



## Comparison of Concepts and Legal Performance of the Consignment Note and Bill of Loading in Iranian Law and the CMR Treaty

**Yashar Taheri**

PhD Student of Private Law, Law  
Department, Khuzestan Science and  
Research Campus, Islamic Azad University,  
Ahvaz  
Dr.yashartaheri@gmail.com

### Abstract

International transport contracts have a variety of effects on international trade law as well as domestic law. In the field of international trade law, the transfer of goods and the speed of trade are fundamental factors in the dynamics and production of wealth and turnover. In this regard, transportation is an operational tool of international trade that is done by air, rail, road and sea. This study is concerned with the international transport of goods by road, which is done in accordance with the CMR Convention. An attempt has been made to answer the question of what the meaning, definition and features of the bill of loading and guidelines in international road transport is in domestic law and uniform international document with a comparative view and library and analytical method. In order to unify the domestic and global legal system, we should also get acquainted with the legal regime of the said convention. Finally, we come to the conclusion that there are substantial differences between the Consignment note and the bill of loading. The bill of loading is a commercial document, but it is not a document of ownership and transfer and it cannot be collateralized. Both the bill of loading and the Consignment note are the reason for the existence of a transport contract and the receipt of the goods by the Carrier.

**Keywords:** international road transport contract, transport law, international trade law, consignment note, bill of loading, goods transfer, shipper

Received: 17/April /2021

Accepted: 28/August/2021

ISSN: 2783-3631

## تطبیق مفاهیم و عملکرد حقوقی راه‌نامه و بارنامه در قوانین حقوقی ایران و معاهده CMR

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق، پردیس علوم و تحقیقات خوزستان، دانشگاه آزاد

اسلامی، اهواز

Dr.yashartaheri@gmail.com

یاشار طاهری

### چکیده

قراردادهای حمل‌ونقل در حقوق تجارت بین‌الملل و حقوق داخلی وجوه گوناگونی دارد. در پهنه‌ی حقوق تجارت بین‌الملل، انتقال کالا و سرعت در عملیات تجاری، عوامل اساسی تولید ثروت و گردش مالی می‌باشند. در این راستا، حمل‌ونقل، وسیله عمده‌ی تجارت بین‌الملل است که به شیوه‌های هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی صورت می‌گیرد. موضوع این نوشتار، حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده می‌باشد که بر اساس کنوانسیون CMR انجام می‌گیرد. در این مقاله تلاش شده با نگاه تطبیقی و شیوه‌ی کتابخانه‌ای و تحلیلی، به این پرسش پاسخ داده شود که بارنامه و راه‌نامه در حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای در حقوق داخلی و سند یکنواخت بین‌المللی چه مفهوم، تعریف و ویژگی دارد تا ضمن پاسخ به نیاز حقوقی جاده‌ای داخلی، در راستای متحدالشکل کردن نظام حقوقی داخلی و خارجی با رژیم حقوقی کنوانسیون یادشده مطلع گردید. در نهایت به این نتیجه می‌رسیم که در دیدگاه هم‌سنجی میان راه‌نامه و بارنامه تفاوت‌های ماهوی وجود دارد. راه‌نامه، یک سند تجاری است اما سند مالکیت و انتقال نبوده، قابلیت توثیق و رهانت ندارد. هر دو سند بارنامه و راه‌نامه، دلیل وجود یک قرارداد حمل‌ونقل و مبنی بر دریافت کالا به وسیله متصدی ترابری است.

کلیدواژه‌ها: بارنامه، حقوق حمل‌ونقل، حقوق تجارت بین‌الملل، قرارداد حمل‌ونقل، راه‌نامه، مرسل.

## مقدمه

حمل و نقل و ترابری تجاری، علت بنیادین گردش مال التجاره و رسیدن آن به مرسل الیه (گیرنده) است. پیوستگی این پدیده در تولید ثروت و منافع تجاری برای بازرگانان آثار فراوان داشته و نیز موجب گسترش تجارت بین الملل شده است. شایان توجه که با رشد و توسعه ابزارهای ارتباطی اعم از اینترنت، رسانه، روابط اقتصادی و بازرگانی بین المللی بیشتر شده است. این عملیات موجبات دادوستد کالا میان کشورها و تجار را افزایش داده و حمل و نقل مسئله مهم و کانونی در تجارت جهانی گردیده است.

شیوه های جابه جایی کالا به صورت ترابری دریایی، هوایی، جاده ای، ریلی یا ترکیبی از آن ها صورت می گیرد. در نهایت؛ این رویداد از یک سو، دلیل تنوع پیوندهای حقوقی میان حاملین و استفاده کنندگان از خدمات حمل و نقل می گردد و از دیگر سو، چندپارگی حمل، مقررات خاص و معینی را از نظر حقوقی برای مدیریت ارتباط الزام آور می سازد. این ملازمات، باعث شده که در قرارداد حمل و نقل بین المللی تجارت جاده ای مقررات و قوانین ویژه میان تجار در عرصه جهانی وضع و اجرا گردد. از معاهدات مهم در این مورد، کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده مشهور به سی.ام.آر.<sup>۱</sup> (CMR) است.

جایگاه راهبردی ایران در خاورمیانه و ارزش ژئوپولیتیکی آن باعث شده که از دیرباز، بازرگانان ایرانی با تجار دیگر کشورها پیوند و روابط بازرگانی گسترده داشته باشند. میزان دادوستد با کشورهایی که از راه جاده با ما ارتباط دارند، دارای ارزش شاخص معینی است. پس از فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز که برخی هم با ایران مرز زمینی دارند، این مسئله برای کشور ایران اهمیت بالایی یافت چون این کشورها به دریای آزاد دسترسی ندارند و باید کالای خود را در جنوب کشور از طریق بنادر ایران از کشتی تخلیه و سپس به وسیله جاده و با وسایل نقلیه موتوری زمینی مانند تریلر و کامیون منتقل کنند. ولی به علت عدم عضویت ایران و کشورهای یادشده در معاهده<sup>۲</sup> CMR، در صورت بروز اختلاف؛ دچار مشکل خواهند شد. با فقدان سازوکار تعیین قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل بهره برداری مناسب از فرصت های بازرگانی ایجاد شده صورت نگرفت. این محرومیت از به کار بردن فرصت های تجاری و اقتصادی و سودآوری برای تاجر و ارزآوری برای کشور، ضرر هنگفتی به تجارت بین المللی ایران زد و موجبات سوختن فرصت ها و پتانسیل شد... در همین دوره، طی لایحه ای، پیوستن ایران به معاهده مزبور پیشنهاد شد و پس از تصویب مجلس شورای اسلامی در روز بیست و نهم تیرماه هزار و سیصد و هفتاد و شش به موجب «ماده واحده قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن<sup>۳</sup>» و سپس انجام اصلاحات و تصویب نهایی در روز هیجدهم مرداد ۱۳۷۶، کشور ایران به این کنوانسیون پیوست. با وجود چنین قانونی؛ ایران، از گنجایش و توان لازم جهت ساخت فرصت های تجاری

1. Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par route (Convention on the Contract for the International Carriage by Road). For more, visit full text of convention on:

2. این کنوانسیون در ۱۹ می ۱۹۵۶ میلادی برابر ۲۹ اردیبهشت ۱۳۳۵ خورشیدی در بر دارنده یک مقدمه و ۵۱ ماده در شهر ژنو سوئیس، امضاء و تصویب و در سال ۱۹۶۱ لازم الاجرا شد. برای دانستن بیشتر، ن.ک به:

[https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1970/851\\_851851/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1970/851_851851/de). last visited: \_ June, 10, 2021.

۳. برای دیدن قانون یادشده؛ ن.ک به:

[https://rc.majlis.ir/fa/law/print\\_version/92937](https://rc.majlis.ir/fa/law/print_version/92937)

این معاهده، استفاده شایسته را نمود. این موضوع در نظام حقوقی ایران بدان اندک، پرداخته شده که دانشمندان حقوقی نیاز است به گسترش و شناساندن بیشتر آن به جامعه بازرگانی ایران کمک کنند. با بیان این مسائل نظام حقوقی ایران با نگارش بیشتر؛ تقویت شده و سخن برای گفتن و برطرف نمودن مشکلات حقوقی و تجاری خواهد داشت.

یکی از بخش‌های مطرح در کنوانسیون، سندی به نام راه‌نامه است که در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کاربرد دارد. سندی جدید که در نظام حقوقی ایران باید بیشتر مورد شناسایی قرار گیرد. در این نوشتار، حقوق راه‌نامه و مقایسه آن با بارنامه به صورت تطبیقی در نظام حقوق تجارت ایران و کنوانسیون CMR بررسی شده است. برای این هدف، در آغاز به واکاوی ماهیت راه‌نامه و همچنین بارنامه توجه شده تا شناخت حقوقی از این دو سند ترابری به دست آید و سپس در قسمت دوم؛ به تحلیل و مقایسه عملکرد آن‌ها با یکدیگر پرداخته شده است. از این پس در این مقاله به معاهده یا کنوانسیون CMR، معاهده (کنوانسیون) گفته خواهد شد.

## ۱- شناخت حقوقی

### ۱-۱- قلمرو قرارداد حمل و نقل مشمول معاهده

کنوانسیون یا معاهده‌ی قرارداد حمل کالا از طریق جاده، در واقع بارنامه نبوده، بلکه مقررات یکنواخت قراردادهای خصوصی حمل کالا در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای است که وظایف فرستنده، گیرنده و شرکت حامل را معین می‌کند. در هر کنوانسیون در آغاز آن، قلمرو و دایره فراگیری آن تبیین شده است. در معاهده مورد بحث نیز دایره شمول آن در بند یک ماده یک کنوانسیون، حمل کالا از طریق جاده در قبال اجرت صورت می‌گیرد.<sup>۱</sup> کالا حتماً باید از طریق جاده حمل شده تا مشمول این معاهده گردد. از دیگر سو باید قرارداد حمل و نقل با اجرت باشد. یعنی قرارداد حمل و نقل معاوضی که در برابر ارائه خدمت، دستمزد و اجرت حمل‌کننده را باید پرداخت.

کنوانسیون بر قرارداد حق‌العمل کاری حمل و نقل که میان حق‌العمل کار و آمر منعقد می‌گردد، اعمال نمی‌شود (محسنی و قبولی درافشان، ۱۹۳: ۱۳۹۱). از دیگر سو با نگاه به مفهوم مخالف ماده نیز بر می‌آید که قرارداد رایگان حمل و نقل، هرگز مشمول معاهده نمی‌باشد. زیرا بنای اصلی و قصد طرفین در معاوضی و اجرتی بودن قرارداد حمل و نقل است و متصدی حمل، در مقام کسب منفعت تجاری است.

بند ۲ ماده یک کنوانسیون بیان می‌دارد که برای تحقق حمل و نقل از نظر کنوانسیون، باید کالا بر روی وسیله نقلیه جاده‌ای حمل گردد. در بیان بیشتر؛ منظور از وسیله نقلیه جاده‌ای، وسیله نقلیه موتوری زمینی، وسایل نقلیه قابل انفصال از هم تریلر و شبه تریلر است که این ماده بدان پرداخته است که شرایط آن را برای شناسایی حقوقی، به «کنوانسیون ترافیک جاده‌ای مصوب ۱۹ سپتامبر ۱۹۴۹» ارجاع داده و تعریف کرده است. بنابراین، معاهده، فقط ناظر به وسیله نقلیه موتوری زمینی و جاده‌ای است و شامل حمل با سایر وسایل و ابزارها مانند دوچرخه، هواپیما و غیره

1. Article 1-1: ((1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward...)).

نمی‌باشد. شایان ذکر است که با نگاه به منطوق ماده به این نمونه پی برده می‌شود که اگر مرسل، کالا را با اتوبوس به مقصد ارسال نماید، باز مورد، مشمول کنوانسیون خواهد بود.<sup>۱</sup>

برابر بند ۴ ماده‌ی یک معاهده، سه مورد، از شمول قلمرو کنوانسیون خروج موضوعی دارند. یعنی این که آن‌ها مشمول این معاهده نمی‌باشند تا از قواعد و مقررات آن پیروی نمایند. این موارد از قرار ذیل هستند: الف) محموله‌های پستی؛ چون محموله‌هایی تابع کنوانسیون پستی است. ب) محموله‌های آمبولانسی ج) اسباب‌کشی اثاثیه خانه.<sup>۲</sup>

مطابق ذیل بند یک ماده یک معاهده، یکی از شرایط ضروری برای جای گرفتن قرارداد حمل در دایره فراگیری کنوانسیون، این است که حتماً مبدأ و مقصد در دو کشور گوناگون باشند. پس عنصر بین‌المللی بودن قرارداد حمل و نقل که پیش‌تر نیز گفته شد، در اینجا به روشنی قابل استناد و اثبات است. از دیگر سو، لازم نیست که هر دو کشور عضو معاهده باشند.<sup>۳</sup> می‌توان نتیجه گرفت که تنها یک کشور دخیل در قرارداد حمل، کافی است که عضو کنوانسیون باشد.

### ۱-۲- مفهوم و تعریف بارنامه

پس از بررسی قلمرو معاهده در قراردادهای حمل و نقل جاده‌ای، باید با تعریف و مفهوم بارنامه آشنا شد تا بتوان به تبیین معیار حقوقی دست یافت. بارنامه، سندی است که بر دریافت کالاها برای حمل صدق می‌کند و به وسیله یک شخص درگیر در فعالیت حمل و نقل یا انتقال کالاها صادر می‌شود (Fernandez, 2021: 6). در تعریف دیگری، بارنامه به عنوان یک سند مالکیت قابل انتقال، در مفهومی که می‌تواند به عنوان انتقال حقوق مندرج در قرارداد و انتقال مالکیت کالاها با انتقال آن استفاده شود، تلقی می‌گردد (Semark, 2013: 150). البته می‌توان گفت که بارنامه، قرارداد حمل و نقل نیست. بلکه عبارت است از دلیل شروط قراردادی مندرج در آن، مابین متصدی حمل و فرستنده کالا است. هر چند متصدی حمل می‌تواند با اثبات این که قراردادی دیگر بین او و فرستنده منعقد شده و شروط دیگری علاوه بر شروط مندرج در بارنامه در آن درج شده است، از مزایای آن استفاده کند. بنابراین، آوردن دلیل برای وجود شروط قرارداد شفاهی نیز در این مورد پذیرفته می‌شود (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۹). در این خصوص، به عنوان نمونه؛ بند ۳ ماده ۸۳ قانون دریایی ایران، قرارداد باربری را تعریف کرده و با بیان این جمله که «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر منعقد می‌شود»، موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را به تنظیم بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر منوط کرده است.

از دیگر سو در شناسایی مفهوم حقوقی بارنامه باید دانست که در بند ۷ ماده‌ی ۵۲ قانون دریایی ایران نیز بدون اشاره به کارکردها، بارنامه را این‌گونه تعریف کرده است: «بارنامه دریایی، سندی است که مشخصات کامل بار در

1. Article 1-2. ((For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.)).
2. Article 1-4. ((This Convention shall not apply:
  - (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
  - (b) To funeral consignments;
  - (c) To furniture removal.)).
3. Article 1-1. ((... when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.)).

آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده، امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن، به منزله رسید دریافت بار است.» این تعریف در بردارنده چند کارکرد و ویژگی اصلی بارنامه است که رسد دریافت کالای حمل شده، دلیل و نشانه قرارداد حمل و نقل و یک سند مالکیت کالا محسوب می‌گردد (نجفی اسفاد، ۱۰۹: ۱۳۹۴) که در ادامه بدان پرداخته خواهد شد.

به نظر می‌رسد با نگاه به همه آرای درباره مفهوم بارنامه، بتوان تعریف حقوقی مناسبی ارائه داد. بدین مفهوم که بارنامه، سندی است از طرف یا به وسیله‌ی یک متصدی حمل و نقل که برای کسی که با وی قرارداد حمل کالا منعقد می‌کند و فرستنده (مرسل) صادر می‌گردد. ویژگی پایه بارنامه، تعهد متصدی به حمل کالا به مقصد معین، بر اساس شرایط سند و تحویل کالا مطابق آن شرایط است. در مقابل، فروشنده متعهد می‌شود اجرتی را که مورد توافق قرار گرفته به متصدی حمل و نقل بپردازد (اربابی و حاتمی پور، ۱۲۷: ۱۳۹۵). در بخش بعدی، مفهوم راهنامه که سند تازه در نظام حقوقی ایران و مصوب مجلس شورای اسلامی است، معرفی خواهد شد.

### ۳-۱- مفهوم و تعریف راهنامه

راهنامه، سندی است که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌شود. این سند که مربوط به حقوق تجارت بین‌الملل می‌باشد، در معاهده معرفی شد که با عنوان انگلیسی «consignment note»<sup>۱</sup> شناخته شد.

با توجه به رواج راهنامه میان تجار و نیز شرایطی که برای صدور این سند، در معاهده پیش‌بینی شده است، راهنامه از اسناد تجاری محسوب می‌شود (محسنی و همکار، ۱۳۹۲: ۱۲۵). راهنامه، سندی است تجاری که برخلاف بارنامه؛ دلیل بر مالکیت کالا نبوده، قابل توثیق و انتقال نیست (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۹).

در انعقاد قراردادها، اصل بر رضائی بودن آنهاست. به گونه‌ای که تشریفات بودن آنها نیاز به نص دارد. یعنی باید در قانون یا عرف یا مقررات، تشریفات بودن یک قرارداد مشخص گردد (شهیدی، ۱۳۸۶: ۸۴). در معاهده نیز همین گونه است.<sup>۲</sup> زیرا هرگونه فقدان یا خدشه یا بی‌نظمی و ایراد در شکل سند راهنامه، مانع تشکیل و انعقاد قرارداد حمل و نقل نمی‌گردد. زیرا برابر مفاد کنوانسیون در ماده‌ی ۴، هیچ صدمه‌ای به وجود یا اعتبار قرارداد نمی‌زند و سند راهنامه کاملاً جداست و ماهیت حقوقی خاص خود را دارد. به دیگر سخن، حمل و نقل بین‌المللی از نظر اعتبار و ماهیت وجودی، هیچ گونه وابستگی به راهنامه ندارد. برابر ذیل ماده‌ی ۴ معاهده، قرارداد، نیز تحت شمول و فراگیری کنوانسیون قرار دارد.<sup>۳</sup> به نظر می‌رسد در نظام حقوقی ایران و حقوق تجارت نیز اشکالی در این نگاه، نیست و با قواعد عام منطبق است. از آنجا که معاهده، سند راهنامه را به حقوق حمل و نقل بین‌المللی و حقوق تجارت بین‌الملل معرفی نموده است،

1. Article 4. ((The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note...)).

2. Article 4. ((...The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject the provisions of this Convention.))

3. Article 4. ((... the contract of carriage which shall remain subject the provisions of this Convention)).

مقررات و شرایط و ویژگی‌های دقیق و بسیاری را در برشماری اوصاف حقوقی راه‌نامه بیان نموده است. مثلاً در بند ۱ ماده‌ی ۶ معاهده<sup>۱</sup>، مشخصات دقیق الزامی درج در سند راه‌نامه را در ۱۱ بند بر می‌شمرد<sup>۲</sup>.

## ۲- عملکرد حقوقی

در این بخش به کاربردها و ویژگی‌های حقوقی اسناد راه‌نامه و بارنامه با توجه به ویژگی‌هایی که اسناد تجاری دارند، می‌پردازیم که ضمن بیان ویژگی‌های مهم هریک، تحلیل دیدگاه مقایسه‌ای نیز بیان می‌گردد.

### ۲-۱- دلیل قرارداد حمل

نخستین ویژگی که در دید سنجشی میان بارنامه و راه‌نامه باید بیان نمود، دلیل بودن برای قرارداد حمل است. در این میان بارنامه، دارای یکی از کارکردهای مناسب است که در پیوند با قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای که مشمول معاهده گردد، این است که بارنامه، از نظر اثباتی، دلیلی قانونی بر انعقاد یک قرارداد حمل و نقل است (Bodie, 2015: 295). به دیگر سخن، از دیدگاه حقوقی، بارنامه، نمایانگر وجود قراردادی (رسمی یا حرفه‌ای) بین فرستنده کالا و حمل‌کننده آن برای حمل کالای مندرج در بارنامه حمل یا متمم آن نیست. بلکه با توجه به مقررات بین‌المللی، بارنامه، سندی تعهدآور شناخته شده و می‌شود (عرفانی، ۱۳۹۲: ۳۴۲). زیرا در پی انعقاد قرارداد حمل است که بارنامه صادر می‌گردد.

1. Article 6. ((1. The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;
- (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
- (e) The name and address of the consignee;
- (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
- (g) The number of packages and their special marks and numbers;
- (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
- (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
- (j) The requisite instructions for Customs and other formalities;
- (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention)).

۱-۲- راه‌نامه دربردارنده شرایط الزامی زیر است:

- (الف) تاریخ بارنامه و محلی که در آن صادر شده است.
- (ب) نام و آدرس فرستنده.
- (پ) نام و آدرس شرکت حمل‌کننده.
- (ت) محل و تاریخ تحویل کالا و مکانی که برای تحویل تعیین شده است.
- (ث) نام و آدرس مرسل‌الیه.
- (ج) دستورالعمل چگونگی استفاده معمول از ماهیت کالا و روش بسته‌بندی، و در مورد کالاهای خطرناک، دستورالعمل کلی شناخته شده آن‌ها.
- (چ) تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های ویژه آن‌ها.
- (ح) وزن ناخالص کالا یا مقدار آن‌ها و در غیر این شیوه؛ نحوه کیل کردن بیان شود.
- (خ) هزینه‌های مربوط به حمل و نقل (هزینه‌های حمل و نقل، هزینه‌های اضافی، حقوق گمرکی و سایر هزینه‌های ایجاد شده از زمان انعقاد قرارداد تا زمان تحویل).
- (د) دستورالعمل‌های لازم برای عرف و رویه‌های خاص و سایر تشریفات.
- (ذ) یک اظهارنامه مبنی بر این که حمل و نقل، به‌رغم هر ماده مغایر در قرارداد، تحت شمول مفاد این کنوانسیون است.

در غیر این صورت، موضوع سالبه به انتفاع موضوع خواهد بود. یعنی این که تا قرارداد حملی نباشد، صدور بارنامه مجری نبوده و صدور تنها، کاری بیهوده می‌باشد.

راهنامه دلیل متقنی در قرارداد حمل است. بدین مفهوم که راهنامه نشانگر وجود قرارداد حمل و نقل بین‌المللی می‌باشد که بر اساس آن صادر شده است. همان‌طور که گفته شد، قرارداد حمل و نقل بین‌المللی بر اساس معاهده و همچنین حقوق ایران، یک عقد مستقل است و وابسته به سند دیگری نمی‌باشد. یکی از اسناد حمل و نقل که تسهیل کننده عملیات حمل از طریق جاده است، راهنامه است که وجود و استفاده از آن، در عرف تجاری با شکل خاص ارائه و از طریق سازمان بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای<sup>۱</sup> انجام می‌شود. اما چنین عرفی، وجود راهنامه برای تشکیل قرارداد حمل را ضروری نمی‌سازد (محسنی و همکار، ۱۳۹۲: ۱۲۸). زیرا ماده ۴ کنوانسیون همان‌گونه که پیش‌تر سخن آن رفت، مشمول ظهور رضائی بودن قرارداد حمل در معاهده دارد. بنابراین راهنامه شرط تشکیل و صحت قرارداد حمل نمی‌باشد (محسنی و همکار، ۱۳۹۱: ۱۹۹). از سوی دیگر برخی باور دارند که راهنامه، در مقام اثبات دعوا، نقش و ارزش اماره را دارد.

## ۲-۲- رسید دریافت کالا

بارنامه به وسیله حمل‌کننده یا نماینده‌ی او امضای او صادر می‌شود و به عنوان تأیید صحت دریافت کالاهای حمل شده در دوره‌های مشخص تلقی می‌گردد. بارنامه در واقع دلیل محکمی است مبنی بر این که قرارداد به طور موفقیت‌آمیز منعقد شده است (Hinkelman, 2009: 42). بارنامه ثابت می‌کند که فرستنده کالایی را به متصدی حمل تسلیم کرده است. در این حالت بارنامه به منزله‌ی رسید دریافت کالا است. پس از صدور بارنامه، اگر متصدی حمل برخلاف مندرجات آن ادعائی داشته باشد، پذیرفته نمی‌شود، زیرا صدور بارنامه بر تحویل کالا از جانب فرستنده با همان کیفیت بیان شده در بارنامه گواه است (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵). قانون‌گذار در بند ۷ ماده‌ی ۵۲ قانون دریایی ایران بیان می‌کند: «... بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است». در این تعریف قانون‌گذار در کنار توصیف بارنامه، صرفاً به این مقوله اکتفا کرده است که بارنامه به منزله‌ی رسید دریافت بار تلقی می‌شود (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۷).

البته باید گفت که در کنوانسیون نیز راهنامه، ظهور در این دارد که اماره‌ی مفروض<sup>۲</sup> یا به عبارتی دلیل ابتدایی مبنی بر دریافت کالاها به وسیله حمل‌کننده می‌باشد<sup>۳</sup>. بدین مفهوم که متصدی حمل و نقل، همه کالا را در کمال درستی و اطمینان از سالم بودن کالاها و بسته‌بندی آن‌ها و شمارش شده با گرفتن آموزش‌ها و تعلیمات لازم برای حمل، تحویل گرفته است. زیرا اگر راهنامه، فاقد شرایط خاص متصدی برای حمل باشد، اصل بر این است که تحویل گرفتن کالا و بسته‌بندی آن صحیح است و ظاهر در درستی رعایت استاندارد وضعیت بسته‌بندی و شمارگان آن و مقررات مربوط به حمل و تحویل کالا به وی می‌باشد<sup>۴</sup>. در قانون تجارت نیز از نگاه جامع به مؤدای ماده‌ی ۳۸۳ و ۳۷۹ بر می‌آید که

1. the International Road Transport Union=IRU. For more, visit <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>., last visited June 14, 2021.

2. Prima Facie Evidence.

3. Article 9-1. ((The consignment note shall be prima facie evidence of..... the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier)).

4. Article 9-2. ((If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the



چنانچه رسید تحویل کالا را که ارسال کننده از متصدی حمل می گیرد، نتواند به وی پس دهد، حق استرداد کالا را ندارد. این موضوع بدین مفهوم است که کالا تحت شرایط مشخص و روشنی تحویل متصدی گردیده است که در صورت فقدان رسید کالا، فرستنده حق پس گرفتن کالا را ندارد. زیرا برابر مقرر ماده ۳۷۹ نیز ارسال کننده کالا وظیفه دارد که نکاتی را درباره کالا و چگونگی عدل بندی (بسته بندی) کالا و بارچینی و تعداد عدل یا بسته و طرز بسته بندی و وزن و محتوی عدلها، مهلت تسلیم مندرج در قرارداد حمل و سایر موارد لازم و تعلیمات مربوطه را در یک بیانیه به اطلاع متصدی حمل برساند (عرفانی، ۱۰۰: ۱۳۸۶). به نظر می رسد، در این بخش، معاهده و قانون تجارت ایران مقرر تقریباً مشابهی دارند.

## ۲-۳- سندیت در انتقال و مالکیت کالا

در حقوق ایران، قانون گذار در بند چ ماده ۱ آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۸ مرداد ۱۳۷۷ هیئت وزیران، بارنامه را این گونه تعریف می کند که: «سندی است مبین مالکیت کالا...».

در یکی از تعاریف بارنامه، آن را به عنوان یک سند مالکیت قابل انتقال در مفهومی که می تواند به عنوان انتقال حقوق مندرج در قرارداد و انتقال مالکیت کالاها با انتقال آن استفاده شود، معرفی می گردد (عرفانی، ۱۳۸۵: ۱۱۳). این تعریف بیانگر انتقال مالکیت کالا با انتقال بارنامه است (Semark, 2013: 152). اما لزوماً انتقال مالکیت کالا با انتقال بارنامه محقق نمی شود چون بحث انتقال حقوق قراردادی و مالکیت و حقوق مالکانه جداست. زیرا انتقال حقوق قراردادی باعث نمی شود که مالکیت کالا نیز منتقل گردد، زیرا مالکیت کالا از پیش، در قرارداد بیع، بین مرسل و مرسل الیه مشخص گردیده است. در حالی که انتقال حقوق قراردادی فقط باعث جابه جا شدن حق تصرف در مدت مشخصی را بیان می کند (Baughen, 2015: 8). انتقال بارنامه با هدف انتقال مالکیت صورت نمی گیرد، بلکه این انتقال، به منزله انتقال تحقق تحویل کالاها در زمان حمل است. انتقال بارنامه، انتقال تصرف نسبت به کالاهای در حال حمل است و نه مبین انتقال مالکیت و این مقوله در حقیقت، چیزی است که بارنامه نشان دهنده آن است (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۳). زیرا به عنوان یک اصل فراگیر، مالکیت نمی تواند به صرف انتقال بارنامه منتقل شود. بارنامه به عنوان یک سند صادر شده، ذاتاً دلالت بر دریافت و حمل کالا دارد. مالکیت کالاها به خریدار به گونه ای که در عقد بیع از آن یاد شده، منتقل می شود که این انتقال نیز به هر نحوی می تواند صورت پذیرد (Dubovec, 2006: 442).

در مورد راه نامه نیز که آیا سند مالکیت کالا است؛ باید اذعان نمود که کنوانسیون، مقرره ی خاصی در این مورد دارد. در بند ۵ ماده ۱ معاهده، بیان می دارد که طرفین متعاقد باید توافق کنند که هیچ یک از مفاد این کنوانسیون را با توافق نامه های ویژه بین دو یا چند نفر از ایشان تغییر ندهند، مگر این که آن را در ترافیک مرزی خود غیر قابل اجرا

کنند یا اجازه استفاده از مفاد کنوانسیون را در عملیات حمل و نقل که کاملاً محدود به قلمرو داخلی حمل آن‌ها است، به عنوان سند بیانگر مالکیت معرفی کنند.<sup>۱</sup>

با نگاه به مفاد ماده، از آن بر می‌آید که معاهده، علاوه بر منع کشورهای عضو مبنی بر توافق علیه کنوانسیون، به طور مشخص و محدود، حق قلمداد کردن راه‌نامه به عنوان سند مالکیت کالا را در فعالیت‌های حمل و نقل داخل مرزها و قلمرو سرزمینی خودشان پذیرفته است. به دیگر سخن، بر اساس مفهوم مخالف ماده و برآیند حقوقی از آن، خارج از محدوده سرزمینی و مرزهای آن کشورها، راه‌نامه دلالت بر سند مالکیت کالا نمی‌کند.

## ۲-۴- چگونگی توثیق و گروگذاری

همان‌گونه که عده‌ای باور دارند که بارنامه، سند مالکیت کالا است، سندی قابل معامله و ظهرنویسی<sup>۲</sup> نیز است و معمولاً به حواله کرد، صادر می‌شود و می‌توان به نام حامل نیز آن‌ها را صادر کرد، همچنین قابلیت گروگذاری و توثیق<sup>۳</sup> را دارد (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵). اما راه‌نامه سندی تجاری است که برخلاف بارنامه، سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود و بنابراین، قابل توثیق و انتقال نیست و نیز قابل انتقال نبوده و دخالتی در انعقاد قرارداد حمل ندارد و به عبارتی قابل ظهرنویسی نیست (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۱۰). زیرا یکی از شرایط اصلی مال مورد رهن، عین معین بودن و مالیت داشتن آن می‌باشد. یعنی علاوه بر منفعت عقلایی و مشروع و قابلیت مورد معامله قرار گرفتن موضوع معامله، عین باید وجود خارجی نیز داشته باشد که این ویژگی در راه‌نامه موجود نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۵۳۹). بنابراین، عین معین باید قابل فروش باشد تا بتوان آن را به وثیقه و رهن گذاشت. همچنین این عینی بودن نیز در راه‌نامه وجود ندارد که بتوان مورد وثیقه قرار گیرد.

## نتیجه‌گیری

حقوق حمل و نقل از علوم مورد نیاز تجارت بین‌الملل است. زیرا سرعت که عنصر جان‌بخش به گردش ثروت و رونق تجارت میان بازرگانان و فرای مرزهاست، با حمل و نقل محقق می‌گردد. در این بین، حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده، نقش به‌سزایی را ایفا می‌کند. زیرا حمل و نقل از طریق جاده با وسایل نقلیه موتوری زمینی، گسترده و شایع‌تر است و حمل و دسترسی، به آسانی صورت می‌گیرد. همان‌طور که گفته شد، کنوانسیون CMR، یک سند یکنواخت‌ساز بین‌المللی است که ایران نیز به آن پیوسته است و مفاد حمل جاده‌ای موصوف را در چارچوب یک قانون، در نظام حقوقی خویش پذیرفته است. پس شایسته است که بیش‌از پیش به حمل و نقل از طریق جاده در میان کشورها در سایه معاهده توجه و عمل گردد و در مسیر هموارسازی و یکپارچه کردن حقوق حمل و نقل ملی و بین‌المللی از طریق جاده، آموزش‌های شایسته و کاربردی حقوقی به جامعه‌ی هدف (جامعه‌ی متصدیان حمل و نقل) و انجام پژوهش‌های علمی و گسترده به وسیله‌ی حقوقدانان صورت گیرد.

1. Article 1-5. ((The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods)).

۲. ظهرنویسی به معنای پشت‌نویسی است که در مورد اسناد تجاری مانند برات یا چک صورت می‌گیرد.

۳. توثیق یا گروگذاری یعنی به وثیقه نهادن، به رهن گذاشتن.

البته امروزه یکی از لوازم این آموزش و پژوهش، بهره‌گیری از ابزارهای نوین مانند اینترنت و آموزش برخط به علاقه‌مندان و دانشجویان و دانش‌پژوهان به دلیل آسانی استفاده و راحتی یادگیرندگان است. یکی از نقاط برجسته کنوانسیون مذکور، سند تجاری متضمن حمل کالا از طریق جاده با عنوان راه‌نامه می‌باشد که به حقوق حمل و نقل بین‌المللی شناسانده شد. در هم‌سنجی بارنامه با راه‌نامه، دانستیم که هر دو سند دلیل وجود قرارداد حمل و دریافت کالا به وسیله متصدی حمل هستند. اما از سوی دیگر، بارنامه قابل توثیق و ترهین است اما راه‌نامه این ویژگی را ندارد، چون به دلایلی از جمله ویژگی عدم قابلیت انتقال راه‌نامه، قابل توثیق نیست. هم‌چنین این که بارنامه، اصولاً در حمل دریایی به کار می‌رود و چون مسیر حمل دریایی، طولانی‌تر از حمل جاده‌ای است، ممکن است در طول مسیر، نیاز به فروش کالا احساس شود و بدین منظور از طریق بارنامه، کالا را برای حمل به دیگری منتقل کرد و به نظر عده‌ای کالا را بفروشد. اما راه‌نامه سند غیر قابل انتقال و تنها در حکم رسید کالا است. از این رو، راه‌نامه، قابلیت ظهرنویسی ندارد اما بارنامه، قابل ظهرنویسی است. هم‌چنین، با توجه به بررسی‌های انجام شده، باید گفت در معاهده‌ی CMR، راه‌نامه یک سند تجاری است، ولی سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود.

از یک طرف، نکته‌ی قابل توجه دیگر آن است که فقدان راه‌نامه یا وجود اشکال در مندرجات آن، به اعتبار قرارداد حمل لطمه‌ای وارد نمی‌کند. به دیگر سخن، اگر راه‌نامه به عنوان پیوست قرارداد حمل و نقل وجود داشته باشد، باید شرایطی را بر اساس کنوانسیون، دارا بوده تا واجد اعتبار حقوقی راه‌نامه باشد.

### پیشنهاد و راه‌حل‌ها

- ۱- آموزش حقوقی در بعد گسترده به حقوقدانان در زمینه‌ی حقوق حمل و نقل بین‌المللی.
- ۲- تبیین و تحلیل راه‌نامه بر اساس قانون مربوطه و سند CMR.
- ۳- معیار قرار دادن راه‌نامه در حوزه‌ی حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده.
- ۴- نوآر کردن حمل و نقل داخلی با نگاه به قانون مربوط به CMR.
- ۵- توجه به جزئیات دقیق حقوقی و درج آن‌ها در تنظیم اسناد راه‌نامه و بارنامه در سامانه‌های الکترونیکی و برخط.
- ۶- تقویت جایگاه حقوقی راه‌نامه در حمل و نقل بین‌المللی از مبدأ ایران، در بُعد منطقه‌ای (خاورمیانه و آسیای مرکزی و قفقاز) با توجه به عضویت ایران در پیمان‌های جدید.
- ۷- واکاوی بیشتر و ژرف حقوقی به وسیله‌ی نویسندگان و پژوهشگران حقوق در حوزه‌ی حقوق حمل و نقل و تجارت بین‌الملل در کشور.

### منابع

- اربابی، مسعود و حاتمی‌پور، نوید. (۱۳۹۹). تعیین قانون حاکم بر بارنامه دریایی توسط دادگاه‌های ایران و انگلستان، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۲۳ (۹۲)، ۲۲۳-۲۴۷.
- اربابی، مسعود و حاتمی‌پور، نوید. (۱۳۹۵). مطالعه تطبیقی کارکردها و نقش قراردادی بارنامه دریایی در حقوق ایران و انگلستان، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۲۰ (۷۹)، ۱۲۳-۱۴۵.

آیین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۷

- حسینی، سعید، روحانی، کارن و رضایی‌نژاد، ایرج. (۱۳۹۹). ارزیابی و مقایسه تطبیقی کارکردهای انواع بارنامه‌های بین‌المللی دریایی، مجله مدیریت بازاریابی، ۱۵ (۴۹)، ۱۰۵-۱۱۹.
- شهیدی، مهدی. (۱۳۸۶). تشکیل قراردادهای و تعهدات، تهران: مجد.
- عرفانی، محمود. (۱۳۸۶). حقوق تجارت، ج ۳، تهران: میزان.
- عرفانی، محمود. (۱۳۹۲). حقوق تجارت، تهران: جنگل.
- عرب احمدی، مجیدرضا، السان، مصطفی و نوشادی، ابراهیم. (۱۳۹۴). بارنامه الکترونیکی بین‌المللی دریایی و کارکردهای آن، حقوق اسلامی، ۱۲ (۴۶)، ۱۳۹-۱۶۵.
- عرب احمدی، مجیدرضا، السان، مصطفی و نوشادی، ابراهیم. (۱۳۹۸). بررسی تطبیقی کارکرد بارنامه به عنوان سند مالکیت، ۸ (۱)، ۳۱-۴۱.
- عرفانی، توفیق. (۱۳۸۵). مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی جاده و ریل (راه آهن)، تهران: اندیشه.
- غریبه، علی. (۱۳۸۸). آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا، تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری (دانشنامه حقوق و سیاست)، ۵ (۱۲)، ۹۹-۱۲۴.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۵). حقوق مدنی: عقود اذنی - وثیقه‌های دین، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۳۷۶
- قانون تجارت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۱۱
- قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳
- قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۰۷ و اصلاحات بعدی آن
- محسنی، سعید و صفوی شاملو، حسین. (۱۳۹۲). راه‌نامه در کنوانسیون CMR، مطالعات حقوق تطبیقی، ۴ (۲)، ۱۲۳-۱۳۶.
- محسنی، سعید و قبولی درافشان، سید محمد مهدی. (۱۳۹۱). شرایط اعمال کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، ۱۷ (۵۸)، ۱۸۹-۲۱۴.
- نبوی، عزیز. (۱۳۹۸). اصول حسابداری، تهران: انتشارات دیدار.
- نجفی اسفاد، مرتضی. (۱۳۹۴). حقوق دریایی، تهران: سمت.

## References

- Baughen, S. (2015). *Shipping law* (6th ed.). New York: Routledge – Cavendish.
- Brodie, P. (2015). *Commercial shipping handbook* (3rd ed.). New York: Informa Law from Routledge.
- Dubovec, M. (2006). The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, 23 (2), 437-466.
- Hinkelman, E. G. (2009). *A short course in international trade documentation* (4th ed.). USA: World Trade Press.
- ung, C. (1997). The convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR): Survey, analysis and trends of recent German case law. *Uniform Law Review*, 2 (1), 148-168.
- Semark, D. (2013). *P&I clubs: Law and practice* (4th ed.). London: Informa Law from Routledge.
- Fernandez, J. E. (2021). *Jurisdiction and arbitration agreements in contracts for the carriage of goods by sea*. New York: Informa Law from Routledge.