



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, Iran.

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, carrier

Received: 17/April/2021

Accepted: 28/August/2021

eISSN: 2783-4204

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، ایران.

یاشار طاهری *

چکیده

قراردادهای حمل و نقل، وجوه گوناگونی در حقوق تجارت بین الملل و حقوق داخلی دارد. در پهنه حقوق تجارت بین الملل، انتقال کالا و سرعت در عملیات تجاری، عوامل اساسی تولید ثروت و گردش مالی محسوب می‌شوند. در این راستا، حمل و نقل، وسیله عمده تجارت بین الملل است که به شیوه‌های هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی صورت می‌گیرد. موضوع این نوشتار، حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده بوده که بر اساس کنوانسیون CMR انجام می‌گیرد. در این مقاله تلاش شده با نگاه تطبیقی و شیوه کتابخانه‌ای و تحلیلی، به این پرسش پاسخ داده شود که بارنامه و راه‌نامه در حمل و نقل بین المللی جاده‌ای در حقوق داخلی و سند یکنواخت بین المللی چه مفهوم، تعریف و ویژگی‌هایی دارد تا ضمن پاسخ به نیاز حقوقی جاده‌ای داخلی، اطلاعات لازم در راستای متحدالشکل کردن نظام حقوقی داخلی و خارجی با رژیم حقوقی کنوانسیون یادشده ارائه گردد. 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 و قابلیت توثیق و رهانت ندارد. هر دو سند بارنامه و راه‌نامه، دلیل وجود یک قرارداد حمل و نقل و مبنی بر دریافت کالا به وسیله متصدی ترابری است.

کلیدواژه‌ها: بارنامه، حقوق حمل و نقل، حقوق تجارت بین الملل، قرارداد حمل و نقل، راه‌نامه، مرسل

مقدمه

حمل‌ونقل و ترابری تجاری، علت بنیادین گردش مال‌التجاره و رسیدن آن به مرسل‌الیه (گیرنده) است. پیوستگی این پدیده در تولید ثروت و منافع تجاری، آثار فراوانی برای بازرگانان داشته و نیز موجب گسترش تجارت بین‌الملل شده است. شایان توجه است که با رشد و توسعه، ابزارهای ارتباطی اعم از اینترنت، رسانه، روابط اقتصادی و بازرگانی بین‌المللی بیشتر شده است. این عملیات موجبات دادوستد کالا میان کشورها و تجار را افزایش داده و حمل‌ونقل به مسئله‌ای مهم و کانونی در تجارت جهانی بدل شده است.

شیوه‌های جابه‌جایی کالا به صورت ترابری دریایی، هوایی، جاده‌ای، ریلی و یا ترکیبی از آن‌ها صورت می‌گیرد. درنهایت، این رویداد از یک سو، دلیل تنوع پیوندهای حقوقی میان حاملین و استفاده‌کنندگان از خدمات حمل‌ونقل شده و از دیگر سو، چندپارگی حمل، مقررات خاص و معینی را از نظر حقوقی برای مدیریت ارتباط الزام‌آور می‌سازد. این ملازمات باعث شده که در قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی تجارت جاده‌ای، مقررات و قوانین ویژه‌ای میان تجار در عرصه جهانی، وضع و اجرا گردد. از معاهدات مهم در این مورد، کنوانسیون قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده مشهور به سی.ام.آر (CMR)^۱ 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 گسترده‌ای داشته باشند. میزان دادوستد با کشورهای 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 نیز با ایران مرز زمینی دارند، این مسئله برای کشور ایران اهمیت بالایی یافت چراکه 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. با این حال، به علت عدم عضویت ایران و کشورهای یادشده در معاهده CMR^۲، در صورت بروز اختلاف، دچار مشکل خواهند شد. با فقدان سازوکار تعیین قانون حاکم بر قرارداد حمل‌ونقل، بهره‌برداری مناسب و مورد انتظار از فرصت‌های بازرگانی ایجادشده صورت نگرفت. این محرومیت از به کار بردن فرصت‌های تجاری و اقتصادی و سودآوری برای تاجر و ارزآوری برای کشور، ضرر هنگفتی به تجارت بین‌المللی ایران وارد ساخته و موجبات سوختن فرصت‌ها و پتانسیل شد. در همین دوره، طی لایحه‌ای، پیوستن ایران به معاهده مزبور پیشنهاد شد و پس از تصویب مجلس شورای اسلامی در روز ۲۹ تیرماه ۱۳۷۶ به موجب «ماده واحده قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن»^۳ و سپس انجام اصلاحات و تصویب نهایی در روز هجدهم مرداد ۱۳۷۶، کشور ایران به این کنوانسیون پیوست. با وجود چنین قانونی، ایران از گنجایش و توان لازم جهت ساخت فرصت‌های تجاری این معاهده، استفاده شایسته را ننمود. توجه و پرداخت اندکی به این موضوع در نظام حقوقی ایران شده که نیاز است دانشمندان حقوقی در گسترش و شناساندن بیشتر آن به جامعه بازرگانی ایران کمک کنند. با بیان این مسائل، نظام حقوقی ایران با نگرش بیشتر، تقویت شده و سخن برای گفتن و برطرف نمودن مشکلات حقوقی و تجاری خواهد داشت.

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 دربردارنده یک مقدمه و ۵۱ ماده در شهر ژنو سوئیس، امضاء و تصویب و در سال ۱۹۶۱ لازم‌الاجرا شد. برای دانستن بیشتر، ن. ک به:

<https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1970/851/851/de>. last visited: _ June, 10, 2021.

۳. برای دیدن قانون یادشده؛ ن. ک به:

https://rc.majlis.ir/fa/law/print_version/92937

یکی از بخش‌های مطرح در کنوانسیون، سندی به نام راهنامه است که در حمل و نقل بین‌الملل 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 پرداخته تا شناخت حقوقی از این دو سند ترابری به دست آید، سپس در قسمت دوم، تحلیل و مقایسه عملکرد آن‌ها با یکدیگر انجام 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 معاهده قرارداد حمل کالا از طریق جاده، درواقع، 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.^۱ 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، باید دستمزد و اجرت حمل‌کننده را پرداخت.

کنوانسیون بر قرارداد حق‌العمل کاری حمل و نقل که میان حق‌العمل کار و آمر منعقد می‌گردد، اعمال نمی‌شود (محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱: ۱۹۳). از طرف دیگر، با نگاه به مفهوم مخالف ماده نیز این چنین برمی‌آید که قرارداد رایگان حمل و نقل، هرگز مشمول معاهده نیست 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. به 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 و شرایط آن را جهت شناسایی حقوقی به «کنوانسیون ترافیک جاده‌ای مصوب ۱۹ سپتامبر ۱۹۴۹» ارجاع داده و تعریف نموده است؛ بنابراین، معاهده، فقط ناظر بر وسیله نقلیه موتوری زمینی و جاده‌ای بوده و شامل حمل با سایر وسایل و ابزارها مانند دوچرخه، هواپیما و غیره نیست. 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 هم مشمول کنوانسیون خواهد بود.^۲

برابر بند ۴ ماده یک معاهده، سه مورد، از شمول قلمرو کنوانسیون، خروج موضوعی دارند؛ یعنی اینکه آن‌ها مشمول این معاهده نیستند تا از قواعد و مقررات آن پیروی نمایند. این موارد از قرار ذیل هستند:

الف) محموله‌های پستی زیرا محموله‌هایی تابع کنوانسیون پستی است؛

ب) محموله‌های آمبولانسی؛

ج) اسباب کشتی ائانه خانه.^۳

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

2. 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.)).

3. Article 1-4: ((This Convention shall not apply:

(a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;

(b) To funeral consignments;

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 به‌روشنی قابل استناد و اثبات است. از دیگر سو، لازم نیست که هر دو کشور عضو معاهده باشند.^۱ می‌توان نتیجه گرفت که کافی است تنها یک کشور دخیل در قرارداد حمل، 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 به‌وسیله یک شخص درگیر در فعالیت حمل و نقل یا انتقال کالاها صادر می‌شود (Fernandez, 2021: 6). در تعریف دیگر، بارنامه به‌عنوان یک سند مالکیت قابل انتقال، در مفهومی که می‌تواند به‌عنوان 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؛ هرچند متصدی حمل می‌تواند با اثبات اینکه 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 کن؛ بنابراین، ارائه دلیل برای وجود شروط قرارداد شفاهی نیز در این مورد پذیرفته می‌شود (حسنی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۹). در این خصوص، به‌عنوان 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 طرف دیگر، در شناسایی مفهوم حقوقی بارنامه باید دانست که در بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران نیز بدون اشاره به کارکردها، بارنامه را این‌گونه تعریف کرده است: «بارنامه دریایی، سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده، امضاء گردد و به‌موجب آن، تعهد شود که بار توسط کشتی به مقصد، حمل و تحویل‌گیرنده داده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به‌منزله رسید دریافت بار است». این تعریف دربردارنده چند کارکرد و ویژگی اصلی بارنامه است که رسید دریافت کالای حمل شده، دلیل و نشانه قرارداد حمل و نقل و یک سند مالکیت کالا محسوب می‌گردد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۴: ۱۰۹) و در ادامه بدان پرداخته خواهد شد.

به نظر می‌رسد با نگاه به همه آرا درباره مفهوم بارنامه بتوان تعریف حقوقی مناسبی ارائه داد؛ بدین مفهوم که بارنامه، سندی است از طرف یا به‌وسیله 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 اجرت مورد توافق را به متصدی حمل و نقل بپردازد (اربابی و حاتمی‌پور، ۱۳۹۵: ۱۲۷). در بخش بعد، مفهوم راه‌نامه که سند تازه در نظام حقوقی ایران و مصوب مجلس شورای اسلامی است، معرفی خواهد شد.

((c) To furniture removal.)).

1. 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.)).

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 است، در معاهده با عنوان انگلیسی^۱ «consignment note» شناخته شده است.

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 و قابل توثیق و انتقال نیست (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۹).

در انعقاد قراردادها، اصل بر رضائی بودن آن‌هاست به گونه‌ای که تشریفاتی بودن آن‌ها نیاز به نص دارد؛ یعنی باید در قانون یا عرف یا مقررات، تشریفاتی بودن یک قرارداد مشخص گردد (شهیدی، ۱۳۸۶: ۸۴). در معاهده نیز همین گونه است^۲ زیرا هرگونه فقدان، خدشه یا بی‌نظمی و ایراد در شکل سند راهنامه، مانع تشکیل و انعقاد قرارداد حمل و نقل نمی‌شود چراکه برابر مفاد کنوانسیون در ماده ۴، هیچ صدمه‌ای به وجود یا اعتبار قرارداد نمی‌زند و سند راهنامه کاملاً جداسست 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 ماده ۴ معاهده، قرارداد نیز تحت شمول و فراگیری کنوانسیون قرار دارد^۳. به نظر می‌رسد در نظام حقوقی ایران و حقوق تجارت نیز اشکالی در این نگاه نبوده 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، مقررات، شرایط و ویژگی‌های دقیق و بسیاری را در برشماری اوصاف حقوقی راهنامه بیان نموده است. مثلاً در بند ۱ ماده ۶ معاهده^۴، مشخصات دقیق الزامی درج در سند راهنامه را در ۱۱ بند برمی‌شمرد^۵.

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)).
4. 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)).

۵. 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

۲- عملکرد حقوقی

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

۲-۱- دلیل قرارداد حمل

نخستین ویژگی که باید در دید سنجشی میان بارنامه و راه‌نامه 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 مشمول معاهده، 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. در غیر این صورت، موضوع سالبه به انتفاع موضوع خواهد بود؛ یعنی تا قرارداد حملی نباشد، صدور بارنامه مجری نبوده و صدور تنها، کاری بیهوده است.

راه‌نامه دلیل متقنی در قرارداد حمل است؛ بدین مفهوم که راه‌نامه، نشانگر وجود قرارداد حمل و نقل بین‌المللی‌ای بوده 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 بوده و وابسته به سند دیگری نیست. یکی از اسناد حمل و نقل تسهیل‌کننده عملیات حمل از طریق جاده، راه‌نامه است که وجود و استفاده از آن، در عرف تجاری با شکل خاص ارائه و از طریق سازمان بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای^۱ انجام می‌شود. باین حال، چنین عرفی، وجود راه‌نامه برای تشکیل قرارداد حمل را ضروری نمی‌سازد (محسنی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۲۸) زیرا ماده ۴ کنوانسیون، همان‌گونه که پیش‌تر سخن رفت، مشمول ظهور رضائی بودن قرارداد حمل در معاهده دارد؛ بنابراین، راه‌نامه، شرط تشکیل و صحت قرارداد حمل نیست (محسنی و همکاران، 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 به‌وسیله حمل‌کننده یا نماینده او امضاء و صادر می‌شود و به‌عنوان تأیید صحت دریافت کالاهای حمل‌شده در دوره‌های مشخص تلقی می‌گردد. درواقع، بارنامه دلیل محکمی است مبنی بر اینکه قرارداد به‌طور موفقیت‌آمیز منعقد شده است (Hinkelman, 2009: 42). بارنامه ثابت می‌کند فرستنده کالایی را به متصدی حمل تسلیم کرده است. در این حالت، بارنامه به‌منزله رسید دریافت کالا است. پس از صدور بارنامه، اگر متصدی حمل برخلاف مندرجات آن ادعایی داشته باشد، پذیرفته نمی‌شود زیرا صدور بارنامه، گواه بر تحویل کالا از جانب فرستنده با همان کیفیت بیان‌شده در بارنامه است (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵). قانون‌گذار در بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران بیان می‌کند: «... بارنامه دریایی یا

(خ) هزینه‌های مربوط به حمل و نقل (هزینه‌های حمل و نقل، هزینه‌های اضافی، حقوق گمرکی و سایر هزینه‌های ایجادشده از زمان انعقاد قرارداد تا زمان تحویل)

(د) دستورالعمل‌های لازم برای عرف و رویه‌های خاص و سایر تشریفات

(ذ) یک اظهارنامه مبنی بر اینکه حمل و نقل، به‌رغم هر ماده مغایر در قرارداد، تحت شمول مفاد این کنوانسیون است

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.

اسناد مشابه آن به‌منزله رسید دریافت بار است.^۱ در این تعریف، قانون‌گذار در کنار توصیف بارنامه، صرفاً به این مقوله اکتفا کرده است که بارنامه به‌منزله رسید دریافت بار تلقی می‌شود (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۷). البته باید گفت که در کنوانسیون نیز راه‌نامه، ظهور در این دارد که اماره مفروض^۲ یا به عبارتی دلیل ابتدایی مبنی بر دریافت کالاها به‌وسیله حمل‌کننده است؛^۳ بدین مفهوم که متصدی حمل و نقل، همه کالاها را در کمال درستی و اطمینان از سالم بودن و بسته‌بندی آن‌ها و شمارش شده با گرفتن آموزش‌ها و تعلیمات لازم جهت 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 است.^۴ در قانون تجارت نیز از نگاه جامع به مؤدای ماده ۳۸۳ و ۳۷۹، برمی‌آید که چنانچه رسید تحویل کالا را که ارسال‌کننده از متصدی حمل می‌گیرد، 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 ارسال‌کننده کالا وظیفه دارد نکاتی را درباره کالا و چگونگی عدل‌بندی (بسته‌بندی) کالا، بارچینی، تعداد عدل یا بسته و طرز بسته‌بندی، وزن و محتوای عدل‌ها، مهلت تسلیم مندرج در قرارداد حمل و سایر موارد لازم و تعلیمات مربوطه را در یک بیانیه به اطلاع متصدی حمل برساند (عرفانی، ۱۳۸۶: ۱۰۰). به نظر می‌رسد که در این بخش، معاهده و قانون تجارت ایران مقرر تقریباً مشابهی دارند.

۳-۲- سندیت در انتقال و مالکیت کالا

در حقوق ایران، قانون‌گذار در بند چ ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۸ مرداد ۱۳۷۷ هیئت‌وزیران، بارنامه را این‌گونه تعریف می‌کند که: «سندی است مبین مالکیت کالا...».

در یکی از تعاریف بارنامه، آن را به‌عنوان یک سند مالکیت قابل انتقال در مفهومی که می‌تواند به‌عنوان انتقال حقوق مندرج در قرارداد و انتقال مالکیت کالاها با انتقال آن استفاده شود، معرفی می‌کند (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 نمی‌شود چراکه بحث انتقال حقوق قراردادی و مالکیت و حقوق مالکانه، ک امر جداست و انتقال حقوق قراردادی باعث نمی‌شود که مالکیت کالا نیز منتقل گردد زیرا مالکیت کالا از پیش، در قرارداد بیع بین مرسل و مرسل‌الیه مشخص شده است در حالی که انتقال حقوق قراردادی فقط باعث جابجا شدن حق تصرف در مدت مشخصی می‌گردد (Baughen, 2015: 8). انتقال بارنامه با هدف انتقال مالکیت صورت نمی‌گیرد بلکه این انتقال به‌منزله انتقال تحقق تحویل کالاها در زمان حمل است. انتقال بارنامه، انتقال تصرف نسبت به کالاها در حال حمل است و نه مبین انتقال مالکیت. در حقیقت، این مقوله چیزی است که بارنامه نشان‌دهنده آن است (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۳) زیرا به‌عنوان یک اصل فراگیر، مالکیت نمی‌تواند به صرف انتقال بارنامه منتقل شود. بارنامه به‌عنوان یک سند صادرشده، ذاتاً دلالت بر دریافت و حمل کالا دارد. مالکیت کالاها به خریدار به‌گونه‌ای که در عقد بیع از آن یاد شده، منتقل می‌شود که این انتقال نیز به هر نحوی می‌تواند صورت پذیرد (Dubovec, 2006: 442).

1. Prima Facie Evidence.

2. 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)).

3. 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 carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note)).

در مورد راه‌نامه نیز که آیا سند مالکیت کالا است، باید اذعان نمود که کنوانسیون، مقرر خاصی در این مورد داشته و در بند ۵ ماده ۱ معاهده بیان می‌دارد که طرفین متعاقد باید توافق کنند که هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون را با توافق‌نامه‌های ویژه بین دو یا چند نفر از ایشان تغییر ندهند؛ مگر اینکه آن را در ترافیک مرزی خود غیرقابل اجرا کنند یا اجازه استفاده از مفاد کنوانسیون را در عملیات حمل و نقل که کاملاً محدود به قلمرو داخلی حمل آن‌ها است، به‌عنوان سند بیانگر مالکیت معرفی کنند.^۱

با نگاه به مفاد ماده، از آن برمی‌آید که معاهده، علاوه بر منع کشورهای عضو مبنی بر توافق علیه کنوانسیون، به‌طور مشخص و محدود، حق قلمداد کردن راه‌نامه به‌عنوان 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 بر سند مالکیت کالا دلالت نمی‌کند.

۲-۴- چگونگی توثیق و گروگذاری

همان‌گونه که عده‌ای باور دارند بارنامه، سند مالکیت کالا است، سندی قابل معامله و ظهرنویسی^۲ نیز بوده و معمولاً به حواله کرد صادر می‌شود و می‌توان به نام حامل نیز آن‌ها را صادر نمود. همچنین، قابلیت گروگذاری و توثیق^۳ را دارد (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵). از طرف دیگر، راه‌نامه سندی تجاری است که برخلاف بارنامه، سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود، قابل توثیق و انتقال نیست، قابل انتقال نبوده، دخالتی در انعقاد قرارداد حمل ندارد و قابل ظهرنویسی نیست (حسینی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۱۰) زیرا یکی از شرایط اصلی مال مورد رهن، عین معین بودن و مالیت داشتن آن است؛ 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). در نتیجه، عین معین باید قابل فروش باشد تا بتوان آن را به وثیقه و رهن گذاشت. در ضمن، این عینی بودن نیز در راه‌نامه وجود ندارد که بتواند 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 بسزایی را ایفا می‌کند زیرا حمل و نقل از طریق جاده با وسایل نقلیه موتوری زمینی، گسترده‌تر و شایع‌تر است و حمل و دسترسی به آسانی صورت می‌گیرد. همان‌طور که گفته شد، کنوانسیون CMR، یک سند یکنواخت‌ساز بین‌المللی بوده که ایران نیز به آن پیوسته و مفاد حمل جاده‌ای موصوف را در چارچوب یک قانون، در نظام حقوقی خویش پذیرفته است. پس شایسته است که بیش‌ازپیش به حمل و نقل از طریق جاده در میان کشورها در سایه معاهده توجه و عمل گردد و در مسیر هموارسازی و یکپارچه نمودن حقوق حمل و نقل ملی و بین‌المللی از طریق جاده، آموزش‌های شایسته و کاربردی حقوقی به جامعه هدف (جامعه متصدیان حمل و نقل) و انجام پژوهش‌های علمی و گسترده به‌وسیله 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، 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 است که تحت عنوان حقوق حمل و نقل بین‌المللی شناسانده شد. در هم‌سنجی بارنامه با راهنامه، هر دو سند دلیل وجود قرارداد حمل و دریافت کالا به وسیله متصدی حمل هستند. با این حال، بارنامه قابل توثیق و ترهین است اما راهنامه این ویژگی را ندارد زیرا به دلایلی از جمله ویژگی عدم قابلیت انتقال راهنامه، قابل توثیق نیست. به علاوه، اینکه بارنامه اصولاً در حمل دریایی به کار می‌رود و مسیر حمل دریایی، طولانی‌تر از حمل جاده‌ای است، ممکن است در طول مسیر، نیاز به فروش کالا احساس شود. بدین منظور، می‌تواند کالا را از طریق بارنامه به منظور حمل به دیگری منتقل کرده و به نظر عده‌ای، کالا را بفروشد؛ اما راهنامه، سند غیرقابل 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 انجام‌شده باید گفت که در معاهده CMR، راهنامه یک سند تجاری است ولی سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود.

نکته 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 زمینه حقوق حمل و نقل بین‌المللی
- ۲- تبیین و تحلیل راهنامه بر اساس قانون مربوطه و سند CMR
- ۳- معیار قرار دادن راهنامه در حوزه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده
- ۴- نوآر ساختن 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 و در بُعد منطقه‌ای (خاورمیانه و آسیای مرکزی و قفقاز) با توجه به عضویت ایران در پیمان‌های جدید
- ۷- واکاوی بیشتر و ژرف حقوقی به وسیله نویسندگان و پژوهشگران حقوق در حوزه حقوق حمل و نقل و تجارت بین‌الملل در کشور.

منابع

- 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.
- اربابی، مسعود و حاتمی‌پور، نوید. (۱۳۹۹). تعیین قانون حاکم بر بارنامه دریایی توسط دادگاه‌های ایران و انگلستان، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۲۳(۹۲)، ۲۲۳-۲۴۷.
- آیین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۷۷).
- حسنی، 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.

- 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 به‌عنوان سند مالکیت، ۸(۱)، ۳۱-۴۱.
- عرفانی، توفیق. (۱۳۸۵). مسئولیت مدنی متصدیان حمل‌ونقل زمینی جاده و ریل (راه‌آهن). تهران: اندیشه.
- عرفانی، محمود. (۱۳۸۶). حقوق تجارت. جلد ۳، تهران: میزان.
- عرفانی، محمود. (۱۳۹۲). حقوق تجارت. تهران: جنگل.
- غریبه، علی. (۱۳۸۸). آثار تخلف متصدی حمل‌ونقل از قرارداد حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا، *تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری (دانشنامه حقوق و سیاست)*، ۵(۱۲)، ۹۹-۱۲۴.
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن. (۱۳۷۶).
- قانون تجارت جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۱۱).
- قانون دریایی ایران. (۱۳۴۳).
- قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۰۷ و اصلاحات بعدی آن.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۵). حقوق مدنی: عقود اذنی - وثیقه‌های دین. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- 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 حمل‌ونقل 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.
- 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.
- Fernandez, J. E. (2021). *Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts for the Carriage of Goods by Sea*. New York: Informa Law from Routledge.
- Hinkelman, E. G. (2009). *A Short Course in International Trade Documentation* (4th ed.). USA: World Trade Press.
- Jung, 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*, Access date: June, 15, 2021 in: www.ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf.
- Semark, D. (2013). *P&I Clubs: Law and Practice* (4th ed.). London: Informa Law from Routledge.

استناد به این مقاله: طاهری، یاشار. (۱۴۰۰). تطبیق مفاهیم و عملکرد حقوقی راه‌نامه و بارنامه در قوانین حقوقی ایران و معاهده CMR. *فصلنامه تحقیقات نوین میان‌رشته‌ای حقوق*، ۱۱(۱)، ۴۶-۵۶.



Modern Interdisciplinary Research in Law is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.