

دانلود pdf کنوانسیون سی ام ار cmr

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده منعقد شده در ژنو به تاریخ ۱۹۵۶.۵.۱۹ برابر با ۱۳۳۵.۲.۲۹ مشتمل بر یک مقدمه و پنجاه و یک ماده و پروتکل اصلاحی آن منعقد شده به تاریخ ۱۹۸۷.۷.۵ برابر با ۱۳۵۷.۴.۱۳، مشتمل بر یک مقدمه و دوازده ماده ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

[Z] کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده

مقدمه - طرفهای متعاقد

با توجه به تشخیص ضرورت یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده، بخصوص اسناد مورد استفاده برای حمل بین‌المللی و مسئولیت حمل‌کننده، به شرح زیر موافقت می‌نمایند:

فصل اول - محدوده اجرا

ماده ۱-

۱- این کنوانسیون شامل هر قراردادی که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه منظور کسب اجرت منعقد می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در قرارداد در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو طرف، عضو کنوانسیون باشد گذشته از محل

اقامت و تابعیت دو طرف قراردادی شود.

۲- از نظر این کنوانسیون "وسیله نقلیه" یعنی وسایل نقلیه موتوری، وسایل نقلیه مفصل‌دار، یدک و نیمه یدک، بطوری که در ماده (۴) کنوانسیون تردد جاده‌ای مورخ بیست و هشتم شهریور ماه ۱۳۲۸ هجری شمسی برابر نوزدهم سپتامبر یکهزار و نهصد و چهل و نه (1949) میلادی تعریف شده است.

۳- این کنوانسیون شامل حمل کالاهایی که در محدوده اجرای کنوانسیون به وسیله دولت‌ها و یا مؤسسات و سازمانهای دولتی انجام می‌شود نیز می‌شود.

۴- این کنوانسیون شامل موارد زیر نمی‌شود:

- الف - حمل کالاهایی که تحت شرایط هر کنوانسیون بین‌المللی پستی انجام می‌شود،
- ب - حمل محمولات جنازه‌ای،
- ج - حمل اثاث منزل.

۵- طرفهای متعاقد توافق می‌کنند که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون را با توافقیهای ویژه بین دو یا چند طرف متعاقد تغییر ندهند، مگر اینکه این کنوانسیون را در مورد حمل‌های بین مرزی نافذ ندانند و یا اجازه استفاده از این کنوانسیون را به عملیات حملی که تماماً در محدوده قلمرو کشورهايشان تحت بارنامه جاده‌ای که معرف مالکیت کالا است بدهند.

ماده ۲-

۱- مادامی که وسیله نقلیه حامل کالا قسمتهایی از سفر را از طریق دریا، راه‌آهن، راه‌های آبی داخلی و یا هوای می‌کند، مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود این کنوانسیون در هر حال شامل تمام طول سفر خواهد بود به جز مواردی که مشمول

مقررات ماده (۱۴) می‌باشد، به شرطی که ثابت‌شود هر گونه فقدان، خسارت و یا تأخیر در تحویل کالا که در طی حمل کالا توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده، در نتیجه فعل و یا ترک فعل حمل‌کننده جاده‌ای نبوده ولی می‌توانست توسط حادثه‌ای در حین و یا به دلیل حمل توسط سایر وسایل حمل و نقل رخ داده باشد. مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای به وسیله این کنوانسیون تعیین نخواهد شد بلکه به گونه‌ای که اگر قرارداد حمل به طور مستقیم بین فرستنده و حمل‌کننده وسیله‌دیگر برابر شرایطی که قانون برای حمل کالا توسط آن وسیله نقلیه برقرار کرده منعقد می‌شد، حمل‌کننده غیر جاده‌ای مسئول شناخته می‌شد. در هر حال چنانچه شرایط مشروح یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای به وسیله این کنوانسیون تعیین خواهد شد.

۲- در صورتی که حمل‌کننده جاده‌ای و حمل‌کننده با وسیله حمل و نقل دیگر، یکی باشد مسئولیت حمل‌کننده جاده‌ای برابر مقررات بند یک این ماده و با فرض اینکه حمل‌کننده جاده‌ای و حمل‌کننده با وسیله حمل و نقل دیگر دو شخصیت جدا هستند تعیین خواهد شد.

فصل دوم - مسئولیت حمل‌کننده نسبت به اشخاص

ماده ۳- از لحاظ این کنوانسیون حمل‌کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، کارکنان یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می‌کند خواهد بود مادامی که این نمایندگان، کارکنان یا اشخاص دیگر در چارچوب وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند مثل آن است که فعل یا ترک فعل ناشی از عملکرد خود او باشد.

فصل سوم - انعقاد و اجرای قرارداد حمل

ماده ۴- قرارداد حمل با تنظیم بارنامه جاده‌ای تایید می‌شود. فقدان، دسترسی نداشتن به بارنامه جاده‌ای یا بی‌نظمی در صدور سند یاد شده لطمه‌ای به وجود و

اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد و قرارداد حمل مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

ماده ۵-

۱- بارنامه جاده‌ای حمل در سه نسخه اصلی تنظیم و به امضای فرستنده کالا و حمل‌کننده می‌رسد. این امضاها ممکن است چاپ شده و یا با مهرهای فرستنده و حمل‌کننده جایگزین شوند مشروط بر اینکه قوانین کشوری که سند در آن تنظیم می‌شود، چنین کاری را اجازه دهد. نسخه اول بارنامه جاده‌ای به فرستنده تسلیم می‌شود، نسخه دوم همراه کالا خواهد بود و نسخه سوم توسط حمل‌کننده نگهداری می‌شود.

۲- وقتی که کالای مورد حمل در چند وسیله نقلیه بارگیری یا از چند نوع مختلف کالا ترکیب و یا از چند قسمت مجزا تشکیل شده باشد، فرستنده یا حمل‌کننده حق خواهد داشت درخواست نماید برای هر وسیله نقلیه یا برای هر نوع کالا یا قسمت‌های جدا، بارنامه جداگانه‌ای تنظیم شود.

ماده ۶-

۱- بارنامه جاده‌ای باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف - تاریخ و محل صدور،

ب - نام و نشانی فرستنده کالا،

ج - نام و نشانی حمل‌کننده کالا،

د - تاریخ و محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است،

ه - نام و نشانی گیرنده کالا،

و - شرح مصطلح ماهیت کالا و نوع بسته بندی و در مورد کالاهای خطرناک با شرحی که

به طور معمول، چنین کالاهایی شناخته می‌شوند،

ز - تعداد بسته‌ها و علایم و شماره‌های مخصوص آنها،

ح - وزن ناخالص کالا و یا مقدار آن که به ترتیب دیگری بیان می‌شود،

ط - هزینه‌های مربوط به حمل (کرایه حمل، هزینه‌های تکمیلی، حقوق گمرکی، سود

بازرگانی و سایر هزینه‌هایی که از زمان انعقاد قرارداد تا تاریخ تحویل کالا به

وجود می‌آیند)،

ی - دستورهای ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره،

ک - عبارتی مبنی بر اینکه، حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این

کنوانسیون می‌باشد.

۲- در صورت لزوم بارنامه جاده‌ای باید دارای مشخصات زیر باشد:

الف - عبارتی حاکی از اینکه انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر

مجاز نمی‌باشد،

ب - هزینه‌هایی که فرستنده پرداخت آن را تعهد می‌کند،

ج - وجوهی که در مقابل تحویل کالا دریافت می‌شود،

د - بیان ارزش کالا و مبلغی که بیان کننده نفع خاص در تحویل باشد،

ه - دستورهای فرستنده به حمل کننده در مورد بیمه کالا،

و - محدوده زمانی مورد توافقی که در طی آن حمل کالا باید به انجام برسد،

ز - صورتی از اسناد تحویل شده به حمل کننده.

۳- دو طرف می‌توانند هر گونه مشخصات دیگری را که مفید بدانند در بارنامه جاده‌ای

قید کنند.

ماده ۷-

۱- فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه

نادرستی یا کافی نبودن مشخصات در موارد زیر به حمل کننده وارد می‌شود.

الف - مشخصات بیان شده در جزوهای (ب)، (د)، (ه)، (و)، (ز)، (ح) و (ی) بند(1)

ماده.(6)

ب - مشخصات بیان شده در بند(۲) ماده.(6)

ج - هر گونه مشخصات یا دستورهای دیگری که توسط فرستنده داده شده‌است تا بتوان اقدام به تنظیم بارنامه جاده‌ای کرد یا آن مشخصات و دستورها را در بارنامه جاده‌ای وارد نمود.

۲- در صورتی که بنابه تقاضای فرستنده، حمل کننده مشخصات موضوع بند یک این ماده را در بارنامه جاده‌ای وارد نماید انجام این کار از ناحیه فرستنده تلقی خواهد شد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود

۳- در صورتی که بارنامه جاده‌ای عبارت یاد شده در جزو (ک) بند (۱) ماده (۶) را نداشته باشد حمل کننده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، صدمات و خساراتی خواهد بود که در نتیجه از قلم افتادن عبارت یاد شده شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد متحمل شده‌است.

ماده ۸-

۱- هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را تطبیق کند:

الف - درستی مندرجات بارنامه جاده‌ای از نظر تعداد بسته‌ها و علایم و شماره‌های

آن، و

ب - وضعیت ظاهری کالا و بسته بندی آن.

۲- در مواردی که حمل کننده هیچ نوع ابزار مناسب برای تطبیق درستی مندرجات یاد شده در جزو (الف) بند (۱) این ماده را در اختیار ندارد حق شرطهای خود را با مبانی

استدلال در بارنامه جاده‌ای قید می‌کند. حمل کننده همچنین علی را که موجب قید حق شرطهای او در مورد وضع ظاهری کالا و بسته‌بندی‌ها شده‌است مشخص خواهد کرد. حق شرطهای مذکور در بارنامه جاده‌ای هیچگونه الزامی برای فرستنده کالا ایجاد نخواهد کرد مگر اینکه فرستنده با تعهدی که در نتیجه وارد کردن ملاحظات در سند حمل برای او ایجاد می‌شود به صورت صریح موافقت نموده باشد.

۳- فرستنده می‌تواند از حمل کننده بخواهد وزن ناخالص کالا یا مقدار آن را که به ترتیب دیگری بیان شده است رسیدگی و تطبیق نماید. او همچنین می‌تواند درخواست کند که محتویات بسته‌ها بررسی شود. حمل کننده حق دارد هزینه‌های اینگونه رسیدگی‌ها را مطالبه کند. نتیجه بررسی‌ها در بارنامه جاده‌ای درج می‌شود.

ماده ۹-

۱- بارنامه جاده‌ای اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف حمل کننده خواهد بود مگر آنکه عکس آن ثابت شود.

۲- در صورتی که بارنامه جاده‌ای فاقد حق شرطهای خاص از طرف حمل کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته بندی‌های آن در موقع تحویل وضع خوبی داشته و تعداد بسته‌بندی‌ها و علایم و شماره‌های روی بسته‌ها با آنچه که در بارنامه جاده‌ای قید شده مطابقت دارد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

ماده ۱۰-

فرستنده در برابر حمل کننده مسئول خسارتهای وارد شده به اشخاص و تجهیزات و کالاهای دیگر یا هر گونه هزینه‌ای که در نتیجه نقص بسته بندی کالا ایجاد شود می‌باشد مگر اینکه نقص بسته بندی در موقع تحویل کالا آشکار یا برای حمل کننده شناخته شده باشد و نامبرده هیچگونه حق شرطی در این مورد در بارنامه جاده‌ای وارد نکرده باشد.

ماده ۱۱-

۱- از لحاظ تشریفات گمرکی و سایر تشریفات که باید پیش از تحویل کالا انجام شود فرستنده باید اسناد لازم را پیوست بارنامه جاده‌ای کرده یا آنها را همراه با تمام اطلاعات مورد نیاز در اختیار حمل کننده بگذارد.

۲- حمل کننده وظیفه ندارد درستی یا کافی بودن اسناد و اطلاعات داده شده را از فرستنده کالا جویا شود. فرستنده در برابر حمل کننده مسئول جبران هرگونه خسارت ناشی از فقدان، کاستی یا بی‌ترتیبی اسناد و اطلاعات ارائه شده خواهد بود مگر در مواردی که خسارت ناشی از اشتباه و غفلت حمل کننده بوده باشد.

۳- مسئولیت حمل کننده در برابر پی‌آمدهای فقدان یا استفاده نادرست از اسناد مذکور در بارنامه جاده‌ای و اسنادی که به پیوست سند یاد شده می‌آید و یادر اختیار حمل کننده گذاشته می‌شود در حدود مسئولیت حق‌الملک‌کار می‌باشد مشروط بر اینکه میزان غرامت قابل پرداخت به وسیله حمل کننده از میزان غرامتی که در نتیجه از دست دادن کالا پرداخت می‌شود تجاوز ننماید.

ماده ۱۲-

۱- فرستنده حق در اختیار گرفتن کالا را به خصوص به وسیله 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 یاد شده در بارنامه جاده‌ای را دارد.

۲- این حق با انتقال نسخه دوم بارنامه جاده‌ای به گیرنده یا اعمال حقی که برابر بند (۱) ماده (۱۳) به وی تعلق می‌گیرد، از فرستنده سلب می‌شود و از آن تاریخ به بعد حمل کننده از دستورهای گیرنده پیروی می‌کند.

۳- در صورتی که فرستنده در بارنامه جاده‌ای حق در اختیار گرفتن کالا را به گیرنده واگذار نموده باشد، از تاریخ تنظیم بارنامه جاده‌ای گیرنده می‌تواند این حق خود را اعمال نماید.

۴- چنانچه گیرنده با اعمال حق خود مبنی بر در اختیار گرفتن کالا دستور تحویل کالا را به دیگری بدهد، شخص اخیر حق معرفی دیگری را به عنوان گیرنده نخواهد داشت.

۵- اعمال حق در اختیار گرفتن منوط به فراهم شدن شرایط زیر است:

الف- فرستنده، یا در مورد بند(۳) این ماده تحویل گیرنده، که خواهان اعمال حق می باشد نسخه اول بارنامه جاده‌ای را که در آن دستورهای جدید به حمل کننده داده شده است ارایه نموده و جبران تمام هزینه‌ها، فقدان و خساراتی را که در نتیجه اجرای چنین دستورهایی به حمل کننده وارد می شود تضمین کند.

ب - امکان اجرای چنین دستورهایی در زمان رسیدن دستورها به اجرا کننده آن وجود داشته و در ضمن با جریان عادی تعهد حمل کننده تعارضی نداشته و لطمه‌ای به حقوق فرستندگان و گیرندگان سایر کالاها نزند.

ج - دستورها موجب تقسیم کالا نشود.

۶- در صورتی که به دلایل گفته شده در جزو(ب) بند (۵) این ماده حمل کننده توان انجام دستور دریافتی را نداشته باشد موضوع را فوری به صادر کننده دستور اطلاع خواهد داد.

۷- حمل کننده‌ای که دستور صادر شده در شرایط پیش‌بینی شده در این ماده را انجام نداده یا اینکه دستور صادر شده را بدون درخواست دریافت نسخه اول بارنامه جاده‌ای انجام دهد، در برابر شخصی که حق هر گونه ادعای فقدان یا خسارت ناشی از این عمل را دارد، مسئول خواهد بود.

ماده ۱۳-

۱- پس از ورود کالا به مقصد، گیرنده می تواند از حمل کننده بخواهد که کالا و نسخه دوم بارنامه جاده‌ای را در برابر گرفتن رسید تحویل نماید. در صورتی که فقدان کالا ثابت شود یا با پایان مدت پیش‌بینی شده در ماده (۱۹) به مقصد نرسد تحویل گیرنده

می‌تواند به نام خود حقوقی را که در قرارداد حمل برای او پیش‌بینی شده علیه حمل‌کننده اعمال کند.

۲- تحویل گیرنده‌ای که از حقوق پیش‌بینی شده در بند (۱) این ماده استفاده می‌کند باید هزینه‌های مستقیم یاد شده در بارنامه جاده‌ای را پرداخت نماید در صورتی که اختلافی در این مورد پیش آید حمل‌کننده مجبور نیست کالا را تحویل دهد مگر اینکه تضمینی کافی از تحویل‌گیرنده بگیرد.

ماده ۱۴-

۱- در صورتی که پیش از ورود کالا به مقصد به هر علتی امکان اجرای قرارداد براساس شرایط پیش‌بینی شده در بارنامه جاده‌ای ممکن نباشد یا نشود حمل‌کننده از شخصی که برابر مقررات ماده (۱۲) حق در اختیار گرفتن کالا را دارد درخواست صدور دستور مقتضی خواهد نمود.

۲- با وجود این، چنانچه اوضاع و احوال ایجاب نماید که حمل کالا تحت شرایطی غیر از آنچه که در بارنامه جاده‌ای قید شده انجام شود و حمل‌کننده نتواند در فرصت معقول از شخصی که برابر مقررات ماده (۱۲) حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دستور مقتضی دریافت کند اقدامی را که به نظر وی منافع شخص یاد شده را به بهترین وجه تأمین نماید، انجام خواهد داد.

ماده ۱۵-

۱- در صورتی که پس از ورود کالا به مقصد تعیین شده اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شود، حمل‌کننده از فرستنده، درخواست صدور دستورها را خواهد نمود. در صورتی که گیرنده از گرفتن کالا امتناع ورزد، فرستنده بدون اینکه مجبور به ارائه نسخه اول بارنامه جاده‌ای باشد، حق در اختیار گرفتن کالا را خواهد داشت.

۲- حتی اگر گیرنده از پذیرفتن کالا امتناع کرده باشد می‌تواند درخواست تحویل کالا را تا زمانی که حمل‌کننده دستورهای مغایری از فرستنده دریافت نکرده است بنماید.

۳- در صورتی که اوضاع و احوال مانع از تحویل کالا شده بعد از صدور دستور از طرف گیرنده در اعمال حقوق پیش‌بینی شده برای او در بند (۳) ماده (۱۲) مبنی بر تحویل کالا به شخص دیگر رخ دهد، بندهای (۱) و (۲) این ماده با فرض اینکه گیرنده، فرستنده است و شخص دیگر، گیرنده نافذ خواهد بود.

ماده ۱۶-

۱- حمل‌کننده حق دریافت هزینه‌هایی که برای گرفتن دستورها و همچنین هزینه‌هایی که برای اجرای چنین دستورهای متحمل شده را خواهد داشت مگر اینکه این هزینه‌ها در نتیجه عمل اشتباه یا غفلت حمل‌کننده به وجود آمده باشد.

۲- در موارد گفته شده در بند (۱) ماده (۱۴) و ماده (۱۵) حمل‌کننده می‌تواند فوری کالا را به حساب شخصی که حق در اختیار گرفتن آن را دارد تخلیه نموده و با این کار حمل پایان یافته تلقی خواهد شد. پس از آن حمل‌کننده کالا را از طرف شخصی که صاحب آن شناخته می‌شود نگاهداری خواهد کرد. در هر حال حمل‌کننده می‌تواند نگاهداری کالا را به شخص ثالثی واگذار نماید. در این صورت هیچگونه مسئولیتی متوجه حمل‌کننده نخواهد بود جز اینکه باید در انتخاب شخص ثالث دقت معقول به عمل آورد. هزینه‌های تعلق گرفته به موجب بارنامه جاده‌ای و سایر هزینه‌ها در برابر تحویل کالا قابل دریافت خواهد بود.

۳- در صورتی که کالا فاسد شدنی باشد حمل‌کننده می‌تواند بدون اینکه منتظر وصول دستور شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد بشود، آن را به فروش رساند، همچنین در صورتی که وضع کالا چنین اقدامی را ایجاب نماید یا هزینه‌های انبارداری کالا در

مقایسه با قیمت آن نامتناسب باشد حمل کننده می تواند دست به چنین کاری بزند. علاوه بر موارد یاد شده در صورتی که حمل کننده پس از پایان مدتی معقول دستوری مخالف با آنچه که به طور منطقی باید صادر کند از طرف شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد دریافت ندارد اقدام به فروش کالا خواهد نمود.

۴- چنانچه کالا به استناد این ماده فروخته شود، حاصل فروش پس از کسر هزینه های متعلقه در اختیار شخصی که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد گذاشته خواهد شد. در صورتی که این هزینه ها مازاد بر حاصل فروش کالا باشد حمل کننده مستحق دریافت ما به التفاوت خواهد بود.

۵- ترتیب فروش کالا در چنین مواردی به وسیله قانون یا عرف محلی که کالا در آن قرار دارد، تعیین خواهد شد.

فصل چهارم - مسئولیت حمل کننده

ماده ۱۷-

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

۲- در صورتی که فقدان یا خسارت یا تأخیر به سبب عمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورهای داده شده توسط وی، غیر از دستورهایی که حمل کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی اجتناب ناپذیر که حمل کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل کننده از مسئولیت مبرا خواهد بود.

۳- حمل کننده به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه‌ای که از آن برای کار حمل استفاده می‌کند یا به علت اشتباه یا غفلت شخصی که وسیله نقلیه را از او کرایه کرده و یا اشتباه یا غفلت نمایندگان و کارکنان شخص یاد شده از مسئولیت مبرا نخواهد بود.

۴- در صورتی که فقدان و خسارت از مخاطرات ذاتی خاص در یک یا چند مورد از موارد زیر حادث شود حمل کننده با رعایت بندهای (۲) الی (۵) ماده (۱۸) از مسئولیت مبرا خواهد بود:

- الف - استفاده از وسایل نقلیه رو باز بدون پوشش در صورتی که با استفاده از چنین وسایلی به صراحت توافق شده و در بارنامه قید شده باشد،
- ب - بسته بندی نبودن یا وجود بسته بندی ناقص در مورد کالاهایی که در صورت نداشتن بسته بندی یا داشتن بسته بندی ناقص به دلیل طبیعتی که دارند متحمل ضایعات یا خسارات می‌شوند،
- ج - کار تحویل و تحول، بارگیری، بار چینی یا تخلیه کالا به وسیله فرستنده یا گیرنده و یا شخصی که از طرف آنان به این کار گمارده شده، انجام شود.
- د - طبیعت بعضی از کالاها که به ویژه تمام یا قسمتی از آنها را در معرض فقدان یا خسارت به خصوص به واسطه شکستگی، زنگ زدگی، پوسیدگی، خشکی، نشتی، نقصان معمولی، آفت یا بیدزدگی قرار می‌دهد،
- ه - کافی یا کامل نبودن علایم و شماره‌های روی بسته‌ها،
- و - حمل حیوانات زنده.
- ۵- برابر مقررات این ماده، در مواردی که حمل کننده نسبت به بعضی از عوامل موجب فقدان، خسارت، یا تأخیر مسئول نبوده باشد نسبت به عوامل دیگر فقط تا حدی مسئول است که عوامل یاد شده در فقدان، خسارت یا تأخیر کالا سهیم بوده‌اند.
- ماده ۱۸-

۱- مسئولیت اثبات اینکه فقدان، خسارت یا تأخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند

(2) ماده (۱۷) حادث شده با حمل کننده خواهد بود.

۲- وقتی حمل کننده اثبات کند که تحت اوضاع و احوال مربوط، فقدان یا خسارت می توانسته به یک یا چند مورد از مخاطرات خاص موضوع بند (۴) ماده (۱۷) نسبت داده شود فرض بر صحت ادعای مدعی می شود. در این صورت خواهان حق خواهد داشت ثابت کند که فقدان یا خسارت در حقیقت به طور کلی یا به طور جزئی منتسب به یکی از این مخاطرات نبوده است.

۳- این فرضیه در صورت کسری غیر عادی یا فقدان هر بسته برابر شرایط بیان شده در جزو (الف) بند (۴) ماده (۱۷) اعمال نخواهد شد.

۴- در صورتی که حمل کالا در وسیله نقلیه مخصوصی که برای حفاظت کالا از اثرات گرما، سرما، تغییرات حرارت یا رطوبت هوا مجهز شده انجام گیرد حمل کننده نمی تواند از مزایای پیش بینی شده در جزو (د) بند (۴) ماده (۱۷) استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقدامات لازم در مورد انتخاب، نگاهداری و استفاده از چنین تجهیزاتی از طرف او رعایت شده و هر دستور خاص صادر شده به او انجام شده است.

۵- حمل کننده نمی تواند از مزایای پیش بینی شده در جزو (و) بند (۴) ماده (۱۷)

استفاده نماید مگر اینکه ثابت کند که تحت شرایط موجود تمام اقداماتی که به طور عادی بر عهده او بوده انجام شده و هر دستور خاص صادر شده به او رعایت شده است.

ماده ۱۹- تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که کالا در مهلت توافق شده و یا در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد در مدتی که به طور معمول با در نظر گرفتن شرایط موجود، تحویل نشود و بخصوص در مورد خرده بار، زمان مورد نیاز برای تکمیل ظرفیت در شرایط عادی از مدت معقولی که برای حمل کننده ساعتی در نظر گرفته می شود تجاوز نماید.

۱- عدم تحویل کالا ظرف (۳۰) روز پس از پایان مدت توافق شده یا در صورتی که چنین مهلتی توافق نشده باشد (۶۰) روز پس از تحویل کالا به حمل کننده دلیل قطعی بر مفقود شدن کالا است و شخصی که حق اقامه دعوا دارد می تواند پس از گذشت مهلت یاد شده چنین کالایی را مفقود شده تلقی نماید.

۲- شخصی که حق اقامه دعوا دارد با دریافت غرامت کالای مفقود شده می تواند به صورت کتبی تقاضا نماید که چنانچه ظرف یک سال از تاریخ دریافت غرامت کالا پیدا شود، موضوع را فوری به او اطلاع دهند. تایید و رسیدن چنین تقاضایی باید به طور کتبی به او اعلام شود.

۳- شخصی که حق اقامه دعوا دارد ظرف (۳۰) روز پس از دریافت چنین اطلاعیه ای می تواند بخواهد که کالا در برابر پرداخت هزینه های مقرر که در بارنامه جاده ای منعکس می باشد و استرداد غرامت دریافت شده منهای هزینه های در برگرفته شده به او تحویل داده شود. این عمل لطمه ای به حقوق شخص یاد شده، برای مطالبه خسارت تأخیر در تحویل موضوع ماده (۲۳) و موارد مشمول ماده (۲۶) وارد نخواهد کرد.

۴- در صورتی که تقاضای موضوع بند (۲) به عمل نیاید یا ظرف (۳۰) روز یاد شده در بند (۳) هیچ دستوری داده نشود و یا اینکه کالا در مدتی بیش از یک سال از تاریخ پرداخت غرامت پیدا نشود حمل کننده حق خواهد داشت برابر قوانین محلی که کالا در آن قرار دارد عمل نماید.

ماده ۲۱- چنانچه کالا بدون وصول وجوهی که می بایست برابر شرایط قرارداد حمل توسط حمل کننده دریافت می شد، به تحویل گیرنده داده شود، حمل کننده خسارت فرستنده را به میزانی که مازاد بر وجه یاد شده نباشد خواهد پرداخت بدون اینکه این پرداخت لطمه ای به حق حمل کننده مبنی بر اقامه دعوا علیه گیرنده وارد نماید.

ماده ۲۲-

۱- وقتی فرستنده کالایی را با ماهیت خطرناک به حمل کننده تحویل می دهد باید حمل کننده را از نوع دقیق خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید مطلع سازد. در صورتی که این اطلاعات در بارنامه جاده ای ذکر نشده باشد مسئولیت اثبات اینکه حمل کننده از نوع خطری که در حمل کالای مورد بحث وجود داشته آگاه بوده است با ارائه دلایل دیگر به عهده فرستنده یا گیرنده خواهد بود.

۲- چنانچه حمل کننده از وجود کالای با ماهیت خطرناک موضوع بند (۱) این ماده آگاه نشده باشد می تواند در هر زمان و در هر مکانی کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی نماید بدون اینکه غرامتی از این بابت بپردازد. علاوه بر این فرستنده کالا مسئول جبران تمام هزینه ها، فقدان یا خسارتهایی است که از تحویل چنین کالایی به منظور حمل یا از حمل آن حادث شود.

ماده ۲۳-

۱- وقتی برابر مقررات این کنوانسیون حمل کننده ای مسئول پرداخت غرامتی نسبت به خسارت تمام یا قسمتی از کالا شود این غرامت براساس ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل محاسبه خواهد شد.

۲- ارزش کالا براساس قیمت بورس یا اگر چنین قیمتی وجود نداشته باشد براساس قیمت روز بازار و در صورتی که قیمت بورس و قیمت روز بازار معلوم نباشد با در نظر گرفتن ارزش معمول کالایی از همان نوع و کیفیت تعیین خواهد شد.

۳- در هر صورت غرامت نباید از (۲۵) فرانک برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز نماید. منظور از " فرانک " فرانک طلا به وزن (۱۰.۳۱) گرم با درجه خلوص (900) در هزار می باشد.

۴- علاوه بر این، هزینه حمل، حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه هایی که در

ارتباط با حمل کالا به وجود آمده در صورتی که خسارت مربوط به کل کالا باشد به صورت تمام " و چنانچه مربوط به قسمتی از کالا باشد باید نسبت به همان قسمت باز گردانده شود ولی خسارت دیگری قابل پرداخت نخواهد بود.

۵- در موارد دیرکرد در صورتی که خواهان ثابت نماید که خسارتهایی از این بابت به او وارد شده است حمل کننده خساراتی را که بیش از کرایه حمل نباشد جبران خواهد نمود.

۶- فقط در مواردی که ارزش کالا یا سود خاص در تحویل براساس مواد (۲۴) و (۲۶) اظهار شده باشد ممکن است خسارت بیشتری مطالبه شود.

ماده ۲۴- فرستنده می تواند در برابر پرداخت هزینه های اضافی که میزان آن با تراضی با حمل کننده تعیین خواهد شد در بارنامه جاده ای ارزشی بیش از میزان مقرر در بند (۳) ماده (۲۳) برای کالا بیان نماید. در چنین صورتی مبلغ بیان شده جانشین میزان مقرر خواهد بود.

ماده ۲۵-

۱- در صورت ورود خسارت به کالا حمل کننده مسئول جبران مبلغ کاهشی است که در ارزش کالا به وجود می آید. این کاهش براساس ارزش کالا که برابر بندهای (۱)، (۲) و (۴) ماده (۲۳) تعیین می شود محاسبه خواهد شد.

۲- در هر صورت غرامتی که از این بابت پرداخت می شود نباید از میزان های زیر تجاوز نماید:

الف - در صورتی که تمام کالا خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد فقدان کل کالا قابل پرداخت است.

ب - چنانچه قسمتی از کالا خسارت دیده باشد، از مبلغی که در مورد فقدان قسمتی از کالا قابل پرداخت است.

ماده ۲۶-

- ۱- فرستنده می‌تواند در مقابل پرداخت هزینه‌های اضافی مورد توافق با حمل‌کننده مبلغ نفع ویژه در تحویل را در برابر فقدان یا خسارت یا تجاوز از مهلت توافق شده با درج این مبلغ در برنامه جاده‌ای تعیین نماید.
- ۲- صرف نظر از غرامت پیش‌بینی شده در مواد (۲۳)، (۲۴) و (۲۵) در صورتی که نفع ویژه در تحویل بیان شده باشد، در برابر فقدان یا خسارت اضافی تحقق یافته، ممکن است غرامتی تا میزان سود بیان شده مطالبه شود.

ماده ۲۷-

- ۱- مدعی حق مطالبه بهره بر غرامت قابل پرداخت را خواهد داشت. چنین بهره‌ای به میزان سالیانه (۵) درصد از تاریخ ارسال ادعای کتبی به حمل‌کننده یا در صورتی که چنین ادعایی صورت نگرفته باشد از تاریخی که اقدامات قانونی انجام شده تعلق خواهد گرفت
- ۲- وقتی مبالغی که مبنای محاسبه غرامت قرار می‌گیرد به پول رایج کشوری که در آن ادعای غرامت می‌شود اظهار نشده باشد تبدیل براساس نرخ روزارز در محل پرداخت غرامت به عمل خواهد آمد.

ماده ۲۸-

- ۱- در مواردی که برابر قانون حاکم، فقدان، خسارت یا تأخیر ناشی از حمل برابر مقررات این کنوانسیون موجب ادعایی اضافه بر قرارداد شود حمل‌کننده می‌تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت او بوده یا میزان غرامت تعلق یافته را تعیین یا محدود می‌کند استفاده نماید.
- ۲- در مواردی که ادعایی اضافه بر قرارداد در برابر فقدان، خسارت یا تأخیر متوجه

یکی از اشخاصی که براساس شرایط ماده (۳) با مسئولیت حمل کننده کار می کنند شود، چنین شخصی نیز می تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسئولیت حمل کننده بوده یا میزان غرامت تعلق گرفته را تعیین یا محدود می کند استفاده نماید.

ماده ۲۹-

۱- چنانچه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل کننده بوده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می کند در حکم خطای عمدی تلقی شده باشد در چنین صورتی حمل کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود می کند یا بار اثبات را از گردن او ساقط می کند نخواهد داشت.

۲- مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی که حمل کننده از خدمت آنها در کار حمل استفاده می کند رخ داده باشد، مادامی که نمایندگان، کارکنان یا اشخاص یاد شده در حدود وظیفه شغلی خود عمل نموده باشند نیز جاری خواهد بود. علاوه بر این در چنین موردی نمایندگان، کارکنان یا اشخاص مورد بحث حق ندارند نسبت به مسئولیت شخصی خود از مقررات فصل یاد شده در بند (۱) استفاده کنند.

فصل پنجم - دعاوی و اقدامات قانونی

ماده ۳۰-

۱- در صورتی که گیرنده، کالا را بدون بررسی کافی وضعیت کالا با حضور حمل کننده یا بدون ارسال حق شرطهایی که حاوی اشاره کلی به فقدان یا خسارت کالا باشد تحویل گیرد، چنین تحویلی اماره مفروض صحت دریافت کالا با وضعیتی که در بارنامه جاده ای مشروح است خواهد بود. مهلت ارسال اخطار یاد شده در مورد فقدان یا خسارت آشکار همزمان با تحویل کالا و در مورد فقدان یا خسارت پنهان حداکثر ظرف (۷) روز پس از تحویل

به استثنای یک روز تعطیلی پایان هفته و تعطیلات رسمی خواهد بود. در مورد فقدان یا خسارت پنهان حق شرط باید کتبی باشد.

۲- چنانچه وضعیت کالا توسط گیرنده و حمل کننده به قدر کافی بررسی شده باشد مدرک مخالف با نتیجه چنین بررسی فقط وقتی پذیرفته می شود که فقدان یا خسارت پنهان بوده و گیرنده به موقع حق شرطها را چنانکه باید، ظرف (۷) روز پس از تاریخ بررسی به استثنای یک روز تعطیلی پایان هفته و تعطیلات رسمی به عنوان حمل کننده ارسال نموده باشد.

۳- هیچگونه غرامتی بابت دیرکرد تحویل پرداخت نخواهد شد، مگر اینکه حق شرط کتبی به حمل کننده ظرف (۲۱) روز پس از تاریخی که کالا در اختیار گیرنده قرار می گیرد. ارسال شده باشد.

۴- در احتساب مهلت های پیش بینی شده در این ماده روز تحویل یا روز بررسی و یا روزی که کالا در اختیار گیرنده قرار می گیرد حسب به مورد در محاسبه منظور نخواهد شد.

۵- حمل کننده و گیرنده، کلیه تسهیلات معقول را برای بازرسی و بررسی های لازم در اختیار یکدیگر قرار خواهند داد.

ماده ۳۱

۱- در دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون خواهان می تواند در هر دادگاه یا دیوان یکی از کشورهای طرف این کنوانسیون که با توافق دو طرف تعیین شده باشد اقدام به دادخواهی کند علاوه بر آن می تواند به دادگاههای کشوری مراجعه نماید که:

الف - محل اقامت رسمی یا مرکز کار خواننده یا شعبه یا نمایندگی خواننده که قرارداد

حمل را امضا کرده است در آن کشور قرار گرفته باشد، یا

ب - محلی که حمل کننده، کالا را تحویل گرفته و یا محلی که برای تحویل کالا تعیین شده در آن کشور قرار گرفته باشد.

غیر از کشورهای مورد اشاره، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان دیگری نمی‌تواند اقامه دعوا نماید.

۲- در مواردی که نسبت به ادعایی که در بند (۱) این ماده به آن اشاره شد دعوایی در دادگاه یا دیوان صلاحیت‌دار برابر مقررات بند یاد شده مطرح یا در مواردی که نسبت به چنین ادعایی حکمی از طرف دادگاه یا دیوان صالحی صادر شده باشد دو طرف دعوا نمی‌توانند نسبت به همان ادعا در کشور دیگری دعوی تازه‌ای مطرح کنند، مگر اینکه حکم دادگاه یا دیوانی که دعوی اولیه نزد آن مطرح شده در کشوری که دعوی تازه در آن اقامه می‌شود، قابل اجرا نباشد.

۳- وقتی نسبت به دعوایی که در بند (۱) این ماده به آن اشاره شد حکمی از یکی از دادگاهها یا دیوان کشورهای طرف این کنوانسیون صادر و در آن کشور قابل اجرا شود، این حکم در هر کشور دیگر طرف کنوانسیون نیز بلافاصله پس از انجام تشریفات مقرر کشور پیش گفته لازم‌الاجرا خواهد بود. این تشریفات نباید رسیدگی مجدد نسبت به ماهیت موضوع را مجاز کند.

۴- مقررات بند (۳) این ماده شامل احکام پس از محاکمه، احکام غیابی و احکام دادگاه مبنی بر تأیید سازش دو طرف بوده ولی شامل احکام موقت و آرای خسارت علاوه بر هزینه‌هایی که خواهان در صورت رد تمام یا قسمتی از ادعایش ملزم به پرداخت آن است نمی‌شود.

۵- تضمین برای هزینه دادرسی در مورد اقدامات قانونی ناشی از حمل کالا تحت مقررات این کنوانسیون از اتباع کشورهای طرف کنوانسیون که محل اقامت یا مرکز کار آنها در یکی از کشورها باشد مطالبه نخواهد شد.

ماده ۳۲-

۱- مهلت اقامه دعوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این در مورد خلاف عمدی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که

دعوا در آن مطرح است معادل خلاف عمدی تلقی شده، مهلت آن سه سال خواهد بود.

مهلت یاد شده از تاریخهای زیر آغاز می‌شود:

الف - در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا دیرکرد 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 شصتیمین روز تاریخ تحویل کالا به‌حمل‌کننده،

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

روزی که مهلت از آن شروع به احتساب می‌شود جزو مهلت نخواهد بود.

۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ رد کتبی ادعا از طرف حمل‌کننده

و اعاده اسناد مربوط به حال تعلیق درآید. چنانچه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت

ادعا فقط نسبت به آن قسمت از ادعا که هنوز مورد اختلاف است دوباره آغاز خواهد شد.

مسئولیت اثبات وصول ادعا یا پاسخ به آن و یا اعاده اسناد، به عهده طرفی خواهد بود

که به مراتب یاد شده استناد می‌کند. جریان مهلت با ادعاهای دیگری با همان محتواتعلیق نخواهد شد.

۳- تمدید مهلت، برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد

با رعایت مقررات بند (۲) بالا اعمال خواهد شد. قانون یاد شده همچنین بر موارد حق

اقامه دعوی جدیدی که ایجاد می‌شود حاکم خواهد بود.

۴- حق اقامه دعوی را که مشمول مرور زمان شده است نمی‌توان از طریق ادعای متقابل

یا تهاتر اعمال نمود.

ماده ۳۳- قرارداد حمل ممکن است دارای شرطی باشد که رسیدگی به اختلافات ناشی از

قرارداد را در صلاحیت دیوان داوری قرار دهد مشروط بر اینکه اعمال مقررات این

کنوانسیون از طرف دیوان داوری در شرط یاد شده پیش‌بینی شده باشد.

فصل ششم - مقررات مربوط به حمل کالا به وسیله چند حمل‌کننده متوالی

ماده ۳۴- در صورتی که حمل کالایی که برابر قرارداد واحدی پذیرفته شده به وسیله

چند حمل‌کننده جاده‌ای متوالی انجام شود هر یک از حمل‌کنندگان مسئول انجام کل

عملیات حمل خواهد بود. زیرا با پذیرش بارنامه جاده‌ای و کالا، حمل‌کننده دومی و هریک از حمل‌کنندگان بعدی برابر شرایط بارنامه جاده‌ای یاد شده طرف قرارداد محسوب می‌شوند.

ماده ۳۵-

۱- حمل‌کننده‌ای که کالا را از حمل‌کننده پیشین می‌پذیرد رسیدی امضا شده و تاریخ دار به حمل‌کننده پیشین می‌دهد. او باید نام و نشانی خود را در نسخه دوم بارنامه جاده‌ای درج کند. در موارد قابل اجرا، حمل‌کننده ثانوی در نسخه دوم بارنامه جاده‌ای و رسید یاد شده حق شرطهایی را که در بند (۲) ماده (۸) مقرر است ثبت خواهد کرد.

۲- مقررات ماده (۹) شامل روابط بین حمل‌کنندگان متوالی خواهد بود.

ماده ۳۶- بجز در مورد دعوی متقابل یا تهاتر که در دعوی براساس همان قرارداد حمل اقامه می‌شود دعوا در مورد مسئولیت نسبت به فقدان، خسارت یا تأخیر، تنها علیه حمل‌کننده اولی یا حمل‌کننده نهایی و یا حمل‌کننده‌ای که حادثه موجب فقدان، خسارت یا تأخیر در جریان انجام کار حمل توسط وی رخ داده می‌تواند انجام شود. همچنین می‌توان همزمان علیه چند حمل‌کننده اقامه دعوا کرد.

ماده ۳۷- حمل‌کننده‌ای که براساس مقررات این کنوانسیون غرامتی پرداخت نموده است می‌تواند چنین غرامتی و جریمه دیرکرد آن و تمام هزینه‌های ناشی از دعوا را از حمل‌کنندگان دیگر که سهمی در کار حمل داشته‌اند با رعایت مقررات زیر دریافت کند:

الف - حمل‌کننده مسئول فقدان یا خسارت، به تنهایی عهده‌دار پرداخت غرامت خواهد بود اعم از اینکه غرامت توسط او یا حمل‌کننده دیگری پرداخت شده باشد.

ب - وقتی فقدان یا خسارت در نتیجه عمل دو حمل‌کننده یا بیشتر حادث شده باشد هریک از حمل‌کنندگان غرامتی به نسبت سهمی که در مسئولیت داشته‌اند خواهند پرداخت. در

صورتی که تقسیم مسئولیت ممکن نباشد هر حمل کننده به نسبت سهمی که از هزینه حمل برده است در پرداخت غرامت سهمیم خواهد بود.

ج - چنانچه تعیین حمل کننده مسئول فقدان یا خسارت میسر نباشد مبلغ غرامت بین تمام حمل کنندگان به قراری که در بند (ب) فوق مقرر است تقسیم خواهد شد.

ماده ۳۸- در صورتی که یکی از حمل کنندگان قادر به پرداخت نباشد غرامت پرداخت نشده سهم او بین حمل کنندگان دیگر به نسبت به سهمی که از کرایه حمل می برد تقسیم خواهد شد.

ماده ۳۹-

۱ - هیچ حمل کننده ای که برابر مواد (۳۷) و (۳۸) دعوایی علیه او اقامه می شود حق ندارد منکر اعتبار پرداختی توسط حمل کننده ای که اقامه دعوی کرده است شود، مشروط بر اینکه غرامت توسط مقام قضایی پس از دادن اخطار لازم به حمل کننده اولیه درباره جریان دعوا و فراهم نمودن امکان ورود وی به دعوا گرفته تعیین شده باشد.

۲ - حمل کننده ای که به منظور گرفتن حق خود اقدام به اقامه دعوا می کند می تواند در دادگاه یا دیوان صلاحیت دار کشوری که یکی از حمل کنندگان مربوط در آن اقامت رسمی داشته یا مرکز کار و یا نمایندگی یا شعبه ای که اقدام به عقد قرارداد حمل کرده است در آن کشور قرار داشته باشد اقامه دعوا نماید. تمام حمل کنندگان مربوط ممکن است خوانده همین دعوا قرار گیرند.

۳ - مقررات بندهای (۳) و (۴) ماده (۳۱) شامل احکامی خواهد بود که در دعوای موضوع مواد (۳۷) و (۳۸) صادر شده باشد.

۴ - مقررات ماده (۳۲) شامل دعوای بین حمل کنندگان نیز خواهد بود. در هر صورت مهلت مرور زمان یا از تاریخ تصمیم قضایی نهایی که مبلغ غرامت قابل پرداخت را برابر مقررات این کنوانسیون تعیین نموده و یا در صورتی که چنین تصمیم قضایی وجود نداشته

باشد از تاریخ واقعی پرداخت غرامت، شروع به احتساب خواهد شد.

ماده ۴۰- حمل کنندگان مختار خواهند بود بین خود مقرراتی غیر از آنچه در مواد (37)

و (۳۸) پیش‌بینی شده است تعیین نمایند.

فصل هفتم - بطلان شروط مغایر با کنوانسیون

ماده ۴۱-

۱- با رعایت مقررات ماده (۴۰) هر شرطی در قرارداد که بطور مستقیم یا غیرمستقیم موجب عدول از مقررات این کنوانسیون شود باطل است. بطلان چنین شرطی موجب بطلان سایر شروط قرارداد نخواهد بود.

۲- بخصوص شرط نفع بیمه‌ای به سود حمل‌کننده یا هر شرط مشابه دیگر و یا هر شرطی که مسئولیت اثبات را به عهده دیگری منتقل نماید باطل خواهد بود.

فصل هشتم - مقررات نهایی

ماده ۴۲-

۱- این کنوانسیون برای امضا یا پیوستن کشورهای عضو کمیسیون اقتصادی اروپا و کشورهایایی که برابر بند (۸) شرح وظایف کمیسیون با سمت مشاوره کمیسیون پذیرفته شده‌اند باز خواهد بود.

۲- چنین کشورهایی که می‌توانند برابر بند (۱۱) شرح وظایف کمیسیون در بعضی از فعالیتهای کمیسیون اقتصادی اروپا شرکت داشته باشند ممکن است پس از اینکه کنوانسیون اعتبار قانونی پیدا کرد با الحاق به آن، عضو کنوانسیون شوند.

۳- این کنوانسیون لغایت (۳۱) آگوست (۱۹۵۶) مطابق با (۱۳۳۵.۶.۹) برای امضا مفتوح بوده و پس از آن جهت الحاق مفتوح خواهد بود.

۴- این کنوانسیون باید به تصویب برسد.

۵- تصویب یا الحاق با تودیع سندی نزد دبیر کل سازمان ملل متحد انجام خواهد شد.

ماده ۴۳-

۱- این کنوانسیون از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور موضوع بند (۱) ماده (۴۲) لازم‌الاجرا خواهد بود.

۲- پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور برای هر کشور دیگری که کنوانسیون را تصویب کرده یا به آن ملحق شود این کنوانسیون از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط کشور یاد شده برای آن کشور لازم‌الاجرا خواهد بود.

ماده ۴۴-

۱- هر کشور طرف کنوانسیون می‌تواند با اطلاعیه‌ای به دبیر کل سازمان ملل متحد از کنوانسیون کناره‌گیری نماید.

۲- کناره‌گیری از کنوانسیون (۱۲) ماه پس از دریافت اطلاعیه مربوط توسط دبیر کل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

ماده ۴۵- پس از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا شد در صورتی که در نتیجه کناره‌گیری از آن تعداد کشورهای طرف کنوانسیون به کمتر از پنج کشور کاهش پیدا کند از تاریخی که آخرین کناره‌گیری صورت گیرد اعتبار کنوانسیون پایان می‌یابد.

ماده ۴۶-

۱- ضمن سپردن سند تصویب یا الحاق یا هر زمانی پس از آن، هر کشوری می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام نماید که این کنوانسیون به تمام یا قسمتی از قلمروهای کشور یاد شده که مسئولیت روابط بین‌المللی آن را عهده‌دار است گسترش داده خواهد شد. این کنوانسیون در قلمرو یا قلمروهای مورد بحث

از نودمین روز پس از دریافت اطلاعیه توسط دبیر کل قابل اجرا خواهد بود. یا در صورتی که در روز یاد شده، کنوانسیون هنوز لازم‌الاجرا نشده باشد، از روزی که کنوانسیون لازم‌الاجرا شود قابل اجرا خواهد بود.

۲- هر کشوری که برابر مقررات بند قبل، خواهان اجرای کنوانسیون در یکی از قلمروهای کشور خود که مسئول روابط بین‌المللی قلمرو یاد شده است شود می‌تواند با رعایت مقررات ماده (۴۴) قلمرو پیش گفته را بطور جداگانه از شمول کنوانسیون خارج سازد.

ماده ۴۷- هر اختلافی که بین دو یا چند عضو کنوانسیون راجع به تفسیر یا اجرای این کنوانسیون بروز نماید و طرفهای مربوط نتوانند آن را از راه گفتگو یا راه دیگری حل نمایند ممکن است با تقاضای هریک از اعضای متعاقد مربوط برای حل اختلاف به دیوان دادگستری بین‌المللی ارجاع شود.

ماده ۴۸-

۱- هر عضو کنوانسیون می‌تواند در موقع امضاء، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را ملزم به رعایت ماده (۴۷) کنوانسیون نمی‌داند. سایر اعضای کنوانسیون در مورد چنین عضوی که این حق شرط را اعلام نموده است الزامی به رعایت ماده (۴۷) نخواهند داشت.

۲- هر عضو کنوانسیون که حق شرط اعلام شده در بند (۱) را اظهار نموده باشد هر زمان می‌تواند طی اطلاعیه‌ای به دبیر کل سازمان ملل متحد حق شرط مزبور را پس بگیرد.

۳- هیچ حق شرط دیگری نسبت به مقررات این کنوانسیون مجاز نخواهد بود.

ماده ۴۹-

۱- سه سال پس از به اجرا درآمدن این کنوانسیون هریک از اعضای کنوانسیون می‌تواند

طی اطلاعیه‌ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد تقاضا نماید که اجلاسی به منظور تجدیدنظر در مقررات کنوانسیون تشکیل شود. دبیر کل موضوع تقاضا را به اطلاع تمام اعضای کنوانسیون خواهد رساند و در صورتی که ظرف (۴) ماه از تاریخ اطلاع دبیر کل، تعداد کشورهای عضو کنوانسیون که موافقت خود را با تقاضای مورد بحث اعلام می‌نمایند از یک‌چهارم تعداد کل اعضا کمتر نباشد دبیر کل اقدام به برگزاری کنفرانس تجدیدنظر خواهد کرد.

۲- چنانچه با برگزاری اجلاس موضوع بند قبل موافقت شود دبیر کل مراتب را به اطلاع کلیه اعضای کنوانسیون رسانیده و از آنها دعوت خواهد کرد که ظرف سه ماه هر نوع پیشنهادی برای طرح در اجلاس دارند ارایه نمایند. دبیر کل طی بخشنامه‌ای دستور کار موقت اجلاس را به همراه متن پیشنهاداتی که حداقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری اجلاس وصول شده، به اطلاع تمام اعضای کنوانسیون خواهد رساند.

۳- دبیر کل تمام کشورهای موضوع بند (۱) ماده (۴۲) و کشورهایی که برابر بند (۲) ماده (۴۲) به عضویت کنوانسیون درآمده‌اند را به تمام جلساتی که براساس این ماده برگزار می‌شود دعوت خواهد کرد.

ماده ۵۰- علاوه بر اطلاعیه‌های پیش‌بینی شده در ماده (۴۹) دبیر کل سازمان ملل متحد به کشورهای اشاره شده در بند (۱) ماده (۴۲) و کشورهایی که برابر مقررات بند (۲) ماده (۴۲) به عضویت کنوانسیون درآمده‌اند موارد زیر را اطلاع خواهد داد:

الف - تصویب‌ها و الحاقها برابر ماده (۴۲) ،

ب - تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برابر ماده (۴۳) ،

ج - کناره‌گیری‌های صورت گرفته برابر ماده (۴۴) ،

د - پایان اعتبار قانونی کنوانسیون براساس ماده (۴۵) ،

ه- اطلاعیه‌های رسیده برابر ماده (۴۶) ،

و - اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌های رسیده برابر بندهای (۱) و (۲) ماده (۴۸)

ماده ۵۱- پس از (۳۱) آگوست (۱۹۵۶) مطابق با (۱۳۳۵.۶.۹) نسخه اصلی این کنوانسیون نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد و مشارالیه رونوشت‌های مصدق از آن را جهت هر یک از کشورهای موضوع بندهای (۱) و (۲) ماده (۴۲) ارسال خواهد داشت. به منظور گواهی مراتب بالا امضا کنندگان زیر با داشتن اختیارات لازم این کنوانسیون را امضا نموده‌اند.

در تاریخ (۱۹) مه ۱۹۵۶ مطابق با (۱۳۳۵.۲.۲۹) در ژنو در یک نسخه به زبانهای انگلیسی و فرانسوی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند تنظیم شد. [Z] پروتکل کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده طرفهای این پروتکل که طرفهای کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده که در تاریخ (۱۹) مه ۱۹۵۶ مطابق با (۱۳۳۵.۲.۲۹) در ژنو منعقد می‌باشد، به شرح زیر موافقت می‌نمایند:

ماده ۱- از لحاظ این پروتکل "کنوانسیون" یعنی کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده.

ماده ۲- ماده (۲۳) کنوانسیون به شرح زیر اصلاح می‌شود:

۱- متن زیر جایگزین بند (۳) ماده (۲۳) می‌شود:

۳- با وجود این، میزان غرامت نباید از (۸.۳۳) واحد محاسبه برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز کند.

۲- در پایان این ماده بندهای (۷)، (۸) و (۹) زیر اضافه می‌شود:

بند ۷- واحد محاسبه مذکور در این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت ویژه، که توسط

صندوق بین‌المللی پول تعریف شده است. مبلغ یاد شده در بند (۳) این ماده به پول

رایج ملی کشوری که دادگاه مأمور رسیدگی به دعوا در آن قرار دارد بر مبنای ارزش پول

مذکور در تاریخ صدور حکم یا تاریخ مورد تراضی دو طرف تبدیل خواهد شد. ارزش پول ملی

برحسب حق برداشت ویژه کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول باشد برابر رویه

تعیین ارزش که به وسیله صندوق بین‌المللی پول در تاریخ مورد بحث برای خدمات و

معاملات آن پول مجرا است، محاسبه خواهد شد.

ارزش پول رایج ملی برحسب حق برداشت ویژه کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست براساس رویه‌ای که به وسیله آن کشور تعیین می‌شود محاسبه می‌شود.

بند ۸- با وجود این، کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و قانون آن کشور اجازه اجرای مقررات بند (۷) این ماده را نمی‌دهد، می‌تواند در تاریخ تصویب پروتکل کنوانسیون یا الحاق به آن یا هر تاریخ بعد از آن اعلام نماید که حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند (۳) این ماده که در قلمرو کشور یاد شده اجرا می‌شود، (25) واحد پولی خواهد بود. واحد پولی موضوع این بند معادل (۱۰.۳۱) گرم طلا با درجه خلوص (900) در هزارمی‌باشد. تبدیل مبلغی که در این بند مشخص شده به پول رایج ملی برابر قانون کشور مربوط به عمل خواهد آمد.

بند ۹- محاسبه یاد شده در جمله آخر بند (۷) و تبدیل یاد شده در بند (۸) این ماده به گونه‌ای انجام خواهد شد که حتی‌الامکان ارزش بیان شده در پول ملی کشور با ارزش واقعی بیان شده در مبلغ یاد شده در بند (۳) این ماده یکسان باشد. کشورها باید دبیر کل سازمان ملل متحد را از رویه محاسبه موضوع بند (۷) یا نتیجه تبدیل موضوع بند (8) این ماده در کشور خود برحسب مورد همزمان با تودیع سند موضوع ماده (۳) این پروتکل مطلع سازند، همچنین در صورتی که تغییری در یکی از موارد یاد شده انجام گیرد باید به اطلاع دبیر کل برسد.

مقررات نهایی

ماده ۳-

۱- این پروتکل برای امضای کشورهای کمیسیون اقتصادی اروپا بوده یا برابر بند (۸) شرح وظایف کمیسیون با سمت مشاور به کمیسیون پذیرفته شده‌اند مفتوح خواهد بود.

۲- این پروتکل برای الحاق هر یک از کشورهایی که برابر بند (۱) این ماده عضو

کنوانسیون می‌باشند مفتوح خواهد بود.

۳- کشورهایی که می‌توانند برابر بند (۱۱) شرح وظایف کمیسیون در بعضی از فعالیت‌های

کمیسیون اقتصادی اروپا شرکت داشته و به کنوانسیون پیوسته‌اند، می‌توانند پس از

لازم‌الاجرا شدن این پروتکل با پیوستن به آن، طرف پروتکل نیز قرار گیرند.

۴- این پروتکل از تاریخ اول سپتامبر ۱۹۷۸ برابر با ۱۳۵۷.۶.۱۰ لغایت ۳۱ اوت ۱۹۷۹

برابر با ۱۳۵۸.۶.۹ برای امضا در ژنو و پس از آن تاریخ برای الحاق مفتوح خواهد بود.

۵- این پروتکل موکول به تصویب کشوری است که کنوانسیون را تصویب کرده و یا به آن

پیوسته باشد.

۶- تصویب پروتکل یا الحاق به آن با تودیع سندی نزد دبیر کل سازمان ملل متحد عملی

خواهد شد.

۷- هر سند تصویب یا الحاق که پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه‌ای در مورد این پروتکل

یا پس از انجام تمام اقدامات لازم برای اجرای اصلاحیه تودیع‌شود، نسبت به تمام

طرفهای متعاقد پروتکل شامل پروتکل اصلاح شده بوسیله اصلاحیه تلقی خواهد شد.

ماده ۴-

۱- این پروتکل از نودمین روز پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور موضوع

بند‌های (۱) و (۲) ماده (۳) این پروتکل لازم‌الاجرا خواهد بود.

۲- پس از تودیع سند تصویب یا الحاق توسط پنج کشور، برای هر کشور دیگری که پروتکل

را تصویب کرده یا به آن ملحق شود، این پروتکل از نودمین روز پس از سپردن سند تصویب

یا الحاق توسط کشور یاد شده برای آن کشور لازم‌الاجرا خواهد بود.

ماده ۵-

۱- هر کشور طرف پروتکل می‌تواند با اطلاعیه‌ای به دبیر کل سازمان ملل متحد از

روتکل کناره‌گیری نماید.

۲- کناره‌گیری از پروتکل دوازده ماه پس از رسیدن اطلاعیه کناره‌گیری به دبیر کل سازمان ملل متحد عملی خواهد شد.

۳- کناره‌گیری هر کشور طرف پروتکل از کنوانسیون از همان تاریخ کناره‌گیری از با این پروتکل تلقی خواهد شد.

ماده ۶- پس از لازم‌الاجرا شدن این پروتکل در صورتی که در نتیجه کناره‌گیری، تعداد کشورهای طرف پروتکل به کمتر از پنج کشور کاهش پیدا کند از روزی که آخرین کناره‌گیری صورت گیرد، اعتبار پروتکل خاتمه پیدا می‌کند. همچنین از تاریخی که کنوانسیون اعتبار قانونی خود را از دست بدهد، این پروتکل نیز دیگر لازم‌الاجرا نخواهد بود.

ماده ۷-

۱- هر کشور ضمن سپردن سند تصویب یا الحاق یا هر زمانی پس از آن، می‌تواند با ارسا اطلاعیه‌ای به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام نماید که این پروتکل به تمام یا قسمتی از قلمروهای آن کشور که مسئول روابط بین‌المللی آنها بوده و اطلاع موضوع ماده (۴۶) کنوانسیون نسبت به آن قلمروها توسط وی انجام شده گسترش داده خواهد شد. این پروتکل در قلمرو یا قلمروهای نامبرده در اطلاعیه از نودمین روز پس از دریافت آن توسط دبیر کل قابل اجرا خواهد بود. در صورتی که در روز یاد شده پروتکل هنوز لازم‌الاجرا نشده باشد اطلاعیه مزبور از روز لازم‌الاجرا شدن قابل اجرا خواهد بود.

۲- هر کشوری که برابر بند قبل خواهان اجرای پروتکل در هر یک از قلمروهای کشور خود که مسئول روابط بین‌المللی آن می‌باشد شود، می‌تواند با رعایت مقررات ماده (۵) فوق قلمرو یاد شده را بطور جداگانه از شمول پروتکل خارج سازد.

ماده ۸- برای حل هر اختلافی که بین دو یا چند عضو پروتکل راجع به تفسیر یا اجرای این پروتکل بروز نماید و طرفهای مربوط نتوانند آن را از راه گفتگو یا راههای دیگری حل کنند، ممکن است بنابر تقاضای هریک از اعضای متعاقد مربوط به دیوان دادگستری بین‌المللی ارجاع شود.

ماده ۹-

۱- هر کشور عضو پروتکل می‌تواند در موقع امضا، تصویب یا پیوستن به این پروتکل طی اطلاعیه‌ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام دارد که خود را ملزم به رعایت ماده (۸) این پروتکل نمی‌داند. سایر اعضای پروتکل نسبت به هر عضو پروتکل که چنین اعلامی نموده است الزامی به رعایت ماده (۸) نخواهند داشت.

۲- اعلام موضوع بند (۱) این ماده را می‌توان هر زمان با فرستادن اطلاعیه‌ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد پس گرفت.

۳- هیچ حق دیگری نسبت به مقررات این پروتکل مجاز نخواهد بود.

ماده ۱۰-

۱- سه سال پس از به اجرا درآمدن این پروتکل، هریک از اعضای پروتکل می‌توانند طی اطلاعیه‌ای به عنوان دبیر کل سازمان ملل متحد تقاضا نماید که اجلاسی به منظور تجدیدنظر در مقررات پروتکل تشکیل شود. دبیر کل موضوع تقاضا را به اطلاع تمام طرفهای متعاقد خواهد رسانید. در صورتی که ظرف (۴) ماه از تاریخ اطلاع دبیر کل، تعدادی از اعضای پروتکل که موافقت خود را با تقاضای مورد بحث اعلام می‌نمایند از یک چهارم تعداد کل اعضا کمتر نباشد دبیر کل اقدام به برگزاری اجلاس تجدیدنظر خواهد کرد.

۲- در صورتی که با برگزاری اجلاس موضوع بند قبل موافقت شود دبیر کل مراتب را به اطلاع تمام اعضای پروتکل رسانیده و از آنها دعوت خواهد کرد که ظرف سه ماه هر نوع

یشنهادی برای طرح در اجلاس دارند ارائه نمایند. دبیر کل طی بخشنامه‌ای دستور کار موقت اجلاس را همراه با متن پیشنهادهای رسیده حداقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری اجلاس به اطلاع تمام اعضای پروتکل خواهد رسانید.

۳- دبیر کل سازمان ملل متحد تمام کشورهای موضوع بند (۱) و (۲) ماده (۳) و کشورهای که برابر بند (۳) ماده (۳) به عضویت این پروتکل درآمده‌اندرا به تمام جلساتی که برابر این ماده تشکیل می‌شود دعوت خواهد کرد.

ماده ۱۱- علاوه بر اطلاعیه‌های پیش‌بینی شده در ماده (۱۰) دبیر کل سازمان ملل متحد به کشورهای اشاره شده در بندهای (۱) و (۲) ماده (۳) و کشورهای که برابر بند (۳) ماده (۳) به عضویت این پروتکل درآمده‌اند موارد زیر را اطلاع خواهد داد:

الف - تصویبها و الحاقهای به موجب ماده (۳).

ب - تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل به موجب ماده (۴).

ج - اطلاعیه‌های دریافتی به موجب بند (۲) ماده (۲).

د - کناره‌گیری‌ها به موجب ماده (۵).

ه- پایان اعتبار پروتکل براساس ماده (۶).

و - اطلاعیه‌های رسیده برابر ماده (۷).

ز - اعلامیه‌ها و اطلاعیه‌های رسیده برابر بندهای (۱) و (۲) ماده (۹).

ماده ۱۲- پس از (۳۱) اوت (۱۹۷۹) مطابق با (۱۳۵۸.۶.۹) نسخه اصلی این پروتکل نزد دبیر کل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد و مشارالیه رونوشت‌های مصدقی از آن را برای هریک از کشورهای یاد شده در بندهای (۱)، (۲) و (۳) ماده (۳) این پروتکل ارسال خواهد داشت.

این پروتکل در تاریخ (۵) جولای (۱۹۷۸) مطابق با (۱۳۵۷.۴.۱۴) در ژنو در یک نسخه به زبان‌های انگلیسی و فرانسوی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند تنظیم شد. به منظور گواهی مراتب فوق، امضا کنندگان زیر با داشتن اختیارات لازم این پروتکل

را امضا نمودند.

تاریخ تصویب ۱۳۷۶.۴.۲۹

تاریخ تایید شورای نگهبان -

تاریخ تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام ۱۳۷۶.۵.۱۸