

بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸

بانگرشی بر بارنامه‌سی ام آر و کوتیف*

- مهسا نظری^۱
- سعید خردمندی^۲

چکیده

بارنامه سندی است که دلیل وجود قرارداد حمل و نقل می‌باشد و با تقاضای فرستنده توسط متصدی حمل یا نماینده او صادر می‌شود و بر مالکیت کالا برای دارنده آن، دریافت کالا توسط متصدی و تعهد وی مبنی بر تسلیم کالا دلالت می‌کند. در فقه و قانون مدنی ما سابقه‌ای از بارنامه وجود ندارد و در قانون تجارت نیز فقط در ماده ۳۸۳ و اژه بارنامه به کار رفته است؛ اما به دلیل ضرورت‌های عملی در تجارت و به تبع آن در حمل و نقل، این سند با نگاهی به حقوق تجارت بین‌الملل به قوانین داخلی ما راه پیدا کرد. در لایحه تجارت ۱۳۹۸ که هنوز تأییدیه شورای نگهبان را اخذ نکرده است، برخلاف قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱،

* تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۰۷ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۵/۰۹.

۱. دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران (mahsa.nazari.lawyer@gmail.com).
۲. استادیار گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران (نویسنده مسئول) (saeid.kheradmandy@gmail.com).

در اقدامی مثبت، بارنامه تعریف گردیده و ویژگی‌ها و اطلاعات مندرج در آن بیان شده است. قانونگذار ما در بیان اطلاعات ضروری مندرج در بارنامه به کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف» توجه داشته است؛ اما در بیان ویژگی‌های بارنامه به مواردی اشاره نموده که با کنوانسیون‌های مذکور هماهنگ نیست. برخلاف دیدگاهی که معتقد است در حمل و نقل زمینی تنها می‌توان راهنامه که سندی غیرقابل انتقال است، صادر نمود، صدور بارنامه را در این نوع حمل و نقل پذیرفته و به اختلافات در این خصوص پایان داده است.

واژگان کلیدی: بارنامه، راهنامه، کنوانسیون سی ام آر، کنوانسیون کوتیف.

مقدمه

در حمل و نقل بین‌المللی و داخلی کالا، اسناد و مدارکی وجود دارد که دربرگیرنده ویژگی‌ها و خصوصیات محموله است که به آن اسناد حمل کالا می‌گویند. اسناد حمل به منزله هویت و شناسنامه کالاهاست و برای خریدار کالا از اهمیتی فوق‌العاده برخوردار است؛ زیرا او پس از انجام وظایف و تعهدات مالی اش فقط از طریق ارائه این اسناد می‌تواند به انجام امور مربوط به تشریفات گمرکی و ترخیص کالا مبادرت ورزد.

بنابراین با توسعه تجارت بین‌المللی و حمل و نقل حجم عظیمی از کالاها، استفاده از اسناد حمل کالا از جمله «بارنامه» اهمیت زیادی پیدا کرد. اینکه اولین بار چه زمانی از بارنامه استفاده شده است، به درستی مشخص نیست؛ اما در آغاز این گونه مرسوم بود که صاحب کالا، نماینده خود را به همراه کالا اعزام می‌کرد تا کالا را در بندر مقصد تحویل دهد؛ ولی به تدریج با افزایش تعداد فرستندگان و کثرت حجم کالاها، انجام این روش با سختی‌های زیادی همراه و غیرعملی شد (تقی‌زاده، ۱۳۸۹: ۳۵). از این رو از روش دیگری استفاده شد که به موجب آن در ابتدا صاحب کشتی در مقابل دریافت کالا، رسیدی به فرستنده آن تسلیم می‌کرد و خودش در پایان سفر و به‌هنگام تحویل دادن کالا، رسیدی از گیرنده دریافت می‌نمود. این روش کم‌کم جای خود را به صدور و استفاده از بارنامه داد (شهریاری، ۱۳۷۸: ۷).

تقریباً از نیمه دوم قرن شانزدهم میلادی، صدور بارنامه به شکل امروزی آن متداول

شد و در قرن هجدهم، بارنامه با قابلیت انتقال از طریق ظهنویسی مورد استفاده همگانی قرار گرفت (همان: ۷۲).

در قرن نوزدهم، کشورهای که در حمل و نقل دریایی فعال بودند، به تدوین مقرراتی در خصوص حمل و نقل دریایی و شرایط و مقررات بارنامه پرداختند و همچنین کمیته کشتی رانی کنفرانس تجارت توسعه سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۸ مقرراتی درباره بارنامه وضع کرد که در سال‌های بعد چندین بار مورد تجدیدنظر قرار گرفت (عرفانی، ۱۳۹۴: ۱۱۲).

با توجه به اهمیت زیاد «بارنامه» از دیدگاه حقوقی و مقررات بین‌المللی، پیش‌بینی آن در مقررات داخلی از اهمیت بالایی برخوردار است. ولی برخلاف تحولات سریع در حقوق تجارت بین‌الملل و نیاز مبرم به اصلاح مقررات داخلی در ارتباط با این حوزه، متأسفانه هنوز با خلأ قانونی در این بخش مواجهیم؛ زیرا قانون مدنی ما به تبعیت از فقه در مبحث حمل و نقل، مقرراتی را در قالب عقد اجاره وضع نموده که با حمل و نقل سنتی مطابقت دارد و دیگر امروزه این مقررات نمی‌تواند جوابگوی ضروریات تجاری و حمل و نقل باشد. از طرف دیگر، ذکر بارنامه و ویژگی‌های آن در قانون دریایی و آیین‌نامه‌های مرتبط با آن نیز به دلیل قدمت و عدم همراهی با تحولات این حوزه، قادر به جبران نقصان در قوانین مدنی و تجارت نیست. لذا می‌بایست در زمینه حمل و نقل از این محدوده فراتر رفت و با وضع مقررات جدید، نیازهای جاری را پوشش داد.

در راستای تأمین این مهم و سایر مشکلاتی که ریشه در قدمت قانون تجارت و به‌روز نشدن مقررات آن دارد، لایحه جدید قانون تجارت، تقدیم مجلس شورای اسلامی گردید و به تاریخ ۱۳۹۰/۱۰/۶ در کمیسیون قضایی مجلس تصویب شد و در جلسه علنی ۱۳۹۱/۱/۲۳ مجلس شورای اسلامی با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال موافقت گردید.

این لایحه قانونی که بسیاری از صاحب‌نظران حقوق تجارت در تدوین آن مشارکت داشتند و در هیئت دولت به تصویب رسید، سپس توسط کمیسیون قضایی که عمدتاً غیرحقوق‌دان هستند، بسیار تغییر یافت که مورد اعتراض تدوین‌کنندگان قرار گرفت، با ایراد شورای نگهبان به محاق رفت. در نامه شماره ۹۱/۳۰/۴۶۶۹ مورخ ۱۳۹۱/۲/۲۴

قائم‌مقام دبیر شورای نگهبان به رئیس مجلس شورای اسلامی، مخالفت شورای نگهبان با این لایحه این‌گونه بیان شد:

«مصوبه جلسه مورخ بیست و سوم فروردین ماه یکهزار و سیصد و نود و یک مجلس شورای اسلامی که طبق اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی در جلسه مورخ ۱۳۹۰/۱۰/۶ و کمیسیون قضایی و حقوقی به تصویب رسیده بود، در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۰۲/۲۰ شورای نگهبان مورد بحث و بررسی قرار گرفت که نظر شورا به شرح زیر اعلام می‌گردد: "نظر به اینکه طبق اصل ۸۵ قانون اساسی، مجلس نمی‌تواند اختیار قانونگذاری را به شخص یا هیئتی واگذار کند، فقط در موارد ضروری می‌تواند اختیار وضع بعضی از قوانین را به کمیسیون‌های داخلی خود تفویض نماید، با توجه به اینکه قانون تجارت فعلی، قانون دائمی است و امور مربوطه به‌طور طبیعی و عادی جریان دارد و خلأ قانونی به‌نحو کلی که جبران آن ضروری باشد، در این خصوص وجود ندارد و هیچ ضرورتی برای تصویب این مصوبه در کمیسیون به‌صورت آزمایشی بدون جری مراحل عادی قانونگذاری نیست، علاوه بر وجود ابهامات و اشکالات عدیده در این مصوبه، با عنایت به مراتب مذکوره تصویب آن توسط کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس شورای اسلامی، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی تشخیص داده شد. به فرض اینکه قانون موجود در برخی موارد، احتیاج به تغییر و اصلاح یا تکمیل داشته باشد، باید به این نحو و به همان مقدار اکتفا شود».

با اعاده لایحه ۱۳۹۱ به مجلس شورای اسلامی، کمیسیون قضایی مجلس با توجه به نظر شورای نگهبان، باب قراردادهای لایحه ۱۳۹۱ را بعد از اعمال برخی اصلاحات در تاریخ ۱۳۹۸/۳/۲۰ به تصویب رساند، که اگرچه هنوز به تأیید شورای نگهبان نرسیده و سرنوشت آن در حاله‌ای از ابهام است، اما مبنای این تحقیق قرار گرفته است.

هدف این نوشتار که با روش توصیفی و تحلیلی نگاشته شده است، بررسی مفهوم و ویژگی‌های بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸ و کنوانسیون‌های «سی ام آر»^۱ و «کوتیف»^۲

۱. کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده در این مقاله به اختصار سی ام آر (CMR) نامیده می‌شود که عبارت است از:

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention Merchandise Routiere).

۲. کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی در این مقاله به اختصار کوتیف (COTIF) نامیده می‌شود که عبارت است از: Convention Concerning International Carriage by Rail.

و پاسخ به سؤال اساسی زیر است:

آیا قانونگذار ما در تدوین مواد مربوط به بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸، به کنوانسیون‌های گفته شده نظر داشته و ویژگی‌های بارنامه در این دو کنوانسیون را لحاظ کرده است؟

برای یافتن پاسخ، ابتدا ماهیت «بارنامه» و ویژگی‌های آن را در کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف» مورد بررسی قرار داده، سپس لایحه تجارت ۱۳۹۸ را بر آن تطبیق داده‌ایم و امیدواریم نتایج این تحقیق در بررسی نهایی شورای محترم نگهبان، نسبت به مصوبه مذکور منشأ اثر باشد.

۱. تعریف بارنامه و راهنما

۱-۱. تعریف بارنامه و راهنما در لغت

برای «بارنامه» در لغت معانی مختلفی ذکر شده است؛ از جمله:

«ورقه‌ای مکتوب که در آن، نوع کالایی که از شهری به شهر دیگر حمل شود و وزن و دیگر مشخصات آن را نویسند و گیرنده به‌موجب آن ورقه، کالا را از گاراژ یا اداره پست تحویل گیرد» (معین، ۱۳۸۲: ۱/۳۱۳).

«راهنما» یا «راهنما» نیز به «سفرنامه، نقشه راه و دفترچه راهنمایی» تعریف شده است (عمید، ۱۳۶۴: ۲/۱۰۲۶).

۱-۲. تعریف بارنامه در اصطلاح حقوقی

در کنوانسیون «سی ام آر»، بارنامه (راهنما جاده‌ای) تعریف نشده است. در متن انگلیسی کنوانسیون «سی ام آر» و ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» از اصطلاح consignment note برای سند حمل استفاده شده است. در ترجمه این اصطلاح در کنوانسیون «سی ام آر» به زبان فارسی اختلاف نظر زیادی وجود دارد و از عباراتی همچون راهنما، راهنما زمینی، راهنما کامیون (عرفانی، ۱۳۹۴: ۱۱۹)، راهنما بین‌المللی، راهنما سی ام آر (خواجهمزاده، ۱۳۹۵: ۴۵)، سند محموله، یادداشت ارسال کالا، بارنامه جاده‌ای (جباری قره‌باغ، ۱۳۹۵: ۲۸)، سند حرکت کالا، سند حمل، سند حمل جاده‌ای،

رسید کامیون و بارنامه «سی ام آر» استفاده شده است؛ اما در ترجمه رسمی کنوانسیون «سی ام آر» و کنوانسیون «کوتیف» این اصطلاح، «بارنامه» معنا شده است (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۴).

پس در واقع آنچه تحت عنوان بارنامه در ترجمه کنوانسیون «سی ام آر» و ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» بیان شده، از حیث ماهیت همان «راهنامه» است؛ اما برای اینکه به لفظ به کاررفته در ترجمه رسمی کنوانسیون‌های مزبور وفادار باشیم، در این مقاله از لفظ «بارنامه» در کنوانسیون «سی ام آر» و ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» استفاده می‌شود؛ اما منظور همان راهنامه یا بارنامه زمینی و ریلی است.

از آنجایی که بارنامه ابتدائاً در حمل و نقل دریایی مورد استفاده قرار گرفته است، طبیعی است که قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با حمل دریایی بیشتر به آن پرداخته و قواعد مربوط به آن را به صورت گسترده‌تری بیان داشته باشند.

در بند ۷ ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۸ سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل دریایی کالا (قواعد هامبورگ) بیان شده است:

«اصطلاح بارنامه به سندی اطلاق می‌شود که دلالت بر قرارداد حمل و نقل دریایی کالا، تحویل کالا و یا بارگیری آن در کشتی توسط حمل و نقل کننده دارد؛ همچنین حاکی از تعهد حمل و نقل کننده به تحویل کالا در ازای تسلیم آن سند می‌باشد. این تعهد ناشی از قید عبارتی در سند است که مقرر می‌دارد کالا باید به شخص معینی یا به حواله کرد یا به حامل سند تحویل گردد».

همچنین در بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، بارنامه این گونه تعریف شده 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، 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».

بنابراین بارنامه دریایی، اقرارنامه‌ای است که از طرف متصدی حمل، تحویل فرستنده کالا می‌گردد و به همین جهت در فرانسه connaissance خوانده می‌شود

(براری چناری و جهانیان، ۱۳۹۵: ۱۶).

بند ز ماده ۱ آیین نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا مقرر می‌دارد:

«سندی قابل انتقال و مبین مالکیت کالا است که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، کامیون، راه‌آهن، هواپیما و یا ترکیبی از آن‌ها) در مقابل کرایه حمل معین می‌باشد».

پس می‌توان گفت بارنامه سندی است که توسط متصدی حمل یا نماینده او پس از دریافت کالا صادر می‌شود و مبین حمل کالا در قبال کرایه از مبدأ تا مقصد با وسیله حمل توافق شده است و به‌موجب آن، کالا در مقصد به گیرنده تحویل داده می‌شود. گفتمی است بارنامه در قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ تعریف نشده و فقط در ماده ۳۸۳، این واژه به کار رفته است.

در بند ۷ ماده ۶۳ لایحه قانون تجارت مصوب ۱۳۸۴، تعریف ذیل برای «بارنامه» پیشنهاد شده بود:

«بارنامه سندی کاغذی یا الکترونیکی^۱ است که به تقاضای فرستنده و به‌وسیله متصدی حمل و نقل یا نماینده او صادر و توسط اشخاص یادشده امضا گردیده و مشخصات کامل کالا در آن قید شده است و دلیل وجود قرارداد حمل و نقل و رسید تحویل کالا به متصدی حمل و نقل محسوب می‌شود. عدم صدور بارنامه یا ناقص بودن آن، تأثیری بر اعتبار قرارداد حمل و نقل ندارد».

اما برخلاف لایحه تجارت ۱۳۸۴ که به تعریف بارنامه پرداخته بود، در لایحه تجارت ۱۳۹۱، همچون قانون تجارت از تعریف بارنامه خودداری شد و فقط در ماده ۸۷ به آن اشاره گردید. البته در لایحه تجارت ۱۳۹۸، این نقیصه برطرف گردید و با اختصاص مواد ۱۳۳ تا ۱۴۳ به این امر، علاوه بر تعریف «بارنامه»، ویژگی‌ها و احکام آن نیز بیان گردید.

۱. بهتر بود قانونگذار از واژه «الکترونیکی» به جای «الکترونیکی» استفاده می‌نمود؛ زیرا واژه الکترونیکی به معنای وابسته به فناوری اطلاعات و مباحث مربوط به رایانه است نه واژه الکترونیکی.

ماده ۱۳۳ این لایحه در تعریف بارنامه مقرر می‌دارد:

«بارنامه سندی است که بنابر تقاضای فرستنده توسط متصدی حمل و نقل یا نماینده او صادر می‌شود و بر مالکیت کالا برای دارنده آن، وجود قرارداد حمل و نقل، دریافت کالا توسط متصدی و تعهد وی مبنی بر تسلیم کالا در ازای دریافت آن دلالت می‌کند».

۳-۱. تعریف راهنما در اصطلاح حقوقی

راهنما جاده‌ای سندی است که در مسیر حمل کالا با کامیون مورد استفاده قرار می‌گیرد و مخصوص حمل‌کننده‌هاست. این سند که حدود مسئولیت‌های متصدیان حمل و نقل جاده‌ای را مشخص می‌نماید، به منزله رسید کالا تلقی می‌شود (عالی‌دایی، ۱۳۹۵: ۲۲).

راهنما ریلی نیز سندی است که مبین وجود قرارداد (رسمی یا عرفی) بین فرستنده کالا و متصدی حمل ریلی می‌باشد که متصدی برای حمل کالای مندرج در آن از یک نقطه (ایستگاه مبدأ) به نقطه دیگر (ایستگاه مقصد) در قبال دریافت کرایه، آن را صادر می‌نماید (تقی‌زاده، ۱۳۹۵: ۸۲).

۲. تفاوت اساسی بارنامه و راهنما

بند ح ماده ۱ آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، کالا «راهنما» را این‌گونه تعریف نموده است:

«سندی است غیرقابل انتقال که حمل‌کننده با صدور آن متعهد می‌گردد در قبال کرایه، محموله یک وسیله نقلیه را از مبدأ تا مقصد، حمل و تحویل گیرنده نماید».

پس راهنما به منزله رسیدی است که از طرف متصدی حمل به فرستنده کالا داده می‌شود و قابل معامله نمی‌باشد و صدور آن به صورت در وجه حامل، معمول نیست (ستوده‌تهرانی، ۱۳۷۵: ۷۴/۳).

عده‌ای از حقوق‌دانان معتقدند آنچه در حمل و نقل هوایی و زمینی صادر می‌گردد «راهنما» است و بارنامه واقعی صرفاً در حمل و نقل دریایی صادر می‌شود (زمانی قدیمی، ۱۳۹۶: ۱) و هرگاه بخواهند در حمل و نقل دریایی، سند حملی دارای ویژگی «غیرقابل

انتقال» باشد، آنگاه «راهنامه دریایی» صادر می‌نمایند.

پس راهنامه دریایی، یکی از ویژگی‌های اصلی بارنامه را که قابلیت انتقال آن است، ندارد. انتقال سند توسط دارنده، زمانی امکان‌پذیر است که آن سند، دلیل مالکیت دارنده باشد و راهنامه دریایی این ویژگی را ندارد. پس وقتی از یک راهنامه دریایی برای کالاهای موصوف استفاده می‌گردد، همه آن چیزی که باید دریافت‌کننده کالا ثابت نماید، آن است که نامش در راهنامه به‌عنوان گیرنده منتقل شده است. این مزیت اصلی راهنامه نسبت به بارنامه است؛ زیرا گیرنده دیگر نیازی به تحویل نسخه اصلی راهنامه دریایی ندارد. این خصیصه موجب حمل و تحویل سریع محموله شده و با این وصف، دیگر نیازی به رسیدن نسخه اصلی به بندر برای تخلیه بار نیست. در نتیجه، مشکلات ناشی از تأخیر بارنامه حذف می‌شود (همان: ۱۰).

بنابراین «غیرقابل انتقال بودن» راهنامه، یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های آن است؛ یعنی امکان پشت‌نویسی و صدور به‌صورت «به‌حواله‌کرد» را ندارد.

علاوه بر این، راهنامه «غیرقابل توثیق» است. علت عدم قابلیت توثیق راهنامه این است که مال مرهونه باید عین بوده و قابل قبض^۱ و فروش باشد و نیز ارزش و منفعت عقلایی داشته، به نحوی که عرفاً قابلیت وصول طلب از آن موجود باشد؛ درحالی که راهنامه فاقد عینیت است. البته ممکن است برخی اسناد همانند اسکناس به‌قدری با ارزش موضوع خود عجین و آمیخته شده باشند که در نگاه عرف عینیت پیدا کنند؛ ولی راهنامه چنین پیشینه و داوری عرفی ندارد و از آنجایی که راهنامه غیرقابل انتقال

۱. براساس ماده ۷۷۲ قانون مدنی، در حقوق ایران «قبض» شرط صحت رهن است و این حکم به اعتراف بسیاری از حقوق‌دانان، ریشه در قول مشهور فقهای امامیه دارد و عده‌ای از فقیهان نیز آن را به مشهور منتسب نموده‌اند. باوجوداین، مطالعه عمیق موضوع در آرای فقهای شیعه آشکار می‌سازد که جمع بزرگی از اندیشمندان امامیه، ارزشی برای قبض مورد رهن در صحت رهن قائل نیستند و لذا حتی شهر دانستن حکم مورد پذیرش قانونگذار در فقه امامیه دشوار می‌نماید. باوجوداین، آنچه که در حقوق ما و فقه امامیه تاکنون مورد توجه قرار نگرفته، ویژگی‌ها و تنوع اموال گوناگون است که می‌تواند بر شرطیت قبض تأثیر گذارد. برخی حقوق‌دانان معتقدند با مطالعه حقوق فرانسه که قبض را در اموال منقول لازم می‌داند، می‌توان در حقوق ما هم قبض و استمرار آن را شرط صحت رهن قرار داد و استثنائات آن را نیز بیان کرد و برای اموال غیرمنقول، قبض را از شرایط صحت آن حذف کرد و لزوم ثبت رهن را جایگزین آن نمود و رهن ثبت‌نشده را در برابر رهن ثبت‌شده غیرقابل استناد قرار داد (حبیبی و شعبانی کندسری، ۱۳۹۵: ۱۱۹).

است، بنابراین قابل فروش نیز نمی‌باشد، پس قابل توثیق نیست (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۷). البته اگر گفته شود که با استناد به قانون عدم الزام سپردن وثیقه ملکی به بانک‌ها و دستگاه‌ها و سایر مؤسسات و شرکت‌های دولتی به منظور تسهیل امر سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال بیشتر در طرح‌های تولیدی و صادراتی مصوب ۱۳۸۰، راهننامه نیز مانند چک و سفته می‌تواند قابل توثیق باشد، چون عینیت دارد، می‌توان در پاسخ گفت: قانونگذار اگرچه از چک، سفته، بیمه‌نامه و ضمانت‌نامه‌های اعتباری صادره از شرکت‌های بیمه نام برده، اما از راهننامه حرفی به میان نیاورده است و به نظر می‌رسد دلیل این امر، غیرقابل انتقال بودن راهننامه است که با فلسفه مال موضوع وثیقه که باید مالی باشد که قابلیت انتقال و فروش را داشته باشد، منافات دارد پس راهننامه قابلیت توثیق ندارد.

۳. ویژگی‌های بارنامه (راهننامه جاده‌ای) در کنوانسیون سی ام آر

۳-۱. الزامی نبودن تنظیم بارنامه (راهننامه جاده‌ای)

مطابق ماده ۴ کنوانسیون سی ام آر:

«قرارداد حمل با تنظیم بارنامه (راهننامه جاده‌ای) تأیید می‌شود. فقدان، دسترسی نداشتن به بارنامه (راهننامه جاده‌ای) یا بی‌نظمی در صدور سند یادشده، لطمه‌ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد و قرارداد حمل مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود».

پس بارنامه (راهننامه جاده‌ای) شرط صحت و تشکیل قرارداد حمل نیست و اساساً با توجه به مقررات کنوانسیون «سی ام آر»، وجود بارنامه (راهننامه جاده‌ای) الزامی نیست (همان: ۱۲۸)؛ بلکه بارنامه (راهننامه جاده‌ای) مؤید انعقاد قرارداد حمل و نقل و رسید دریافت کالا توسط متصدی حمل است. به علاوه، فقدان یا عدم دسترسی و بی‌نظمی در صدور بارنامه (راهننامه جاده‌ای)، مشکلات جدی و زیادی برای طرفین قرارداد حمل ایجاد خواهد کرد و ممکن است مدعی نتواند شرایط مندرج در ماده ۱ کنوانسیون را اثبات نماید و یا اینکه مشکلاتی ایجاد گردد که فرستنده مجبور شود برای اثبات ادعای

خود از طرق دیگری بهره ببرد که کاری دشوار خواهد بود (جباری قره‌باغ، ۱۳۹۵: ۲۶).
 از طرف دیگر، علی‌رغم اینکه براساس کنوانسیون «سی ام آر»، وجود بارنامه (راهنامه جاده‌ای) الزامی نیست، اما چون در مقررات داخلی ایران^۱ همراه داشتن راهنامه جاده‌ای توسط متصدی حمل الزامی است (و همراه نداشتن راهنامه جاده‌ای سبب اخذ جریمه از متخلف خواهد شد)، پس در صورتی که متصدی این سند را همراه خود نداشته باشد، اجازه حمل کالا را در خاک ایران نخواهد داشت. بنابراین اگر قرارداد حمل مشمول کنوانسیون «سی ام آر» باشد و کامیون حامل بار از خاک ایران عبور کند، برای تردد باید بارنامه (راهنامه جاده‌ای) صادر شده و متصدی آن را به همراه خود داشته باشد (همان).

۲-۳. نسخه‌های بارنامه (راهنامه جاده‌ای) و تعارض بین آنها

براساس بند ۱ ماده ۵ این کنوانسیون:

«بارنامه (راهنامه جاده‌ای) حمل در سه نسخه اصلی تنظیم و به امضای فرستنده کالا و متصدی می‌رسد. این امضاها ممکن است چاپ شده و یا با مهرهای فرستنده و متصدی جایگزین شوند؛ مشروط بر اینکه قوانین کشوری که سند در آن تنظیم می‌شود، چنین کاری را اجازه دهد. نسخه اول بارنامه (راهنامه جاده‌ای) به فرستنده تسلیم می‌شود، نسخه دوم همراه کالا خواهد بود و نسخه سوم توسط متصدی نگهداری می‌شود».

در بند ۲ این ماده نیز بیان شده است:

«وقتی که کالای مورد حمل در چند وسیله نقلیه بارگیری یا از چند نوع مختلف کالا ترکیب و یا از چند قسمت مجزا تشکیل شده باشد، فرستنده یا متصدی حق خواهد داشت درخواست نماید برای هر وسیله نقلیه یا برای هر نوع کالا یا قسمت‌های جدا، بارنامه (راهنامه جاده‌ای) جداگانه‌ای تنظیم شود».

بنابراین براساس کنوانسیون «سی ام آر»، بارنامه (راهنامه جاده‌ای) باید در سه نسخه

۱. مقرراتی مانند ماده ۱ قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافربری و بارنامه مصوب ۱۳۶۸، و ماده ۳۰ آیین‌نامه وسائط نقلیه موتوری مصوب ۱۳۲۱، که وجود راهنامه ریلی را الزامی می‌دانند.

تنظیم شود^۱ و نسخه اول به فرستنده و نسخه سوم به متصدی تسلیم می‌گردد و نسخه دوم نیز همراه کالا ارسال می‌گردد.

در صورت تعارض مندرجات سه نسخه اصلی بارنامه (راهنامه جاده‌ای) با هم، راهکار حل این تعارض در کنوانسیون بیان نشده است. مراجعه به حقوق ملی برای حل این مسئله می‌تواند راهگشا باشد. ازاین‌رو در نظام حقوقی ایران برای حل تعارض مندرجات نسخه‌های راهنامه جاده‌ای و عدم احراز واقعیت، می‌توان به اصول حقوقی و اصول عملیه استناد کرد. برای مثال، وقوف بر قدر متیقن و اصل عدم زیادت می‌تواند مستند برائت نسبت به تعهد زائد باشد. همچنین اصل عدم تأخر حادث، راهگشای اختلاف نسخه‌های متعدد راهنامه از حیث تاریخ است و در فرض تقدم و تأخر تاریخ نسخه‌های راهنامه، تاریخ مؤخر معتبر خواهد بود (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۳۱).

۳-۳. امضا یا مهر بارنامه (راهنامه جاده‌ای)

مطابق بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون «سی ام آر»، بارنامه به امضای فرستنده کالا و متصدی خواهد رسید و این امضا ممکن است چاپ شده باشد و یا در صورت اجازه قوانین و مقررات کشوری که سند در آن تنظیم شده، با مهر جایگزین شود.

در حقوق ایران نیز اصولاً جایگزینی امضای دستی با امضای الکترونیک و مهر پذیرفته شده است. ازاین‌رو به‌موجب ماده ۷ قانون تجارت الکترونیک: «هرگاه قانون، وجود امضا را لازم بداند، امضای الکترونیکی مکفی است». ماده ۲۲۳ قانون تجارت و بند ۲ ماده ۱۲۹۱ قانون مدنی نیز بر اعتبار «مهر» تصریح دارند. به‌علاوه، «مهر» در فرهنگ و تاریخ ایران پیش از امضا رواج داشته است (همان: ۱۲۹).

۱. در کنوانسیون سی ام آر ذکر نشده که چه کسی باید بارنامه (راهنامه جاده‌ای) را تنظیم کند؛ اما عملاً «فرستنده» یا «فوروردر» از جانب فرستنده آن را تنظیم می‌کند. او فرم خالی را از متصدی دریافت و پر می‌کند؛ پس فرستنده مسئول صحت اطلاعات وارد شده خواهد بود و اگر هم متصدی بارنامه (راهنامه جاده‌ای) را تکمیل نماید، فرض بر این است که این کار را از طرف فرستنده و با تقاضای او انجام داده و در صورت عدم صحت اطلاعات وارده، باز هم فرستنده مسئول است. اما اگر متصدی کالا را بدون تنظیم بارنامه (راهنامه جاده‌ای) قبول کند، خودش مسئول خواهد بود (جباری قره‌باغ، ۱۳۹۵: ۲۷).

۳-۴. مشخصات الزامی و اختیاری بارنامه (راهنامه جاده‌ای)

ماده ۶ کنوانسیون «سی ام آر» به بیان مشخصات الزامی و اختیاری بارنامه (راهنامه جاده‌ای) پرداخته است. از جمله مشخصاتی که در بند ۱ این ماده بیان شده است، می‌توان به این موارد اشاره نمود: تاریخ و محل صدور، نام و نشانی فرستنده کالا، نام و نشانی متصدی، تاریخ و محل دریافت کالا، محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است و... بند ۲ نیز تعدادی دیگر از مشخصات بارنامه را بیان نموده است که در صورت لزوم می‌توان در بارنامه (راهنامه جاده‌ای) گنجاند. البته به استناد بند ۳ ماده ۶، دو طرف می‌توانند هر مشخصات دیگری را که مفید بدانند، در بارنامه (راهنامه جاده‌ای) قید کنند.

در قسمت ک بند ۱ این ماده بیان شده است:

«عبارتی مبنی بر اینکه حمل کالا با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد».

عبارت مذکور به این معناست که حتی با وجود شرط مخالف، در صورت اجتماع شرایط اعمال کنوانسیون، قرارداد حمل بین‌المللی کالا مشمول این کنوانسیون است و اگر شرط خلاف آن شود و از این ناحیه ضرری به بار آید، طبق بند ۳ ماده ۷، مسئولیت خسارت واردشده با متصدی است (همان: ۱۳۰).

علی‌رغم اینکه ماده ۴ کنوانسیون بیان نموده که عدم رعایت مقررات در صدور بارنامه (راهنامه جاده‌ای)، به وجود و اعتبار قرارداد حمل و نقل لطمه‌ای وارد نخواهد کرد، اما ضمانت اجرای تخلف از شرایط مندرج در راهنامه جاده‌ای در ماده ۷ کنوانسیون مشخص شده است.

۳-۵. اماره مفروض در بارنامه (راهنامه جاده‌ای)

به موجب بند ۱ ماده ۹ کنوانسیون «سی ام آر»، بارنامه (راهنامه جاده‌ای) اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف متصدی خواهد بود؛ مگر اینکه عکس آن ثابت شود.

بنابراین راهنامه جاده‌ای، دلیلی بر انعقاد قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا

به‌وسیله متصدی است و در صورت اختلاف بین طرفین قرارداد حمل، توصیف ماهیت قرارداد با دشواری زیادی مواجه نخواهد بود.

در عرف بین‌المللی در بسیاری از موارد، صاحبان کالا تمایلی به انعقاد قرارداد جداگانه با متصدی ندارند و در این موارد، آنچه بر روابط طرفین حاکم است، سند راهنامه‌ای است که صادر و مبادله می‌شود. متصدی حمل نیز از زمان صدور سند باید مقید به انجام وظایف خود باشد و در صورت بروز هر آسیبی به محموله، مسئول خواهد بود و افزون بر آن، صدور راهنامه دلیلی بر دریافت کالا توسط اوست و بار اثبات عدم تحویل کالا به متصدی بر عهده وی خواهد بود (داراب‌پور، ۱۳۹۹: ۲۱۵).

بند ۲ این ماده نیز بیان می‌دارد:

«در صورتی که بارنامه (راهنامه جاده‌ای) فاقد حق شرط‌های خاص از طرف متصدی باشد، فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی‌های آن در موقع تحویل، وضع خوبی داشته و تعداد بسته‌بندی‌ها و علائم و شماره‌های روی بسته‌ها با آنچه که در بارنامه (راهنامه جاده‌ای) قید شده، مطابقت دارد؛ مگر آنکه خلاف آن ثابت شود».

متصدی باید در هنگام تحویل گرفتن محموله، درستی مندرجات بارنامه (راهنامه جاده‌ای) و وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن را بررسی نماید؛ اما اگر ابزار لازم و مناسب برای بررسی موارد پیش گفته را در اختیار ندارد، باید حق شرط‌های خود را با مبانی استدلال (یعنی ذکر علت اینکه چرا نمی‌تواند تعداد بسته‌ها و وزن آن‌ها را کنترل نماید)^۱ در راهنامه قید نماید. البته حق شرط‌های مذکور در راهنامه، هیچ الزامی برای فرستنده کالا ایجاد نمی‌کند؛ مگر اینکه فرستنده در راهنامه صراحتاً الزامات مزبور را بپذیرد که در این صورت فرستنده پذیرفته است که متصدی امکان بررسی و کنترل محموله را نداشته است (جباری قره‌باغ، ۱۳۹۵: ۳۱).

البته اگر متصدی هیچ حق شرطی در راهنامه جاده‌ای قید نکرده باشد، براساس بند ۲ ماده ۹ رفتار خواهد شد و بار اثبات ادعای خلاف آنچه در راهنامه جاده‌ای قید شده است، با متصدی خواهد بود.

۱. مثلاً متصدی ذکر کند که قبل از تنظیم راهنامه ربلی جاده‌ای، محموله بارگیری شده و در کانتینر قرار گرفته و درب کانتینر بسته شده و امکان کنترل محموله و شمارش یا وزن کردن آن وجود نداشته است.

۴. ویژگی‌های بازنامه (راهنامه ریلی) در ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف»

در ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف»، بازنامه (راهنامه ریلی) تعریف نشده و به ذکر مشخصات و مندرجات آن پرداخته شده است. بند ۱ ماده ۱۲ این ضمیمه از کنوانسیون «کوتیف» درخصوص بازنامه (راهنامه ریلی) بیان می‌کند:

«بازنامه (راهنامه ریلی) نخستین سند مؤید انعقاد و شرایط قرارداد حمل و تقبل حمل کالا از سوی متصدی است».

بنابراین در این کنوانسیون به صراحت بیان شده که راهنامه ریلی نخستین سندی است که انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن را تأیید می‌نماید و بیانگر پذیرش حمل کالا توسط متصدی است و براساس بند ۴ ماده ۶، متصدی باید تحویل گرفتن کالا را بر روی رونوشت بازنامه (راهنامه ریلی) به روشی مناسب گواهی کرده و رونوشت را به فرستنده بار تحویل دهد.

متصدی موظف است وقتی محموله را در اختیار می‌گیرد، آن را از حیث تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آن‌ها، وزن ناخالص کالا و یا کمیت آن، که در راهنامه ریلی ذکر شده است، بررسی نماید و چنانچه ابزار لازم برای بررسی محموله را در اختیار نداشته باشد، می‌تواند حق شرط مستدلی را در راهنامه ریلی ذکر نماید که در این صورت راهنامه ریلی دیگر سند مؤید اولیه نخواهد بود (بند ۴ ماده ۱۲). البته ذکر این نکته ضروری است که برای هر محموله باید یک بازنامه (راهنامه ریلی) تنظیم شود. در صورتی که توافقی غیر از این بین فرستنده و متصدی محموله وجود نداشته باشد، یک بازنامه (راهنامه ریلی) نمی‌تواند به بیش از بار یک واگن متعلق باشد (بند ۶ ماده ۶).

بندهای ۲ و ۳ این ماده نیز درخصوص بارگیری محموله توسط متصدی و فرستنده است. البته در بند ۲ ماده ۶ این ضمیمه از کنوانسیون نیز بیان شده است:

«قرارداد حمل باید با یک بازنامه (راهنامه ریلی) مطابق با یک مدل یکسان^۱ تأیید

۱. در بند ۸ ماده ۶ ضمیمه B کنوانسیون کوتیف بیان شده است: «اتحادیه‌های بین‌المللی متصدی‌ها بایستی با موافقت اتحادیه‌های بین‌المللی مشتریان و نهادهای ذی‌صلاح در امور گمرکی کشورهای عضو و هر سازمان ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای بین‌الدولی که صلاحیت اتخاذ قوانین گمرکی خود را دارد، بازنامه (راهنامه ریلی) را با مدل یکسان تدوین کنند».

شود. با این حال، مفقود شدن، نامتعارف بودن یا موجود نبودن بارنامه (راهنامه ریلی)، بر وجود یا اعتبار قراردادی که تابع این قواعد یکسان می‌باشد، تأثیر نخواهد داشت».

بنابراین همان‌طور که در بند ۱ ماده ۱۲ بیان شد و در بند ۲ ماده ۶ نیز آمده است، اگرچه مفقود شدن، نامتعارف بودن یا موجود نبودن راهنامه ریلی، بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل تأثیری ندارد، اما چنانچه راهنامه ریلی تنظیم شود، مؤید انعقاد قرارداد حمل و نقل خواهد بود، پس می‌توان نتیجه گرفت که راهنامه ریلی، شرط صحت و تشکیل قرارداد حمل و نقل نیست.

بر اساس بند ۳ ماده ۶، راهنامه ریلی را فرستنده و متصدی امضا می‌کنند و می‌توان به جای امضا از مهر، دستگاه ثبت یا هر روش مناسب دیگری استفاده نمود.

در بند ۳ ماده ۶ ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» اعلام شده که از هر روش مناسب دیگری به جای امضا می‌توان استفاده کرد، و تنها امضا را برای معتبر دانستن راهنامه ریلی شرط ندانسته است؛ پس فرستنده و متصدی می‌توانند به جای امضا از مهر و یا حتی امضای الکترونیکی استفاده نمایند.

علاوه بر امضا که می‌تواند به صورت الکترونیکی باشد، بر اساس بند ۹ ماده ۶، بارنامه (راهنامه ریلی) و رونوشت آن را می‌توان به صورت فرم ثبت الکترونیکی داده‌ها که قابل تبدیل به حروف نوشتاری خوانا باشد، تنظیم نمود. از لحاظ کاربردی، روال به کاررفته برای ثبت و رفتار داده‌ها، تاجایی که به ارزش سندی راهنامه ریلی‌ای که با داده‌های مزبور تنظیم می‌شود، مربوط باشد، باید یکسان باشد.

در این کنوانسیون در مورد تعداد نسخه‌های راهنامه ریلی بحثی نشده و موضوع به عرف تجاری واگذار شده است و چنان که مرسوم است، راهنامه ریلی در چهار نسخه تنظیم می‌گردد و اصل و رونوشت آن، که به صورت یکنواخت و متحدالشکل صادر می‌شوند، از ارزش سندی یکسانی برخوردارند (تقی‌زاده، ۱۳۹۵: ۸۲).

شایان ذکر است که در بند ۵ ماده ۶ ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» بیان شده است: «بارنامه ریلی، به عنوان بارنامه کشتی به کار نخواهد رفت»؛ منظور از این عبارت آن است که راهنامه ریلی، اثر بارنامه را ندارد، بنابراین قابل نقل و انتقال و معامله نیست و نقش رسید دریافت کالا را دارد و می‌توان آن را به عنوان قرینه‌ای مبنی بر دریافت کالا تلقی کرد.

در بارنامه (راهنامه ریلی) برخی مندرجات الزامی ذکر می‌گردد و مندرجاتی هم وجود دارد که با توجه به نوع حمل و توافق طرفین ممکن است در راهنامه ریلی قید شود. مندرجات الزامی بارنامه (راهنامه ریلی) در بند ۱ ماده ۷ ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» بیان شده است. این مندرجات که در ۱۶ قسمت بیان شده، عبارت‌اند از: محل و روز تنظیم آن، نام و آدرس فرستنده بار، نام و آدرس متصدی، محل تحویل و...

در بند ۲ این ماده نیز مندرجات اختیاری بارنامه (راهنامه ریلی) بیان شده که طرفین قرارداد حمل می‌توانند در صورت لزوم آن‌ها را در راهنامه ریلی قید نمایند. البته در بند ۳ ماده ۷ به طرفین قرارداد حمل ریلی، این اختیار داده شده که در صورت تمایل هر مشخصات دیگری را که به نظرشان مفید است، در بارنامه (راهنامه ریلی) درج نمایند.

در بند ۱ ماده ۸ ضمیمه B کنوانسیون «کوتیف» بیان شده است:

«مسئول کلیه هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت ایجادشده از سوی متصدی که ناشی از دلایل ذیل باشد، فرستنده خواهد بود».

مطابق بند ۲ ماده ۸ ضمیمه مذکور، چنانچه بنا به درخواست فرستنده بار، متصدی اطلاعاتی را در بارنامه (راهنامه ریلی) درج کند، فرض بر این خواهد بود که وی چنین کاری را از طرف فرستنده بار انجام داده است؛ مگر خلاف آن ثابت شود. بنابراین مسئولیت کلیه هزینه‌ها و خسارات ایجادشده با فرستنده خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت شود اطلاعات واردشده در راهنامه ریلی به درخواست فرستنده نبوده است. بند ۳ ماده ۸ نیز بیان می‌کند:

«چنانچه بارنامه (راهنامه ریلی) حاوی نکات مندرج در ماده ۷ بند ۱ حرف (ش) نباشد، متصدی مسئول تمامی هزینه‌ها، مفقودی یا خسارت وارده در اثر قصور مزبور، به شخص ذی‌حق خواهد بود».

۵. بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸

۵-۱. تعریف بارنامه

در قانون تجارت و لایحه تجارت ۱۳۹۱، نه به تعریف بارنامه پرداخته شده و نه

ویژگی‌ها و اطلاعات مندرج در بارنامه بیان گردیده بود. اما در لایحه تجارت ۱۳۹۸، مواد ۱۳۳ تا ۱۴۳ به «بارنامه» اختصاص یافته است. ماده ۱۳۳ در تعریف بارنامه مقرر داشته است:

«بارنامه سندی است که بنابر تقاضای فرستنده، توسط متصدی حمل و نقل یا نماینده او صادر می‌شود و بر مالکیت کالا برای دارنده آن، وجود قرارداد حمل و نقل، دریافت کالا توسط متصدی و تعهد وی مبنی بر تسلیم کالا در ازای دریافت آن دلالت می‌کند».

۲-۵. ویژگی‌های بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸

۱-۲-۵. دلالت بارنامه بر مالکیت کالا

حقوق دانان درخصوص دلالت بارنامه بر مالکیت کالا در حمل و نقل جاده‌ای اختلاف نظر دارند. برخی معتقدند که بارنامه حمل جاده‌ای، سند مالکیت محسوب نمی‌شود و تنها نشانه اولیه انعقاد قرارداد حمل و شرایط قرارداد مزبور و دریافت کالا توسط حمل‌کننده است (زمانی قدیمی، ۱۳۹۶: ۴). به اعتقاد برخی دیگر، بارنامه حمل و نقل جاده‌ای، سند مالکیت کالا تلقی می‌شود (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۵) و بارنامه حمل و نقل جاده‌ای بر مالکیت کالا برای دارنده آن دلالت دارد. برای اثبات این امر، به بند چ ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۷ و ماده ۲ قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت‌وضعیت مسافربری و بارنامه مصوب ۱۳۶۸ و بند ز ماده ۱ آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا استناد می‌کنند.

ماده ۱۳۳ لایحه تجارت ۱۳۹۸ برای حل این اختلاف، به صراحت بیان نموده که بارنامه بر مالکیت کالا برای دارنده آن دلالت می‌کند. ممکن است علی‌رغم صراحت این ماده، در دفاع از نظریه حقوق‌دانانی که بارنامه را دلیل مالکیت بارنامه جاده‌ای نمی‌دانند گفته شود، آنچه در ماده ۱۳۳ این لایحه بیان شده است، نظر به کلیت بارنامه داشته نه بارنامه جاده‌ای.

اما چنین توجیهی صحیح نیست؛ زیرا با بررسی مواد این لایحه درخصوص حمل و نقل

می‌توان پی برد که قانونگذار در لایحه تجارت ۱۳۹۸ همچون قانون تجارت ۱۳۱۱، بیش از هر نوع حمل و نقلی بر حمل و نقل جاده‌ای نظر داشته است؛ پس چطور ممکن است که بارنامه را بررسی کرده باشد، اما نظری در مورد بارنامه جاده‌ای نداشته باشد. بنابراین قانونگذار بارنامه جاده‌ای را دلیل مالکیت دانسته است. اما این امر بدان معنا نیست که چون بارنامه در حقوق ما بر مالکیت کالا برای دارنده آن دلالت می‌کند، در حمل و نقل بین‌المللی نیز چنین باشد.

۲-۲-۵. دلالت بارنامه بر وجود قرارداد حمل و نقل:

در ماده ۱۳۳ لایحه تجارت ۱۳۹۸ به صراحت بیان شده است که بارنامه بر وجود قرارداد حمل و نقل دلالت دارد.

همچنین مطابق ماده ۱۴۲ این لایحه، در صورتی که بارنامه صادر نشده باشد، فرستنده می‌تواند از متصدی حمل و نقل بخواهد که رسیدی امضا شده مبنی بر دریافت کالای موضوع قرارداد حمل و نقل را به وی تحویل دهد. رسید مذکور دلالت بر وجود قرارداد حمل و نقل بین طرفین دارد و به هنگام صدور بارنامه باید به متصدی حمل یا نماینده او مسترد گردد.

بنابراین چه بارنامه صادر شود و چه رسیدی امضا شده مبنی بر دریافت کالا صادر گردد، دلالت بر وجود قرارداد حمل و نقل بین فرستنده و متصدی حمل دارد؛ هر چند متصدی 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 کند. بنابراین آوردن دلیل برای وجود شروط قرارداد شفاهی نیز در این مورد پذیرفته می‌شود (السان و امینی، ۱۳۹۳: ۴۱).

۳-۲-۵. دلالت بارنامه بر دریافت کالا توسط متصدی و تعهد وی مبنی بر تسلیم کالا

بارنامه رسید تحویل کالا است؛ بنابراین متصدی با صدور بارنامه به دریافت کالا بر طبق مشخصات مندرج در آن اقرار می‌نماید و در اختیار داشتن کامل کالا را برای حمل از یک مبدأ معین به یک مقصد اعلام می‌دارد (عرفانی، ۱۳۸۵: ۱۱۲/۳). متصدی براساس بارنامه موظف است کالای حمل شده را در مقصد به گیرنده تحویل دهد.

۴-۲-۵. صدور بارنامه به صورت قابل انتقال یا غیرقابل انتقال

ماده ۱۳۵ لایحه تجارت ۱۳۹۸ مقرر می‌دارد:

«بارنامه ممکن است به صورت قابل انتقال یا غیرقابل انتقال صادر شود. بارنامه قابل انتقال محسوب می‌شود، مگر آنکه خلاف آن در بارنامه تصریح شده باشد».

بنابر آنچه در این ماده بیان شده است، بارنامه‌ها قابلیت انتقال دارند، مگر اینکه به صراحت در بارنامه بیان شده باشد که غیرقابل انتقال هستند. حتی اگر قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ را هم مدنظر داشته باشیم، باید بگوییم که بارنامه یک سند قابل انتقال است و در تأیید این نظر می‌توان به ماده ۵۳۲ قانون تجارت که بیان می‌کند: «اگر مال‌التجاره که برای تاجر ورشکسته حمل شده، قبل از وصول از روی صورت حساب یا بارنامه که دارای امضای ارسال‌کننده است، به فروش رسیده و فروش صوری نباشد، دعوای استرداد پذیرفته نمی‌شود»، استناد کرد که به موجب آن، فروش کالا از روی بارنامه پذیرفته شده است (محسنی و صفوی شاملو، ۱۳۹۲: ۱۲۶). درخصوص «قابل انتقال» بودن بارنامه، ماده ۱۳۶ لایحه تجارت ۱۳۹۸ مقرر می‌دارد:

«(بارنامه قابل انتقال بنابر تقاضای فرستنده ممکن است به حواله کرد شخص معین یا به نفع حامل صادر شود. در صورتی که بارنامه به حواله کرد شخص معین صادر شده باشد، با امضای دارنده در ظهر بارنامه قابل انتقال است. بارنامه‌ای که به نفع حامل صادر شده باشد، با قبض و اقباض قابل انتقال است».

به موجب ماده ۱۳۷ این لایحه، هرگاه بارنامه غیرقابل انتقال باشد، ذکر نام گیرنده الزامی است. گفتنی است بارنامه غیرقابل انتقال در حمل و نقل‌هایی که ممکن است مالکیت کالا در جریان حمل به شخص ثالث منتقل شود، کارایی ندارد (زمانی قدیمی، ۱۳۹۶: ۱۰).

با توجه به آنچه در ماده ۱۳۳ این لایحه آمده است، بارنامه دلیل بر مالکیت کالا است. از این رو بارنامه‌ای هم که غیرقابل انتقال باشد، باز هم دارای این ویژگی است؛ زیرا در ماده ۱۳۳ گفته نشده که بارنامه‌های قابل انتقال این ویژگی را دارند. پس بارنامه چه قابل انتقال باشد و چه غیرقابل انتقال، بر مالکیت دارنده آن دلالت دارد. اما آنچه در کنوانسیون‌های سی‌ام آر و کوتیف بیان شده است، چنین نیست؛ زیرا در این کنوانسیون‌ها

بارنامه حمل جاده‌ای و ریلی (راهنامه) غیرقابل انتقال است و دلیل بر مالکیت نیست و فقط رسید دریافت کالا محسوب می‌شود.

۵-۲-۵. اصالت بارنامه الکترونیکی در تعارض با بارنامه چاپی

در تبصره ۱ ماده ۱۳۴ لایحه تجارت ۱۳۹۸ آمده است:

«بارنامه به صورت الکترونیک صادر و یک نسخه چاپی از آن، که به امضا یا مهر و امضای صادرکننده رسیده است، به فرستنده تسلیم می‌شود. در صورت تعارض بین مفاد نسخه چاپی و نسخه الکترونیک، مفاد نسخه الکترونیک معتبر است.»

در تبصره ۳ این ماده هم بیان شده است:

«وزارت راه و شهرسازی مکلف است سامانه متمرکزی برای صدور بارنامه الکترونیک به وسیله متصدیان حمل و نقل ایجاد کند؛ به نحوی که امکان استعلام اصالت بارنامه برای دریافت کنندگان نسخه چاپی آن فراهم باشد.»

بنابر تبصره‌های ۱ و ۳ ماده ۱۳۴ این لایحه، وزارت راه و شهرسازی باید سامانه‌ای را ایجاد نماید تا امکان صدور بارنامه الکترونیکی وجود داشته باشد؛^۱ ولی باین حال بیان شده که یک نسخه هم به صورت چاپی به فرستنده تسلیم شود.

قانونگذار پیش‌بینی کرده که در صورت مغایرت نسخه چاپی و الکترونیک، نسخه الکترونیک ملاک باشد.

اینکه قانونگذار در لایحه تجارت ۱۳۹۸، بارنامه الکترونیکی را پیش‌بینی نموده است، گام مثبتی در جهت الکترونیکی کردن جریان حمل و هماهنگی با عرصه‌های حمل

۱. از اسفندماه ۱۳۹۵، امکان‌سنجی صدور بارنامه الکترونیکی در کشور آغاز شد و در آذرماه ۱۳۹۶، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اعلام نمود که از ابتدای خرداد ۱۳۹۷، بارنامه به صورت الکترونیک صادر خواهد شد و با تصویب مقررات مربوط به حمل و نقل و بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸ که وزارت راه و شهرسازی را مکلف به ایجاد سامانه متمرکزی برای صدور بارنامه الکترونیک می‌نمود، امیدها برای به ثمر رسیدن این امر که دیگر صدور بارنامه، الکترونیکی خواهد شد، افزایش یافت. اما با اجرایی نشدن مصوبه مذکور، باز هم صدور بارنامه الکترونیک مسکوت ماند و در نهایت با توجه به الزامات قانونی مندرج در قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا و ارز پیرامون حذف فیزیکی و الکترونیکی نمودن اسناد حمل، مقرر شد که از تاریخ ۱۵ دی‌ماه ۱۴۰۰ بارنامه‌های فیزیکی حذف گردد. ولی از آنجایی که هنوز تکلیف لایحه تجارت ۱۳۹۸ مشخص نشده است، از سامانه متمرکزی که باید وزارت راه و شهرسازی طراحی و راه‌اندازی نماید، خبری نیست.

بین‌المللی و برطرف نمودن معایب موجود در بارنامه‌های کاغذی است.

از جمله معایب بارنامه‌های کاغذی، علاوه بر هدر رفتن حجم زیادی کاغذ و ایجاد مشکلات زیست‌محیطی می‌توان به کندی جریان انتقال آن‌ها اشاره نمود که همین امر سبب ایجاد مشکلات زیادی از جمله عدم تخلیه محموله به‌دلیل نبود بارنامه در دست گیرنده در مقصد می‌گردد و وقتی هم که بارنامه با تأخیر به دست گیرنده می‌رسد، این تأخیر سبب افزایش هزینه‌هایی مانند هزینه نگهداری محموله و بیمه آن، و درنهایت افزایش هزینه‌ها موجب افزایش قیمت تمام‌شده کالا می‌شود. اما بارنامه‌های الکترونیکی باعث رفع مشکلات مربوط به عدم دسترسی به بارنامه در مقصد می‌گردد و سریع منتقل می‌شود و روند تخلیه محموله نیز سریع‌تر انجام می‌شود.

مشکل دیگری که بارنامه‌های کاغذی دارند، این است که به‌راحتی می‌توان آن‌ها را جعل و دست‌کاری کرد؛ اگرچه اسناد الکترونیکی را نیز می‌توان جعل نمود، اما با پیشرفت در فنون امروزی، این خطرات کاهش یافته و می‌توان به‌سادگی تغییرات انجام‌شده را کشف کرد.

با اینکه بارنامه‌های الکترونیکی مزایای زیادی دارند، اما از آنجایی که این سند قابل انتقال است و باید در فرایند انتقال منحصربه‌فرد باقی بماند و اسناد الکترونیکی به‌آسانی کپی می‌شوند، نمی‌توان انحصاری بودنشان را در فرایند انتقال تضمین کرد و این امر، انتقال آن‌ها را با مشکلاتی روبه‌رو می‌کند و اگر قرار باشد که بارنامه الکترونیکی از طریق رایانامه منتقل شود، دارنده می‌تواند نسخه‌های متعددی از این نسخه تهیه کند که از اصل آن قابل تشخیص نیست. البته برای حل این مشکل باید سامانه‌هایی تعریف شود تا انتقال در داخل آن‌ها انجام شود تا فرایند انتقال منحصربه‌فرد باقی بماند (السان و امینی، ۱۳۹۳: ۴۵-۴۸).

گفتنی است که سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۸، پروتکل الحاقی به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده راجع به سند حمل الکترونیکی را تدوین و برای امضا مفتوح نمود. براساس ماده ۸ پروتکل الحاقی در نوزدهمین روز پس از آنکه پنج دولت موضوع بند ۳ ماده ۷ پروتکل، اسناد تصویب یا الحاق خود را تودیع کرده باشند، لازم‌الاجرا می‌گردد که این امر در ۵ ژوئن ۲۰۱۱ انجام شد. در تاریخ ۱۶

اکتبر ۲۰۲۰، کشور ازبکستان این پروتکل را امضا کرد و تعداد امضاکنندگان این پروتکل تاکنون به ۲۹ دولت رسیده است.

در ایران نیز مصوبه ۱۳۹۴/۴/۲۴ مجلس شورای اسلامی برای الحاق به این پروتکل در جلسه مورخ ۱۳۹۴/۵/۷ شورای نگهبان مورد بحث و بررسی قرار گرفت که مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد و قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به پروتکل الحاقی به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده راجع به سند حمل الکترونیکی، برای اجرا نیز ابلاغ شد. البته گفتنی است که ایران با دو حق شرط به کنوانسیون پیوسته است؛ یکی اینکه در اجرای ماده ۱۲ پروتکل، ایران خود را ملتزم به رعایت ترتیبات موضوع ماده ۱۱ آن در مورد ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی دادگستری نمی‌داند. ارجاع اختلاف به مرجع اخیر صرفاً در صورت رضایت کلیه طرف‌های اختلاف و با رعایت قوانین و مقررات مربوط و اصل ۱۳۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران ممکن می‌باشد. دیگری اینکه تمامی اصلاحیه‌های آتی موضوع ماده ۱۳ پروتکل باید طبق اصول ۷۷ و ۱۲۵ قانون اساسی ایران تصویب گردد (داراب‌پور، ۱۳۹۹: ۲۱۹ و ۲۲۱).

۵-۲-۶. اطلاعات مندرج در بارنامه

مندرجات و محتویات بارنامه با توجه به تأثیری که در ایجاد حقوق و تکالیف طرفین قرارداد حمل دارد، حائز اهمیت است.

در ماده ۱۳۴ بیان شده که بارنامه علاوه بر امضا یا مهر و امضای متصدی حمل و نقل باید حاوی اطلاعاتی باشد که در ۱۱ بند بیان شده، که در خصوص عبارت ابتدایی این ماده می‌توان گفت: امضا عبارت است از نوشتن نام و نام خانوادگی یا هر دو یا رسم علامت به‌عنوان بیان هویت صاحب علامت در ذیل اوراق و اسناد برای تأیید متن سند که نوشته شده و یا بعد از امضا نوشته خواهد شد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۶: ۶۳۶/۱). بنابراین امضا مبین اراده است و به سند اعتبار می‌بخشد و طبق این ماده، مهر به‌تنهایی کفایت نمی‌کند. قانونگذار در تبصره ۱ این ماده به بارنامه الکترونیک اشاره نموده، ولی از امضای الکترونیک سخنی به میان نیاورده و بیان نموده است که نسخه چاپی بارنامه

الکترونیک به صورت دستی امضا گردد. اطلاعات مذکور در ماده ۱۳۴ عبارت است از:
 ۱- عنوان بارنامه؛ بارنامه‌ها به صورت فرم متحدالشکلی توسط دولت چاپ می‌گردد و عنوان بارنامه و شماره سریال آن نیز ذکر می‌شود.

۲- مکان و تاریخ صدور سند؛ ماده ۱۴۳ در مورد تاریخ صدور بارنامه بیان می‌دارد: «تاریخ صدور بارنامه به عنوان تاریخ حمل تلقی می‌شود، مگر اینکه بارنامه شامل یادداشت بارگیری با درج تاریخ حمل باشد که در این صورت تاریخ درج شده در یادداشت بارگیری به عنوان تاریخ حمل تلقی می‌شود. در صورتی که صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم بارنامه، تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد، در مقابل تحویل گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر تاریخ می‌باشد».

بنابراین تاریخ صدور بارنامه، تاریخ حمل تلقی می‌گردد؛ مگر اینکه صادرکننده بارنامه تاریخ حمل را در یادداشت بارگیری درج نموده باشد که در این صورت تاریخ مندرج، تاریخ حمل خواهد بود. همچنین قانونگذار ضمانت اجرای درج تاریخ مقدم بر تاریخ صدور را با این عبارت که صادرکننده مسئول کلیه خسارات وارده به علت تغییر تاریخ می‌باشد، مشخص نموده است.

۳- هویت فرستنده؛

۴- هویت متصدی حمل و نقل؛

۵- هویت گیرنده کالا اگر بارنامه به نفع حامل نباشد؛ با توجه به ماده ۱۳۶ این لایحه، بارنامه می‌تواند به نام یا به حواله کرد شخص معین و به نفع حامل صادر گردد. بنابراین اگر گیرنده، شخص معین یا به حواله کرد شخص معین باشد، باید هویتش در بارنامه قید گردد. بارنامه به نفع حامل نیز که هویت گیرنده در آن مشخص نیست، با خطر سرقت یا مفقود شدن مواجه است و بهتر است کمتر صادر گردد.

۶- مبدأ و مقصد کالا؛ مشاهدات حاکی از این است که گاه شرکت‌های حمل و نقل، بارنامه‌هایی با مقاصد غیرواقعی صادر می‌کنند تا بتوانند از سهمیه سوخت بیشتری استفاده نمایند. لذا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در بخشنامه شماره ۱/۷۴/۱۱۵۹۹۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۰ اعلام نمود در صورت عدم درج مقصد واقعی و مبلغ کرایه، به مؤسسات حمل و نقل تذکر داده شود و در صورت عدم رعایت، موضوع

در کمیسیون ماده ۱۲ رسیدگی به تخلفات شرکت‌های حمل و نقل طرح و تصمیم مقتضی اتخاذ گردد.

۷- اطلاعات ویژه‌ای که کالای موضوع قرارداد را مشخص می‌کند؛ مانند وزن و... و هر اطلاع دیگری که برای تعیین ماهیت کالا و قیمت آن لازم است.

در توضیح بند ۷ ماده ۱۳۴ نیز می‌توان گفت: به موجب ماده ۱۳۹ این لایحه: «فرستنده در برابر متصدی حمل و نقل، مسئول اظهاراتی است که برای درج در بازنامه در مورد مشخصات کالا مانند جنس، وزن و تعداد آن ارائه کرده است. در هر صورت متصدی حمل و نقل نمی‌تواند در برابر شخص ثالث ناآگاه به خلاف واقع بودن اظهارات فرستنده استناد نماید».

در ماده ۱۴۰ نیز بیان شده است:

«در صورتی که متصدی حمل و نقل یا نماینده او، ظن قوی و موجه در خصوص عدم صحت اظهارات مذکور در بند ۷ ماده ۱۳۴ این قانون از سوی فرستنده داشته باشد و به دلیل مواردی از قبیل بارگیری شدن یا نحوه بسته‌بندی کالا، امکان شناسایی یا تعیین وزن و سایر خصوصیات آن وجود نداشته باشد، متصدی حمل و نقل یا نماینده او باید مواردی را که ظن به عدم صحت آن دارد، به همراه دلایل خود در بازنامه قید نماید. در این صورت متصدی حمل و نقل در برابر فرستنده و شخص ثالث، مسئول خسارات ادعایی در خصوص موارد قید شده نیست. صدور بازنامه بدون هیچ قیدی، دلالت بر این دارد که کالا به نحو مذکور در بازنامه تحویل گرفته شده است».

بنابر مواد مذکور، فرستنده مسئول صحت اطلاعاتی است که در بند ۷ ماده ۱۳۴ بیان شده است و در صورتی که به واسطه اطلاعات خلاف واقع فرستنده، خسارتی به بار بیاید، خودش مسئول است نه متصدی حمل.

همچنین در ماده ۱۴۰ این لایحه بیان شده در مواردی که متصدی به عدم صحت اظهارات فرستنده مظنون است و محموله بارگیری شده یا بسته‌بندی آن به گونه‌ای است که متصدی امکان بررسی همه‌جانبه آن را ندارد، متصدی باید آن موارد را با ذکر دلیل در بازنامه قید کند تا از مسئولیت ناشی از عدم صحت اظهارات فرستنده مبرا گردد؛ در غیر این صورت وی مسئول خواهد بود.

۸- تاریخ تحویل کالا یا مدتی که کالا در آن مدت تسلیم شود و تاریخ بارگیری؛
 ۹- اجرت حمل و نقل و هزینه‌های دیگر با بیان اینکه بر عهده فرستنده است یا گیرنده؛ با توجه به تبصره ۲ ماده ۱۳۴ باید در بارنامه مشخص شود که هزینه‌ها و اجرت حمل و نقل را چه کسی پرداخت نماید و اگر بیان نشود، پرداخت هزینه‌ها و اجرت حمل با فرستنده است و متصدی نمی‌تواند با استناد به این امر که در بارنامه تکلیف پرداخت مشخص نشده است، آن را از شخص ثالث ناآگاهی که بارنامه به او منتقل می‌گردد، مطالبه نماید.

۱۰- شرایطی که در قرارداد حمل و نقل بیان شده است از قبیل شرایط ویژه بارگیری یا تخلیه، نوع وسیله انتخابی، مسیر تعیین شده، حدود مسئولیت‌ها و اعلام صریح خطرناک بودن کالا در موارد مقتضی؛ بدیهی است که موارد مذکور در این بند، در کیفیت بارگیری، تخلیه و حمل نقش مهمی دارد و در صورتی که به درستی مشخص و اعمال نشود، خساراتی به بار خواهد آمد. همچنین در صورت خطرناک بودن محموله، شرایط حمل با محموله غیرخطرناک متفاوت است و حمل محموله باید براساس قوانین و کنوانسیون‌های مربوط به حمل کالاهای خطرناک انجام گیرد.

۱۱- وضعیت ظاهری کالا؛ منظور وضع خارجی کالا یعنی سالم یا شکسته بودن، تمیز یا کثیف بودن کالا و... است و ناظر به ماهیت کالا و محتوای داخلی بسته‌ها نیست (براری‌چناری و جهانیان، ۱۳۹۵: ۲۷). این بند شاید حیاتی‌ترین بخش بارنامه باشد؛ زیرا گیرنده کالا به‌طور معمول فرصتی برای بررسی صحت اظهارات در مورد وضعیت ظاهری کالا ندارد و براساس همین توصیفات اقدام می‌کند.

۵-۲-۷. تعارض بین شرایط بارنامه و شرایط قرارداد حمل

بارنامه باید براساس موارد مندرج در ماده ۱۳۴ صادر گردد و چنانچه فرستنده، بارنامه را بدون اعتراض نسبت به مندرجات آن دریافت نماید، به معنای پذیرش موارد مندرج در بارنامه است و در صورتی که شرایط بارنامه با شرایط قرارداد حمل مغایر باشد، به حکم ماده ۱۴۱ لایحه تجارت ۱۳۹۸، شرایط مندرج در بارنامه ملاک عمل است.

نتیجه گیری

بسیاری از صاحبان کالا تمایلی به انعقاد قرارداد حمل و نقل جداگانه با متصدی ندارند و ترجیح می دهند که فقط سند بارنامه یا راهنامه صادر گردد و حمل و نقل براساس آن انجام گیرد. بنابراین ضرورت دارد که قوانین داخلی و کنوانسیون‌ها به خوبی مقررات مربوطه را تبیین نمایند.

در قانون مدنی ما، صحبتی از بارنامه یا راهنامه به میان نیامده است؛ زیرا قانونگذار برای تدوین این قانون به فقه نظر داشته است و در فقه به دلیل اقتضائات زمانه، قرارداد حمل و نقل را صنفی از اصناف عقد اجاره می دانستند و هیچ بحثی از اسناد حمل و نقل از جمله بارنامه و راهنامه نشده است و این اسناد ریشه در فقه ندارند. بنابراین حفظ قرارداد حمل و نقل در قالب سنتی آن و عدم توجه به اسناد مهمی چون بارنامه و راهنامه، علاوه بر اینکه جوابگوی مسائل امروزی حمل و نقل نیست، مشکلاتی را نیز به وجود می آورد. در نتیجه، قانونگذار در قانون تجارت، این قالب و ماهیت را تغییر داد و با نام بردن از بارنامه در ماده ۳۸۳، مشخص شد که این سند حمل را به رسمیت می شناسد و ضرورت آن را حس می کند؛ ولی دیگر به تعریف و ذکر مشخصات، ویژگی‌ها و مندرجات آن نپرداخته است.

اما در سال ۱۳۹۸، قانونگذار در لایحه تجارت، با اختصاص ۱۱ ماده (۱۳۳-۱۴۳) به بارنامه پرداخته و سعی نموده خلأهای موجود را پر نماید و حتی برخلاف تدوین کنندگان کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف»، در ماده ۱۳۳ به تعریف بارنامه پرداخته است.

بنابراین با توجه به آنچه در خصوص تعریف بارنامه و راهنامه و مباحث پیرامون آن بیان شد، مشخص می گردد که بارنامه و راهنامه ویژگی‌هایی دارند که سبب تمایز آن‌ها از یکدیگر می گردد. بارنامه سندی قابل انتقال و مبین مالکیت کالا است؛ ولی راهنامه غیرقابل انتقال است و امکان پشت‌نویسی و صدور به حواله کرد را ندارد.

با بررسی این ویژگی‌ها مشخص می گردد آن سندی که در کنوانسیون «سی ام آر» و «کوتیف» از آن نام برده شده و مشخصات آن ذکر گردیده است، در واقع از حیث

ماهیت و ویژگی‌ها، همان «راهنامه» یا «بارنامه جاده‌ای یا ریلی» است و فقط در ترجمه رسمی از لفظ «بارنامه» استفاده شده است.

همچنین در لایحه تجارت ۱۳۹۸، قانونگذار برای بیان اطلاعات مندرج در بارنامه به کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف» نظر داشته است؛ اما در اقدامی مثبت در بیان ویژگی‌های بارنامه، مطالبی را بیان نموده که به اختلاف نظرهای حقوق دانان در خصوص بارنامه پایان داده است.

یکی از اختلاف نظرها این بود که برخی حقوق دانان معتقد بودند آنچه در حمل و نقل جاده‌ای و ریلی صادر می‌گردد، فقط راهنامه است (یعنی ماهیت و ویژگی‌های راهنامه را دارد) نه بارنامه؛ اما با تعریفی که از بارنامه در لایحه تجارت ۱۳۹۸ بیان گردید، مشخص شد که در حمل جاده‌ای و ریلی هم می‌توان سندی صادر نمود که ویژگی و ماهیت بارنامه را دارا باشد.

همچنین حقوق دانان معتقد بودند که در حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، سند حملی که صادر می‌گردد، غیرقابل انتقال است و دلیل بر مالکیت نیست و فقط رسید دریافت کالا است، که البته این عقیده آن‌ها عیناً برگرفته از آن چیزی است که در کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف» بیان شده است. اما قانونگذار در لایحه تجارت ۱۳۹۸ به صراحت به این امر اشاره نموده است که بارنامه بر مالکیت کالا برای دارنده آن دلالت می‌کند و می‌تواند قابل انتقال یا غیرقابل انتقال صادر شود. بنابراین بارنامه قابلیت انتقال دارد، مگر اینکه به صراحت در بارنامه بیان شده باشد که غیرقابل انتقال است. بارنامه چه قابل انتقال و چه غیرقابل انتقال باشد، دلالت بر مالکیت دارنده آن دارد.

پس قانونگذار در لایحه تجارت ۱۳۹۸ ضمن تعریف بارنامه، به خوبی ویژگی‌های آن را نیز بیان نموده است تا به اختلاف نظرهایی که عمدتاً برگرفته از بیانات کنوانسیون‌های «سی ام آر» و «کوتیف» است، پایان دهد.

البته با توجه به خلأهای موجود در زمینه مقررات حمل و نقل به‌ویژه در مبحث «بارنامه»، بهتر است مجلس، اجرای آزمایشی این قسمت از لایحه را درخواست نماید تا به اختلاف نظرهای موجود خاتمه دهد و سپس وزارت راه و شهرسازی نیز براساس تبصره ۳ ماده ۱۳۴ این لایحه، سامانه متمرکز صدور بارنامه الکترونیک را طراحی و

راه اندازی نماید.

همچنین موارد زیر پیشنهاد می گردد:

- ۱- در صدر ماده ۱۳۴ امضای الکترونیک نیز گنجانده شود.
- ۲- در بند ۱ به عنوان بارنامه، شماره سریال نیز اضافه گردد.
- ۳- در خصوص مقاصد غیرواقعی، تبصره‌ای به ماده ۱۳۴ اضافه گردد: «صدور بارنامه به مقاصد غیرواقعی به هر دلیلی از جمله فرار مالیاتی، تخلف است و صادرکننده بارنامه مسئول بروز خسارات و مشکلات ناشی از این اقدام می باشد و مشمول جرایم نقدی خواهد شد. در صورتی که برای فرار از پرداخت مالیات، اقدام به صدور بارنامه با مقصد غیرواقعی نموده باشد، جریمه دریافت شده صرف بازسازی و ایمنی جاده‌ها خواهد شد».
- ۴- به ماده ۱۳۴، تبصره‌ای دیگر بدین نحو اضافه شود: «در پشت برگه بارنامه چایی، کلیه حقوق و تعهدات طرفین قرارداد حمل با جزئیات و با حروف کاملاً ریز ذکر شود. در بارنامه الکترونیک صفحه‌ای با قلم ریز به این موضوع اختصاص یابد».
- ۵- از آنجایی که حمل بار بدون بارنامه از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی جریمه اندکی دارد، برای جلوگیری از این تخلف پیشنهاد می شود علاوه بر چند برابر کردن میزان جریمه و اخذ آن، ماده‌ای نیز بدین صورت اضافه گردد: «حمل بار بدون صدور بارنامه تخلف محسوب می گردد و متخلف به پرداخت ۳ برابر جریمه اخذ شده توسط پلیس راه، در حق اداره راه و حمل و نقل جاده‌ای محکوم می شود. ضمناً متخلف پس از دریافت بارنامه، حق ادامه مسیر را دارد». البته صدور بارنامه در مسیر، مستلزم استقرار نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل در مجاورت پلیس راه‌های سراسر کشور می باشد.



فهرست منابع

۱. السان، مصطفی، و وحید امینی، «مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی دریایی»، *فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی*، سال نوزدهم، شماره ۷۱، تابستان ۱۳۹۳ش.
۲. براری چناری، یوسف، و مجتبی جهانیان، «صدور و مندرجات بارنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی»، *مجله حقوقی دادگستری*، سال هشتادم، شماره ۹۳، بهار ۱۳۹۵ش.
۳. تقی‌زاده، ابراهیم، *حقوق حمل‌ونقل دریایی*، تهران، مجد، ۱۳۸۹ش.
۴. همو، *حقوق حمل‌ونقل ریلی*، تهران، مجد، ۱۳۹۵ش.
۵. جباری قره‌باغ، منصور، *حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای (بررسی کنوانسیون‌های سی‌ام‌آر‌وتیر)*، تهران، دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳۹۵ش.
۶. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *مبسوط در ترمینولوژی حقوق*، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶ش.
۷. حبیبی، سعید، و هادی شعبانی کندسری، «بازپژوهی نقش قبض در وضعیت رهن: مطالعه تطبیقی در حقوق اسلام، ایران و فرانسه»، *دوفصلنامه آموزه‌های فقه مدنی*، دانشگاه علوم اسلامی رضوی مشهد، سال هشتم، شماره ۱۴، پاییز و زمستان ۱۳۹۵ش.
۸. خواجه‌زاده، امیر، *تأثیر قراردادهای خصوصی بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در حقوق تجارت ایران و کنوانسیون C.M.R.*، تهران، مجد، ۱۳۹۵ش.
۹. داراب‌پور، مه‌راب، *اصول و مبانی حقوق تجارت بین‌الملل (کتاب دوم: حقوق بیع و حمل‌ونقل بین‌المللی و اینکوترمز ۲۰۲۰)*، با همکاری محمد سلطانی، رضا خشنودی، ماشاء‌الله بنیادنیاسری و میثم یاری، چاپ سوم، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۹۹ش.
۱۰. زمانی قدیمی، حمید، «مفهوم‌شناسی بارنامه در حمل‌ونقل داخلی و اسناد بین‌المللی»، اولین همایش ملی علوم اجتماعی، علوم تربیتی، روان‌شناسی و امنیت اجتماعی، تهران، ۱۳۹۶ش. دسترس‌پذیر در وبگاه سیویلیکا به نشانی <https://civilica.com/doc/672503>.
۱۱. ستوده تهرانی، حسن، *حقوق تجارت*، چاپ دوم، تهران، دادگستر، ۱۳۷۵ش.
۱۲. شهریاری، سیروس، *حقوق و مسئولیت صاحب کالا و متصدی حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شیراز، ۱۳۷۸ش.
۱۳. عالی‌دایی، مسعود، *مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای در مقابل مسافر*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهر قدس، ۱۳۹۵ش.
۱۴. عرفانی، توفیق، *مسئولیت مدنی متصدیان حمل‌ونقل زمینی؛ جاده-ریل (راه‌آهن)*، چاپ سوم، تهران، جنگل، جاودانه، ۱۳۹۴ش.
۱۵. عرفانی، محمود، *حقوق تجارت (جلد سوم: اسناد تجاری)*، تهران، میزان، ۱۳۸۵ش.
۱۶. عمید، حسن، *فرهنگ عمید*، چاپ ششم، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴ش.
۱۷. محسنی، سعید، و حسین صفوی شاملو، «راهنما در کنوانسیون CMR»، *دوفصلنامه مطالعات حقوق تطبیقی*، سال چهارم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۲ش.
۱۸. معین، محمد، *فرهنگ فارسی معین*، تهران، بهزاد، ۱۳۸۲ش.