



واحد علوم و تحقیقات

مطالعه تطبیقی حق رزرو گیرنده کالا در انواع قراردادهای حمل و نقل

دکتر امیرحسین فخاری*
شراره مفیدیان**

چکیده

متصدی حمل و نقل در قبال گیرنده کالا متعهد به تحویل کالاهایی منطبق با مشخصات مندرج در بارنامه می‌باشد. بنابراین گیرنده از حقی مستقیم برخاسته از قرارداد علیه متصدی برخوردار است. در قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی از حق گیرنده کالا تحت عنوان «حق رزرو گیرنده» یاد نشده است. اما با اعطای حق به گیرنده کالا جهت ابلاغ و قید عدم سلامت کالا در هنگام تحویل و تعیین خسارات و درجه اهمیت آن در نصوص قانونی عملاً چنین حق رزروی برقرار گردیده است. حق متصدی حمل و نقل هنگام دریافت کالا مبنی بر قید مشخصات کالا در بارنامه، به صراحت تحت عنوان «حق رزرو» مطرح گردیده است. از سوی دیگر مشابه همین حق با اندکی تفاوت در مرحله پایانی قرارداد حمل برای گیرنده پیش‌بینی شده است. گیرنده کالا در مقصد و به هنگام تحویل حق دارد عدم تحویل وفق مندرجات بارنامه را در رسید منعکس کند یا با ارسال ابلاغ وفق مقررات، حقوق خود را بعد از بازرسی و تحویل محفوظ دارد. اگرچه حق مزبور برخلاف حق رزرو متصدی حمل نمی‌تواند در بارنامه درج گردد اما عنوانی جز حق رزرو گیرنده کالا نمی‌توان برای آن برگزید. در خصوص معایرت اعطای حق به گیرنده علیه متصدی حمل به دلیل اصل نسبی بودن قراردادهای نیز بحث‌ها و توجیه‌هایی مطرح است. برخی مقرره‌های بین‌المللی، صرف عدم ابلاغ ورود ضرر در موعد مقرر را، اسقاط‌کننده هرگونه حق طرح دعوا از ناحیه گیرنده در نظر گرفته‌اند البته به جز موارد احراز سوءنیت متصدی حمل. به دلیل تاوان عظیم عدم ارسال ابلاغ به موقع، به نظر می‌رسد می‌بایست مواردی به عنوان عذر موجه برای عدم ابلاغ در موعد مقرر مورد پیش‌بینی قرار گیرد. ضمن آنکه تعیین دقیق هویت متصدی حمل و نقل در متون قانونی می‌تواند کمک مؤثری در امکان قابلیت رجوع در زمان مناسب با هزینه

* استاد، عضو هیأت‌علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

** دانشجوی مقطع دکتری رشته حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

کمتر جهت برقراری عدالت باشد.

کلید واژه‌ها

قراردادهای حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل نقل، تحویل کالا، حق رزرو گیرنده کالا، شرایط اعمال حق رزرو، ابلاغ ادعا.

مقدمه

گسترش فعالیت‌های اقتصادی و توسعه ارتباطات بین‌المللی در سال‌های اخیر ضرورت توجه به مسائل مربوط به انواع قراردادهای حمل و نقل را اقتضا می‌کند. در همه کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل اعم از هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی حق متصدی حمل برای اعمال رزرو به‌طور صریح و با ذکر شرایط و نحوه اعمال ذکر گردیده اما اینکه گیرنده، کالا در هنگام تحویل از چنین حقی برخوردار خواهد بود یا خیر، به‌نحو روشن بیان نگردیده است. در این مقاله بر آن شده‌ایم که پاسخ‌هایی مستدل به دو پرسش ارایه نماییم:

اول) آیا گیرنده کالا در هنگام تحویل کالا امکان اعمال حق رزرو را دارد و یا اساساً چنین حقی برای گیرنده قابل تصور است یا خیر؟

دوم) در صورت برخورداری گیرنده از این حق شرایط و نحوه اعمال آن چگونه خواهد بود؟

تحویل کالا توسط متصدی حمل و نقل و آثار آن

زمان در حمل مهم است و کالا باید در مدت خاصی حمل شود. اینکه چه زمانی می‌توانیم دوره حمل را پایان یافته تلقی کنیم دارای آثار زیادی است. در قوانین حمل و نقل به‌طور مختلف بحث مسئولیت در ارتباط مستقیم با مدت حمل و تحقق تحویل کالا قرار دارد.

تحقق تحویل

آخرین مرحله قرارداد حمل و نقل کالا و دوره حمل به‌طور معمول، مرحله تحویل کالا است. متصدی حمل و نقل وظیفه دارد کالا را به کسی که طبق بارنامه حق دریافت دارد، تحویل بدهد. اینکه چه شرایطی باید محقق گردد تا تحویل صورت پذیرد، براساس قانون و عرف قابل دریافت است. ترتیبات لازم‌الرعايه در هنگام تحویل در قوانین و کنوانسیون‌های مختلف حمل کالا به‌میزان زیادی به‌یکدیگر شبیه‌اند و در صورت سکوت و خلأ قانونی عرف و رویه جایگزین آن می‌شود.

الف) تحویل در حمل و نقل کالا از طریق راه‌آهن

همان‌طور که در ماده ۲۸ مقاله نامه حمل و نقل‌های بین‌المللی با راه‌آهن (COTLE)^(۱) و ضمایم آن (ضمیمه ب) آمده است، راه‌آهن باید بارنامه و کالا را در مقصد در مقابل مفاصا حساب و وصول مطالبات خود به‌گیرنده تحویل نماید. بند دوم ماده ۲۸ همان قانون، حاکی از این است که دو حالت به‌منزله تحویل کالا به‌گیرنده تلقی می‌شود:

- ۱- تحویل کالا به‌مراجعه گمرکی یا مراجع وصول عوارض در محل‌های ارسال و یا در انبارهای آن در صورتی که محل و انبارهای مذکور زیرنظر راه‌آهن نباشد.

- ۲- تودیع کالا نزد راه‌آهن یا نزد حق‌العمل کار ارسال‌کننده و یا در انبارهای عمومی.

بند شش همان ماده متذکر می‌گردد که عمل تحویل کالا به‌موجب مقررات جاری در ایستگاه مقصد انجام

خواهد گرفت. از سوی دیگر قسمت ب بند ۱ ماده ۱۳ کنوانسیون کوتیف (ضمیمه ب) مقرر می‌دارد که بارنامه باید حتماً شامل نام و آدرس گیرنده باشد. با توجه به این ماده بدیهی است که علاوه بر دو مورد مذکور در فوق چنانچه مقرر شده باشد که کالا به آدرس گیرنده تحویل گردد، تحویل تنها زمانی تحقق می‌یابد که کالا به آدرس بدون ابهام اعلام شده جهت تحویل، ارایه گردد. اینکه آیا با ورود کالا به ایستگاه مقصد، راه‌آهن موظف به صدور اعلامیه ورود کالا و ارسال آن برای گیرنده خواهد بود یا خیر بستگی به شرط قراردادی از سوی ارسال کننده دارد. (بند ۱۰ ماده ۲۷ ضمیمه ب کنوانسیون کوتیف).

یکی از شرایطی که جهت تحویل کالا ضروری است وجود تسهیلات معقول برای بازرسی و بررسی‌های لازم می‌باشد (بند ۵ ماده ۲۸ کنوانسیون CIM). در صورت فقدان شرط مزبور گیرنده محق خواهد بود که از تحویل گرفتن کالا خودداری ورزد.

کشورهای فرانسه، انگلیس، ایتالیا و یونان در حمل و نقل‌های بین‌المللی خود از طریق راه‌آهن از آنجا که عضو کنوانسیون کوتیف می‌باشند، مقررات فوق‌الذکر را مرعی می‌دارند. آمریکا از کشورهایی است که در حمل و نقل‌های بین‌المللی خود از طریق راه‌آهن Stagers Rail Act (۱۹۸۰) را اجرا می‌نماید و به کنوانسیون CIM ملحق نشده است. از لحاظ عملی، تمام کشورهای اروپایی و همچنین بعضی از کشورهای آسیایی و آفریقایی، عضو «کوتیف» هستند. ایران بر طبق ماده واحده مصوب ۱۳۶۳/۷/۱۹ مجلس شورای اسلامی اجازه الحاق به مقاوله نامه حمل و نقل‌های بین‌المللی با راه‌آهن (Cotif) و ضمائم آن که از تاریخ اول ژانویه ۱۹۸۵ جایگزین مقاوله نامه‌های بین‌المللی حمل بار و مسافر (CIM و CIV) شده و پروتکل‌های الحاقی را تصویب نمود.^(۳)

ب) تحویل در حمل و نقل کالا از طریق دریا

قواعد حاکم بر این نوع حمل و نقل برای اولین بار تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ در شهر بروکسل به تصویب رسید. با توجه به تحولاتی که در ابعاد گوناگون در زمینه حمل و نقل دریایی طی چند دهه اخیر روی داد، قواعد لاهه اصلاح گردید و پروتکل لاهه - ویزی در فوریه ۱۹۶۸ به تصویب رسید. نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب گردید تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از بررسی‌های طولانی و نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ آلمان قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب رساند که به قواعد هامبورگ^۱ معروفیت دارد.

کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ فقط مرحله حمل به معنای واقعی کلمه را دربرمی‌گیرد. طبق بند ه ماده یک آن «مدت حمل محمولات شامل مدتی است از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه آن از کشتی». در حقیقت به محض آنکه جرثقیل‌های کشتی یا سایر وسایل خارج از کشتی، بار را به منظور تخلیه از کشتی بلند می‌کند مدت حمل پایان می‌یابد و در معنای واقعی کلمه بحث تحویل در این کنوانسیون مطرح نمی‌باشد. این نقص در مقررات پروتکل هامبورگ رفع گردیده و تحویل کالا هم جزو دوره حمل و مشمول کنوانسیون قرار داده شده است. قسمت ب بند ۲ ماده ۴ پروتکل هامبورگ به مسئولیت متصدی حمل بر تحویل کالا به مقامات یا ... اشاره داشته و اشعار

۱. ایران به این پروتکل ملحق نشده است.

می‌دارد: «مسئولیت متصدی حمل کالا پایان می‌یابد تا زمانی که کالا تحویل شود: (i) به‌اختیار گیرنده دادن (به‌قبض گیرنده دادن)؛ یا (ii) در مواردی که گیرنده از تحویل گرفتن کالا خودداری می‌کند به‌وسیله قرار دادن آنها در ید گیرنده بر طبق قرارداد یا (iii) بر طبق قانون یا بر طبق عرف خاص تجاری قابل اعمال در بند تخلیه؛ یا توسط قبض به‌مقامات یا سایر افراد ثالثی که به‌موجب قانون یا مقررات قابل اعمال در بندر تخلیه کالا باید به‌آنها تحویل شود».^(۱)

انگلیس، امریکا، ایران، یونان، ایتالیا و بسیاری دیگر از کشورهای جهان تاکنون به‌مقررات هامبورگ ملحق نشده‌اند.

برخی کشورها مانند مصر تسلیم کالا به‌مرسل‌الیه در بندر مقصد را آخرین تعهد متصدی حمل و نقل دانسته و براساس ماده ۲۰۱ (ق.ت.د) خود تحویل کالا به‌صاحب قانونی بارنامه یا نماینده وی در تحویل گرفتن کالا را به‌عنوان تعهدی الزامی مطرح می‌کند.^(۲)

با نگرشی بر قوانین مختلف ملاحظه می‌شود، جز در صورتی که خلاف آن موافقت شده باشد گیرنده کالا باید آن را در کنار کشتی تحویل بگیرد، اگرچه این تعهد ممکن است برحسب رسم بندر تفاوت‌هایی بنماید.^(۳) شروع تخلیه کالا از کشتی با اجتماع سه شرط حاصل می‌شود: کشتی وارد شده باشد، آماده تخلیه باشد و مالک کشتی اعلامیه‌ای دال بر آمادگی کشتی برای بارگیری داده باشد.^(۴)

شق ۸ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مدت حمل را مشابه کنوانسیون بروکسل، دوره زمانی بارگیری کالا در کشتی تا تخلیه کالا از کشتی تعیین می‌کند و شق ۹ همان قانون بارگیری و تخلیه را تعریف می‌کند و در این تعریف از اصطلاح «از چنگال جرثقیل تا چنگال جرثقیل»^(۵) استفاده شده است که از قانون ۱۱ آوریل ۱۹۳۶ فرانسه گرفته شده است.^(۶) البته این تعریف مشکلاتی را ایجاد می‌کند، زیرا کالاهایی که با وسایل و یا از طریق دیگری حمل می‌شوند را شامل نمی‌گردد.

ج) تحویل کالا در حمل و نقل کالا از طریق هوا

معاهده ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ مربوط به‌یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، معروف به «معاهده ورشو» زمانی که حمل و نقل هوایی هنوز توسعه نیافته بود به‌تصویب رسید. این معاهده به‌وسیله اکثر کشورهای جهان مورد پذیرش قرار گرفته^(۷) و در برخی از کشورها حتی در خصوص پروازهای داخلی هم اجرا می‌گردد. این

۱. بسیاری از بنادر تحت کنترل و مدیریت کامل مقامات حکومتی بندر هستند و تحویل باید به‌این مقامات صورت گیرد.

۲. در پرونده (Petersen V Freebody 1890) محموله اسپارس نوعی سنگ آهک بود که طبق قرارداد باید از روی نرده کشتی به‌دوبه‌ها تخلیه می‌گردید. گیرنده دوبه‌هایی در کنار کشتی آماده کرد، اما کارگر کافی در دوبه‌ها نبود تا تحویل در موعد مقرر برای تخلیه انجام شود. مالک کشتی از جهت تأخیر تقاضای خسارت کرد و دادگاه به‌نفع وی رای صادر نمود. چرا که تنها وظیفه متصدی حمل عبور دادن کالا از روی نرده کشتی بود به‌صورتی که در دسترس کارکنان دوبه قرار گیرد.

۳. بند ۹ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ اشعار می‌دارد: «... ۹- بارگیری و تخلیه - بارگیری به‌طور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل، باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به‌منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار می‌گیرد، گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل، بار را در اسکله و یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته، فرود آورد».

۴. امریکا از جمله کشورهایی است که تنها به‌کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) ملحق شده و آن را فقط در عرصه بین‌المللی اجرا می‌دارد.

کنوانسیون تانکون شش مرتبه اصلاح گردیده که فقط پروتکل لاهه مورد تصویب کشورها قرار گرفته و اجرا می‌گردد.

مطابق بند ۲ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، مدت زمان حمل شامل دوره‌ای است که طی آن لوازم شخصی یا کالا - خواه در یک فرودگاه - خواه در هواپیما و - خواه در صورت فرود هواپیما در خارج از فرودگاه - در هر جایی دیگر در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داشته باشد و طبق بند ۳ همان ماده حمل به منظور تحویل و ... نیز در حکم زمان حمل است. به موجب بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، رسید دادن توسط فردی که حق تحویل گرفتن کالا را دارد، تحویل محسوب می‌شود. کنوانسیون ورشو تحویل و اینکه چه شرایطی باید محقق شود تا تحویل انجام گردد را مبهم باقی گذارده است.

مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در معاهده مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آنکه در لاهه به امضا رسیده موضوع مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد.»^(۱۰) به نظر می‌رسد تحویل در حمل هوایی کالا هنگامی محقق می‌گردد که کالا در اختیار فردی که حق تحویل گرفتن کالا را دارد، قرار گیرد.

د) تحویل کالا در حمل و نقل کالا از طریق جاده

در ۱۷ ژانویه ۱۹۵۴ در ژنو، کنوانسیون راجع به حمل و نقل کالا از طریق جاده تحت نام اختصاری کنوانسیون CMR امضا شد. این کنوانسیون به موجب پروتکلی در ۵ ژوئیه ۱۹۷۸ در ژنو اصلاح شد.^۲ کنوانسیون CMR ترتیبات لازم در هنگام تحویل کالا را برخلاف قوانین و کنوانسیون‌های مربوط به حمل از طریق دریا، مورد اشاره قرار نداده است. این کنوانسیون ارسال اطلاعیه ورود و اطلاعیه مربوط به تحویل کالا را الزامی نمی‌داند، لذا اینکه چه ترتیباتی لازم است تا در هنگام تحویل و رسیدن کالا به مقصد مراعات گردد به قرارداد بستگی دارد.^(۱۱) در این کنوانسیون تعریفی از تحویل وجود ندارد، تنها شرطی که کنوانسیون CMR جهت تحویل کالا قائل می‌شود اینکه گیرنده حق دارد بعد از ورود کالا به مقصد از حمل‌کننده بخواهد که کالا و نسخه دوم بارنامه را در قبال اخذ رسید تحویل نماید و در صورت امتناع‌گیرنده از پرداخت هزینه‌های مستقیم مندرج در بارنامه از تحویل کالا خودداری نماید.^(۱۲) کشور انگلیس در عرصه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای به کنوانسیون CMR (۱۹۵۶) و اصلاحی آن طی پروتکل ۱۹۷۸ عمل می‌کند ولی حمل و نقل داخلی کالا به شرایط قراردادی موقوف شده است و نهادهای این کشور چند فرم راهنما و غیرالزامی ارائه کرده‌اند ولی هرگز شکل الزام‌آوری از سوی قانونگذار جهت تعیین شرایط حمل کالا تصویب نشده است.^(۱۳)

امریکا در عرصه داخلی و بین‌المللی حمل کالا به قانون-Interstate commerce commission termina- tion ACT (ICCTA) (1995) عمل می‌کند و به کنوانسیون CMR ملحق نگردیده است.^(۱۴) کشور فرانسه در

۱. در سال ۱۳۵۳ ایران به این کنوانسیون و اصلاحات بعدی آن ملحق گردید.
۲. ایران به هر دو متن ملحق شده است.

حمل و نقل داخلی به قانون تجارت فرانسه و انواع قراردادهای خاص حمل و نقل عمل می‌کند و در عرصه بین‌المللی به کنوانسیون CMR (۱۹۵۶) ^(۱۵) پایبند است.

ه) تحویل کالا در قوانین سایر انواع حمل و نقل

در مقررات^(۱۶) UNCTAD/ICC تحویل در بند ح ماده ۲ به این نحو تعریف شده است که:

«... ح - «تحویل» یعنی: ۱- تحویل کالا به‌گیرنده، یا ۲- قرار دادن کالا در اختیار گیرنده در محل تحویل طبق قرارداد حمل یا مقررات عرف یا خاص حاکم بر آن کالا در محل تحویل، یا ۳- تحویل کالا به‌هر مرجع یا شخص ثالثی که طبق قوانین و مقررات حاکم در محل تحویل کالا بایستی به‌او تحویل شود...» در اسناد حمل فیاتا، تحویل کالا در مقابل ارائه سند گواهی حمل مورد اشاره قرار گرفته است.^(۱۷)

آثار مترتب بر تحویل و استثنای وارد بر این آثار

با پایان مدت حمل و تحویل روابط طرفین قرارداد حمل دچار دگرگونی می‌گردد، اکنون به‌بررسی دو اثر مهم تحویل یعنی خاتمه مسئولیت متصدی حمل و شروع موعد مرور زمان برای طرح دعوی در انواع حمل پرداخته و اینکه آثار مزبور مطلق می‌باشد یا در مواردی خلاف آنها قابل اثبات خواهد بود.

آثار تحویل کالا

الف) خاتمه مسئولیت متصدی حمل و نقل

در تمامی قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به حمل و نقل کالا با تحویل، مسئولیت متصدی به‌صراحت پایان یافته اعلام شده است.

بند ۱ ماده ۳۶ کنوانسیون CIM مقرر می‌دارد، راه‌آهن مسئول کلیه خسارات (اعم از کلی و جزئی) و آسیب‌های وارده به کالا در طی مدت قبول کالا برای حمل تا تحویل آن به‌گیرنده خواهد بود و اصل بر مسئولیت راه‌آهن جهت این‌گونه خسارت در مدت حمل خواهد بود. (بند ۱ ماده ۳۷ کنوانسیون CIM).

به‌موجب بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون هامبورگ، متصدی حمل و نقل مسؤولیتش تا زمانی که در حال تصدی به‌حمل کالا (در بندر بارگیری، در طول حمل و در بندر تخلیه) است، ادامه می‌یابد و در بند ۲ ماده مذکور قسمت ب موارد تحویل و خاتمه مسئولیت در سه بند آمده است.^۲

طبق قواعد کنوانسیون بروکسل، مسئولیت متصدی حمل و نقل تا هنگام تخلیه یا تا زمانی که به‌موجب قرارداد و یا برحسب رویه معمول تجارت حمل خاتمه یابد، ادامه می‌یابد. البته در صورت امتناع‌گیرنده از تحویل و یا تحویل نگرفتن آن در مدت معقول به‌مسئولیت مالک کشتی به‌عنوان متصدی حمل پایان می‌بخشد.^(۱۸)

۱. قواعد متحدالشکل سند حمل مرکب، کاربرد وسیعی در اسناد حمل نظیر بارنامه حمل مرکب فیاتا (FBL)، بارنامه حمل مرکب بیمکو (BIMCO) و ... پیدا کرده است.

۲. طبق قواعد و مقررات کنوانسیون بروکسل متصدی حمل و نقل تا هنگام تخلیه - به معنای عبور کالا از روی زرده کشتی - مسئول هرگونه خسارات وارد بر کالا خواهد بود.

طبق ماده ۴۹۳ قانون تجارت دریایی ۱۸۹۴ انگلیس هنگامی که مالک کشتی، کالا را در انبار می‌گذارد دیگر مسؤول سالم ماندن کالا در انبار نیست و انباردار نماینده مالک کشتی از نظر تأمین سلامتی کالا نمی‌باشد. او وظیفه دارد کالا را تحویل کسی بدهد که طبق قرارداد، مالک باید به آن شخص تحویل بدهد.^(۱۹)

مطابق ماده ۲۶ معاهده ورشو، تحویل کالا بدون قید موجب خاتمه مسؤولیت می‌گردد. همچنین بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل را مسؤول هرگونه خسارت وارد بر کالا می‌داند، به شرطی که حادثه و خسارت در حین حمل و نقل هوایی روی دهد.^(۲۰) سایر پروتکل‌های مربوط به حمل هوایی کالا نیز مؤید همین نکته می‌باشد.^(۲۱) ماده ۱۷ کنوانسیون CMR حمل‌کننده را در قبال فقدان تمام یا قسمتی از کالا و خسارات وارده به آن از تاریخ تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن آن مسؤول می‌داند. در واقع همچون همه موارد مذکور در قبل اصل بر مسؤولیت متصدی حمل و نقل است، مگر موارد مذکور در بندهای ۲ الی ۵ ماده ۱۷ کنوانسیون CMR محقق گردیده باشد، ضمن آنکه ماده ۱۸ این کنوانسیون اثبات تحقق موارد معافیت را با حمل‌کننده قرار می‌دهد. بند الف ماده ۴ مقررات UNCTAD/ ICC برای اسناد حمل مرکب کالا نیز مسؤولیت متصدی حمل و نقل را تا زمان تحویل کالا پیش‌بینی کرده است. اسناد حمل فیاتا نیز در قسمت مربوط به تحویل مقرر می‌دارد: «۱۳- تحویل: چنانچه بازرگان، پس از ابلاغ از تحویل گرفتن کالا یا بخشی از آن در زمان و مکانی که عامل حمل و نقل مجاز به این امر است سرباز زند، عامل حمل و نقل مجاز به انبار کردن کالا یا بخشی از آن منحصراً به مسؤولیت بازرگان بوده و در این نقطه مسؤولیت‌های وی به پایان می‌رسد...»^(۲۲)

ب) شروع مرور زمان دعاوی علیه متصدی حمل و نقل

با مروری اجمالی بر کنوانسیون‌ها و قوانین کشورها درمی‌یابیم که موعد مرور زمان طرح دعاوی علیه متصدی حمل و نقل با تحویل کالا شروع به‌سپری شدن می‌کند. ماده ۵۸ کنوانسیون CIM، ماده ۳۵ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو، ماده ۳ کنوانسیون بروکسل، ماده ۲۰ پروتکل هامبورگ ۱۹۷۸ و ماده ۳۰ کنوانسیون CMR^(۲۳) همگی شروع مهلت‌های پیش‌بینی شده جهت مرور زمان طرح دعاوی را روز تحویل یا ظرف مدتی از تاریخی که تحویل در آن موعد می‌بایست انجام بگیرد، قرارداده‌اند.

استثناء بر آثار تحویل کالا

حال باید دید دو اثر فوق به‌طور مطلق اعمال می‌شود یا در مواردی این آثار بر تحویل مترتب نخواهد شد. در حمل و نقل کالا از طریق راه‌آهن بند ۲ ماده ۵۷ CIM می‌تواند به‌منزله استثنایی بر خاتمه مسؤولیت متصدی حمل باشد. بند ۱ ماده مزبور قبول کالا از طرف ذی‌حق را اسقاط‌کننده حق اقامه هرگونه دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل علیه راه‌آهن می‌داند، مگر: ۱- آسیب یا فقدان قسمتی از کالا از سوی راه‌آهن کشف یا مشاهده شود و یا ذی‌حق وجود آن را اثبات کند (ماده ۵۲ CIM). ۲- تحقق مذکور در ماده ۵۲ CIM به‌علت اشتباه راه‌آهن انجام نگرفته باشد. ۳- در صورت وجود خسارات نامشهودی که وجود آن بعد از قبول کالا از طرف ذی‌حق معلوم

می‌گردد. ۴- ثابت شود که خسارت در اثر تقلب یا خطای فاحش منسوب به‌راه‌آهن بوده است.

قسمت ج بند ۲ ماده ۵۸ CIM در خصوص مرور زمان اشعار می‌دارد: «در سایر موارد: از روزی که این حق باید اعمال گردد». به‌نظر می‌رسد این عبارت می‌تواند به‌بند ۲ ماده ۵۷ (شماره ۱ قسمت الف و قسمت ب) اشاره داشته باشد. دیگر آنکه چنانچه ذی‌حق با کشف خسارت ظرف هفت روز بعد از قبول اعلام ادعا کند، اقامه دعوا برای مطالبه خسارات مبتنی بر ادعای اعلام شده از تاریخ اعلام خواهد بود.

بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون بروکسل نیز چنانچه گیرنده کالا خسارات نامشهود را ظرف سه روز اعلام دارد، مسؤولیت متصدی حمل بر تحویل محموله طبق مندرجات بارنامه را محقق نمی‌داند. همچنین ماده ۱۹ پروتکل هامبورگ (۱۹۷۸) مقرر می‌دارد در صورت اعلام ضرر یا خسارت در روز کاری بعد از روز تحویل و در جایی که ضرر یا خسارت ظاهر نیست، اعلام آن ظرف ۱۵ روز بعد از تحویل، مسؤولیت متصدی حمل بر تحویل کالا به‌نحو سلامت و توصیف شده در سند حمل خاتمه نمی‌یابد و در حقیقت با ارسال این اخطار به‌متصدی حمل، گیرنده، تحویل کالا به‌نحو بدون قید را رد نموده و برای خود حق رزرو قائل می‌گردد.

بر طبق بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، رسید تحویل گرفتن کالا به‌وسیله فردی که حق تحویل گرفتن محموله را دارد بدون اعلام ادعا یا شکایت^۱ دلیل اولیه بر تحویل کالا در وضعیت خوب محسوب می‌شود، البته این فرض قابل رد است، چرا که بند ۲ همان ماده اعلام خسارت وارد بر محموله را ظرف ۷ روز از تاریخ رسید و یا ظرف ۱۴ روز در موارد تأخیر قابل قبول می‌داند.^۲

ماده ۳۰ کنوانسیون CMR نیز با ذکر شروطی^۳، حقی مشابه موارد فوق‌الذکر برای گیرنده قائل گردیده است. ماده ۳۹۱ قانون تجارت ایران نیز تحویل گرفتن کالا بدون هیچ قیدی و تأدیه کرایه را پایان مسؤولیت متصدی حمل تلقی می‌کند، مگر در سه مورد: ۱- تدلیس یا ۲- تقصیر عمدۀ یا ۳- خسارات غیر ظاهر منتها ظرف هشت روز. متصدی حمل در قبال گیرنده کالا متعهد خواهد بود کالاهایی را که مشخصات آن در بارنامه قید گردیده به‌وی تحویل دهد، در حالی که وی در قبال فرستنده کالا زمانی مسؤول شناخته می‌شود که حمل و نقل عملاً صورت گرفته باشد. بدین ترتیب باید برای گیرنده کالا حق مشخص و مجزایی علیه متصدی حمل قائل شد که مستقیماً از قرارداد حمل و نقل ناشی شده است. در رویه قضایی فرانسه، شعبه تحقیق دیوان کشور در رأی مورخ ۲۸ ژوئن ۱۹۲۸ اظهار نظر کرد که گیرنده کالا علیه متصدی حمل و نقل تحت عنوان فرستنده کالا عمل نمی‌کند، بلکه براساس حق شخصی که تصرف بارنامه به‌او اعطا کرده است اقدام می‌نماید.

در پی بررسی‌های این فصل آشکار گردید، همان‌گونه که متصدی حمل در مبدأ هنگام تحویل کالا^۴ در بارنامه حق رزرو خود را اعمال می‌کند، گیرنده کالا نیز در مقصد هنگام تحویل گرفتن کالا یا در ظرف مواعد مقرر از

۱. از متن این ماده و مواد مشابه آن در سایر کنوانسیون‌ها به‌روشنی استنباط می‌شود که گیرنده هم می‌تواند در رسید و صورتجلسه تحویل کالا رزرو خود را اعمال کند و هم بعد از تحویل در مواعد مقرر.

۲. مواعد مذکور در بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو در پروتکل لاهه و مونترال افزایش یافته که در فصل آتی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳. در فصل آتی شرایط اعمال حق رزرو به‌تفصیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۴. در صورت عدم ذکر در بارنامه مطابق بند ۵ ماده ۳ کنوانسیون بروکسل حقوق متصدی حمل و نقل حفظ می‌گردد و در حقیقت به‌متصدی حمل این حق داده می‌شود که در مقابل فرستنده حق رزرو خود را به‌نحو متفاوت‌تر و دیرتر اعمال کند.

تاریخ تحویل می‌تواند تحویل کالا بر طبق مندرجات بارنامه را زیر سؤال برده و حق رزرو خود را اعمال کند. اگرچه اعطای چنین حقی به‌گیرنده کالا علیه متصدی حمل و نقل برخلاف اصل نسبی بودن قراردادها به‌نظر می‌رسد، اما حقوقدانان برای رفع این مانع توجیهات متعددی را عرضه می‌نمایند. از جمله: توجیه مبتنی بر تئوری درج شرط یا تعهد به‌نفع ثالث و توجیه مبتنی بر بارنامه دریایی.

ترتیبات اعمال حق رزرو گیرنده و اقامه دعوا بر مبنای آن

تحویل بدون قید، معمول بر تحویل منطبق با مندرجات بارنامه محسوب می‌شود و تعهد متصدی حمل و نقل به‌رساندن سالم کالا به‌مقصد محقق شده فرض می‌گردد. در حقیقت گیرنده نیز همچون متصدیان حمل و نقل از قید رزرو ممنوع است، مگر در تحت شرایط خاص.

در بخش اول شرایط اعتبار رزرو و نحوه اعمال آن را بحث می‌کنیم و اینکه عدم رعایت قواعد مربوط به رزرو از ناحیه گیرنده، چه اثراتی بر حق اقامه دعوا ایجاد می‌نماید. طی بخش دوم به بررسی مبنای این حق، دادگاه صالح و خواهان، خوانده و ادله اثبات این دست دعاوی، می‌پردازیم.

شرایط اجرای حق رزرو گیرنده و آثار عدم رعایت ضوابط مزبور

از آنجا که حق رزرو حقی استثنائی می‌باشد، لذا تحت شرایط خاصی قابل اعمال است. متصدی حمل باید محموله را با همان مشخصاتی که تحویل گرفته تسلیم نماید و در صورت هرگونه تعارض بین مشخصات کالا و مندرجات بارنامه در زمان تحویل، مرسل الیه قادر خواهد بود مراتب را در رسیدی که تسلیم متصدی حمل می‌کند، قید نماید. حال چنانچه کالا را تحویل گرفت و بعد متوجه نقص کالا شد، چه اقدامی باید معمول دارد تا به حقوق خود دست یابد؟

الف) بررسی کالا در زمان تحویل

در کنوانسیون کوتیف (ضمیمه ب) به‌موجب بند ۵ ماده ۲۸ و ماده ۵۷ این امر پذیرفته شده که وسایل لازم جهت بازرسی کالا در هنگام تحویل باید وجود داشته باشد والا گیرنده می‌تواند از تحویل گرفتن کالا خودداری ورزد. ماده ۵۲ همان کنوانسیون مقرر می‌دارد در صورت مجلس تحویل کالا در صورت کشف خسارت یا فقدان بخشی از کالا باید نوع خسارت، وضع کالا، وزن آن و حتی‌المقدور اهمیت، علت و زمان ورود خسارت قید گردد. مورد دوم قسمت الف در بند ۲ ماده ۵۷^۱ به‌صراحت به‌اینکه کالا باید در هنگام تحویل بررسی شود والا مسؤولیت راه‌آهن خاتمه نمی‌یابد، اشاره دارد.

آشکار است که در صورت عدم بررسی کالا در هنگام تحویل و نبود وسایل لازم حق رزرو گیرنده پدیدار می‌گردد. علاوه بر این مورد قسمت ب بند ۲ ماده ۵۷ به‌خسارات غیرمشهود توجه کرده است. چنانچه خسارت به‌نحو

۱. مورد دوم قسمت الف در بند ۲ ماده ۵۷ مقرر می‌دارد: «۲۰۰۰- تحقیق و اثباتی که به‌موجب ماده ۵۲ می‌بایست انجام یابد به‌علت اشتباه راه‌آهن صورت نگرفته باشد.»

غیرمشهود باشد و با وجود بررسی قابل دریافت نبود، در این حالت نیز رزرو برای گیرنده قابل دسترسی خواهد بود. ماده ۱۹ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸^(۲۴) در صورت عدم بازرسی کالا و برآورد وضعیت آن مقرر می‌دارد، گیرنده محق خواهد بود برای ضررهای قابل رؤیت، روز کاری بعد از تحویل و برای ضررهای غیرظاهر، ظرف پانزده روز اقدام به ارسال اخطار نماید. در واقع انجام بازرسی و عدم قید ادعا در رسید از ناحیه گیرنده مانع تحقق حق رزرو برای مرسل‌الیه خواهد بود. ماده ۳ کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) بر این نکته حکایت دارد که متصدی حمل باید همه‌گونه تسهیلات معقول را جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی که تصور وقوع آن به‌محموله می‌رود را فراهم سازد و در صورت بررسی و عدم قید شکایتی از ناحیه مرسل‌الیه به‌نظر می‌رسد دیگر حقی برای ادعای خسارات مشهود قابل دسترسی نخواهد بود و تنها در صورت وجود خسارات غیرآشکار ظرف سه روز امکان ارسال اخطار وجود دارد.

در پروتکل مونترال ۱۹۹۹^(۲۵) (حمل و نقل از طریق هوا) اشاره‌ای به‌اثر بررسی کالا در هنگام تحویل نشده است و معلوم نیست بعد از قبول و تحویل کالا در صورتی که در هنگام تحویل گرفتن، کالا با حضور طرفین بررسی نشده باشد، رزرو گیرنده کالا چه وضعیتی خواهد داشت. ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) نیز اشاره‌ای به‌بررسی کالا هنگام تحویل و اثر آن بر حق رزرو گیرنده ننموده است، لذا به‌نحو کلی می‌توان گفت در حمل و نقل هوایی در صورت عدم اعلام شکایت در هنگام تحویل گرفتن، بعد از کشف خسارت اعم از خسارت مشهود و غیرمشهود می‌توان با ارسال اخطار، مدعی حق شد.

ماده ۳۰ کنوانسیون CMR می‌گوید اگر گیرنده، کالا را بدون بررسی کامل وضع آن با حضور حمل‌کننده دریافت دارد، در صورت عیب ظاهر هم‌زمان با تحویل و در صورت فقدان یا خسارت پنهان حداکثر ظرف هفت روز پس از تحویل باید اقدام به ارسال اخطار بنماید. البته چنانچه کالا توسط گیرنده و حمل‌کننده به‌قدر کافی مورد بررسی قرار گرفته باشد، مدرک مغایر با نتیجه بررسی تنها در صورتی که فقدان یا خسارت پنهان بوده باشد، پذیرفته خواهد شد. بند ۵ ماده مذکور نیز طرفین را موظف می‌داند که کلیه تسهیلات معقول را برای بررسی‌های لازم و بازرسی در اختیار یکدیگر قرار دهند.^(۲۶)

مقررات UNCTAD/ ICC برای اسناد حمل مرکب طی ماده ۹ در خصوص حق رزرو گیرنده نکاتی را اذعان می‌دارد ولی به‌اینکه بررسی یا عدم بررسی کالا تأثیری در ایجاد یا عدم ایجاد حق رزرو خواهد داشت یا خیر، اشاره‌ای ندارد به‌ناچار باید این‌گونه تلقی کرد که در عیوب غیرظاهر اعم از آنکه بررسی شده یا نشده باشد، باید قائل به‌وجود حق رزرو برای گیرنده بود.^(۲۷)

ماده ۲۴ کنوانسیون حمل مرکب بین‌المللی کالا (۱۹۸۰ ژنو) به‌این امر که تسهیلات لازم جهت بازرسی کالا و بررسی تعداد بسته‌ها باید از سوی عامل حمل و نقل مرکب و گیرنده در اختیار طرفین قرار گیرد، اشاره نموده ولی اینکه آیا با وجود بررسی کالا با حضور طرفین بند ۱ ماده مزبور مبنی بر ارسال اخطار وجود خسارت حداکثر در اولین روز غیرتعطیل پس از تحویل مجری خواهد بود یا خیر مبهم باقی مانده است. به‌نظر می‌رسد بند ۱ این ماده در هر حال (با وجود بررسی یا عدم آن در حضور طرفین) برای گیرنده قابل اعمال خواهد بود.

ب) زمان اعمال رزرو^۱

ماده ۵۷ CIM در ارتباط با خسارات غیرمشهود حداکثر هفت روز بعد از قبول کالا را جهت مطالبه تحقق خسارت مطابق ماده ۵۲ همان قانون تعیین نموده است. از آنجایی که رزرو حقی استثنایی است، باید در یک مدت محدود و مطابق با سرعت در تجارت اجرا گردد. در صورت عدم رعایت موعد مقرر در ارسال اخطار مزبور حق اقامه دعوا علیه راه‌آهن برای ذی‌حق ساقط خواهد گردید، مگر ذی‌حق ثابت کند که خسارت در اثر تقلب یا خطای فاحش منسوب به‌راه آهن بوده است (مورد د از بند ۲ ماده ۵۷ CIM).

مطابق بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، مرسل‌الیه باید فوراً بعد از کشف خسارت یا نهایتاً در ظرف سه روز از تاریخ رسیدن در مورد چمدان و ظرف ۷ روز در مورد کالا اخطار ادعای خود را ارسال دارد و به‌موجب پروتکل مونترال (ماده ۳۱ بند ۲) برای چمدان ۷ روز و در مورد کالا ظرف ۱۴ روز از وصول کالا، مهلت برای ارسال اخطار تعیین شده است.

عواقب و نتایج عدم اعلام ظرف مواعد مقرر در هر دو کنوانسیون، اسقاط حق اقامه هرگونه دعوا علیه متصدی حمل خواهد بود، مگر در صورت تقلب از ناحیه متصدی. باید اعتراف کرد که این نتیجه، نتیجه‌ای بس عظیم و خطرناک می‌باشد. مقرراتی در خصوص اعلام برای عدم تحویل وجود ندارد و در پرونده Green Computer in (2000) Sweden AB V. Federal express Corp با وجود استدلال متصدی حمل (خواننده) به‌عدم مسئولیت به‌جهت عدم ارسال ابلاغ مقرر در ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو رأی صادر شد که رعایت مقرر ارسال ابلاغ در کنوانسیون ورشو در موارد عدم تحویل الزامی نمی‌باشد و اعمال نمی‌گردد.^(۳۰)

کنوانسیون حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا در ماده ۲۴ ارسال اخطار جهت خسارات غیرقابل رؤیت را با مهلت شش روزه از تحویل کالا به‌گیرنده تعیین نموده است و یا اینکه گیرنده حداکثر در اولین روز غیرتعطیل پس از تحویل وضعیت عمومی کالا و خسارات را به‌عامل حمل و نقل مرکب اعلام دارد. اخطار به‌هر شخصی^۲ که عامل در محل تحویل از خدماتش استفاده می‌برد، به‌منزله اخطار به‌عامل حمل و نقل مرکب می‌باشد. اینکه عدم ارسال اخطار به‌عامل حمل مرکب چه تاوانی دارد، به‌صراحت بیان نگردیده ولی متن ماده عدم ارسال اخطار را به‌روشنی اماره بر تحویل کالا به‌شرح مندرج در مدرک حمل مرکب تلقی می‌کند. مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل مرکب کالا مهلت ارسال اخطار را شش روز قرار داده و عدم ارسال را دلیل تحویل کالا طبق شرح مندرجات سند حمل دانسته است. عواقب عدم ارسال اخطار در دو قانون اخیرالذکر^۳ خفیف‌تر و منصفانه‌تر از مقررات CIM،

۱. مواعد مقرر جهت ارسال اخطار از ناحیه گیرنده در کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴، هامبورگ ۱۹۷۸ و کنوانسیون CMR در قسمت الف تحت عنوان بررسی کالا در زمان تحویل ذکر گردیده است، لذا از تکرار آن خودداری می‌نماییم.
۲. بند ۸ ماده ۱۹ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ مقرر می‌دارد: «ابلاغ ارسالی به فردی که از سوی متصدی حمل یا از طرف متصدی حمل فعلی عمل می‌کند شامل ناخدا یا افسر مسول کشتی یا فردی که از ناحیه مالک اقدام می‌کند، این‌گونه محسوب می‌شود که ابلاغ برای متصدی محل، متصدی حمل فعلی یا مالک ارسال شده است».
۳. بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ عدم ارسال اخطار ظرف سه روز از تحویل برای خسارات غیرآشکار را دلیل بر تحویل کامل محموله مندرج در بارنامه می‌داند. بند ۱ ماده ۱۹ کنوانسیون هامبورگ نیز عدم ارسال ابلاغ برای خسارات ظاهر در روز کاری بعد از تحویل و ظرف ۱۵ روز متوالی در مورد خسارات غیرظاهر را دلیل اولیه تحویل کالا به‌نحو توصیف شده در سند حمل یا اگر چنین سندی نباشد تحویل کالا در وضعیت خوب تلقی می‌نماید.

ورشو و مونترال می‌باشد و حق اقامه دعوا به‌نحو مطلق از ذی‌حق سلب نمی‌گردد.

در اسناد حمل‌فیاتا نیز آمده است چنانچه اعلام فقدان یا خسارت وارده به کالا و کیفیت کلی آن کتباً به‌عامل حمل و نقل یا اشخاص ذی‌صلاح، در محل تحویل قبل یا زمان انتقال کالا به‌مرسل‌الیه، تحویل نشود، و یا چنانچه فقدان یا خسارت وارده ضمن هفت روز متوالی بعد از تحویل کالا آشکار نگردد، چنین انتقال مدرکی مستدل در مورد تحویل کالا به‌شرح مندرج در بارنامه، توسط عامل حمل و نقل می‌باشد.

ج) شکل اعمال رزرو

شکل اعمال این حق از دو جنبه در اکثر مقررات و کنوانسیون‌ها مورد اشاره قرار گرفته است: اول آنکه موارد خسارت باید کتباً اعلام گردد و دوم اینکه نوع و اهمیت خسارت باید مشخص شود. در کنوانسیون CIM در رابطه با اعتراضات و دعاوی مربوط به قرارداد حمل تکلیف به‌ارسال کتبی شده است. بدیهی است که اعتراض‌گیرنده به‌عدم سلامت محموله نیز مشمول این مقررہ آمره می‌باشد و باید به‌نحو کتبی اعمال گردد. (بند ۱ ماده ۵۳ CIM). قسمت ب بند ۲ ماده ۵۷ CIM نحوه تقاضای تحقق خسارات را مطابق با ماده ۵۲ تجویز نموده است. ماده مزبور نیز در هر دو بند خود به‌تعیین نوع خسارت، وضع کالا، اهمیت خسارت و علت و زمان آن تکلیف می‌کند.

در مقررات دریایی بین‌المللی همچون کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ در ماده ۳ بند ششم، ارسال اخطاریه‌ای حاکی از فقدان یا خسارت وارده به‌محموله به‌همراه شرح و کیفیت آن از وظایف‌گیرنده به‌منظور اعمال حق رزرو شمرده شده است. مقررات کنوانسیون هامبورگ نیز بر اخطار کتبی حاوی ضرر و تعیین ماهیت کلی ضرر تأکید می‌کند (بند ۱ ماده ۱۹).

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۴ مربوط به‌حمل و نقل هوایی ارسال ابلاغ کشف خسارت به‌نحو کتبی در ماده ۲۶ خود اشاره دارد. اما از اینکه اخطار کتبی مذکور باید علاوه بر اعلام خسارت حاوی چه نکاتی باشد، ذکری به‌میان نیامده است. مقررات کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (ماده ۳۱) نیز به‌همین‌گونه می‌باشد.

ماده ۳۰ کنوانسیون CMR گیرنده را به‌منظور برخورداری از استثناء مورد بحث ملزم می‌داند که اخطاری کتبی حاوی اشاره کلی به‌فقدان یا خسارت ارسال نماید. کنوانسیون حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا (۱۹۸۰ ژنو) در ماده ۲۴ خود اعلام کتبی تلف یا خسارت به‌همراه مشخص کردن وضعیت عمومی آن را مقرر می‌دارد. مقررات اسناد فیاتا تنها اخطار کتبی با شرح خسارت و کیفیت کلی آن را معتبر می‌داند. ماده ۹ مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل مرکب کالا الزام‌گیرنده به‌ارسال اعلامیه کتبی حاکی از بین رفتن یا صدمه دیدن کالا با ذکر ماهیت کلی آن را بیان می‌دارد.

ماده ۳۹۱ قانون تجارت ایران در مورد مشاهده خسارات غیرظاهری پس از قبول بدون قید اطلاع به‌متصدی حمل و نقل نهایتاً ظرف هشت روز بعد از تحویل مال‌التجاره را ضروری قلمداد می‌کند، اما اینکه این اطلاع باید کتبی باشد و دقیقاً حاوی چه نکاتی، تصریحی ندارد. به‌نظر می‌رسد گیرنده به‌منظور اثبات اطلاع و اطمینان از

حفظ حقوق خود جز ارسال کتبی به‌عنوان قابل‌اتکاترین روش، راهی در پیش‌رو نخواهد داشت و عرف تجاری نیز به‌همین گونه حکم می‌کند. از طرفی، اشاره به‌نوع خسارت مشاهده شده، درجه اهمیت و احتمالاً علت آن از تعهدات عرفی و منطبق بر حسن‌نیت محسوب می‌گردد.

اقدامات قانونی بر مبنای حق رزرو گیرنده کالا اقامه دعوا^(۳۲)

الف) خواهان

از آنجا که قرارداد حمل و نقل معمولاً میان ارسال‌کننده و متصدی حمل منعقد می‌شود و با توجه به‌اصل تاریخی نسبی بودن قراردادهای (به‌ویژه در حقوق کامن‌لا)، پذیرش اقامه دعوا از سوی فردی غیر از ارسال‌کننده با دشواری همراه بوده است. در حقوق انگلیس، تنها استثناء صریح بر این قاعده جایی بود که فرد محق در اقامه دعوا، حق مزبور را به‌موجب یک توافق به‌دیگری انتقال می‌داد. چرا که شرایط فروش، به‌نحوی بود که ریسک کالاها از ارسال‌کننده (فروشنده) به‌گیرنده هنگامی که کالا از ریل کشتی در بندر بارگیری عبور می‌کرد، منتقل می‌شد.^۱ غالباً فردی که به‌جهت خسارات وارد بر کالا متضرر شده، ارسال‌کننده نیست، پس مهم است که گیرنده بتواند بر مبنای قرارداد علیه متصدی حمل و نقل اقامه دعوا کند.

براساس قانون بارنامه مصوب ۱۸۵۵ انگلیس گیرنده و ظهرنویس ممکن است جایی که بارنامه حق مالکیت کالا را انتقال می‌دهد، اقامه دعوا کنند. همچنین در حقوق انگلیس، گیرنده کالا می‌تواند علاوه بر قرارداد بر مبنای شبه‌جرم یا قرارداد ضمنی اقامه دعوا کند یا بر مبنای bailment یا... اما به‌نظر می‌رسد تنها روش مطمئن انتقال حق اقامه دعوا علیه متصدی حمل بر مبنای قرارداد از ارسال‌کننده به‌مرسل‌الیه از طریق واگذاری صریح این حق یا شرط در قرارداد فروش و وکالت دادن به‌ارسال‌کننده برای اقامه دعوا علیه متصدی حمل به‌حساب گیرنده است.^(۳۵) حقوق انگلیس برای فردی که ممکن است براساس قرارداد حمل و نقل کالا از طریق دریا شکایت کند، به‌طور کامل به‌موجب قانون حمل و نقل کالا از طریق دریا مصوب ۱۹۹۲ تغییر کرد.

گیرنده در کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ و هامبورگ ۱۹۷۸ برخوردار از حق اقامه دعوا شناخته شده است.^۲ کنوانسیون CIM حق اقامه دعوا در صورت خسارت برای گیرنده را به‌صراحت بیان می‌کند (ماده ۵۴).^۳ تعیین شخص حایز شرایط برای اقامه دعوی به‌وسیله ماده ۲۴ معاهده ورشو به‌مقررات کشور رسیدگی‌کننده به‌دعوا و‌اگذار گردیده است. این موضوع در پرونده‌ای در دادگاه ایتالیا مربوط به‌مرگ کلیه اعضای یک تیم فوتبال بر اثر حادثه هوایی و ادعای خسارت باشگاه مدنظر قرار گرفت. دادگاه با استناد به‌ماده ۲۴ دعوی خواهان را رد کرد. شاید رأی با توجه به‌اینکه حق زندگی مسافران بر حق باشگاه به‌بازی تیمش برتری دارد، براساس رد ارتباط مستقیم سببی میان خسارت وارد شده به‌مدعی و حادثه، بنا شده بود.^(۳۶)

۳. نگاه کنید به‌مقررات اینکو ترمز ۲۰۰۰، شرط اولیه قرارداد فروش بین‌المللی کالا، جایی که ریسک در ریل کشتی در بندر بارگیری منتقل می‌شود، مانند قراردادهای CIF، FAS، FOB و CFR.

۳. البته به‌نظر می‌رسد این حق در صورتی خواهد بود که گیرنده مالک محموله باشد.

۳. حق اقامه دعوی ناشی از قرارداد حمل و نقل از هنگامی است که بارنامه را اخذ نموده و کالا را قبول کرده است.

بر طبق کنوانسیون حمل و نقل کالا از طریق جاده اینکه چه فردی می‌تواند خواهان دعوا علیه متصدی حمل باشد، مقرره‌ای ترتیب داده نشده است. تنها ماده ۱۳ در خصوص فقدان کالا، برای «تحویل گیرنده» حق اقامه دعوا به نام خودش را پیش‌بینی نموده و در سایر موارد لفظ «خواهان»، «مدعی» و «ذی‌نفع» به کار رفته است. البته به نظر می‌رسد گیرنده‌ای که مالک کالا است (شخص ذی‌نفع در اقامه دعوا) می‌تواند علیه متصدی حمل اقامه دعوا نماید. کنوانسیون حمل مرکب بین‌المللی کالا (۱۹۸۰) نیز اشاره‌ای به افراد محق جهت اقامه دعوا ننموده است. حال که به این نکته دست یافتیم که گیرنده می‌تواند از تمامی مندرجات بارنامه برخوردار گردد و به همان صورت هم مندرجات بارنامه می‌تواند علیه او مورد استناد قرار گیرد، رویه قضایی فرانسه حق مشخصی برای گیرنده علیه متصدی حمل پذیرفته که توجیه آن بر اساس تئوری درج شرط یا تعهد به نفع شخص ثالث یا مبتنی بر بارنامه دریایی ممکن خواهد بود.^(۳۷)

ب) خوانده

اینکه چه کسی باید طرف دعوا قرار بگیرد نکته‌ای حایز اهمیت است که عدم توجه به آن می‌تواند موجب رد دعوی و اتلاف هزینه و زمان گردد و عواقبی بس عظیم را در پی خواهد داشت.^۱

کنوانسیون CIM در ماده ۵۵ خود، خواننده دعاوی قضایی علیه راه‌آهن را در هر دعوی مشخص می‌کند و حق اقامه دعوی علیه راه‌آهن مبدأ یا راه‌آهن مقصد و یا راه‌آهنی که علل اصلی مورد دعوی در آنجا اتفاق افتاده است را به نحو تخییری برای خواهان برشمرده است. بدیهی است که با اقامه دعوی علیه یکی از راه‌آهن‌ها حق خواهان نسبت به سایر راه‌آهن‌ها سلب می‌شود.

در تمامی موارد پیش‌بینی مسئولیت در حمل و نقل جاده‌ای، حق اقامه دعوی علیه «حمل‌کننده» مورد اشاره قرار گرفته است. متصدی حمل و نقل به‌طور معمول به‌چهار صورت مطرح می‌باشد:^(۳۸)

- ۱- هنگام تنظیم قرارداد، متصدی حمل با اتکا به امکانات خود متعهد حمل می‌شود؛
- ۲- هنگام تنظیم قرارداد، متصدی حمل گمان دارد که قادر به انجام حمل در مدت مقرر خواهد بود، اما به هر علتی اجرای قرارداد را به متصدی حمل دیگری محول می‌سازد؛

۳- در هنگام تنظیم قرارداد، متصدی حمل قرارداد را به نام خود و به حساب متصدی حمل دیگری منعقد می‌کند؛

۴- در هنگام تنظیم قرارداد، متصدی حمل به‌عنوان نماینده مبادرت به تنظیم قرارداد می‌کند.

در همه موارد بر طبق قواعد کنوانسیون CMR هم متصدی حمل طرف قرارداد و هم متصدی حمل عملی کالا می‌توانند برای کل عملیات حمل، طرف اقامه دعوا قرار گیرند. لیکن دادگاه‌های ایران تنها متصدی حمل و نقل طرف قرارداد را مسؤول می‌داند.^(۳۹)

وفق ماده ۴۵ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ در خصوص حمل به‌عمل آمده توسط متصدی حمل عملی، اقامه دعوی برای جبران خسارت می‌تواند به‌اختیار خواهان علیه متصدی حمل عملی یا متصدی حمل قراردادی یا علیه هر دو یا به‌طور جداگانه اقامه شود. چنانچه دعوا علیه یکی از آنها اقامه شود، متصدی حمل طرف دعوا حق الزام

۳. ممکن است دعوا مشمول مرور زمان گردیده و برای همیشه امکان اقامه دعوا از بین برود.

متصدی دیگر به شرکت در دعوا و دادرسی را خواهد داشت. در ماده ۳۰ (بند ۳) کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو برای ارسال کننده کالا حق اقامه دعوا علیه اولین متصدی حمل پیش‌بینی شده و برای گیرنده کالا حق اقامه دعوا علیه متصدی حمل قبلی و بعدی مورد پیش‌بینی قرار گرفته است. البته هر دو (ارسال کننده و گیرنده) می‌توانند علیه متصدی حملی که تخریب، ضرر و خسارت در مدتی که حمل توسط او اجرا شده، وارد آمده، اقامه دعوا کنند. در حمل و نقل دریایی اینکه چه کسی متصدی حمل و نقل است^۱ کشتی، مالک کشتی و مستأجران متعدد برای خواهان محموله اولین مسئله اساسی است. در حمل کالا از طریق دریا چهار امکان بر اینکه متصدی حمل چه فردی باشد وجود دارد:

۱- مالک؛

۲- کشتی؛

۳- متصدی حمل طرف قرارداد؛

۴- متصدی حمل عملی^۲. مقررات لاهه برای متصدی حمل تعریفی ارائه می‌کند که بی‌پایان و وسیع است و به هیچ‌وجه جامع نیست.^۳ مقررات لاهه - ویزی (بند ۲ ماده ۴) حاوی یک اشاره کوچک اضافی از هویت متصدی حمل می‌باشد در حالی که مقررات هامبورگ و کنوانسیون حمل مرکب به‌طور خاص متصدی حمل را تعیین می‌کنند.

برای خواهان بر طبق مقررات لاهه - ویزی تصمیم‌گیری اینکه چه کسی باید مورد شکایت قرار بگیرد مشکل است، زیرا متصدی حمل به‌ندرت و با دقت در برنامه تعیین می‌شود و برنامه‌ها با ذکر نام‌های مستأجران یا موارد مبهمی چون خط حمل و نقل دریایی x یا y صادر می‌شوند و یا توسط ناخدا یا فردی از ناحیه ناخدا صادر می‌گردند.^(۴۰) از میان تمام امکان‌های فوق، خواهان باید انتخاب کند دعوا را علیه چه کسی اقامه کند. به‌طور معمول مطمئن‌ترین راه اقامه دعوی، علیه همه طرفین است^(۴۱) و چنین دعوایی معتبر خواهد بود.^۴ در فرانسه مالک و اداره کننده کشتی هر دو به‌نحو تضامن مسؤول خسارات وارد بر محموله هستند.

کنوانسیون حمل کالا به‌طریق مختلف به‌طور خاص عامل حمل و نقل به‌طریق مختلف را در بند ۲ ماده ۱ به‌عنوان فردی که قرارداد حمل مرکب را منعقد می‌کند، یعنی اصیل و نه نماینده تعریف کرده است.

۱. در بیشتر پرونده‌های اخیر همچون *jian sheng co ltd. V. the union carbide corp V. FednaV ltd, 1997 trans Aspiratio 1998* مستأجران به عنوان فرد متصدی حمل شناخته نشده‌اند به خاطر وجود *Demise Clause*، برگرفته از:

Giaschia, Christopher J, Canadian Law of Carriage of Goods by sea: AN overview, p 16, November.2004, website: www.Admiraltylaw.Com

۲. البته مالک همچنین می‌تواند متصدی حمل واقعی یا قراردادی یا هر دو باشد.

۳. بند الف ماده ۱ می‌گوید: «در متصدی حمل شامل مالک یا مستأجری است که با ارسال کننده قرارداد حمل منعقد می‌کند» کلمه «شامل است» روشن می‌کند که سایر افراد ممکن است متصدی حمل باشند و به‌اینکه آیا آن افراد باید به‌طور مستقیم قرارداد حمل با ارسال کننده کالا منعقد کنند یا خیر، اشاره‌ای نمی‌کند. استفاده از کلمه «یا» در تعریف «متصدی حمل» امکان اینکه مالک و مستأجر توانان متصدی حمل باشند را از بین می‌برد».

۴. رأی اصداری در پرونده *mente & co V. Isthmian ss. Co*. مؤید همین امر است.

ج) دادگاه صالح

کنوانسیون CIM دعاوی مستند به مقررات یکنواخت را فقط در محاکم قضایی صلاحیت‌دار کشوری که راه‌آهن خوانده از آن تبعیت می‌کند، قابل طرح می‌داند، مگر آنکه در موافقتنامه‌های بین دولت‌ها و یا در امتیازنامه‌ها تصمیم دیگری اتخاذ شده باشد. (ماده ۵۶).

مقررات هامبورگ ۱۹۷۸ در ماده ۲۱ به‌خواهان اختیار داده دعوی مبتنی بر کنوانسیون مزبور را در دادگاهی که بر طبق قانون مقرر صالح است، یعنی یکی از موارد زیر اقامه کند:

- ۱- مقر اصلی تجارت خوانده یا در صورت عدم وجود آن دادگاه محل اقامت خوانده؛ یا
 - ۲- جایی که قرارداد منعقد شده بیان می‌دارد که خوانده در آنجا محل تجارت دارد یا شعبه یا نمایندگی که قرارداد را منعقد کرده است؛ یا
 - ۳- بندر بارگیری یا تخلیه؛ یا
 - ۴- هر مکان دیگری که برای هدف قرارداد حمل دریایی معین شده است.^(۴۲)
- عهدنامه ورشو برای اقامه دعوی در ماده ۲۸ خود چهار دادگاه را نام برده است: دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل؛ دادگاه محلی که مقر اصلی متصدی حمل و نقل در آنجا واقع است؛ دادگاه محلی که یکی از شعبات متصدی حمل و نقل در آنجا واقع بوده و قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده است و دادگاه مقصد.
- ماده ۳۱ کنوانسیون CMR به‌خواهان حق اقامه دعوا در هر یک از دادگاه‌های زیر را می‌دهد:^(۴۳)
- ۱- دادگاه مورد توافق طرفین یا؛
 - ۲- دادگاه اقامتگاه خوانده یا؛
 - ۳- دادگاه محل دریافت کالا؛
 - ۴- دادگاه محل تخلیه.
- دادگاهی صالح است که قوانین مربوط به دادرسی محل مراجعه معین کرده است.

ادله اثبات دعوی

آیا دعاوی ناشی از حمل کالا جهت اثبات، نیازمند ادله خاص است؟ آنچه باید ثابت شود مشخص است (زمان ورود خسارت، عدم انطباق کالا با مندرجات بارنامه، صدور بارنامه تمییز یا مخدوش و ارسال اخطار) اما اینکه چگونه باید موارد مزبور اثبات شود، نیازمند بررسی است. در اکثر دعاوی حقوقی برای اثبات هر رویداد دلایل ویژه‌ای پیش‌بینی شده و دو طرف دعوا ناگزیرند برای اثبات حق خود به‌همان وسیله‌های محدود استناد کنند.^(۴۴) اما در بسیاری از موارد ظهور عرفی و امارات می‌توانند در رعایت عدالت و اثبات برخی دعاوی مثمر ثمر باشد.^(۴۵)

به‌طور مثال در جایی که متصدی حمل و نقل از معرفی شهودی که به‌اثبات تعیین زمان ورود خسارت کمک خواهند کرد، خودداری می‌کند، این ترک فعل می‌تواند بیانگر تخلف متصدی حمل باشد.

دادگاه استیناف d'Aix در ۲۷ فوریه ۱۹۸۰، دادگاه استیناف پاریس در ۲۹ آوریل و ۸ جولای ۱۹۸۲ رأی دادند

به محض آنکه متصدی حمل اثبات کند که کالاهای تخلیه شده را به مقامات حکومتی بندر در تحت همان شرایطی که در بارنامه توصیف شده تحویل داده است (این اثبات می‌تواند با هر وسیله‌ای انجام شود، شامل فرض قانونی و اماره) و سپس اثبات کند که در خصوص چیدن کالا و ترمینال حق انحصاری داشته‌اند، متصدی حمل می‌تواند ادعا کند که تعهدات وی به موجب قرارداد حمل به‌طور کامل انجام یافته و مسؤولیت وی تمام شده است.^(۴۶)

مقررات لاهه - ویزی در بند ۶ ماده ۳، سه روش برای اثبات ضرر وارد بر محموله پیش‌بینی کرده است که عبارتند از: ابلاغ ضرر به‌نحو کتبی در خسارت ظاهر، ابلاغ ضرر غیرظاهر ظرف سه روز از تحویل و برآورد مشترک. برخی اوقات مقامات بندر نماینده کشتی در بندر تخلیه و همچنین نماینده گیرنده برای تحویل کالا می‌باشد. در چنین شرایطی رزرو در تخلیه قابل تردید است و هر طرف باید ادله در دسترس خاص برای آن ارایه کند.^۱ در کنوانسیون‌های حمل کالا دلیل خاصی برای اثبات ورود خسارت مورد احصاء قرار نگرفته است و دلیل بر هر نحو و با تمام روش‌ها قابل طرح می‌باشد، حتی می‌توان به‌نحو عام این‌گونه نتیجه گرفت که در مسائل تجاری با هر دلیل می‌شود دعوی را اثبات کرد.

نتیجه‌گیری

بررسی‌ها و تحقیقات انجام شده نشان‌دهنده این مطلب می‌باشد که گیرنده با وجود اصل تاریخی نسبی بودن قراردادهای (به‌ویژه در حقوق کامن‌لا) دارای حقوق و تکالیفی مبتنی بر قرارداد حمل و نقل می‌باشد. مقررات کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل (اعم از هوایی، دریایی، جاده‌ای، ریلی و مرکب) جهت استفاده گیرنده از حق رزرو، بر ابلاغ ورود ضرر در ظرف مهلت مقرر قانونی تأکید دارند. از آنجا که این حق یک استثناء بر خاتمه مسؤولیت متصدی حمل و نقل پس از تحویل کالا است، تعیین مهلت برای اعمال آن به‌حفظ حقوق طرفین کمک می‌کند. برخی از کنوانسیون‌ها همچون ورشو و مونترال تا آنجا پیش رفته‌اند که صرف عدم ابلاغ در موعد مقرر را اسقاط‌کننده هرگونه حق طرح دعوی از ناحیه گیرنده می‌دانند، البته جزو مورد سوءنیت متصدی حمل و نقل چرا که برخلاف نظم عمومی و اخلاق جامعه است. با توجه به‌اینکه تاوان سنگینی برای عدم ابلاغ در موعد مقرر تعیین شده، باید موارد عذر موجه در عدم ارسال به‌موقع را مدنظر قرار دهیم. وضع مقررات تکمیلی جهت حفظ برخی راه‌های جبران خسارت در صورت وجود عذر موجه برای عدم ارسال ابلاغ در مهلت مقرر در تعدیل اصول مربوط بسیار مفید می‌باشد. از سوی دیگر تعیین هویت متصدی حمل و نقل به‌نحو دقیق در میزان قابلیت رجوع به‌وی بسیار مؤثر می‌باشد. با توجه به‌قوانین فعلی شاید بتوان گفت بهترین راه‌حل اقامه دعوی علیه تمام افرادی است که به‌نوعی می‌توانند متصدی حمل و نقل محسوب شوند.

نهایتاً اینکه برای اعتلای قوانین ایران و تسریع بهبود وضعیت قانونی و رفع مشکلات عملی موجود، الحاق

۱. اصول اثبات در حمل هوایی مشابه اصول در موارد دریایی نیست و ابتدا خواهان باید ضرر و دلیل اولیه زمان تحقق ضرر و مالک بودن خود را اثبات کند و سپس بار اثبات بر دوش متصدی حمل قرار می‌گیرد که هرگونه اماره بر تحقق ضرر در مدت حمل را رد کند و دفاع اثباتی ارایه نماید و یا مرور زمان یا خودداری از ارسال ابلاغ یا محدودیت مسؤولیت را مطرح کند:

Giaschi, Christopher J, *Ibid*, p19

به کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا نظیر کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ و استفاده از تجارب سایر کشورها و سازمان ملل مؤثر خواهد بود.

پی‌نوشت‌ها:

۱. سایت اینترنتی:

www.unece.org/trade/cotif/welcome.html

۲. برگرفته از سایت اینترنتی: www.iumi.com/committees/NationalCarriersRegulation.htm حاوی قوانین مربوط به حمل و نقل داخلی و بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن.

۳. **مجموعه کنوانسیون‌های بین‌المللی**، جلد دوم، انتشارات ریاست جمهوری، سال ۱۳۷۶، ص ۵۴۴.

۴. فخاری، امیرحسین، **جزوه درس حقوق تجارت پیشرفته**، دوره دکتری خصوصی، در دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، سال ۱۳۸۳، ص ۱۰.

۵. دویدار، رهای محمد، مترجم: فیضی طالب عزیز، **حقوق دریایی براساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین‌المللی**، انتشارات رایحه عترت، چاپ اول، زمستان ۱۳۸۰، صص ۳۶۹-۳۶۸.

۶. ایوامی، هاردی، مترجم: پورنوری، منصور، **حقوق دریایی (حقوق حمل و نقل دریایی)**، انتشارات جهاد دانشگاهی (ماجد)، چاپ اول، ۱۳۷۵، ص ۱۳۹.

۷. جهت مطالعه بیشتر مراجعه شود به: اربابی، مسعود، «خسارت تاخیر در بارگیری و تخلیه و خسارت به‌لحاظ معطلی کشتی»، **مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی**، انتشارات دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۲۴-۲۳، پاییز و زمستان ۱۳۷۷، ص ۱۵۸ به بعد.

۸. **مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران**، جلد اول، انتشارات روابط عمومی و بین‌الملل سازمان بنادر و کشتیرانی، چاپ اول، بهار ۱۳۷۶، صص ۱۸۳-۱۸۲.

۹. فخاری، امیرحسین، **جزوه کلاسی درس حقوق دریایی، پیشین**، ص ۱۸.

۱۰. **مجموعه قوانین ۱۳۶۴**، صص ۴۷۵-۴۷۴.

۱۱. فخاری، امیرحسین، **جزوه درس حقوق تجارت پیشرفته، پیشین**، ص ۳۰ به بعد.

۱۲. **ماده ۱۳ کنوانسیون CMR**، تنظیم شده با انجمن سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، ص ۹.

13. National carrier's regulations of United Kingdom, see: www.iumi.com/committees/national_carriers_regulation.htm.

14. National carrier's regulations of united states of America, see: www.iumi.com/committees/national_carriers_regulation.htm.

15. National carrier's regulations of France, see: www.iumi.com/committees/national_carriers_regulation.htm.

۱۶. **مقررات UNCIAD/ICC برای اسناد حمل مرکب کالا**، انتشارات اتاق بازرگانی، بی‌تا، ص ۱۶.

۱۷. **اسناد حمل فیاتا**، انتشارات انجمن اسلامی کارکنان بانک ملی ایران، سال ۱۳۶۵، صص ۱۷-۱۶.

۱۸. ایوامی، هاردی، **پیشین**، ص ۱۴۳.

۱۹. **همان**، ص ۱۴۳.

۲۰. صفوی، سید حسین، **حقوق بین‌المللی هوایی و فضایی**، جلد دوم، انتشارات مؤسسه خدمات چاپ، تیرماه ۱۳۶۲، ص ۴۴۱.

۲۱. ماده ۱۳ کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹، برگرفته از سایت: www.Lexmercatoria.org

۲۲. به نقل از اسناد حمل فیاتا، **پیشین**، ۱۳۶۶، ص ۳۰.

۲۳. اشمیتوف، کلاو ام، ترجمه: بهروز، اخلاقی و دیگران، **حقوق تجارت بین‌الملل**، جلد دوم، انتشارات سمت، چاپ اول، پاییز ۱۳۷۸، ص ۹۷۹.

24. www.uncitral.org/English/texts/transport/hamburg.html.

25. www.cargolaw.com/presentations-Montreal-conve.html.

۲۶. فخاری، امیرحسین، **جزوه حقوق تجارت پیشرفته، پیشین**، ص ۱۸۰.

۲۷. مقررات UNCTAD/ ICC برای اسناد حمل مرکب کالا، صص ۲۳ - ۲۲.
۲۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا، ترجمه: «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا ۱۹۸۰»، **مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی**، شماره ۴۱، مهرماه سال ۱۳۷۷، صص ۱۱۶ - ۱۱۵.
29. Giaschi- Christopher J & Margolis, Canadian Law of carriage of Goods by Air: An overview and Analysis of Burden of proof, p 18 , see: www.Admiraltylaw.Com/carriage.Html.
30. www.Admiraltylaw.com
۳۱. محمدزاده وادقانی، علیرضا، **پیشین**، صص ۱۱۶ - ۱۱۵.
۳۲. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به: شمس، عبدالله، **آیین دادرسی مدنی**، جلد اول، انتشارات میزان، چاپ اول، پاییز ۱۳۸۰، صص ۳۲۰ - ۳۱۰.
33. prof. Tetley, William, who may claim or sue? website: <http://tetley.Law.Mcgil.Ca/>
34. prof. Tetley, William, who may claim or sue?, **Ibid**, p 9.
35. prof. Tetley, William, who may claim or sue?, **Ibid**, p 10.
۳۶. جباری، منصور، **حقوق بین‌الملل هوایی**، انتشارات فروزش، چاپ اول، ۱۳۸۱، صص ۱۰۶ - ۱۰۵.
۳۷. فخاری، امیر حسین، جزوه درس حقوق دریایی بین‌المللی، **پیشین**، صص ۳۴ - ۳۰.
۳۸. فخاری، امیرحسین، مقاله «نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده»، **مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی**، شماره ۳۴ - ۳۳، سال ۱۳۸۰، انتشارات دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، صص ۹۴ - ۹۲.
۳۹. فخاری، امیرحسین، مقاله «نگاهی به رأی اصراری شماره ۳ مورخ سال ۱۳۷۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور در زمینه انعقاد قرارداد حمل و نقل توسط نماینده»، **پیشین**، صص ۹۴ - ۹۲.
40. prof. Tetley, William, whom to sue?, p 3, website: <http://Tetley.Law.Mcgil.Ca/>.
۴۱. برای مطالعه بحث تفصیلی امر به مقاله whom to sue مراجعه شود.
۴۲. برای مطالعه بیشتر رجوع شود به: جباری، منصور، **پیشین**، صص ۱۰۷ - ۱۰۶.
۴۳. فخاری، امیرحسین، جزوه درس حقوق تجارت پیشرفته، **پیشین**، ص ۷۰.
۴۴. کاتوزیان، ناصر، **اثبات و دلیل اثبات (قواعد عمومی اثبات، اقرار و سند)**، جلد اول، انتشارات میزان، چاپ دوم، بهار ۱۳۸۲، صص ۲۷ - ۲۶.
۴۵. کاتوزیان، ناصر، **پیشین**، ص ۶۸.
46. prof. Tetley, William, loss while in the charge of the carrier, p 41, website: <http://Tetley.Law.Mcgil.Ca/>.

