

کشتی الف به کشتی ب، با اختلاف زمانی ۵ روز، ترانسشیپ شود، باید دو THC و هزینه انبارداری ۵ روز توقف در بندر را متحمل شود. هزینه‌های بندری، شامل موارد دیگری نیز می‌شود از قبیل:

- اضافه‌بهای خدمات کد بین‌المللی امنیت کشتی، تسهیلات بندری،
- انبارداری کانتینر حاوی کالای خطرناک که در محوطه مجزایی در بندر نگهداری می‌شود و غیره.

هریک از این خدمات، به صورت اضافه‌بها (Surcharge) از مشتری دریافت می‌گردد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که اضافه‌بها، هر نوع هزینه و خدمات اضافی اعم از دلخواه یا اجباری است که در نهایت خود را به شکل افزایش کرایه نشان می‌دهد.

راهنمای ارزشیابی مرحله دوم

هنرجو در این بخش باید با افراد و مؤسسات دخیل در حمل‌ونقل ترکیبی به قرار زیر آشنا شود:

۱ ارسال‌کنندگان

۲ متصدیان حمل‌ونقل

همچنین آشنایی با وظایف و کارکردهای متصدی حمل ترکیبی از نکات ضروری می‌باشد.

محاسبه کرایه (تعرفه) حمل از دیگر موارد این بخش است که هنرجو بایستی به آن مسلط شود.

برای محاسبه کرایه حمل در یک مسیر مشخص باید به چند نکته توجه نمایید:

✓ زمان حمل

✓ قیمت حمل

✓ امنیت حمل

همچنین آشنایی با قراردادهای حمل از نکات ضروری است و در یک قرارداد حمل ترکیبی مواردی مانند:

■ انتخاب شرکت مناسب با حداقل هزینه و زمان.

■ انتخاب شرکت مناسب با هزینه کمتر.

■ انتخاب شرکت مناسب با زمان کمتر.

مورد توجه هنرجو قرارگیرد و رعایت دقت در محاسبه هزینه حمل و سرعت حمل و چگونگی تنظیم قرارداد مواردی است که در ارزشیابی هنرجو به آن باید تأکید گردد.

۶- اسناد حمل و نقل بین‌المللی

بارنامه حمل چندوجهی (شیوه‌ای) فیاتا FBL

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

بارنامه‌ای که امروزه به نام «بارنامه قابل معامله حمل چندوجهی فیاتا» توسط بارفرابران در سراسر دنیا صادر می‌شود و اعتبار جهانی دارد، از سال ۱۹۹۲ جایگزین بارنامه‌ای گردیده که «بارنامه حمل مرکب فیاتا» نامیده می‌شد. در مقدمه کتابچه‌ای که قبلاً برای معرفی اسناد حمل فیاتا منتشر شده، آمده است که «در این حرفه ۳۰ سال قبل احساس می‌شد که ما باید اسناد حمل مخصوص متصدیان حمل و نقل را داشته باشیم و به همین دلیل فیاتا اسناد استاندارد متحدالشکل را با رنگ‌های مشخص تدوین نمود». بارنامه حمل مرکب فیاتا به موجب سند ۳۹۶/۷۲ مورخ ۱۹۷۸/۵/۲۶ اتاق بازرگانی بین‌المللی رسماً مورد تأیید ICC قرار گرفته بود. سند یاد شده با نام اختصاری CT.B/L به تدریج قابل قبول عام شد و در نشریه شماره ۴۰۰ (U.C.P) اتاق بازرگانی بین‌المللی به عنوان سند حمل معتبر شناخته و معرفی شد.

به دنبال مطرح شدن کنوانسیون حمل چندوجهی فیاتا با همکاری اتاق مزبور بارنامه FIATA MULTIMODA B/L را منتشر ساخت که از ۱۹۹۲ به تدریج جای بارنامه قبلی را گرفته است و اینک به عنوان معتبرترین نوع بارنامه سراسری شناخته شده و کاربرد دارد.

اجازه نظارت بر چاپ و نشر اسناد حمل فیاتا - به‌ویژه بارنامه حمل چندوجهی - به سازمان عضو فیاتا یا انجمن‌های ملی منحصر است. انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران وظیفه و مسئولیت تهیه و چاپ این سند را برعهده دارد و به موجب قراردادهایی که با سازمان فیاتا امضا نموده است مسئولیت حسن استفاده از این سند و حصول اطمینان از وجود پوشش بیمه‌ای به هنگام استفاده از آن را پذیرفته است.

همچنین حقوق، وظایف و مسئولیت‌های فرستنده، گیرنده و متصدی حمل طبق شرایط پشت بارنامه مذکور تعیین می‌شود.

در ادامه بعد از دسته‌بندی کلی اسناد حمل و نقل، بارنامه حمل ترکیبی فیاتا در ارتباط با حمل و نقل دریایی هوایی و جاده‌ای کامل‌تر آورده شده است.

۷- محاسبه کرایه حمل

■ قراردادهای حمل و نقل

حمل و نقل می‌تواند از طریق دریا، هوا، راه‌آهن یا جاده انجام پذیرد. در عملیات

حمل و نقل مرکب یا چندگونه (مختلط) بیش از یک شیوه حمل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

الف) حمل و نقل دریایی

✓ کنوانسیون‌های بین‌المللی

کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل که در آن مجموعه‌ای از مقررات متحدالشکل در مورد بارنامه‌های دریایی (موسوم به مقررات لاهه) تدوین شده است، به وسیله پروتکل ۱۹۶۸ بروکسل اصلاح گردید. این پروتکل در برگیرنده مجموعه مقرراتی (موسوم به مقررات ویزی) می‌باشد و در مقررات لاهه اصلاحاتی به عمل می‌آورد. مقررات اولیه لاهه و اصلاحات آن مجموعه واحدی از مقررات موسوم به لاهه ویزی را تشکیل می‌دهند. این مقررات به وسیله «کنوانسیون ۱۹۷۸ ملل متحد در خصوص حمل دریایی کالا» مورد تجدیدنظر اساسی قرار گرفت. همچنین این کنوانسیون «مقررات هامبورگ» را پذیرفت که قبلاً تعداد زیادی از دولت‌ها آن را امضا کرده بودند.

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

✓ تعاریف

قرارداد حمل دریایی: قرارداد منعقدہ بین صادرکننده (فرستنده کالا) و مالک کشتی (متصدی حمل و نقل، متصدی باربری یا حمل کننده) است.

کرایه حمل: اجرتی که فرستنده از بابت حمل کالا به متصدی حمل و نقل می‌پردازد. **قرارداد اجاره کشتی:** اگر مقدار کالای صادراتی یعنی بار آن چنان باشد که اجاره یک کشتی کامل را ایجاب کند، شرایط قرارداد حمل و نقل در سند قرارداد اجاره کشتی گنجانده می‌شود.

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

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

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

فورواردر: شخصی است که در مقابل اجرت، ترتیبات حمل و نقل کالا را از یک کشور به کشور دیگر فراهم می‌کند ولی مسئولیت حمل کالا را بر عهده ندارد، بلکه

به صورت یک واسطه حرفه‌ای میان فرستنده یا گیرنده کالا از یک سو و متصدی باربری از سوی دیگر عمل می‌کند.

گیرنده: شخصی که کالا برای او فرستاده می‌شود. این شخص ممکن است خریدار یا عامل حمل و نقل یا هر شخص دیگری باشد که به نمایندگی از وارد کننده عمل می‌کند. **حمل کننده قانونی:** یعنی شخصی که با فرستنده برای حمل کالا قرارداد منعقد کرده است، او ممکن است حمل کننده واقعی باشد یا حمل کالا را توسط حمل کننده دیگری انجام دهد که در چنین حالتی معمولاً مسئول فعل‌ها و ترک فعل‌های آن حمل کننده شناخته خواهد شد. حمل کننده‌ای که خود کالا را حمل می‌کند ممکن است مالک کشتی یا اجاره کننده آن باشد.

ماهیت حقوقی و شکل بارنامه

بارنامه سندی است نشان دهنده حمل که حمل کننده کالا و یا نماینده او به عنوان رسید کالا، صادر می‌کند. همچنین شامل مقررات و شرایط قرارداد حمل است. بارنامه سند مالکیت کالا است و فقط دارنده آن می‌تواند کالا را به تملک خود درآورد. به موجب نص صریح مواد قانون دریایی ایران (بند ۷ ماده ۵۲ و بند ۴ ماده ۵۴) بارنامه رسید یا مدرک تحویل بار است.

به موجب بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی، پس از وصول و قبول مسئولیت کالا توسط متصدی باربری، فرستنده بار حق دارد تقاضای صدور بارنامه کند و متصدی باربری نیز ناچار است تقاضای او را پذیرفته و بارنامه را صادر نماید.

طبق ماده ۶۱، بارنامه دریایی ممکن است مانند چک به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد، صادر گردد. اگر بارنامه به نام حامل صادر شود، متصدی باربری، کالا را به آورنده بارنامه تحویل می‌دهد و اگر به نام شخص معین یا حواله کرد صادر گردد، در این صورت اشخاص فوق‌الذکر می‌توانند آن را با ظهرونیسی به دیگری منتقل کنند. بنابراین بارنامه دریایی مثل سند مالکیت یا سند تصرف جنس است. چنانچه نسخه اصلی آن به فرمانده کشتی ارائه شود، پس از احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل گیرنده، کالا تحویل دارنده بارنامه می‌شود.

✓ انواع بارنامه

۱- **بارنامه «کالای بارگیری شده در کشتی»:** بارنامه‌ای است که پس از دریافت کالا روی عرشه کشتی، صادر می‌گردد. این نوع بارنامه مطمئن‌ترین نوع بارنامه از دیدگاه واردکننده و بانک درگیر معامله است، چرا که نشان می‌دهد بار در چه تاریخ و با کدام کشتی فرستاده شده است.

۲- **بارنامه «کالای دریافت شده جهت حمل»:** این نوع بارنامه فقط تأیید می‌کند متصدی باربری کالا را برای حمل دریافت کرده است ولی نشانگر حمل قطعی کالا نمی‌باشد.

۳- **بارنامه «سراسری (یکسره)»:** این نوع بارنامه زمانی صادر می‌شود که در حمل کالا از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل استفاده گردد. هنگامی که مؤسسه حمل‌ونقل بارنامه حمل سراسری یا یکسره صادر می‌کند مسئول حمل سرتاسر مسیر است و مؤسسات دیگر دخیل در حمل بار غالباً با مؤسسه صادرکننده بارنامه، قراردادهای فرعی دارند و شرکای آن محسوب نمی‌شوند.

۴- **بارنامه گروهی Groupage B/L:** فرواردرها مجازند کالاهای همگون را که توسط فروشندگان مختلف کالاها به مقصد یکسانی ارسال می‌گردد به صورت گروهی بسته‌بندی نموده و به عنوان یک محموله ارسال نمایند. مالک کشتی در این گونه موارد اقدام به صدور بارنامه گروهی می‌کند. نظر به اینکه فرواردر نمی‌تواند بارنامه صادر شده توسط مالک کشتی را به هر یک از فروشندگان کالاها بدهد لذا اقدام به صدور گواهی حمل برای هر یک از فروشندگان کالاها می‌نماید. این سند را اصطلاحاً House Bill of Lading یا بارنامه داخلی می‌نامند و در مقصد نماینده فرواردر اقدام به گشایش محموله گروهی نموده و براساس بارنامه داخلی، کالاهای فرستاده شده را به گیرندگان آنها تحویل می‌دهد. مزایای ارسال کالا به این شیوه عبارت است از صرفه‌جویی در هزینه بسته‌بندی، هزینه بیمه کمتر، معمولاً انتقال سریع‌تر، خطر دله دزدی کمتر، کمتر صدمه دیدن کالا. نرخ هزینه حمل نیز در مقایسه با حمل جداگانه هر کالا ارزان‌تر می‌باشد. قابل ذکر است که بارنامه‌های فوق‌الذکر غیرقابل معامله و انتقال می‌باشند.

۵- **بارنامه پشت سفید Short Form B/L:** در پشت بارنامه‌های دریایی سنتی شرایط زیادی با حروف ریز درج شده است که خود باعث پیچیدگی در انجام معامله بر روی این گونه بارنامه‌ها می‌گردد. در سال ۱۹۷۹ هیئت ساده‌سازی شیوه‌های تجارت بین‌الملل فرم جدیدی به عنوان بارنامه پشت سفید یا ملخص پیشنهاد کرد. این بارنامه از نظر حقوقی و شرایط عملی با بارنامه سنتی یکسان بوده و فقط ساده‌تر از آن است و می‌تواند برای هر شرکت کشتیرانی مورد استفاده قرار گیرد. طرح مشابهی نیز در اوایل دهه ۱۹۷۰ در کشورهای دیگری نظیر کانادا، آمریکا و اسکانندیناویا مورد استفاده قرار گرفت که از نظر قانونی و عملی قابلیت استفاده خود را نشان داد. بارنامه پشت سفید یک بارنامه قابل معامله بوده و از این لحاظ هیچ‌گونه تفاوتی با بارنامه معمولی ندارد. تنها به جای شرایط مفصل و ریز مندرج در پشت بارنامه‌های سنتی، یک عبارت کوتاه چند خطی استاندارد در روی بارنامه چاپ شده است که نشانگر شرایط بارنامه می‌باشد. طبق ماده ۲۵ ب مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی نشریه شماره ۴۰۰ اتاق بازرگانی بین‌المللی بانک‌ها بارنامه ملخص یا پشت سفید را می‌پذیرند مگر آنکه در اعتبار شرایط دیگری مقرر گردیده باشد.

۶- **بارنامه خط سیر منظم یا لاینر Liner B/L**: این گونه بارنامه‌ها توسط شرکت‌های کشتیرانی صادر می‌گردد که در مسیرهای منظم و مرتبی در رفت‌وآمد می‌باشند، به عبارت دیگر این کشتی‌ها تحت برنامه از پیش تنظیم شده‌ای در زمان‌های مشخص شده به بنادر معین وارد و یا از آن خارج می‌شوند. سرویس خطوط کشتیرانی منظم که دارای مسیرها و مقاصد یکسانی می‌باشند ممکن است تشکیل یک کنفرانسی بدهند که در چنین کنفرانس‌هایی در مورد موضوعاتی مانند شرایط و ترتیبات بارنامه، کرایه حمل و گاهی استفاده از تسهیلات پهلوگیری توافقی‌هایی در بین اعضا به عمل آید که موظف به رعایت آن باشند.

۷- **بارنامه غیر قابل معامله Nonnegotiable Sea Way B/L**: بارنامه غیر قابل معامله بارنامه‌ای است که سند مالکیت کالا نبوده و قابل انتقال نمی‌باشد. کالای این نوع بارنامه فقط به شخصی که در متن بارنامه به عنوان گیرنده کالا محسوب می‌گردد، تحویل می‌شود و از آنجایی که بارنامه دریایی قابل معامله، به علت آنکه ممکن است چندین دست گشته تا به مالک نهایی خود برسد و چون این مراحل معمولاً کند و طولانی می‌باشد لذا بعضی از شرکت‌های کشتیرانی برای اجتناب از این مراحل سیر طولانی بارنامه غیر قابل معامله را ابداع و به کار گرفته‌اند.

✓ **مندرجات بارنامه**

- نام شرکت کشتیرانی
- نام صادرکننده کالا (فرستنده)
- نام و نشانی واردکننده کالا (گیرنده) یا شخصی که بارنامه به حواله کرد او صادر شده است.
- نام و نشانی طرفی که باید رسیدن کالا را به او اطلاع داد، که معمولاً واردکننده است. این موضوع هنگامی مصداق پیدا می‌کند که بارنامه به حواله کرد صادر شده باشد.
- نام کشتی حمل‌کننده کالا
- نام بندر بارگیری و بندر تخلیه کالا
- محل پرداخت کرایه حمل و اینکه آیا کرایه پرداخت شده است (freight prepaid) یا در مقصد پرداخت خواهد شد (freight to be paid at destination).
- تعداد نسخ اصلی در یک سری
- علائم و شماره‌های شناسایی کالا
- شرح مختصری درباره کالا
- تعداد بسته‌ها
- امضای فرمانده کشتی یا نماینده او
- تاریخی که کالا برای حمل دریافت شده و یا بر روی کشتی بارگیری شده است (این تاریخ نباید بعد از تاریخ حملی باشد که در اعتبار اسنادی مشخص شده است).

■ امضای صادرکننده بارنامه یا نماینده او و در صورت امکان سمت او
* با توجه به اینکه بارنامه دریایی سند مالکیت محسوب می‌شود، گیرنده کالا می‌تواند مالکیت کالا را به دیگری انتقال دهد.
بارنامه به یکی از سه صورت زیر صادر می‌گردد:

1 ممکن است بارنامه به حواله کرد شخص معین، صادر شده باشد. در این مورد اصطلاح *to order* یا *to the order of* به کار برده می‌شود. در چنین حالتی شخصی که بارنامه به نام او (به حواله کرد او) صادر شده، می‌تواند با ظهرنویسی آن را به شخص دیگری منتقل کند.

2 ممکن است بارنامه حامل *bearer* باشد. یعنی ارائه‌دهنده آن به شرکت حمل و نقل مالک کالا شناخته می‌شود و در نتیجه چنین بارنامه‌ای نیاز به ظهرنویسی ندارد.

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

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

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

* در صورتی که کالا روی عرشه *on deck* حمل شده باشد، این موضوع روی بارنامه قید می‌گردد. در اعتبارات اسنادی، طبق ماده ۲۸ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی بروشور ۴۰۰ اتاق بازرگانی بین‌المللی، بانک معامله‌کننده اسناد، مجاز به قبول چنین بارنامه‌ای نمی‌باشد. مگر اینکه در متن اعتبار اسنادی مورد بحث، صراحتاً چنین بارنامه‌ای را قبول نموده باشند. اگر بارنامه دریایی حاکی از حمل کالا روی عرشه کشتی باشد بیمه نامه مربوطه نیز بایستی ریسک کالا روی عرشه کشتی را بپوشاند. باید توجه داشت که پرخطرترین نوع حمل دریایی در آن است که کالا روی عرشه کشتی حمل شود. البته بعضی از کالاها با توجه به ماهیت‌شان بایستی روی عرشه کشتی حمل شوند مانند تیرآهن. به علاوه با توجه به حمل کالا به وسیله کانتینر معمولاً کشتی‌های کانتینربر اکثر کانتینرها را روی عرشه حمل می‌نمایند.
بارنامه بدون قید: در برگزیده توضیحاتی دال بر معیوب بودن شرایط و بسته‌بندی کالا نباشد (*clean*). بارنامه حاوی این توضیحات یعنی بارنامه «مشروط» یا

«مقید» (Clause B/L or Dirty B/L or Foul B/L)، بر اساس ماده ۳۴ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی بروشور شماره ۴۰۰ اتاق بازرگانی بین‌المللی، برای خریداری که کالا را بر اساس قرارداد CIF می‌خرد یا بانکی که موافقت کرده قیمت کالا را در برابر دریافت اسناد به فروشنده بپردازد قابل قبول نمی‌باشد.

دلایل اهمیت تاریخ صدور بارنامه

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

■ رعایت این الزام را معلوم می‌دارد که اسناد باید طی مدت اعتبار و ظرف مدت ۲۱ روز پس از صدور بارنامه دریایی، بسته به مورد، برای پرداخت، قبولی نویسی یا معامله ارائه گردند، مگر اینکه در اعتبار مدت دیگری تعیین شده باشد (بند الف ماده ۴۳ عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی). اگر در اعتبار اسنادی بارنامه «کالای دریافت شده جهت حمل» یا بارنامه «کالای بارگیری شده در کشتی» قید شده باشد و بارنامه حمل کالا در کشتی را نشان دهد، تاریخ بارنامه همان تاریخ صدور آن است.

■ در تجارت بین‌الملل به بارنامه‌ای که پس از ۲۱ روز از تاریخ حمل به بانک ارائه شده باشد، بارنامه کهنه یا بیات می‌گویند. علت عدم قبول چنین بارنامه‌ای در اعتبارات اسنادی این است که اصولاً اسناد حمل باید زودتر از کالا به‌دست خریدار رسیده باشد تا بتواند پس از طی تشریفات بانکی و گمرکی نسبت به ترخیص کالا در زمان معین از گمرک اقدام نماید و بنابراین اگر به‌عللی فروشنده در ارسال اسناد حمل دیرتر از مدت مقرر مبادرت ورزد این موضوع ممکن است باعث معطل شدن کالا در گمرک مقصد و در نتیجه فاسد شدن آن و یا خسارت دیدن آن شود. به‌علاوه هزینه انبارداری گمرک نیز به آن اضافه می‌گردد. در موارد خاصی نیز که کالا مدت مدیدی در گمرک می‌ماند احتمال متروکه شدن آن وجود دارد که با الزام فروشنده به تحویل اسناد حمل ظرف مدت مشخص شده امکان بروز چنین مشکلاتی تا حد امکان کاهش خواهد یافت.

■ قابل قبول بودن سند بیمه را مشخص می‌سازد که تاریخ آن نباید پس از تاریخ صدور بارنامه دریایی باشد، مگر اینکه در اعتبار اسنادی به‌گونه‌ای دیگر مقرر شده یا اینکه در سند بیمه صراحتاً ذکر گردد که پوشش بیمه لااقل از تاریخ بارگیری نافذ است (بند ۵ ماده ۳۴ عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی).

✓ سری کامل بارنامه

بارنامه معمولاً در یکسری حاوی دو یا چند نسخه اصلی (original) صادر می‌شود که تمام آنها دارای شرایط و تاریخ یکسان می‌باشند. اگر نقش یکی از این نسخ «پایان پذیرد» یعنی کالا در برابر آن تحویل داده شود، سایر نسخ باطل می‌گردد.

بسیار حائز اهمیت است که حداقل یک نسخه اصلی از سری بارنامه، قبل از رسیدن کالا به مقصد یا هم‌زمان با آن در اختیار گیرنده قرار گیرد، زیرا حمل‌کننده موظف نیست بدون دریافت نسخه اصلی بارنامه دریایی کالا را تحویل دهد. به موجب ماده ۶۲ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی باید در چهار نسخه (full set) به شرح زیر صادر شود:

- ۱ نسخه اول که برای فرستنده بار نسخه اصلی است.
 - ۲ نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است.
 - ۳ نسخه سوم برای فرمانده کشتی است.
 - ۴ نسخه چهارم برای مالک کشتی یا نماینده قانونی او می‌باشد.
- کلیه نسخ بارنامه باید به امضای فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده، برسد.

علت صدور بارنامه‌ها در چند نسخه آن است که در صورت مفقود شدن یکی از نسخ، صاحب کالا بتواند با ارائه نسخه اصلی دیگر کالای خود را از کشتیرانی دریافت کند و بانک معامله‌کننده اسناد، معمولاً اسناد را در ۲ سری جدا از هم پست می‌کند تا در صورتی که یکسری اسناد در بین راه گم شد، سری دوم به بانک گشایش‌کننده رسیده و بانک بتواند اسناد را بررسی و جهت دریافت کالا به خریدار ارائه دهد. وظایف و مسئولیت‌های حمل‌کننده (متصدی حمل و نقل دریایی)

وظایف متصدی حمل و نقل دریایی به شرح زیر است:

- حمل‌کننده موظف است کوشش‌های مقتضی را در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، انتخاب کارکنان شایسته، تجهیز و تدارک کشتی به عمل آورد و انبارها، یخچال‌ها و سردخانه‌ها و قسمت‌های دیگر کشتی را که در آن کالا حمل می‌شود برای قبول و نگهداری کالا آماده و عاری از خطر گرداند.
- حمل‌کننده باید محموله را به نحو صحیح و دقیق بارگیری، جابه‌جا، انبار، حمل، نگهداری، مراقبت و تخلیه کند.
- حمل‌کننده ملزم است مسیری را که قرارداد آن منعقد شده است با سرعت معقول آغاز کرده و به انتها برساند، در مسیر توافق شده حرکت نماید و در صورت عدم وجود چنین توافقی، مسیر متداولی را بدون تغییر جهت غیر معقول برگزیند.
- مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی به شرح زیر است:
 - طبق مقررات بین‌المللی حمل‌کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا ناشی از حوادثی که از حوزه مسئولیت او بیرون است، تعهدی ندارد. این وقایع عبارت‌اند از: خطرهای دریایی، بلایای طبیعی، جنگ، عیب‌ذاتی کالا، اعتصاب، منع ورود کارگران به محل کار و غیره.
 - مسئولیت حمل‌کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا و همین‌طور تأخیر، به مبلغ ثابتی برای هر بسته یا واحد حمل محدود می‌گردد.

- طبق مقررات لاهه، در صورت فقدان و یا خسارات وارده به کالا متصدی باربری برای هر بسته یا واحد کالا مسئولیتی زائد بر صد لیبره استرلینگ نخواهد داشت، مگر آنکه نوع و ارزش کالا قبل از حمل توسط فرستنده صریحاً اظهار و در بارنامه دریایی قید شده باشد. در غیر این صورت مسئول نخواهد بود. (رقم مذکور مورد تجدید نظر قرار گرفت و سقف مسئولیت متصدی باربری به ۱۰۰۰۰ فرانک طلا برای هر بسته یا واحد یا ۳۰ فرانک طلا برای هر کیلوگرم وزن ناخالص - هر کدام بیشتر باشد - افزایش یافت).
- طبق قانون دریایی ایران رقم سابق یعنی صد لیبره استرلینگ ملاک عمل قرار می‌گیرد.

وظایف و مسئولیت‌های فرستنده

- فرستنده باید کالا را در زمان، مکان، به تعداد، وزن و کمیت پیش‌بینی شده در قرارداد حمل، به حمل‌کننده تحویل دهد. فرض بر آن است که فرستنده به هنگام بارگیری، در مورد دقت علائم، تعداد، مقدار وزن کالا، آن‌گونه که اظهار نموده است، به حمل‌کننده تضمین دهد.
- فرستنده باید از بابت کلیه لطمات، زیان‌ها و هزینه‌های ناشی از بی‌دقتی خود در اعلام مشخصات به حمل‌کننده خسارت بپردازد.
- فرستنده به‌طور ضمنی تعهد می‌کند که در مورد کالا هیچ‌گونه خطر افشا نشده‌ای وجود ندارد و عدل‌بندی و بسته‌بندی آن مناسب است، مگر اینکه به حمل‌کننده مشخصاً اطلاع داده باشد که محموله خطرناک است.
- فرستنده موظف است به حمل‌کننده کرایه حمل، یعنی هزینه حمل و نقل کالا را بپردازد. حمل‌کننده به منظور تضمین پرداخت کرایه، نسبت به کالا حق حبس دارد.
- **حقوق و وظایف گیرنده و شخصی که بارنامه به نام او ظهورنویسی شده است.**
- گیرنده کالا یا شخصی که بارنامه به نام او ظهورنویسی شده است، حق دارد کالا را در بندر مقصد با ارائه بارنامه و طبق شرایط مندرج در آن از حمل‌کننده تحویل گیرد. در صورت هرگونه قصوری، وی می‌تواند علیه حمل‌کننده اقامه دعوی کند و خسارتی را که بر اثر عمل ارادی یا غفلت حمل‌کننده به کالا وارد آمده است مطالبه نماید.
- علی‌الاصول گیرنده کالا مسئول پرداخت کرایه نیست مگر آنکه شرط مربوط به پرداخت کرایه در بارنامه مقرر داشته باشد که پرداخت کرایه برعهده گیرنده است.

خسارت دریایی

گاهی اتفاق می‌افتد که حمل‌کننده یا نماینده او بخشی از کشتی یا بار آن را به‌خاطر نجات بقیه بار و زندگی سرنشینان کشتی، فدا کند یا برای حفظ منافع مشترک و ایمنی تمامی طرف‌ها، هزینه‌های فوق‌العاده اما ضروری را متحمل شود. طرفی که بر اثر این اعمال خسارت می‌بیند حق دارد به نسبت سهم فرستندگان دیگر در حمل دریایی، مبلغی را مطالبه نماید که به آن «خسارت مشترک» گویند.

با توجه به مطالب فوق، اولاً چنین خسارتی باید از روی قصد وارد شده باشد، ثانیاً برای حفظ کشتی و بار آن ضرورت داشته باشد و ثالثاً در نتیجه سهل‌انگاری هیچ یک از طرف‌های ذی‌نفع (مالکین کالا و مالکین کشتی) نباشد. در ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران نیز خسارت مشترک دریایی مورد توجه قرار گرفته است.

ب) حمل و نقل هوایی

✓ کنوانسیون‌های بین‌المللی

کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو مربوط به متحدالشکل کردن برخی قواعد مربوط به حمل هوایی طبق پروتکل ۱۹۵۵ لاهه اصلاح شد و به‌وسیله کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاجارا و پروتکل الحاقی مونترال مورخ ۱۹۷۵ تکمیل گردید.

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

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

هرچند حمل و نقل‌های خارج از مقررات کنوانسیون‌های فوق جنبه بین‌المللی دارند، یعنی کالا از یک کشور به کشور دیگر حمل می‌شود، منتها در قالب تعریف تکنیکی از حمل بین‌المللی طبق دو کنوانسیون فوق نمی‌گنجد. بنابراین، اینگونه قراردادهای حمل هوایی تابع مقررات خاص خود می‌باشند. در ادامه اصول اساسی کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و متن اصلاحی آن تشریح می‌گردد.

بارنامه (راهنامه) هوایی Air Way Bill

«بارنامه هوایی» یا «سند حمل هوایی» که آن را Air Consignment Note یا Airfreight Note هم می‌نامند مبین انعقاد قرارداد حمل هوایی است. بارنامه هوایی معمولاً در ۱۲ نسخه صادر می‌شود که سه نسخه اصلی آن از نظر تجارتي مهم می‌باشد و بقیه نسخ آن برای قسمت‌های داخلی شرکت هواپیمایی کاربرد دارد.

- سه نسخه اصلی به ترتیب عبارت است از:
- نسخه اصلی اول برای حمل کننده یا صادر کننده
- نسخه اصلی دوم برای گیرنده
- نسخه اصلی سوم برای فرستنده
- مشخصات بارنامه هوایی به شرح زیر می باشد:
- توصیف کلی نوع کالا.
- علائم مخصوصی که برای شناسایی کالا لازم است.
- تعداد بسته، مقدار و وزن کالا
- محل بارگیری و تاریخی که حمل کننده هوایی کالا را تحویل گرفته است.
- محل تخلیه.
- فرودگاه های ترانزیت (اگر وجود داشته باشد).
- بیان این نکته که برای تمدید مسئولیت حمل کننده در قبال از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا، شکل اصلاح شده مقررات ورشو قابل اعمال خواهد بود.
- بانک ها طبق مقررات اعتبارات اسنادی، سند حمل هوایی (نسخه اصلی) را می پذیرند، مشروط بر اینکه نشان دهد کالا برای حمل پذیرفته شده است (ماده ۲۷ عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی).

✓ وظایف و مسئولیت های حمل کننده (متصدی حمل و نقل هوایی)

وظایف حمل کننده هوایی در مورد وضعیت هواپیما، طرز عمل با بار در هواپیما، سفر هوایی و تحویل بار در مقصد مشابه از جمله وظایف حمل کننده دریایی است. از سوی دیگر مسئولیت حمل کننده هوایی با مسئولیت حمل کننده دریایی تفاوت دارد، زیرا حمل کننده هوایی به طور خودکار مسئول تلف شدن، از میان رفتن، آسیب دیدن بار و حتی تأخیر در تحویل آن می باشد، به شرط آنکه وقایع مزبور در جریان حمل هوایی رخ داده باشند. گرچه ممکن است در قانون حمایت هایی از حمل کننده به عمل آید، اما وی نمی تواند از خود سلب مسئولیت کرده یا میزان مسئولیت را کمتر از مبلغ مقرر در کنوانسیون ورشو تعیین نماید. در عوض حمل کننده هوایی می تواند به سقف حداکثری که برای مسئولیت هایش وجود دارد متکی باشد. حتی در آن صورت نیز حمل کننده تنها هنگامی مسئول شناخته خواهد شد که خواهان بتواند ثابت کند خسارت وارده، حداقل چنین مبلغی است. فقط فرستنده و گیرنده کالا حق اقدام علیه حمل کننده را دارند. اگر حمل کننده هوایی تقلب نکرده باشد، این حق تنها در صورتی قابل اعمال است که ظرف مهلت مقرر، در مورد خسارت یا تأخیر کتباً از حمل کننده شکایت شود. در صورت عدم وجود شکایت، دریافت کالا توسط شخصی که حق دارد آن را تحویل بگیرد، نشانه اولیه تحویل کالا در وضعیت مناسب است.

✓ وظایف و مسئولیت‌های فرستنده

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

✓ ماهیت حقوقی بارنامه هوایی

بارنامه هوایی سند مالکیت کالا نیست و به تبع آن قابل معامله نمی‌باشد، مگر بر اساس مجموعه قوانین متحدالشکل بازرگانی تجاری آمریکا که بارنامه هوایی را سند مالکیت کالا می‌داند. به استثنای بارنامه‌های هوایی مشمول این قانون، فرستنده تا زمانی که نسخه سوم اصلی بارنامه هوایی را در اختیار دارد، محق است با پرداخت کرایه حمل، کالا را در اختیار خود گیرد. اگر وی این نسخه اصلی را در اختیار نداشته باشد، هرگونه تصرفی باطل بوده و حمل‌کننده مسئول هرگونه خسارتی است که توسط او به دارنده نسخه سوم اصلی بارنامه هوایی وارد می‌آید. اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) فرم بارنامه هوایی مشترکی را برای اعضا تهیه کرده که برای حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد. شرایط مقرر در این بارنامه هوایی با مفاد کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن انطباق کامل دارد. یاتا شرایط قرارداد را که معمولاً پشت نسخه اصلی بارنامه ذکر می‌گردد به صورت یکنواخت درآورده است که هر چندگاه مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد. البته فرم بارنامه این اتحادیه در سری‌های ۱۲ نسخه‌ای تهیه می‌شود که سه نسخه آن اصلی است و به ترتیب به حمل‌کننده، فرستنده و گیرنده تعلق دارد و ما بقی نیز برای امور مربوط به هواپیمایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. چون بارنامه هوایی فقط یک رسید است لذا ذی‌نفع کالا پس از دریافت بارنامه به شرکت هواپیمایی مراجعه نموده و پس از ارائه آن به شرکت هواپیمایی حواله تحویل کالا را دریافت می‌کند. فرستنده کالا پس از تحویل کالا به شرکت هواپیمایی و دریافت نسخه سوم بارنامه تا هنگامی که آن را به بانک گیرنده کالا از طریق بانک خود و یا مستقیماً نداده است و یا آنکه آن را به گیرنده تحویل نداده است، می‌تواند به شرکت هواپیمایی مراجعه کرده و از آنها بخواهد که نام گیرنده و آدرس آن را تغییر دهد و یا کالا را باز پس گیرد. در بروات اسنادی، صادرکننده و یا بانک او کنترل خود را بر روی کالا حفظ می‌نماید تا بارنامه را «جهت تحویل» یا *Consigned to* به بانک کارگزار و یا «به حواله کرد» *To the order of* صادر نماید. در چنین حالتی کالا هنگامی تحویل

خریدار می‌گردد که دستورات داده شده توسط فروشنده یا بانک او به بانک خریدار توسط خریدار انجام شده باشد. در اعتبارات اسنادی نیز بانک‌های گشایش‌کننده به منظور کنترل و کاهش ریسک خود همیشه در متن، اعتبار می‌خواهند که بارنامه به نام بانک گشایش‌کننده اعتبار باشد. بارنامه هوایی بایستی ممه‌ور به مهر شرکت هواپیمایی مبنی بر تاریخ پرواز و شماره پرواز باشد تا بدین طریق دقیقاً تعیین شود که چه موقع کالا به مقصد تعیین شده می‌رسد. به این مهر **Flight Stamp** یا مهر پرواز می‌گویند.

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

بارنامه هوایی به جهات زیر دارای اهمیت است:

- رسید کالا جهت حمل است.
- مشخص‌کننده قرارداد حمل است.
- صورتحساب کرایه حمل کالا است. این کرایه حمل می‌تواند بر حسب قرارداد در مبدأ و یا در مقصد پرداخت شود که این موضوع بر روی بارنامه هوایی مشخص می‌شود.
- راهنمای نحوه حمل کالا توسط مسئولین حمل می‌باشد (چگونگی حمل و مراقبت از کالا و ارسال و تحویل آن توسط کارمندان هواپیمایی).
- گواهی بیمه است، در صورتی که بیمه شرکت حمل‌کننده از طرف ارسال‌کننده کالا تقاضا شده باشد.

بارنامه هوایی هنگامی که به وسیله شرکت حمل و نقل هوایی یا کارگزار (Agent) او صادر شد و توسط او و همچنین ارسال‌کننده کالا امضا گردید معتبر می‌گردد و اعتبار این قرارداد حمل هنگامی که کالا در مقصد، تحویل گیرنده آن گردید به پایان می‌رسد.

ج) حمل و نقل جاده‌ای

در اکثر کشورهای اروپایی حمل جاده‌ای بین‌المللی بر اساس «کنوانسیون قرارداد حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده» که در سال ۱۹۵۶ در ژنو به امضا رسید و به CMR معروف است انجام می‌پذیرد. مقررات حمل جاده‌ای کشورهای هم‌که به این کنوانسیون نپیوسته‌اند تفاوت اساسی با قواعد مندرج در این کنوانسیون ندارد. هنگامی مقررات CMR کاربرد پیدا می‌کند که کالا از طریق جاده از نقطه‌ای در سرزمین یک دولت عضو به نقطه‌ای در سرزمین یک دولت عضو دیگر حمل گردد. در مواردی که بخشی از این سفر از طریق دریا باشد، باز هم حمل و نقل تابع مقررات

حمل جاده‌ای یعنی CMR خواهد بود مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه جاده‌ای تخلیه نشود، به عبارت دیگر وسیله نقلیه جاده‌ای یا بار خود وارد کشتی گردد.

✓ سند حمل

طبق CMR قرارداد حمل زمینی باید از طریق سند حمل ابرام گردد، اگر چه عدم وجود این سند یا هرگونه بی‌قاعدگی در آن تأثیری در اعتبار قراردادی که مشمول کنوانسیون خواهد بود، نمی‌گذارد، سند حمل جاده‌ای باید در سه نسخه اصلی و به امضای فرستنده و حمل‌کننده، صادر گردد. اولین نسخه به فرستنده کالا تحویل داده می‌شود. دومین نسخه همراه کالا است و نسخه سوم نزد حمل‌کننده باقی می‌ماند. سند حمل جاده‌ای نه قابل معامله است و نه سند مالکیتی محسوب می‌شود و تنها نشانه اولیه انعقاد قرارداد حمل و شرایط قرارداد مزبور و دریافت کالا توسط حمل‌کننده است. فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی آن در وضعیت مطلوبی قرار دارند و هنگامی که حمل‌کننده آنها را تحویل می‌گرفته، علائم و شماره‌های آنها با اظهارات مندرج در سند حمل انطباق داشته است. فرستنده حق دارد دستوراتی در مورد کالا بدهد، بدین ترتیب که از حمل‌کننده بخواهد جریان حمل کالای در راه را متوقف سازد، محل تحویل کالا را تغییر دهد یا کالا را به شخصی غیر از گیرنده‌ای که نام او در سند حمل آمده است تحویل دهد. اختیاراتی که مقررات CMR در خصوص متوقف ساختن کالای در راه به فرستنده می‌دهد نباید با حق فروشنده برای متوقف ساختن کالای در راه، طبق قرارداد فروش، اشتباه گرفت. در مقررات CMR این حق در برابر حمل‌کننده وجود دارد و ارتباطی به ورشکستگی خریدار پیدا نمی‌کند، درحالی‌که طبق قراردادهای فروش بین‌المللی چنین حقی تنها در صورت ورشکستگی خریدار قابل اعمال است. این حق هنگامی ساقط می‌شود که نسخه دوم سند حمل به گیرنده‌ای که نامش در سند حمل قید گردیده، تسلیم شود یا اینکه گیرنده از حمل‌کننده بخواهد که در برابر رسید، نسخه دوم سند حمل کالا را به او تحویل دهد. گیرنده همچنین محق است ترتیباتی را در مورد کالا مقرر دارد، به شرط آنکه فرستنده این حق را در سند حمل برای وی محفوظ نگهداشته باشد. فرستنده‌ای که مایل است ترتیبات جدید را در مورد کالا مقرر دارد باید نسخه اول سند حمل را به حمل‌کننده ارائه دهد تا دستورات جدید در سند مزبور ثبت گردد. وی همچنین باید به حمل‌کننده تضمینات لازم را برای جبران خسارات احتمالی بدهد. سند حمل جاده‌ای در چارچوب اعتبارات اسنادی قابل ارائه به بانک می‌باشد (ماده ۲۸ عرف و رویه متحدالشکل اعتبارات اسنادی).

✓ وظایف و مسئولیت‌های حمل‌کننده (متصدی حمل و نقل زمینی)

حمل‌کننده ملزم به حمل کالا طبق مقررات و شرایط حمل است. وی مسئول تلف شدن کلی یا جزئی کالا و خسارت وارده بر آن در فاصله دریافت کالا از فرستنده

و تسلیم آن به گیرنده و همین طور هرگونه تأخیر در تحویل کالا است. هرچند، اگر بتواند ثابت نماید که از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا یا تأخیر در تحویل آن بر اثر غفلت خواهان، فساد ذاتی کالا یا شرایطی بوده که نمی‌توانسته از آن اجتناب کند، از مسئولیت میراست. در CMR فهرستی از خطرهای ویژه ذکر شده که در صورت بروز، مسئولیتی متوجه حمل‌کننده نخواهد بود. در مواردی که آسیب دیدن یا از میان رفتن کالا در زمان تحویل آشکار باشد، قبول تحویل توسط گیرنده نشانه اولیه دریافت کالا به صورت سالم است، مگر اینکه در زمان تحویل یادداشتی کتبی مبنی بر آسیب دیدن کالا، تسلیم حمل‌کننده شده باشد. چنانچه از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا در زمان تحویل آشکار نباشد، قبول تحویل نشانه اولیه قبول کالا در شرایط مطلوب است، مگر اینکه ظرف هفت روز پس از تحویل، به استثنای تعطیلات رسمی، یادداشتی کتبی در خصوص تأخیر در تحویل کالا ممنوع نخواهد بود، و یادداشتی در این زمینه ظرف ۲۱ روز پس از تحویل واقعی کالا، تسلیم حمل‌کننده گردد. این واقعیت که کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مهلت مقرر، یا اگر مهلتی تعیین نشده، ظرف ۶۰ روز پس از انقضای مهلت مقرر، یا اگر مهلتی تعیین نشده، ظرف ۶۰ روز پس از دریافت کالا توسط حمل‌کننده، به گیرنده تحویل داده نشده است، دلیلی قاطع بر از میان رفتن کالا است و شخصی که به موجب سند حمل حق اقامه دعوی دارد از این پس می‌تواند کالای مزبور را گم شده تلقی نماید. مسئولیت حمل‌کننده از بابت تلف شدن یا آسیب دیدن کالا یا تأخیر در تحویل آن محدود به مبلغ مقطوعی است که به نسبت وزن کالا تعیین می‌گردد. این مبلغ ۲۵ فرانک طلا برای هر کیلوگرم بار است، مگر اینکه فرستنده به هنگام تنظیم قرارداد حمل، مبلغ ویژه‌ای را اعلام کرده باشد. در چنین صورتی مبلغ اخیر سقف خسارات قابل پرداخت خواهد بود. البته هزینه‌های حمل و نقل و حتی حقوق و عوارض گمرکی پرداخت شده برای کالا به این ارقام اضافه می‌شود. در مورد تأخیر در تحویل کالا، مسئولیت حمل‌کننده برای پرداخت خسارت حداکثر به هزینه‌های حمل و نقل محدود می‌شود، مگر اینکه فرستنده و حمل‌کننده به گونه‌ای دیگر توافق کرده باشند.

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

✓ وظایف و مسئولیت‌های فرستنده

فرستنده موظف به پرداخت کرایه حمل و دیگر هزینه‌های مذکور در سند حمل جاده‌ای است. اگر در این سند «شرط پرداخت در موقع تحویل» قید شده باشد، گیرنده کرایه حمل را می‌پردازد. فرستنده همچنین مسئول تهیه اسناد گمرکی و انجام تشریفات مربوط به آن است.

✓ عملیات حمل مرکب یا چندگونه

در عملیات حمل و نقل بین‌المللی سنتی، سه مرحله وجود دارد: حمل کالا به بندر بارگیری، حمل دریایی آن به بندر مقصد و حمل کالا به محل نهایی. هر یک از این مراحل تابع قواعد حقوقی گوناگونی است و در تجارت بین‌المللی نیز ممکن است مشمول کنوانسیون‌های مختلفی باشد. با پیدایش کانتینر شیوه‌های جدیدی در حمل و نقل مدرن برای حمل سراسری کالا از طریق عملیات حمل مرکب به وجود آمده است. هم‌زمان ضرورت تنظیم سندی که مبین این نوع حمل و نقل باشد احساس شد. تشکیلات مختلفی چون کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد (آنکتاد) و اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) می‌کوشند برای رفع ابهامات حقوقی موجود مقررات استاندارد را در زمینه حمل و نقل مرکب وضع کنند. اتاق بازرگانی بین‌المللی سندی را تحت عنوان «قواعد متحدالشکل سند حمل مرکب» منتشر ساخته است.

✓ سند حمل مرکب

- محل قبول یا دریافت (در اختیار قرار گرفتن) و محل تحویل کالا را به جای بنادر بارگیری و تخلیه نشان می‌دهد.
- تأیید می‌کند که کالا برای حمل سراسری (یکسره) از محل قبول یا دریافت کالا تا محل تحویل در اختیار حمل‌کننده قرار گرفته است، به جای اینکه گواهی نماید کالا در کشتی معینی بارگیری شده است.
- ممکن است توسط عامل حمل و نقلی صادر شود که لزوماً مالک کشتی مورد استفاده در حمل دریایی کالای مورد نظر نیست.
- در صورت «ترانس شپمنت» یعنی انتقال کالا از یک وسیله به وسیله نقلیه دیگر آن را در بر می‌گیرد.
- *** قبول سند حمل مرکب تابع بند ب ماده ۲۶ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی به شرح ذیل است:
- اگر ترتیب دیگری در اعتبار مقرر نشده باشد، بانک‌ها سند حمل را در موارد زیر رد نخواهند کرد.
- عنوان سند عناوینی نظیر «بارنامه حمل مرکب»، «سند حمل مرکب» یا «بارنامه بندر به بندر» یا عنوان و یا عناوین ترکیبی دیگری باشد که همگی دارای همین

مفهوم و منظورند و یا:

- بعضی از شرایط حمل یا کلیه آن به مرجع یا سند دیگری به جز خود سند حمل (مثل سند حمل ملخص یا سند حمل پشت سفید) ارجاع داده شود و یا:
 - محل تحویل گرفتن کالا با بندر بارگیری تفاوت داشته باشد و مقصد نهایی با بندر تخلیه متفاوت باشد و یا:
 - به چنان محموله‌هایی مربوط شود که در کانتینر یا روی کفه بارگیری (پالت) و مانند آنها گذاشته می‌شوند و یا:
 - شامل عبارت «در نظر است» یا عباراتی مشابه آن در ارتباط با کشتی یا دیگر وسایل حمل و نقل و یا بندر بارگیری و تخلیه باشد.
- در سال ۱۹۸۰ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین‌المللی چندگونه کالا» به امضا رسید. این کنوانسیون به محض اینکه لازم‌الاجرا شد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی چندگونه قابل اعمال بود. بدین ترتیب، رژیم مسئولیت مورد توافقی بر روابط قراردادی فرستنده و عامل حمل و نقل چندگونه، در طول حمل، از دریافت کالا تا تحویل آن (قطع نظر از شیوه‌های حمل مختلف مورد استفاده) حاکم خواهد بود. این کنوانسیون از طریق یک رژیم حقوقی اختصاصی، به نیاز استفاده از پیشرفت‌های جدید تکنولوژی در حمل و نقل، مانند کانتینری کردن پاسخ می‌گوید. مفهوم «مسئولیت سراسری» که در این کنوانسیون وارد شده تاکنون فقط در قراردادهای تجاری وجود داشت و گنجاندن آن برای نخستین بار در یک کنوانسیون بین‌المللی، تضمین می‌کند که طرف قوی‌تر در قرارداد حمل چندگونه (مرکب) نتواند از مقررات آن عدول نماید. بر خلاف این کنوانسیون، در کنوانسیون‌های موجود مسئولیت بر حسب شیوه‌های مختلف حمل میان حمل‌کنندگان توزیع می‌شود. بنابراین، هر حمل‌کننده فقط مسئول مسیر مشخص مربوط به خود در کل جریان حمل و نقل است.

کنوانسیون ملل متحد در مورد حمل و نقل بین‌المللی چندگونه کالا، علاوه بر مقدمه که به توضیح اصل می‌پردازد شامل هشت بخش اصلی بدین قرار است:

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

✓ اسناد فیاتا

فیاتا فدراسیون بین‌المللی مجمع نمایندگی عاملین حمل (فورواردرها) می‌باشد. اسناد این مؤسسه دارای شرایط و عبارات مهمی در مورد تعهداتی است که به وسیله عامل حمل صادرکننده آن سند فیاتا پذیرفته شده است. اعضای فیاتا می‌بایست

جهت صدور اسناد فیاتا مجوز لازم را از انستیتو عاملین حمل دریافت دارند. این انستیتو از طرف سازمان فیاتا مجاز گردیده که این گونه مجوزها را برای اعضا فیاتا صادر نماید باید اضافه نمود که این فرم‌های فیاتا در اختیار غیر اعضا نبوده و نمی‌توانند از آن استفاده نمایند. صادرکنندگانی که از خدمات عاملین حمل استفاده می‌نمایند اغلب در مقابل تحویل کالای خود رسید عامل حمل (فورواردر) را دریافت می‌دارند. عاملین حمل (فورواردرها) سعی می‌کنند در هر جایی که امکان داشته باشد برای تقلیل هزینه حمل، کالاهای مختلف را به طریقی در یک کانتینر گروه‌بندی کرده و قرار دهند تا از فضای آن حداکثر استفاده شود و بدین وسیله هزینه کاهش یابد و سپس کانتینر را تحویل شرکت کشتیرانی می‌دهد. شرکت کشتیرانی بعضی مواقع برنامه‌های مستقلی برای هر یک از کالاهایی که در یک کانتینر توسط عامل حمل قرار داده شده، صادر می‌نماید. بنابراین نه تنها عاملین حمل (فورواردرها) بعضی مواقع برای هر قسمت از بار قرار داده شده در یک کانتینر رسیدی صادر می‌کنند بلکه شرکت کشتیرانی نیز در مواردی که لازم باشد، برنامه مربوطه را صادر خواهد نمود. اسناد مزبور که توسط عاملین حمل صادر می‌گردد چیزی بیش از یک رسید نیست و نشان‌دهنده قرارداد حمل و یا سند انتقال مالکیت کالا نیست. معهذ این رسیده‌ها مدارکی هستند که به وسیله آن گیرنده کالا می‌تواند در مقصد کالای خود را از نمایندگان عاملین حمل دریافت کند. به همین لحاظ عاملین حمل (فورواردرها) مسئولیت کالا را به عهده دارند. در صورتی که حمل‌کننده دارای چنین مسئولیتی در مقابل خریدار نیست (مگر در مواردی که فورواردر خود حکم‌کننده نیز باشد).

رسید عاملین حمل فیاتا (FCR) Fiata Forwarders Certificate of Receipt

رسید عاملین حمل فیاتا برای استفاده فورواردرهای داخل سازمان فیاتا تهیه گردیده است. سند رسید کمپانی حمل و نقل فیاتا، فورواردر را قادر می‌سازد که به ارسال‌کننده کالا سندی ارائه‌داده و بدین وسیله اعلام نماید که مسئولیت کالای مورد نظر را به عهده گرفته است. رسید عاملین حمل فیاتا را می‌توان فوراً پس از آنکه فورواردر کالا را تحویل گرفت به ارسال‌کننده تحویل داد. با تکمیل رسید عاملین حمل فیاتا، فورواردر گواهی می‌کند که او کالای مورد نظر را در اختیار گرفته و بر طبق دستورات غیرقابل برگشتی متعهد گردیده است که آن را برای شخص یا مؤسسه‌ای که در سند نشان داده شده، ارسال دارد. این دستورات تنها در صورتی قابل ابطال است که نسخه اصل سند FCR به فورواردر صادرکننده آن تسلیم گردیده و او نیز در موقعیتی باشد که بتواند چنین دستور ابطالی را بپذیرد. رسید عاملین حمل فیاتا اساساً زمانی استفاده خواهد گردید که تولیدکننده یا فروشنده، کالا را بر مبنای Ex-works فروخته و نیاز به آن دارد که با ارائه رسید عاملین حمل فیاتا به خریدار اثبات نماید که به تعهدات خود عمل کرده است. درحالتی که اعتبار

اسنادی گشایش شده باشد فروشنده تحت این شرایط قادر خواهد بود با ارائه رسید عاملین حمل فیاتا صادره توسط فرواردر از مبلغی که بر طبق شرایط اعتبار توسط خریدار در اختیار او گذاشته شده است استفاده نماید. فروشنده به هیچ وجه حق دخل و تصرف در کالایی که تحویل فرواردر شده و رسید حمل و نقل فیاتا مربوط به آن نیز تحویل خریدار گردیده است را ندارد.

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

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

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

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

رسید عاملین حمل فیاتا تابع شرایط عمومی حمل و نقل کالا در کشور صادرکننده سند می باشد که این شرایط در ظهر رسید ذکر می شود. بنابراین، این سند تنها به وسیله فرواردرهایی می تواند مورد استفاده قرار گیرد که این شرایط عمومی را در فعالیت حمل و نقل خود رعایت کنند.

چنانچه فرواردر مایل باشد می تواند مجوزی را کسب نماید که بر طبق آن علامت و یا عنوان مخصوص خود را بر بالای اسناد چاپ کند. تکثیر این اسناد توسط مؤسسات به طور انفرادی اکیداً ممنوع است.

دقت کافی در تهیه و تکمیل این اسناد باید به کار برده شود زیرا جزئیات آن باید دقیقاً مشخصات محموله، مسیر آن، نحوه دخل و تصرف آن و دستورات ویژه را مشخص و معین سازد. بنابراین موافقت شده است که فرواردر صادرکننده این سند، وجهی را بابت صدور و تکمیل آن دریافت کند.

✓ گواهی حمل عاملین حمل و نقل فیاتا (Fiata Forwarders Certificate of Transport (FCT))

گواهی حمل عاملین فیاتا (FCT) با این منظور به وسیله فیاتا معرفی و ارائه گردید تا توسط عاملین حمل و نقل بین المللی عضو این سازمان مورد استفاده قرار گیرد. فرواردر با صدور و تسلیم این گواهی به ارسال کننده کالا مسئولیت تحویل کالا در مقصد را از طریق نماینده ای که به وسیله او (فرواردر) تعیین می گردد، می پذیرد. گواهی حمل عاملین فیاتا می تواند به محض آنکه محموله برای حمل تحویل

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

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

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

- باید مطمئن گردد که محموله مشخص شده در سند به وسیله خودش یا نماینده‌اش (شعبه یا عامل حمل واسطه) قبول گردیده و حق هرگونه دخل و تصرف در آنها تنها در اختیار او می‌باشد.
- باید اطمینان حاصل نماید که کالا در ظاهر دارای شرایط خوب و وضعیت مناسبی بوده باشد.
- باید اطمینان حاصل نماید که جزئیات ذکر شده در سند به وضوح و روشنی با دستوری که او دریافت نموده، مطابقت دارد.
- باید مطمئن شود که شرایط اسناد حمل مغایر با تعهداتی که او بر اساس اسناد FCT فیاتا پذیرفته، نباشد.
- باید مطمئن شود که مسئولیت بیمه محموله مورد توافق قرار گرفته است.
- باید به روشنی مشخص شده باشد که یک و یا چند نسخه اصلی از سند صادر گردد. توصیه می‌شود که اسناد FCT فیاتا تنها به وسیله پست سفارشی ارسال گردد. سند FCT فیاتا تابع شرایط عمومی حمل و نقل کالا در کشور صادر کننده آن می‌باشد و این شرایط در پشت سند FCT آمده است و لذا این سند تنها به وسیله عاملین حملی می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد که از این شرایط عمومی در فعالیت‌های عاملیت حمل و نقل خود تبعیت نمایند. اگر این گونه شرکت‌ها مایل باشند می‌توانند

با کسب مجوز عنوان خود را بر بالای اسناد چاپ کنند. تکثیر و چاپ این اسناد در هر شکلی به وسیله شرکت‌ها، اکیداً ممنوع است. از آنجایی که جزئیات مندرج در این اسناد باید دقیقاً نشان‌دهنده شرح کامل محموله، مسیر آن، نحوه واگذاری و یا دستورات مخصوص باشد، حداکثر دقت ممکن باید در صدور اسناد مذکور به کار برده شود. بنابراین موافقت شده است که عامل حمل صادرکننده این اسناد می‌تواند مبلغی بابت صدور آنها دریافت نماید.

بارنامه حمل مرکب فیاتا (FBL Combined Transport Bill of Lading)

بارنامه حمل مرکب فیاتا FBL یک نوع سند حمل مرکب می‌باشد که به وسیله فیاتا برای استفاده فورواردرهای بین‌المللی که به عنوان عاملان حمل و نقل مرکب عمل می‌کنند، طرح‌ریزی شده است. بارنامه حمل مرکب فیاتا یک سند قابل معامله می‌باشد (مگر بر روی آن عبارت غیرقابل معامله ذکر شده باشد) که توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی مورد تأیید قرار گرفته است و ضمناً مطابقت شرایط و مقررات بارنامه حمل مرکب فیاتا با «مقررات متحدالشکل اسناد حمل و نقل مرکب» نشریه ۲۹۸ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) محقق گردیده است. به همین جهت بارنامه فیاتا دارای علامت اتاق بازرگانی بین‌المللی در کنار آرم سازمان ملی فورواردرها می‌باشد. فورواردر صادرکننده بارنامه حمل مرکب فیاتا که به عنوان عامل حمل و نقل مرکب عمل می‌نمایند مسئولیت کالا و انجام عملیات حمل و نقل را به عهده دارد. فورواردر نه تنها مسئولیت تحویل کالا را در مقصد به عهده می‌گیرد بلکه مسئولیت تمام حمل‌کنندگان و اعمال اشخاص ثالثی است که در حین حمل و نقل به وسیله او به کار گرفته شده‌اند.

صادرکننده بارنامه فیاتا پرداخت خسارت بر مبنای ۳۰ فرانک طلا (تقریباً ۲ SDR) برای هر کیلو وزن ناخالص کالای گم شده یا خسارت دیده را تقبل می‌نماید (طبق ماده ۸/۳ شرایط استاندارد پشت بارنامه). همچنین میزان دیون نامبرده بابت کالای خسارت دیده ممکن است پس از اثبات این مسئله که کالا در چه مرحله‌ای خسارت دیده و یا مفقود شده و مکان وقوع حادثه کجا بوده است تعیین گردد، بدین وسیله میزان دیون او متناسب با مرحله حمل و نقل خواهد بود (بند ب ماده ۶ شرایط بارنامه حمل و نقل مرکب فیاتا FBL).

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

- محموله مورد بحث به وسیله خودش و یا نماینده‌اش (شعبه یا فورواردر واسطه) قبول شده و حق هرگونه دخل و تصرف در آن تنها در اختیار او می‌باشد.
- کالا در ظاهر دارای شرایط خوب و وضعیت مناسبی باشد.
- جزئیات ذکر شده در سند به وضوح با دستوراتی که او دریافت نموده، مطابقت دارد.
- مسئولیت بیمه محموله قبلاً مورد توافق قرار گرفته است.

■ صریحاً مشخص شده باشد که یک و یا چند نسخه اصلی از سند باید صادر گردد. توصیه می‌گردد که عامل حمل مورد بحث تعهدات خود را براساس شرایط FBL بیمه نماید. در هنگام دریافت تقاضای حمل عامل حمل مذکور مراتب پوشش بیمه‌ای و دیون خود را اعلام خواهد نمود.

راهنمای ارزشیابی مرحله سوم

✓ یکی از نکات مورد نیاز حمل و نقل ترکیبی شناخت مؤسسات داخلی و بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل می‌باشد که هنرجو باید مطالعه‌ای در این زمینه داشته باشد.

✓ همچنین شناخت انواع تأخیر در حمل و نقل و منشأ آنها کمک زیادی به نحوه محاسبه هزینه‌های ناشی از تأخیرها در صورت توقف محموله‌ها در شیوه حمل و نقل ترکیبی خواهد داشت. به همین منظور روش محاسبه هزینه تأخیر در قراردادهای حمل و نقل ترکیبی از اهمیت خاصی برخوردار است و هنرجو باید تمرین‌های متعددی را از نحوه محاسبه تأخیرها داشته باشد.

✓ ضمناً اقدامات لازم در صورت تأخیر در حمل و نقل ترکیبی که در قراردادهای حمل نیز بدان اشاره می‌گردد از نکات قابل توجه هنرجویان است.

✓ رعایت دقت در انجام محاسبات و رعایت صداقت در محاسبه تأخیرهای پیش آمده در کسب امتیاز هنرجو تأثیر خواهند داشت.

راهنمای ارزشیابی مرحله چهارم

در این بخش هنرجو باید با انتخاب شیوه‌های حمل و نقل و آثار زیست‌محیطی هر یک از آنها به دلیل استفاده از حداقل دو شیوه حمل و نقل در شیوه حمل و نقل ترکیبی آشنا شود.

همچنین رعایت صداقت و دقت در فرآیند پذیرش و انعقاد قراردادها و صدور اسناد حمل، رعایت دقت در انجام محاسبات و رعایت امانتداری در تحویل کالا از نکات ضروری آشنای هنرجو با شیوه حمل و نقل ترکیبی می‌باشد.

در کنار موارد فوق شناخت اسناد حمل شامل:

■ گواهی مبدأ

■ گواهی بازرسی

■ لیست عدل بندی

■ بارنامه

■ کرایه‌نامه از اصول تحویل یک کالا از صاحب آن و تحویل به خریدار در مقصد خواهد بود که شرکت‌های حمل و نقل ملزم به رعایت آن می‌باشند و هنرجو بایستی از این موارد اطلاعات دقیقی داشته باشد.

برخی از وظایف شرکت‌های حمل و نقل ترکیبی با اخلاق حرفه‌ای باید به هنرجو آموزش داده شود که نمونه‌های آن در ذیل آورده شده است:

- ۱ ارائه برنامه پیشنهادی حمل ترکیبی براساس منافع دو طرف و نه صرفاً شرکت حمل
 - ۲ اجرای عملیات حمل و ارائه خدمات مورد تعهد بر اساس توافقات قرارداد
 - ۳ نظارت و کسب اطلاعات لازم در طول عملیات حمل در شیوه‌های مختلف
 - ۴ تحویل کالا در مقصد نهایی براساس قرارداد
- و در نهایت هنرجو باید نحوه تسویه نهایی شرکت حمل با گیرنده کالا و تحویل کالا را براساس قرارداد به نحو مطلوب آموزش ببیند و توانایی انجام آن را داشته باشد.

فهرست منابع

- ۱ برنامه درسی رشته حمل و نقل. دفتر تالیف کتاب‌های درسی فنی و حرفه‌ای و کار دانش. بهار/۱۳۹۴
- ۲ استاندارد شایستگی حرفه حمل و نقل. دفتر تالیف کتاب‌های درسی فنی و حرفه‌ای و کار دانش. تابستان/۱۳۹۳
- ۳ استاندارد ارزشیابی حرفه حمل و نقل. دفتر تالیف کتاب‌های درسی فنی و حرفه‌ای و کار دانش. تابستان/۱۳۹۳
- ۴ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور. «حمل و تخلیه مواد فاسد شدنی در جاده‌های کشور»؛ مجموعه گزارش‌های دستورالعمل بارگیری. انتشارات تهران: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، ۱۳۸۸.
- ۵ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور. «اصلاحیه مقررات حمل و نقل در راه‌های کشور». تهران. انتشارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.
- ۶ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور. «دستورالعمل جابه‌جایی محمولات ترافیکی». تهران. انتشارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.
- ۷ تدوین آیین‌نامه نحوه بارگیری، حمل و مهار ایمن بار و وسایل نقلیه باربری جاده‌ای، تهران. وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۸۴.
- ۸ حجاززاده، محمد. حمل و نقل در شبکه تجاری و اقتصادی. تهران. انتشارات دانشگاه علوم اقتصادی، ۱۳۹۳.
- ۹ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور. «آشنایی با سازمان های حمل و نقل».
- ۱۰ دفتر برنامه‌ریزی و آموزش سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور. «آشنایی با سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی». تهران. پاییز ۱۳۸۰
- ۱۱ رضائی‌پور، آرزو. مجموعه قوانین و مقررات و آئین‌نامه‌های قانون گذرنامه. انتشارات: اندیشه عصر. تهران. ۱۳۸۹.
- ۱۲ یانگ، داگلاس و اسدی، همایون. «لجستیک بین‌الملل. مدیریت زنجیره جهانی» تهران. تدارکات. نشر قلمرو آفتاب. ۱۳۸۴.
- ۱۳ صفارزاده، محمود و همکاران. «حمل و نقل دریایی». تهران. انتشارات اسرار دانش. ۱۳۸۸.
- ۱۴ وب‌گاه گمرک جمهوری اسلامی ایران <http://www.irica.gov.ir>
- ۱۵ وب‌گاه کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی <http://taci.ir/>
- ۱۶ وب‌گاه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران www.tccim.ir/
- ۱۷ وب‌گاه خدمات الکترونیک قضایی (پلیس+۱) www.adliran.ir
- ۱۸ وب‌گاه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای rmt0.ir



بهنر آموزان محترم، می‌توانند نظرهای اصلاحی خود را درباره مطالب این کتاب از طریق نامه برنشانی تهران -

صندوق پستی ۴۸۷۴ / ۱۵۸۷۵ - گروه درسی مربوط و یا پیام‌نگار tvoccd@roshd.ir ارسال نمایند.

وب‌گاه: www.tvoccd.medu.ir

دخترتالیف کتاب‌های درسی فنی و حرفه‌ای و کارگاه‌هاش

