

خسارت‌های قابل مطالبه ناشی از حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده

سعید محسنی^۱

دانشیار گروه حقوق دانشگاه فردوسی مشهد

مصطفی کریمزاده

استادیار گروه اقتصاد دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۲/۲۹

چکیده

مهم‌ترین تعهد حمل‌کننده کالا این است که کالا را سالم، کامل و به موقع به مقصد برساند. بدیهی است تلف، مفقودی، آواری و تأخیر در رساندن کالا به مقصد اصولاً موجب مسئولیت حمل‌کننده است. در این تحقیق شیوه‌ی محاسبه غرامت و سقف و استثنائات مربوط به سقف غرامت، در قراردادهای مشمول کنوانسیون CMR مورد بررسی قرار گرفته است. مبنای محاسبه غرامت ناشی از فقدان و آواری، ارزش کالا در زمان و مکان تحویل آن به حمل‌کننده است که حداکثر $8/33$ SDR برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا قابل محاسبه خواهد بود. سقف غرامت ناشی از تأخیر نیز معادل کرایه حمل است. البته سقف مزبور در فرضی که ارسال‌کننده ارزش بیش‌تری برای کالا در بارنامه ذکر نموده یا برای تحویل کالا، نفع ویژه‌ای در بارنامه مقرر کرده باشد و هم‌چنین در فرض ارتکاب عمد یا خطای در حکم عمد توسط حمل‌کننده یا اجزاء و خدمه وی رعایت نخواهد نشد.

واژه‌های کلیدی: حمل‌کننده، غرامت، فقدان، آواری، تأخیر، کنوانسیون CMR

طبقه بندی JEL: K۱۲, K۳۳

Claimable Compensations Resulting from International Carriage of Goods by the Road

Saeed Mohseni

*Associate Professor of Law
Department, Ferdowsi University
of Mashhad*

Mostafa Karimzadeh

*Assistant Professor of Economics
Department, Ferdowsi University
of Mashhad*

Received: ۹ Apr ۲۰۱۳

Accepted: ۱۹ May ۲۰۱۴

Abstract

The most important obligation of the carrier of the goods is to deliver it safe, perfect and well timed to the destination. Obviously the loss, missing and delay of the deliver of goods to the destination leads to carrier's liability. In this paper we examine the calculating method of compensation and its maximum and its exceptions in international contracts that involved of cmr convention. Criterion of calculating of the compensation resulting from missing and loss is the value of the goods at the place and time of delivery of them to carrier at which equals ۸.۳۳ SDR per one kilogram of good's gross weight. Also the maximum compensation resulting from the delay is equal to the fare of carriage. Of course this maximum amount of compensation has not been regarded in these situations: the sender has noted a higher value for goods in the consignment, or has provided special interest about delivery of the goods in the consignment and also when carrier or his servants commit intentional misconduct or commit default equivalent to intentional misconduct.

Keywords: Carrier, Compensation, Missing, Loss, Delay, CMR convention

JEL Classification: K۱۲, K۳۳

۱. مقدمه

حمل‌کننده متعهد است کالا را سالم، کامل و به موقع تحویل دهد. بنابراین تلف کالا (اعم از تلف کلی و تلف جزئی)، مفقودی، خسارات آواری و تأخیر در تحویل کالا موجب مسؤولیت متصدی حمل خواهد شد. چهار مفهوم مزبور در قانون تجارت ایران پیش‌بینی شده ولی در

کنوانسیون CMR مصوب ۱۹۵۶ می ۱۹ که جمهوری اسلامی ایران نیز در سال ۱۳۷۶ به آن ملحق شده^۱، تلف و مفقودی تحت عنوان واحد (فقدان) مطرح شده است. البته کلمه (loss) در زبان انگلیسی به معنی مفقود شدن است. لیکن در کنوانسیون در معنایی اعم از تلف و گم شدن (تحویل ندادن) به کار رفته است. بند یک ماده ۱۷ کنوانسیون، حمل کننده را مسؤول فقدان تمام یا قسمتی از کالا، خسارات وارد شده به آن و نیز مسؤول تأخیر در تحویل کالا می داند. بنابراین باید خسارت های قابل مطالبه و نحوه تعیین آن مشخص گردد (مبحث نخست). یکی از مسائل مهم در تعیین خسارت ناشی از حمل کالا، تشخیص سقف خسارت قابل مطالبه است (مبحث دوم). البته سقف مورد نظر دارای استثنائاتی است که تبیین آن نیز شایسته است (مبحث سوم).

مبحث نخست- تبیین و تعیین خسارت ها

برای تبیین و تعیین خسارت ها لازم است ابتدا خسارت های ناشی از حمل کالا که موضوع مقاله حاضر می باشد را مورد شناسایی قرار داد (بند نخست). بدیهی است مطالبه خسارت های مزبور منوط به اثبات آن توسط ذی نفع می باشد (بند دوم). نحوه تعیین خسارت و شیوه جبران خسارت نیز دارای قواعدی است که تبیین آن شایسته است (بند سوم). در پایان نیز سایر خسارت های قابل مطالبه قابل ذکر خواهد بود (بند چهارم).

بند نخست- تبیین مفهومی خسارت ها

بند نخست ماده ۱۷ کنوانسیون CMR حمل کننده را در برابر سه نوع خسارت (فقدان کالا، آواری و تأخیر در تحویل کالا) مسؤول می داند.

فقدان در متن کنوانسیون، به معنایی اعم از تلف و مفقودی به کار رفته است. تلف نیز بر دو نوع کلی و جزئی است. منظور از تلف کلی، نابودی فیزیکی کالا است. هم چنین تغییراتی در کالا که آن را غیر قابل استفاده و بدون مصرف گرداند مصداق تلف کلی محسوب است. بنابراین بلا

۱- در خصوص قلمرو اجرایی کنوانسیون و شرایط اعمال آن، رک. (محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱، صص ۱۸۹-۲۱۴)

۲- Pert (f). loss of the goods (e).

استفاده شدن کاغذ در اثر نشت آب، سوختن پارچه یا شکسته شدن کالای شکستنی، جملگی مصداق تلف کلی است. در مقابل، تلف جزئی ناظر به فرضی است که قسمتی از کالا از بین رفته یا از قابلیت استفاده افتاده باشد.

منظور از مفقودی نیز گم شدن تمام یا قسمتی از کالا یا تحویل آن به شخصی غیر مجاز و یا سقوط آن در دریا و امثال آن می‌باشد که به رغم بقاء کالا و وجود آن، امکان رساندن آن به ذی‌نفع وجود ندارد.

اصولاً احکام مفقودی با احکام تلف یکسان است. ولی با توجه به تفاوت ماهوی آن دو، بعضاً تفاوت‌هایی در احکام آن‌ها وجود دارد. به عنوان نمونه، در تلف به دلیل سلب وصف مالیت از کالا، رابطه مالکیت قطع می‌شود. لیکن در خصوص مفقودی، دور بودن مالک از مال، موجب سلب مالکیت او نمی‌شود.

آواری^۱ در لغت به معنی خسارات دریایی است. به این جهت در قانون تجارت ایران نیز در کنار خسارات آواری از خسارات بحری یاد شده است. لیکن در اصطلاح حقوق تجارت، آواری شامل هرگونه خسارت به کالا محسوب می‌شود^۲. البته این اصطلاح ناظر به تلف یا فقدان جزئی و کلی نیست و خسارات ناشی از تأخیر را نیز شامل نمی‌شود. در متن انگلیسی کنوانسیون به جای «آواری» از اصطلاح «damage» استفاده شده است.

آواری عبارت است از وضعیت بد کالای به مقصد رسیده که در مبدأ سالم بوده است. هم‌چنین است تشدید و وخیم‌تر شدن وضعیت کالا^۳. بنابراین ورود خسارت فیزیکی به کالا به نحوی که در اثر آن ارزش اقتصادی کالا کاهش یافته یا این که استفاده مجدد از آن مستلزم پرداخت هزینه باشد، آواری (معیوب شدن کالا) محسوب است. در نتیجه، ورود خسارت شدید به

۱- Avarie

۲- به موجب فرهنگ حقوقی کورنو (Cornu, ۱۹۹۲: ۸۸)، آواری عبارت است از خسارت مادی مربوط به یک کالای معین.
 ۳- به عنوان نمونه در رویه قضایی فرانسه (CA Paris, ۲ oct. ۲۰۰۳)، فرضی مطرح شده که به موجب آن، چنانچه ارزش کالای حمل شده که برای تجارت [عرضه به بازار] خارج از قلمرو اروپا در نظر گرفته شده، در شرایط مالی بسیار زیان‌آور، در پی به هم ریختگی زنجیره سردی هوا که به خاطر تغییرات دمایی شدید مازاد بر حد پیش‌بینی شده در برنامه، بر کالاها تحمیل شده، کاهش یافته و در شرایط مزبور کالا مناسب برای تجارت در آن منطقه نبوده است (v. Legros, ۲۰۱۱: no ۱۱).

کالا تلف محسوب نمی‌شود. زیرا کالا هنوز دارای ارزش اقتصادی می‌باشد. منظور از تأخیر در ماده ۱۹ کنوانسیون پیش‌بینی شده است. در واقع یا مهلت مقرر برای تحویل کالا در مقصد مورد توافق قرار گرفته یا این که در این خصوص توافقی صورت نگرفته است. به موجب جزء «و» بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون، ممکن است محدوده زمانی مورد توافق که طی آن حمل کالا باید به انجام برسد، مشخص گردد. در این صورت تأخیر از مهلت مقرر، مصداق تأخیر موجب مسؤلیت است.^۱

سؤالی که در این قسمت ممکن است به نظر برسد این است که آیا مهلت توافق شده ضرورتاً باید در بارنامه ذکر شده باشد؟ به نظر می‌رسد توافق در خصوص مهلت، هیچ تشریفات نداشتند باشد. زیرا از سویی، ماده ۱۹ در این خصوص قیدی پیش‌بینی نکرده و به صورت مطلق بیان نموده که «... کالا در مهلت توافق شده ... تحویل نشود ...» و برای نحوه توافق تشریفات در نظر نگرفته است. از سوی دیگر، به موجب کنوانسیون CMR اصل وجود بارنامه ضروری نیست. ضمن این که ماده ۶ کنوانسیون نیز در مقام بیان شرایط بارنامه، ذکر مهلت که در جزء «و» بند ۲ پیش‌بینی شده را الزامی ندانسته است. بنابراین در مواردی که اثبات شود حمل‌کننده مهلتی را پذیرفته، متعهد به آن مهلت می‌باشد حتی اگر مهلت توافقی مزبور در بارنامه ذکر نشده باشد.^۲ هم‌چنین باید گفت، چنانچه در بارنامه مهلتی مقرر شده باشد ولی بعد از آن طرفین بر مهلت دیگری توافق کنند، حمل‌کننده متعهد به حمل کالا مطابق مهلت مقرر جدید است.

بدیهی است توافق قبلی درباره مهلت، باید دارای شرایط قانونی لازم برای توافقات قراردادی باشد و مورد اراده قطعی قرار گرفته باشد. به همین دلیل، به موجب رأی در فرانس^۳، این که حمل‌کننده‌ای در کتابچه‌های تبلیغاتی خود سخن از تحویل ظرف ۲۴ الی ۷۲ ساعت نموده، دلیل بر تعهد وی نیست. زیرا مهلت مزبور در ارتباط با ارسال‌کننده مزبور فاقد وصف قطعی و امری

۱- به موجب رأی (CA Paris, ۲۷ mai ۱۹۸۰ و CA Paris, ۲۸ févr ۱۹۸۹) مهلت توافق شده متضمن زمان لازم برای انجام تشریفات گمرکی نیز هست (Legros, ۲۰۱۱: no ۱۴).

۲- رأی (BT Toulouse, ۴ juin ۱۹۸۱ و CA Paris, ۲۳ mars ۱۹۷۸) مؤید این برداشت است (Legros, ۲۰۱۱: no ۱۵).

۳- CA Paris, ۲۹ janv. ۱۹۹۷: BT ۱۹۹۷, p. ۴۹۲, cité par Legros, ۲۰۱۱: no ۱۶.

است.

اگر در قرارداد (بارنامه) مهلتی برای تحویل کالا پیش‌بینی نشده باشد، به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون، متصدی مکلف است در مدتی کالا را تحویل دهد که به طور معمول با در نظر گرفتن شرایط موجود، می‌بایست تحویل صورت پذیرد. بدیهی است مهلت متعارف و معقول با در نظر گرفتن عوامل مختلف هم‌چون مسیر، فاصله و امثال آن مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت. در این خصوص توجه به فرصتی که به طور معمول برای تکمیل ظرفیت وسیله نقلیه در حمل خرده‌بار وجود دارد، ضروری است. در هر حال به نظر می‌رسد، ضابطه ارزیابی عوامل مختلف نوعی است. حال که خسارت‌های مختلف ناشی از حمل تبیین گردید، تبیین یک مسأله ضروری است. ممکن است تأخیر در تحویل محموله، موجب فساد کالا یا خرابی آن گردد. به عنوان نمونه تأخیر در تحویل محموله خوراکی دارای تاریخ مصرف کوتاه‌مدت، ممکن است موجب انقضاء تاریخ مصرف و در نتیجه بی‌ارزش شدن کالا گردد یا باقیمانده تاریخ مصرف محدود شده، در نتیجه ارزش کالا کم شود. تأخیر در تحویل محموله موز از این قبیل است. سؤالی که در این قبیل موارد پیش می‌آید این است که آیا خسارات مزبور خسارت ناشی از تأخیر محسوب است یا بسته به مورد، فقدان و آواری به شمار می‌آید؟

به نظر می‌رسد خسارت‌های مزبور را باید از نوع فقدان و آواری دانست، هر چند علت فقدان و آواری، تأخیر در حمل باشد. البته باید گفت خسارات مزبور دارای دو حیثیت است. از سویی، می‌تواند مشمول عنوان فقدان یا آواری قرار گیرد و از سوی دیگر، می‌تواند با خسارت تأخیر توصیف گردد. بدیهی است در چنین مواردی انتخاب وصف خسارت در صلاحیت مدعی (ذی‌نفع) است. در تأیید این نظر باید گفت، چنانچه مسؤولیت مربوط به خسارت‌های مزبور را از نوع مسؤولیت ناشی از تأخیر بدانیم، با این تالی فاسد مواجه می‌شویم که حداکثر غرامت ناشی از تلف کالا که در اثر تأخیر ایجاد شده، بسیار نازل باشد! در حالی که به طور معمول، غرامت ناشی از فقدان یا آواری بیش‌تر از غرامت مربوط به تأخیر است!

۱- به نظر می‌رسد رأی (۱۹ no ۲۰۱۱: Legros, ۱۹۸۶: BT ۱۹۸۵: ۲۶ nov. CA Agen) گنبدگی و پوسیدگی کالا در اثر تأخیر (cas de la pourriture de la marchandise suite au retard) را موجب مسؤولیت از نوع تأخیر به شمار آورده است.

بند دوم- اثبات خسارت

بدیهی است برای مطالبه غرامت ناشی از فقدان کالا، فقدان باید احراز گردد. برای تسهیل اثبات این امر، بند یک ماده ۲۰ کنوانسیون فرض فقدان را پیش‌بینی نموده است. توضیح این که یا در بارنامه، زمان تحویل کالا به مرسل‌الیه پیش‌بینی شده یا پیش‌بینی نشده است.^۱ در فرض نخست، گذشت ۳۰ روز پس از پایان مهلت توافق شده، اماره فقدان کالا است. در فرض دوم که مهلت تحویل در بارنامه پیش‌بینی نشده، گذشت ۶۰ روز از تاریخ تحویل محموله به حمل‌کننده^۲، اماره فقدان کالا دانسته شده است.

در قانون تجارت ایران فرض تلف یا مفقودی در اثر انقضاء مدت مشخصی پیش‌بینی نشده است. بنابراین به نظر می‌رسد باید انقضاء مهلت مقرر قراردادی یا مهلت عرفی (که شرط ضمنی قراردادی طرفین محسوب است) را قرینه تلف یا مفقودی به شمار آورد. به ویژه این که بر اساس ماده ۳۹۳ قانون تجارت، مرور زمان دعوی تلف یا مفقودی کالا از روزی شروع می‌شود که قرار بوده کالا به مقصد برسد.

در خصوص فقدان و آواری، ورود خسارت مفروض است. به دیگر سخن، ذی‌نفع با اثبات فقدان یا آواری، ضرر وارده را نیز اثبات کرده است. بنابراین فقط لازم است میزان خسارت را برآورد نمود که قواعد آن در بند بعد خواهد آمد. لیکن در خصوص تأخیر، صرف اثبات تأخیر کافی نبوده، ذی‌نفع مکلف است خسارت ناشی از آن را نیز اثبات نماید. خسارات ناشی از تأخیر معمولاً از نوع خسارت تجاری هم‌چون از دست دادن یک معامله یا تنزل ارزش کالا در اثر تأخیر است (Legros, ۲۰۱۱: n° ۱۹) بند ۵ ماده ۲۳ چنین مقرر نموده است: «در موارد دیرکرد، در صورتی که خواهان ثابت نماید که خسارت‌هایی از این بابت به او وارد شده است، حمل‌کننده خسارت‌هایی را که بیش از کرایه حمل نباشد، جبران خواهد نمود». بنابراین علاوه بر اثبات تأخیر،

۱- هر چند طبق جزء و بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون، مهلت تحویل کالا به مرسل‌الیه، جزء شرایط بارنامه دانسته شده و معمولاً مهلت مزبور مورد تصریح قرار می‌گیرد، لیکن باید توجه نمود که به موجب ماده ۴ کنوانسیون، فقدان یا نامرتب بودن سند بارنامه تأثیری بر اعتبار قرارداد حمل و شمول کنوانسیون بر آن ندارد. بنابراین باید فرض عدم پیش‌بینی مهلت تحویل را نیز بررسی نمود.

۲- به موجب بند ۱ ماده ۹ کنوانسیون، تاریخ تنظیم بارنامه، تاریخ تحویل کالا محسوب است.

در تعیین ارزش کالا چند مطلب در بندهای یک تا سه ماده ۲۳ کنوانسیون پیش‌بینی شده است. از سویی، ارزش کالا در زمان و مکان تحویل آن به حمل‌کننده مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. از سوی دیگر، در زمان و مکان مزبور، قیمت بورسی کالا ملاک عمل خواهد بود. در صورت فقدان قیمت بورسی، بر اساس قیمت روز بازار و در صورت نبود آن، با در نظر گرفتن ارزش معمولی کالایی از همان نوع و کیفیت، ارزیابی صورت می‌گیرد. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، ملاک ارزیابی، زمان و مکان تحویل کالا به حمل‌کننده است و زمان و مکان انعقاد قرارداد حمل تأثیری در مسأله ندارد.

البته لازم به ذکر است که به موجب بند ۲ ماده ۲۰، ذی‌نفع اقامه دعوی علاوه بر مطالبه غرامت ناشی از فقدان، می‌تواند از حمل‌کننده تقاضا نماید که چنانچه کالا ظرف یک سال از تاریخ پرداخت غرامت، پیدا شد، مراتب را به وی اعلام نماید. این درخواست باید کتبی باشد. در این صورت چنانچه کالا ظرف یک سال پیدا شود، حمل‌کننده مکلف است مراتب را به ذی‌نفع اعلام نماید. به موجب بند ۳ ماده ۲۰ ذی‌نفع حق دارد ظرف ۳۰ روز از تاریخ دریافت اطلاع‌نامه، از حمل‌کننده تحویل کالا را درخواست نماید. در این صورت نامبرده باید غرامتی را که از حمل‌کننده دریافت نموده، پس از کسر هزینه معموله مسترد نماید.

چنانچه ذی‌نفع اقامه دعوی تقاضای اطلاع‌رسانی مذکور در فوق را ننماید یا این که کالا ظرف یک سال پیدا نگردد و یا این که پس از اطلاع‌رسانی توسط متصدی، ذی‌نفع ظرف ۳۰ روز تقاضای تحویل معموله را نکند، کنوانسیون مستقیماً تکلیفی مقرر ننموده و موضوع را به قانون ملی کشور محل وقوع معموله محول نموده است. به موجب بند ۴ ماده ۲۰ در فروض مذکور، حمل‌کننده حق خواهد داشت برابر قوانین محلی که کالا در آن قرار دارد، عمل نماید.

برای محاسبه خسارت‌های آواری (آسیب به تمام یا قسمتی از کالا) و غرامت قابل پرداخت، بند یک ماده ۲۵ به بندهای ۱، ۲ و ۴ ماده ۲۳ ارجاع می‌دهد. بنابراین معیار زمانی و مکانی محاسبه غرامت ناشی از آواری، ارزش کالا در زمان و مکان تحویل آن به حمل‌کننده است که بر اساس قیمت بورس و در صورت نبود آن، قیمت روز بازار و در صورت نبود آن، با در نظر گرفتن ارزش کالایی از همان نوع و کیفیت، تعیین خواهد شد.

در خصوص نحوه محاسبه خسارت‌های مربوط به تأخیر، کنوانسیون جز تعیین سقف خسارت که در مبحث بعد از آن سخن گفته خواهد شد، قاعده‌ای ندارد.

بند چهارم - سایر خسارت‌های قابل مطالبه

به موجب بند چهار ماده ۲۳ کنوانسیون، در فرض فقدان کالا، ذی‌نفع نه تنها مستحق دریافت غرامت است، بلکه می‌تواند سایر خسارات مربوط به هزینه حمل، حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه‌هایی که در ارتباط با حمل کالا به وجود آمده را نیز مطالبه نماید. منظور از هزینه‌هایی که در ارتباط با حمل کالا به وجود آمده، هزینه‌هایی از قبیل حق‌الزحمه دلال و حق‌العمل کار و امثال آن می‌باشد. البته در فرض فقدان کل کالا، تمام هزینه‌های مزبور قابل مطالبه است و در فرض فقدان قسمتی از کالا، به همان نسبت، خسارات مزبور قابل مطالبه می‌باشد.

پیش‌بینی غرامت ناشی از هزینه‌های مزبور در کنوانسیون ضروری و منطقی می‌نماید. چون ارسال‌کننده علاوه بر این که کالای خود را از دست داده، متحمل هزینه‌های مزبور نیز شده است. غرامت ناشی از فقدان کالا صرفاً خسارت مربوط به از دست دادن کالا را جبران می‌کند. بنابراین سایر هزینه‌ها باید جداگانه محاسبه و پرداخت شود.

در این راستا، دعوای «James Buchanan and Company Limited» علیه «Babco Forwarding and Shipping (UK)» قابل ذکر است. موضوع این پرونده حمل یک محموله نوشابه از گلاسکو به ایران بود که محموله مزبور از یک پارکینگ کامیون در «وولویچ» به سرقت رفت. ارزش صادراتی نوشابه‌ها حدود ۷۰۰۰ پوند بود ولی مقامات گمرکی از بوکانان (مالک و ارسال‌کننده محموله) ۳۰۰۰۰ پوند مالیات غیر مستقیم مطالبه کرده بودند که بوکانان مکلف به پرداخت آن بوده است. مجلس اعیان ادعای مزبور را موجه تشخیص داد و دادگاه چنین رأی داد که مالیات غیر مستقیم در محدوده بند ۴ ماده ۲۳ قرار دارد و در نتیجه حکم به پرداخت ۳۷۰۰۰ پوند به عنوان خسارت صادر نمود (اشمیتف، ۱۳۷۸: ۹۸۰).

البته در خصوص رأی مزبور باید گفت، بند ۴ ماده ۲۳ کلیه خسارت‌های قابل تصور را قابل مطالبه ندانسته است. بلکه خسارت‌هایی را قابل مطالبه می‌داند که در ارتباط با حمل کالا به وجود آمده باشد. به دیگر سخن، باید دید که آیا خسارت‌های مزبور در ارتباط با حمل ایجاد شده است یا ارتباطی به آن نداشته است. با توجه به آنچه بیان شد، عدم‌النفع ناشی از فقدان کالا قابل مطالبه نخواهد بود.

با توجه به بند یک ماده ۲۵ کنوانسیون که به بندهای ۱، ۲ و ۴ ماده ۲۳ ارجاع می‌دهد، برای محاسبه غرامت ناشی از آواری نیز ارزش کالا با احتساب هزینه حمل، حقوق گمرکی، سود

بازرگانی و سایر هزینه‌هایی که در ارتباط با حمل کالا به وجود آمده، مورد نظر قرار خواهد گرفت.

علاوه بر خسارت‌های مذکور در فوق، تأخیر در پرداخت غرامت (اعم از غرامت ناشی از فقدان، آواری یا تأخیر) موجب تعلق بهره نیز می‌گردد. به موجب بند ۱ ماده ۲۷، «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».

مبحث دوم- سقف خسارت‌ها

در برخی از نظام‌های حقوقی هم‌چون کنوانسیون CMR برای غرامت‌های قابل مطالبه، سقف تعیین می‌شود. مواد ۲۳ و ۲۵ کنوانسیون و نیز نخستین پروتکل اصلاحی کنوانسیون متضمن مقرراتی در این خصوص است که در ادامه به تبیین آن پرداخته خواهد شد (بند نخست). البته پروتکل اصلاحی مزبور از واحد محاسبه‌ای به نام SDR سخن می‌گوید که تبیین مسایل مربوط به آن شایسته می‌نماید (بند دوم).

بند نخست- تبیین مقررات کنوانسیون در خصوص سقف خسارت

صرف نظر از استثنائاتی که در مبحث سوم تبیین خواهد شد، کنوانسیون در خصوص هر سه نوع خسارت (فقدان، آواری و تأخیر) برای غرامت قابل دریافت سقف مقرر نموده است.

بند سه ماده ۲۳ کنوانسیون (قبل از اصلاحات) مقرر می‌نمود که در هر حال غرامت نباید از ۲۵ فرانک برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز نماید. منظور از فرانک، فرانک طلا^۱ به وزن ۱۰/۳۱ گرم با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار بود.

مقرره مزبور به موجب پروتکل الحاقی به کنوانسیون که در تاریخ ۵ ژوئیه ۱۹۷۸ تصویب شد، اصلاح گردیده است. به موجب بند ۱ ماده ۲ پروتکل الحاقی، «متن زیر جایگزین بند سه ماده ۲۳

۱- Gold - Franc

می‌شود: ۳- با وجود این میزان غرامت نباید از ۸/۳۳ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا تجاوز کند».

منظور از واحد محاسبه در بند ۷ الحاقی به ماده ۲۳ کنوانسیون (که به موجب ماده ۲ پروتکل الحاقی اضافه گردیده) مشخص شده است. به موجب بند ۷ مزبور، «واحد محاسبه مذکور در این کنوانسیون عبارت است از حق برداشت مخصوص^۱، 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 بر حسب حق برداشت مخصوص 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 بر حسب حق برداشت مخصوص کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست بر اساس رویه‌ای که به وسیله آن کشور تعیین می‌شود، محاسبه می‌شود».

با این همه به موجب بند ۸ الحاقی به ماده ۲۳، کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و قانون آن کشور اجازه اجرای مقررات بند ۷ الحاقی به ماده ۲۳ را نمی‌دهد، می‌تواند اعلام نماید که حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۳ ماده ۲۳، ۲۵ واحد پولی می‌باشد. واحد پولی موضوع این بند معادل ۱۰/۳۱ گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار می‌باشد.

با ملاحظه مقررات فوق، چند مطلب قابل استنباط است:

از سویی، سقف خسارت تعیین شده در بند (۳) ماده ۲۳ اصلاحی، بر اساس پول ملی رایج کشور متبوع دادگاه رسیدگی‌کننده به محاسبه خواهد شد.

از سوی دیگر، ملاک تقویم و ارزیابی مزبور، تاریخ صدور حکم یا تاریخ مورد تراضی دو طرف می‌باشد.

به علاوه، در خصوص تبدیل ارزش پول، وضعیت کشور مزبور از سه حالت خارج نیست:

۱- حق برداشت مخصوص ترجمه (SDRs)-Droits de Tirage Spéciaux (DTS) است.

۱- کشور مورد نظر عضو صندوق بین‌المللی پول است^۱. در این صورت، تبدیل برابر رویه تعیین ارزش که به وسیله صندوق بین‌المللی پول در تاریخ مورد نظر برای خدمات و معاملات آن پول مجرا است، محاسبه خواهد شد. به عنوان مثال، به موجب رویه محاسباتی صندوق بین‌المللی پول، در شرایط کنونی (۴ آگوست ۲۰۱۴) ارزش هر SDR معادل ۴۰۳۷۹/۷ ریال ایران است. بنابراین چنانچه دادگاه ایران بخواهد حکم به پرداخت غرامت بدهد، بابت هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا که تلف یا مفقود گردیده، مبلغی معادل ۳۳۶۳۶۲/۹۰۱ ریال مورد حکم قرار خواهد داد^۲.

۲- کشور مورد نظر عضو صندوق بین‌المللی پول نیست ولی کشور مزبور برای تبدیل حق برداشت مخصوص به پول ملی رایج خود رویه‌ای را تعیین نموده است. در این صورت بر اساس همان رویه عمل خواهد شد.

۳- کشور مورد نظر عضو صندوق بین‌المللی پول نیست و رویه‌ای نیز برای تبدیل حق برداشت مخصوص به پول ملی رایج خود ندارد. در این صورت سقف مسؤلیت ۲۵ واحد پولی خواهد بود. منظور از واحد پولی در این بند، معادل ۱۰/۳۱ گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار می‌باشد.

در فرض اخیر، مقررات سابق بند سه ماده ۲۳ قابل اعمال دانسته شده است. با این تفاوت که در بند سه ماده ۲۳ قبل از اصلاحات، ۲۵ فرانک مطرح شده بود ولی اصلاحات سال ۱۹۷۸ سخنی از فرانک به میان نیامده و ۲۵ واحد پولی مطرح شده است. البته تعریف و ضابطه ۲۵ واحد پولی مشابه تعریف و ضابطه ۲۵ فرانک است.

به موجب بند ۹ الحاقی به ماده ۲۳، در دو فرض اخیر تبدیل باید به گونه‌ای انجام که حتی‌الامکان ارزش بیان شده در پول ملی کشور با ارزش SDR ۸/۳۳ یک سان باشد. هم‌چنین باید توجه داشت که سقف غرامت تعیین شده در ازای یک کیلوگرم وزن ناخالص می‌باشد. علت این که وزن ناخالص معیار قرار گرفته این است که نوعاً وزن خالص کالا قابل

۱- در شرایط کنونی، ۱۹۶ کشور عضو صندوق بین‌المللی پول هستند، به نقل از سایت صندوق بین‌المللی پول.

۲- (۸.۳۳*RL ۴۰۳۷۹.۷=RL ۳۳۶۳۶۲.۹۰۱)

ارزیابی نیست و معمولاً در بارنامه وزن ناخالص محموله ذکر می‌شود. البته در خصوص کسری وزن نیز باید توجه داشت که کسری مزبور منصرف از کسری‌های متعارفی است که در نتیجه تبخیر و امثال آن به صورت معمول حادث می‌شود.

گرامت ناشی از آواری نیز هم‌چون گرامت ناشی از فقدان، دارای سقف قانونی است. به موجب بند ۲ ماده ۲۵ کنوانسیون، حداکثر گرامت قابل دریافت در خصوص آواری بستگی به این دارد که تمام کالا یا قسمتی از آن آسیب دیده باشد. حداکثر گرامت قابل دریافت، مبلغی است که در فرض فقدان آن مقدار از کالا ممکن بود مطالبه گردد. بنابراین هر آن چه در مورد گرامت ناشی از فقدان بیان شد، درباره گرامت ناشی از آواری نیز قابل استفاده است.

در خصوص سقف گرامت ناشی از آواری در حقوق ایران، ماده ۳۸۷ قانون تجارت تعیین تکلیف نموده است. به موجب این ماده، اصولاً خسارات مزبور از خسارتی که ممکن بود از تلف کالا حاصل شود، تجاوز نمی‌نماید. لیکن طرفین می‌توانند خلاف این ترتیب را مقرر نمایند. کنوانسیون برای گرامت ناشی از تأخیر نیز سقف تعیین نموده است. به موجب بند ۵ ماده ۲۳، سقف خسارت ناشی از تأخیر معادل کرایه حمل است.

سقف خسارات ناشی از تأخیر در تحویل مال التجاره در حقوق ایران متفاوت از حکم مقرر در کنوانسیون است. به موجب ماده ۳۸۷ قانون تجارت، حداکثر خسارت ناشی از تأخیر تسلیم، مقداری است که در صورت تلف تمام مال التجاره ممکن است تعلق گیرد. البته این قاعده نیز امری نبوده، طرفین می‌توانند برخلاف آن، ترتیب دیگری مقرر نمایند.

به نظر می‌رسد راه‌حل پذیرفته شده در نظام حقوقی ایران منطقی‌تر است. زیرا ممکن است تأخیر در رساندن کالا به مقصد، خساراتی بیش از کرایه حمل به بار آورد. بنابراین، تحدید خسارت ناشی از تأخیر به مبلغی معادل کرایه حمل منطقی نیست. در مقابل تعیین ارزش کالا به عنوان سقف خسارت منطقی است. زیرا قطعاً خسارت ناشی از تحویل با تأخیر کالا، بیش از خسارت ناشی از تلف کالا نخواهد بود.

بند دوم- تبیین مسایل مربوط به SDR

در تاریخ تصویب کنوانسیون (سال ۱۹۵۶) واحد SDR وجود نداشت. به همین جهت فرانک به عنوان واحد محاسبه برای تعیین سقف گرامت در نظر گرفته شده بود. لیکن در تاریخ تصویب

پروتکل اصلاحی (سال ۱۹۷۸) از سوی، SDR به عنوان یک واحد محاسبه در سطح جهانی شناخته شده بود و از سوی دیگر، واحد پولی فرانک با تأسیس واحد پولی یورو در سال ۱۹۹۹ منتفی شده بود. به همین جهت در اصلاحات ماده ۲۳ کنوانسیون (به ویژه بند سه ماده مزبور) واحد محاسبه SDR جایگزین گردید و سقف غرامت برای هر کیلوگرم وزن ناخالص ۸/۳۳ واحد محاسبه (SDR) تعیین گردید. برای تشخیص دقیق سقف تعیین شده مزبور، شایسته است پس از بیان مختصر پیشینه پیدایش SDR (بند الف)، شیوه تعیین ارزش آن و نحوه وزن دهی به ارزشهای مربوط تبیین گردد (بند ب).

الف- پیشینه پیدایش SDR

اکثر اقتصاددانان معتقدند که نظام پولی بین‌المللی برتن وودز^۱ از زمان اجرا در پایان جنگ جهانی دوم تا اواسط دهه ۱۹۵۰ به خوبی عمل کرده است. تجارت جهانی در خلال این دوره، رشد نسبتاً سریعی داشته است. افزون بر این ژاپن و اروپا خرابی‌های حاصل از جنگ جهانی دوم را بازسازی کردند و رشد اقتصادی در دنیا حاصل شد. لیکن به‌رغم این موفقیت ظاهری، نشانه‌هایی از نوعی نارسایی و کمبود از اواسط دهه ۱۹۶۰ در سیستم برتن وودز ظاهر شد. در این دوره به دلیل افزایش سریع نرخ رشد اقتصادی در اروپا و ژاپن، موضع رقابتی کشورهای صنعتی در قبال یکدیگر تغییر کرد. از طرف دیگر نظام پولی برتن وودز از سوی برخی از کشورها از جمله فرانسه

۱- Bretton Woods

در حالی که جنگ جهانی دوم به پایان خود نزدیک می‌شد، یک کنفرانس بین‌المللی تاریخی در برتن وودز، واقع در نیوهمپ شایر، در سال ۱۹۴۴ برگزار گردید. در این سال نمایندگان کشورهای آمریکا، انگلستان و ۴۲ کشور دیگر گرد هم جمع شدند تا در مورد نظام پولی بین‌المللی پس از جنگ جهانی دوم تصمیم‌گیری کنند. نظام برتن وودز در واقع یک نظام پایه طلا-دلار بود. در این نظام، دلار بر حسب طلا تعریف شده بود و تمام پول‌های دیگر بر حسب دلار تعریف می‌شد. آمریکا ارزش دلار را برابر یک سی و پنجم اونس طلا تعیین کرد و اعلام نمود که آمادگی تبدیل هر میزان دلار به طلا را بدون هیچ‌گونه محدودیتی در نرخ تعیین شده دارد. قابل ذکر است که هر اونس طلا برابر با ۲۸/۳۴ گرم طلا می‌باشد. سپس سایر کشورها ارزش پول‌های خود را بر حسب دلار تعریف کردند (پورمقیم، ۱۳۸۴).

مورد انتقاد قرار گرفت. دو اقتصاددان فرانسوی به نام‌های فرانسوا پرو^۱ و ژاک روئف^۲ عقیده داشتند که دلار آمریکا پیش از آن که ارز کلیدی در سیستم پول بین‌المللی باشد، ارز مسلط است و نظام موجود به آمریکا این امتیاز بزرگ را داده است که بدون تلاش بانک مرکزی این کشور، بانک‌های مرکزی سایر کشورهای صندوق بین‌المللی پول ارزش دلار را حفظ کنند. از سوی دیگر، از آن جا که ذخایر بین‌المللی را عمدتاً طلا و دلار تشکیل می‌داد، همواره بیم آن می‌رفت که سرعت افزایش ذخایر، آن قدر نباشد که بتواند جواب‌گوی حجم تجارت جهانی باشد. عرضه طلا در اقتصاد جهانی فقط با نرخ ۱٪ تا ۱/۵٪ در سال در حال رشد بود در حالی که تجارت جهانی در دهه ۱۹۶۰ با نرخ نزدیک به ۷٪ در سال رشد می‌کرد. به همین دلیل این نگرانی به وجود آمد که ذخایر طلا به سرعتی که برای مقابله با کسری تراز پرداخت‌ها لازم است، رشد نکنند (اپلیارد و فیلد، ۱۳۷۸؛ سالواتوره، ۱۳۸۳).

از آن جا که کسری تراز پرداخت‌های آمریکا نمی‌توانست در بلندمدت ادامه یابد، کمبود شدید ذخایر بین‌المللی نزد کشورها به وجود آمد. جنگ ویتنام نیز در دهه‌ی ۱۹۶۰ باعث شد حجم دلار بیش از ارزش طلای ذخیره در آمریکا افزایش یابد. به علاوه دلارهای نگهداری شده توسط بانک‌های مرکزی اروپا به میزان بیش‌تری در مقایسه با موجودی طلای آمریکا شروع به افزایش کرد. این موجودی طلا نیز به دلیل کسری تراز پرداخت‌های آمریکا در حال کاهش بود.^۳ از آن جا که آمریکا ذخیره کافی نداشت، سعی کرد با افزایش نرخ بهره، ذخایر دلاری بانک‌های مرکزی کشورهای دیگر را جذب کند. بنابراین نوعی بی‌اعتمادی نسبت به دلار به وجود آمد؛ یعنی سلب اعتماد از چیزی که ذخیره اصلی نظام پولی شده بود. در نتیجه، نظام پولی بین‌المللی نیازمند واحد پول تازه‌ای شد (ابراهیمی‌نژاد، ۱۳۸۰: ۶۰).

به دنبال این رویدادها، در سال ۱۹۶۷ از کشورهای عضو صندوق بین‌المللی پول درخواست شد

۱- Francois Peru

۲- Jacques Rueff

۳- اگر کلیه بانک‌های مرکزی اروپایی تصمیم می‌گرفتند تمام دلارهای خود را به طلا تبدیل کنند، آمریکا طلای کافی برای تبدیل این دلارها نداشت. علاوه بر این، سپرده‌های دلاری بیش‌تری نیز خارج از آمریکا در دست افراد خارجی بود که به دلارهای اروپایی معروف شد. صاحبان این سپرده‌ها نیز می‌توانستند متقاضی تبدیل دلار به طلا داشته باشند.

تا بخشی از اساسنامه سازمان را مورد تجدیدنظر و اصلاح قرار دهند تا بدین وسیله با ایجاد یک نوع ذخیره بین‌المللی موافقت شود. پیشنهاد مذکور در سال ۱۹۶۹ اجرا شد و هدف جدیدی را به اهداف اولیه صندوق بین‌المللی پول افزود که عبارت بود از مدیریت نقدینگی بین‌المللی به منظور جلوگیری از بروز رکود اقتصادی، تورم و به طور کلی هرگونه بحران مستمر که بر اثر اختلالات پولی و مالی بین‌المللی ممکن بود به وجود آید. گرچه حق برداشت مخصوص در این زمان به وجود آمد اما نقش اصلی خود را از ۱۵ اوت ۱۹۷۱ ایفا کرد. در چنین تاریخی، رخدادهای مهمی در خصوص عملکرد نظام برتن وودز اتفاق افتاد. در آن سال به دلیل ادامه کسری تراز پرداخت‌ها، تشدید تورم و کاهش رشد اقتصادی، نیکسون رئیس‌جمهور وقت آمریکا قابلیت دلار به طلا را لغو کرد. این عمل به مفهوم کنار گذاشتن محور اصلی نظام برتن وودز بود (اپلارد و فیلد، ۱۳۷۸ و سالواتوره، ۱۳۸۳). بدین ترتیب نقش دلار کم‌اهمیت‌تر و حق برداشت مخصوص به طور جدی‌تر مطرح شد.

ب- شیوه تعیین ارزش SDR

در ابتدای ایجاد حق برداشت مخصوص، ارزش آن معادل یک دلار (یعنی برابر با $\frac{1}{35}$ یک اونس طلا) بود. از سال ۱۹۷۴ تا ۱۹۸۰ به منظور تعیین ارزش SDR سبدهی از پول ملی ۱۶ کشور که حجم صادرات و واردات آنها طی دوره‌ی پنج ساله منتهی به سال ۱۹۷۲ بیش از یک درصد حجم کل تجارت جهانی بود، انتخاب شد و با محاسبه میانگین وزنی این سبد ارزی، ارزش SDR به صورت روزانه تعیین می‌شد. لازم به ذکر است که ارزشهای تشکیل‌دهنده حق برداشت مخصوص، هر کدام با احتساب ضریبی که متناسب با اهمیت کشور مربوطه در تجارت جهانی است، در سبد قرار داشتند (ماجدی و گلریز، ۱۳۶۷: ۳۱۶). درجه اهمیت ارزشهای سبد حق برداشت مخصوص در دوره ۱۹۷۴-۱۹۷۸ به این صورت بود: دلار آمریکا ۲۳ درصد، مارک آلمان ۱۲/۵ درصد، پوند انگلستان ۹ درصد، ین ژاپن ۷/۵ درصد، فرانک فرانسه ۷/۵ درصد، دلار کانادا ۶ درصد، لیر ایتالیا ۶ درصد، گیلدر هلند ۴/۵ درصد، فرانک بلژیک ۳/۵ درصد، کرون سوئد ۲/۵ درصد، دلار استرالیا ۱/۵ درصد، کرون دانمارک ۱/۵ درصد، کرون نروژ ۱/۵ درصد، پزو تا اسپانیا ۱/۵ درصد، شیلینگ اتریش ۱ درصد و راند آفریقای جنوبی ۱ درصد (ابراهیمی‌نژاد، ۱۳۸۰: ۶۶).

این روش در سال ۱۹۷۸ مورد تجدید نظر قرار گرفت و پول ملی ۱۶ کشوری که در دوره‌ی ۱۹۷۶-۱۹۷۲ حجم صادرات آن‌ها بیش از یک درصد حجم کل صادرات جهان بود، برگزیده شد. در این دوره ریال ایران و ریال عربستان وارد سبد شدند و در مقابل کرون دانمارک و راند آفریقای جنوبی از سبد خارج شدند. به طوری که سبد ارزی تشکیل دهنده حق برداشت مخصوص به صورت زیر بود:

دلار آمریکا ۳۳ درصد، مارک آلمان ۱۲/۵ درصد، پوند انگلستان ۷/۵ درصد، ین ژاپن ۷/۵ درصد، فرانک فرانسه ۷/۵ درصد، دلار کانادا ۵ درصد، لیر ایتالیا ۵ درصد، گیلدر هلند ۵ درصد، فرانک بلژیک ۴ درصد، ریال عربستان ۳ درصد، کرون سوئد ۲ درصد، ریال ایران ۲ درصد، دلار استرالیا ۱/۵ درصد، کرون نروژ ۱/۵ درصد، پزو تا اسپانیا ۱/۵ درصد و شیلینگ اتریش ۱/۵ درصد (جباری، ۱۳۸۵).

در ۱۷ سپتامبر ۱۹۸۰ به دلیل این که برای برخی از ۱۶ ارز داخل سبد SDR، نرخ بهره‌ی بین‌المللی وجود نداشت و محاسبه نرخ بهره SDR را با مشکل مواجه می‌نمود، صندوق بین‌المللی پول تصمیم گرفت به جای ۱۶ ارز تنها ۵ ارز را در سبد منظور کند. پنج پول مزبور متعلق به کشورهای بود که صادرات کالاها و خدماتشان طی دوره‌ی ۵ ساله‌ی منتهی به آخرین سال دوره‌ی تجدید نظر شده، بیش‌ترین ارزش را دارا بود. این پنج ارز عبارت بودند از دلار آمریکا، مارک آلمان، فرانک فرانسه، ین ژاپن و پوند انگلستان. برطبق این تصمیم مقرر شد که از اول ژانویه سال ۱۹۸۱، فهرست سبد ارزی و درصد وزن‌های آن‌ها در SDR هر پنج سال یک بار مورد تجدید نظر قرار گیرد. علت تصمیم‌گیری مزبور این بود که ترکیب پایدار سبد، حداقل برای یک دوره زمانی پنج ساله حفظ شود. بر اساس اطلاعات ارائه شده توسط صندوق بین‌المللی پول (www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)، درجه اهمیت پول پنج کشور بزرگ در محاسبه حق برداشت مخصوص طی دوره‌های مختلف به شرح جدول ذیل می‌باشد.

واحد پول	۱۹۸۱-۱۹۸۵	۱۹۸۶-۱۹۹۰	۱۹۹۱-۱۹۹۵	۱۹۹۶-۱۹۹۸
دلار آمریکا	۴۲	۴۲	۴۰	۳۹
مارک آلمان	۱۹	۱۹	۲۱	۲۱
ین ژاپن	۱۳	۱۵	۱۷	۱۸
فرانک فرانسه	۱۳	۱۲	۱۱	۱۱

۱۱	۱۱	۱۲	۱۳	پوند انگلستان
----	----	----	----	---------------

به دنبال معرفی یورو به عنوان پول واحد مشترک اروپایی در ابتدای سال ۱۹۹۹، هیات مدیره صندوق بین‌المللی پیشنهاد کرد که در ارزیابی سبد SDR، از یورو به جای مارک و فرانک استفاده گردد. ضریب اهمیت هر ارز نیز بر اساس حجم صادرات کالاها و خدمات که با آن ارز انجام شده و میزان ذخایر ارزی نگهداری شده توسط اعضاء صندوق بین‌المللی پول به ارزهای مذکور تعیین شود. بر این اساس، صندوق بین‌المللی پول در ۱۲ اکتبر ۲۰۰۰ اعلام کرد که روش ارزش‌گذاری SDR از تاریخ اول ژوئن ۲۰۰۱ تغییر می‌کند. بدین معنا که ارزش SDR مانند گذشته بر اساس میانگین وزنی چهار ارز مهم تعیین می‌شود؛ با این تفاوت که همانند قبل، معیار انتخاب یک ارز برای لحاظ شدن در سبد SDR بر اساس حجم صادرات کالاها و خدمات که با آن ارز انجام شده، می‌باشد. اما در مورد اتحادیه‌های پولی، حجم صادرات کالاها و خدمات در میان اعضاء اتحادیه در نظر گرفته نمی‌شود. دومین معیار انتخاب یک ارز برای لحاظ شدن در سبد SDR همانند قبل، این است که اولاً آن ارز در پرداخت‌های بین‌المللی به صورت گسترده‌ای مورد استفاده قرار گیرد و در بازارهای ارز و مالی بین‌المللی به طور وسیع مبادله شود و ثانیاً میزان ذخایر ارزی نگهداری شده توسط اعضاء صندوق بین‌المللی پول به ارزهای مذکور نیز مد نظر قرار می‌گیرد (<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>).

ذکر این نکته ضروری است که وزن و درصد اهمیت پول‌های واقع در سبد SDR برای یک دوره زمانی پنج ساله تعیین می‌شود و بعد از اتمام این دوره، ارزش‌گذاری آن‌ها مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد. بر اساس اطلاعات ارائه شده توسط صندوق بین‌المللی پول (www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)، وزن هر کدام از چهار پول برای دوره زمانی ۲۰۱۵-۱۹۹۹ در جدول ذیل معین شده است.

واحد پول	۱۹۹۹-۲۰۰۰	۲۰۰۱-۲۰۰۵	۲۰۰۶-۲۰۱۰	۲۰۱۱-۲۰۱۵
دلار آمریکا	۳۹	۴۴	۴۴	۴۱/۹
یورو	۳۲	۳۱	۳۴	۳۷/۴
ین ژاپن	۱۸	۱۴	۱۱	۹/۴
پوند انگلستان	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱/۳

مبحث سوم - استثنائات مربوط به سقف خسارت

سقف مذکور در بند سه ماده ۲۳ اصلاحی کنوانسیون در چند مورد با استثنا مواجه است. از سویی، ممکن است ارسال‌کننده ارزش بیش‌تری در بارنامه برای کالا ذکر نموده باشد (بند نخست). از سوی دیگر، ارسال‌کننده می‌تواند برای تحویل کالا، نفع ویژه‌ای در بارنامه پیش‌بینی کرده باشد (بند دوم). به علاوه در فرضی که حمل‌کننده مرتکب عمد یا خطای در حکم عمد می‌شود، حمایت‌های کنوانسیون از وی برداشته می‌شود (بند سوم).

بند نخست - ذکر ارزش بیش‌تر برای کالا

به موجب ماده ۲۴ کنوانسیون، «فرستنده می‌تواند در برابر پرداخت هزینه‌های اضافی که میزان آن با تراضی با حمل‌کننده تعیین خواهد شد، در بارنامه جاده‌ای 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».

سؤالی که در اینجا مطرح است این که آیا ارسال‌کننده می‌تواند برخلاف واقع قیمت بیش‌تری برای کالا در بارنامه ذکر نماید؟ در این صورت آیا مسؤولیت متصدی بر اساس قیمت ابراز شده در بارنامه است یا بر اساس قیمت واقعی کالا در زمان و مکان تحویل کالا به متصدی حمل؟ در پاسخ باید گفت، تجویز ذکر ارزش مازاد بر قیمت واقعی و مسؤول دانستن متصدی بر اساس قیمت ابراز شده، به منزله پذیرش شرط افزایش مسؤولیت برای متصدی حمل است. با توجه به مطلب فوق، این سؤال مطرح می‌شود که اگر ارزش مذکور در بارنامه که به امضای طرفین هم رسیده ملاک باشد، پس تعیین سقف چه فایده‌ای دارد؟ به ویژه این که وفق جزء د بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون، ارزش کالا در بارنامه جاده‌ای ذکر می‌شود! در پاسخ باید گفت شرط مزبور در زمره شرایط اختیاری تنظیم بارنامه است. به موجب بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون، «در صورت لزوم، بارنامه جاده‌ای باید دارای مشخصات زیر باشد: ... د- بیان ارزش کالا و ...». بنابراین اصلاً ذکر ارزش کالا در بارنامه الزامی نیست. در نتیجه عملاً تعیین سقف در فرضی مفید می‌باشد که ارزش کالا در بارنامه ذکر نگردد یا اصلاً بارنامه‌ای در کار نباشد.

سؤال دیگری که پاسخ به آن ضروری است این که چنانچه قیمت ذکر شده در بارنامه کم تر از قیمت واقعی کالا باشد، آیا قیمت مذکور در بارنامه معیار پرداخت خسارت خواهد بود یا قیمت واقعی کالا؟

در پاسخ به این سؤال از سویی، ممکن است ملاک مسؤولیت، قیمت واقعی کالا دانسته شود. زیرا اصولاً به موجب ماده ۴۱، مقررات کنوانسیون آمراه است. بنابراین حکم مقرر در بند ۱ ماده ۲۳ که ملاک خسارات را قیمت واقعی کالا در زمان و مکان تحویل آن به حمل کننده تعیین نموده، آمراه است و جز در مواردی که در خود کنوانسیون پیش بینی شده (ماده ۲۴ که سخن از ارزش بیش تر مطرح نموده است)، نمی توان بر خلاف آن توافق نمود.

از سوی دیگر، ممکن است ملاک مسؤولیت قیمت مذکور در بارنامه باشد که کم تر از قیمت واقعی کالا است. در توجیه این احتمال باید گفت: اولاً حمل کننده (لاأقل در برخی موارد) ابزار کافی برای بررسی قیمت واقعی کالا ندارد و مجبور است به قیمت اعلامی ارسال کننده اعتماد کند. ثانیاً حمل کننده تکلیفی به بررسی قیمت واقعی نیز ندارد. به دیگر سخن، حمل کننده مجبور نیست صحت و سقم قیمت اعلامی در بارنامه را مورد بررسی و ارزیابی قرار دهد. توضیح این که ماده ۸ کنوانسیون در خصوص تکلیف حمل کننده به بررسی اطلاعات مندرج در بارنامه تعیین تکلیف نموده است. به موجب بند ۱ ماده مزبور، «هنگام تحویل گرفتن کالا حمل کننده باید موارد زیر را تطبیق کند: الف- درستی مندرجات بارنامه جاده‌ای از نظر تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های آن و ب- وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن.» بنابراین کنترل صحت و سقم اطلاعات بارنامه جاده‌ای از حیث تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های آن و نیز وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن در زمره تکالیف قانونی حمل کننده است. هم چنین به موجب بند ۳ ماده مورد بررسی، فرستنده می تواند به هزینه خود، بررسی وزن ناخالص کالا یا مقدار آن را که به ترتیب دیگری بیان شده و نیز واریس محتویات بسته‌ها را از حمل کننده درخواست نماید. در این صورت نیز حمل کننده تکلیف به بررسی مطابقت مندرجات بارنامه با واقعیت خارجی را خواهد داشت. همان گونه که ملاحظه می شود، در ماده ۸ کنوانسیون که در مقام بیان موارد تکلیف حمل کننده به بررسی مندرجات بارنامه است، سخنی از بررسی قیمت واقعی کالا مشاهده نمی شود.

ثالثاً قیمت اعلامی کالا که معمولاً در بارنامه درج می شود، تأثیر مستقیم در هزینه حمل داشته و یکی از عوامل مهم تعیین هزینه حمل است.

بنابراین منطقی به نظر نمی‌رسد که حمل‌کننده‌ای را که بر اساس قیمت اعلامی در بارنامه، کرایه حمل دریافت کرده و تکلیفی به واریسی قیمت واقعی نداشته و حتی بعضاً ابزار آن را نیز در اختیار ندارد، ملزم به جبران خسارت بر اساس قیمت واقعی (متفاوت با قیمت اعلامی در بارنامه) دانست. بنابراین باید معتقد بود که حکم مذکور در بند ۱ ماده ۲۳ که ملاک غرامت قابل پرداخت را ارزش کالا در مکان و زمان قبول آن برای حمل تعیین نموده، منصرف از فرضی است که قیمت کالا در بارنامه جاده‌ای ذکر شده است.

آن چه به عنوان استثنا بر سقف غرامت در این بند بیان شد (ذکر ارزش بیش‌تر برای کالا) در مورد غرامت ناشی از فقدان و آواری صادق است. لیکن استثنای مزبور در خصوص غرامت ناشی از تأخیر قابل تصور نیست. زیرا برخلاف غرامت ناشی از فقدان و آواری که اصولاً بر اساس ارزش کالا (با رعایت سقف ۸/۳۳ واحد محاسبه) تعیین می‌شود، سقف غرامت ناشی از تأخیر بر اساس کرایه حمل تعیین می‌شود و ربطی به ارزش کالا ندارد.

بند دوم- ذکر نفع ویژه‌ای برای تحویل کالا

مورد دیگری که ممکن است متصدی حمل به پرداخت غرامتی بیش از سقف مقرر محکوم شود، فرضی است که ارسال‌کننده در بارنامه برای تحویل کالا، نفع ویژه‌ای پیش‌بینی کرده باشد. به موجب بند یک ماده ۲۶ کنوانسیون، «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 بارنامه جاده‌ای تعیین نماید».

به موجب بند ۲ ماده ۲۶، در صورت پیش‌بینی نفع ویژه در تحویل کالا، ذی‌نفع می‌تواند علاوه بر غرامت مربوط به فقدان، تا میزان سود بیان شده، خسارت دریافت دارد. متن ترجمه (قانون ایران) دقیق نیست و به روشنی دلالتی بر استقلال غرامت مربوط به نفع ویژه از غرامت مربوط به فقدان کالا ندارد^۱.

۱- متن ترجمه (قانون ایران) و متن اصلی بدین شرح است:

ماده ۲۶ «... 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».

استثنای ناشی از ذکر نفع ویژه‌ای برای تحویل کالا در بارنامه، ناظر به کلیه غرامات است. توضیح این که ارسال کننده می‌تواند بابت رسیدن کالا به مقصد و یا سالم رسیدن آن و نیز به موقع رسیدن آن به مقصد نفع ویژه مقرر نماید که در صورت نقض تعهد، حمل کننده ملزم باشد که علاوه بر غرامت قانونی، خسارتی تا سقف نفع ویژه به ذی نفع پرداخت نماید.

البته سؤالی که در این خصوص ممکن است مطرح شود این است که ذی نفع غرامت مربوط به نفع ویژه کیست؟ آیا فقط ارسال کننده در این خصوص ذی نفع است یا مرسل‌الیه نیز ممکن است ذی نفع باشد؟

به نظر می‌رسد ذی نفع غرامت مزبور شخصی است که حق در اختیار گرفتن کالا را دارد. زیرا اگر وی می‌تواند دستور توقف یا تغییر محل تحویل کالا را صادر نماید، نفع در تحویل به موقع در محل مقرر نیز متعلق به اوست. بنابراین خسارت ناشی از نقض تعهد مربوط و نفع ویژه آن به وی تعلق دارد.

بند سوم- عمد یا خطای در حکم عمد حمل کننده در ورود خسارت

حداکثر خساراتی که از بابت فقدان، آواری یا تأخیر می‌توان مطالبه نمود، همان است که در کنوانسیون یا قرارداد مقرر شده است. به موجب ماده ۲۸ کنوانسیون، «۱- در مواردی که برابر قانون حاکم، فقدان، خسارت یا تأخیر ناشی از حمل، برابر مقررات این کنوانسیون موجب ادعایی اضافه بر قرارداد شود، حمل کننده می‌تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسؤولیت 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 بر اساس شرایط ماده ۳ با مسؤولیت حمل کننده کار می‌کنند شود، چنین شخصی نیز می‌تواند از مقررات این کنوانسیون که رافع مسؤولیت حمل کننده بوده یا میزان غرامت تعلق گرفته را تعیین یا محدود می‌کند، استفاده

Art. ۲۶- «... ۲. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux art. ۲۳, ۲۴ et ۲۵, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée».

نماید».

البته باید توجه داشت که این حکم منصرف از فرضی است که حمل‌کننده یا اجزاء و خدمه وی مرتکب عمد یا خطای در حکم عمد شوند. به موجب ماده ۲۹ کنوانسیون «۱- چنانچه خسارت وارد شده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل‌کننده بوده باشد و برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که به موضوع رسیدگی می‌کند در حکم خطای عمدی تلقی شده باشد، در چنین صورتی حمل‌کننده حق استفاده از مقررات این فصل را که مسئولیت او را رفع یا محدود می‌کند یا بار اثبات را از گردن او ساقط می‌کند، نخواهد داشت. ۲- مقررات بند بالا در صورتی که قصور یا خلاف عمدی از طرف نمایندگان و کارکنان و سایر اشخاصی که حمل‌کننده از خدمت آنها در کار حمل استفاده می‌کند، 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».

بنابراین در فرض عمد یا خطای در حکم عمد، سقف خسارت‌های تبیین شده به عنوان محدودکننده مسئولیت، رعایت نخواهد شد.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

حمل‌کننده‌ای که تحت حاکمیت کنوانسیون CMR مبادرت به حمل کالا می‌نماید، بابت فقدان کالا (تلف و گم شدن) اعم از فقدان کلی یا جزئی، آواری و تأخیر در تحویل کالا مسئول است. به رغم فقدان و آواری که فی‌نفسه ضرر محسوب می‌شود، برای مطالبه غرامت ناشی از تأخیر در رساندن کالا به مقصد علاوه بر اثبات تحقق تأخیر، اثبات ورود ضرر نیز لازم است. در سند CMR پس از انقضاء ۳۰ روز پس از پایان مهلت توافق شده برای رسیدن کالا به مقصد یا سپری شدن ۶۰ روز از تحویل محموله به حمل‌کننده در فرض عدم توافق در خصوص مهلت، کالا تلف شده محسوب است. در کنوانسیون CMR مبنای محاسبه غرامت ناشی از فقدان و آواری، ارزش کالا در زمان و مکان تحویل آن به حمل‌کننده است که بر اساس قیمت بورسی و در صورت فقدان آن، بر اساس قیمت روز بازار و در صورت نبود آن، با در نظر گرفتن ارزش معمولی

کالایی از همان نوع و کیفیت، ارزیابی صورت می‌گیرد.

البته به موجب کنوانسیون و مقررات اصلاحی آن، غرامت‌های قابل مطالبه مقید به سقف قانونی است. غرامت ناشی از فقدان و آواری اصولاً حداکثر تا SDR ۸/۳۳ برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا است که بر مبنای ارزش پول کشور متبوع دادگاه در تاریخ صدور حکم یا تاریخ مورد تراضی طرفین تعیین می‌شود. چنانچه کشور مورد نظر عضو صندوق بین‌المللی پول باشد، تبدیل برابر رویه صندوق صورت می‌گیرد. در غیر این صورت بر اساس رویه کشور متبوع دادگاه عمل خواهد شد و چنانچه رویه‌ای در این خصوص وجود نداشته باشد، سقف خسارت معادل ۲۵ واحد پولی به ارزش ۱۰/۳۱ گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار خواهد بود. سقف غرامت ناشی از تأخیر معادل کرایه حمل است.

در چند مورد سقف خسارت تعیین شده در کنوانسیون رعایت نمی‌شود. وقتی ارسال‌کننده ارزش بیش‌تری در بارنامه برای کالا ذکر نموده یا برای تحویل کالا، نفع ویژه‌ای در بارنامه پیش‌بینی کرده باشد، سقف غرامت تعیین شده در کنوانسیون رعایت نخواهد شد. این مسأله نشان می‌دهد که شرط فزونی مسؤولیت حمل‌کننده در کنوانسیون پذیرفته شده است. هم‌چنین در مواردی که حمل‌کننده یا اجزاء و خدمه وی مرتکب عمد یا خطای در حکم عمد شده باشد، سقف غرامت تعیین شده در کنوانسیون رعایت نمی‌شود. در واقع قانون‌گذار نخواسته است که حمایت‌های قانونی شامل حمل‌کننده متقلب گردد. ضمن این که فعل یا ترک فعل اجزاء و خدمه حمل‌کننده در حکم فعل یا ترک فعل خود وی محسوب است.

منابع و مأخذ

- [۱] ابراهیمی‌نژاد، مهدی. (۱۳۸۰). سازمان‌های مالی و پولی بین‌المللی. تهران: انتشارات سمت.
- [۲] اپلیارد، دنیس آر و فیلد، آلفرد جی. (۱۳۷۸). مالیه بین‌الملل. ترجمه محمد علی مانی. تهران: نشر نی.
- [۳] اشمیتف، کلایو ام. (۱۳۷۸). حقوق تجارت بین‌الملل. ترجمه بهروز اخلاقی، فرهاد امام، سید محمد اسبقی خمینی، محمود باقری، امیر حسین طیبی فرد و اسماعیل همت دوست. جلد ۲، تهران، سمت، چاپ اول.

- [۴] پور مقیم، سید جواد. (۱۳۸۲). اقتصاد بین‌الملل (۱): تجارت بین‌الملل. تهران: انتشارات سمت.
- [۵] گزارش اقتصادی و ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
- [۶] جباری کهنه شهری، امیر. (۱۳۸۵). تعیین سطح بهینه ذخایر بین‌المللی بانک مرکزی ایران. پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه اصفهان.
- [۷] داوودی، پرویز و صمصامی، حسین. (۱۳۸۸). اقتصاد پول و بانکداری. انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- [۸] سالواتوره، دومینیک. (۱۳۸۳). مالیه بین‌الملل. ترجمه حمیدرضا ارباب. تهران: نشر نی.
- [۹] مجتهد، احمد و حسن‌زاده، علی. (۱۳۸۴). پول و بانکداری و نهادهای مالی. پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
- [۱۰] محسنی، سعید و قبولی درافشان، سید محمد مهدی. (۱۳۹۱). شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR). فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، سال هفدهم، شماره ۵۸، صص ۱۸۹-۲۱۴.
- [۱۱] نماگرهای اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
- [۱۲] Cornu, Gérard. (۱۹۹۲). Vocabulaire Juridique, Paris, Presses univecitaires de France, ۳^e éd.
- [۱۳] Legros, Cécile. (۲۰۱۱). Responsabilité du Transporteur Routier International de Marchandises . - Conditions et régime, JurisClasseur Transport, Fasc. ۷۷۶, Cote : ۰۳.
- [۱۴] <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>
- [۱۵] http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx