

**የአሽግ ገደብ በዓለም አቀፍ ሥምምነቶችና በኢትዮጵያ  
የባሕር ሕግ፣ የዳሰሳ ጥናት።**

**ይህ ወጪ**

**1. መግቢያ**

የንግድ ዕቃዎችን ከአንድ ቦታ ወደ ሌላ በመርከብ የማጓጓዝ ሥራ አንድን መርከብ በሙሉ በመከራየት (ቻርተር ፓርቲ) ወይም የመርከብ ማስጫኛ ሰነድ (ቢል ኦቭ ሌዲንግ) በሚሰጥበት ወል ሲፈጸም ይችላል። መርከብን መከራየት ብዛት ያላቸውን ዕቃዎች በአንዴ ለመጓጓዝ ተስማሚ ሲሆን በሌላ በኩል በማስጫኛ ሰነድ የሚፈጸም ሥራ የተለያዩ ሰዎች ንብረት የሆኑ ልዩ ልዩ ዕቃዎችን በአንድ መርከብ ለማጓጓዝ ተስማሚ ነው።<sup>1</sup> የመርከብ ኪራይ ወል በአንድ የመርከብ ባለንብረትና በተከራይ መካከል ሲኖር የሚገባውን ግንኙነት (መብትና ግዴታ) የሚወሰን ሲሆን በማስጫኛ ሰነድ የሚደረገው ግን በቀጥታ ተዋዋይ የሆኑትን የዕቃዎቹን አስጫኝና የመርከቡን ባለቤት እንዲሁም በውጭ አገር ያለው የዕቃው ተረካቢ ወይም መብቱ የተላለፈለት ሌላ ሰው እንዲሁም በተወሰነ ደረጃ ሰነዱን በመያዣነት ተቀብሎ ብድር የሆነበት ባንክን መብትና ግዴታ ይወስናል።<sup>2</sup> በመርከብ ዕቃ የሚያሥጭ ሰዎች በአብዛኛው ለዕቃዎቻቸው የመድን ሽፋን ስለሚገቡ ዕቃዎቹ ሲጠፉ ወይም ሊበላሹ ከመድን ሰጭዎቹ ካሳ ይቀበላሉ። መድን ሰጭዎችም የመተካት መብታቸውን በመጠቀም የክፍሉትን ካሳ ሀላፊነት ካለበት ወገን ያስመልሳሉ። በመሆኑም መድን ሰጭዎችና ከእነሱ ተቀብለው የመድን ሽፋን የሚሰጡ ወገኖች (ሪሊንጅርርስ) በማስጫኛ ሰነድ በሚፈጸሙ ውሎች ላይ መብትና ግዴታ ይኖራቸዋል።

መርከብ ከጥንት ጀምሮ ዕቃዎችንና ሰዎችን በርቀት ወደሚገኙ ቦታዎች ለማጓጓዝ በዋነኛነት ያገለገለ መሣሪያ ሲሆን የሮዲያን ሕግ የሚባለው የመጀመሪያው የባሕር ሕግ የታወጀው እ.ኤ.አ. በ900 ከክ.ል.በ. ነው።<sup>3</sup> ይህ የረጅም ጊዜ ታሪክ ቢኖርም በመርከብ ሥራ ልምድ የረዥም ጊዜ ልምድ ባላትና ከታወቁት የባሕር ጠረፍ ህገሮች አንዷ በሆነችው እንግሊዝ ለምሳሌ ፓርላማው ለመጀመሪያ ጊዜ በባሕር ማጓጓዝ ንግድ ጣልቃ የገባው (ሕግ ያወጣው) በ18ኛው ክፍለ ዘመን ነው።<sup>4</sup> ከዚህ ጊዜ በኋላ ይህን የንግድ ዘርፍ የሚመለከቱ ብዛት ያላቸው ሕጎች ታውጀዋል። የእንግሊዝ የ1894 የንግድ መርከብ አዋጅ የ1971 በባሕር ላይ ዕቃዎችን የማጓጓዝ አዋጅ፣ የእሜሪካ የ1893 የሐርተር አዋጅና የ1936 በባሕር ዕቃዎችን የማመላለስ አዋጅ ይህን በማስመልከት የሚጠቀሱ ዋና ዋና ሕጎች ናቸው።

<sup>\*</sup> ረዳት ፕሮፌሰር፣ ኢ.አ.ዩኒቨርሲቲ፣ ሕግ ፋኩልቲ።ይህ ጽሑፍ የእንግሊዝኛውን ጽሑፍ ፍሬ ሀሳብ የተከተለ ቢሆንም ቃል በቃል ትርጉም ግን አይደለም።

<sup>1</sup> Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, 2<sup>nd</sup> Ed., West Publishing Co., St. Paul, Minn. (1994), P. 491

<sup>2</sup> N.J. Gaskell, C. Debbattista and R.J. Swatton, Chosley and Giles' Shipping Law.

<sup>3</sup> Grant Gilmore and Charles L. Black Junior, The Law of Admiralty the Foundation Press Birukien (1957) Page 2 & 3.

<sup>4</sup> Gaskell, *Supra* Note 2, P.168

መርከቦች በባሕር ላይ ሲጓዙ ብዛት ያላቸውና የተለያዩ አደጋዎች ሊያጋጥማቸው ስለሚችሉ የመርከብ ሥራ በአደጋ የተከበበ ሥራ ነው። በመሆኑም የብዙ አገሮች የባሕር ሕጎች ለመርከብ ባለ ሀብቶች ልዩ ድጋፍ ይሠጣሉ። በዚህም መሠረት አንድ የመርከብ ባለቤት በቸልተኛነት ከተፈጸመ የመርከብ ጉዞ ወይም የሥራ አመራር የተነሳ ለሚደርሱ ጥፋቶች ወይም ጉዳቶች ከመርከቡ መጠን አንጻር በሚለላ ገንዘብ ሀላፊነቱን እንዲወስን የተለያዩ የባሕር ሕጎች ይፈቅዳሉ።<sup>5</sup> በተጨማሪም ከሌሎች አንጓጎሮች በተለየ ሁኔታ ብዛት ካላቸው ምክንያቶች የተነሳ በዕቃዎች ላይ ለሚደርሱ ጉዳቶች የመርከቢቷ ባለቤትም ሆነ መርከቢቷ የሕግ ሀላፊነት የለባቸውም።<sup>6</sup> የመርከብ ባለቤቶች እንዲህ ባለ አደጋ በበዛበት የገግድ ዘርፍ እንዲሠማሩ ለማበረታታት ሲባል ደኒራል አቫሬድ በመባል የሚታወቀው የአደጋ (ጉዳት) መጋራት ዘዴ እና የእሽግ ገደብ (ፓኪድ ሊሚቴሽን) በመባል የሚታወቀው ከእሽግ ወይም ከሌሎች የዕቃዎች መጠን መለኪያዎች አንጻር ሀላፊነትን የመገደብ መብት በብዙ አገሮች የባሕር ሕጎች ውስጥ ተካትተው ይገኛሉ።

የኢትዮጵያ የባሕር ሕግም በአንቀጽ 80 እና በተከታተዎቹ በሰዎች ወይም ዕቃዎች ላይ ከሚደርሱ ጥፋቶች ወይም ጉዳቶች የተነሳ የሚከፈል ካሳን የመገደብ መብት በአንቀጽ 251 እና በተከታተዎቹ የጉዳት መጋራት መብትን በመደገግ ለመርከብ ባለቤቶች ልዩ ድጋፍ ያደርጋል። በማሰማኛ ሰነድ አማካይነት የሚፈጸሙ ውሎችን በተመለከተ ሕጉ ከሌሎች አንጓጎሮች በተለየ ሁኔታ የመርከብ ባለቤቶችን ብዛት ካላቸው ምክንያቶች የተነሳ ከሚደርሱ ሀላፊነቶች ነጻ ያወጣቸዋል። (አን. 197)<sup>7</sup> አንድ የመርከብ ባለቤት በአን. 197 መሠረት ከሀላፊነት ነጻ ሲሆን ካልቻለ ለደረሰው ጥፋት ወይም ጉዳት ለአያንዳንዱ እሽግ ወይም ለጭነት ክፍያው በተሰጠው በአያንዳንዱ ለህዝ ሀላፊነቱ ለምስት መቶ ብር ነው። (አን. 198)። ይህ የሕግ መብት “የእሽግ ገደብ” ወይም በሕጉ አጠራር “በሕግ የሚወሰን የሀላፊነት ግምት” በመባል ይታወቃል።

የእሽግ ገደብ ለመርከብ ባለቤቶች የተሠጠ ልዩ ድጋፍ ቢሆንም በመርከብ ባለቤቶችና በዕቃዎች ባለቤቶች መካከል ያለውን ተጸራሪ ፍላጎት ለማስተካከል (ሚዛናዊ ለማድረግ) አልቻለም። የእሽግ ገደብ ዋና ደካማ ጎኖች ለገደቡ መነሻ የሆነው ብሔራዊ ገንዘብ ወይም ወርቅ መሆን ነው። ብሔራዊ ገንዘቦች ከዋጋ ግሽበት የተነሳ ዋጋቸው መቀነሱና ከንቴይነሮች (ትላልቅ የዕቃ ማሽኒያ ብረት ሣጥኖች) የተለመዱ የዕቃዎች ማሽኒያዎች መሆናቸው የእሽግ ገደብን ጊዜው ያለፈበት ዘዴና የዕቃ ባለንብረቶችን ጥቅም የሚጎዳ ዘዴ እድርጎታል። በመሆኑም የሁለቱንም ወገኖች ጥቅም ለማቀራረብ ይቻል ዘንድ አዲስ ቅምር መፈለግ ግድ ሆኗል። በዚህም በሠረት አዳዲስ ሁኔታዎችን ግምት ውስጥ ማስገባት ይቻል ዘንድ ዓለም አቀፍ ስምምነቶችም ሆኑ ብሔራዊ የባሕር ሕጎች በየጊዜው ተሻሽለው (ተከልሰው) ወጥተዋል። በ1952 ዓም በታወጀው የባሕር ሕግ ውስጥ የተካተተው የእሽግ ገደብ ግን ከአርባ ዓመት በላይ ያልተቀየረ ሲሆን አግባብነት ያለው አንቀጽ የትርጉም ስህተት ያለበትና ሕጉን በሚጠቀሙበት አካላት ፍርድ ቤቶችን ጨምሮ ተገቢ ግንዛቤ አላገኘም።

<sup>5</sup> ዝኒ ከማሁ ገጽ 394።  
<sup>6</sup> Gilmore and Black, Supra note 3, P. 663  
<sup>7</sup> የባሕር ሕጉን አን. 197 (በየብስ መጓጎዝ) ከአን. 589-600 የገግድ ሕግ(የአየር ማጓጓዝ) አን.630-439  
 የገግድ ሕግ ጋር ያነጻጽሩ።

ከላይ ከተጠቀሱት ሁኔታዎች በመነሳት የእሽግ ገደብን በተመለከተ በዓለም አቀፍ ጀረጃ የተከሰቱ ለውጦችንና የኢትዮጵያ የባሕር ሕግ በጉዳዩ ላይ የደነገገው እንቀጽ ዋና ዋና ደካማ ንድፍን በማመልከት በዚህ ጽሁፍ ማብራሪያ ለማቅረብ ይሞክራል። ሕጉን በሥራ ላይ ለማዋልና ለመተርጎም በተደረጉ ጥረቶች ያጋጠሙ ችግሮችን ለማሳየት ሲባል በተለያዩ ጊዜያት በኢትዮጵያ ፍርድ ቤቶች የተሰጡ ሰነት ውሳኔዎች በዚህ ጽሁፍ ውስጥ ተካትተው ተብራርተዋል። ወደፊት ሕጉን በትክክለኛው መንፈስ መሠረት ለመተርጎም የሚያስችሉ ጥቂት ሀሳቦችን በማቅረብ ጽሁፉ ይጠናቀቃል።

## 2. የእሽግ ገደብ በዓለም አቀፍ ስምምነቶች

### 2.1. የእሽግ ገደብ ሕግ ታሪክ

አንዲት መርከብ የአንድ አገር ዜጋ ንብረት ብትሆንም የብዙ አገሮች ዜግነት ያላቸው ሰዎች ንብረት የሆኑ ዕቃዎችን ለማጓጓዝና ዕቃዎችን ለመጫንና ለማራገፍ ወደ ተለያዩ አገሮች ወደቦች ውስጥ መግባትና ከዚያም መውጣት (መልቀቅ) ትችላለች። በመሆኑም በባሕር ዕቃን ማጓጓዝ በአብዛኛው ዓለም አቀፋዊ ሥራ ነው። ከነዚህ ምክንያቶች የተነሳ በማስጫኛ ሰነድ የሚፈጸሙ ውሎች በተለያዩ አገሮች ሕጎች ላይ የተመሠረቱ በመሆናቸው የሕጎች ግጭትን ሊፈጥሩ ይችላሉ። በባሕር ዕቃን የማጓጓዝ የሰራ ዘርፍን በተመለከተ ከፍተኛ ሚና ያላቸው አገሮች እኤአ ከ1882 ጀምሮ ይህን ዘርፍ የሚመለከቱ ሕጎች አንድ ዓይነት (ተመሳሳይ) የሚሆኑት በእያንዳንዱ አገር ሕግ በሚደረግ ለውጥ ላይ ሳይሆን ዓለም አቀፍ ስምምነቶችን በመፈረም እንደሆነ እምነት አሳድረዋል። ተመሳሳይ ሕጎች መኖር እንዳለባቸው ከሚያስገድዱ ሁኔታዎች አንዱ የእሽግ ገደብ ነው።

በማስጫኛ ሰነድ ላይ የተመሠረቱ ውሎችን በማስመልከት ከሚነሳው የሕጎች ግጭት በተጨማሪ በዚህ ሰነድ ላይ ጥቅም ያላቸው ሁለት ወገኖች መብቶች ተመጣጣኝ ያለመሆናቸው ሕጎችን ተመሳሳይ ለማድረግ ለተደረገው ጥረት በምክንያትነት አገልግሏል። በአንድ ፀሐፊ አባባል ከሕጎች ተመሳሳይነት በፊት ያለው ሁኔታ እንደሚከተለው ተገልጿል።

በ19ኛው ክፍለ ዘመን አጋማሽ ላይ በዕቃዎች ላይ ከሚደርሰው መጥፋት ወይም መበላሸት የተነሳ አንጓገዩ ያለበት መሠረታዊ የውል ሀላፊነት በአብዛኛው ተሸርሽሮ ነበር። በወቅቱ የነበረውን እንደ ፈለጉ ማድረግ (ሌዜ ፊር) ፍልስፍናንና የተመቸ ገበያን በመጠቀም አንጓገሮች የመደራደር ሀይላቸው እስከፈቀድላቸው ድረስ ሀላፊነታቸውን የሚቀንሱ ልዩ ሁኔታዎችን (በማስጫኛ ሰነድ ውስጥ) ለማስገባት ሞክረዋል። ከዚሁም የተነሳ ከዕቃ አስጫኞች ባንኮች የመድን ድርጅቶች ሕጉ በሚጫኑ ዕቃዎች ላይ መብት ያላቸውን ወገኖች ጥቅም አያስጠብቅም የሚል ቅሬታንና አጸፋዊ መልሥን አሰከትሏል።<sup>8</sup>

<sup>8</sup> John F. Wilson, World Shipping Laws, International Conventions, preface, carriage by sea, oceania publications inc., Dobbs Ferry, New York (1986), P.V.

በሁለቱ ወገኖች መካከል የተጀመረው ትግል ጉዳዩ በተሰይ በዓለም አቀፍ ስምምነት ተስማሚ የሆነ መፍትሔ ሊገኝለት እንደሚገባ የገድ ብሏል። በዚህም መሠረት ቀዳሚ ከነበሩት ስምምነቶች አንዱ የሆነው ዘ ሊቨርፑል ኮንፈረንስ ፎርም ቢል አቭ ሌዲንግ በመባል የሚታወቀው በ1882 በኢንተርናሽናል ሱው አሶሲዬሽን ሊቨርፑል ላይ ጸድቆ በ1883 በኒው ዮርክ ፐርዶዮሎ ኤክስፔንድ ኩፕቲት ማሻሻያዎች ጋር በሥራ ላይ እንዲውል ተደርጓል። ስምምነቱ የአሽግ ገደብ ለእያንዳንዱ አሽግ 100 ፓውንድ መሆን አንዳለበት ይገልጻል።<sup>9</sup>

ከላይ የተጠቀሰው ስምምነት የአሽግ ገደብን በተመለከተ ሰፊ ተፈጻሚነትን ሊያስከትል ባለመቻሉ ከዚህ ጊዜ በኋላ በተደረጉት ጥረቶች በ1924 ኮንቬንሽን ፎር ዘ ዩኒፊካሽን አቭ ሠርተን ሩልስ ሪሴቲንግ ቱ ቢልስ አቭ ሌዲንግ ወይም ዘ ሄግ ሩልስ በመባል የሚታወቀው ዓለም አቀፍ ስምምነት በአገሳት 5 1924 ብራስልስ ላይ ተፈርሟል።

ይህ ዓለም አቀፍ ስምምነት ከደነጋገሩ ሁኔታዎች ጥቂቶቹ የአሽግ ገደብ ለእያንዳንዱ አሽግ ወይም ቁጥር 100 ፓውንድ ስተርሊንግ መሆኑ የዕቃዎች ተፈጥሮ እና ዋጋ ተገልጾ ከሆነ ወይም እነዚህ ሆን ተብለው በአስሜኑ በስህተት ተገልጸው ከሆነ ገደቡ ተፈጻሚነት እንደማይኖረውና ሁለቱ ወገኖች ከተስማሙ የአሽግ ገደቡ ከፍ ባለ ዋጋ ሊወሰን እንደሚችል ናቸው።<sup>10</sup>

ስምምነቱ ከላይ ከተጠቀሱት በተጨማሪ አንጓዢን ከሀላፊነት ነጻ የሚያደርጉ ልዩ ልዩ ሁኔታዎችን ደንግጓል። በመሆኑም ስምምነቱ ካላካቸው ጉዳዮች ዋና ዋናዎቹ ጉዳትና ጥፋትን በአስሜኖችና አንጓዢዎች መካከል ማከፋፈል የአንጓዢን መሠረታዊ ሀላፊነቶች መወሰን እና ይህ ሀላፊነት በሁለቱ ወገኖች ስምምነት ምን ያህል ሊወሰን ወይም ሊተው እንደሚችል ናቸው።<sup>11</sup>

ይህ ስምምነት በወቅቱ በንግድ ዘርፉ ተግባራዊነት ላይ የተመሠረተና የተዋጣለት ነው ተብሎ በአንዳንድ ጸሐፊት ቢወደስም በ1950ዎቹና ከዚያም በኋላ ለተከሰቱት አዳዲስ ሁኔታዎች ግን መፍትሔ ሊያስገኝ አልቻለም። የስምምነቱ ዋና ዋና ችግሮች የፓውንድ ስተርሊንግ ዋጋ መቀነስና አሽጎች ከቴክኖሎጂ ዕድገት ጋር መስወግታቸው ናቸው። በመሆኑም:

ከጊዜ በኋላ የ100 ፓውንድ ስተርሊንግ ዋጋ ከግሽበት የተነሳ በመቀነሱ የሕግ ግጭትን ሲፈጥር ዓለም አቀፋዊ ልዩነት ተፈጥሯል። እንዲሁም ከቴክኖሎጂ ዕድገት የተነሳ በሁለት ሰዎች ብቻ ሊያዙ ይችሉ የነበሩ አሽጎች 40 ሚሜ ያህል (ርዝማኔ) እና

<sup>9</sup> J.C. Moore, *The Hamburg Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 9 (1977-78) P.1.

<sup>10</sup> የስምምነቱ አንቀጽ 4 (5)። አንቀጽ 9 የሀላፊነቱ መጠን በወርቅ መሰከት አንዳለበት ይደነገጋል። የአንቀጾቹን ሙሉ ቃል እንግሊዝኛው ጽሑፍ ፕጂ...ገርጌ ማስታወሻ ላይ ይመልከቱ።

<sup>11</sup> Wilson, *Supra* note 8, P.V.

እስከ 35 ቶን ክብደት ያላቸው ኮንቲኔሮች ስለሆኑ እሽግ ማለት ምን ማለት ነው የሚለውን ጭብጥ ሊያስነሱ ችለዋል።<sup>12</sup>

ከአነዚህ ሌሎች ምክንያቶችም የተነሳ ስምምነቱን ለማሻሻል ከ1959 ጀምሮ በተደረገ ጥረት ይህ ስምምነት በ1963 ካቪዝቢ አሜንጅመንትስካ (ቪዝቢ ሩልስ) ተተክቷል።

የቪዝቢ ደንቦች ተፈጻሚ የሆኑት ከ1977 ጀምሮ ነው። ደንቦቹ ከፈጠሯቸው ለውጦች ውስጥ ዋና ዋናዎቹ 100 ፓውንድ ስተርሊንግ በወቅቱ ግሽበት አያሰጋውም ተብሎ ተገምቶ በነበረው ወርቅ መተካቱ የእሽግ ገደቡ በአሜሪካ ጭብጥ ሰዕቃዎች ክብደት ሊሰላ መቻሉ እሽግ ኮንቲኔሮችን ሊያካትት መቻሉ እና ጉዳት የደረሰው አጓጓዣ ሆን ብሎ ወይም በቸልተኝነት ከፈጸመው ድርጊት የተነሳ ከሆነ የእሽግ ገደብ መብት ተፈጻሚ ያለመሆኑ ናቸው።<sup>13</sup> የፓውንድ ስተርሊንግ ዋጋ መቀነሥ የሔግ ደንቦችን ዋጋ ቢስ እንዳደረገው ሁሉ ወርቅ በገንዘብ መሰከቱ በመቅረቱና በአንዳንድ አገሮችም የታወቀ ዋጋ የሌለው መሆኑ<sup>14</sup> ለእሽግ ገደብ ትክክለኛ የዕቃዎችን ዋጋ ሊያመለክት የሚችልና ሁሉንም ሊያሥማማ የሚችል ዘዴ መፈለግ እንዳለበት ግድ ብሏል።

ከ1970ዎቹ መጨረሻ ጀምሮ ፓውንድ ስተርሊንግ እና ወርቅን ከተመለከተው ክርክር በተጨማሪ በአጓጓዣና በአስጫኞች መካከል ያለው ግንኙነት ሚዛናዊነትን የተመለከቱ ክርክሮች መነሳት ጀመሩ። በዚሁም መሠረት ታዳጊ አገሮች የሔግ ደንቦች በአስጫኞች ላይ አግባብ ያልሆነ ጫናን በመፍጠር አጓጓዣን ይጠቅማል።<sup>15</sup> እንዲሁም እንደ ዓለም አቀፍ የባሕር ድርጅት (አይ ኤም ኦ) የመሳሰሉ ድርጅቶች በዓለም ላይ ያሉ አብዛኛዎችን መርከቦችን በባለቤትነት ለያዙ አገሮች ስለሚያደሉ የታዳጊ አገሮችን ፍላጎት አያሟሉም የሚል አቋም ወሰዱ።<sup>16</sup> በዚሁም መሠረት የታዳጊ አገሮችን ጥቅም ያስጠብቃሉ ተብለው በሚገመቱት በዩናይትድ ኔሽንስ ኮንፈረንስ ፎር ትሬድ ኤንድ ዴቪሎፕመንት አንክታድ) እና ዩናይትድ ኔሽንስ ኮሚሽን ኦን ሲንተርናሽናል ትሬድ ሎው (ዩ ኤን ሲ አይ ቲ ኦር ሴ ኤል) አማካይነት የቀድሞ ደንቦችን ለማሻሻል በተደረገው ጥረት በ1978 ህምቦርግ ጀርመን ላይ የህምቦርግ ደንቦች በመባል የሚታወቅ ስምምነት ታውጧል።<sup>17</sup> ይህ ስምምነት በአጓጓዣ ሀሳፊነቶች ላይ መሠረታዊ ሊባል የሚችል ሰውጥ ያመጣ ሲሆን ከነዚህ ሰውጦች ዋነኛው በፍራንክ ወይም በወርቅ ይሰላ የነበረውን የእሽግ ገደብ በኢንተርናሽናል ሞኒተሪ ፈንድ በሚወሰነው ስፔሻል ድርድር ራይት (ኤስ. ዲ. ኦር.) መተካቱ ነው።<sup>18</sup> ስምምነቱ በሥራ ላይ የዋለው በአብዛኛው አፍሪካውያን

<sup>12</sup> Moore, *Supra* note 9, P.3.  
<sup>13</sup> የደንቦቹ አንቀጽ 2። ሙሉ ቃሉን እንግሊዝኛው ጽሑፍ ላይ የግርጌ ማስታወሻ ቁጥር 13 እና ከሱ ጋር የተያያዘውን ዋና ጽሑፍ ይመልከቱ።  
<sup>14</sup> Schoenbaum, *Supra* note 1, P.525.  
<sup>15</sup> Gakel, *Supra* note 2, P. 321  
<sup>16</sup> Shoenbaum, *Supra* note 1, P. 525  
<sup>17</sup> ይህ ስምምነት የተባበሩት መንግሥታት በባሕር ላይ ዕቃዎችን የማጓጓዝ ስምምነት 1978 በመባልም ይጠራል።  
<sup>18</sup> የስምምነቱ አንቀጽ 6።  
\*በዚህ አንቀጽ መሠረት የእሽግ ገደብ 835 ነጥብ በእሽግ ወይም ሌላ አህዝ ወይም ከጠፋት ወይም

የሆኑ 20 አገሮች ከተፈረመ በኋላ በኖቬምበር 1 1992 ነው። የበለጸጉት አገሮች የህምብርን ደንቦችን ስምምነት ለመፈረም ፍላጎት ባይኖራቸውም የእሽግ ገደብ ስሌት በወርቅ መሆኑ ቀርቶ በእስ ዲ አር መተካት እንዳለበት በመስማማታቸው ቀደም ሲል የነበሩትን ሁለት ስምምነቶች የሚያሻሽል የማሻሻያ ፐርቶል በዲሴምበር 21 1979 ፈርመዋል። ቀደም ሲል እንደተገለጸው የዚህም ፐርቶል ዋና ዓላማ የእሽግ ገደብ ስሌትን ከጊዜው ጋር ተሰማሚ በሆነ መመዘኛ ለመተካት ነው።

## 2.2 የእሽግ ገደብ ዋና ዋና ጠባይት

የእሽግ ገደብ ከሁለት የተለያዩ አቅጣጫዎች ሊታይ የሚችል ጉዳይ ነው። በአንድ ወገን ገደቡ አንጻር ከዕቃዎች መጥፋት ወይም ጉዳት የተነሳ ሊደርስበት ይችል የነበረውን አስከፊ ኪሜሪ ለመቀነስ ለአንጻር የተሰጠ ሕጋዊ ድጋፍ ተደርጎ ይታያል። ይህ ድጋፍ ባይኖር ኖሮ አንጻር ሰጠፉ ወይም ለተበላሹ ዕቃዎች ሙሉ ዋጋቸውን የመክፈል ሀላፊነት ይኖርበት ነበር። በሌላ ወገን ደግሞ የእሽግ ገደብ በአንጻር ሀላፊነትን የመቀነስ መብት ላይ የተጣለ ገደብ ነው። በመሆኑም አንጻር እንደ ቀድሞው በሕግ ከተፈቀደው ገደብ በታች የሆነን ሀላፊነት የሚገልጽ አንቀጽ በማስጫኛ ሰነድ ውስጥ ማካተት አይችልም። ሆኖም አንጻር ከአነስተኛው ገደብ በላይ የሆነ ሌላ ተጨማሪ ሀላፊነት ለመውሰድ (ገንዘብ ለመክፈል) ሲሰማይ ይችላል። በተጨማሪም አንጻሮች ሙሉ በሙሉ ከሀላፊነት ነጻ ሊሆኑ የሚችሉባቸው የተለያዩ ሕጋዊ ሁኔታዎች ሰላሉ የእሽግ ገደብ መብትን መጠቀም የሚችሉት እነዚህ ሁኔታዎች ሳይኖሩ ብቻ ነው።

ለምሳሌም ያህል፣ በሒግ ደንቦች አንቀጽ 4 (2) መሠረት አንድ አንጻር በዕቃዎች ላይ ለሚደርሱ ጥፋቶች ወይም ጉዳቶች ምንም ሀላፊነት እንደሌለበት የሚደነገጉ አሥራ ሰባት ልዩ ሁኔታዎች ተዘርዘረዋል።<sup>19</sup> እነዚህም ሁኔታዎች በኢትዮጵያ የባሕር ሕግ አንቀጽ 197 ከተደነገጉት ጋር አንድ ዓይነት በመሆናቸው ስለይዘታቸው በበለጠ ለመረዳት ይህንኑ አንቀጽ መመልከቱ ጠቃሚ ነው። ከዚህ በተጨማሪ በአንቀጽ 4(4) ላይ ሕይወትን ወይም ንብረትን ከአደጋ ለማዳን ከሚደረግ የአቅጣጫ ለውጥ የተነሳ ለሚደርስ ነገር አንጻር ሀላፊነት የለበትም። በአንቀጽ 4(5) መሠረት ደግሞ አስጫኞ የዕቃዎቹን ተፈጥሮ ወይም ዋጋ ሆነ ብሎ አላስቶ ገልጾ ከሆነ አንጻር ሀላፊነት አይኖርበትም። በመሆኑም እነዚህ ሁኔታዎች ሲከሰቱ አንጻር የእሽግ ገደብ መብቱን በመጥቀስ መከራከር አያስፈልገውም።

የሐምብርን ደንቦች እነዚህን የአደጋ ምንጮች አላካተቱም። በዚህ ስምምነት መሠረት “የዕቃዎች መጥፋት ወይም ጉዳት የደረሰው በአንጻር ጥፋት ወይም ቸልተኝነት ነው ተብሎ ስለሚገመት... ይህ አለመሆኑን የማስረዳት ሽክም የአንጻር ነው።”<sup>20</sup> በዚህ ስምምነት አንቀጽ 5 መሠረት፤

---

ከተጎዱት ዕቃዎች ጠቅላላ ከብደት 2.5 ነጥብ ለአያንዳንዱ ኪሎ ግራም ከሁለቱ የበለጠው ነው።”

<sup>19</sup> የአደጋ ምንጮች ከኢትዮጵያ የባሕር ሕግ አ.197 ከተደነገጉት ጋር አንድ ዓይነት ናቸው  
<sup>20</sup> የስምምነቱ የጋራ መግቢያ ሰነድ።

አንጻር ራሱ፣ ሠራተኞቹ ወይም ወኪሎቹ ሁኔታው እንዳይከሰትና ውጤቱም እንዳይከተል አስፈላጊ የሆኑትን በቂ ጥንቃቄዎች ማድረጉን ካላረጋገጠ በስተቀር ዕቃዎች በይዘታው ሥር ባሉበት ጊዜ ለሚደርሰው ጥፋት ወይም ጉዳት ወይም የርክክብ መዘግየት ሀላፊ ነው።

ከዚህ በተጨማሪ በአንቀጽ 5(6) መሠረት አስፈላጊ ከሆነ ከአቅጣጫ መቀየር የተነሳ ልደረሰ ነገር አንጻር ሀላፊነት የለበትም። ስለዚህም በዚህ ስምምነት መሠረት አንጻር በዕቃዎች ላይ ጥፋት ወይም ጉዳት እንዳይደርስ በቂ ጥንቃቄዎችን ከወሰደ ምንም ሀላፊነት የለበትም።<sup>21</sup> የእሽግ ገደብን በማንሳት መከራከርም እያስፈልገውም።

**2.3. የእሽግ ገደብ መብት ተፈጻሚ የማይሆንባቸው ልዩ ሁኔታዎች**

ቀደም ሲል እንደተገለጸው፣ የእሽግ ገደብ መብት በእግ ድንጋጌዎች ተለይቶ የተሰጠ ልዩ መብት ነው። በመሆኑም ተግባራዊ ሲሆን የሚችለው በሕጉ ላይ በተመሰከተው ሁኔታና በየቀመጠው ገደብ መሠረት ብቻ ነው። ስለዚህም የተወሰኑ ሁኔታዎች በሚያጋጥሙበት ጊዜ አንጻር ጋላፊነቱን ለመገደብ መብት አይኖረውም። ይኸው የእሽግ ገደብ መብት ተፈጻሚ የማይሆንባቸው ዋና ዋና ሁኔታዎችም የሚከተሉት ናቸው።

በሔግ ደንቦች አንቀጽ 4(5)፣ እና በሔግ ቪስቢ ደንቦች አንቀጽ 2(ሀ) መሠረት አሰጫኝ የዕቃዎቹን ጠባይና ዋጋ ገልጾ ከሆነና ይኸው በማሰጫኛ ሰነዱ ውስጥ ተካትቶ ከሆነ አንጻር የእሽግ ገደብ መብቱን ሊጠቀምበት አይችልም።<sup>22</sup> በተጨማሪም አንጻር መብቱን አልተጠቀመበትም በማለት ሊተወው ይችላል። ስለሆነም አንጻር በእግ ከተወሰነው ገደብ በላይ ካሳ ለመክፈል ከተዋዋለ መክፈል ያለበት በተዋዋለበት መጠን መሆን ይኖርበታል። [የሔግ ደንቦች አንቀጽ 45፣ የሔግ ቪስቢ ደንቦች አንቀጽ 2 (ሠ)] በመጨረሻም የዕቃዎች መጥፋት ወይም ጉዳት የደረሰው አንጻር ሆን ብሎ ወይም በቸልተኛነት ክፈጸመው ድርጊት ወይም አሰማድረግ ከሆነ በገደብ መብቱ ሊጠቀም አይችልም። [የሔግ ቪስቢ ደንቦች አንቀጽ 4(ሰ)፣ የሐምበርግ ደንቦች አንቀጽ 8]።<sup>23</sup>

ከዚህ በተጨማሪ በጥቂት አገሮች ሕግ፣ በተለይም በአሜሪካ፣ አሰጫኝ በጣም አስፈላጊ በሆነ አንቀጽ (ክሎዝ ፓራማውንት) ገደቡ በሱ ላይ ተፈጻሚ እንዳይሆን ተጨማሪ የጭነት ዋጋ በመክፈል ዋጋውን እንዲገልጽ የሚያስችለው ማሳሰቢያ ካልተሰጠው አንጻር በእሽግ ገደብ መብቱ ሊጠቀምበት አይችልም።<sup>24</sup>

<sup>21</sup> የአንቀጽ 5 ግልባጭ (አካንትራሪዮ) ንባብ።  
<sup>22</sup> በሐምበርግ ደንቦች ውስጥ ተመሳሳይ ድንጋጌዎች አልተካተቱም  
<sup>23</sup> የሔግ ደንቦች ይህን ሁኔታ አያካትቱም።  
<sup>24</sup> Schoenbaum, Supra note 1, P.613.

ሆኖም ይህ የተለየ ሁኔታ አግባብነት ባለው የአሜሪካ ሕግ (COGSA) በግልጽ የተደነገገ ሳይሆን በፍርድ ቤቶች ውሳኔዎች የተፈጠረ ነው። አንዳንድ ማሳሰቢያውን አንዴት መሰጠት እንዳለበትና የዚህ ልዩ ሁኔታ አስፈላጊነትን በተመለከተም የሀሳብ አንድነት የለም።<sup>25</sup>

## 2.4. የእሽግ ገደቦች የሰሌት መመዘኛዎች (መለኪያዎች)

### 2.4.1. የሰሌት ማባዣዎች (ዩኒትስ ኡቭ አካውንት)

አንድ አንዳንድ በእሽግ ገደብ መብቱ ለመጠቀም የሚያስችሉት ሁኔታዎች ሊፈጠሩ ሀላፊነቱ በሕግ ደንቦች መሠረት በፓውንድ ስተርሊንግ በቪዥቢ ደንቦች በፍራንኮ ወርቅ<sup>26</sup> በሐምበርግ ደንቦችና በ1979 ማሻሻያ ፕሮቶኮል መሠረት በኤስ ዲ አር አሃዞች ተባዘቱ ይወሰናል። የገደቡ ታሪክ እንደሚያመለክተው ሥሌቱ ብዙ ደረጃዎችን አልፎአል። አሁን የተደረሰበት ብቸኛ አሀዝ ደግሞ ኤስ ዲ አር ነው። ኤስ ዲ አር በእይ ኤም ኤፍ የሚወሰን አሀዝ ነው። በዚህም መሠረት፤

ከጽላይ 1 1974 ጀምሮ የሚሠራበት ዘዴ የአሥራ ስድሥት አገሮች ገንዘቦችን በመደመር የሚገኘውን ውጤት ከኤስ ዲ አር ጋር በማገናኘት ይህንን ዋጋ በመወሰን ነው። ፈንዱ ይህንን የዋጋ ተመን በየቀኑ በመወሰንና በማተም ለአባላት አገራት ያስታውቃል።<sup>27</sup>

አባል አገራት በፈንዱ በተወሰነው ዋጋ መሠረት የገንዘባቸውን ምንዛሪ ማስተካከል ሲችሉ አባል ያልሆኑ አገራት ግን ገንዘባቸውን አባል ከሆነ አገር አንዱን በመውሰድ ይህ ገንዘብ በኤስ ዲ አር ሲመነዘር ያለውን ዋጋ እንደ መነሻ በመውሰድ<sup>28</sup> ወይም በሐምበርግ ደንቦችና በ1979 ፕሮቶኮል በተወሰኑት ሌሎች አሀዞች በመጠቀም መመንዘር ይችላሉ። የሐምበርግ ደንቦች ከ1979 ፕሮቶኮል አንጻር ለአስጫኞች የተመቹ ናቸው። ኤስ ዲ አር እንዳለፉት የሰሌት ማባዣዎች ሁሉ ከጊዜ በኋላ ኋላ ቀር ሲሆን እንደሚችል በመገመት በሐምበርግ ደንቦች አንቀጽ 33 መሠረታዊ ሰውፕ ሲኖር ከፈራሚ አገሮች በትንሹ አንድ አራተኛው በጠሩት በብሰባ በሌላ አሀዝ አንዲተካ ሊወሰኑ እንደሚችሉ ተደንግጓል።

### 2.4.2. እሽጎችና ሌሎች የመጠን መለኪያ አሀዞች።

<sup>25</sup> ዝኒ ኮማሁ ገጽ 613 እና 614። ለተጨማሪ ማሳሰቢያ የሚከተለውን ጽሁፍ ይመልከቱ፤ Michael F. Sturley, The Faire Opportunity Requirement under COGSA Section 4(5): A case study in the Miscaterpretation of the carriage of Goods by sea Act, Journal of Maritime Law and Commerce Vol. 19, No. 1 (1988), PP. 1-35, and (part II) Vo. 19, No. 2, (1988), PP. 157-206

<sup>26</sup> የሌግና የቪዥቢ ደንቦች በ1979 ማሻሻያ ተተክተዋል።

<sup>27</sup> Stephen A. Silard, "Cassiage of the SDR by Sea: The Unit of Account of the Hamburg Rules," Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.9 (1977-1978), P.18.

<sup>28</sup> ዝኒ ኮማሁ ገጽ 33።

የአሽግ ግድብ ከሚሰላባቸው መመዘኛዎች አንዱ አሽግ ነው። የአሽግ ትርጉም ጥብቅነት የሰውም፣ በሚከተለው አካሄድ መተርጎም ይቻላል፡

ዕቃዎችን ለማጓጓዝ እያያዛቸውን ለማመቻቸት የሚረዳ ሆኖም ዕቃዎችን ሙሉ በሙሉ ወይም በከፊል የግድ መሸፈን የሌለበት ነገር ሁሉ አሽግ ነው። በዚህም መሠረት ግጥሞች፣ በአንድ ላይ የታሠሩ ዕቃዎች (አሥርቶች)፣ የአንጨት ማስቀመጫዎች፣ እንደ አሽግ ሲቆጠሩ ይህ ትርጉም ፈሳሾችን፣ በበዛት የሚጫኑ ጭነቶችን (bulk cargo) እና ግሣን ግን አያጠቃልልም።<sup>29</sup>

በዚህም መሠረት በሌላ ነገር ውስጥ ሳይገቡ የሚጓጓዙና ሙሉ በሙሉ ያልተሸፈኑ ዕቃዎች ብቻ እንደ አሽግ አይቆጠሩም።<sup>30</sup> የኤስ ዲ እር ሌሎች ማባዣዎች፣ ቁጥር ወይም የመርከብ ማጓጓዣ ቁጥር (Shipping unit) እየተባሉ የሚጠሩት እና የዕቃዎች ኩባደት ናቸው።

ኮንቴይነሮች አሽጎች ናቸው ወይስ አይደሉም የሚለው ነጥብ ለረዥም ጊዜ አስራካሪ የነበረ ቢሆንም አሁን ግን በሥራ ላይ ያሉት ስምምነቶቻቸው መፍትሔ የሰጡት ጉዳይ ነው። በዚህም መሠረት በቪገቢ ደንቦች አንቀጽ 2(ሐ) እና ሐምበርግ ደንቦች አንቀጽ 6 (2) (ሀ) መሠረት ዕቃዎችን አንድ ላይ ለመያዝ ጥቅም ላይ የዋለው ኮንቴይነር ወይም የአንጨት ማስቀመጫ ወይም ተመሳሳይ ነገር ከሆነ በማስጫኛ ሰነዱ የተጠቀሰው የአሽግ ወይም ቁጥር ብዛት በእነዚህ ውስጥ ታሸገው የሚገኙት ናቸው።

ከዚህ ውጭ ከሆነ ግን [ኮንቴይነሩ ... ወዘተ] ራሱ እንደ አሽግ ወይም ቁጥር ይወሰዳል።<sup>31</sup> ዕቃዎች ታሸገው የተጓጓዙ ቢሆንም አሰጫችን እስከጠቀመ ድረስ ኤስ ዲ እርን በጠፋት ወይም በተጎዱት ዕቃዎች ኩባደት በማባዛት እጓጓዣ እንዲከፍል ሲወሰን ይቻላል።

### 3. የአሽግ ገደብ በኢትዮጵያ

#### 3.1. የሕጉ ምንጮች

የኢትዮጵያ የባሕር ሕግ የተረቀቀው ዣን ኤሥካራ እና ጆፊሬት በተባሉ ፈረንሳይውያን ነው። ሚስተር ኤሥካራ የገግድ ሕጉን የማርቀቅ ሥራ ጀምረው

<sup>29</sup> Schoenbaum, Supra note 1, P.606.

<sup>30</sup> ዝኒ ከግሀ-1 ገጽ 605።

<sup>31</sup> ኮላይ የግርጌ ማስታወሻ ቁ. 13 ይመልከቱ።



አግባብነት ያለቸው የሒግ ደንቦችና የኢትዮጵያ የባሕር ሕግ አንቀጾች እንደሚከተለው ይነበባሉ።

አስጫኙ የዕቃዎቹን ጠባይና ዋጋቸውን ከጉዞ በፊት አስታውቆ ይሽው በማስጫኛ ሰነድ ውስጥ እስካልተካተተ ድረስ ለማናቸውም የዕቃ መጥፋት መንጻት ወይም ከዕቃዎቹ ጋር ለተገናኙ ጉዳዮች የአንጓገዥ ወይም የመርከቧ ሀላፊነት በማናቸውም ሁኔታ ለአያንዳንዱ አሸግ ወይም ቁጥር ከ100 ፓውንድ ስተርሊንግ ወይም የዚህ ልክ በሌላ አገር ገንዘብ ሊበልጥ አይችልም።

የሒግ ደንቦች አንቀጽ 4(5)

የኢትዮጵያ የባሕር ሕግ (1952)

ቁ. 198 በሕግ የሚወሰን የሀላፊነት ግምት።

1. የንግድ ዕቃዎቹ ለሚደርስባቸው ጉዳት ናጥፋት አመሳሳሽ በሀላፊነት የሚጠየቅበት ሂሳብ በማናቸውም ሁኔታ ቢሆን ከአምሥት መቶ የኢትዮጵያ ብር የበለጠ ሊሆን አይችልም።
2. ይህ የሕግ ኪሣራ አወሳሰን የሚታሰበው በዕቃዎቹ ጥቅል ብዛትና ዕቃዎቹ የተጫኑት በጅምላ ተጠቃሰው እንደ ሆነ ለጭነቱ ዋጋ መወሰኛ በሆነው ልክ መሠረት በዚህ ግምት መጠን ነው።
3. ዕቃ አስጫኙ የንግድ ዕቃዎቹን በመርከቡ ላይ ከማስፈሩ በፊት የዕቃዎቹን ዓይነትና የዋጋቸውን ልክ ካስታወቀና ይህም መግለጫ በጭነት ማስታወቂያው ደረሰኝ ላይ ተጽፎ እንደሆነ ይህ የሕግ ኪሣራ አወሳሰን መክራ-ክሪያ ሊሆንበት አይችልም።

የአንቀጹ የአማርኛና የእንግሊዝኛ ቅጂዎች በአብዛኛው ተመሳሳይ ቢሆኑም የሀላፊነቱ ወሰን በአማርኛው ቅጂ መሠረት አምሥት መቶ ብር ሲሆን በእንግሊዝኛው ቅጂ መሠረት ግን አንድ ሺህ ብር ነው። ጉዳዩን የተመለከቱ ሠነዶች ባለመኖራቸው ልዩነቱ ሆን ተብሎ ወይም በአጋጣሚ የተፈጸመ መሆኑን ማወቅ አይቻልም። ሆኖም በእንግሊዝኛው ቅጂ "ማረሚያ" ላይ መስተካከል ያለባቸውን አንቀጾች በሚዘረዝረው ክፍል ውስጥ ይህ ነጥብ ባለመጠቀሱ ምናልባት ጉዳዩ ሆን ተብሎ የተፈጸመ ነው ሲያስብል ይችላል። ከዚህ በተጨማሪ በእንግሊዝኛው ቅጂ "አሸግ" ተብሎ የተጠቀሰው በአማርኛ ቅጂው ላይ "ጥቅል" ተብሎ ተገልጿል።

የሒግ ደንቦችና የኢትዮጵያ የባሕር ሕግ አንቀጾች ከጥቂት ልዩነቶች በስተቀር በአብዛኛው ተመሳሳይ ናቸው። በመሆኑም የአሸግ ገደቡ ወሰን በሁለቱ ሕጎች የተለያየ ከመሆኑ በተጨማሪ የገንዘቡ ማባዣ በሒግ ደንቦች መሠረት አሸግ ወይም "ቁጥር" ሲሆን በባሕር ሕጉ መሠረት ግን አሸግ "ወይም ... ዕቃዎቹ የተጫኑት በጅምላ ተጠቃሰው እንደሆነ ለጭነቱ ዋጋ መወሰኛ በሆነው ልክ ..." ነው። ከእነዚህ ልዩነቶች በመነሳት የባሕር ሕጉ አንቀጽ 198 ከሒግ ደንቦች ይልቅ ኮግሣ በመባል

ከሚታወቀው የአሜሪካ ዕቃዎችን በባሕር ላይ የማጓጓዝ አዋጅ ጋር ተቀራራቢነት አንዳለው መገዝብ ይቻላል። የአዋጁ ክፍል 1304(5) እንደሚከተለው ይነበባል።

እስሜኑ የዕቃዎቹን ጠባይና ዋጋቸውን ከጉዞ በፊት አስታውቆ ይኸው በማስሜኛ ሰነድ ውስጥ እስካልተካተተ ድረስ ለማናቸውም የዕቃ መጥፋት መጎዳት ወይም ዕቃዎቹን ከማጓጓዝ ጋር ለተገናኙ ጉዳዮች የአጓጓዣ ወይም የመርከቢቷ ሐላፊነት በማናቸውም ሁኔታ ለአያንዳንዱ አሸግ ወይም ዕቃዎቹ ላይታሸጉ ተጓጉዘው ከሆነ ለአያንዳንዱ የተለምዶ የጭነት ቁጥር ከ500 የዩናይትድ ስቴትስ ሕጋዊ ገንዘብ ዶላር ወይም የዚህ ልክ በሌላ አገር ገንዘብ ሊበልጥ አይችልም። (ሥርዝ የተጨመረ)።

የእሸግ ገደብ ወሰን በሁለቱም ሕጎች 500 ነው።<sup>357</sup> በተጨማሪም በባሕር ሕጉ በ "ጅምላ" ተብሎ የተገለጸው በኮማንድ "ሳይታሸጉ የተጓጓዙ" ተብሎ ከተገለጸው ጋር ተመሳሳይ ነው። የጭነት ክፍያ የእሸግ ገደብ መሆኑ በሁለቱም ሕጎች ውስጥ ተጠቅሷል። እነዚህን ተመሳሳይነቶች ግምት ውስጥ በማስገባት፤ እርግጠኛ መሆን ባይቻልም የባሕር ሕጉ አንቀጽ 198 ምንጭ ኮማንድ ነው ብሎ መገመት ይቻላል።

### 3.3. አተገባበር

በዚህ ክፍል የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ድርጅት አጓጓዥና ተከራካሪ በመሆን የቀረበባቸውና የእሸግ ገደብ መብቱን በማንሳት የተከራከረባቸው ሦስት ክሶችን፣ የኢትዮጵያ ፍርድ ቤቶች በእነዚህ ክሶች ላይ የሠጧቸውን ውሳኔዎችና የእሸግ ገደብን በተመለከተ በአጓጓዥ የሚዘጋጁ የማስሜኛ ሰነዶች ያካተቷቸውን አንቀጾች እንመለከታለን። በማስከተልም በእነዚህ ነጥቦች ላይ እስተያየቶችና ሒሶች ይቀርባሉ።

#### 3.3.1. የክሶች ሪፖርት<sup>358</sup>

##### ክስ ቁጥር አንድ

ግንቦት 11 ቀን 1981።  
የአዲስ አበባ ከፍተኛ ፍ/ቤት  
የፍ. መ. ቁ. 689/78  
ከሣሽ፡- ግርማ ከበደ

<sup>35</sup> የሒግ ደንቦች ወሰኑን በራሳቸው ገንዘብ መንገረው መደገገግ ህሎሚሬትዱና አሜሪካ ደንቦቹን ባጸደቀባት ዓመት 1925 የ100 ፓውንድ ስተርሊንግ ምንዛሬ በአማካይ 482.89 ዶላር ስለነበረ ኮማንድ በ500 ዶላር እንዲወሰን ደንግጓል። ሚካኤል ኢፍ ስተርሊ፣ ከላይ ቁ.29፣ ገጽ 177፣ የግርጌ ግበታውሻ ቁ.321 እና 322።

<sup>36</sup> ከዚህ በታች የቀረቡት የሦስቱ ክሶች ሪፖርቶች ክስ የቀረበባቸውን ጉዳዮች ፍሬ ነገሮች፣ ጭብጦችና ፍቤቶች በተለይ በእሸግ ገደብ ላይ የሰጧቸው ውሳኔዎች አጭር ቁም ነገሮች ናቸው። በተግባር እንደሚታየው በድርጅቱ ላይ መብት አለን የሚሉ ወገኖች በተለይም የመደን ድርጅቶች ኮንሣ ክፍል በሕግ የተወሰነውን ገንዘብ በመተበል ጉዳያቸውን ስለሚጨርሱ ተመሳሳይ ጉዳዮች ብዙ ጊዜ ለፍብቆች አይቀርቡም። በመሆኑም እነዚህ ክሶች በቁጥር ሦስት ብቻ ቢሆኑም የሕጉን አተገባበርና የውሳኔ አትጣጫዎችን ሲያመለክቱ ይችላሉ።

- ተከሣሾች፡-
1. የኢትዮጵያ የንግድ መርከብ ድርጅት
  2. የባሕርና ትራንዚት አገልግሎት ኮርፖሬሽን<sup>33</sup>

**የክሱ ፍሬ ጉዳዮች**

ከሣሽ የተለያዩ በመኪና ውስጥ የተቆረቆሩት ዕቃዎችን የያዙ እምስት ካርቶኖች እንደ ሌላ ካርቶን ዕቃና እንደ መኪና 1ኛ ተከላሽ ከሮተርዳም ወደ አሰብ በመርከቡ እንዲያጓጉዝሉት አስረከበ። 1ኛ ተከላሽም መረከቡን ለማረጋገጥ ቁ. 001 የሆነ የጭነት ማስታወቂያ ደረሰው ሠጠ። ዕቃዎቹ መድረሻ ወደቡ ላይ ሲደርሱ በእምስቱ ካርቶኖች ውስጥ ከነበሩት ዕቃዎች ዋጋቸው 12000 ብር ነው ተብሎ የተገመተ ዕቃዎች ጠፍተዋል። ከሣሽ ይህ ጉዝብ በሙሉ እንዲከፈለው ክሱን አቀረበ።

**የተከሣሽ ክርክር**

1ኛው ተከሣሽ ብዙ የመከራከሪያ ነጥቦችን ያነሳ ሲሆን ዋና ዋናዎቹ ግን ዕቃዎቹ በመርከቡ ደጃፍ (ዴክ) ላይ የተጫኑ ስለነበሩ ለደረሰው መጥፋት ሐላፊነት የለብኝም በአማራጭ ሐላፊነት ቢኖርብኝ እንኳን ከ200 ፓውንድ ስተርሊንግ ሊበልጥ አይችልም የሚሉ ናቸው።

**የፍ/ቤቱ ውሳኔ**

በባሕር ሕጉ አንቀጽ 180 (4) መሠረት አጓጓዣ ለጉዳት ተጠያቂ የማይሆነው እንደ ጨዋማ የባሕር ውሃ የተነሳ ለደረሰ ጉዳት እንጂ ለዕቃዎች ሙሉ በሙሉ መጥፋት አይደለም። በመሆኑም ሰጥፋቱ ሐላፊነት ያለበት ሲሆን መጠኑም ለአያንዳንዱ እሽግ 500 ብር ሆኖ ለእምስቱ እሽጎች 2500 ብር መክፈል ይኖርበታል።

**የክሱ ፍሬ ጉዳዮች**

ከሣሽ እንደ መኪና ከጂዳ ሣውዲ አረቢያ ወደ አሰብ እንዲጓጓዝላቸው ለተከሣሽ አስረከበው ተከሣሽም ቁ. 25 የሆነ የማስጫኛ ሰነድ ሰጥቷቸዋል። ተከሣሽም መኪናዋን ለወደብ ባለሥልጣን ካስረከበ በኋላ በቦታው ጦርነት በመነሳቱ ባለሥልጣኑ መኪናዋን ለባለንብረቱ ማስረከብ አልቻለም። የመኪናዋ ዋጋ 40000 ብር ነው ተብሎ በመገመቱ ተከላሽ ይህን ጉዝብ በሙሉ እንዲከፍል ክሱ ቀረበ።

**የተከሣሽ ክርክር**

ተከሣሽ መኪናዋን በመድረሻ ወደቡ ላይ በማራገፍ የውል ግዴታውን ተወጥቷል። ርክክቡ ሲፈጸም ያልቻለው ከጦርነት የተነሳ በመሆኑ ለመጥፋቱ ሐላፊነት የለበትም።

<sup>33</sup> ሆለተኛው ተከሣሽ ያቀረባቸውን መከራከሪያዎችና ፍቤቱም በእነዚህ ነጥቦች ላይ የሰጣቸው ውሳኔዎች ከእሽግ ገደብ ጋር ተዛማጅነት ስላሉላቸው ታልፈዋል።

ሐላፊነት አለ ኩባሊም ከ500 ብር ወይም 100 ፓውንድ ስተርሊንግ ሊበልጥ አይችልም።

**የፍ/ቤቱ ውሳኔ**

ተከሣሽ መኪናዋን በደንብ ሊጠበቃት ለሚችል ሦስተኛ ወገን ባለማስረከቡ፣ በቦታው ጦርነት የነበረ ቢሆንም ወደ ወደቡ ሲገባም ሆነ ከወደቡ ሲወጣ ሰላም እንደነበረና ቦታውን በያዘው ሐይል ጭነቱን እንዲያራግፍ መገደዱን ባለማረጋገጡ ለደረሰው መጥፋት ሐላፊ ነው። መጠኑን በተመለከተ የማስጫኛ ሰነዱ አንድ መኪናን ከመጥቀሱ ውጭ የባሕር ሕት በአን. 198 (3) ቢደነገገው መሠረት የዕቃውን ጠባይና ዋጋ በአንድነት ባለማመልከቱ ተከሣሽ 500 ብር መክፈል ይኖርበታል።

**ክስ ቁጥር ሦስት**

ጥቅምት 12፣ 1978

የፍመቁ 71/77

የማዕከላዊ እስታራቂ ኮሚቴ<sup>26</sup>

ከሣሽ፡- የኢትዮጵያ መድን ድርጅት

ተከሣሽ፡- የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ድርጅት

**የክሱ ፍሬ ጉዳዮች**

ንብረትነታቸው የተከሣሽ ደንበኞች የሆኑ ሦስት ዕቃዎች ከእንግሊዝና ደርመን ወደ ኢትዮጵያ በመጓጓዣ ላይ እንዳሉ በመጥፋታቸው ተከሣሽ ብር 3804.61 ካሣ ከፍሎ ይህን ገንዘብ ለማስመለስ በመተካት መብቱ ይህን ክሥ አቀረበ። ተከሣሽ ለአያንዳንዱ እሽግ 100 ፓውንድ ስተርሊንግ ለመክፈል ቢሰማማም በማስጫኛ ሰነዱ አንቀጾች መሠረት የሐግ ደንቦች ተፈጻሚ ስለሚሆኑ ሐላፊነቱ እንደሚከተለው ሲሰላ ይገባል።

- ሀ. የሐግ ደንቦች በማስጫኛው አገር ተፈጻሚ ከሆኑ በዚህ መሠረት
- ለ. ደንቦቹ ተፈጻሚ ካልሆኑ በዚህ አገር ሕግ መሠረት
- ሐ. ይህን ጉዳይ የሚመለከት ሕግ ከሌለ በደንቦቹ መሠረት

ሁለቱ ዕቃዎች የተጫኑት ከእንግሊዝ በመሆኑ በዚህ አገር ሕግ መሠረት የእሽግ ገደብ 471.69 ፓውንድ ስተርሊንግ በእሽግ ሊሆን አንዱ ዕቃ የተጫነው ከደርመን በመሆኑ በዚህ አገር ሕግ መሠረት ገደቡ 1250 ዳች ማርክ በእሽግ ነው። ስለዚህም ተከሣሹ በእነዚህ ስሌቶች መሠረት ሊከፍል ይገባል።

**የተከሣሹ ክርክር**

<sup>26</sup> ይህ አካል ቀደም ሲል በመንግሥት መቤቶች መካከል የሚነሱ የፍትህ ብሔር ጉዳዮችን ለማየት የተቋቋመ ነበር። አሁን ግን ኮሚቴው ተብትኗል።

በማስጫኛ ሰነዱ አንቀጽ 24 መሠረት የከሣሽ ሐላፊነት 100 ፓውንድ ስተርሊንግ በእሽግ ነው። በተከሣሽ የተጠቀሰው አንቀጽ 2(ሰ) ጠቅላላ ሁኔታን የተመለከተና በማስጫኛ ሰነድ ያልተሸፈነትን የተመለከተ በመሆኑ አግባብነት የለውም።

**የፍርድ ቤቱ ውሳኔ**

አንቀጽ 2 (ሰ) ጠቅላላ ሲሆን አንቀጽ 24 ደግሞ ልዩ አንቀጽ ነው። ልዩ አንቀጽ ከጠቅላላ አንቀጽ የበለጠ ተፈጻሚነት ስላለው የተከሣሽ ሐላፊነት በእሽግ 100 ፓውንድ ስተርሊንግ ሊሆን ይገባል።

**3.3.1. የመጠን መለኪያ አህዞች**

**3.3.1.1. በክሶች ላይ የቀረበ አስተያየት**

ከላይ ከቀረቡት ሦስት ክሶች ውስጥ ዕቃዎች በእሽግ (ካርቶን) ውስጥ ተገንዘው እንደነበር በግልጽ የተመለከተው በክስ አንድ ብቻ ነው። በክስ ሦስት ይህን የተመለከተ ነገር ባይኖርም ተከራካሪ ወገኖች ይህን በተመለከተ ልዩነት ያላቸው አይመስልም። በክስ ሁለት መኪናው በእሽግ ሰለመጓጓዙ የተገለጸ ነገር የለም። ሆኖም በተግባር እንደሚታየው መኪናዎች የሚጓጓዙት በአብዛኛው ሳይታሽጉ በመሆኑ በዚህም ጉዳይ የተፈጸመው ይኸው ነው ተብሎ ይገመታል።

በክስ ሁለት ላይ መኪናው በእሽግ ካልተጓጓዘ የመጠኑ መለኪያ እሽግ መሆኑ ቀርቶ በእኑ አንቀጽ 198 (2) የተመለከተው አማራጭ ማለትም "ሰጭነቱ ዋጋ መወሰኛ በሆነው ልክ መሠረት" መሆን ነበረበት። የአንቀጽ አማራጭ ሌሎች ሕጎች አዘውትረው በሚጠቀሙበት "የተለመደ የጭነት ክፍያ ቁጥር" ከሚለው አገላለጽ ያልተለየ ነው ተብሎ ይገመታል። በመሆኑም

የተለመደ የጭነት ክፍያ ቁጥር ተፈጻሚ የሚሆነው ሳልታሸጉ፣ በጅምላ ለሚጫኑ ዕቃዎች ለማሸነፊያዎችና መሣሪያዎች ነው። ይህ አገላለጽ በአንድ ጉዳይ ላይ የጭነት ክፍያ የተሰላበትን ቁጥር የሚያመለክት ስለመሆኑ አከራካሪ አይደለም። በመሆኑም ከዕቃው ዋጋ ጋር ግንኙነት የሌለው ሆኖ በክብደት፣ ኪዩቢክ ፊት፣ ቁጥር የሚሰላ ነው።<sup>39</sup>

በተጨማሪም የድርጅቱ ሰነድ አንቀጽ 12 የጭነት ክፍያ በክብደት መጠን (ምናልባት ቮልዩም) እና በዕቃዎች ዋጋ መሠረት ሊሰላ እንደሚችል ያመለክታል። ከእነዚህ ነጥቦች በመነሳት በክስ ሁለት ላይ አማራጩ ከሣሹን ቢጠቅመውም ወይም ቢጎዳውም የእሽግ ገደቡ በአማራጩ መሠረት ሊከፈል እንደሚገባ ፍ/ቤቱ መወሰን ነበረበት።

**3.3.1.1.2. የሐላፊነት መጠን**

<sup>39</sup> Schoenbaum, Supra note 1, P 612

አንዳንድ ሐላፊነቱ በክስ እንደ ላይ 200 ፓውንድ በክስ ሁለት 500 ብር ወይም 100 ፓውንድ እና በክስ ሦስት 100 ፓውንድ መሆኑን በመግለጽ ተከራክሯል። ፍርድ ቤቶቹም በክስ እንደና ሁለት ሐላፊነቱ 500 ብር በክስ ሦስት 100 ፓውንድ መሆን እንዳለበት ወስነዋል።

በክስ አንድ ላይ አንዳንድ ሐላፊነቱ ከ200 ፓውንድ ሊበልጥ አይችልም በማለት ያቀረበው ክርክር ይህ መጠን እሸነች ግምት ውስጥ ሳይገቡ ያለበትን ጠቅላላ ሐላፊነት ወይም መጠኑ ለእያንዳንዱ እሸግ መሆኑን በግልጽ አያመለክትም። በክርክሩ ለማለት የተፈለገው በማናቸውም ሁኔታ አጠቃላይ ሐላፊነቱ ከ200 ፓውንድ ሊበልጥ አይችልም የሚል ከሆነ በአንቀጽ 198 የተወሰነው የእያንዳንዱ እሸግ የገደብ መጠን አነስተኛው ብቻ ስለሆነ በሕግ ተቀባይነት ያለው ክርክር አይሆንም።

በተጨማሪም አንዳንድ ይህን ክርክር ያቀረበው በሰነዱ አንቀጽ 24 ላይ በመመሥረት መሆኑን ገልጿል። ሆኖም በወቅቱ የነበረው ሰነድ ይህን ወስኖ ከሆነ<sup>40</sup> አንቀጽ በሕግ የተወሰነውን አነስተኛ ገደብ ሊቃረን ስለማይችል ተቀባይነት ያለው አይሆንም። የአንዳንድ ክርክር ሐላፊነቱ ለእያንዳንዱ እሸግ ከ200 ፓውንድ በላይ ሊሆን አይችልም የሚል ከሆነ ከሣሹ ሊከፈለው የሚገባው በእሸግ 500 ብር ሳይሆን ይኸው መጠን መሆን ነበረበት። ይህን በተመለከተ የባሕር ሕጉ አንቀጽ 206 (1) የሚከተለውን ደንግጋል።

አንቀጽ 206 ዕቃ ለመላላሽ ግዴታዎቹን ለማጠዛት ነፃነት ያለው ሰለ መሆኑ።

(1) ዕቃ ለመላላሽ ያሉትን መብቶቹንና ከሐላፊነት መብት በሙሉ ወይም በከፊል ለመተው ወይም በዚህ ክፍል አንደተመለከተው ያሉበትን ሐላፊነቶችን ግዴታዎችን ለመጨመር ይህ የመብት መተው ወይም ግዴታን የመጨመሩ ጉዳይ ለጫኝ በሚሰጠው በጭነት ማስታወቂያ ደረጃን በተፃፈ ለመላላሹ የተባለውን ለማድረግ [ይችላል]።

በሕጉ መሠረት አንዳንድ ለእያንዳንዱ እሸግ 500 ብር መክፈል የሚኖርበት እሸጉ ወይም በውስጡ ያሉት ዕቃዎች ሙሉ በሙሉ ሲጠፉ ብቻ ነው። በክስ አንድ ላይ ዕቃዎቹ የጠፉት በክፍል ብቻ በመሆኑ የተገኙት ዕቃዎች ዋጋ ሊከፈል ከሚገባው ገንዘብ መቀነስ ነበረበት። ሆኖም አንዳንድ ይህን ነጥብ በክርክሩ ስላላነሳው ፍርድ ቤቱም ውሳኔ አልሠጠበትም።

በክስ ሁለት ላይ አንዳንድ ሐላፊነቱ 500 ብር ወይም 100 ፓውንድ መሆኑን ገልጾ እያለ ፍ/ቤቱ ከ100 ፓውንድ ይልቅ 500 ብር እንዲከፍል የመረጠበት ምክንያት ግልጽ አይደለም። በእሁን ጊዜ አንድ ፓውንድ በ12.25 ብር ይመነዘራል።<sup>41</sup> (ክስ በቀረበበት ጊዜ ምንዘራው 10 ብር ይሆን ነበር ተብሎ ይገመታል)። ስለዚህም ከሣሹ

<sup>40</sup> በእሁን ጊዜ በድርጅቱ የሚዘጋጁት ሰነዶች ተመሳሳይ ሁኔታን አያሳዩትም።  
<sup>41</sup> ምንጭ፡ የኢትዮጵያ ቤሔራዊ ባንክ የየተ- የምንዛሪ መጠን ማስታወቂያ። ሆኖም ይህ ዕውፍ ለሀትመት በሚዘጋጁበት ወቅት የምንዛሪ መጠኑ ትንሽ ከፍ ብሏል።

በአማራጭ እንዲከፈለው ተወስኖ ቢሆን ኖሮ እንደ ሺህ ብር ያገኘ ነበር። ሆኖም ከሣሹ በማወቅም ይሁን ባለማወቅ የመኪናዋ ጠቅላላ ዋጋ እንዲከፈለው ብቻ በመጠየቁ ፍ/ቤቱ በጭብጥነት አልያዘውም። በመሆኑም ፍ/ቤቱ ሊወቀስ አይገባውም።

### 3.3.2. የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ድርጅት የአሠራር ልማድ

በኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ድርጅት የሚዘጋጁ የማስጫኛ ሰነዶች የእሸግ ገደብን የሚመለከቱ የተለያዩ አንቀጾችን አካተዋል። በዚሁም መሠረት የአንጓጓዣሐላፊነት ዕቃዎች የጠፋበት ወይም የጎደሉበትን ጊዜና ቦታ ግምት ውስጥ በማስገባት በተለያዩ ሕጎች ይመራል። ይህንንም ኃላፊነት የሚወስኑት ሕጎች አራት ሲሆኑ፡ እነዚህም የአንድ አገር ሕግ (local laws) የሒግ ደንቦች፣ የቪዥቪ ደንቦች እና የ1936 የአሜሪካ አዋጅ ናቸው። ከላይ እንደተመለከተው የእሸግ ገደብን በማስመልከት በዓለም ላይ ከተደራሰበት የአንድነት ስምምነት አንጻር ሰነዶቹ አራት የተለያዩ ሕጎችን ተፈጻሚ ያደረጉበት ምክንያት ግልጽ አይደለም። በተጨማሪም የሒግ ደንቦች በሒግ ቪዥቪ ደንቦች ተተክተው እያለ ሰነዶቹ የሒግ ደንቦች ተፈጻሚነት እንዳላቸው በመደጋገም የደነገጉበት ምክንያት ግልጽ አይደለም። ይህን በማስመልከት ሊሰጥ የሚችለው ምክንያት በሒግና በቪዥቪ ደንቦች አንቀጽ 10 አንዲሁም በሐምበርግ ደንቦች አንቀጽ 21 መሠረት የእያንዳንዱ ስምምነት የተፈጻሚነት ወሰን የተለያዩ መሆኑ ነው። ስለዚህም የሁለቱ ደንቦች በአንድነት መካተት አስፈላጊነቱ አባልነታቸው ከሁለት ለአንዱ ስምምነት የሆኑ አገሮችን ፍላጎት ለማሟላት ነው ተብሎ ይገመታል። በዚህም መሠረት ድርጅቱ እንደ አንጓጓዣ ያለበት ሐላፊነት ሰነዱ በተሰጠበት ቦታ (አገር)፣ ይህ አገር የዚህ ወይም የሌላ ስምምነት ፈራሚ መሆኑ... ወዘተ ላይ የተመሠረተ ይሆናል።

### ማጠቃለያ

የባሕር ንግድ በአደጋ የተከበበ ሥራ በመሆኑ የመርከብ ባለንብረቶች ለሚያንገዟቸው ዕቃዎች መጥፋት ወይም ጉዳት ሙሉ በሙሉ ሐላፊ ከሆኑ ሲደርሰባቸው የሚችለውን አስከፊ ኪሣራ ለማቃለል ሕጉ ከቀየላቸው ዘዴዎች አንዱ የእሸግ ገደብ መብት ነው። በመሆኑም የመርከብ ባለንብረቶች ሐላፊነታቸውን በእሸግ ወይም በሌላ የመጠን መሰኪያ መባዛት በሚችል የልውውጥ አህዝ የመገደብ ሕጋዊ መብት አግኝተዋል። የእሸግ ገደብ ሕግ ታሪክ እንደሚያመለክተው በዓለም አቀፍ ደረጃ ሐላፊነቱን በአንድ አገር ገንዘብ ወይም በሌላ ነገር መወሰን አስቸጋሪ እንደነበርና ፓውንድ ተተርጓጎሞ ወርቅ ቀደም ሲል እንደ መሰኪያ ሥራ ላይ ውሎ ቢሆንም የዕቃዎችን ትክክለኛ ዋጋ ሊያሳዩ ስላልቻሉ አሁን በሌስ.ዲ.አር. ተተክተዋል።

በኢትዮጵያ የባሕር ሕግ አንቀጽ 198 የተደነገገው የ500 ብር ገደብ ሕጉም ሆነ አንቀጽ ባለፉት አርባ ሁለት ዓመታት ባለመከለላቸው የብር ዋጋም በዚሁ ጊዜ ውስጥ ከግሽበት የተነሳ በመቀነሱ በአንቀጽ የተ መለከተው ገደብ አሁን ያለውን

ዕውነታ የሚያንጸባርቅ ሲሆን አልቻለም። በመሆኑም የብር ዋጋ መቀነስ የመርከብ ባለንብረቶችን ሲጠቅም የዕቃ ባለንብረቶችን ግን አላገባብ ጎድቷል።

የአንቀጽ 198 ምንጭ ኮግሣ በመባል የሚታወቀው የአሜሪካ ሕግ ነው ተብሎ ይገመታል። በሁለቱም ሕጎች ላይ የገደቡ መጠን 500 ሲሆን በ1952 (የባሕር ሕግ ሲታወጅ) በብርና በዶላር መካከል ያለው ልዩነት የጥቂት ሣቲሞች ልዩነት ብቻ እንደነበር ጉዳዩን የሚያወቁና ሥማቸውን መግለጽ ያልፈለጉ ሰዎች ለዚህ ጸሐፊ ገልፀውለታል። ይህ እርግጠኛ ቢሆንም ወይም ባይሆንም አሁን ያለው የብር ዋጋ በ1950ዎቹ መጀመሪያ ከነበረው በጣም ያነሰ መሆኑ እጠራጣሪ ባለመሆኑ ይህን በእርግጠኛነት ማጣራት አስፈላጊ አይሆንም።

በአሁኑ ጊዜ የብር ምንጫ በዩ.ኤስ.ዶላር 8.86፣ በፓውንድ ስተርሊንግ 16.05 እና በኤስ.ዲ.አር 12.86 ነው።<sup>42</sup> በዚህ የልውውጥ መጠን መሠረት በአንቀጽ 198 የተደነገገው የ500 ብር የገደብ መጠን 56.43 ዶላር 31.15 ፓውንድ ወይም 45.54 ኤስ. ዲ. አር. ይሆናል። በዓለም አቀፍ ደረጃ በተደረሰበት ስምምነት መሠረት ግን ገደቡ በሐምበርግ ደንቦች መሠረት 835 በ1979 ፕሮቶኮል መሠረት 666.67 ኤስ.ዲ.አር. መሆን ነበረበት። ሆኖም ኢትዮጵያ የማናቸውም ስምምነት ፈራሚ ባለመሆኗ ኢትዮጵያዊ አስጫኞች/ተቀባዮች በዚህ መብት ሊጠቀሙ አይችሉም። አገገኞችም በእነዚህ ስምምነቶች አይገደዱም።<sup>43</sup> ስለዚህም፣ ኢትዮጵያዊ አስጫኞች/ተቀባዮች በአንቀጽ 198 በተደነገገው የማይለወጥ ገደብ በጣም ተጎድተዋል። በመሆኑም ከአገገኞች የሚያገኙት ካሣ በሐምበርግ ደንቦችና በ1979 ፕሮቶኮል ከተደነገጉት እንደ ቅደም ተከተላቸው 5.45% እና 6.85% ብቻ ነው።

<sup>42</sup> ዝኒ ኮግሣ።

<sup>43</sup> ኢትዮጵያ የሐምበርግ ወይም 1979 ፕሮቶኮል ፈራሚ ብትሆን ኖሮ አስጫኞች/ተቀባዮች በአገገኛ የሚያገኙት ካሣ እንደ ቅደም ተከተሉ ብር 9168.3 ወይም 7370.04 ይሆን ነበር