مدیریت شهری
شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶
No.48 Autumn 2017
۱۰۷-۱۲۸
زمان دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۵/۱۲ زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۶/۲/۱

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 ای 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 می‌توان 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, suspention, 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

* مقاله مستخرج از رساله دکتری نویسنده اول می‌باشد. نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۹۱۵۱۶۱۲۹۸۵، رایانامه: taghizaadeh@gmail.com

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

۱. مقدمه

به «مرور زمان» (prescription; of limitation time of lapse; action) یا گذر زمان در فقه اسلامی «تقادم الزمان» می گویند. مرور زمان برابر ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی سابق، گذشتن مدتی است که به موجب قانون پس از انقضاء آن مدت دعوا شنیده نمی شود. مرور زمان مدنی، تجاری و کیفری، اصلی ترین 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 مسأله ای 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، ج۱، ص ۴۵۶). تعریفی که از مرور زمان ارائه گردید، در واقع همان مفهومی است که به آن مرور زمان خاص گفته می شود. 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 می گردد. مرور زمان عام با مرور زمان خاص در ذات و ماهیت تفاوتی ندارند و تفاوت آن ها صرفاً در عموم و خصوص، نوعی و شخصی بودن و طول مدت خلاصه می شود (دیلمی، ۱۳۸۵، صص ۸۸-۸۴).

امروزه مرور زمان از ضروریات حقوق تجارت به شمار می آید (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 کوتاه تر از مرور زمان مدنی است (همانجا). در دعاوی ناشی از قرارداد حمل که از موضوعات مهم حقوق تجارت محسوب می شود، برای جلوگیری از طولانی شدن اختلافات متصدی حمل و ارسال کننده کالا و صرفه جویی در هزینه هایی از قبیل نگهداری اسناد (نوری و آخوندی، پیشین: ۵۷) مرور زمان کمتر از معمول مقرر شده است. از یک سو مقررات می خواهد از متصدی حمل که در زمان تصدی خود، با کالاهای زیادی سروکار دارد و تعهدات سختی بر عهده دارد در برابر شکایت هایی 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 بی مبالاتی متصدی حمل در تهیه اسناد گمرکی، شاید مدت ها 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 می شود که در نتیجه آن هزینه های دادرسی متصدی حمل کاهش خواهد یافت، مرور زمان کوتاه همچنین در خواهان (گیرنده یا فرستنده کالا) این انگیزه را ایجاد می نماید 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 این ها به کاهش احتمال خطا در تشخیص و قضاوت و رفع عدم اطمینان، جلوگیری از هزینه های احتمال مدام در معرض دعاوی بودن و کاهش هزینه ریسک قانونی (نوری و آخوندی، پیشین: ۴۸-۴۷ و ۵۸) و فصل خصومت کمک می کند[۱]. این نوشتار در صدد بررسی مرور زمان در دعاوی حمل و نقل زمینی در حقوق داخلی و برخی کنوانسیونهای بین المللی جادهای و ریلی کالا و مسافر، یعنی کنوانسیونهای سی ام آر[۲]، سی وی آر[۳]، سی آی ام [۴] و سی آی وی[۵] می باشد. به این منظور، این مقاله در چند بخش به بررسی مسائل قلمرو، مدت، نقطه شروع، تعلیق و انقطاع مرور زمان در حقوق ایران و کنوانسیون های مذکور می‌پردازد:

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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[۷] (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 and Actions) 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 دعوای 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[۸] (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[۹].

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

۲.۱.۲. سایر کنوانسیون‌ها: بر اساس بند ۱ ماده ۴۸ مقررات ۱۹۹۹ «سی آی ام»، "مدت زمان اقامه دعوای 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 «دعوای 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). دعوای 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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»، دعاوی مربوط به توشه و بار همراه مسافر و تأخیر در حمل مسافر یا توشه می باشد. با توجه به استعمال عبارات «دعاوی ناشی از فوت یا جراحت و سایر صدمات بدنی یا روحی وارده به مسافر» و «دعاوی ناشی از حمل» به نظر می رسد، مقررات مرور زمان کنوانسیون هم شامل دعاوی ناشی از قرارداد حمل و هم شامل دعاوی خارج از قرارداد حمل می شود. اما در این باره که آیا ماده شامل دعاوی 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 دعاوی اقامه شده توسط متصدی حمل دلالت دارد، زیرا موضوع این بند دعاوی ناشی از فوت و صدمات بدنی وارده به مسافر است و در خصوص این دعاوی متصدی حمل نمی تواند خواهان تلقی شود. اما در خصوص دعاوی موضوع بند ۲ (خسارات مالی)، با توجه به مشابهت عبارت «دعاوی 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 دعوا دعاوی 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. دعاوی مربوط به صدمات بدنی، صرفاً شامل دعاوی 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 دعاوی ناشی از قرارداد حمل یک سال می باشد... این مقررات در خصوص دعاوی مالی مثل مقررات سی آی ام از عبارت «دعاوی 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 دعاوی ناشی از قرارداد حمل (نه خارج از قرارداد حمل) بوده ولی بر دعاوی 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 دعاوی 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 مبداء 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 دعاوی علیه متصدی حمل (نه دعاوی متصدی حمل علیه فرستنده کالا) و استثنائی بودن قواعد مرور زمان (به جهت مخالفت با قواعد موجد حق) و لزوم تفسیر محدود (کاتوزیان، ۱۳۳۵، ش۴۷: 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 دعاوی 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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)[11]. 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 دعوای خسارت اقامه نمود. ماده ۳۹۳ ناظر به خسارتی است که مربوط به مال التجاره باشد از قبیل قلّت یا کم شدن آن و ارتباط به وجه التزام مقرر در قرارداد ندارد (رأی شعبه ۳ دیوان به شماره ۲۳– ۱۳۲۳/۸/۵). لذا، دعاوی مربوط به وجه التزام مشمول احکام ماده ۳۹۳ نمی شود. همچنین ماده مذکور، شامل دعاوی 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– ۱۳۶۸/۳/۲۰؛ به نقل از عرفانی، پیشین، صص ۲۹۸–۲۹۷).

۳. مدت مرور زمان

۳.۱. کنوانسیون‌ها

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 دعاوی ناشی از حمل کالا طبق مقررات این کنوانسیون یک سال است...» از آنجایی که هدف کنوانسیون حمایت از همه طرف‌های 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 مقرره سی آم 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 دعوای 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، ص 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 دعوای 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 خوانده 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 دعوای کیفری علیه متصدی حمل مطالبه خسارت نماید. در فرانسه این راه با این استدلال

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

کـه دعـاوی مدنـی و کیفـری اساسـاً بـا هـم متفاوتنـد، بسـته شـده اسـت [۲۱]. هـدف یکنواخـت نمـودن مقـررات سـی ام آر و بداهـت ایـن امـر کـه، دوره یـک سـاله مـرور زمـان نبایـد بـه وسـیله حکـم غرامـت صـادره از از دادگاههـای کیفـری مخـدوش شـود، اقتضـاء مـی نمایـد کـه جـز در مـوردی کـه نقـض حقـوق کیفـری، مصداقـی از تخلـف عمـدی یـا معـادل آن تلقـی مـی شـود، نقـض قـراردادی متضمـن نقـض حقـوق کیفـری اسـتثناء بـر دوره مـرور زمـان یـک سـاله تلقـی نشـود. ایـن کـه چـه امـری اقامـه دعـوا محسـوب مـی شـود، بـه قوانیـن کشـور محـل طـرح دعـوا بسـتگی دارد. بـه عنـوان مثـال در انگلیـس، دعـوا در تاریـخ صـدور حکـم، اقامـه شـده محسـوب مـی شـود (کلارک، پیشـین، صـص ۱۴۷ و ۱۴ ۹).

۳.۱.۲. سـایر کنوانسـیون‌ها: در کنوانسـیون «سـی وی آر»، تنهـا مـرور زمـان یـک سـاله و سـه سـاله مقـرر شـده اسـت. طبـق ایـن کنوانسـیون، مـرور زمـان دعـاوی فـوت یـا صدمـات بدنـی سـه سـال و مـرور زمـان سـایر دعـاوی (دعـاوی مربـوط بـه توشـه و تأخیـر) یـک سـال مـی باشـد (گلـس و کاشـمور، پیشـین: ۱۳۰). در بنـد یـک مـاده ۲۲ کنوانسـیون در ایـن خصـوص چنیـن آمـده اسـت: مهلـت اقامـه دعـاوی ناشـی از فـوت یـا جراحـت یـا هـر گونـه صدمـه جسـمی و روانـی وارد بـه مسـافر سـه سـال اسـت. و در بنـد ۲ مـاده اخیـر الذکـر نیـز مقـرر شـده اسـت: مهلـت اقامـه دعـاوی ناشـی از حمـل تحـت شـمول ایـن کنوانسـیون، بـه غیـر از مـوارد اشـاره شـده در بنـد یـک ایـن، در تمامـی مـوارد یـک سـال اسـت. در ایـن کنوانسـیون، تقصیـر عمـدی یـا معـادل آن از موجبـات افزایـش مـدت مـرور زمـان تلقـی نشـده اسـت.

در مقـررات سـی آی ام (۱۹۸۰/۱۹۹۹) دو مـرور زمـان یـک سـاله و دو سـاله تعییـن شـده اسـت. ۱- مـرور زمـان یـک سـاله: اساسـاً در ایـن مقـررات، مـدت مـرور زمـان مقـرر بـرای دعـاوی ناشـی از قـرارداد حمـل، جـز در مـوارد خاص(مـرور زمـان دو سـاله)، یـک سـال اسـت. طبـق بنـد ا مـاده ۵۸ مقـررات ۱۹۸۰: اقامـه دعوای ناشـی از قـرارداد حمـل و نقـل بعـد از یـک سـال مشـمول مـرور زمـان مـی گـردد. مقصـود از دعـاوی ناشـی از قـرارداد حمـل و نقـل، هـر گونـه دعـوای ناشـی از قـرارداد از جملـه مطالبـه خسـارت ناشـی از نقـص، فقـدان و تأخیـر، اسـترداد یـا پرداخـت کرایـه حمـل و غیـره مـی باشـد. ۲- مـرور زمـان دو سـاله: طبـق مقـررات سـی آی ام در مـوارد ذیـل، دعـاوی ناشـی از قـرارداد حمـل و نقـل ریلی دو سـال خواهـد بـود: الـف- واریـز وجـه جبران خسـارت دریافتـی گیرنـده توسـط حمـل کننـده؛ ب- واریـز درآمـد حاصـل از فـروش توسـط حمـل کننـده و پ- بـه علـت خسـارت ناشـی از فعـل یـا تـرک فعلـی کـه بـه نیـت ایجـاد چنیـن خسـارتی یـا از روی بـی احتیاطـی و بـا علم بـه اینکـه چنیـن خسـارتی رخ خواهـد داد. (ایـن مقـررات نیـز نظیـر مقـررات سـی ام آر، تقصیـر عمـدی و سـنگین حمـل کننـده را در مـدت مـرور زمـان مؤثـر دانسـته اسـت). د- دعـاوی ناشـی از قـرارداد حمـل و نقـل قبـل از ارسـال مجـدد کالا: در سـی آی ام (۱۹۸۰/۱۹۹۹) مقـررات خاصـی در مـورد ارسـال مجـدد کالا وضـع شـده کـه منحصـر بـه فـرد اسـت. بـا ایـن بیـان کـه هـر گاه محمولـه ای بـر اسـاس مقـررات سـی آی ام ارسـال گـردد و مجـدداً تحـت شـرایط همیـن مقـررات ارسـال گـردد و در ارسـال مجـدد (تجدیـد بارنامـه) فقـدان جزئـی یـا آسـیب دیدگـی در آن مشـاهده گـردد، محتمـل اسـت ایـن امـر در فاصلـه زمانـی مربـوط بـه آخریـن قـرارداد حمـل ایجـاد شـده اسـت، بـه شـرطی کـه محمولـه تحـت نظـارت حمـل کننـده بـوده و بـه همـان شـکل کـه بـه مقصـد اولیـه رسـیده تجدیـد حمـل شـده باشـد (کار، پیشـین: ۳۷۵، بنـد ۱ مـاده مـاده ۲۸ مقـررات ۱۹۹۹) کـه در ایـن صـورت، هرگونـه دعـوای ناشـی از قـرارداد حمـل قبلـی (اول) مشـمول مـرور زمـان دو سـاله خواهـد بـود (گلـس و کاشـمور، پیشـین:۱۵۱). بـه عـلاوه، در مقـررات ۱۹۸۰ مهلـت اقامـه دعـاوی مربـوط بـه حمـل کالای قاچـاق دو سـال تعییـن شـده بـود، کـه ایـن مقـرره در مقـررات اصلاحـی ۱۹۹۹ حـذف گردیـد (دهقانـدار، پیشـین، ص ۲۷۲).

مهلت‌هـای مقـرر در کنوانسـیون: سـی آی وی، یـک سـاله، دو سـاله و سـه سـاله اسـت. ۱- مـرور زمـان سـه سـاله: طبـق بنـد ۱ مـاده ۶۰ «سـی آی وی» مهلـت اقامـه دعـاوی مربـوط بـه فـوت یـا صدمـات بدنـی وارده بـه مسـافر سـه سـال اسـت بـه شـرطی کـه ایـن مـدت در خصـوص فـوت مسـافر حداکثـر ظـرف پنـج سـال از روز حادثـه باشـد. ایـن فـرض در جایـی اهمیـت پیـدا مـی کنـد کـه فـوت مسـافر پـس از دو سـال از تاریـخ روز بعـد از تصـادف روی دهـد کـه در ایـن صـورت مهلـت اقامـه

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

دعـوا کمتـر از سـه سـال خواهـد بـود. ۲- مـرور زمـان یـک سـاله: بـر اسـاس بنـد ۲ مـاده فـوق الذکـر مهلـت اقامـه دعـوا سـایر دعـاوی ناشـی از قـرارداد حمـل یـک سـال مـی باشـد. ایـن بنـد، ناظـر بـر خسـارات مالـی وارده بـر مسـافر (توشـه و تأخیـر) اسـت. ۳- مـرور زمـان دو سـاله: ایـن مـرور زمـان وقتـی اعمـال مـی شـود کـه تلـف یـا زیـان ناشـی از عمـد یـا بـی احتیاطـی متصـدی حمـل باشـد (بنـد ۲ مـاده ۶۰ مقـررات ۱۹۹۹). بنابرایـن ایـن مقـررات هـم ماننـد کنوانسـیون هـای سـی ام آر و سـی آی ام، تقصیـر عمـدی و سـنگین متصـدی حمـل را از مـوارد افزایـش مـدت مـرور زمـان، البتـه صرفـاً در مـورد خسـارات مالـی، تلقـی نمـوده اسـت.

۳.۲. حقوق ایران

۳.۲.۱. حمـل و نقـل جـاده‌ای کالا و مسـافر: در نظـام حقوقـی ایـران، بـه لحـاظ عـدم وجـود مقـررات خـاص در مـورد حمـل جـاده ای، قانـون تجـارت بـه عنـوان قاعـده عـام بـر ایـن نـوع حمـل حاکـم اسـت. در مـاده ۳۹۳ ق.ت بـرای اقامـه دعـوا، فقـط یـک مهلـت یـک سـاله پیـش بینـی شـده اسـت[۳۱]. بـر خـلاف اکثـر کنوانسـیون هـای بیـن المللـی حمـل، در قانـون تجـارت ایـران، تقصیـر عمـدی و سـنگین موجـب افزایـش مـدت مـرور زمـان نمـی شـود، بلکـه صرفـاً در مهلـت اعـلام خسـارت بـه متصـدی حمـل مؤثـر اسـت، بدیـن معنـی کـه وفـق مـاده ۳۹۱ ق.ت موجـب اعطـای فرصـت هشـت روزه بـه گیرنـده خواهـد شـد (امانـی، پیشـین: ۹۹). در مـورد نحـوه احتسـاب مـرور زمـان نیـز بـه موجـب حکـم شـماره ۱۱۵-۲۲/۱۰/۱۸ شـعبه ۲ دیـوان بایـد سـال را رسـمی (۳۶۵ روز) در نظـر گرفـت. (عرفانـی، پیشـین، ص ۲۹۸).

در بـاب هشـتم قانـون تجـارت نامـی از مسـافر بـرده نشـده اسـت[۴۱] و از اینـرو در خصـوص شـمول قانـون تجـارت (بـاب هشـتم) نسـبت بـه حمـل مسـافر و تبعـاً دربـاره شـمول مقـررات مـرور زمـان، بیـن اسـاتید و مؤلفیـن حقوقـی اختـلاف وجـود دارد[۵۱] خسـارت وارده بـه مسـافر اصـولاً بـه سـه دسـته تقسـیم مـی شـود: صدمـات بدنـی و فـوت، خسـارات وارد بـه توشـه، خسـارت تأخیـر در حمـل مسـافر و توشـه (جبـاری، صـص ۶۰-۵۸). در نظـام حقوقـی ایـران، بـه تبعیـت از فقـه، اساسـاً ایـراد صدمـه بدنـی بـه انسـان بـه هـر نحـو، حتـی خطایـی، جـرم محسـوب مـی شـود و عنـوان مجرمانـه (میـر موسـوی و حقیقـت، ۱۳۹۱، ص ۲۲۲) و مرتکـب مسـئولیت کیفـری دارد و عـلاوه بـر مجـازات وی کـه جنبـه عمومـی دارد، بـه پرداخـت دیـه بـه عنـوان مـا بـه ازاء خسـارت بدنـی بـه زیـان دیـده بـه نحـو مقـرر در قانـون مجـازات اسـلامی محکـوم مـی شـود (فخـاری، ۱۳۸۷، ص ۶۳-۶۲). لـذا بـا توجـه بـه ایـن امـر مقـررات مـرور زمـان کیفـری، انطبـاق بهتـری بـا اینگونـه صدمـات دارنـد و بایـد از مـرور زمـان کیفـری در خصـوص ایـن نـوع صدمـات سـخن گفـت. در حقـوق ایـران بـا توجـه بـه نظـرات شـورای نگهبـان و مقـررات قانـون جدیـد مجـازات اسـلامی (مـواد، صـص ۱۰۶-۱۰۴)، مـرور زمـان کیفـری صرفـاً در جرایـم تعزیـری (نـه سـایر جرایـم) پذیرفتـه شـده اسـت[۶۱]. بنابرایـن صدمـات بدنـی وارده بـه مسـافر مشـمول هیـچ یـک از مقـررات مـرور زمـان کیفـری و تجـاری نمـی شـود. در خصـوص خسـارات وارده بـر توشـه و تأخیـر در حمـل نیـز چنانچـه، قائـل بـر عـدم شـمول قانـون تجـارت بـر حمـل مسـافر باشـیم، پذیـرش مـرور زمـان در دعـاوی مربـوط بـه ایـن خسـارات دشـوار می‌نمایـد.

۳.۲.۲. حمـل و نقـل ریلـی کالا و مسـافر: در حقـوق ایـران، آییـن نامـه تعرفـه حمـل کالا و مسـافر بـا راه آهـن مصـوب ۱۳۴۳، قانـون خـاص و منبـع اصلـی مسـئولیت متصـدی حمـل و نقـل ریلـی مـی باشـد. در آییـن نامـه مزبـور، دربـاره مـرور زمـان در حمـل کالا و توشـه بـا راه آهـن مقرراتـی مقـرر گردیـده اسـت. دربـاره حمـل ریلـی کالا، طبـق مـواد ۱۷۲ و ۱۷۳ آییـن نامـه مذکـور (تعرفـه)، چنانچـه بـه محمولـه در طـی حمـل زیانـی وارد شـده باشـد، صورتمجلـس تنظیـم مـی شـود و یـک نسـخه از آن بـه زیـان دیـده و گیرنـده بـار داده مـی شـود کـه مـی توانـد بـه اسـتناد آن حداکثـر ظـرف یـک سـال از تاریـخ تنظیـم صورتمجلـس، از راه آهـن کتبـاً ادعـای خسـارت نمایـد. بـه ادعاهایـی کـه بعـد از یـک سـال از تاریـخ صورتمجلـس بعمـل مـی آیـد ترتیـب اثـر داده نخواهـد شـد، ولـی در مـورد فقـدان محمـولات در صـورت پیـدا شـدن عیـن جنـس بـه صاحـب آن مسـترد مـی شـود. از ایـن رو در حمـل کالا بـا راه آهـن، مهلـت طـرح دعـاوی خسـارات وارده بـه کالا یـک سـال از تاریـخ صورتمجلـس خسـارات مـی باشـد و پـس از ایـن مـدت ایـن دعـاوی قابلیـت اسـتماع

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

ندارنـد (عرفانـی، پیشـین، ص ۳۰۳). همچنیـن در تعرفـه مهلـت هایـی در مـورد تخلیـه کالا و حـراج و دریافـت وجـوه حاصـل از فـروش کالا پیـش بینـی شـده اسـت (مـواد ۱۵۵ و ۱۴۹ تعرفـه). در خصـوص تأخیـر در تحویـل کالا مقـرره ای در تعرفـه وجـود نـدارد، ولـی بـه لحـاظ عـام و خـاص بـودن رابطـه قانـون تجـارت و تعرفـه مـی تـوان مقـررات مـرور زمـان یـک سـاله مـاده ۳۹۳ را در ایـن مـورد نیـز جـاری دانسـت. در حمـل مسـافر و توشـه، طبـق مـاده ۱۶۱ تعرفـه، در صـورت ایـراد خسـارت بـه توشـه در موقـع تحویـل توشـه، صورتمجلـس تنظیـم مـی شـود و بـه گیرنـده تسـلیم مـی شـود و صاحـب توشـه در صورتـی کـه مدعـی خسـارت باشـد، بایـد کتبـاً حداکثـر ظـرف یـک مـاه از تاریـخ تنظیـم صورتمجلـس بـه راه آهـن شـکایت نمایـد، در غیـر ایـن صـورت بـه شـکایاتی کـه پـس از یـک مـاه مذکـور بـه عمـل آیـد، ترتیـب اثـر داده نمـی شـود و دعـوا مشـمول مـرور زمـان مـی شـود. در مـورد مـرور زمـان خسـارات جانـی وارده بـه مسـافرین در حیـن حمـل و نقـل مسـافرین توسـط راه آهـن، متأسـفانه حکمـی در تعرفـه حمـل مسـافر و کالا با راه آهـن وجـود نـدارد و بـه ناچـار مـی بایسـت بـه قوانین دیگـر از جملـه قانـون تجـارت (بـه عنـوان قاعـده عـام) و قانـون مجـازات اسـلامی بـرای حـل مسـأله و تعییـن حکـم آن رجـوع نمـود (قسـیمی، پیشـین، صـص ۶۶ و ۶۸). در خصـوص مـرور زمـان صدمـات بدنـی، بـا توجـه بـه توضیحـات قبلـی بایـد گفـت: دعـاوی مزبـور تابـع قواعـد مـرور زمـان نیسـتند و در هـر زمـان قابـل تعقیـب مـی باشـند. دربـاره خسـارت ناشـی از تأخیـر در حمـل مسـافر یـا توشـه نیـز مقـررات خاصـی در تعرفـه مقـرر نشـده اسـت، امـا بـر خـلاف مقـررات حمـل کالا بـا راه آهـن کـه قانـون تجـارت مـی توانـد در مـوارد سـکوت و خـلاء حکمفرمـا باشـد، در مـورد خسـارات مزبـور در حمل مسـافر، بـه جهـت سـکوت قانـون تجـارت و اختـلاف حقوقدانـان دربـاره شـمول مقـررات قانـون تجـارت بـر ایـن نـوع حمـل، در اجـرای مـاده ۳۹۳ ق.ت در خصـوص تأخیـر در حمـل مسـافر و توشـه تردیـد جـدی وجـود دارد.

٤. مبداء شروع مرور زمان

٤.١. کنوانسیون‌ها

٤.١.١. سـی ام آر: قواعـد مربـوط بـه لحظـه ای کـه مـرور زمـان شـروع بـه محاسـبه مـی شـود، در بنـد اول مـاده ۳۲ سـی ام آر مقـرر گردیـده اسـت. طبـق بنـد اول مـاده ۳۲: «...مـرور زمـان از تاریـخ هـای زیـر آغـاز مـی شـود: الـف- در مـورد فقـدان قسـمتی از کالا، خسـارت یـا تأخیـر در تحویـل، از تاریـخ تحویـل کالا. ب- در مـورد فقـدان تمـام کالا از سـی امیـن روز بعـد از مهلـت توافـق شـده و در صورتـی کـه مهلتـی توافـق نشـده باشـد از شـصتمین روز تاریـخ تحویـل کالا بـه حمـل کننـده ج- در تمـام مـوارد دیگـر سـه مـاه پـس از تاریـخ عقـد قـرارداد حمـل. روزی کـه مهلـت از ان شـروع مـی شـود جـزو مهلـت نخواهـد بـود». طبـق بنـد بـالا، سـه قاعـده متفـاوت بـرای سـه مـورد خـاص ذکـر شـده اسـت:

٤.١.١. الـف - تلـف جزئـی، خسـارت یـا تأخیـر در تحویـل کالا: هنگامـی کـه تلـف جزئـی یـا خسـارت یـا تأخیـر در تحویـل کالا اتفـاق بیفتـد، از هنـگام تحویـل کالا، مـدت مـرور زمـان آغـاز مـی گـردد. ایـن قسـمت در صورتـی اعمـال مـی شـود کـه دو شـرط محقـق باشـد: تلـف جزئـی، خسـارت یـا تأخیـر وجـود داشـته باشـد و کالاهـا تحویـل داده شـده باشـد (اشـمیتوف، پیشـین، ص ۹۸۲). تأخیـر در تحویـل کالاهـا بایـد بـه طـور واقعـی اتفـاق افتـاده باشـد، لـذا تأخیـری کـه در آن کالاهـا بـه هیـچ وجهـی تحویـل داده نمـی شـوند، مصداقـی ازقسـمت الـف بنـد اول ماده ۳۲ نیسـت، بلکـه مصـداق قسـمت ج آن مـی باشـد (کلارک، پیشـین، ص ۱۵۲). بـه نظـر یـک دادگاه آلمانـی، اگـر کالاهـا در انبـار مقصـد تحویـل انبـار شـوند، تـا زمانـی کـه کالاهـا توسـط گیرنـده دریافـت نشـود، تحویـل محقـق نمـی شـود، مگـر اینکـه گیرنـده بـه دلیـل ورود خسـارت بـه کالا از تحویـل گرفتـن کالا خـودداری و صرفـاً از طـرف فرسـتنده آن هـا را تحویـل گرفتـه و انبـار کنـد.

در مـوردی کـه کالاهـا بـه دلیـل گسـتردگی خسـارات وارده بـه آن هـا بـه گیرنـده تحویـل داده نشـوند، بلکـه بـه عنـوان اوراقـی بـه فـروش برسـند و یـا بـه فرسـتنده بازگردانـده شـوند تـا آن هـا را تعمیـر کنـد و یـا اینکـه احتمـالاً آن هـا را دوبـاره بفروشـد، چهـار نظریـه در مـورد نحـوه اعمـال بنـد اول مـاده ۳۲ از سـوی دادگاههـا و نویسـندگان حقوقـی اتخـاذ شـده اسـت[۷۱] کـه از ایـن نظریـات، نظریـه ای کـه قائـل بـه اعمـال قسـمت الـف بنـد اول اسـت از مقبولیـت بیشـتری در میـان دادگاههـا و نویسـندگان حقوقـی برخـوردار شـده اسـت، زیـرا

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

مطابـق مـاده ۱۲ «سـی ام آر» فرسـتنده ایـن حـق را دارد کـه کالا را متوقـف کنـد، مـکان تحویـل یـا حتـی تحویـل گیرنـده را تغییـر دهـد. لـذا اگـر فرسـتنده کالا بعـد از شـنیدن خبـر خسـارت دسـتور تحویـل بـه خـود یـا شـخص ثالـث را صـادر کنـد، ایـن تحویلـی مطابـق قـرارداد خواهـد بـود، بنابرایـن مشـمول بنـد ۱ خواهـد بود و بـا هـدف بنـد ۱ مـاده کـه تثبیـت یـک مبـداء زمانـی قابـل تشـخیص و معقـول بـرای آغـاز مـرور زمـان علیـه خواهـان اسـت انطبـاق بیشـتری دارد. (کلارک، پیشـین: ۱۵۷-۱۵۶). در حمـل مرکـب مشـمول مـاده ۲ سـی ام آر (حمـل سـوپر پـوز-Superpoze)[۸۱]، مـرور زمـان از لحظـه تحویـل کالا بـه گیرنـده کالا (تحویـل نهایـی) آغـاز مـی شـود، حتـی اگـر تحویـل بـه گیرنـده، نـه در پایـان مرحلـه حمـل جـاده ای، بلکـه در پایـان سـایر مراحـل حمـل، صـورت گرفتـه باشـد، زیـرا هـدف مـاده ۳۲ ایـن اسـت کـه مـرور زمـان، فقـط بعـد از تحویـل کالا بـه گیرنـده آغـاز شـود تـا فرصـت بازرسـی مناسـب کالا در لحظـات آغازیـن شـروع مـرور زمـان بـرای وی فراهـم شـود (هوکـس، پیشـین: ۱۴۸).

٤.١.١. ب - تلـف کلـی کالا: در مـورد تلـف کالا چـون هیـچ تحویلـی وجـود نـدارد، تـا مـرور زمـان آغـاز بشـود، قسـمت ب بنـد اول مـاده ۳۲ مقـرر نمـوده اسـت، در ایـن مـوارد، مـدت مـرور زمـان از سـی امیـن روز بعـد از مهلـت توافـق شـده و در صورتـی کـه مهلتـی توافـق نشـده باشـد، از شـصتمین روز از تاریـخ تحویـل کالا بـه متصـدی حمـل و نقـل آغـاز خواهـد شـد (کلارک، پیشـین، ص ۱۵۲). در صورتـی کـه کالاهـا در محـدوده زمانـی تحویـل داده نشـده باشـند، فـرض قطعـی (مبتنـی بـر فـرض مقـرر در بنـد ۱ مـاده ۲۰ سـی ام آر) ایـن اسـت کـه آن هـا تلـف شـده انـد و در نتیجـه، آغـاز مـرور زمـان بـه موجـب قسـمت ب تعییـن مـی شـود (اشـمیتوف، همان‌جـا). کالاهـا زمانـی تحویـل گرفتـه مـی شـوند کـه بـرای اجـرای قـرارداد تحـت حفاظـت و در کنتـرل متصـدی قـرار بگیرنـد. اگـر انبـار کـردن موقـت کالاهـا قبـل از شـروع عملیـات حمـل، مقدمـه ضـروری بـرای انجـام حمـل باشـد و از طـرف متصـدی حمـل و بـدون تقاضـای فرسـتنده صـورت بگیـرد، ایـن دوره موقـت، مشـمول قسـمت ب بنـد اول مـاده ۳۲ شـده و از لحظـه تحویـل کالا مـرور زمـان آغـاز مـی شـود. لحظـه آغـاز دوره شـصت روزه، تاریـخ تحویـل کالاهـا بـه متصـدی حمـل اسـت و در صـورت وجـود چنـد متصـدی حمـل متوالـی، بـه دلیـل دشـواری اثبـات زمـان تحویـل کالا بـه متصـدی توسـط ذینفـع، راه حـل مناسـب آن اسـت کـه آغـاز مـدت مـرور زمـان، از لحظـه تحویـل بـه متصـدی حمـل اولـی جریـان یابـد (میسـنت و گلـس، پیشـین، ص ۲۵۹).

٤.١.١. ج - سـایر مـوارد: بـه موجـب قسـمت ج بنـد اول مـاده ۳۲ "در تمـام مـوارد دیگـر" ، مـرور زمـان پـس از اتمـام دوره سـه ماهـه بعـد از تاریـخ انعقـاد قـرارداد حمـل آغـاز خواهـد شـد. «تمـام مـوارد دیگـر» شـامل دعـاوی گیرنـده و فرسـتنده کـه در آن اعمـال قاعـده مذکـور در قسـمت الـف بـه ایـن دلیـل کـه تحویـل انجـام نشـده مناسـب نباشـد و نیـز دعـاوی کـه قاعـده مذکـور در قسـمت ب بنـد اول بـه دلیـل اینکـه هیچگونـه تلـف کلـی وجـود نداشـته اسـت، بـرای اعمـال مناسـب نباشـد؛ و همچنیـن دعـاوی کـه در آن متصـدی حمـل قـرارداد را اجـرا نمـوده؛ دعـاوی مربـوط بـه اسـترداد هزینـه هـا مثـل کرایـه حمـل بـر علیـه فرسـتنده یـا طـرف دیگـر مسـئول بـرای پرداخـت؛ خسـارت ناشـی از توقیـف وسـیله نقلیـه در ایسـتگاههای گمـرک؛ دعـاوی فرسـتنده بـرای اسـترداد هزینـه مـازاد بـر کرایـه و غیـره (میسـنت و گلـس، پیشـین، ص ۲۶۱، کلارک، پیشـین، ص ۱۵۳). یـک قـرارداد حمـل واحـد ممکـن اسـت بـه جهـت تعلیـق مـرور زمـان (طبـق بنـد ۲ مـاده ۳۲) یـا تفـاوت تاریـخ آغـاز مـرور زمـان یکـی از دعـاوی مربـوط بـه آن، منجـر بـه طـرح دعـاوی اصلـی و دعـاوی متقابـل بـا مـرور زمـان هـای متفـاوت شـود و مشـکلاتی در رابطـه بـا هـم پوشـانی قسـمت ج بـا مهلـت هـای دیگـر بنـد اول بـه وجـود بیایـد و نتیجتـاً مـرور زمـان هـای متفاوتـی قابلیـت اعمـال داشـته باشـد، بـه عنـوان مثـال طـرح دعـوای کرایـه از سـوی متصـدی حمـل (مشـمول شـق ج بنـد ۱ مـاده ۳۲) و طـرح دعـوای تلـف جزئـی کالا از سـوی گیرنـده (مشـمول شـق الـف بنـد ۱ مـاده ۳۲). ایـن نظـر کـه تمامـی دعـاوی ناشـی از یـک قـرارداد حمـل بایـد مـدت مـرور زمـان یکسـانی داشـته باشـند مـورد قبـول قـرار نگرفتـه اسـت، در مقابـل ایـن نظـر کـه دوره مـرور زمـان دعـاوی کرایـه حمـل کـه تابـع قسـمت ج بنـد ۱ مـاده ۳۲ اسـت، نبایـد محـدود بـه مـدت مـرور زمـان دعـاوی مربـوط بـه خسـارت (مربـوط بـه شـق الـف بنـد ۱) شـود، دارای قـوت اسـت

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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 بر خوردار باشند (میسنت 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 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 مقرره 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 دلالتی 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 نمی‌شود.

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. درهرحال 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 نگذشته 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

آغـاز می‌شـود.

در کنوانسـیون «سـی آی وی» (۱۹۹۹) مبـداء مـرور زمـان سـه سـاله دعـاوی مربـوط بـه صدمـات بدنـی وارده بـه مسـافر در صـورت عـدم فـوت مسـافر از روز بعـد از حادثـه و در صـورت فـوت مسـافر از فـردای روز فـوت مسـافر آغـاز مـی شـود، بـه شـرط اینکـه مـدت مـرور زمـان از پنـج سـال از فـردای روز حادثـه بیشـتر نشـود (بنـد ۱ مـاده ۶۰) . بـه موجـب بنـد ۴ مـاده ۶۰ مـاده مذکـور، مبـداء مـرور زمـان سـایر دعـاوی قـرار داد حمـل (منظـور دعـاوی مالـی) بـه قـرار ذیـل اسـت : الـف- بـرای غرامـت مربـوط بـه تلـف کلـی از چهـل روز پـس از انقضـای مهلـت زمانـی مقـرر در بنـد ۳ مـاده ۲۲ ، مقصـود از عبـارت «مهلـت زمانـی مقـرر»، موعـد توافـق شـده بـرای تحویـل توشـه مـی باشـد و در صـورت اقتضـاء بـه عـلاوه انقضـای زمـان مـورد نیـاز بـرای انجـام تشـریفات گمرکـی یـا سـایر تشـریفات اداری مربـوط بـه توشـه. ب- در خصـوص غرامـت مربـوط بـه تلـف جزئـی، خسـارت یـا تأخیـر در تحویـل از تاریـخ تحقـق تحویـل ج- در سـایر مـوارد متضمـن حمـل مسـافر، از تاریـخ انقضـای اعتبـار بلیـط. همچنیـن در پایـان بنـد ۳ مـاده فـوق اشـاره شـده اسـت کـه روز مقـرر بـرای شـروع مهلـت اقامـه دعـوا جـزء مـدت محسـوب نمـی شـود. در مـورد مـرور زمـان خسـارات ناشـی از تقصیـر عمـدی یـا سـنگین متصـدی حمـل و نقـل، مبـداء آغـاز مـرور زمـان دو سـاله، بـه نحـو مقـرر در مـرور زمـان یـک سـاله خواهـد بـود.

٤.٢. حقوق ایران

٤.٢.١. حمـل و نقـل جـاده‌ای کالا و مسـافر: در حمـل کالا، قانـون تجـارت، مبـداء شـروع مـرور زمـان را در صـورت تلـف یـا گـم شـدن مـال التجـاره و یـا تأخیـر در تسـلیم از روزی کـه تسـلیم بایسـتی در آن روز بـه عمـل آمـده باشـد و در صـورت خسـارات بحـری (آواری) از روزی کـه مـال بـه مرسـل الیـه تسـلیم شـده مقـرر نمـوده اسـت. بنابرایـن مبـداء مـرور زمـان یـک سـاله عبـارت اسـت از: ۱. در صـورت تلـف یـا گـم شـدن و یـا تأخیـر در تسـلیم از موعـد توافـق شـده بـرای تحویـل ۲. در صـورت وقـوع خسـارت از روز تسـلیم کالا. مـاده ۷۹ لایحـه اصـلاح قانـون تجـارت بـا تغییـر عبارتـی اندکـی، همیـن حکـم را پیـش بینـی نمـوده اسـت. در حمـل مسـافر در مـورد صدمـات بدنـی وارده بـه مسـافر، چنانکـه گفتـه شـد، مـرور زمـان منتفـی اسـت، ولـی در مـورد خسـارات وارد بـه توشـه و تأخیـر، چنانچـه قانـون تجـارت را حاکـم بـر حمـل و نقـل مسـافر بدانیـم، مبـداء شـروع مـرور زمـان یـک سـاله نیـز در ایـن خصـوص اعمـال خواهـد شـد.

٤.٢.٢. حمـل و نقـل ریلـی کالا و مسـافر: در مـورد حمـل ریلـی کالا، مبـداء آغـاز مـرور زمـان خسـارت آسـیب دیدگـی و فقـدان کالا از تاریـخ تنظیـم صورتجلسـه مقـرر در مـاده ۱۶۷ تعرفـه و مـرور زمـان تأخیـر در حمـل کالا وفـق مـاده ۳۹۳ ق.ت از تاریـخ موعـد تحویـل مـی باشـد. درمـورد صدمـات بدنـی وارده بـه مسـافر، عـلاوه بـر اینکـه مقـررات خاصـی در تعرفـه لحـاظ نشـده، چنانکـه گفتـه شـد، در خصـوص ایـن صدمـات در حقـوق ایـران مـرور زمـان وجـود نـدارد. ولـی دربـاره خسـارات وارده بـه توشـه، لحظـه شـروع مـرور زمـان یـک ماهـه مقـرر در تعرفـه از تاریـخ تنظیـم صورتجلسـه مقـرر در مـاده ۶۱ تعرفـه اسـت. در مـورد لحظـه شـروع مـرور زمـان خسـارات ناشـی از تأخیـر در تحویـل توشـه و مسـافر نیـز، چنانچـه قانـون تجـارت را حاکـم بـر حمـل مسـافر بدانیـم، تابـع مـاده ۳۹۳ ق.ت می‌باشـد.

۵. تعلیق مرور زمان[۹۱]

۵.۱. کنوانسیون‌ها

۵.۱.۱. سـی ام آر: بنـد ۲ مـاده ۳۲ سـی ام آر در رابطه بـا تعلیـق مـرور زمـان(Suspension of prescrip-tion) مقرراتـی وضـع کـرده اسـت. طبـق ایـن بنـد، اگـر مالـک کالاهـا یـا شـخصی از طـرف او، یـک ادعـای کتبـی بـرای متصـدی حمـل ارسـال نمایـد، مقـررات سـی ام آر اجـازه مـی دهـد کـه مـرور زمـان عـادی یـک سـاله معلـق بمانـد. ایـن تعلیـق قهـری اسـت و تـا زمانـی اجـرا مـی شـود کـه متصـدی حمـل بـه وسـیله ادعـای کتبـی ادعـا را رد کنـد و اسـناد ضمیمـه آن را برگردانـد (اشـمیتوف، پیشـین، ص ۹۸۲، اسـتیونس، ۲۰۰۴، ص ۷۱۱). هـدف از ایـن تعلیـق ایـن اسـت کـه متصـدی حمـل را قـادر گردانـد تـا تصمیـم بگیـرد ادعـا موجـه اسـت یـا نـه و همچنیـن در مدتـی کـه متصـدی حمل در حـال بررسـی ادعـا مـی باشـد بـه حقـوق خواهـان لطمـه

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

وارد نشود (گلس و کاشمور، پیشین:۱۳۱). در موردی که متصدیان حمل متوالی باشند، مدعی باید مراتب را به اطلاع متصدی حملی که می خواهد 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 دعوایی 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 دعوایی 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 دعوای مطالبه کرایه حمل اقامه می کند نمی شود[۲] (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 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 می شود (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 می رسد 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 می کند. همچنین نماینده دارای اختیار و بیمه کننده حمل کننده نیز می تواند 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 می نماید. در موردی که ادعا یا رد ادعا به وسیله پست انجام می شود، 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 می دارد: «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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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 دعوای 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 کنوانسیون‌ها: 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[۱۲]. 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. 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 می‌آید.

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، ش۴۸، 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 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[۲۲]؛ 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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 می‌آید.

٦. انقطاع مرور زمان[۳۲]

٦.١. 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 کنوانسیون های بین المللی صرفاً در راستای رفع خلاء و کاستیهای حقوق داخلی در این زمینه است (کلارک، پیشین، ص ۱۶۱). طبق بند ۳ ماده ۳۲ سی ام 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 س وی 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 سی وی آر قواعد حل تعارض قانون داخلی، یعنی قانون محل دادگاه از اعمال قواعد حقوق داخلی استثناء شده است، بدین معنی که از نظر سی وی 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 سی آی ام و بند ۶ ماده ۶۰ سی آی وی (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 آن ها می بایست به قانون یا سیستم حقوقی ملی مراجعه نمود.

٦.٢. 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 دعوای اصلی تقدیم شود، چه در دعوای 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- کاتوزیان، 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 (کاتوزیان، همانجا؛ دیلمی، پیشین: ۹۹) و با هدف جلوگیری از

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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

۷. نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

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،

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

طبـق مقـررات آ.دم سـابق (کـه بـه جهـت سـکوت مقـررات حمـل و نقـل، حاکـم بـر انقطـاع مـرور زمـان دعـاوی حمـل موضـوع بحـث مـی باشـد)، مـرور زمـان بـا مطالبـه حـق از طریـق دادخواسـت (تحـت شـرایط قانونـی) یـا اظهارنامـه قانونـی یـا اقـرار در دادگاه و یـا در سـند قطـع مـی شـود. مـرور زمـان بـا هـدف پیشـگیری از سـوء اسـتفاده بیـش از یـک بـار قطـع نمـی گـردد.در صـورت قطـع مـرور زمـان، مـدت مـرور زمـان، شـش مـاه عـلاوه بـر بقیـه مـدت مـرور زمـان قبـل از انقطـاع خواهـد بـود، جـز در مـوارد خـاص مثـل مـرور زمـان اسـناد تجـاری موضـوع مـاده ۳۱۸ ق.ت کـه مـرور زمـان کامـل مجـدداً آغـاز می‌شـود.

پی‌نوشت‌ها

۱. قبـل از انقـلاب، مـرور زمـان در برخـی از قوانیـن مقرراتـی را بـه خـود اختصـاص داده بـود کـه مقـررات مزبـور، اجـرا مـی گردیـد. امـا شـورای نگهبـان، در راسـتای اصـل چهـارم قانـون اساسـی، در تاریـخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ طـی نظریـه ای. مـواد ۷۳۱ بـه بعـد قانـون آییـن دادرسـی مدنـی بـه بعـد در مـورد مـرور زمـان را مخالـف شـرع تشـخیص داد و از آن پـس در خصـوص حـذف مـرور زمـان از قانـون تجـارت اختـلاف نظـر فراوانـی ایجـاد شـد. ولـی در مجمـوع، نظـر بـه اینکـه در سـال هـای بعـد، شـورای نگهبـان در نظریـات دیگـری از نظریـه قبلـی خـود عـدول نمـوده و عمـلاً مـرور زمـان را تدریجـاً پذیرفتـه اسـت، از جملـه ایـن نظریـات، پذیـرش عـدم مخالفـت بـا موازیـن شـرعی مـرور زمـان تخلفـات پزشـکی (در سـال ۱۳۶۱) و تعقیـب انتظامـی قضـات (در سـال ۱۳۶۳)، دعـاوی کیفـری از نـوع بازدارنـده، دعـاوی کـه یکـی از طرفیـن آن فـرد بیگانـه اسـت؛ اعـلام مطلـق بـودن مفـاد نظریـه مـورخ ۶۱/۱۱/۲۷ در نظریـه تاریـخ ۷۱/۵/۱۱ بـه شـماره ۳۵۰۶ (اسـکینی، ۱۳۸۹: ۱۵۲)، سـکوت شـورای نگهبـان در مـورد مـرور زمـان دعـاوی تجـاری و تأییـد عـدم مخالفـت مهلـت هـای تجدیـد نظـر منـدرج در ق.آ.د.م ۱۳۷۹ بـا موازیـن شـرعی، بـه نظـر مـی رسـد شـورای نگهبـان بـا کلیـت نهـاد مـرور زمـان مخالفتـی نـدارد و تنهـا برخـی از مـوارد آن را خـلاف شـرع مـی دانـد (عرفانـی،۱۳۸۵: ۲۹۶-۲۹۵؛ دیلمـی، ۱۳۸۵: ۸۷). مـرور زمـان درحقـوق ایـران در مـوارد زیـر صریحـاً پذیرفتـه شـده اسـت: دعـاوی تجـاری ، دعـاوی کیفـری از نـوع مجـازات هـای تعزیـری، دعـاوی تجدیدنظـر، دعـاوی کـه یـک طـرف آن بیگانـه اسـت، دعـاوی مربـوط بـه تخلفـات انتظامـی پزشـکی و تخلفـات انتظامـی قضـات (حاتمـی، پیشـین: ۶۶-۶۵). در فقـه، در توجیـه و رد مـرور زمـان بـه روایـات و فتـاوای فقهـی مختلفـی اسـتدلال شـده اسـت. ولـی علیرغـم مخالفـت نظـر مشـهور امامیـه بـا مـرور زمـان کـه شـورای نگهبـان از آن پیـروی کـرده اسـت (کریمـی، ۱۳۸۶: ۷۹) و بـا توجـه بـه سـابقه طولانـی مـرور زمـان در حقـوق اسـلام و بیـان حکـم فقهـی آن در برخـی منابـع معتبـر شـیعه (سـاریخانی و کوشـا، ۱۳۸۶: ۹۹-۹۸) و تمسـک بـه برخـی روایـات و اصـول و قواعـدی ماننـد قاعـده اعـراض، اسـقاط، ابـراء، لاضـرر، لاحـرج، اقـدام، حکـم حکومتـی و قاعـده عقلـی ضـرورت حفـظ نظـام اجتماعـی، اقتضـاء ظاهـر و سـیره عقلایـی، مـی تـوان مشـروعیت مـرور زمـان مدنـی و تجـاری را در فقـه پذیرفـت (دیلمـی، پیشـین: ۸۳؛ حاتمـی، پیشـین: ۶۵-۶۱).

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

کنوانسـیون حمـل و نقـل بیـن المللـی کالا از طریـق جـاده (سـی ام آر) در سـال ۱۹۵۶ در ژنـو تصویـب شـد و در سـال ۱۹۶۱ لازم الاجـراء گردیـد و مشـتمل بـر ۵۱ مـاده و دارای دو پروتـکل اصلاحـی بـه سـال ۱۹۷۹ مـی باشـد. هـدف اصلـی ایـن کنوانسـیون، یکنواخـت نمـودن شـرایط حاکـم بـر حمـل و نقـل بیـن المللـی جـاده ای کالا مـی باشـد و کاملتریـن کنوانسـیون در زمینـه حمـل و نقـل بیـن المللـی کالا از طریـق جـاده مـی باشـد. ایـن کنوانسـیون در مـواردی اعمـال مـی شـود کـه کالا از طریـق وسـایل نقلیـه موتـوری زمینـی حمـل شـود و در قـرارداد تنظیمـی محـل تحویـل گرفتـن و محـل تحویـل دادن کالا بـه طـور مشـخص در دو کشـور کـه حداقـل یکـی عضـو سـی ام آر باشـد معیـن شـده باشـد، کشـورهای زیـادی (عمدتـاً اروپایـی) عضـور ایـن کنوانسـیون هسـتند (گلـس و کاشـمور، ۱۹۸۹: ۸۵؛ رسـولی، ۱۳۹۲: ۱۱۹-۱۱۸). کشـور مـا نیـز در سـال ۱۳۷۶ بـه آن ملحـق شـده اسـت (محسـنی و صفـوی شـاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۳).

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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 قدیمی‌ترین 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 الشکل در زمینه حمل و نقل ریلی با هم ادغام شدند و در قالب کنوانسیون کوتیف در شهر برن سویس به تصویب رسید . کوتیف در سال 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 کنواسیون 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 ای 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 اُ رِد تانکز لیمیتد (۱۹۹۳).

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

۱۰. همچنین دعاوی مربوط به خسارت تخطی از تعهد فرستنده مبنی بر تأمین محموله برای مسیر برگشت متصدی حمل، دعاوی 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 نافی 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: ش۲۵۹). در هر حال ماده ۳۹۳ در خصوص دعاوی علیه متصدیان غیر طرف قرارداد قابلیت استناد ندارد.

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

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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: ۲۳۷-۲۳۶.

۱۶. در گذشته قانون آیین دادرسی کیفری به موضوع مرور زمان می‌پرداخت 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 (رأی دادگاه انگلستان در قضیه ورلدواید 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 (رأی 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 هردو 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؛ مستنبط از جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷: ۶۳۹ ش۵۰۹۳-۵۰۹۲).

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 ای ام و سی ای

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

وی تکلیف مشخص شده و مقرر گردیده که یک نسخه اصلی یا کپی این اسناد باید ضمیمه ادعای کنبی 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: ۱۰۱-۸۵.

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: ۴۴-۲۹.

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: ۷۰-۴۷.

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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: ۱۱۶-۸۳.

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

۱۶. ستوده تهرانی، محمد (۱۳۸۸). حقوق تجارت،جلدچهارم،تهران،نشردادگستر.

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: ۶۸-۵۷.

۲۱. قسیمی، 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 وکلاء، دوره اول، ۴۷.

۲۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۳۵). مرور زمان اسناد تجاری. مجله کانون وکلاء، 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.

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

۳۰. میر موسوی، سید علی و حقیقت، سید 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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

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.featbooks.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 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)

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-03]