و نقل کننده یا شخصی که بارنامه را به نام او صادر می‌کند، فرض بر این است که در بارنامه قید شده، کالا در وضعیت ظاهری خوبی بوده است.

۳- به استثنای نکاتی که در خصوص آنها قید ملاحظاتی به موجب بند ۱ این ماده تجویز شده است، و در محدوده این ملاحظات:

الف: بارنامه، مثبت دریافت کالا، یا در مورد بارنامه «بارگیری شده» دال بر بارگیری کالا از طرف حمل و نقل کننده به شرح بارنامه می‌باشد؛ مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

ب: در صورت انتقال بارنامه به شخص ثالث از جمله گیرنده با حسن نیت که با اعتماد به مندرجات بارنامه عمل نموده است، دلیل مخالف آن از طرف حمل و نقل کننده پذیرفته نمی‌شود.

۴- بارنامه‌ای که در آن، کرایه حمل به قرار بند ۱ شق ن ماده ۱۵ قید نشده، یا به نحو دیگری در آن از اینکه کرایه یا غرامت معطلی در بندر بارگیری به عهده گیرنده است، ذکری به میان نیامده باشد، در صورت عدم وجود دلیل مخالف، اماره‌ای است بر اینکه هیچ‌گونه کرایه یا غرامت معطلی در بندر بارگیری به عهده گیرنده نخواهد بود. با وجود این، دلیل خلاف این امر از طرف حمل و نقل کننده، درحالی که بارنامه به شخص ثالث از جمله گیرنده با حسن نیت که با اعتماد به عدم درج چنین عبارتی عمل نموده است، منتقل شده باشد، پذیرفته نمی‌شود.

ماده ۱۷ - تضمینات فرستنده

۱- فرستنده در مقابل حمل و نقل کننده، ضامن صحت اظهارات خود در مورد مشخصات عمومی، علائم، تعداد، مقدار و وزن کالا که برای درج در بارنامه ارائه داده است، تلقی می‌گردد. جبران زیان وارد بر حمل و نقل کننده که ناشی از عدم صحت اظهارات مزبور باشد، به عهده فرستنده است. ضمانت فرستنده، حتی با انتقال بارنامه به شخص ثالث، باقی می‌ماند. حق اخذ این غرامت برای حمل و نقل کننده، به هیچ وجه مسئولیت او را براساس قرارداد حمل و نقل دریایی در مقابل اشخاص دیگر، به استثنای فرستنده، محدود نمی‌کند.

۲- هر ضمانتنامه یا توافقنامه‌ای که براساس آن فرستنده مکلف به جبران خسارت ناشی از صدور بارنامه بدون قید و شرط در خصوص ظاهری کالا و اطلاعات عمومی داده شده به وسیله فرستنده جهت درج در بارنامه صادر از طرف حمل و نقل کننده یا شخصی که به نام او عمل می‌کند، باشد، نسبت به افراد ثالث از جمله گیرنده‌ای که بارنامه به او انتقال داده شده است، بی اثر خواهد بود.

۳- چنین ضمانتنامه یا توافقنامه‌ای، نسبت به فرستنده معتبر می‌باشد، مگر اینکه حمل و نقل کننده یا شخصی که به نام او عمل می‌کند، با امتناع از درج شروط مذکور در بند ۲ این ماده قصد اضرار به شخص ثالث از جمله گیرنده‌ای را که با استناد به شرح کالا در بارنامه عمل می‌کند، داشته باشد؛ چنانچه در مورد اخیر شرط ذکر نشده مربوط به اطلاعات داده شده توسط فرستنده برای درج در بارنامه باشد، حمل و نقل کننده از بابت دریافت غرامت از فرستنده، بر اساس بند ۱ این ماده هیچ‌گونه حقی نخواهد داشت.

۴- درحالت ایراد ضرر عمدی مذکور در بند ۳ این ماده، حمل و نقل کننده بدون اینکه حق استفاده از محدودیت مسئولیت مقرر در این کنوانسیون را داشته باشد، ضامن کلیه زیان وارد بر شخص ثالث از جمله گیرنده‌ای که بر اساس شرح کالا در بارنامه اقدام کرده است، می‌باشد.

ماده ۱۸ - اسناد حمل و نقل بجز بارنامه

چنانچه حمل و نقل کننده سند دیگری بغیر از بارنامه به عنوان مدرک دریافت کالا

جهت حمل صادر کند؛ سند مزبور، در صورت عدم وجود دلیل مخالف، مثبت انعقاد قرارداد حمل و نقل دریایی و دریافت کالای مشروح در آن توسط حمل و نقل کننده می‌باشد.

بخش پنجم - حقوق و دعاوی

ماده ۱۹ - اعلام تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل

۱- تحویل کالا در صورت عدم وجود دلیل خلاف، اماره‌ای است بر تحویل کالا به شرح مندرج در مدرک حمل و نقل، و چنانچه هیچ مدرک حمل و نقلی صادر نشده باشد، به عنوان اماره تحویل کالا در وضعیت مناسب می‌باشد؛ مگر اینکه گیرنده کتباً تلف یا خسارت را با مشخص کردن وضعیت عمومی آن، حداکثر در اولین روز غیر تعطیل پس از تحویل، به حمل و نقل کننده اعلام کند.

۲- در مورد تلف یا خسارت غیر قابل رؤیت از خارج، مقررات بند ۱ این ماده در صورتی مجری خواهد بود که اخطار کتبی ظرف ۱۵ روز پس از تحویل به گیرنده داده نشده باشد.

۳- چنانچه وضعیت کالا در هنگام تحویل به گیرنده مورد بازرسی حضوری قرار گیرد، اخطار کتبی تلف یا خسارت مشاهده شده در این بازرسی ضروری نمی‌باشد.

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

۵- هیچ‌گونه غرامتی بابت تأخیر در تحویل پرداخت نخواهد شد؛ مگر اینکه اخطار کتبی به حمل و نقل کننده، ظرف ۶۰ روز از تاریخ تحویل کالا به گیرنده ارسال شده باشد.

۶- چنانچه کالا از طرف حمل و نقل کننده ثانوی تحویل شده باشد، هر خطاری که به موجب این ماده به او شده باشد، دارای آثار اخطار به حمل و نقل کننده ثانوی می‌باشد.

۷- چنانچه اخطار کتبی تلف یا خسارت، با ذکر وضعیت عمومی آن از طرف حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی، ظرف ۹۰ روز از تاریخ وقوع تلف یا خسارت یا

تاریخی که تحویل کالا مطابق بند ۲ ماده ۴ صورت گرفته است، با احتساب تاریخ مؤخر بین این دو تاریخ، به فرستنده ارسال نشده باشد، فرض بر این است که حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی هیچ‌گونه تلف یا خسارتی که ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده، مأمورین یا نمایندگان او باشد، متحمل نشده است.

۸- از نظر این ماده، اخطار به شخصی که به نام حمل و نقل کننده یا حمل و نقل کننده ثانوی عمل می‌کند، از جمله ناخدا یا افسر مسئول کشتی یا شخصی که به نام فرستنده عمل می‌کند، به ترتیب به منزله اخطار به حمل و نقل کننده، حمل و نقل کننده ثانوی یا به فرستنده می‌باشد.

ماده ۲۰- مرور زمان دعاوی

۱- مهلت طرح دعوی مربوط به حمل و نقل دریایی کالا تحت مقررات این کنوانسیون جهت هر اقدام قضایی یا داوری دو سال می‌باشد.

۲- آغاز مهلت مزبور در صورت تحویل تمام یا قسمتی از کالا، از روز تحویل، و در غیر این صورت از آخرین روزی است که می‌بایست تحویل صورت گیرد.

۳- روزی که مهلت از آن شروع به احتساب می‌گردد، جزو مهلت مزبور نخواهد بود.

۴- تجدید مهلت، با اعلام کتبی شخص خوانده به خواهان صورت می‌گیرد؛ با یک یا چند اعلام کتبی دیگر مجدداً می‌توان مهلت مزبور را تمدید کرد.

۵- حتی پس از انقضای مهلت مذکور در بند قبلی، در محدوده مهلت مقرر در قانون کشوری که دعوی در آن جریان دارد، دعوی تبعی از طرف شخصی که مسئول شناخته می‌شود، قابل طرح می‌باشد. با وجود این، مهلت مزبور نمی‌تواند کمتر از ۹۰ روز از شروع تاریخی باشد که شخص اقامه کننده دعوی تبعی خواسته متقاضی را اجابت کرده یا اخطاریه شرکت در دادرسی را دریافت داشته است.

ماده ۲۱- صلاحیت

۱- خواهان می‌تواند به انتخاب خود، دعوی مربوط به حمل و نقل کالا بر طبق این کنوانسیون را در دادگاه صالح بر اساس قانون کشور مقرر دادگاه که در قلمرو آن یکی از

اماکن یا بنادر ذیل واقع می‌باشند، طرح کند:

الف: مؤسسه اصلی (مرکز مهم امور) خوانده یا در غیراین صورت محل سکونت

دائم او

ب: محل انعقاد قرارداد، مشروط بر اینکه خوانده در آن محل مؤسسه، شعبه یا

یک نمایندگی که به وساطت آن قرارداد منعقد شده است، داشته باشد.

ج: بندر بارگیری یا بندر تخلیه

د: هر محل دیگری که بدین منظور در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا تعیین شده

است.

۲- الف: علی‌رغم مقررات مذکور در این ماده، طرح دعوی در دادگاههای هر بندر یا

محلی از یک کشور متعاقد که در آنجا کشتی حامل کالا یا هر کشتی دیگری از همان

مالک حسب قوانین آن کشور یا قواعد حقوق بین‌الملل توقیف شده است، ممکن

می‌باشد. مع‌هذا در این موارد، خواهان باید با تقاضای خوانده و بنا به انتخاب خود، در

مقابل یکی از مراجع قضایی مذکور در بند ۱ این ماده اقامه دعوی کند تا اینکه مرجع

رسیدگی دادخواست را بررسی نماید، لیکن قبل از آن خوانده باید برای اطمینان از

پرداخت هر مبلغی که ممکن است به نفع خواهان تعیین گردد، تأمین کافی بسپارد.

ب: مرجع تعیین میزان و تشخیص کفایت مبلغ تأمین، دادگاه بندر یا محل توقیف

کشتی می‌باشد.

۳- هیچ دعوی حقوقی در رابطه با حمل و نقل کالا تحت این کنوانسیون در محلی جز

آنچه در بند ۱ یا ۲ این ماده مشخص گردیده است، قابل طرح نمی‌باشد؛ مقررات این بند

مانع صلاحیت محاکم کشورهای متعاقد در اتخاذ تدابیر احتیاطی یا موقتی نخواهد بود.

۴- الف: طرح دعوی در دادگاه صالح تحت بند ۱ یا ۲ این ماده و یا صدور رأی توسط

چنین دادگاهی، طرح مجدد دعوی را بین همان اصحاب دعوی و براساس همان

موجبات منتفی می‌سازد، مگر اینکه حکم دادگاه اولیه در کشوری که دادرسی جدید در

آن مطرح می‌گردد، قابل اجرا نباشد.

ب: از نظر این ماده، اقداماتی که به منظور تأمین اجرای رأی صورت می‌گیرد،

طرح دعوی جدید تلقی نمی‌شود.

ج- از نظر این ماده احاله یک دعوی به دادگاه دیگر در همان کشور یا به دادگاهی در کشور دیگر مطابق قسمت الف بند ۲ این ماده، طرح دعوای جدید تلقی نمی‌شود.

۵- علی‌رغم مقررات بندهای قبلی، توافق طرفین در تعیین دادگاه صالح پس از بروز اختلاف ناشی از قرارداد حمل و نقل دریایی، معتبر می‌باشد.

ماده ۲۲- داوری

۱- با رعایت مقررات این ماده، می‌توان با توافق کتبی طرفین قرارداد، حل هرگونه اختلاف مربوط به حمل و نقل دریایی کالا را تحت این کنوانسیون به داوری ارجاع نمود.

۲- اگر قرارداد اجاره کشتی حاوی شرطی باشد مبنی بر اینکه اختلافات ناشی از اجرای قرارداد اجاره را به داوری ارجاع کند و بارنامه صادره طبق قرارداد اجاره طی شرطی صریحاً تعیین نکند که این مقررات دارنده بارنامه را نیز شامل گردد، حمل و نقل کننده نمی‌تواند علیه دارنده با حسن نیت بارنامه، به این مقررات استناد نماید.

۳- آیین داوری، به انتخاب خواهان، در یکی از محل‌های ذیل انجام می‌گیرد:

الف) در محلی واقع در قلمرو کشوری که یکی از مراکز ذیل در آن قرار دارد:
یک- مؤسسه اصلی خوانده (مرکز مهم امور) یا در غیر این صورت محل سکونت دائم او، یا

دو- محل انعقاد قرارداد به شرط اینکه خوانده در آن محل دارای مؤسسه، شعبه یا یک نمایندگی باشد که با وساطت آن قرارداد منعقد شده است، یا
سه- بندر بارگیری یا بندر تخلیه.

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

۴- داور یا مرجع داوری قواعد این کنوانسیون را اعمال خواهد کرد.

۵- قبول مقررات بندهای ۳ و ۴ این ماده در هر شرط یا قرارداد داوری مفروض بوده، هر شرط یا قراردادی که خلاف آن را مقرر دارد، باطل است.

۶- هیچ‌یک از مقررات این ماده، به اعتبار توافقی که بین طرفین در رابطه با داوری که بعد از اختلاف ناشی از قرارداد حمل و نقل دریایی منعقد شود، خللی وارد نمی‌سازد.

بخش ششم - مقررات تکمیلی

ماده ۲۳ - شروط قراردادی

- ۱- ذکر هر شرط در قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، در بارنامه یا هر سند دیگر حاکی از قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، تا حدی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم ناقض مقررات این کنوانسیون باشد، باطل و بی اثر است. بطلان چنین شرطی، به اعتبار مقررات دیگر آن قرارداد یا سند، خللی وارد نمی کند. شرطی که به موجب آن حق استفاده از بیمه کالا به حمل و نقل کننده واگذار می شود و یا هر شرط مشابه دیگر باطل است.
- ۲- علی رغم مقررات بند ۱ این ماده، حمل و نقل کننده می تواند مسئولیت و تعهداتی سنگین تر از آنچه توسط این کنوانسیون مقرر گردیده است، به عهده گیرد.
- ۳- هرگاه یک بارنامه یا هر سند دیگر، حاکی از قرارداد حمل و نقل دریایی صادر شود، باید حاوی عبارتی باشد مبنی بر اینکه حمل و نقل، تابع مقررات این کنوانسیون است و قید هر شرط ناقض آن باطل است.
- ۴- هرگاه ذیحق در محموله متحمل زبانی گردد که ناشی از شرط باطل به موجب این ماده یا ناشی از عدم قید عبارت مندرج در بند ۳ این ماده باشد، حمل و نقل کننده طبق این کنوانسیون ملزم به پرداخت مبلغ تکمیلی لازم به منظور جبران کل زیان ناشی از تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا به آن شخص می باشد. به علاوه حمل و نقل کننده ملزم به پرداخت هزینه های دادرسی متحمل به شخص ذیحق می باشد؛ مشروط به اینکه هزینه های دادرسی که در جریان آن مقررات مذکور مورد استناد می باشد، براساس قانون کشور محل دادرسی تعیین شده باشد.

ماده ۲۴ - خسارات مشترک

- ۱- هیچ یک از مقررات این کنوانسیون مانع اعمال مقررات قرارداد حمل و نقل دریایی یا قانون ملی ناظر بر تعیین خسارت مشترک، نخواهد بود.
- ۲- به استثنای ماده ۲۰، مقررات این کنوانسیون که ناظر بر مسئولیت حمل و نقل کننده در صورت تلف یا خسارت وارد بر کالا است، تعیین کننده عدم شرکت گیرنده در خسارت مشترک و همین طور الزام حمل و نقل کننده به پرداخت غرامت گیرنده در ارتباط

با مشارکت احتمالی او در خسارت مشترک و یا در هزینه نجات نیز می‌باشد.

ماده ۲۵- سایر کنوانسیونها

۱- این کنوانسیون به هیچ‌وجه به حقوق و تعهدات حمل و نقل کننده و حمل و نقل کننده ثانوی، مأمورین و نمایندگان آنها که ناشی از کنوانسیونهای بین‌المللی یا مقررات حقوق داخلی محدود کننده مسئولیت مالکان کشتیهای دریایما است، خللی وارد نمی‌آورد.

۲- مقررات مواد ۲۱ و ۲۲ این کنوانسیون مانع اجرای مقررات اجباری کنوانسیون چند جانبه دیگری که در حال حاضر و در تاریخ تصویب این کنوانسیون لازم‌الاجرا است و در رابطه با مسائل بررسی شده در مواد مذکور است، نمی‌باشد؛ مشروط به اینکه اختلاف منحصراً بین طرفینی باشد که مؤسسه اصلی آنها در کشورهای عضو کنوانسیون مزبور واقع باشد. مع‌هذا، این بند مانع اجرای بند ۴ ماده ۲۳ نیست.

۳- در مورد خسارت ناشی از حادثه اتمی، چنانچه بهره‌بردار تأسیسات اتمی به یکی از انحاء ذیل مسئول خسارت باشد، مسئولیتی به موجب مقررات این کنوانسیون نخواهد داشت:

الف) با اجرای کنوانسیون ۲۹ ژانویه ۱۹۶۰ پاریس راجع به مسئولیت مدنی در زمینه انرژی اتمی، اصلاح شده به وسیله پروتکل الحاقی ۲۸ ژانویه ۱۹۶۴، یا با اجرای کنوانسیون ۲۱ مه ۱۹۶۳ وین راجع به مسئولیت مدنی در مورد خسارات اتمی، یا ب) به موجب مقررات حقوق ملی حاکم بر مسئولیت این‌گونه خسارات، مشروط به اینکه در هر حال مقررات مزبور از هر نظر در حد کنوانسیون پاریس یا کنوانسیون وین منافع افرادی را که در معرض خسارت از چنین ضایعاتی می‌باشند، تأمین کند.

۴- هیچ مسئولیتی تحت مقررات این کنوانسیون، در مورد تلف، خسارت یا تأخیر در تحویل اثاثیه که حمل و نقل کننده حسب یک کنوانسیون بین‌المللی یا مقررات حقوق داخلی در رابطه با حمل و نقل دریایی مسافران و اثاثیه همراه آنها مسئول آن می‌باشد، وجود ندارد.

۵- هیچ‌یک از مقررات این کنوانسیون مانع اعمال یک کنوانسیون بین‌المللی دیگر در

مورد قراردادهای حمل و نقل از طرف یک کشور متعاقد که عمدتاً به طرق دیگری جز طریق دریایی که در حال حاضر و در تاریخ تصویب این کنوانسیون معتبر و لازم‌الاجرا می‌باشد، نیست. این مقررات همچنین در خصوص هرگونه تجدیدنظر یا اصلاح بعدی کنوانسیون بین‌المللی مزبور نیز اعمال می‌گردد.

ماده ۲۶ - واحد محاسبه

۱- واحد محاسبه مندرج در ماده ۶ این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه طبق تعریف صندوق بین‌المللی پول؛ مبالغ مندرج در ماده ۶ براساس ارزش پول ملی در تاریخ صدور رأی یا یک تاریخ مورد توافق طرفین به واحد پول ملی کشور محاسبه می‌شود. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول است، برحسب حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی معمول صندوق بین‌المللی پول برای عملیات و معاملات، در تاریخ مورد بحث محاسبه می‌گردد. ارزش پول ملی یک کشور متعاقد که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست، برحسب حق برداشت ویژه به طریق تعیین شده توسط همان کشور محاسبه می‌گردد.

۲- با وجود این، کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشند و قوانین آنها نیز اجرای مقررات بند ۱ این ماده را تجویز نمی‌کند، می‌توانند در زمان امضا یا تصویب یا پذیرش، تأیید یا الحاق یا همین طور در هر زمانی بعد از آن اعلام کنند که حدود مسئولیت تعیین شده در این کنوانسیون در قلمرو سرزمین آنها ۱۲۵۰۰ واحد پول به ازای هر بسته یا هر واحد بارگیری یا ۳۷/۵ واحد پول به ازای هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا تعیین گردد.

۳- واحد پولی مندرج در بند ۲ این ماده معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم است؛ تبدیل مبالغ مندرج در این بند به پول ملی وفق مقررات کشور مربوطه انجام می‌گیرد.

۴- محاسبه مذکور در آخرین جمله بند ۱ و تبدیل قید شده در بند ۳ این ماده باید به صورتی انجام گیرد که برحسب پول ملی کشور متعاقد حتی الامکان همان ارزش واقعی را داشته باشد که مبالغ ماده ۶ برحسب واحد محاسبه دارا هستند. کشورهای متعاقد

برحسب مورد، نحوه محاسبه را مطابق بند ۱ این ماده یا نتیجه تبدیل را حسب بند ۳ این ماده در زمان امضا یا هنگام تودیع اسناد تصویب، پذیرش، تأیید، الحاق یا هنگامی که از اختیار مقرر در بند ۲ این ماده استفاده می‌کنند، در هر زمان که تغییری در نحوه محاسبه و نتیجه تبدیل صورت گیرد، به این کنوانسیون اعلام می‌دارند.

بخش هفتم - مقررات نهایی

ماده ۲۷- امین

دبیر کل سازمان ملل متحد به عنوان امین این کنوانسیون تعیین می‌شود.

ماده ۲۸- امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱- این کنوانسیون جهت امضای کلیه کشورها، تا ۳۰ آوریل ۱۹۷۹ در نیویورک مقرّر سازمان ملل متحد باز می‌باشد.

۲- این کنوانسیون باید به تصویب، پذیرش یا تأیید کشورهای امضاکننده برسد.

۳- این کنوانسیون پس از ۳۰ آوریل ۱۹۷۹ جهت الحاق کلیه کشورهایی که امضاکننده نیستند، باز می‌باشد.

۴- اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد.

ماده ۲۹- استثنائات

درج هیچ‌گونه استثنایی در مورد این کنوانسیون مجاز نمی‌باشد.

ماده ۳۰- زمان اجرای کنوانسیون

۱- این کنوانسیون اولین روز ماه پس از انقضای یک سال از تاریخ تودیع بیستمین سند تصویب، تأیید یا الحاق، به مورد اجرا در خواهد آمد.

۲- هر دولتی که پس از تودیع بیستمین سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به عنوان دولت متعاقد این کنوانسیون گردد، در مورد آن دولت در اولین روز ماه متعاقب انقضای

یک سال از تاریخ تودیع سند مربوط به نام دولت مزبور این کنوانسیون به مورد اجرا درخواهد آمد.

۳- هر دولت متعاهد، مقررات این کنوانسیون را در مورد قراردادهای حمل و نقل دریایی که پس از تاریخ اجرای آن نسبت به دولت مزبور منعقد شود، اعمال خواهد کرد.

ماده ۳۱- کناره‌گیری از سایر کنوانسیونها

۱- هر کشور عضو کنوانسیون بین‌المللی برای متحدالشکل ساختن برخی قواعد در مورد بارنامه که در ۲۵ اوت ۱۹۲۴ امضا گردیده است (کنوانسیون ۱۹۲۴)، زمانی که به عضویت این کنوانسیون در می‌آید، کناره‌گیری خود را از کنوانسیون ۱۹۲۴ به حکومت بلژیک که عنوان امین کنوانسیون مزبور را دارد، ابلاغ می‌کند و اعلام می‌دارد که اثرات کناره‌گیری از تاریخی است که این کنوانسیون نسبت به آن کشور مجری می‌گردد.

۲- از زمانی که کنوانسیون به موجب بند ۱ ماده ۳۰ مجری می‌شود، امین این کنوانسیون، به حکومت بلژیک به عنوان امین کنوانسیون ۱۹۲۴، تاریخ اجرا و همین‌طور نام کشورهایی را که کنوانسیون نسبت به آنها لازم‌الاجرا می‌شود، ابلاغ خواهد کرد.

۳- مقررات بند ۱ و ۲ این ماده با اصلاحات لازم نسبت به کشورهای عضو پروتکل ۲۳ فوریه ۱۹۶۸، متضمن اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی برای متحدالشکل ساختن برخی قواعد در مورد بارنامه که در بروکسل، در ۲۵ اوت ۱۹۲۴ امضا شده است، اعمال می‌گردد.

۴- علی‌رغم مقررات ماده ۲ این کنوانسیون و در اجرای بند ۱ این ماده، یک کشور متعاهد می‌تواند در صورت صلاحدید، کناره‌گیری از کنوانسیون ۱۹۲۴ و کنوانسیون ۱۹۲۴ اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۶۸ را طی مدت زمانی حداکثر ۵ سال از تاریخ اجرای این کنوانسیون به تعویق بیندازد. در چنین حالتی کشور متعاهد قصد خود را به حکومت بلژیک ابلاغ خواهد نمود. طی این مدت موقت آن کشور مفاد این کنوانسیون را بدون استثنا در ارتباط با دیگر کشورهای متعاهد مجری می‌دارد.

ماده ۳۲- تجدیدنظر و اصلاح

۱- بنابه تقاضای حداقل یک سوم دولتهای متعاقد این کنوانسیون، امین کنوانسیون کنفرانسی متشکل از دول متعاقد به منظور تجدیدنظر یا اصلاح این کنوانسیون تشکیل می‌دهد.

۲- تودیع هرگونه سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق بعد از مجری شدن اصلاحیه کنوانسیون در حکم تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به کنوانسیون به همان صورت تجدیدنظر شده خواهد بود.

ماده ۳۳- تجدیدنظر در سقف مبالغ و واحد محاسبه یا واحد پولی

۱- علی‌رغم مقررات ماده ۳۲، صرفاً به منظور تجدیدنظر مبالغ تعیین شده در ماده ۶ و بند ۲ ماده ۲۶ یا جایگزین کردن یکی یا هر دو واحد تعیین شده در بند ۱ و ۳ ماده ۲۶ به وسیله واحدهای دیگر، یک کنفرانس به دعوت امین کنوانسیون مطابق بند ۲ این ماده تشکیل خواهد گردید. تجدیدنظر در مبالغ فقط در صورت تغییر محسوس ارزش واقعی این مبلغ صورت می‌گیرد.

۲- بنابه تقاضای حداقل یک سوم کشورهای متعاقد، کنفرانس تجدیدنظر به دعوت امین کنوانسیون تشکیل خواهد گردید.

۳- هر تصمیم کنفرانس با اکثریت دو سوم کشورهای شرکت کننده اخذ خواهد گردید؛ امین، اصلاحیه را به کلیه کشورهای متعاقد به منظور پذیرش آن و به کلیه کشورهای امضاکننده کنوانسیون به منظور آگاهی از آن ارسال می‌دارد.

۴- هر اصلاحیه مصوب در اولین روز ماه متعاقب سال بعد از پذیرش آن، توسط دو سوم کشورهای متعاقد مجری خواهد گردید؛ بدین منظور، پذیرش با تودیع سند رسمی نزد امین صورت خواهد گرفت.

۵- بعد از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه، دولت متعاهدی که اصلاحیه را پذیرفته است، در اجرای کنوانسیون اصلاح شده در روابط خود با کشورهای متعاهدی که ظرف مدت ۶ ماه بعد از تصویب اصلاحیه، عدم تعهد خود را نسبت به آن اصلاحیه به امین ابلاغ نکرده‌اند، محق می‌باشد.

۶- هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق که بعد از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌ای در مورد این کنوانسیون تودیع شود، نسبت به کنوانسیون اصلاح شده توسط اصلاحیه اعمال خواهد شد.

ماده ۳۴- کناره‌گیری

۱- هر کشور متعاقد در هر زمان می‌تواند با اخطار کتبی به امین از کنوانسیون کناره‌گیری کند.

۲- کناره‌گیری از کنوانسیون در اولین روز ماه بعد از انقضای مهلت یک سال از تاریخ دریافت اخطار به وسیله امین انجام خواهد شد. چنانچه مدت طولانی‌تری در اخطار تعیین شده باشد، کناره‌گیری از کنوانسیون بعد از انقضای مدت مزبور از تاریخ دریافت اخطار خواهد بود.

تهیه شده در هامبورگ سی و یکم مارس یکهزار و نهصد و هفتاد و هشت در یک نسخه اصلی که متون انگلیسی، عربی، چینی، اسپانیایی، فرانسه، روسی همگی یکسان هستند.

به منظور تأیید مراتب فوق امضاکنندگان مجاز با داشتن اختیارات لازم از طرف حکومت‌های متبوعشان این کنوانسیون را امضا کردند.

تفاهم‌نامه پذیرفته شده در کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد

ترابری دریایی کالا

موافقت گردید که مسئولیت حمل و نقل کننده تحت این کنوانسیون مبتنی است بر اصل تقصیر یا خطای فرض شده، بدین معنی که حسب قاعده کلی اثبات ادعا به عهده حمل و نقل کننده است، ولی در بعضی از موارد مقررات کنوانسیون این قاعده را تغییر می‌دهد.