

## بررسی ابعاد مرور زمان در دعاوی مربوط به حمل و نقل زمینی (شهری و بین شهری)

عباس احمدی - دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه پیام نور، مرکز تحصیلات تکمیلی دانشگاه پیام نور تهران، تهران، ایران.  
ابراهیم تقی زاده\* - دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

### چکیده

در غالب کنوانسیون های بین المللی حمل و نقل و مقررات داخلی کشورها، به منظور حمایت از طرفین، مرور زمان کوتاه برای دعاوی ناشی از حمل و نقل مقرر شده است، به نحوی که حصول مرور زمان به عنوان یکی از علل معافیت از مسئولیت متصدی حمل تلقی می شود. موضوع این نوشتار، بررسی ابعاد مختلف مرور زمان در مقررات حمل و نقل زمینی (ریلی و جاده ای شهری و بین شهری) ایران و برخی از کنوانسیون های مهم بین المللی حمل و نقل ریلی و جاده ای کالا و مسافر، یعنی سی ام آر، سی وی آر، سی آی ام و سی آی وی می باشد. ابعادی نظیر قلمرو، مدت، نقطه شروع، تعلیق، انقطاع مرور زمان مورد توجه این نوشتار می باشد. نتایج بررسی ها نشان می دهد بین کنوانسیون های مورد بحث در خصوص مقررات مرور زمان تشابهات زیادی وجود دارد، و همچنین بین کنوانسیون های مذکور و حقوق ایران، علی رغم وجود برخی تفاوتها، به عنوان مثال مرور زمان صدمات بدنی ناشی از حمل مسافر، در مجموع می توان گفت، بین حقوق ایران و کنوانسیون های مذکور در مقررات مرور زمان حمل و نقل کالا (نه مسافر) وجوه اشتراک مناسبی وجود دارد.

**واژگان کلیدی:** متصدی حمل و نقل، حمل و نقل زمینی، مرور زمان، کالا، مسافر، شهری

### The Investigation of the Dimensions of Lapse of Time in Claims Relevant to (Urban and inter-urban) Land Transportation

#### Abstract

In most of international carriage conventions and national regulations, in order to protect the parties, especially carrier, short period of time for actions arising out of carriage is determined, so that the attainment of lapse of time is considered as one of the causes of exemption from the liability of carrier. The issue of this writing is investigation of different dimensions of lapse of time in land carriage regulations (rail and road) of Iran and a number of the important international conventions on transport of goods and passenger by road and rail, namely; CMR, CVR, CIM and CIV. Dimensions such as scope, period of time, starting point, suspension, interruptions of lapse of time are regarded in this writing. The results of investigations show that great similarities exist among the discussed conventions, concerning the regulations of lapse of time. In addition, between the mentioned conventions and Iran's legal system, it can be mentioned that suitable similarities exist between Iran's legal system and the mentioned conventions in the regulations of prescription of goods carriage (not passenger carriage) in spite of a number of differences, such as, lapse of time of body injuries resulted from carriage of passenger.

**Keywords:** Carrier, Land Carriage, Lapse of Time, Goods, Passenger, Urban

به «مرور زمان» (of limitation; prescription) یا گذر زمان در فقه اسلامی «تقادم الزمان» می‌گویند. مرور زمان برابر ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی سابق، گذشتن مدتی است که به موجب قانون پس از انقضاء آن مدت دعوا شنیده نمی‌شود. مرور زمان مدنی، تجاری و کیفری، اصلی‌ترین انواع مرور زمان هستند. مقررات مرور زمان در آیین دادرسی کشور ما از قانون مدنی فرانسه اقتباس گردیده است (حاتمی، ۱۳۷۹، ص ۴۹-۴۸) و نهاد مزبور اصولاً مسأله‌ای حقوقی است و ماهیتاً از مباحث مهم آیین دادرسی مدنی است. امروزه، مرور زمان در ادبیات حقوقی جهان انسجام یافته و دارای عناصر و ارکانی شناخته شده است (شمس، ۱۳۹۰، ج ۱، ص ۴۵۶). تعریفی که از مرور زمان ارائه گردید، در واقع همان مفهومی است که به آن مرور زمان خاص گفته می‌شود. مراد از مرور زمان عام، هرگونه گذشت مهلت و موعدی است که شخص با سپری شدن آن حقی را از دست داده و یا واجد حقی از جمله اقامه دعوا می‌گردد. مرور زمان عام با مرور زمان خاص در ذات و ماهیت تفاوتی ندارند و تفاوت آن‌ها صرفاً در عموم و خصوص، نوعی و شخصی بودن و طول مدت خلاصه می‌شود (دیلمی، ۱۳۸۵، صص ۸۸-۸۴).

امروزه مرور زمان از ضروریات حقوق تجارت به شمار می‌آید (نوری و آخوندی، ۱۳۹۲: ۵۶) و عواملی از قبیل کاهش کار دستگاه قضایی، حمایت از متصدی حمل و گیرنده کالا، تثبیت روابط حقوقی، سرعت بخشیدن به حل و فصل اختلافات تجاری به عنوان مبانی مرور زمان تجاری ذکر شده است (دیلمی، ۱۳۸۴، ص ۱۲۰). به دلیل جایگاه مهمی که ایجاد اعتماد و سرعت در روابط تجاری دارد، به منظور تثبیت روابط تجاری اشخاص و انتقال با اطمینان سرمایه، اصولاً مدت مرور زمان تجاری کوتاه‌تر از مرور زمان مدنی است (همانجا). در دعاوی ناشی از قرارداد حمل که از موضوعات مهم حقوق تجارت محسوب می‌شود، برای جلوگیری از طولانی شدن اختلافات متصدی حمل و ارسال کننده کالا و صرفه

جویی در هزینه‌هایی از قبیل نگهداری اسناد (نوری و آخوندی، پیشین: ۵۷) مرور زمان کمتر از معمول مقرر شده است. از یک سو مقررات می‌خواهد از متصدی حمل که در زمان تصدی خود، با کالاهای زیادی سروکار دارد و تعهدات سختی بر عهده دارد در برابر شکایت‌هایی که ممکن است بعد از سالها مطرح شود حمایت کند. از سوی دیگر، این مقررات، مصلحت طرف مقابل را نیز در نظر گرفته است، چرا که مدت زمان کوتاه در خصوص بعضی دعاوی، ممکن است فرصت کافی بررسی کالا را به طرف مقابل ندهد، به عنوان نمونه، آثار بی‌مبالاتی متصدی حمل در تهیه اسناد گمرکی، شاید مدت‌ها بعد شناسایی بشود. لذا به منظور حمایت و رعایت عدالت، مرور زمان کوتاه به فرستنده و گیرنده کالا نیز اعطاء شده است (کلارک، ۲۰۱۴، ص ۱۴۲). مرور زمان از لحاظ اقتصادی نیز به صرفه است. هرچه مدت مرور زمان کمتر باشد، دعاوی بیشتری مشمول مرور زمان می‌شود که در نتیجه آن هزینه‌های دادرسی متصدی حمل کاهش خواهد یافت، مرور زمان کوتاه همچنین در خواهان (گیرنده یا فرستنده کالا) این انگیزه را ایجاد می‌نماید که فوراً پس از ورود خسارت به کالا، اقدامات قانونی انجام دهد و در نتیجه به جهت انجام به موقع تحقیقات، هزینه رسیدگی قضایی به حداقل خواهد رسید (شلین، ۲۰۰۲، ص ۱۲) و علاوه بر این‌ها به کاهش احتمال خطا در تشخیص و قضاوت و رفع عدم اطمینان، جلوگیری از هزینه‌های احتمال مدام در معرض دعاوی بودن و کاهش هزینه ریسک قانونی (نوری و آخوندی، پیشین: ۴۸-۴۷ و ۵۸) و فصل خصومت کمک می‌کند. این نوشتار در صدد بررسی مرور زمان در دعاوی حمل و نقل زمینی در حقوق داخلی و برخی کنوانسیونهای بین‌المللی جاده‌ای و ریلی کالا و مسافر، یعنی کنوانسیونهای سی‌ام آر، سی‌وی آر، سی‌ای ام<sup>۴</sup> و سی‌ای وی<sup>۵</sup> می‌باشد. به این منظور، این مقاله در چند بخش به بررسی مسائل قلمرو، مدت، نقطه شروع، تعلیق و انقطاع مرور زمان در حقوق ایران و کنوانسیون‌های مذکور می‌پردازد:

## ۲. قلمرو مرور زمان

### ۲.۱. کنوانسیون‌ها

**۲.۱.۱. سی ام آر:** بند ۱ ماده ۳۲ «سی ام آر»، مرور زمانی یک ساله برای کلیه دعاوی ناشی از حمل تابع کنوانسیون مقرر نموده است، خواه منشاء اختلاف قرارداد باشد، خواه شبه قرارداد و خواه وظایف قانونی، خواه وظایف قراردادی<sup>۷</sup> (کلارک، پیشین: ۱۴۳؛ کار، ۲۰۱۰، ص ۳۹۸). بند مزبور هم در خصوص دعاوی اقامه شده توسط متصدی حمل و هم در دعاوی علیه او اعمال می شود. با توجه به قرار گرفتن ماده ۳۲ در فصل مربوط به متصدی حمل و اختصاص مقررات تعلیق مرور زمان به دعاوی علیه متصدی حمل (طبق بند ۲ ماده ۳۲) در قضیه آمستردام (۱۹۷۴) ادعا شد که ماده ۳۲ تنها در دعاوی علیه متصدی حمل قابل اعمال می باشد. اما با توجه به اینکه ماده ۳۲ در فصل مورد بحث با عنوان کلی «دعاوی و اقدامات قانونی» (Claims Actions and) آمده، این ادعا پذیرفتنی نیست. لذا مرور زمان یک ساله موضوع بند ۱ ماده هم نسبت به دعاوی اقامه شده توسط متصدی بر علیه فرستنده و گیرنده کالا و هم بر دعاوی ای که توسط ذینفع در قبال تلف، خسارت یا تأخیر بر علیه متصدی حمل اقامه می شود قابل اعمال است.

ساختار لفظی و نگارش ماده ۳۲ به گونه ای است که ممکن است موسّع توصیف شود. به عنوان مثال، اگر نتیجه بی مبالاتی وسیله نقلیه به یک عابر برخورد کند و عابر مصدوم شود، ممکن است دعاوی ناشی از حمل قلمداد شود. با وجود این، در برخی کشورها، مثل اتریش، دعاوی ماده ۳۲ به دعاوی مبتنی بر قرارداد حمل اشخاص ذیحق به طرح دعوا محدود شده است. اگرچه بند ۱ ماده ۱۷ سی ام آر، متصدی حمل را فقط در فاصله زمانی بین تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن، مسئول خسارت دانسته است، ولی با توجه به هدف حمایت ماده ۳۲ از متصدی حمل، و اینکه یکی از شرایط اعمال ماده ۳۲ این است که اختلاف ناشی از حمل و نقل باشد، خواه اجرای قرارداد حمل شروع شده باشد یا خیر، باید گفت دایره شمول ماده ۳۲ وسیع تر است و شامل همه نوع دعاوی

ناشی از قرارداد حمل می شود<sup>۸</sup> (کلارک، پیشین، ص ۱۴۵) حتی اگر اجرای قرارداد هنوز آغاز نشده باشد، مثل، قصور متصدی حمل در تحویل کالا از انبار قبل از اجرای قرارداد حمل. تصمیمات دادگاههای برخی کشورهای عضو کنوانسیون، مثل اتریش و آلمان، در این خصوص متفاوت است<sup>۹</sup>.

اگر به دلیلی، کنوانسیون بر قرارداد حمل حکومت نکند، مدت مرور زمان، بر اساس قانون ملی مناسب تعیین می گردد. مثل دعاوی بین فرورادر و فرستنده، دعاوی بین فرورادر و شخص ثالث، دعاوی اشخاصی مثل انباردار که وظایف فرعی در انجام حمل بر عهده دارند<sup>۱۰</sup> (میسنت و گلس، پیشین: ۲۵۵-۲۵۴). بند ۴ ماده ۳۲ نیز ناظر بر دعاوی متصدیان حمل علیه یکدیگر می باشد.

**۲.۱.۲. سایر کنوانسیون‌ها:** بر اساس بند ۱ ماده ۴۸ مقررات ۱۹۹۹ «سی آی ام»، "مدت زمان اقامه دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل یک سال است". طبق این مقررات، دعاوی ای که مشمول مرور زمان می گردند صرفاً دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل می باشند، زیرا بر خلاف کنوانسیون سی ام آر که از عبارت «دعاوی ناشی از حمل کالا» استفاده نموده، قانونگذار در مقررات حاضر از عبارت «دعاوی ناشی از قرارداد حمل کالا» نموده و تنها برای دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل (نه دعاوی خارج از قرارداد)، مرور زمان تعیین نموده است (دهقاندار، ۱۳۸۵، ص ۲۲۱). دعاوی مبتنی بر قرارداد حمل به معنای بند ۱ ماده ۵۸، یعنی دعوایی که ارتباط نزدیک و واقعی با قرارداد حمل دارد و ناشی از آن یا مربوط به آن باشد. مقررات سی آی ام در خصوص دعاوی اقامه شده توسط متصدی حمل یا علیه او اعمال می گردد، هر چند که بند ۱ ماده ۴۸ مقررات ۱۹۹۹، در این خصوص سکوت کرده، ولی سکوت به این دلیل بوده که مقررات سی آی ام اشاره به چنین دعاوی را لازم ندانسته است (کلارک، پیشین، ص ۱۴۲). بنابراین مقررات مرور زمان سی آی ام نه تنها دعاوی علیه متصدی را شامل می شود، بلکه دعاوی از طرف متصدی حمل را هم شامل می شود. این نظر در یکی از آرائی که در همین زمینه از یکی از دادگاههای استرالیا در تاریخ

۲۶ آگوست ۲۰۰۴ صادر گردیده مورد قبول قرار گرفته است (بولتن، ۲۰۰۵، ص ۴۰).

ماده ۲۲ کنوانسیون «سی وی آر» راجع به مرور زمان است. طبق بند ۱ این ماده: «مهلت اقامه دعوای ناشی از فوت یا جراحت یا سایر صدمات بدنی یا روحی وارده به مسافر سه سال است» و نیز بر اساس بند ۲ آن: «مهلت اقامه دعوای ناشی از حمل مشمول این کنوانسیون به غیر از موارد اشاره شده در بند ۱ در تمامی موارد یک سال است». مقصود از عبارت «غیر موارد اشاره شده»، دعوای مربوط به توشه و بار همراه مسافر و تأخیر در حمل مسافر یا توشه می باشد. با توجه به استعمال عبارات «دعوای ناشی از فوت یا جراحت و سایر صدمات بدنی یا روحی وارده به مسافر» و «دعوای ناشی از حمل» به نظر می رسد، مقررات مرور زمان کنوانسیون هم شامل دعوای ناشی از قرارداد حمل و هم شامل دعوای خارج از قرارداد حمل می شود. اما در این باره که آیا ماده شامل دعوای توسط متصدی حمل می شود یا خیر باید قایل به تفکیک شد، با این بیان که بند ۱ (صدمات بدنی) به روشنی بر عدم شمول دعوای اقامه شده توسط متصدی حمل دلالت دارد، زیرا موضوع این بند دعوای ناشی از فوت و صدمات بدنی وارده به مسافر است و در خصوص این دعوای متصدی حمل نمی تواند خواهان تلقی شود. اما در خصوص دعوای موضوع بند ۲ (خسارات مالی)، با توجه به مشابهت عبارت «دعوای ناشی از حمل» استفاده شده در این کنوانسیون با کنوانسیون سی ام آر و عدم وجود رویه قضایی قابل توجه و منسجم در این خصوص، می توان راه حل پذیرفته شده در «سی ام آر» را در اینجا نیز مجری دانست.

در «سی آی وی» (۱۹۹۹) ماده ۶۰، در مورد صدمات بدنی وارده به مسافر، بیان می دارد: مهلت اقامه دعوای مطالبه خسارت مبتنی بر مسئولیت متصدی حمل در صورت فوت و صدمه شخصی به مسافر به قرار ذیل خواهد بود: الف- در مورد مسافر، سه سال پس از روز بعد از حادثه ب- در مورد سایر افراد ذیحق، سه سال از روز بعد از فوت مسافر، مشروط بر اینکه مهلت مزبور حداکثر

ظرف مدت پنج سال از بعد از روز وقوع حادثه باشد. دعوای مربوط به صدمات بدنی، صرفاً شامل دعوای علیه متصدی حمل می شود که مقتبس از ماده ۵۵ سی آی وی ۱۹۸۰ می باشد. همچنین در مورد خسارات مالی وارده به مسافر (خسارت وارده به توشه و تأخیر در حمل)، بند ۲ ماده مقرر می دارد: مهلت اقامه سایر دعوای ناشی از قرارداد حمل یک سال می باشد... این مقررات در خصوص دعوای مالی مثل مقررات سی آی ام از عبارت «دعوای ناشی از قرارداد حمل» استفاده و الگو برداری نموده (گزارش تفسیری سی آی وی، ۲۰۱۵، ص ۷۷) و از این نظر با مقررات سی آی ام یکسان است و به نظر می رسد، نظیر مقررات سی آی ام، صرفاً حاکم بر مرور زمان دعوای ناشی از قرارداد حمل (نه خارج از قرارداد حمل) بوده ولی بر دعوای اقامه شده توسط متصدی حمل نیز حکومت دارد.

## ۲.۲. حقوق ایران

در قانون تجارت ایران، ماده ۳۹۳ باب هشتم (باب قرارداد حمل و نقل) به مرور زمان دعوای حمل مربوط می شود. در این ماده آمده است: «نسبت به دعوی خسارت بر علیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یک سال است مبدء این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تأخیر در تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارت بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده». علی رغم دلالت ظاهر این ماده بر اعمال مرور زمان یک ساله صرفاً در دعوای علیه متصدی حمل (نه دعوای متصدی حمل علیه فرستنده کالا) و استثنائی بودن قواعد مرور زمان (به جهت مخالفت با قواعد موجد حق) و لزوم تفسیر محدود (کاتوزیان، ۱۳۳۵، ش ۴۷: ۹۷؛ کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۳۱۰) باید گفت، با توجه به هدف قانونگذار از وضع قواعد مرور زمان که همانا حمایت از طرفین قرارداد حمل، از جمله متصدی حمل و تسریع حل و فصل اختلافات بین آنان می باشد، می توان شمول این ماده بر دعوای اقامه شده توسط متصدی حمل را نیز پذیرفت. کاربرد ماده ۳۹۳ در مواردی است که متصدی اصل تحویل را قبول داشته باشد. اما اگر در موردی تحویل



کالا اساساً مورد انکار متصدی باشد و تحویل آن به متصدی محرز نباشد، موضوع از شمول این ماده خارج است (رأی شماره ۱۸۹۴-۱۳۲۹/۱۲/۱-شعبه ۶ دیوان؛ به نقل از دمیرچیلی و دیگران، پیشین: ۷۲۶). در حقوق ایران بر خلاف غالب کنوانسیون های بین المللی، فرستنده و گیرنده کالا، فقط حق طرح دعوا بر علیه متصدی حمل اصلی (طرف قرارداد) را داراست (ستوده تهرانی، ۱۳۸۸، ص ۸۸). و سایر متصدیان یا مباشرین حمل (متصدی حمل فرعی یا دست دوم مثل متصدی حمل متوالی یا جانشین)، متصدی حمل به معنای خاص به شمار نمی آیند (جویباری و گوارشکی، ۱۳۸۵، ص ۱۹۳).<sup>۱۱</sup> خوشبختانه این اشکال در ماده ۷۹ لایحه اصلاح قانون تجارت (۱۳۸۴) مرتفع شده است. به موجب این ماده علیه متصدی حمل فرعی (متصدی غیر طرف قرارداد) نیز می توان دعوی خسارت اقامه نمود. ماده ۳۹۳ ناظر به خسارتی است که مربوط به مال التجاره باشد از قبیل قلت یا کم شدن آن و ارتباط به وجه التزام مقرر در قرارداد ندارد (رأی شعبه ۳ دیوان به شماره ۲۳-۱۳۲۳/۸/۵). لذا، دعوی مربوط به وجه التزام مشمول احکام ماده ۳۹۳ نمی شود. همچنین ماده مذکور، شامل دعوی خارج از قرارداد نمی شود. در برخی از آراء دیوان نیز مرور زمان قراردادی معتبر و حاکم بر روابط خصوصی طرفین شناخته شده است (رأی شعبه ۲۱ دیوان به شماره ۲۱/۲۳۳-۲۰/۳/۲۰-۱۳۶۸؛ به نقل از عرفانی، پیشین، صص ۲۹۸-۲۹۷).

### ۳. مدت مرور زمان

#### ۳.۱. کنوانسیون ها

۳.۱.۱. **سی ام آر:** در این کنوانسیون، دو نوع مرور زمان (یک ساله و سه ساله) تعیین شده است. ۱. مرور زمان یک ساله: "سی ام آر" مانند سایر کنوانسیون ها در جهت ایجاد محدودیت، اساساً یک مهلت یک ساله برای طرح دعوا در نظر گرفته است. بند ۱ ماده ۳۲ در این باره مقرر می دارد: «مهلت اقامه دعوی ناشی از حمل کالا طبق مقررات این کنوانسیون یک سال است...» از آنجایی که هدف کنوانسیون حمایت از همه طرف های قرارداد است نه صرفاً متصدی حمل، مدت مرور زمان خیلی کوتاه تعیین نشده است.

ماده ۳۲ که برگرفته از ماده ۴۶ «سی آی ام» ۱۹۵۲ می باشد، کاربردی ترین مقررره سی ام آر در محاکم است (کلارک، پیشین: ۱۴۲). ۲. مرور زمان سه ساله: یک استثناء در خصوص دوره یک ساله، در بند ۱ ماده ۳۲ مقرر شده است: «... در مورد خلاف عمدی یا ناشی از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن مطرح است معدل خلاف عمدی تلقی می شود، مهلت آن سه سال خواهد بود». اصولاً کنوانسیون هایی مثل «سی ام آر» که برای اقامه دعوی جبران خسارت توسط ذینفع، مهلتی مقرر نموده اند، مهلت اقامه دعوا را در صورت ارتکاب تقلب یا تقصیر سنگین افزایش داده اند، چنانکه کنوانسیون سی ام آر مدت مرور زمان یک سال را در صورت بروز خطای عمدی (یا تقلب) یا معادل آن به سه سال افزایش داده است (امانی، ۱۳۸۶، صص ۹۸-۹۷). خلاف عمدی یا معادل آن، همچنین در میزان مسئولیت نیز مؤثر است و آن را افزایش می دهد (ماده ۲۹). البته با این تفاوت که طبق ماده ۲۹، میزان مسئولیت تنها در صورتی افزایش می یابد که خسارت ناشی از تخلف عمدی باشد، نه ناشی از تقصیر سنگین یا معادل تقصیر عمدی (کلارک، پیشین، صص ۱۴۷-۱۴۶). فرقی نمی کند که خطای عمدی مربوط به عملیات حمل و خسارت وارده باشد یا بی ارتباط به آن و صرفاً مربوط به اقداماتی عمدی با هدف ایجاد تأخیر در طرح دعوی احتمالی از سوی افراد ذینفع، مثل درج متقلبانه نام شرکت دیگری در بارنامه باشد، البته باید اشاره کرد خطای عمدی بی ارتباط به عملیات حمل و صرفاً ناظر بر ایجاد تأخیر در طرح دعوا فقط موجب افزایش مدت مرور زمان می شود و تأثیری در افزایش مسئولیت ندارد (دامار، پیشین، صص ۲۳۰-۲۲۹). با توجه به ساختار و هدف ماده ۳۲ تنها استثناء مرور زمان یک ساله، تخلف عمدی یا معادل آن می باشد و نقض قرارداد توسط خواننده که در عین حال نقض قوانین کیفری هم محسوب می شود، استثناء بر دوره مرور زمان یک ساله تلقی نمی شود، هر چند که از لحاظ تئوری، خواهانی که حق اقامه دعوا را به واسطه حصول مرور زمان از دست داده است، می تواند با طرح یک دعوی کیفری علیه متصدی حمل مطالبه خسارت نماید. در فرانسه این راه با این استدلال

که دعاوی مدنی و کیفری اساساً با هم متفاوتند، بسته شده است.<sup>۲۱</sup> هدف یکنواخت نمودن مقررات سی ام آر و بدهت این امر که، دوره یک ساله مرور زمان نباید به وسیله حکم غرامت صادره از دادگاههای کیفری مخدوش شود، اقتضاء می نماید که جز در موردی که نقض حقوق کیفری، مصداقی از تخلف عمدی یا معادل آن تلقی می شود، نقض قراردادی متضمن نقض حقوق کیفری استثناء بر دوره مرور زمان یک ساله تلقی نشود. این که چه امری اقامه دعوا محسوب می شود، به قوانین کشور محل طرح دعوا بستگی دارد. به عنوان مثال در انگلیس، دعوا در تاریخ صدور حکم، اقامه شده محسوب می شود (کلارک، پیشین، صص ۱۴۷ و ۱۴).<sup>۹</sup>

**۳.۱.۲. سایر کنوانسیونها:** در کنوانسیون «سی وی آر»، تنها مرور زمان یک ساله و سه ساله مقرر شده است. طبق این کنوانسیون، مرور زمان دعاوی فوت یا صدمات بدنی سه سال و مرور زمان سایر دعاوی (دعاوی مربوط به توشه و تأخیر) یک سال می باشد (گلس و کاشمور، پیشین: ۱۳۰). در بند یک ماده ۲۲ کنوانسیون در این خصوص چنین آمده است: مهلت اقامه دعاوی ناشی از فوت یا جراحت یا هر گونه صدمه جسمی و روانی وارد به مسافر سه سال است. و در بند ۲ ماده اخیر الذکر نیز مقرر شده است: مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل تحت شمول این کنوانسیون، به غیر از موارد اشاره شده در بند یک این، در تمامی موارد یک سال است. در این کنوانسیون، تقصیر عمدی یا معادل آن از موجبات افزایش مدت مرور زمان تلقی نشده است.

در مقررات سی آی ام (۱۹۸۰/۱۹۹۹) دو مرور زمان یک ساله و دو ساله تعیین شده است. ۱- مرور زمان یک ساله: اساساً در این مقررات، مدت مرور زمان مقرر برای دعاوی ناشی از قرارداد حمل، جز در موارد خاص (مرور زمان دو ساله)، یک سال است. طبق بند ۱ ماده ۵۸ مقررات ۱۹۸۰: اقامه دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل بعد از یک سال مشمول مرور زمان می گردد. مقصود از دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل، هر گونه دعاوی ناشی از قرارداد از جمله مطالبه خسارت ناشی از نقص، فقدان و تأخیر،

استرداد یا پرداخت کرایه حمل و غیره می باشد. ۲- مرور زمان دو ساله: طبق مقررات سی آی ام در موارد ذیل، دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل ریلی دو سال خواهد بود: الف- واریز وجه جبران خسارت دریافتی گیرنده توسط حمل کننده؛ ب- واریز درآمد حاصل از فروش توسط حمل کننده و پ- به علت خسارت ناشی از فعل یا ترک فعلی که به نیت ایجاد چنین خسارتی یا از روی بی احتیاطی و با علم به اینکه چنین خسارتی رخ خواهد داد. (این مقررات نیز نظیر مقررات سی ام آر، تقصیر عمدی و سنگین حمل کننده را در مدت مرور زمان مؤثر دانسته است). د- دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل قبل از ارسال مجدد کالا: در سی آی ام (۱۹۸۰/۱۹۹۹) مقررات خاصی در مورد ارسال مجدد کالا وضع شده که منحصر به فرد است. با این بیان که هر گاه محموله ای بر اساس مقررات سی آی ام ارسال گردد و مجدداً تحت شرایط همین مقررات ارسال گردد و در ارسال مجدد (تجدید بارنامه) فقدان جزئی یا آسیب دیدگی در آن مشاهده گردد، محتمل است این امر در فاصله زمانی مربوط به آخرین قرارداد حمل ایجاد شده است، به شرطی که محموله تحت نظارت حمل کننده بوده و به همان شکل که به مقصد اولیه رسیده تجدید حمل شده باشد (کار، پیشین: ۳۷۵، بند ۱ ماده ماده ۲۸ مقررات ۱۹۹۹) که در این صورت، هرگونه دعاوی ناشی از قرارداد حمل قبلی (اول) مشمول مرور زمان دو ساله خواهد بود (گلس و کاشمور، پیشین: ۱۵۱). به علاوه، در مقررات ۱۹۸۰ مهلت اقامه دعاوی مربوط به حمل کالای قاچاق دو سال تعیین شده بود، که این مقرر در مقررات اصلاحی ۱۹۹۹ حذف گردید (دهقاندار، پیشین، صص ۲۷۲).

مهلت‌های مقرر در کنوانسیون: سی آی وی، یک ساله، دو ساله و سه ساله است. ۱- مرور زمان سه ساله: طبق بند ۱ ماده ۶۰ «سی آی وی» مهلت اقامه دعاوی مربوط به فوت یا صدمات بدنی وارده به مسافر سه سال است به شرطی که این مدت در خصوص فوت مسافر حداکثر ظرف پنج سال از روز حادثه باشد. این فرض در جایی اهمیت پیدا می کند که فوت مسافر پس از دو سال از تاریخ روز بعد از تصادف روی دهد که در این صورت مهلت اقامه

دعوا کمتر از سه سال خواهد بود. ۲- مرور زمان یک ساله: بر اساس بند ۲ ماده فوق‌الذکر مهلت اقامه دعوا سایر دعاوی ناشی از قرارداد حمل یک سال می‌باشد. این بند، ناظر بر خسارات مالی وارده بر مسافر (توشه و تأخیر) است. ۳- مرور زمان دو ساله: این مرور زمان وقتی اعمال می‌شود که تلف یا زیان ناشی از عمد یا بی احتیاطی متصدی حمل باشد (بند ۲ ماده ۶۰ مقررات ۱۹۹۹). بنابراین این مقررات هم مانند کنوانسیون‌های سی‌ام آر و سی‌ای ام، تقصیر عمدی و سنگین متصدی حمل را از موارد افزایش مدت مرور زمان، البته صرفاً در مورد خسارات مالی، تلقی نموده است.

### ۳.۲. حقوق ایران

۳.۲.۱. حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر: در نظام حقوقی ایران، به لحاظ عدم وجود مقررات خاص در مورد حمل جاده‌ای، قانون تجارت به عنوان قاعده عام بر این نوع حمل حاکم است. در ماده ۳۹۳ ق.ت برای اقامه دعوا، فقط یک مهلت یک ساله پیش بینی شده است.<sup>۳۱</sup> بر خلاف اکثر کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل، در قانون تجارت ایران، تقصیر عمدی و سنگین موجب افزایش مدت مرور زمان نمی‌شود، بلکه صرفاً در مهلت اعلام خسارت به متصدی حمل مؤثر است، بدین معنی که وفق ماده ۳۹۱ ق.ت موجب اعطای فرصت هشت روزه به گیرنده خواهد شد (امانی، پیشین: ۹۹). در مورد نحوه احتساب مرور زمان نیز به موجب حکم شماره ۱۱۵-۱۱۸/۱۰/۲۲ شعبه ۲ دیوان باید سال را رسمی (۳۶۵ روز) در نظر گرفت. (عرفانی، پیشین، ص ۲۹۸).

در باب هشتم قانون تجارت نامی از مسافر برده نشده است<sup>۴۱</sup> و از اینرو در خصوص شمول قانون تجارت (باب هشتم) نسبت به حمل مسافر و تبعاً درباره شمول مقررات مرور زمان، بین اساتید و مؤلفین حقوقی اختلاف وجود دارد<sup>۴۲</sup> خسارت وارده به مسافر اصولاً به سه دسته تقسیم می‌شود: صدمات بدنی و فوت، خسارات وارد به توشه، خسارت تأخیر در حمل مسافر و توشه (جباری، صص ۵۸-۶۰). در نظام حقوقی ایران، به تبعیت از فقه، اساساً ایراد صدمه بدنی به انسان به هر

نحو، حتی خطایی، جرم محسوب می‌شود و عنوان مجرمانه (میر موسوی و حقیقت، ۱۳۹۱، ص ۲۲۲) و مرتکب مسئولیت کیفری دارد و علاوه بر مجازات وی که جنبه عمومی دارد، به پرداخت دیه به عنوان ما به ازاء خسارت بدنی به زیان دیده به نحو مقرر در قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود (فخاری، ۱۳۸۷، ص ۶۳-۶۲). لذا با توجه به این امر مقررات مرور زمان کیفری، انطباق بهتری با اینگونه صدمات دارند و باید از مرور زمان کیفری در خصوص این نوع صدمات سخن گفت. در حقوق ایران با توجه به نظرات شورای نگهبان و مقررات قانون جدید مجازات اسلامی (مواد، صص ۱۰۶-۱۰۴)، مرور زمان کیفری صرفاً در جرایم تعزیری (نه سایر جرایم) پذیرفته شده است.<sup>۴۳</sup> بنابراین صدمات بدنی وارده به مسافر مشمول هیچ یک از مقررات مرور زمان کیفری و تجاری نمی‌شود. در خصوص خسارات وارده بر توشه و تأخیر در حمل نیز چنانچه، قائل بر عدم شمول قانون تجارت بر حمل مسافر باشیم، پذیرش مرور زمان در دعاوی مربوط به این خسارات دشوار می‌نماید.

۳.۲.۲. حمل و نقل ریلی کالا و مسافر: در حقوق ایران، آیین نامه تعرفه حمل کالا و مسافر با راه آهن مصوب ۱۳۴۳، قانون خاص و منبع اصلی مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی می‌باشد. در آیین نامه مزبور، درباره مرور زمان در حمل کالا و توشه با راه آهن مقرراتی مقرر گردیده است. درباره حمل ریلی کالا، طبق مواد ۱۷۲ و ۱۷۳ آیین نامه مذکور (تعرفه)، چنانچه به محموله در طی حمل زبانی وارد شده باشد، صورتمجلس تنظیم می‌شود و یک نسخه از آن به زیان دیده و گیرنده بار داده می‌شود که می‌تواند به استناد آن حداکثر ظرف یک سال از تاریخ تنظیم صورتمجلس، از راه آهن کتباً ادعای خسارت نماید. به ادعاهایی که بعد از یک سال از تاریخ صورتمجلس بعمل می‌آید ترتیب اثر داده نخواهد شد، ولی در مورد فقدان محمولات در صورت پیدا شدن عین جنس به صاحب آن مسترد می‌شود. از این رو در حمل کالا با راه آهن، مهلت طرح دعاوی خسارات وارده به کالا یک سال از تاریخ صورتمجلس خسارات می‌باشد و پس از این مدت این دعاوی قابلیت استماع

ندارند (عرفانی، پیشین، ص ۳۰۳). همچنین در تعرفه مهلت‌هایی در مورد تخلیه کالا و حراج و دریافت وجوه حاصل از فروش کالا پیش بینی شده است (مواد ۱۵۵ و ۱۴۹ تعرفه). در خصوص تأخیر در تحویل کالا مقرر است که در تعرفه وجود ندارد، ولی به لحاظ عام و خاص بودن رابطه قانون تجارت و تعرفه می‌توان مقررات مرور زمان یک ساله ماده ۳۹۳ را در این مورد نیز جاری دانست. در حمل مسافر و توشه، طبق ماده ۱۶۱ تعرفه، در صورت ایراد خسارت به توشه در موقع تحویل توشه، صورتمجلس تنظیم می‌شود و به گیرنده تسلیم می‌شود و صاحب توشه در صورتی که مدعی خسارت باشد، باید کتباً حداکثر ظرف یک ماه از تاریخ تنظیم صورتمجلس به راه آهن شکایت نماید، در غیر این صورت به شکایاتی که پس از یک ماه مذکور به عمل آید، ترتیب اثر داده نمی‌شود و دعوا مشمول مرور زمان می‌شود. در مورد مرور زمان خسارات جانی وارده به مسافری در حین حمل و نقل مسافری توسط راه آهن، متأسفانه حکمی در تعرفه حمل مسافر و کالا با راه آهن وجود ندارد و به ناچار می‌بایست به قوانین دیگر از جمله قانون تجارت (به عنوان قاعده عام) و قانون مجازات اسلامی برای حل مسأله و تعیین حکم آن رجوع نمود (قسیمی، پیشین، صص ۶۶ و ۶۸). در خصوص مرور زمان صدمات بدنی، با توجه به توضیحات قبلی باید گفت: دعاوی مزبور تابع قواعد مرور زمان نیستند و در هر زمان قابل تعقیب می‌باشند. درباره خسارت ناشی از تأخیر در حمل مسافر یا توشه نیز مقررات خاصی در تعرفه مقرر نشده است، اما بر خلاف مقررات حمل کالا با راه آهن که قانون تجارت می‌تواند در موارد سکوت و خلاء حکمفرما باشد، در مورد خسارات مزبور در حمل مسافر، به جهت سکوت قانون تجارت و اختلاف حقوقدانان درباره شمول مقررات قانون تجارت بر این نوع حمل، در اجرای ماده ۳۹۳ ق.ت. در خصوص تأخیر در حمل مسافر و توشه تردید جدی وجود دارد.

#### ۴. مبدا شروع مرور زمان

##### ۴.۱. کنوانسیون‌ها

۴.۱.۱. **سی ام آر:** قواعد مربوط به لحظه ای که مرور زمان شروع به محاسبه می‌شود، در بند اول

ماده ۳۲ سی ام آر مقرر گردیده است. طبق بند اول ماده ۳۲: «...مرور زمان از تاریخ‌های زیر آغاز می‌شود: الف- در مورد فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا تأخیر در تحویل، از تاریخ تحویل کالا. ب- در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتین روز تاریخ تحویل کالا به حمل‌کننده ج- در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد حمل. روزی که مهلت از آن شروع می‌شود جزو مهلت نخواهد بود». طبق بند بالا، سه قاعده متفاوت برای سه مورد خاص ذکر شده است:

##### ۴.۱.۱. الف - تلف جزئی، خسارت یا

**تأخیر در تحویل کالا:** هنگامی که تلف جزئی یا خسارت یا تأخیر در تحویل کالا اتفاق بیفتد، از هنگام تحویل کالا، مدت مرور زمان آغاز می‌گردد. این قسمت در صورتی اعمال می‌شود که دو شرط محقق باشد: تلف جزئی، خسارت یا تأخیر وجود داشته باشد و کالاها تحویل داده شده باشد (اشمیتوف، پیشین، ص ۹۸۲). تأخیر در تحویل کالاها باید به طور واقعی اتفاق افتاده باشد، لذا تأخیری که در آن کالاها به هیچ وجهی تحویل داده نمی‌شوند، مصداقی از قسمت الف بند اول ماده ۳۲ نیست، بلکه مصداق قسمت ج آن می‌باشد (کلارک، پیشین، ص ۱۵۲). به نظر یک دادگاه آلمانی، اگر کالاها در انبار مقصد تحویل انبار شوند، تا زمانی که کالاها توسط گیرنده دریافت نشود، تحویل محقق نمی‌شود، مگر اینکه گیرنده به دلیل ورود خسارت به کالا از تحویل گرفتن کالا خودداری و صرفاً از طرف فرستنده آن‌ها را تحویل گرفته و انبار کند.

در موردی که کالاها به دلیل گستردگی خسارات وارده به آن‌ها به گیرنده تحویل داده نشوند، بلکه به عنوان اوراقی به فروش برسند و یا به فرستنده بازگردانده شوند تا آن‌ها را تعمیر کند و یا اینکه احتمالاً آن‌ها را دوباره بفروشد، چهار نظریه در مورد نحوه اعمال بند اول ماده ۳۲ از سوی دادگاهها و نویسندگان حقوقی اتخاذ شده است<sup>۷</sup> که از این نظریات، نظریه ای که قائل به اعمال قسمت الف بند اول است از مقبولیت بیشتری در میان دادگاهها و نویسندگان حقوقی برخوردار شده است، زیرا



مطابق ماده ۱۲ «سی ام آر» فرستنده این حق را دارد که کالا را متوقف کند، مکان تحویل یا حتی تحویل گیرنده را تغییر دهد. لذا اگر فرستنده کالا بعد از شنیدن خبر خسارت دستور تحویل به خود یا شخص ثالث را صادر کند، این تحویلی مطابق قرارداد خواهد بود، بنابراین مشمول بند ۱ خواهد بود و با هدف بند ۱ ماده که تثبیت یک مبداء زمانی قابل تشخیص و معقول برای آغاز مرور زمان علیه خواهان است انطباق بیشتری دارد. (کلارک، پیشین: ۱۵۷-۱۵۶). در حمل مرکب مشمول ماده ۲ سی ام آر (حمل سوپر پوز-Superpoze)<sup>۱۱</sup>، مرور زمان از لحظه تحویل کالا به گیرنده کالا (تحویل نهایی) آغاز می شود، حتی اگر تحویل به گیرنده، نه در پایان مرحله حمل جاده ای، بلکه در پایان سایر مراحل حمل، صورت گرفته باشد، زیرا هدف ماده ۳۲ این است که مرور زمان، فقط بعد از تحویل کالا به گیرنده آغاز شود تا فرصت بازرسی مناسب کالا در لحظات آغازین شروع مرور زمان برای وی فراهم شود (هوکس، پیشین: ۱۴۸).

**۴.۱.۱. ب - تلف کلی کالا:** در مورد تلف کالا چون هیچ تحویلی وجود ندارد، تا مرور زمان آغاز بشود، قسمت ب بند اول ماده ۳۲ مقرر نموده است، در این موارد، مدت مرور زمان از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد، از شصتین روز از تاریخ تحویل کالا به متصدی حمل و نقل آغاز خواهد شد (کلارک، پیشین، ص ۱۵۲). در صورتی که کالاها در محدوده زمانی تحویل داده نشده باشند، فرض قطعی (مبتنی بر فرض مقرر در بند ۱ ماده ۲۰ سی ام آر) این است که آن ها تلف شده اند و در نتیجه، آغاز مرور زمان به موجب قسمت ب تعیین می شود (اشمیتوف، همان جا). کالاها زمانی تحویل گرفته می شوند که برای اجرای قرارداد تحت حفاظت و در کنترل متصدی قرار بگیرند. اگر انبار کردن موقت کالاها قبل از شروع عملیات حمل، مقدمه ضروری برای انجام حمل باشد و از طرف متصدی حمل و بدون تقاضای فرستنده صورت بگیرد، این دوره موقت، مشمول قسمت ب بند اول ماده ۳۲ شده و از لحظه تحویل کالا مرور زمان آغاز می شود. لحظه آغاز دوره شصت روزه، تاریخ تحویل کالاها به

متصدی حمل است و در صورت وجود چند متصدی حمل متوالی، به دلیل دشواری اثبات زمان تحویل کالا به متصدی توسط ذینفع، راه حل مناسب آن است که آغاز مدت مرور زمان، از لحظه تحویل به متصدی حمل اولی جریان یابد (میسنت و گلس، پیشین، ص ۲۵۹).

**۴.۱.۱. ج - سایر موارد:** به موجب قسمت ج بند اول ماده ۳۲ "در تمام موارد دیگر"، مرور زمان پس از اتمام دوره سه ماهه بعد از تاریخ انعقاد قرارداد حمل آغاز خواهد شد. «تمام موارد دیگر» شامل دعاوی گیرنده و فرستنده که در آن اعمال قاعده مذکور در قسمت الف به این دلیل که تحویل انجام نشده مناسب نباشد و نیز دعاوی که قاعده مذکور در قسمت ب بند اول به دلیل اینکه هیچگونه تلف کلی وجود نداشته است، برای اعمال مناسب نباشد؛ و همچنین دعاوی که در آن متصدی حمل قرارداد را اجرا نموده؛ دعاوی مربوط به استرداد هزینه ها مثل کرایه حمل بر علیه فرستنده یا طرف دیگر مسئول برای پرداخت؛ خسارت ناشی از توقیف وسیله نقلیه در ایستگاههای گمرک؛ دعاوی فرستنده برای استرداد هزینه مازاد بر کرایه و غیره (میسنت و گلس، پیشین، ص ۲۶۱، کلارک، پیشین، ص ۱۵۳). یک قرارداد حمل واحد ممکن است به جهت تعلیق مرور زمان (طبق بند ۲ ماده ۳۲) یا تفاوت تاریخ آغاز مرور زمان یکی از دعاوی مربوط به آن، منجر به طرح دعاوی اصلی و دعاوی متقابل با مرور زمان های متفاوت شود و مشکلاتی در رابطه با هم پوشانی قسمت ج با مهلت های دیگر بند اول به وجود بیاید و نتیجتاً مرور زمان های متفاوتی قابلیت اعمال داشته باشد، به عنوان مثال طرح دعاوی کرایه از سوی متصدی حمل (مشمول شق ج بند ۱ ماده ۳۲) و طرح دعاوی تلف جزئی کالا از سوی گیرنده (مشمول شق الف بند ۱ ماده ۳۲). این نظر که تمامی دعاوی ناشی از یک قرارداد حمل باید مدت مرور زمان یکسانی داشته باشند مورد قبول قرار نگرفته است، در مقابل این نظر که دوره مرور زمان دعاوی کرایه حمل که تابع قسمت ج بند ۱ ماده ۳۲ است، نباید محدود به مدت مرور زمان دعاوی مربوط به خسارت (مربوط به شق الف بند ۱) شود، دارای قوت است

و مطلوب اغلب خواهانها می باشد (کلارک، پیشین، صص ۱۵۳-۱۵۲). برای رفع این مشکل، بهترین راه حل آن است که دادگاهها یک مدت مرور زمان عمومی را در مورد دعاوی فوق اعمال کنند، ولی بر اساس عبارت پردازی کنوانسیون به نظر نمی رسد که دادگاهها از چنین اختیار گسترده ای برخوردار باشند (میسنر و گلس، همانجا).

طبق بند ۴ ماده ۳۹ سی ام آر در مورد دعاوی بین متصدیان حمل متوالی، مهلت مرور زمان یک ساله یا از تاریخ تصمیم قضایی نهایی تعیین کننده مبلغ غرامت و در صورت عدم وجود چنین تصمیم قضایی از تاریخ واقعی پرداخت غرامت، شروع به احتساب خواهد شد. اثبات تاریخ تصمیم قضایی یا تاریخ پرداخت بر عهده متصدی حمل مدعی است. گستره دعاوی مشمول این مقرر صرفاً محدود به دعاوی غرامت و دعاوی بین متصدیان حمل متوالی می شود. از آنجایی که هدف این ماده اعطای یک مدت معقول برای طرح دعوا به متصدی حمل پرداخت کننده غرامت مربوط به متصدی حمل دیگری است، به نظر می رسد اعمال این بند در خصوص حمل کنندگان فرعی که اجرای کل قرارداد به آن ها واگذار شده است نیز امکان پذیر است، اگرچه ماده مزبور مربوط به متصدیان حمل متوالی می شود. این ماده زمانی بین دعاوی حمل کنندگان حاکم خواهد بود که دعوا بابت خسارت وارده به کالا و صدور حکم و نهایتاً پرداخت غرامت باشد و راجع به سایر اختلافات متصدیان حمل و نقل از قبیل کرایه حمل و غیره داللتی ندارد (کلارک، پیشین: ۱۶۰-۱۵۸).

**۴.۱.۲. سایر کنوانسیونها: مسأله آغاز مهلت مرور زمان دعاوی موضوع مقررات «سی آی ام»، در مقررات ۱۹۸۰ به طور پیچیده و شفاف در بند ۲ ماده ۵۸ تعیین گردیده بود، و لیکن در مقررات اصلاحی (۱۹۹۹) معلوم نیست به چه دلیل حذف گردیده و نقطه شروع مرور زمان به «از روزی که حق می تواند اعمال شود» تغییر پیدا کرده است و هنوز وضعیت آن در محاکم به روشنی معلوم نیست (دهقاندار، پیشین، ص ۲۲۲)، البته به استثناء مقررات شروع مرور زمان تلف کلی و خسارت و تأخیر در**

تحویل کالا که حذف نشده و در قسمت الف و ب بند ۲ ماده ۴۸ مقررات اصلاحی تکرار شده است. به این ترتیب بر اساس مقررات اخیر (۱۹۹۹)، نقطه شروع مرور زمان دعاوی از روزی است که این حق باید اعمال گردد، به استثناء دعاوی مربوط به تلف جزئی کالا، خسارت و تأخیر (که اغلب دعاوی علیه متصدی حمل را نیز تشکیل می دهند) که نقطه شروع مرور زمان آن ها از زمان تحویل و در مورد تلف کلی کالا از سی امین روز پس از انقضاء مهلت تحویل به متصدی حمل آغاز می شود (گلس و کاشمور، پیشین، ص ۱۵۱). بر اساس مقررات سی آی ام (۱۹۸۰/۱۹۹۹) روزی که به عنوان شروع و نقطه عزیمت مرور زمان تعیین شده است جزء مهلت محسوب نمی شود.

در کنوانسیون «سی وی آر» نقطه شروع مرور زمان سه ساله (دعاوی ناشی از صدمات بدنی و فوت)، از تاریخی است که شخص متحمل صدمه یا زیان بدنی از ورود صدمه آگاهی پیدا می کند یا می بایست آگاهی پیدا کند (بند ۱ ماده ۲۲) که نباید تحت هیچ شرایطی از پنج سال از تاریخ حادثه تجاوز نماید. کنوانسیون، مبداء آغاز مرور زمان را در خصوص صدمه بدنی از تاریخ آگاهی دانسته است، ولی برای احراز آگاهی مسافر از دو ضابطه شخصی و نوعی استفاده نموده است. در ضابطه شخصی آگاهی خود مسافر زیان دیده ملاک است، اما در ضابطه نوعی آگاهی یک شخص متعارف در اوضاع و احوال مربوط به حادثه ملاک است. در هر حال مدت مرور زمان نباید از پنج سال از تاریخ وقوع حادثه بیشتر شود، حتی اگر از تاریخ آگاهی مسافر یا یک شخص متعارف بیش از سه سال گذشته باشد و مرور زمان سه ساله حاصل نشده باشد. در مورد مرور زمان یک ساله (دعاوی مالی) باید گفت، به موجب بند ۲ ماده ۲۲، مبداء مرور زمان مربوط به این دعاوی در صورت رسیدن وسیله نقلیه به مقصد، از تاریخ رسیدن به مقصد و در صورت نرسیدن آن به مقصد، از تاریخی است که وسیله نقلیه باید به مقصد می رسید محاسبه می شود. در صورتی که موعدی تعیین نشده باشد وسیله نقلیه باید در مهلت متعارف به مقصد برسد و در صورت نرسیدن در مهلت متعارف، مرور زمان از تاریخ انقضای مهلت متعارف

آغاز می‌شود.

حمل مسافر در مورد صدمات بدنی وارده به مسافر، چنانکه گفته شد، مرور زمان منتفی است، ولی در مورد خسارات وارد به توشه و تأخیر، چنانچه قانون تجارت را حاکم بر حمل و نقل مسافر بدانیم، مبداء شروع مرور زمان یک ساله نیز در این خصوص اعمال خواهد شد.

#### ۴.۲.۲. حمل و نقل ریلی کالا و مسافر:

در مورد حمل ریلی کالا، مبداء آغاز مرور زمان خسارت آسیب دیدگی و فقدان کالا از تاریخ تنظیم صورتجلسه مقرر در ماده ۱۶۷ تعرفه و مرور زمان تأخیر در حمل کالا وفق ماده ۳۹۳ ق.ت از تاریخ موعد تحویل می باشد. در مورد صدمات بدنی وارده به مسافر، علاوه بر اینکه مقررات خاصی در تعرفه لحاظ نشده، چنانکه گفته شد، در خصوص این صدمات در حقوق ایران مرور زمان وجود ندارد. ولی درباره خسارات وارده به توشه، لحظه شروع مرور زمان یک ماهه مقرر در تعرفه از تاریخ تنظیم صورتجلسه مقرر در ماده ۶۱ تعرفه است. در مورد لحظه شروع مرور زمان خسارات ناشی از تأخیر در تحویل توشه و مسافر نیز، چنانچه قانون تجارت را حاکم بر حمل مسافر بدانیم، تابع ماده ۳۹۳ ق.ت می باشد.

#### ۵. تعلیق مرور زمان<sup>۹۱</sup>

##### ۵.۱. کنوانسیون‌ها

۵.۱.۱. سی ام آر: بند ۲ ماده ۳۲ سی ام آر در رابطه با تعلیق مرور زمان (Suspension of prescription) مقرراتی وضع کرده است. طبق این بند، اگر مالک کالاها یا شخصی از طرف او، یک ادعای کتبی برای متصدی حمل ارسال نماید، مقررات سی ام آر اجازه می دهد که مرور زمان عادی یک ساله معلق بماند. این تعلیق قهری است و تا زمانی اجرا می شود که متصدی حمل به وسیله ادعای کتبی ادعا را رد کند و اسناد ضمیمه آن را برگرداند (اشمیتوف، پیشین، ص ۹۸۲، استیونس، ۲۰۰۴، ص ۷۱۱). هدف از این تعلیق این است که متصدی حمل را قادر گرداند تا تصمیم بگیرد ادعا موجه است یا نه و همچنین در مدتی که متصدی حمل در حال بررسی ادعا می باشد به حقوق خواهان لطمه

در کنوانسیون «سی آی وی» (۱۹۹۹) مبداء مرور زمان سه ساله دعاوی مربوط به صدمات بدنی وارده به مسافر در صورت عدم فوت مسافر از روز بعد از حادثه و در صورت فوت مسافر از فردای روز فوت مسافر آغاز می شود، به شرط اینکه مدت مرور زمان از پنج سال از فردای روز حادثه بیشتر نشود (بند ۱ ماده ۶۰). به موجب بند ۴ ماده ۶۰ ماده مذکور، مبداء مرور زمان سایر دعاوی قرار داد حمل (منظور دعاوی مالی) به قرار ذیل است: الف- برای غرامت مربوط به تلف کلی از چهل روز پس از انقضای مهلت زمانی مقرر در بند ۳ ماده ۲۲، مقصود از عبارت «مهلت زمانی مقرر»، موعد توافق شده برای تحویل توشه می باشد و در صورت اقتضاء به علاوه انقضای زمان مورد نیاز برای انجام تشریفات گمرکی یا سایر تشریفات اداری مربوط به توشه. ب- در خصوص غرامت مربوط به تلف جزئی، خسارت یا تأخیر در تحویل از تاریخ تحقق تحویل ج- در سایر موارد متضمن حمل مسافر، از تاریخ انقضای اعتبار بلیط. همچنین در پایان بند ۳ ماده فوق اشاره شده است که روز مقرر برای شروع مهلت اقامه دعوا جزء مدت محسوب نمی شود. در مورد مرور زمان خسارات ناشی از تقصیر عمدی یا سنگین متصدی حمل و نقل، مبداء آغاز مرور زمان دو ساله، به نحو مقرر در مرور زمان یک ساله خواهد بود.

#### ۴.۲. حقوق ایران

##### ۴.۲.۱. حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر:

حمل کالا، قانون تجارت، مبداء شروع مرور زمان را در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تأخیر در تسلیم از روزی که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارات بحری (آواری) از روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده مقرر نموده است. بنابراین مبداء مرور زمان یک ساله عبارت است از: ۱. در صورت تلف یا گم شدن و یا تأخیر در تسلیم از موعد توافق شده برای تحویل ۲. در صورت وقوع خسارت از روز تسلیم کالا. ماده ۷۹ لایحه اصلاح قانون تجارت با تغییر عبارتی اندکی، همین حکم را پیش بینی نموده است. در

وارد نشود (گل‌س و کاشمور، پیشین: ۱۳۱). در موردی که متصدیان حمل متوالی باشند، مدعی باید مراتب را به اطلاع متصدی حملی که می‌خواهد علیه او اقامه کند برساند و کافی نیست که مراتب را فقط به اطلاع اولین متصدی حمل برساند، زیرا هر یک از متصدیان حمل مربوط باید از این که قصد طرح دعوی علیه او وجود دارد اطلاع یابد (اشمیتوف، پیشین، ص ۹۸۳؛ ربیعی، ۱۳۸۶، ص ۵۷). مقررات این بند، در مورد تمام موارد تحت شمول بند ۱ ماده ۳۲ قابل اعمال خواهد بود، چه مدت مرور زمان آغاز شده باشد چه نشده باشد (گل‌س و کاشمور، پیشین: ۱۳۲).

بند ۲ ماده ۳۲ بر خلاف بند ۱ آن، فقط بر دعوی حاکم است که بر علیه متصدی چه از سوی یک متصدی حمل دیگر، چه از سوی فرستنده یا گیرنده اقامه شده است و شامل دعاوی که متصدی علیه فرستنده یا گیرنده، از قبیل دعاوی مطالبه کرایه حمل اقامه می‌کند نمی‌شود<sup>۲</sup> (میسنت و گل‌س، پیشین، صص ۲۶۴-۲۶۳). برای تعلیق مرور زمان باید یک ادعای کتبی وجود داشته باشد. کنوانسیون در رابطه با ماهیت و شکل ادعای کتبی مقرراتی را وضع نکرده است و با توجه به سایر مدارک و همچنین رویه دادگاهها، ادعای کتبی باید حاوی مطالبی باشد تا متصدی را وادار کند که آن را رد کند. برای این که ادعای کتبی تحقق پیدا کند، کافی است که خواهان نامه ای را به متصدی حمل و نقل در رابطه با ارزیابی میزان خسارت وارده ارسال کرده و در آن نامه تأکید کند که متصدی حمل مسئول پرداخت غرامت است (کلارک، پیشین، ص ۱۶۵). ارسال ادعا به صورت فکس نیز کافی است و کتبی محسوب می‌شود (گل‌س و کاشمور، پیشین، ص ۱۳۱). لازم نیست که ادعا به صورت رسمی و خیلی دقیق و یا با تمام جزئیات تنظیم شود، ولی باید حاوی اطلاعات لازم باشد تا طرف دیگر را برای انجام اقدامات لازم جهت رسیدگی به ادعا قادر سازد. ادعای کتبی باید به همراه اسناد لازم فرستاده شود. اگرچه نوع این اسناد در بند دوم ماده ۳۲ معین نشده است، ولی در صورتی باید به ادعا ضمیمه شوند که برای تصدیق ادعای مزبور لازم باشد و در موارد لزوم باید نسخه اصلی این اسناد

ضمیمه ادعا شود (میسنت، پیشین: ۲۶۴؛ کلارک، پیشین: ۱۶۶). هر چند که قصد تنظیم کنندگان سی ام آر این بوده که اصل اسناد باید ضمیمه ادعا شوند، ولی به نظر می‌رسد این امر در حمل جاده ای مدرن به دور از عادت و غیر عملی باشد (کلارک، پیشین، صص ۱۶۷-۱۶۶). تعلیق مدت مرور زمان از زمان دریافت ادعا از سوی متصدی حمل آغاز و تا تاریخ رد کتبی ادعا و اعاده اسناد مربوطه ادامه پیدا خواهد کرد. رد ادعا باید روشن بوده و دارای هیچگونه ابهامی نباشد. اگر متصدی حمل بخشی از مسئولیت را در ارتباط با ادعای کتبی بپذیرد، تعلیق مرور زمان در بخشی که وی پذیرفته است همچنان ادامه خواهد یافت، ولی در بخشی که نپذیرفته تعلیق از بین خواهد رفت (میسنت و گل‌س، پیشین، صص ۲۷۳-۲۷۱). نیازی نیست که ادعا توسط شخص خواهان ارسال شود، بلکه نماینده وی هم اگر اختیار انجام چنین کاری را داشته باشد از چنین حقی برخوردار است. ارسال ادعای کتبی به نماینده صاحب اختیار متصدی حمل کفایت می‌کند. همچنین نماینده دارای اختیار و بیمه کننده حمل کننده نیز می‌تواند ادعا را رد نماید (گل‌س و کاشمور، پیشین، ص ۱۳۲). مسئولیت اثبات وصول ادعای کتبی یا وصول ابلاغ کتبی رد ادعا یا وصول اسناد به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب مذکور استناد می‌نماید. در موردی که ادعا یا رد ادعا به وسیله پست انجام می‌شود، اماره ظاهری وجود دارد که طرف دیگر این ادعا یا رد ادعا را دریافت کرده است (میسنت و گل‌س، پیشین، ص ۲۷۴). جریان مهلت با ادعاهای دیگر با همان مهلت تعلیق نخواهد شد. بند ۳ ماده ۳۲ بیان می‌دارد: «تمدید مهلت برابر قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند ۲ بالا اعمال خواهد شد. دلیل وضع این بند این است که اصولاً تمدید مرور زمان (خواه از طریق تعلیق یا انقطاع مرور زمان و یا توافق طرفین) از موضوعاتی است که تحت حاکمیت قانون دادگاه رسیدگی کننده به دعوا قرار دارد و بند ۲ ماده ۳۲ (مقررات تعلیق) به منظور رفع کاستی های موجود در قانون محل دادگاه در این زمینه در کنوانسیون گنجانده شده است». بنابراین هر عامل اضافی که به موجب قانون ملی مجاز باشد، می

تواند جریان مرور زمان را تعلیق نماید. در صورت تعارض میان بند ۲ ماده ۳۲ و مقررات قانون محل دادگاه در باب تمدید مرور زمان، بند ۲ حاکم بر مسائلی است که در چهارچوب بند ۱ ماده ۳۲ قرار می گیرند (کلارک، پیشین: ۱۶۱؛ میسنت و گلس، پیشین: ۲۷۶). طبق قسمت پایانی بند ۲ ماده ۳۲ سی ام آر، قانون ملی حاکم بر حق اقامه دعوی جدیدی که ایجاد می شود خواهد بود. به عنوان مثال، در حقوق انگلیس تنها راهی که یک دعوا می تواند پس از انقضاء مرور زمان دوباره ایجاد شود، انعقاد قرارداد جدید برای پرداخت مجدد است که باید با عوض همراه باشد.

**۵.۱.۲. سایر کنوانسیون ها:** در مقررات «سی وی آر» (بند ۳ ماده ۲۲)، «سی آی ام» (بند ۳ ماده ۴۸) و «سی آی وی» (بند ۴ ماده ۶۰) نیز مقرراتی تقریباً یکسان با سی ام آر وضع شده است.<sup>۱۲</sup> در بند ۳ ماده ۲۲ سی وی آر آمده است: ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ رد کتبی ادعا از طرف حمل کننده و اعاده اسناد تسلیم شده به او در جهت حمایت از ادعا به حالت تعلیق درآید. چنانچه قسمتی از ادعا پذیرفته شود مهلت فقط نسبت به آن قسمتی که هنوز مورد اختلاف است دوباره آغاز می شود. مسئولیت اثبات وصول ادعا یا پاسخ به آن و یا اعاده اسناد به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب یاد شده استناد می کند. جریان مهلت با ادعاهای دیگری با همان محتوا تعلیق نخواهد شد، مگر این که متصدی حمل توافق نماید آن ادعاها را مورد بررسی قرار دهد.<sup>۱۳</sup> تنها تفاوتی که بین این بند و بند ۲ ماده ۳۲ سی ام آر وجود دارد در جمله آخر این بند است که مقرر می دارد در صورت توافق متصدی حمل مبنی بر بررسی ادعای جدید جریان مرور زمان به حالت تعلیق در می آید.

## ۵.۲. حقوق ایران

در باب هشتم قانون تجارت و تعرفه حمل کالا و توشه با راه آهن هیچ اشاره ای به تعلیق مرور زمان نشده است. لذا طبق اصول کلی که در قانون آیین دادرسی مدنی پیش بینی شده است، موارد تعلیق مرور زمان بر علیه متصدی حمل جاری است (ستوده تهرانی، پیشین: ۸۸)، زیرا قواعد

کلی قانون مدنی در صورتی که نصی خاصی بر خلاف آن ها نباشد، در امور تجاری نیز قابل استناد است (کاتوزیان، ۱۳۳۵، ش ۴۸، ص ۳۲). در حقوق ایران، موجبات تعلیق مرور زمان به طور حصری در قانون آ.د.م سابق و برخی قوانین دیگر شمارش شده است. به موجب مواد ۷۵۱ تا ۷۵۸ قانون آ.د.م سابق جهات مرور زمان عبارتند از: عدم اهلیت و حجر، قوه قاهره، مؤجل یا مشروط بودن دین، به ثبت رسیدن ملک، در حقوق ایران، ارسال ادعای کتبی از جهات تعلیق مرور زمان تلقی نمی شود، ولی یکی از جهات انقطاع مرور زمان، «ارسال اظهارنامه» شباهت بسیاری به ارسال ادعای کتبی مقرر در کنوانسیون های موضوع بحث دارد. طبق بند ۱ ماده ۷۶۱ قانون آ.د.م سابق، افزون بر دادخواست، مطالبه حق از طریق اظهاریه قانونی (اظهارنامه) از جهات انقطاع مرور زمان تلقی می شود (دیلمی، پیشین: ۹۹). بین ارسال اظهارنامه رسمی در حقوق ایران و ارسال ادعای کتبی طبق کنوانسیون های اشاره شده، این تفاوت ها وجود دارد: ارسال اظهارنامه رسمی از موارد انقطاع مرور زمان است، ولی ارسال ادعای کتبی از جهات تعلیق مرور زمان است؛ اظهارنامه رسمی یکی از روش های رسمی مطالبه حق است، ولی ارسال ادعای کتبی چنین جایگاهی ندارد؛ اظهارنامه از طریق دادگستری یا اداره ثبت اسناد یا دفاتر اسناد رسمی ارسال می شود، ولی ادعای کتبی اینگونه نیست و می تواند از هر طریق از جمله اداره پست ارسال گردد؛ اظهارنامه در فرمهای چاپی مخصوص تنظیم می شود و از طریق رسمی به طرف مقابل ابلاغ می شود، اما ادعای کتبی شکل خاصی ندارد و همین که کتبی باشد کافی است، حتی ارسال آن از طریق فکس هم کفایت می کند؛ در ارسال اظهارنامه نیازی به پیوست نمودن اسناد لازم یا مثبت دعوا نیست، ولی در ادعای کتبی اسناد مربوطه در صورتی که برای تصدیق ادعای مزبور لازم باشد، باید به ادعای کتبی ضمیمه بشود<sup>۱۴</sup>؛ در اظهارنامه، انقطاع مرور زمان از طریق رد مخاطب از بین نمی رود، ولی در ادعای کتبی با رد ادعا از طریق کتبی و اعاده اسناد مربوط از طرف متصدی حمل تعلیق از بین می رود و مرور زمان دوباره به جریان می افتد و تفاوت آخر اینکه در صورت انقطاع مرور زمان از طریق ارسال

اظهارنامه، مرور زمان جدیدی ایجاد می شود که مدت آن شش ماه علاوه بر بقیه مدت مرور زمان قبل از انقطاع خواهد بود، ولی در ادعای کتبی مرور زمان جدیدی ایجاد نمی شود، بلکه چنانکه گفته شد، مرور زمان موقتاً به حالت تعلیق در می آید.

## ۶. انقطاع مرور زمان<sup>۳۲</sup>

### ۶.۱. کنوانسیون‌ها

کنوانسیون‌های موضوع بحث به طور مستقیم به بحث انقطاع مرور زمان (pre- of Interruption scription) نپرداخته اند و این مسأله را به حقوق داخلی (قانون محل دادگاه) ارجاع داده اند. دلیل این امر چنانکه اشاره شد، این است که اصولاً مسائل مربوط به تمدید مرور زمان از جمله مسائلی است که در قلمرو حقوق داخلی قرار دارد و دخالت کنوانسیون‌های بین‌المللی صرفاً در راستای رفع خلاء و کاستیهای حقوق داخلی در این زمینه است (کلارک، پیشین، ص ۱۶۱). طبق بند ۳ ماده ۳۲ سی‌ام آر تمدید مهلت، برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند (۲) بالا اعمال خواهد شد و همچنین طبق بند ۴ ماده ۲۲ س‌وی آر «تمدید مرور زمان برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوا در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند پیشین، به استثناء قواعد حل تعارض قوانین اعمال خواهد شد». طبق بندهای مذکور، اصولاً تمدید مرور زمان (از جمله انقطاع مرور زمان) به شرط رعایت مقررات تعلیق مرور زمان کنوانسیون، به حقوق داخلی واگذار شده است، با این تفاوت که در مقررات سی‌وی آر قواعد حل تعارض قانون داخلی، یعنی قانون محل دادگاه از اعمال قواعد حقوق داخلی استثناء شده است، بدین معنی که از نظر سی‌وی آر، صرفاً قانون ملی (ماهوی) دادگاه یا دیوان باید حاکم بر موضوع تمدید مهلت باشد نه قانون کشور دیگری که به موجب قواعد حل تعارض محل دادگاه یا دیوان، حاکم بر این موضوع شناخته می شود. در بند ۵ ماده ۴۸ سی‌وی‌ام و بند ۶ ماده ۶۰ سی‌وی‌ای (۱۹۹۹) مقررات مشابهی به این قرار مقرر شده است: «... وانگهی تعلیق و انقطاع مدت مرور زمان تحت حاکمیت قانون ملی خواهد بود». این امر در

هر دو مقررات پذیرفته شده است که برای تعیین شرایط انقطاع یا تعلیق در زمان شروع و خاتمه آن‌ها می‌بایست به قانون یا سیستم حقوقی ملی مراجعه نمود.

### ۶.۲. حقوق ایران

در باب هشتم قانون تجارت، مقرراتی در خصوص انقطاع مرور زمان مقرر نشده است. طبق اصول کلی که در آ.د.م سابق پیش بینی شده است، حکم موارد قطع مرور زمان دعاوی حمل موضوع قانون تجارت، همان موارد انقطاع مرور زمان مدنی است. طبق مفاد ماده ۷۶۱ قانون آ.د.م سابق، موارد انقطاع مرور زمان قانونی به موارد زیر تقسیم می شود: ۱- مطالبه حق با اقامه دعوا؛ تقدیم دادخواست اعم از کتبی و شفاهی، موجب قطع مرور زمان می شود. چه در دعاوی اصلی تقدیم شود، چه در دعاوی طاری. در این که مصادیق طرح دعوا کدامند و اینکه آیا درخواست دستور موقت، درخواست سازش و موارد مشابه از مصادیق طرح دعوا هستند یا خیر، اختلاف نظرهایی در بین نویسندگان وجود دارد. باید توجه داشت تقدیم دادخواست فقط در شرایطی قطع مرور زمان را در پی می آورد و در موارد زیر انقطاع مرور زمان بی اثر است: بطلان یا رد شدن دادخواست، استرداد دعوا، رد یا ساقط شدن دعوا، تقدیم دادخواست به دادگاه غیر صالح و عدم طرح دعوا ظرف سه ماه از تاریخ ابلاغ قرار قطعی عدم صلاحیت در دادگاه صالح (ماده ۷۶۲- کانونیان، ۱۳۳۵، ش ۴۸: ۳۱- دیلمی، پیشین، صص ۹۸-۹۷) ۲- مطالبه حق بوسیله اظهارنامه رسمی (که شرح آن گذشت) ۳- اقرار به دین: اقرار به دین ممکن است صریح یا ضمنی باشد. اقراری قاطع مرور زمان است که دارای همه شرایط بلوغ، رشد، قصد و اختیار باشد. البته درباره سایر شرایط اقرار مثل کتبی بودن یا وقوع آن در دادگاه، بین قوانین مختلف توافق نظر وجود ندارد. در صورت قطع مرور زمان، مدت مرور زمان، شش ماه علاوه بر بقیه مدت مرور زمان قبل از انقطاع خواهد بود، جز در موارد خاص مثل مرور زمان اسناد تجاری موضوع ماده ۳۱۸ ق.ت که مرور زمان کامل مجدداً آغاز می شود (کانونیان، همانجا؛ دیلمی، پیشین: ۹۹) و با هدف جلوگیری از



سوء استفاده بیش از یک دفعه قطع نمی گردد (ستوده تهرانی، پیشین؛ ۸۹).

## ۷. نتیجه گیری و جمع بندی

کنوانسیون‌های موضوع بحث، در خصوص دعاوی اقامه شده توسط متصدی حمل یا علیه او اعمال می گردد، به استثنای دعاوی مربوط به صدمات بدنی (در کنوانسیون های سی وی آر و سی آی وی) که تنها بر علیه متصدی حمل قابلیت اجرا دارند. همچنین از این کنوانسیون ها، مقررات مرور زمان سی ام آر و سی وی آر هم شامل دعاوی ناشی از قرارداد حمل و هم شامل دعاوی خارج از قرارداد حمل می شوند. اما در مورد کنوانسیون سی آی ام و دعاوی مربوط به خسارات مالی سی آی وی، با توجه به استعمال عبارت دعاوی ناشی از قرارداد حمل در این کنوانسیون ها، مقررات مربوط به مرور زمان، صرفاً حاکم بر مرور زمان دعاوی ناشی از قرارداد حمل می باشد. در حقوق ایران، علی‌رغم سکوت قانونگذار در خصوص شمول مقررات ماده ۳۹۳ ق.ت. بر دعاوی متصدی حمل علیه گیرنده یا فرستنده کالا، با توجه به هدف قانون از وضع قواعد مرور زمان، می توان قابلیت اعمال این ماده بر این دعاوی را استنباط نمود. همچنین ماده مذکور شامل دعاوی خارج از قرارداد نمی شود و دلالت روشنی نیز بر شمول بر حمل و نقل مسافر ندارد. با توجه به مقررات قانون جدید مجازات اسلامی و نظرات شورای نگهبان می توان این نتیجه را استنباط نمود که در صدمات بدنی ناشی از حمل و نقل مرور زمان بر علیه متصدی حمل وجود ندارد. در کنوانسیون های مورد بحث، به عنوان یک روش مشترک، مدت مرور زمان در دعاوی خسارت وارده به کالا (در سی ام آر و سی آی ام) و خسارت مالی در حمل مسافر (خسارت وارد به توشه و تأخیر در سی وی آر و سی آی وی) جز در موارد استثنائی (مقصود برخی موارد خاص و استثنائی در کنوانسیون سی آی ام که دو سال تعیین شده است) یکسال مقرر شده است. اما در مورد صدمات بدنی یا فوت (در سی وی آر و سی آی وی)، مدت زمان طولانی تری به مدت سه سال تعیین شده است که دلیل این امر می تواند اهمیت صدمات بدنی و فوت

نسبت به خسارات مالی باشد که در هر صورت این مدت نباید به بیش از پنج سال از زمان وقوع حادثه تجاوز نماید. همچنین در این کنوانسیون ها به استثنای سی وی آر، تقصیر عمدی و سنگین متصدی حمل از موجبات افزایش مرور زمان تلقی شده است و مدت آن را به سه سال (در سی ام آر) و دو سال (در سی آی وی و سی آی ام) افزایش می دهد، حتی اگر تقصیر عمدی، مربوط به عملیات حمل نباشد و صرفاً مربوط به اقدامات عمدی یا متقلبانه به قصد تأخیر در طرح دعوا از سوی افراد ذینفع باشد. در قانون تجارت نیز مدت مرور زمان یک سال تعیین شده است که در خصوص شمول آن بر حمل مسافر تردید جدی وجود دارد. در تعرفه حمل کالا و توشه با راه آهن نیز همین مدت مقرر شده است با این تفاوت که در حمل توشه مدت مرور زمان یک ماه است. در حقوق ایران تقصیر عمدی و سنگین متصدی حمل از موجبات افزایش مرور زمان تلقی نشده است، بلکه صرفاً در مهلت اعلام خسارت به متصدی حمل مؤثر است که جای انتقاد دارد، متأسفانه در لایحه اصلاحی قانون تجارت نیز به این مسأله توجهی نشده است و پیشنهاد می شود این اشکال مرتفع شود.

در خصوص تعلیق مرور زمان در کنوانسیون های موضوع بحث مقررات تقریباً یکسانی پیش بینی شده است. با این بیان که با ارسال یک ادعای کتبی از طرف مالک کالا یا شخصی از طرف او، جریان مرور زمان تا رد کتبی ادعا از سوی متصدی حمل و اعاده اسناد ضمیمه آن معلق می شود. در حقوق ایران، به دلیل سکوت قانون تجارت و تعرفه در این خصوص، موارد تعلیق مقرر در قانون آ.د.م سابق مجری می باشد و شامل موارد متعددی است که ارسال ادعای کتبی و رد آن از موجبات تعلیق تلقی نمی شود، بلکه اگر در قالب اظهارنامه باشد از موجبات انقطاع مرور زمان تلقی می شود. در کنوانسیون های موضوع بحث، در مورد انقطاع و تمدید مرور زمان (با توافق طرفین یا به موجب قانون) مقررات خاصی وضع نشده است و این مسأله به حقوق داخلی (قانون محل دادگاه یا داوری) ارجاع شده است و تحت شرایط این کنوانسیون ها مقررات داخلی حاکم است. در حقوق ایران،

طبق مقررات آ.د.م سابق (که به جهت سکوت مقررات حمل و نقل، حاکم بر انقطاع مرور زمان دعاوی حمل موضوع بحث می باشد)، مرور زمان با مطالبه حق از طریق دادخواست (تحت شرایط قانونی) یا اظهارنامه قانونی یا اقرار در دادگاه و یا در سند قطع می شود. مرور زمان با هدف پیشگیری از سوء استفاده بیش از یک بار قطع نمی گردد. در صورت قطع مرور زمان، مدت مرور زمان، شش ماه علاوه بر بقیه مدت مرور زمان قبل از انقطاع خواهد بود، جز در موارد خاص مثل مرور زمان اسناد تجاری موضوع ماده ۳۱۸ ق.ت که مرور زمان کامل مجدداً آغاز می شود.

### پی نوشت‌ها

۱. قبل از انقلاب، مرور زمان در برخی از قوانین مقرراتی را به خود اختصاص داده بود که مقررات مزبور، اجرا می گردید. اما شورای نگهبان، در راستای اصل چهارم قانون اساسی، در تاریخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ طی نظریه ای. مواد ۷۳۱ به بعد قانون آیین دادرسی مدنی به بعد در مورد مرور زمان را مخالف شرع تشخیص داد و از آن پس در خصوص حذف مرور زمان از قانون تجارت اختلاف نظر فراوانی ایجاد شد. ولی در مجموع، نظر به اینکه در سال های بعد، شورای نگهبان در نظریات دیگری از نظریه قبلی خود عدول نموده و عملاً مرور زمان را تدریجاً پذیرفته است، از جمله این نظریات، پذیرش عدم مخالفت با موازین شرعی مرور زمان تخلفات پزشکی (در سال ۱۳۶۱) و تعقیب انتظامی قضات (در سال ۱۳۶۳)، دعاوی کیفری از نوع بازدارنده، دعاوی که یکی از طرفین آن فرد بیگانه است؛ اعلام مطلق بودن مفاد نظریه مورخ ۶۱/۱۱/۲۷ در نظریه تاریخ ۷۱/۵/۱۱ به شماره ۳۵۰۶ (اسکینی، ۱۳۸۹: ۱۵۲)، سکوت شورای نگهبان در مورد مرور زمان دعاوی تجاری و تأیید عدم مخالفت مهلت های تجدید نظر مندرج در ق.آ.د.م ۱۳۷۹ با موازین شرعی، به نظر می رسد شورای نگهبان با کلیت نهاد مرور زمان مخالفتی ندارد و تنها برخی از موارد آن را خلاف شرع می داند (عرفانی، ۱۳۸۵: ۲۹۶-۲۹۵؛ دیلمی، ۱۳۸۵: ۸۷). مرور زمان در حقوق ایران در موارد زیر صریحاً پذیرفته شده است:

دعاوی تجاری، دعاوی کیفری از نوع مجازات های تعزیری، دعاوی تجدیدنظر، دعاوی که یک طرف آن بیگانه است، دعاوی مربوط به تخلفات انتظامی پزشکی و تخلفات انتظامی قضات (حاتمی، پیشین: ۶۶-۶۵). در فقه، در توجیه و رد مرور زمان به روایات و فتاوی فقهی مختلفی استدلال شده است. ولی علیرغم مخالفت نظر مشهور امامیه با مرور زمان که شورای نگهبان از آن پیروی کرده است (کریمی، ۱۳۸۶: ۷۹) و با توجه به سابقه طولانی مرور زمان در حقوق اسلام و بیان حکم فقهی آن در برخی منابع معتبر شیعه (ساریخانی و کوشا، ۱۳۸۶: ۹۹-۹۸) و تمسک به برخی روایات و اصول و قواعدی مانند قاعده اعراض، اسقاط، ابراء، لاضرر، لاجرح، اقدام، حکم حکومتی و قاعده عقلی ضرورت حفظ نظام اجتماعی، اقتضاء ظاهر و سیره عقلایی، می توان مشروعیت مرور زمان مدنی و تجاری را در فقه پذیرفت (دیلمی، پیشین: ۸۳؛ حاتمی، پیشین: ۶۵-۶۱).

### ۲. (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road CMR)

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (سی ام آر) در سال ۱۹۵۶ در ژنو تصویب شد و در سال ۱۹۶۱ لازم الاجراء گردید و مشتمل بر ۵۱ ماده و دارای دو پروتکل اصلاحی به سال ۱۹۷۹ می باشد. هدف اصلی این کنوانسیون، یکنواخت نمودن شرایط حاکم بر حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا می باشد و کاملترین کنوانسیون در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده می باشد. این کنوانسیون در مواردی اعمال می شود که کالا از طریق وسایل نقلیه موتوری زمینی حمل شود و در قرارداد تنظیمی محل تحویل گرفتن و محل تحویل دادن کالا به طور مشخص در دو کشور که حداقل یکی عضو سی ام آر باشد معین شده باشد، کشورهای زیادی (عمدتاً اروپایی) عضو این کنوانسیون هستند (گلس و کاشمور، ۱۹۸۹: ۸۵؛ رسولی، ۱۳۹۲: ۱۱۹-۱۱۸). کشور مانیز در سال ۱۳۷۶ به آن ملحق شده است (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۳).





### ۳. (Convention on the Contract for the International Carriage of Passenger and Luggage by Road) (CVR)

کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر و توشه از طریق جاده (سی وی آر) در سال ۱۹۷۳ در ژنو تهیه شد و مشتمل بر ۳۶ ماده و دارای یک پروتکل اصلاحی (مصوب سال ۱۹۷۹) می باشد. کنوانسیون مزبور در خصوص حمل و نقل زمینی توشه و مسافر از طریق جاده با وسایل نقلیه موتوری زمینی (به غیر از تاکسی و وسایل نقلیه اجاره ای) اعمال می شود، به شرط اینکه طبق قرارداد حمل و نقل تنظیمی، حمل در بیش از یک کشور که حداقل یکی از آن ها عضو کنوانسیون مزبور باشد انجام شود. کنوانسیون مزبور در سال ۱۹۹۴ لازم الاجرا شده است، ولی به دلیل عدم رواج حمل و نقل بین المللی جاده ای مسافر از آن استقبال چندانی نشده است و کشورهای معدودی عضو آن می باشند (دامار، ۲۰۱۱: ۲۲۱؛ گلس و کاشمور، پیشین: ۱۳۷).

### ۴. (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail CIM)

مقررات یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق راه آهن (سی آی ام)

### ۵. (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passenger by Rail) (CIV)

مقررات یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر از طریق راه آهن (سی آی وی)

۶. کنوانسیون سی آی ام و سی آی وی از قدیمی ترین اسناد بین المللی در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه آهن محسوب می شوند که در سال ۱۹۸۰ در راستای وضع مقررات متحد الشكل در زمینه حمل و نقل ریلی با هم ادغام شدند و در قالب کنوانسیون کوتیف در شهر برن سوئیس به تصویب رسید. کوتیف در سال ۱۹۸۵ لازم الاجرا شد و در سال ۱۹۹۹ در شهر ویلنیوس مورد اصلاح نهایی قرار گرفت و منجر به تصویب

پروتکل ویلنیوس یا کوتیف ۱۹۹۹ گردید. کشورهای زیادی (۴۲ کشور) از جمله کشور ایران عضو این کنوانسیون می باشند. کنوانسیون کوتیف دارای ۷ ضمیمه است که کنوانسیون های سی آی وی و سی آی ام به ترتیب ضمایم شماره ۱ و ۲ این مقررات را تشکیل می دهند. سی آی ام و سی آی وی در صورتی اعمال می شوند که مسیر حمل و نقل از خطوط ریلی دو کشور عضو یا حداقل یک کشور عضو با توافق طرفین قرارداد حمل عبور نماید (تقی زاده، ۱۳۹۱: ۳۹-۳۸ و ۴۲).

۷. دعوای بی جی اچ - ۱۸،۲،۷۲، ۱۹۷۲.

۸. دعوای شل شیمیکال لیمیتد علیه پی اند اُرد تانکز لیمیتد (۱۹۹۳).

۹. نظر مخالف: دعوای بی جی اچ، ۱۶،۲،۷۲، نظر موافق: دعوای ا.جی اچ، ۱۲،۲،۸۵.

۱۰. همچنین دعوای مربوط به خسارت تخطی از تعهد فرستنده مبنی بر تأمین محموله برای مسیر برگشت متصدی حمل، دعوای که نسبت به حمل فرعی تلقی می شوند، مانند دعوای متصدی حمل مبنی بر پرداخت عوارض گمرکی به عنوان نماینده گمرک.

۱۱. البته طبق برخی نظرات این امر نافسی حق طرف قرارداد جهت اقامه دعوا علیه سایر عوامل دخیل در حمل (متصدیان غیر طرف قرارداد) یا حق سایر افراد ذینفع (غیر از طرف قرارداد) علیه عامل بر اساس مسئولیت غیر قراردادی نخواهد بود (جویباری و گوارشکی، پیشین: ۱۹۵)، زیرا مسئولیت متصدی حمل نسبت به اعمال متصدیان حمل غیر طرف قرارداد، مسئولیت ناشی از فعل غیر بوده و این امر منافاتی با مسئولیت غیر (مقصر) ندارد و مسئولیت این دو، دو مبنای متفاوت دارد که قابل جمع اند (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ش ۲۵۹). در هر حال ماده ۳۹۳ در خصوص دعوای علیه متصدیان غیر طرف قرارداد قابلیت استناد ندارد.

۱۲. زیرا میزان غرامت در سی آی ام آر تا میزان محدودی است، اما غرامت کیفی کامل بوده و محدود نمی باشد. از سوی دیگر، تعقیب کیفی، به طور کلی،

باید زودتر از دعوای مدنی آغاز شود، در حالی که در مسأله ما وضعیت بر عکس است، و دعوای مدنی باید سریعتر از تعقیب کیفری تقاضا شود.

۱۳. ماده ۷۹ لایحه اصلاح قانون تجارت نیز با تغییر عبارتی اندکی که فاقد اهمیت است همین دیدگاه را اتخاذ نموده است.

۱۴. در لایحه اصلاح قانون تجارت، با وجود این که در برخی مواد اشاره به حمل و نقل مسافر شده است، ولی در ماده ۷۹ که مربوط به مرور زمان می شود، نامی از مسافر برده نشده است.

۱۵. جهت مطالعه بیشتر: دمیرچیلی، پیشین: ۳۷۸-۳۷۷؛ اشتری، ۱۳۵۸، رساله دکتری: ۱۵۸-۱۵۷؛ فخاری، ۱۳۸۷: ۶۲؛ عرفانی، پیشین: ۹۸-۹۷، ستوده تهرانی، پیشین: ۸۹؛ یزدانی، ۱۳۹۱: ۲۳۶-۲۳۷.

۱۶. در گذشته قانون آیین دادرسی کیفری به موضوع مرور زمان می پرداخت و برای نخستین بار است که موضوع مرور زمان در قانون جدید مجازات اسلامی مطرح شده است، در قانون آیین دادرسی کیفری سال ۷۸ مرور زمان تنها در جرایم بازدارنده پذیرفته شده بود؛ اما با حذف مجازات‌های بازدارنده در قانون جدید مجازات اسلامی، قانونگذار مرور زمان را برای نخستین بار در جرایم تعزیری پذیرفته است.

۱۷. الف - به دلیل این که کالاها برگشت داده شده و به فرستنده تحویل داده شده اند، لحظه آغاز مرور زمان مشمول قسمت الف بند اول خواهد بود (رای دادگاه انگلستان در قضیه وولدواید کریزر علیه آرتدران اینترنشنال در سال ۱۹۸۹؛ کار، پیشین: ۳۹۸) ب-به دلیل اینکه کالاها به گیرنده تحویل داده نشده اند، لحظه آغاز مرور زمان مشمول محدوده زمانی مذکور در بند اول ماده ۲۰ سی ام آر شده و به موجب قسمت ب بند اول ماده ۳۲ مشخص خواهد شد (رای دادگاه انگلیس در قضیه آی سی آی فیبرز علیه مات ترانسپورت در سال ۱۹۸۷؛ کار، همانجا). ج-به دلیل اینکه مشمول هیچ یک از قسمت های الف و ب ماده ۳۲ نمی شود، لذا این مورد خاص شامل عبارت "همه موارد دیگر" شده و لحظه

آغاز مرور زمان بر اساس قسمت ج بند اول ماده ۳۲ مشخص خواهد شد (نظریه یکی از دادگاههای بلژیک در سال ۱۹۶۹؛ نظریه مورد پذیرش کار، همانجا) د-نه تنها مشمول قسمت های الف و ب بلکه مشمول قسمت ج نیز نمی شود. زیرا منظور از عبارت "همه موارد دیگر" در قسمت ج مواردی غیر از تلف جزئی، خسارت یا تلف کلی می باشد. در حالی که در مواردی که کالا خسارت دیده ولی تحویل نمی شود، بی شک خسارت وجود دارد و باید قانون مناسب داخلی اعمال شود (دعوای موتور وسپا علیه مات لیمیتد در انگلستان سال ۱۹۷۹؛ کلارک، پیشین: ۱۵۴).

۱۸. حمل و نقل سوپر پوز یکی از اشکال حمل و نقل ترکیبی (دارای مرحله جاده ای) است که در آن، در بخشی از سفر، وسیله نقلیه جاده ای به همراه کالا (به صورت تخلیه نشده) بر روی سایر وسایل نقلیه غیر جاده ای از قبیل کشتی (رو-رو)، قطار (پیگی بک) یا حتی هواپیما قرار گرفته و حمل می شود (هوکس، ۲۰۱۰: ۱۶۰؛ سعیدی پور، ۱۳۹۲: ۱۲).

۱۹. تعلیق مرور زمان عبارتست از وقفه ای که در جریان مرور زمان به علت وجود مانعی ایجاد می شود و موقتاً از ادامه مرور زمان تا رفع مانع جلوگیری می کند. تعلیق ممکن است از آغاز مدت مرور زمان یا بعد از آن محقق شود. در هر دو صورت، بعد از زوال مانع ادامه پیدا می کند و اگر قبل از بروز مانع، مدت مرور زمان جریان داشته باشد، آن مدت به مدت جدید اضافه می شود (متین دفتری، ۱۳۸۸: ش ۳۶۸؛ مستنبت از جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷: ۶۳۹ ش ۵۰۹۳-۵۰۹۲).

۲۰. دعوای مولر باتاویر بر علیه لورنت ترانسپورت کامپنی لیمیتد (۱۹۷۷).

۲۱. تفاوت قابل اشاره ای که بین مقررات سی آی ام و سی آی وی با مقررات سی ام آر در خصوص تعلیق مشاهده می شود این است که در بند ۲ ماده ۳۲ سی ام آر تکلیف این که نسخه اصلی یا کپی اسناد مربوط به ادعای کتبی باید به ادعای کتبی ضمیمه شود یا نه به روشنی مشخص نشده است، در حالی که در مقررات سی آی ام و سی آی

وی تکلیف مشخص شده و مقرر گردیده که یک نسخه اصلی یا کپی این اسناد باید ضمیمه ادعای کتبی بشود (بدین معنی که ارائه هر یک از نسخه های اصلی یا کپی کفایت می کند و نیازی نیست که حتماً نسخه اصل اسناد ضمیمه ادعا شود) و عند الاقتضاء به تقاضای حمل کننده کپی اسناد باید به نحو مقتضی برابر با اصل شوند. همچنین در مقررات فوق الاشعار سی آی ام و سی آی وی تکلیف این که چه اسنادی باید ضمیمه ادعای کتبی بشوند تا حدی مشخص شده است (در سی آی ام حسب مورد بارنامه یا نسخه دوم بارنامه و هر سند دیگری که مدعی مناسب می بیند و در سی آی وی هر سندی که مدعی مناسب می بیند) در حالیکه در مقررات سی آم ار به صراحت مشخص نشده است.

۲۲. جهت اطلاع بیشتر ر.ک: پانوشت شماره ۲۲.

۲۳. انقطاع مرور زمان یعنی از بین رفتن آثار بخش اعظم مدتی از مرور زمان که تا قبل از انقطاع مرور زمان جریان داشته است به علت تحقق عملی که به طور حقیقی یا قانونی موجب قطع مرور زمان شروع شده می گردد. اصلی ترین تفاوت میان انقطاع و تعلیق مرور زمان در این است که تعلیق تأثیری در مدت سپری شده از مرور زمان (اگر قبلاً شروع شده باشد) و مدت باقی مانده از آن از حیث اعتبار و طول مدت ندارد، حال آنکه انقطاع مرور زمان هم مدت زمان سپری شده از مرور زمانی را که قبل از انقطاع جریان یافته بوده تا حدود زیادی از اثر می اندازد و هم به مدت باقی مانده از مرور زمان مقداری می افزاید (دیلمی، پیشین: ۹۴).

### منابع و مأخذ

۱. اسکینی، ربیعا (۱۳۸۹). حقوق تجارت (برات، سفته ...). جلد سوم، تهران: سمت.
۲. اشمیتوف، کلایو ام (۱۳۹۰). حقوق تجارت بین الملل. ترجمه بهروز اخلاقی و دیگران، جلد دوم، تهران: سمت.
۳. امانی، مسعود (۱۳۸۶). مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل. مجله فقه و حقوق، ۱۴: ۸۵-۱۰۱.
۴. تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی و تحلیلی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق داخلی با مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی بر اساس کنوانسیون کوتیف. پژوهشنامه حمل و نقل. سال نهم، ۱: ۲۹-۴۴.
۵. جباری، منصور (۱۳۹۰). حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی. تهران: نشر میزان.
۶. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۸۷). ترمینولوژی حقوق. تهران: گنج دانش.
۷. میرزا نژاد جویباری، اکبر و مرادی گوارشکی، محسن (۱۳۸۵). چالشهای موجود در مسئولیت عامل حمل و نقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو (۱۹۸۰) و تأملی در حقوق ایران. پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی، سال اول، ۲ و ۳: ۲۰۰-۱۶۵.
۸. حاتمی، علی اصغر و ذاکری، محمد وحید (۱۳۷۹). تجدید اعتبار مرور زمان در نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران. مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۴۸: ۴۷-۷۰.
۹. ربیعی، فرانک (۱۳۸۶). حقوق حمل و نقل، زمینی، هوایی، دریایی. تهران: نشر آریان.
۱۰. رسولی، محمد (۱۳۹۲). حقوق حمل و نقل. لنگرود: نشر سمرقند.
۱۱. دمیرچیلی، محمد و دیگران (۱۳۸۶). قانون

تجارت در نظم حقوقی کنونی. تهران: نشر میثاق عدالت.

۱۲. دهقاندار، مجتبی (۱۳۸۵). مسئولیت متصدی حمل و نقل ریلی در کنوانسیون کوتیف. رساله دکتری دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

۱۳. دیلمی، احمد (۱۳۸۴). بررسی فقهی-حقوقی مرور زمان. قم: مؤسسه کتاب.

۱۴. دیلمی، احمد (۱۳۸۵). تأملی در مشروعیت مرور زمان مدنی. مجله مطالعات اسلامی، ۱: ۸۳-۱۱۶.

۱۵. ساریخانی، عادل و کوشا، جعفر (۱۳۸۰). مرور زمان در جرایم مستوجب حد و تعزیر. نامه مفید، ۲۶: ۹۷-۱۲۴.

۱۶. ستوده تهرانی، محمد (۱۳۸۸). حقوق تجارت جلد چهارم، تهران: نشر دادگستر.

۱۷. سعیدی پور، محمد علی (۱۳۹۲). حمل و نقل چند وجهی. ماهنامه چهار راه، ۵: ۱۲-۱۰.

۱۸. شمس، عبدالله (۱۳۹۰). آیین دادرسی مدنی دوره پیشرفته. جلد اول، تهران: انتشارات دراک.

۱۹. عرفانی، توفیق (۱۳۸۵). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل زمینی جاده و ریل. تهران: آثار اندیشه.

۲۰. فخاری، امیر حسین (۱۳۸۷). لزوم تصویب مقرراتی در مورد حمل و نقل جاده ای مسافر، مجله تخصصی الهیات و حقوق. ۲۸: ۵۷-۶۸.

۲۱. قسیم، امین (۱۳۹۰). مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی متصدی حمل ریلی. پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

۲۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۹). حقوق انتقالی. جلد

دوم، تهران: نشر میزان.

۲۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). الزام های خارج از قرارداد. جلد اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

۲۴. کاتوزیان، ناصر (۱۳۳۵). مرور زمان اسناد تجاری. مجله کانون و کلاء، دوره اول، ۴۷.

۲۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۳۵). مرور زمان اسناد تجاری. مجله کانون و کلاء، دوره اول، ۴۸.

۲۶. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲). مقدمه علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران. تهران: شرکت سهامی انتشار.

۲۷. کریمی، عباس (۱۳۸۶). آیین دادرسی مدنی. تهران: انتشارات مجد.

۲۸. متین دفتری، احمد (۱۳۸۸). آیین دادرسی مدنی و بازرگانی. جلد دوم، تهران: مجد.

۲۹. محسنی، سعید و صفوی شاملو، حسین (۱۳۹۲). راهنما در کنوانسیون سی ام آر. مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۲، ۴: ۱۳۶-۱۲۳.

۳۰. میر موسوی، سعید علی و حقیقت، سعید صادق (۱۳۹۱). مبانی حقوق بشر از دیدگاه اسلام و دیگر مکاتب. تهران: انتشارات پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی.

۳۱. نوری، جعفر و آخوندی، عبدالرشید (۱۳۹۲). تحلیل اقتصادی حقوق در باب مرور زمان. فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی. سال دوم، ۵: ۶۱-۳۵.

۳۲. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۱). تعهدات و مسئولیت های ناشی از حمل و نقل جاده ای دوستانه مسافر در حقوق ایران و فرانسه. فصلنامه حقوق، دوره ۴۲، ۱: ۲۵۱-۲۳۳.

33. Bulletin (2005). International ,Carriage By Rail .Otif Organization.



- International Carriage of Goods by Road) CMR)
45. Convention on the Contract for the International Carriage of Passenger and Luggage by Road) CVR(
  46. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail) CIM(
  47. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passenger by Rail (CIV)
  34. Carr, Indira (2010). International Trade Law, .London and New York: Routledge.
  35. Clarke, Malcolm. (2014 (International Carriage of Goods by Road: CMR. London: Sweet and Maxwell.
  36. Damar, Duygu (2011) .Wilful Misconduct in international Trade Law. Hamburg :Springer.
  37. Glass, David A & Cashmore, Chris (1989) .Introduction to the Law of Carriage of Goods .London :Sweet and Maxwell.
  38. Hoeks, Marian (2010) .Multimodal Transport Law .Netherland :Kluwer Law International.
  39. Messent, Andrew & Glass, David A .(2000) CMR :Contracts for the International Carriage of Goods by Road .London :LLP.
  40. Stevens, Frank (2004). Toward a Liability Regime for Road Carriage The European Experience: The CMR Convention23 .Th Annual Southern African Transport Conference) SATC.(
  41. Schelin, Johan (2002). CMR Liability in a Law and Economic Perspective .available in :www.feabooks.com
  42. Otif (2015). Explanatory Report, Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV Uniform Rules), available in: www.otif.org
  43. Otif (2015). Explanatory Report, Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), available in: www.otif.org
  44. Convention on the Contract for the





فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶  
No.48 Autumn 2017

■ ۱۲۸ ■