

# بازیافت خسارت از اشخاص ثالث

ترجمه: محمد جواد محمدیان

با قوانین لاهه وجود ندارد و در صورتیکه بارنامه مشروط به مقررات لاهه شده باشد، مسئولیت ممکن است بسته به مورد ۱۰۰ پوند انگلیس، ۱۰۰۰۰۰۰۰ یین ژاپن، یا ۵۰۰ دلار آمریکا یا ارقامی جزاین باشد. علاوه تلاش‌های دیگری بعمل آمده است تا پرو-تکل‌هایی که مسئولیت حمل‌کنندگان را افزایش می‌دهند، یکنواخت شود.

## ۱- مقررات لاهه ویزی<sup>۱</sup>

این مقررات از پروتکل ۱۹۶۸ بروکسل استخراج گردید. مقررات اخیر جدید نبوده بلکه همان مقررات سال ۱۹۲۱ لاهه می‌باشد که در سال ۱۹۶۸ مطابق با نیاز روز در آنها تجدید نظر شده. گرچه از مقایسه مقررات لاهه ویزی با مقررات لاهه میتوان تغییرات را دریافت، لیکن بحث ما در اینجا به تغییرات پولی که مسئولیت حمل‌کنندگان بوجود آمده است محدود می‌گردد.

ناهمگونی و تغییراتی که در رابطه با مقررات لاهه بوجود آمده بود، در ذهن تجدیدنظرکنندگان از اهمیت بیشتری برخوردار بود و کوشیدند تا سیستمی بوجود آورند که قابلیت انعطاف بیشتری داشته باشد. در نتیجه مسئولیت حمل‌کننده به فرانک طلا تعیین شد و مسئولیت برای هر بسته محدود به ۱۰۰۰۰۰ فرانک طلا برای هر بسته یا هر واحد، یا ۳۰ فرانک طلا برای هر کیلو (هر کدام که بیشتر باشد) محدود گردید.

بهرحال این واحد نیز بعدها تغییر یافت و در

## حدود مسئولیت حمل‌کنندگان بموجب بارنامه

مقررات لاهه بمنظور یکنواخت کردن شرایط حمل دریائی و بویژه روشن ساختن حدود مسئولیت مالکان کشتی، بوجود آمد و مورد قبول اکثر جوامع بازرگانی جهان قرار گرفت. با عنایت باین موضوع چنین مستفاد می‌گردد که شرایطی یکنواخت و عادلانه در مورد مسئولیت حمل‌کنندگان وجود دارد، بنابراین وظایف مؤسسات و ادارات بازیافت خسارت خیلی روشن است اما متأسفانه موضوع باین صورت نیست. اولین بار در سال ۱۹۲۱ بموجب مقررات لاهه مسئولیت مؤسسه حمل و نقل برای هر بسته از محموله ۱۰۰ لیره انگلیس تعیین شد در سال ۱۹۲۴ انگلستان مقررات مشابهی را تحت عنوان "قانون حمل کالا از طریق دریا" به تصویب رساند. در کشورهای دیگر نیز مسئولیت برای هر بسته معادل یکصد لیره انگلیس قبول شد، لیکن بسیاری از کشورها مبلغ مذکور را با توجه به نرخهای رایج در آن زمان به واحد پول ملی خود تبدیل نمودند. همراه با تبدیل واحد گرامت به پولهای ملی مقررات مذکور نیز ناهمگون شد.

بعنوان مثال، هندوستان، برمودا و مالزی همگی مقررات لاهه را با همان محدودیت ۱۰۰ پوند برای هر بسته پذیرفته‌اند در حالیکه مسئولیت حمل‌کننده برای هر بسته در آلمان غربی ۱۲۵۰ مارک آلمان غربی در ایالات متحده آمریکا ۵۰۰ دلار، در ژاپن معادل ۱۰۰۰۰۰۰۰ یین ژاپن و در فرانسه ۲۰۰۰۰ فرانک فرانسه است. در تایلند هیچگونه مقرراتی در ارتباط

حال حاضر براساس S.D.R. یا "حق برداشت ویژه"<sup>۲</sup> اندازه گیری می شود. حدود مسئولیت حمل کنندگان بموجب مقررات لاهه ویزی در حال حاضر بقرار زیر است:

برای هر بسته = حق برداشت ویژه  $\times 666/67$  یا برای هر کیلو = حق برداشت ویژه  $\times 2$  که هر کدام از ارقام فوق بیشتر باشد در محاسبات منظور می شود. مقررات لاهه ویزی تاکنون مورد قبول کشورهای زیر قرار گرفته است: دانمارک، اکوادور، فرانسه، لبنان، نروژ، سنگاپور، سوئد، سریلانکا، سوئیس، سوریه، انگلستان، فنلاند، بلژیک، تونگا، هنگ کنگ، برمودا، مستعمرات انگلیس، مصر، آلمان شرقی، جبل الطارق، ایتالیا، لهستان، اسپانیا و آلمان غربی.

البته مقررات لاهه ویزی در مورد کلیه محمولاتی که بندر بارگیری آنها کشوری می باشد که بیروتکل را امضاء نموده باشد قابل اعمال است، بعبارت دیگر اگر هم بارنامه حمل فقط به ذکر مقررات لاهه بسنده کرده باشد، با توسل به قانون می توان مقررات لاهه ویزی را اعمال نمود.

مسئولیت حمل کننده بقرار زیر تعیین شده است: S.D.R. ۸۳۵، برای هر بسته یا واحد ارسال ۲/۵، S.D.R. برای هر کیلوگرم بار ناخالص هر کدام از ارقام فوق که بیشتر باشد.

آنطور که صندوق بین المللی پول تعریف نموده است، واحد محاسبه در این کنوانسیون "حق برداشت ویژه" است. ارزش "حق برداشت ویژه" براساس وزن "سیدارهای مختلف"<sup>۳</sup> تعیین می شود و ارزش برابری لیره انگلیس در نشریات اقتصادی و نشریه لویدز لیست در دسترس قرار می گیرد. یک یوند انگلیس معادل ۵/۸۰ حق برداشت ویژه می باشد بنابراین: برای هر بسته یا واحد ارسال یوند انگلیس  $668 = 5/80 \times 835$  S.D.R. برای هر کیلوگرم وزن ناخالص یوند انگلیس  $2 = 5/80 \times 2/5$  S.D.R. بنظر می رسد که مقررات هامبورگ منافع ارسال کننده کالا و گیرنده کالا را بیشتر در نظر گرفته است. به همین دلیل هم بوده است که تاکنون کشورهای زیادی به این قانون نپیوسته اند، به نحوی که شرط ۲۰ کشور که برای رسمیت مقررات مذکور ضرورت دارد تحقق نیافته.

### شرط توافقی طلا

موافقت دیگری نیز وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد. حنتمن اگر بیمت یا "توافق اخلاقی" است که بر روابط مالکان کشتی انگلیسی و دیگر مالکان کشتی از طریق انجمن "P & I" انگلیس و بیمه گران مختلف دنیا، حاکم است. این موافقت بعنوان "شرط توافقی طلا" خوانده می شود.

این موافقت در پایان ماه می ۱۹۸۸ از درجه اعتبار ساقط شد و پرداخت براساس این موافقت تا ژوئن ۱۹۹۰ متوقف گردیده است، این موافقت در سال ۱۹۵۰ توسط انجمن قانون دریائی انگلستان بوجود آمد. زمینه پیدایش آن عدم اطمینان ناشی از محدودیت مسئولیت برای یک بسته بموجب مقررات لاهه بود. محدودیت براساس ارزش طلا معادل ۱۵۰

### ۲- مقررات هامبورگ

این مقررات از کنفرانس سازمان ملل در مورد حمل کالا از طریق دریا که در سال ۱۹۷۸ برگزار گردیده، استخراج شده اند، در واقع این تلاشی دیگر بمنظور افزایش حدود مسئولیت حمل کنندگان بود. مقررات هامبورگ تفاوت های زیادی با مقررات لاهه ویزی دارد. ارائه دلیلی که قبلاً بعهده مدعی بود به حمل کننده انتقال یافته است یعنی حمل کننده باید اسنادی بر اثبات عدم مسئولیت خود ارائه دهد. برشمردن تفاوت های موجود بین مقررات هامبورگ و مقررات لاهه در این مقاله نمی گنجد و در این مقاله همچنان توجه خود را به مقدار مسئولیت حمل کننده معطوف می داریم.

مجهر به دانش فنی ممکن است مبالغه بیش از حد اکثر مذکور دریافت نماید. گرچه این مطلب در خلال مقاله نشان داده شد، لیکن به نمونه‌های دیگری هم اشاره می‌شود:

۱- بندر بارگیری در کشوری قرار دارد که مقررات لاهه را تصویب نموده است، اما بازپرداخت خسارت با واحد پول ملی آن کشور صورت می‌گیرد که ممکن است از حداکثر مندرج در برنامه حمل بیشتر باشد بطور مثال ۵۰۰ دلار آمریکا

۲- بندر بارگیری قانون لاهه ویزبی را امضاء نموده است که در اینصورت مسئولیت حمل‌کننده در قبال هر بسته معادل ۶۶۶/۶۷ S.D.R است و یا در ازا هر کیلو ۲ S.D.R هر کدام که بیشتر باشند.

۳- مالک کشتی و بیمه‌گر هر دو "شرط موافقت طلا" را پذیرفته‌اند، بنابراین محدودیت مسئولیت در قبال هر بسته ۴۰۰ پوند است. اینها نکاتی است که هنگام تعیین روش برای دستیابی به مسئولیت حمل‌کننده باید در نظر گرفته شود. گرچه مواردی وجود دارد که حمل‌کنندگان نمی‌توانند مسئولیت خود را محدود نمایند. و این موارد را نیز باید مورد توجه مسئولان بازیافت خسارت قرار گیرد. این موارد عبارتند از:

#### ۱- برنامه منطبق با ارزش

گرچه حمل‌کننده می‌تواند مسئولیت خود را بر اساس کنوانسیون مربوطه محدود نماید، لیکن ارسال‌کننده کالا می‌تواند موافقت وی را مبنی بر مسئولیت وی برای ارزش کامل محموله مورد حمل، جلب نماید. در اینصورت مالک کشتی نرخ کرایه را افزایش خواهد داد و ارزش کامل محموله باید در برنامه درج شود. در اینگونه موارد مسئولیت حمل‌کننده معادل ارزش کامل محموله آسیب‌دیده خواهد بود. معمولاتی از این قبیل بندرت یافت می‌شوند، مع الوصف قسمتهای بازیافت خسارت باید دقت نمایند که در اینگونه موارد

لیره طلا توصیف شده است.

پایه و اساس این موافقت بدین قرار بود که چنانچه بیمه‌گران موافقت نمایند، بابت ۱۰۰ لیره طلا موضوع مسئولیت هر بسته، انجمن مالکان کشتی انگلیس را مورد تعقیب قانونی قرار ندهند. در اینصورت محدودیت مسئولیت برای هر بسته به ۲۰۰ لیره افزایش خواهد یافت. بعلاوه مشروط بر اینکه خسارت ظرف ۱۲ ماه به حمل‌کننده اعلام شده باشد، برای تهیه و تسلیم مدارک خسارت ۱۲ ماه دیگر فرصت داده خواهد شد. همزمان با پذیرش قوانین ویزبی، توسط دولت انگلیس، محدودیت مسئولیت در قبال یک بسته به ۴۰۰ پوند افزایش یافت.

در هنگام بازیافت خسارت، بخش مربوطه باید تمام موارد فوق الذکر را در نظر بگیرد. چرا که دانش و اطلاعات این بخش در میزان خسارتی که بیمه‌گر بازیافت خواهد نمود، تعیین‌کننده است. احتیاج به این دانش فنی، ضرورت برنامه‌های عادلانه و یکنواختی را مطرح ساخته است که امروزه توسط غالب مؤسسات کشتیرانی صادر می‌شود و این برنامه‌ها معمولاً شامل مطالب زیر است:

#### ۱- مهمترین شرط یا PARAMOUNT CLAUSE

این شرط معمولاً "دربرگیرنده مقررات لاهه می‌باشد و مقرراتی را شامل می‌شود که در بندر بارگیری حاکم است.

#### ۲- محدودیت مسئولیت برای یک بسته

غالباً "محدودیت مسئولیت برای یک بسته ۱۰۰ پوند است. اما ممکن است به واحد پول ملی مالک کشتی تغییر یابد. بطور مثال ژاپنیا معمولاً "برای هر بسته - / ۱۰۰۰۰۰۰ بین ژاپن را اعمال می‌نمایند. با توجه به مطالب فوق الذکر هر چند حداکثر مسئولیت حمل‌کننده در اولین صفحه برنامه درج می‌گردد، لکن بخاطر داشته باشیم که سازمان بازیافت خسارت

می‌توانند اقامه دعوی خود را براساس ارزش کامل محوله طرح نمایند .

## ۲- غفلت و خطای عمده حمل‌کننده

در قرارداد حمل دریائی، مواردی وجود دارد که ممکن است یک طرف قرارداد آنچنان قرارداد را نقض نماید که دیگر حق استفاده از آن قرارداد را نداشته باشد. عملی که موجب نقض اساسی قرارداد می‌گردد ممکن است نتیجه یک عمل عمدی باشد، یا از غفلت به قصد وارد آوردن خسارت به محموله ناشی شود یا بی‌دقتی با علم به اینکه احتمالا "خسارت دربی خواهد داشت. در موارد فوق حمل-کننده نسبت به کل خسارت یا زیان وارده مسئول خواهد بود.

جدا از مطالبی که عنوان شد، شرایط و عبارات بسیاری وجود دارد که ادارات بازیافت خسارت باید به آنها اشراف کامل داشته باشند. مهمترین آنها عبارتند از:

### ۱- بارنامه حمل مختلط

این سند در مورد حمل کانتینری مورد استفاده قرار می‌گیرد و بموجب آن حمل‌کننده علاوه بر حمل دریائی، لاقط مسئولیت بخشی از حمل و نقل زمینی را هم بعهده می‌گیرد. بموجب این اسناد مسئولیت حمل‌کننده از زمان دریافت کالا تساهیل آن به نماینده گیرنده کالا عبارتست از ۲ دلار آمریکا، یا ۲/۵ دلار آمریکا برای هر کیلو مع الوصف چنانچه بتوان اشیات نمود که محموله درحین حمل دریائی آسیب دیده است مسئولیت حمل‌کننده از مبالغ فوق به مبالغ مندرج در مقررات لاهه یا مقررات لاهه ویزی تغییر خواهد یافت. (هر کدام که قابل اعمال باشد)

### ۲- بارچین‌ها<sup>۵</sup>

حتما "اطلاع دارید که این افراد هم می‌توانند

توسط مالک کشتی استخدام شده باشند، هم اینکه ممکن است توسط مالک محموله بکار گمارده شوند. روشهایی که توسط بارچین‌ها بکار گرفته می‌شوند بسیار متنوع است و نمی‌توان بطور کلی پاسخ مشخصی را در رابطه با مسئولیت این افراد در نظر گرفت. لذا باید بخاطر داشت که در اغلب بارنامه‌ها شرطی وجود دارد که بموجب آن خدمه و کارگزاران مالک کشتی دارای همان حقوق و دفاعیاتی هستند که مالک کشتی از آن برخوردار است. این شرط غالبا "بعنوان "شرط هیمالیا" معروف است. بنابراین هرگاه بارچین‌ها توسط مالک کشتی استخدام شوند. شرایط قرارداد براساس بارنامه حمل تنظیم می‌شود.

### ۳- C.M.R.

این کنوانسیون مربوط به حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده می‌باشد. که در سال ۱۹۵۶ در ژنو به امضاء رسیده است و در سال ۱۹۶۵ بموجب "قانون حمل کالا از طریق جاده" در انگلستان هم بکار گرفته شده است. متن کنوانسیون در مورد قراردادهای بین‌المللی حمل کالا بوسیله کامیون و از طریق جاده اعمال می‌گردد. بنابراین در محدوده دریائی این کنوانسیون قابل اعتماد به کشتی‌های رورو<sup>۶</sup> می‌باشد. بموجب کنوانسیون C.M.R. حمل‌کننده می‌تواند مسئولیت خود را به ۲۵ فرانک طلا برای هر کیلو، محدود نماید. در انگلستان این محدودیت بموجب قانون حمل کالا از طریق هوا و جاده مصوب سال ۱۹۷۹ تغییر یافته است. بموجب قانون اخیر مسئولیت حمل‌کننده به S.D.R ۸/۳۳ برای هر کیلو محدود گردیده و وزن ناخالص محموله در نظر گرفته می‌شود.

### ۴- شرایط حمل‌کنندگان جاده‌ای<sup>۷</sup>

انجمن حمل‌کنندگان جاده‌ای انگلیس شرایط خاصی را اعمال می‌نمایند که بموجب آن حداکثر مسئولیت حمل‌کننده برای هر تن محموله ۸۰۰ پوند

می باشد .

### تعریف مرور زمان و علت وجود شرط مرور زمان در قراردادهای حمل

مرور زمان در هر دعوی مربوط به حمل عبارتست از مهلت زمانی موجود برای مدعی که در طول آن می تواند بر علیه حمل کننده یا سایر طرفهای مسئول اقدام به پیگیری قضائی نماید . با خاتمه یافتن این مهلت ، اقامه دعوی نیز خاتمه یافته تلقی می شود . شرط مرور زمان در قراردادهای حمل دو جنبه دارد . یکی این که حمل کننده باید در فرصت معقولی از وجود هرگونه دعوی بر علیه خود اطمینان یابد . همچنین وجود مرور زمان بدین مفهوم است که دعاوی بسرعت در حق هر کدام از طرفین (حمل کننده و یا مدعی) حل و فصل خواهد شد . مع الوصف همواره این سؤال وجود دارد که آیا مرور زمان کمکی باین موضوع خواهد کرد یا خیر .

#### تعیین مرور زمان

مرور زمان یا در شرطی خاص در بارنامه هادرج می شود ، یا اینکه براساس مقررات لاهه و یا لاهه ویزی تعیین می گردد . مرور زمان قابل اجرا در این موارد ، یکسال است و آغاز آن از زمانی است که کالا "تحویل داده می شود ." واژه تحویل بمفهوم روزی که محوله به گیرنده تحویل می شود نیست ، بلکه روزی است که گیرنده و یا شخصی که نمایندگی او را دارد ، اطلاع می یابند که محموله برای تحویل حاضر است . نتیجتاً " چنانچه محموله از کشتی تخلیه و در اختیار مقامات بندری قرار گیرد ، در مواردی که مقامات بندری نمایندگی گیرنده کالا را نداشته باشند ، تا هنگامیکه گیرنده اطلاع نیافته باشد که محموله برای تحویل به وی آماده است عمل تحویل تحقق نیافته است و برعکس آن در حالتی که تخلیه کنندگان محموله ، مقامات بندری یا متصدیان ترمینال بعنوان کارگزار گیرنده کالا عمل می نمایند . هنگام تخلیه عمل تحویل هم

#### ۵- C.I.M.

این کنوانسیون که حاکم بر روابط حمل بین المللی کالا بوسیله زیل می باشد در سال ۱۹۷۰ در برن با امضاء رسید . محدودیت مسئولیت حمل کننده برای هر کیلو ۱۷ S.D.R است . انگلستان یکی از کشورهایی است که به این کنوانسیون پیوسته و این مقررات از اول ژانویه ۱۹۷۵ در انگلستان بمورد اجرا گذاشته شد .

#### ۶- حمل هوایی

مقررات حمل بین المللی هوایی کالا در کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۲۹ به تصویب رسید درج شده است . این مقررات بموجب پروتکل ۱۹۵۵ تجدید نظر و اصلاح گردیده است . در انگلستان این مقررات با تصویب "قانون حمل هوایی" سال ۱۹۶۱ اعتبار قانونی یافت . بموجب این کنوانسیون مسئولیت حمل کننده برای هر کیلو ۵۰ فرانک طلا می باشد . دولت انگلیس با انتشار بولتن هایی در مقاطع مختلف زمانی ارزش برابری مبلغ فوق را براساس پیوند انگلیس تعیین و در اختیار عموم قرار می دهد . آخرین نرخ برابری مذکور که از نهم ماه می ۱۹۸۳ به مورد اجرا گذاشته شده است ۱۱/۸۰ پیوند برای هر کیلو می باشد . این میزان در انگلیس بموجب قانون حمل کالا از طریق هوا و جاده مصوب ۱۹۷۹ تغییر یافته است بموجب قانون اخیر مسئولیت حمل کننده برای هر کیلو معادل ۱۷ S.D.R است .

#### ۷- شرایط انجمن ملی انبارداران انگلیس

این شرایط معمولاً در انگلیس بکار گرفته می شود . شرایط بسیار محدود کننده می باشد و اثبات غفلت را به نحوی بسیار سخت بعهد مدعی می گذارد . بعلاوه جبران غرامت بموجب این مقررات بسیار محدود و معادل ۱۰۰ پیوند انگلیس برای هر تن کالا می باشد .

## اجرای مرور زمان

پس از تعیین روزی که از آن تاریخ مرور زمان آغاز می‌گردد، اکنون می‌توانیم وارد مبحث اجرای مرور زمان شویم. همانگونه که قبلاً توضیح داده شد، مرور زمان قابل اعمال در مورد یک بارنامه معمول دریائی یک سال است. مع الوصف آنطور که در مقررات لاهه ذکر گردیده، در مواردی که محموله در قبال رسید غیر مخدوش تخلیه می‌گردد، در صورت مشاهده خسارتی باید مراتب ظرف سه روز کتبا "به حمل - کننده اعلام شود. عدم اجرای این شرط مانع از اقدامات بعدی بمنظور بازیافت خسارت از حمل - کننده نخواهد شد، اما بدون شک به مدارکی بسیار قوی نیاز خواهیم داشت.

در مورد بارنامه حمل مختلط، یعنی بارنامه‌ای که نه تنها حمل دریائی را بعهده می‌گیرد، بلکه شامل شکل دیگر حمل و نقل یعنی راه‌آهن یا جاده نیز خواهد بود. باید توجه نمود که مقررات جداگانه‌ای در مورد اینگونه محمولات اعمال خواهد شد. مرور زمان قابل اعمال در مورد این نوع بارنامه‌ها صریحاً "در پشت بارنامه درج گردیده است که در بسیاری موارد مرور زمان ۹ ماه است، اما این مدت در بارنامه‌های شرکت‌های حمل و نقل متفاوت بوده و مدت‌های دیگری که معمولاً "در پشت این بارنامه‌ها مشاهده می‌شود ۶ ماه و حتی در مواردی یازده ماه می‌باشند. اینگونه مرور زمان‌ها فقط در مورد سفرهای معمول است که حمل روی خشکی نیز بخشی از سفر باشد. عبارت دیگر چنانچه محمولات در کانتینر قرار داده شده و از محوطه کانتینری یا ایستگاه حمل کانتینری در بندر بارگیری یا نزدیک بندر تخلیه از کشتی تخلیه شوند، در اینصورت یکسال مرور زمان مندرج در مقررات لاهه قابل اعمال خواهد بود. بعلاوه اگر بتوان بطور وضوح اثبات نمود که خسارت یا زیان حادث در مدت حمل دریائی واقع شده است در اینصورت نیز مرور زمان براساس مقررات لاهه خواهد بود.

صورت گرفته است. برای جلوگیری از هرگونه شبهه‌های بهترین راه این است که روز ورود کشتی را بعنوان آغاز مرور زمان در نظر گرفت.

استثنای متصور بر قاعده فوق هنگامی است که بارنامه حمل مختلط صادر شده باشد در اینگونه موارد حمل‌کننده حمل کالا را (معمولاً بصورت حمل کانتینری) علاوه بر دریا، لااقل در بخشی از خشکی هم بعهده می‌گیرد. حمل روی خشکی ممکن است قبل از بارگیری به کشتی، یا بعد از تخلیه از کشتی و یا در هر دو قسمت انجام شود. در چنین مواردی روز تحویل، روزی است که آخرین حمل‌کننده محموله را تحویل می‌دهد.

در مواردی که برای حمل پیاپی یک محموله دو بارنامه و یا بیش از دو بارنامه حمل داشته باشیم. یعنی اینکه ترانسشیپمنت کالا بموجب دو بارنامه جداگانه صورت پذیرد، مرور زمان برای اقدام قضائی بر علیه اولین حمل‌کننده از اولین روز تخلیه آغاز می‌شود وقتی که تخلیه محموله در چند روز انجام شود، مرور زمان از هنگامیکه آخرین بخش از محموله مورد بحث تخلیه شد، آغاز می‌شود.

در مورد عدم تحویل، مرور زمان از روزیکه قاعدتاً محموله بایستی تحویل داده می‌شد آغاز می‌شود و در واقع این روزی است که کشتی‌ای که انتظار می‌رفت کالا در آن باشد بندر تخلیه مورد انتظار را ترک نماید. دلیل نهفته در این موضوع این است که تا روزی که کشتی مذکور در بندر است، همواره این انتظار وجود دارد که محموله تحویل داده شود.

اگر کشتی به بندر تخلیه مندرج در قرارداد وارد نشود، این احتمال می‌رود که حمل‌کننده اصول قرارداد را نقض نموده باشد و نتیجتاً مرور زمان قابل اعمال نخواهد بود. در واقع در هر موردی که بتوان ثابت نمود که حمل‌کننده اصول قرارداد را نقض نموده است، مرور زمان اعمال نخواهد شد.

## C.M.R. کنوانسیون حمل جاده‌ای کالا

نکته دیگری را که باید در مورد مرور زمان مربوط به حمل‌ولاتی که بموجب این کنوانسیون حمل می‌شوند توضیح داد. مربوط به حمل و نقل‌هایی است که شرایط زیر در باره آنها صدق می‌کند:

۱- حمل‌ولاتی که در طول حمل روی کامیون باقی می‌مانند. عبارت دیگر کل مسیر بوسیله کامیون حامل کالا طی می‌گردد یا اینکه در حالت دیگر تریلر حامل کالا در بندر بارگیری به درون کشتی هدایت شده و در بندر تخلیه به خارج از کشتی رانده می‌شود، تا در آنجا عمل تحویل انجام پذیرد.

## ۲- کشور مبدأ و یا کشور مقصد کنوانسیون C.M.R.

را تصویب نموده باشند. پس از تحویل کالا باید برگ رسید کالا امضاء شده و به حمل‌کننده تسلیم شود یا اینکه ظرف ۷ روز پس از تحویل کالا زیان وارد به کالا به حمل‌کننده اعلام گردیده و مراتب مسئولیت وی یادآوری شود، در صورتیکه بدینگونه عمل شده باشد، مرور زمان یکسال خواهد بود. پس از تسلیم جزئیات خسارت به حمل‌کننده مرور زمان متوقف می‌گردد. و فقط در صورتی مجدداً "آغاز خواهد شد که حمل‌کننده از خود رفع مسئولیت نماید. هنگامیکه خسارت توسط حمل‌کننده رد شد دیگر نمی‌توان مرور زمان را متوقف نمود.

افاقه دعوی بعلت خسارت محموله در شرایط حمل زمینی، بموجب کنوانسیون C.M.R. ممکن است توسط گیرنده کالا به هر یک از اشکال زیر صورت پذیرد:

الف) بر علیه حمل‌کننده‌ای که محموله را تحویل می‌دهد.

ب) بر علیه اولین حمل‌کننده

ج) بر علیه حمل‌کننده‌ای که مسئول زیان یا خسارت وارده است (در صورتیکه بتوان این موضوع را تشخیص داد)

انواع دیگر مرور زمان که ادارات و مؤسسات باززیافت

خسارت باید بدان اشراف داشته باشند عبارتند از:

## ۱- حمل هوایی

براساس کنوانسیون ورشو خسارت یا زیان وارد به محموله در حمل و نقل هوایی باید ظرف هفت روز از تحویل کالا یا زمانیکه قاعدتاً "تحویل می‌بایست انجام گیرد، به خط حمل هوایی اعلام گردیده و مبلغ خسارت ظرف ۱۴ روز اعلام شود. مشروط بر اینکه این اعمال انجام پذیرد، آنگاه اداره باززیافت خسارت از روز تحویل دو سال فرصت خواهد داشت تا مبلغ قابل دریافت را وصول نماید و در پایان دو سال حقوق مدعی شامل مرور زمان خواهد شد، مگر اینکه اقدامات حقوقی انجام شده و در جریان باشد.

## ۲- C.I.M.

بموجب این کنوانسیون، هنگام تحویل کالا باید رسید تحویل حمل‌کننده امضاء شود، یا در موارد خسارات غیر مشهود باید ظرف ۷ روز پس از تحویل کالا اخطار کتبی منی بر زیان یا خسارت وارد به حمل‌کننده داده شود. بعد از این عمل باید مبلغ زیان ظرف مدت یکسال از زمان تحویل تسلیم گردد. بعد از تسلیم جزئیات خسارت به حمل‌کننده، مرور زمان متوقف خواهد شد و مجدداً "هنگامی شروع خواهد شد که حمل‌کننده از خود سلب مسئولیت کرده باشد. هنگامیکه از حمل‌کننده سلب مسئولیت شود، دیگر نمی‌توان مرور زمان را متوقف نمود.

۳- R.H.A. (انجمن حمل‌کنندگان جاده‌ای انگلیس) در مورد خساراتیکه در حین حمل جاده‌ای در انگلستان اتفاق می‌افتند. حمل‌کننده باید ظرف سه روز بعد از خاتمه حمل اخطار کتبی دریافت نموده و ظرف ۷ روز از زمان خاتمه حمل باید مبلغ خسارت به وی اعلام شود. هرگاه کل محموله زیان دیده، مفقود گردیده و یا تحویل داده نشود (عدم تحویل)، باید مراتب ظرف ۲۸ روز بعد از شروع حمل کتبا "به حمل‌کننده اعلام گردیده و جزئیات خسارت ظرف مدت ۴۲ روز از زمان مذکور (شروع حمل) کتبا "به

اطلاع حمل‌کننده برسد .

مشروط بر اینکه مراتب فوق انجام پذیرد ، مرور زمان قابل اعمال در مورد پرداخت یا اقدامات حقوقی مشمول مقررات قانونی انگلیس خواهد بود که معادل ۶ سال است .

۴- انبارداران

انبارداران هیچگونه مسئولیتی ندارند ، مگر اینکه ظرف ۲۱ روز پس از اطلاع مدعی از خسارت ، مراتب به شرکت مربوطه اعلام گردیده باشد ، لیکن چنانچه مورد فوق انجام گیرد مرور زمان مشمول مقررات قانونی انگلیس خواهد بود .

۵- امانت‌ستنان کالا STEVEDORES

همانگونه که قبلاً در مبحث محدودیت مسئولیت برای یک بسته ، ذکر شد . بارنامه‌های حمل معمولاً در برگیرنده شرطی هستند که برای نمایندگان حمل‌کننده همان حقوق و امتیازاتی را که برای حمل‌کننده متصور

است ، قائل می‌شود . نتیجتاً هنگامیکه Steredores

توسط کشتی استخدام شده باشد . مدت مرور زمان برای اقامه هرگونه خسارت بر علیه آنها بر اساس شرایط بارنامه حمل خواهد بود . آخرین نکته‌ای را که باید در مورد مرور زمان قابل ذکر است مربوط به مقررات هامبورگ می‌باشد . در جاهایی که این مقررات جنبه قانونی پیدا کرده است مرور زمان ۲ سال است .

پاورقی

۵- مترجم : این عبارت را بجای کلمه Stevedores بکار برده‌ایم . کلمه مربوطه به اشخاصی اطلاق می‌شود که امر بارگیری و تخلیه به کشتی و از کشتی را بعهده می‌گیرند .

1-Hague Visby Rules

2-Special Drawing Rights

3-Basket of Currencies

4-Gold Clause Agreement

6-Rollon/Roll Off Ferries

7-Road Haulage Association Condition R. H. A.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی