

صدور و مندرجات بارنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی

یوسف براری چناری*

مجتبی جهانیان**

چکیده

بارنامه دریایی از جمله اسناد تجاری است که در حمل و نقل دریایی به کار رفته و اهمیت روزافزونی یافته است و مانند سایر اسناد تجاری از جمله چک، برات، سفته و قبض انبار دارای خصوصیات می‌باشد. با توجه به اهمیتی که بارنامه دریایی در توسعه تجارت بین‌الملل دارد، چگونگی صدور و مندرجات و محتویات آن با توجه به قانون دریایی ایران و کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی و تأثیری که در میزان تعهدات بعدی طرفین دارد، حائز اهمیت است. از آن جمله می‌توان به تعداد نسخ بارنامه و به ویژه اشکال مختلف آن یعنی بارنامه‌های در وجه شخص معین، به حواله کرد شخص معین و در وجه حامل اشاره کرد. در خصوص مندرجات بارنامه نیز، برخی از شروط و عبارات صریحاً ذکر می‌شود و برخی دیگر به شکل ضمنی. در این مقاله در پی آن هستیم تا به برخی از سئوالات در خصوص قابل انتقال بودن بارنامه دریایی، وصف تجریدی و تنجیزی آن و تعهدات متصدیان حمل و نقل و فرستنده کالا در تنظیم سند مزبور پاسخ دهیم.

کلیدواژه‌ها: بارنامه دریایی، قرارداد باربری، رسید موقت کشتی، بارنامه در وجه شخص معین، بارنامه در وجه حامل.

* دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول)

barariy@yahoo.com

** دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه خوارزمی تهران

jahanian.mojtaba@yahoo.com

امروزه حمل و نقل و در رأس آن حمل و نقل دریایی، از ارکان مهم و تعیین کننده تجارت محسوب می شود که این امر در تجارت بین الملل نمود بیشتری پیدا می کند. از جمله دلایل آن قیمت ارزان حمل و نقل کالا، قابلیت حمل حجم و وزن زیاد کالا و انتقال سریع و بی خطر می باشد. در دنیای امروز، بخش اعظم کالاهای تجاری به وسیله راه های آبی حمل می شود. لذا ناوگانهای دریایی حمل تجاری از جایگاه ویژه ای در سرعت بخشیدن به تجارت بین المللی برخوردار می باشند. توجه به امنیت و سرعت در مبادلات بین المللی کالا موجب گردیده اسناد تنظیم کننده رابطه طرفین حمل مورد توجه بیشتری قرار بگیرد. این اسناد همزمان با گذشت زمان متحول گردیده و با نیازهای تجاری جهان سازگاری یافته اند؛ از جمله این اسناد می توان به بارنامه دریایی اشاره کرد که در طول حیات چندین ساله خود موجب امنیت و سرعت یافتن معاملات کالا گردیده و از طرفی منشأ آثار حقوقی فراوانی شده است. قبل از وضع قانون دریایی ایران که در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید، چون قانون مدونی وجود نداشت، قانون تجارت اعمال می شد. بر اساس بند ۲ ماده ۲ این قانون، حمل و نقل از راه خشکی، دریا و هوا جزو معاملات تجاری محسوب می شد. در بند دهم ماده ۲ کشتی سازی و خرید و فروش کشتی و کشتی رانی داخلی و خارجی و معاملات آنها، جزء معاملات تجاری به حساب می آمد. اوایل قرن ۱۶ میلادی آغاز استفاده از بارنامه دریایی مشابه شکل امروزی می باشد. در این زمان بارنامه سندی بود که از طرف فرمانده کشتی با ذکر مقدار و کیفیت محموله تهیه و طبق آن بارگیری انجام می شد و در سه نسخه صادر می گردید و به منزله یک سند غیرقابل دادرسی بود. ولی با رشد بازرگانی دریایی، ضرورت انتقال مالکیت کالا با عمل ظهرو نویسی بارنامه به نام خریدار احساس گردید و بدین ترتیب بارنامه بعنوان سند قابل انتقال و واگذاری در دنیای تجارت جای خود را یافت. از سال ۱۹۱۹ این سند به شکل جهانی مورد استفاده قرار گرفت. اگر چه دادگاهها به سختی آن را به عنوان یک سند قانونی پذیرفتند.

به لحاظ ماهیت قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی کالا که خصیصه بین المللی دارد و اجرای احکام و مقررات آن که محدود به قلمرو یک کشور معین نمی گردد و به لحاظ توسعه بازرگانی و روابط بین الملل، اغلب کشورها در صدد متحدالشکل نمودن قوانین مربوط به حمل و نقل دریایی در صد برآمدند و کنوانسیون های چندی را تصویب نمودند. بدین ترتیب قوانین لاهه در ۲۵ اوت سال ۱۹۲۴ توسط نمایندگان کشورهای بسیاری به امضا رسید. گرچه متن قرارداد مذکور در ماه اوت ۱۹۲۴ به تصویب دول شرکت کننده در کنفرانس بروکسل رسید، نظر به اینکه در ابتدای امر

قرارداد در کنفرانس لاهه مطرح و مورد مذاکره قرار گرفت، در عرف تجاری و در اسناد و قراردادهای بیمه و حمل و نقل از این مقررات به عنوان مقررات لاهه نام برده می‌شود.^۱ قانون‌گذار ایران نیز در بهمن ماه سال ۱۳۴۴ با الحاق به هفت کنوانسیون بین‌المللی دریایی به کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل راجع به یکنواخت کردن برخی قوانین بارنامه‌های دریایی ملحق گردید. هر چند یک سال قبل از آن کلیه مقررات ماهوی کنوانسیون مذکور را در فصل چهارم قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ داخل نموده بود. با گذشت زمان نیازمندی‌ها و مشکلات جدید موجب اصلاح کنوانسیون مذکور در فوریه سال ۱۹۶۸ معروف به قوانین لاهه - ویزی شد. نهایتاً از طریق کنوانسیون تجارت و توسعه سازمان ملل متحد،^۲ در سال ۱۹۷۸ به منظور جایگزین کردن کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، کنوانسیون هامبورگ تهیه و تصویب و در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردید.^۳ ایران به مقررات لاهه - ویزی و هامبورگ ملحق نشده است.

۱. تعاریف

۱-۱. تعریف قرارداد حمل و نقل دریایی

قانون دریایی ایران با اقتباس از بند ط - ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل قرارداد حمل و نقل دریایی را چنین تعریف می‌کند: «قرارداد باربری فقط قراردادی است که براساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا است منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید، قرارداد باربری تلقی می‌گردد».^۴

ایرادهایی که به تعریف فوق می‌توان گرفت چنین است:

تعریف مذکور موارد و مصادیق قرارداد حمل و نقلی که مقررات فصل چهارم قانون دریایی بر آن حاکم است را بیان می‌کند نه تعریف خود قرارداد حمل و نقل، نکته‌ای که باید توجه کرد اینکه قانون‌گذار هدف از انعقاد قرارداد باربری را حمل و نقل «کالا» دانسته است. ظاهراً نقش اساسی حمل کالا در کشتی رانی بازرگانی و توسعه نیافتن حمل و نقل مسافر و ناچیز بودن فعالیت‌های شرکت‌های مسافربری دریایی در مقابل

۱. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد ۱، تهران، انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳، ص. ۱۸۷.

2. UNCTAD.

۳. محمدزاده وادقانی، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۳۲، ۱۳۷۳، ص. ۲۵۳.

۴. بند ۲ ماده ۵۲ قانون دریایی.

شرکت‌های باربری دریایی، قانون‌گذار را از پرداختن به حمل مسافر غافل کرده و در نتیجه حمل‌ونقل دریایی را به باربری منحصر کرده است.

بند ۶ ماده یک کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ، قرارداد حمل‌ونقل دریایی را چنین تعریف می‌کند: «قرارداد حمل‌ونقل دریایی عبارت است از هر قراردادی که براساس آن حمل‌ونقل‌کننده در ازای دریافت کرایه، حمل دریایی کالا را از بندری به بندر دیگر تعهد کند. با وجود این قراردادی که علاوه بر حمل‌ونقل دریایی، حمل‌ونقل نوع دیگری را نیز شامل گردد، فقط تا حدی که مربوط به حمل‌ونقل دریایی باشد، از نظر این کنوانسیون، حمل‌ونقل دریایی تلقی می‌شود».

ماده ۱۸ کنوانسیون هامبورگ مقرر می‌دارد:

«چنانچه حمل‌ونقل‌کننده سند دیگری غیر از بارنامه به عنوان مدرک دریافت کالا جهت حمل صادر کند، سند مزبور، در صورت عدم وجود دلیل مخالف، مثبت انعقاد قرارداد حمل‌ونقل دریایی و دریافت کالای مشروح در آن توسط حمل‌ونقل‌کننده می‌باشد».

۱-۲. تعریف بارنامه دریایی

از بارنامه دریایی تعاریف گوناگونی ارائه شده است. یکی از اساتید حقوق بیان می‌دارد: «اصولاً بارنامه کشتی اقرارنامه‌ای است که از طرف ناخدا یا متصدی حمل‌ونقل تحویل فرستنده کالا می‌شود و به همین جهت در فرانسه connaissance خوانده می‌شود».^۱ یکی دیگر از مؤلفان چنین تعریف می‌کند: «آن عبارت است از سندی که به‌وسیله یا از جانب حمل‌کننده واقعی کالا برای کسی که با او قرارداد حمل‌ونقل را بسته است صادر می‌شود. یک بارنامه دریایی سند حمل‌ونقل کالا از طریق دریاست».^۲ در مصوبات ۱۱۳ تا ۱۱۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (ماه‌های شهریور تا آبان سال ۱۳۷۰) پیرامون مجموعه ضوابط حاکم بر حمل‌ونقل بین‌المللی، بارنامه این‌گونه تعریف شده است: «بارنامه سندی است قابل انتقال و مبین مالکیت کالا که حمل‌کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) مورد توافق (کشتی، کامیون، راه‌آهن، هواپیما و یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معین می‌باشد». در قانون بارنامه انگلستان مصوب سال ۱۸۵۵ بارنامه دریایی چنین تعریف شده است: «بارنامه دریایی رسید باری است که با کشتی

۱. ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴، ص. ۵۹.

۲. سماواتی، حشمت‌اله، حقوق معاملات بین‌المللی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۹،

حمل و از طرف شخصی که قرارداد باربری را برای حمل کالا منعقد می سازد یا نماینده او امضا می شود و به منزله دلیل کتبی شرایطی است که به موجب آن کالا در قبال پرداخت کرایه معینی حمل گردد» بند ۷ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران که ترجمه ای از تعریف بارنامه در کتاب دوم قانون تجارت فرانسه مصوب سال ۱۸۰۷ می باشد، در مقام تعریف بارنامه دریایی بیان می دارد: «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 است 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». در کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ در بند ۷ ماده ۱ آن بارنامه دریایی چنین تعریف شده است: «اصطلاح بارنامه به سندی اطلاق می شود 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 می باشد. این تعهد ناشی از قید عبارتی در سند است که مقرر می دارد کالا باید به شخص معین یا به حواله کرد یا به حامل سند تحویل گردد». می توان گفت تعریف کنوانسیون هامبورگ از بارنامه دریایی تعریف نسبتاً جامعی است و خصوصیات اساسی بارنامه های دریایی را که امروزه مورد استفاده قرار می گیرند را دربردارد. همان گونه که مشاهده می شود، بارنامه تأدیه و گواهی است مبنی بر وجود قرارداد حمل، ولی خود قرارداد حمل نیست. بنابراین پس از انعقاد قرارداد حمل صادر می شود.^۱

۳-۱. تعریف رسید موقت کشتی

هنگامی که مالک کالا محموله خود را جهت حمل در اسکله تحویل مالک کشتی یا نماینده وی می دهد، در قبال آن رسیدی دریافت می نماید که آن را رسید موقت کشتی می نامند. پس از اینکه محموله در کشتی بارگیری شد، نماینده مالک کشتی در قبال دریافت رسید مذکور، بارنامه امضا شده به فرستنده کالا ارائه می دهد. به موجب ماده ۶۳ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی باید ظرف بیست و چهار ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضا برسد. چنانچه فرمانده کشتی به علت به طول انجامیدن بارگیری در مقابل دریافت هر قسمت از بار، قبض رسید و یا رسید موقت صادر نماید، صاحب کالا یا فرستنده بار موظف است پس از دریافت بارنامه دریایی، قبض و یا رسید موقت را به فرمانده مسترد دارد.

۱. کارکن، محمدرضا، تحلیل مفاد کنوانسیون هامبورگ، تهران، صنعت حمل و نقل، ۱۳۷۳، ص. ۵۱.

تا زمانی که رسید موقت با بارنامه معاوضه نشده، این رسید به منزله سند در روابط فی مابین فرستنده کالا و متصدی حمل تلقی می‌شود. سند مذکور کاملاً مشابه بارنامه دریایی نمی‌باشد و علت آن، عدم قابلیت انتقال و توانایی معرفی کالای بارگیری شده می‌باشد و تنها مزیت آن، اعطای توانایی به دارنده آن جهت تقاضای صدور بارنامه دریایی می‌باشد.^۱

۴-۱. بار در قانون دریایی

بند ۳ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران تعریف خاصی از بار یا کالا نموده که نسبت به معنی عرفی آن محدودتر می‌باشد. بدین شکل: «بار شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگر می‌باشد به استثناء حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد». این تعریف عیناً ترجمه متن کنوانسیون بروکسل می‌باشد^۲ که بدون هیچگونه تغییری در پروتکل ۱۹۶۸ بروکسل نیز پذیرفته شده است. همانطور که از تعریف فوق مستفاد می‌گردد اصطلاح بار در فصل چهارم قانون دریایی ایران که اختصاص به باربری دریایی دارد شامل: ۱- حیوانات زنده و ۲- کالاهای عرشه ای (کالاهایی که باید روی عرشه کشتی حمل شود و عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد) نمی‌شود.

اما کنوانسیون ۱۹۷۸ تعریف عام‌تری از کالا ارائه می‌دهد و در بند ۵ ماده ۱ بیان می‌دارد:

«کالا شامل کلیه اقلام قابل حمل یا بسته‌هایی است که توسط فرستنده کالا تهیه شده و نیز شامل حیوانات زنده و کالاهایی که به صورت کانتینر یا پالت یا سایر وسایل مشابه دیگر قابل حمل یا بسته‌بندی می‌باشد». همان‌گونه که از تعریف مشاهده می‌شود کنوانسیون هامبورگ «حیوانات زنده» را نیز مشمول تعریف اصطلاح کالا قرار می‌دهد و به علاوه در بند ۵ ماده ۵ مسئولیت متصدی حمل را در مواظبت و نگهداری حیوانات زنده عیناً مانند مسئولیت وی در مورد سایر کالاها ذکر می‌کند. به بیان ساده‌تر مقررات هامبورگ، حیوانات زنده را در زمره سایر کالاها دانسته است. اما در تعریف فوق از اصطلاح کالا، ذکری از کالای عرشه ای به میان نیامده است. یعنی کنوانسیون مذکور همانند کنوانسیون بروکسل و قانون دریایی ایران کالاهای عرشه‌ای را مشمول تعریف اصطلاح کالا نمی‌داند؛ بلکه در ماده ۹ کنوانسیون مذکور در رابطه با کالای عرشه‌ای مقررات خاصی راجع به مسئولیت‌های متصدی حمل و موارد عدم مسئولیت وی بیان شده است. علت این منع قانونی جلوگیری از ایجاد سوانح دریایی، حفظ جان کارکنان

1. Dobson, Paul, Business Law, London, Sweet Maxwell, 1991, p. 610.

۲. بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون بروکسل.

کشتی و عدم ایجاد مانع برای جابجا کردن کالا در کشتی و احتراز از ایجاد خسارت و لطمه به کالا می‌باشد.

۲. صدور بارنامه دریایی

۲-۱. نحوه صدور بارنامه دریایی

با صدور بارنامه دریایی، در واقع مهم‌ترین و معتبرترین سند در تجارت بین‌المللی صادر می‌شود. لذا صدور بارنامه دریایی باید با کمال دقت و با رعایت کلیه شرایط و ترتیبات قانونی انجام شود. هنگامی که متصدی حمل، کالا را در اختیار می‌گیرد به درخواست فرستنده کالا، موظف است بارنامه دریایی صادر و تحویل فرستنده کالا نماید (بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران). در کشورهایی که کنوانسیون هامبورگ لازم‌الاجرا است، با توجه به اینکه این مقررات حداقل حمایت را از فرستنده می‌کند، مشارالیه درخواست صدور بارنامه دریایی نمی‌کند. البته او ممکن است بارنامه دریایی را به دلیل مقاصد دیگر مانند فروش کالاهای در حال حمل نیاز داشته باشد.^۱ به موجب ماده ۶۳ قانون دریایی: «بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضا برسد. چنانچه فرمانده کشتی به علت به طول انجامیدن بارگیری در مقابل دریافت هر قسمتی از بار قبض رسید و یا رسید موقت صادر نماید صاحب کالا یا فرستنده بار موظف است پس از دریافت بارنامه دریایی (با رعایت مفاد این ماده از حیث مدت) قبض رسید و یا رسید موقت بار را به فرمانده مسترد دارد.» بند ۳ ماده ۳ مقررات لاهه و بند ۱ ماده ۱۴ کنوانسیون هامبورگ نیز به الزامی بودن صدور بارنامه دریایی پس از دریافت کالا توسط متصدی حمل یا نماینده او و درخواست فرستنده کالا اشاره دارد و برای اینکه چنین بارنامه‌ای منشأ ایجاد حقوق و تکالیف مشخص شود می‌بایستی نکات خاصی که در مقررات لاهه معین شده در آن رعایت شود. این مقررات عیناً به وسیله قوانین لاهه - ویزی نیز تکرار شده است. اگرچه کنوانسیون فوق مهلت صدور بارنامه دریایی را تعیین نکرده است اما باید گفت صدور بارنامه باید بلافاصله و طی یک مهلت معقول که برای بررسی صحت مندرجات درخواست نامه و اظهارات فرستنده لازم است، صادر شود. البته صدور یا عدم صدور بارنامه براساس کنوانسیون هامبورگ تأثیری در آغاز دوره مسئولیت متصدی حمل ندارد. اگرچه براساس مقررات لاهه گاه صدور بارنامه دریایی کالای بارگیری شده در واقع به منزله اعلام آغاز دوره مسئولیت متصدی حمل به حساب می‌آید، لذا عدم تعیین مهلت برای صدور بارنامه دریایی را نباید

1. Ramberg, Jan, "The Vanishing Bill of Lading & the Hamburg Rules Carrier", The American Journal of Comparative Law, Vol. 27, 1979, p. 391.

اشکال عمده‌ای به حساب آورد؛ مخصوصاً اگر قبلاً به وسیله صدور اسناد دیگری مثل رسید موقت یا رسید انبار تحویل کالا به متصدی حمل روشن و مسلم شده باشد. از طرفی دیگر مسئولیت متصدی حمل با رسیدن کالا به مقصد و تحویل آن پایان می‌پذیرد. فرم بارنامه که به شکل خاص و متحدالشکل می‌باشد و توسط سازمان کشتی رانی تهیه و مورد استفاده قرار می‌گیرد، ابتدا به وسیله فرستنده کالا تکمیل می‌شود؛ اما امضای او لازم نیست و علی‌الاصول خود متصدی حمل باید زیر بارنامه را امضا کند. اما عملاً کمتر پیش می‌آید که بارنامه به امضای خود متصدی حمل برسد. معمولاً اشخاص مجاز دیگری و گاه فرمانده کشتی بارنامه را امضا می‌کنند. بند ۲ ماده ۱۴ کنوانسیون هامبورگ بیان می‌دارد: «شخص مجاز از طرف حمل‌ونقل کننده می‌تواند بارنامه را امضا کند. امضای ناخدای کشتی حامل کالا در بارنامه به مثابه آن است که به حساب حمل‌ونقل کننده امضا شده است». امضای بارنامه می‌تواند به شکل‌های مختلف انجام شود، اعم از دست‌نوشته، چاپ گراور، مهر کردن، منگنه کردن، نشان یا علامت یا هر وسیله مکانیکی یا الکترونیکی که منافاتی با قوانین کشور صادرکننده بارنامه دریایی نداشته باشد، می‌تواند انجام گیرد (بند ۳ ماده ۱۴ کنوانسیون هامبورگ).

قانون ما، در خصوص صدور بارنامه الکترونیکی پیش‌بینی خاصی نکرده است. آیا این عمل از منظر مقررات بین‌المللی قانونی محسوب می‌شود؟ هم قواعد هامبورگ (بند ۱ ماده ۱۴) و هم کنوانسیون لاهه - ویزی (بند ۳ ماده ۳) متصدی حمل و نقل را موظف به صدور بارنامه دریایی براساس درخواست فرستنده کالا نموده‌اند، اما مسئله این است که آیا بارنامه حتماً باید به شکل کاغذی و سنتی خود باشد؟ نظر غالب این است که لزومی به فیزیکی بودن بارنامه نیست، مگر اینکه فرستنده کالا درخواست کند که بارنامه به شکل مذکور صادر گردد که این امر بعید به نظر می‌رسد. از یک طرف، زمانی که مقررات فوق وضع شدند، تکنولوژی به اندازه امروز پیشرفته نبود و بعید است که بگوییم واضعین، بارنامه الکترونیکی را نیز در نظر داشته‌اند. از طرف دیگر، نه بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون لاهه - ویزی و نه بند ۱ ماده ۱۴ کنوانسیون هامبورگ صراحتاً مقرر نکرده‌اند که حتماً بارنامه باید به صورت کاغذ و فیزیکی باشد. برعکس، مقررات فوق شرایطی که برای صدور بارنامه مکتوب و فیزیکی لازم است را بیان داشته‌اند که درخواست فرستنده کالا می‌باشد. بر این اساس، واژه «صدور» باید به صورت معمول و عرفی ترجمه شود و به نظر می‌رسد که متصدی حمل بتواند بارنامه الکترونیکی صادر کند. علاوه بر این باید گفت کنوانسیون هامبورگ این بارنامه را به دلایل زیر به رسمیت شناخته است: ۱- بند ۸ ماده ۱ مقرر مذکور در تعریف «نوشته» بیان می‌دارد: شامل «از جمله» تلگرام و تلکس می‌شود. اگرچه بند ۳ ماده ۱۴ صراحتاً نامی از بارنامه

الکترونیکی نبرده است اما باید گفت تعریف فوق استفاده از تکنولوژی را به عنوان نوشته پذیرفته است. ۲- بند ۳ ماده ۱۴ مقرر می‌دارد که امضای بارنامه ممکن است به صورت الکترونیکی باشد، به شرط اینکه مغایرتی با قانون کشوری که بارنامه در آنجا صادر شده است نداشته باشد. گرچه این مطلب مربوط به «امضای الکترونیکی» می‌باشد، بدون اینکه در مورد سایر شرایط لازم برای صدور بارنامه الکترونیکی چیزی گفته باشد اما بند مذکور ماده ۱۴ به صورت ضمنی صدور بارنامه الکترونیکی را پذیرفته است. در واقع انجام امضای الکترونیکی روی کاغذ و به صورت فیزیکی غیرممکن است. هر چند قید «قانون کشوری که بارنامه در آنجا صادر شده» به این دلیل که بسیاری از کشورها هنوز امضا و سند الکترونیکی را به رسمیت نشناخته‌اند، نامعلوم می‌باشد.^۱

۲-۲. صور صدور بارنامه دریایی

بارنامه سندی حاکی از وجود بار یا اجناس معین و قابل انتقال می‌باشد. ماده ۶۱ قانون دریایی مقرر می‌دارد: «بارنامه دریایی ممکن است مانند چک به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد. در صورتی که صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم بارنامه تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل‌گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر تاریخ خواهد بود».

باتوجه به ماده مذکور، بارنامه دریایی ممکن است به یکی از اشکال زیر صادر گردد:

۱- بارنامه دریایی در وجه حامل: گاهی ممکن است فرستنده کالا بنا به دلایلی تمایلی به درج نام گیرنده در بارنامه دریایی نداشته باشد و از متصدی حمل درخواست صدور بارنامه در وجه حامل کند. در این بارنامه نام شخص واقعی که کالا باید به او واگذار شود ذکر نشده است، بلکه فقط دستور می‌دهد که به‌طور ساده کالا به حامل، یعنی شخصی که دارنده بارنامه است تحویل شود. بارنامه در وجه حامل به صرف قبض و اقباض، مورد نقل و انتقال قرار می‌گیرد. اما خطرات مفقود شدن و سرقت چنین بارنامه‌هایی یکی از مشکلاتی است که موجب می‌شود در عمل کمتر تقاضای صدور چنین بارنامه‌ای شود، به ویژه که قانون‌گذار در مورد این مشکلات برخلاف اسناد تجاری از قبیل برات (مواد ۲۶۱ به بعد قانون تجارت) راه‌حلهایی ارائه ننموده و سکوت اختیار کرده است. لازم به ذکر است که قانون‌گذار در بند ۵ ماده ۶۰ قانون دریایی، قید مشخصات تحویل‌گیرنده بار را در بارنامه الزامی دانسته است و با توجه به جنبه آمره

1. Ma, Winnie, "Lading without Bills: How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia", Bond Law Review, Vol. 12, Issue 2, 2000, p. 218.

آن، صادرکننده بارنامه مکلف به قید نام گیرنده بار می‌باشد و در واقع با این قید نباید بارنامه در وجه حامل و یا حتی به حواله کرد صادر شود چرا که در بارنامه در وجه حامل، نام گیرنده مشخص نیست و فقط در لحظه تحویل کالا گیرنده آن قابل شناسایی می‌باشد و در بارنامه با قید حواله کرد گرچه در ابتدای صدور، نام شخص در آن قید می‌شود اما در صورت انتقال شخص اخیر، دیگر مشخصات گیرنده آن قید نخواهد شد. بنابراین بند ۵ ماده ۶۰ که قید مشخصات تحویل گیرنده را در بارنامه الزامی دانسته، با ماده ۶۱ که صدور بارنامه در وجه حامل و حواله کرد را تجویز کرده متعارض به نظر می‌رسد که حمل بر مسامحه قانون گذار می‌شود؛ چنان که یکی از حقوق دانان هم به طور ضمنی این عقیده را مورد تأیید قرار داده است.^۱

۲- بارنامه دریایی به نام شخص معین: در این حالت بارنامه به نام شخص خاص و معین صادر می‌گردد و او گیرنده کالا محسوب می‌گردد که این شخص می‌تواند خود فرستنده یا شخص ثالثی باشد. در این حالت شخص مذکور می‌تواند با ارائه نسخ اصلی بارنامه از فرمانده کشتی تحویل کالا را خواستار گردد و فرمانده کشتی موظف است با احراز هویت کامل او، کالا را به وی تحویل دهد.

۳- بارنامه دریایی به حواله کرد شخص معین: این مورد هم قسم دیگری از اشکال صدور بارنامه می‌باشد که به حواله کرد شخص معین صادر می‌گردد. این شخص معین همانند بند قبل، ممکن است خود فرستنده یا شخص ثالثی باشد که می‌تواند با ظهر نویسی و امضا، مالکیت کالای موضوع بارنامه را به شخص دیگری انتقال دهد. صدور بارنامه به یکی از سه شکل فوق، در حقوق آمریکا نیز مورد تأیید قرار گرفته است.

۲-۳. نسخ بارنامه دریایی

به موجب ماده ۶۲ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه صادر گردد. از لفظ «لااقل» می‌توان فهمید که صدور بارنامه در بیش از چهار نسخه ممکن است. ماده مذکور در ادامه بیان می‌دارد: «نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار، نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است، نسخه سوم برای فرمانده کشتی، نسخه چهارم برای مالک کشتی و یا نماینده قانونی او، کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا می‌گردد...». روی هر نسخه از بارنامه عبارت نسخه اول، دوم و ... ذکر شده است. معمولاً نسخه اصلی بارنامه به وسیله فرستنده کالا به همراه سایر اسناد حمل کالا برای

۱. نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۷، ص. ۱۰۸.

گیرنده ارسال می‌گردد تا به محض وصول کالا گیرنده بتواند با ارائه نسخه اصلی بارنامه و سایر مدارک نسبت به تحویل کالا اقدام نماید. تعداد نسخ اصلی بارنامه دریایی می‌بایستی در آن قید شود. معمولاً نسخ اصلی بارنامه قابل انتقال و نسخه‌های رونوشت غیرقابل انتقال و واگذاری می‌باشد.^۱

۳. مندرجات بارنامه دریایی

در بارنامه دریایی شرایط حمل کالا، از جمله حقوق و تعهدات متصدی باربری و فرستنده کالا با جزئیات آن با حروف چاپی کاملاً ریز ذکر شده است. معمولاً شرکت‌های کشتی‌رانی برای حمل کالا نمونه‌هایی از بارنامه دریایی را که جوابگوی نیازهای تجاری و اقتصادی خاص آنهاست انتخاب نموده و در دسترس فرستندگان کالا قرار می‌دهند. ولی باید تذکر داد که اصول و شرایط عمومی آنها به طور کلی یکنواخت است زیرا در صورت حمل کالا طبق بارنامه دریایی، احکام ناظر به حمل از جمله مقررات آمره بوده و طرفین قرارداد نمی‌توانند از آن انحراف و اجتناب نمایند و یا برخلاف آن توافق نمایند. روی بارنامه دریایی مشخصات متصدی حمل، فرستنده کالا، گیرنده کالا و آدرس وی، اطلاعات مربوط به وزن و علائم شناسایی کالا، نرخ کرایه، نام بندر بارگیری و تخلیه، نام کشتی و ... ذکر می‌شود. در پشت یا ظهر بارنامه دریایی، حقوق و تعهدات متصدی حمل و فرستنده کالا با جزئیات ذکر می‌شود. همچنین شرایطی که براساس آنها حمل بار صورت می‌گیرد در ظهر بارنامه منعکس می‌گردد و به «مقررات ظهر بارنامه» معروف است. این مقررات ممکن است موضوعاتی از قبیل انحراف مسیر، مبلغ کرایه حمل، مخاطرات استثناء شده، تحویل محموله در بندر مقصد، قانون حاکم بر روابط بین طرفین قرارداد و غیره را مورد بحث قرار دهد.^۲ به موجب ماده ۶۰ قانون دریایی ایران، نکات زیر باید در بارنامه دریایی درج گردد:

۱- نام کشتی. ۲- نام بندر مبدا و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد. ۳- علامت و مشخصات و نوع بار و تعداد بسته و جمع آنها. ۴- وزن خالص و غیرخالص و اندازه بار. ۵- نام و نشانی فرستنده بار، متصدی باربری و تحویل‌گیرنده. ۶- شرایط بارگیری و حمل بار و واحد نرخ. ۷- تعداد نسخ بارنامه.

این ماده با اقتباس از ماده ۲۸۱ قانون تجارت سابق فرانسه که اینک نسخ گردیده وضع شده است. همچنین می‌توان به بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران که همانند

1. Ramberg, Jan, "The Vanishing Bill of Lading & the Hamburg Rules Carrier", the American Journal of Comparative Law, Vol. 27, 1979, p. 213.

۲. امید، پیشین، ص. ۱۹۴.

ماده ۳۵ تصویب نامه ۳۱ دسامبر ۱۹۶۶ فرانسه ترجمه بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ است، اشاره نمود.^۱ با مطالعه بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مشخص می‌شود در قسمتی، موضوعاتی را که در ماده ۶۰ همان قانون ذکر می‌گردد را مجدداً بیان نموده است. همان‌گونه که گفته شد علت تکرار مطالب در بند ۳ ماده ۵۴ این است که مقررات ماده ۶۰ از قانون تجارت فرانسه مصوب ۱۸۰۷ که در حال حاضر منسوخ گردیده اقتباس و ترجمه شده است، در حالی که مقررات بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ترجمه کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل می‌باشد. بنابراین متعدد بودن منابع موجب عدم هماهنگی بین مندرجات لازم برای بارنامه، شده است. اصولاً اظهارات فرستنده کالا در خصوص بیان خصوصیات کالا حمل بر صحت می‌گردد. لکن در صورتی که خلاف این امر بعداً ثابت شود فرستنده کالا در قبال متصدی حمل مسئول است و چنانچه در اثر اظهارات نادرست او خسارتی به متصدی حمل وارد شده باشد، مسئول جبران خسارات وارده خواهد بود. به موجب بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، پس از دریافت کالا، متصدی حمل یا نماینده او موظف است بر حسب تقاضای فرستنده کالا، بارنامه دریایی که در آن نکات زیر درج شده است را صادر نماید:

۱- علائم مشخصه‌ای که جهت شناسایی کالا ضروری است، آن علایمی است که توسط فرستنده کالا قبل از بارگیری کالا کتباً تهیه شده است. در صورتی که کالا بدون روپوش است باید علائم مذکور بر روی کالا مهر شده و یا به طور واضح نشان داده شود و اگر کالا با روپوش است و یا در صندوق قرار گرفته است علائم باید طوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا باقی بماند. ۲- تعداد بسته‌ها و یا قطعات، مقدار یا وزن برحسب مورد همان طوری که به وسیله فرستنده کالا کتباً تهیه شده است. ۳- وضعیت ظاهری کالا: در صورتی که متصدی حمل یا فرمانده کشتی و یا نماینده متصدی حمل به جهات معقول در مورد مطابقت کالای معرفی شده با آنچه که در بارنامه بیان شده است مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای بررسی آن نداشته باشد، ملزم نیست در بارنامه دریایی علائم، تعداد، مقدار یا وزن را تصریح نماید.

همچنین در این زمینه باید به ماده ۱۵ قواعد هامبورگ اشاره کرد. نکته‌ای که باید گفت این است که نه در قانون دریایی ایران و نه در مقررات کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، روی نکات مندرج در بارنامه دریایی ضمانت اجرا پیش‌بینی نشده است. بند ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ هم به صراحت بیان می‌دارد: «فقدان یک یا چند مورد از موارد مذکور در این ماده در بارنامه، به اعتبار سند به عنوان بارنامه خللی وارد نمی‌سازد، مشروط بر اینکه در هر حال شرایط بند ۷ ماده ۱ رعایت شده باشد». بند ۷

ماده ۱ این کنوانسیون بیان می‌دارد: «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.»
در این قسمت ابتدا نکاتی که صریحاً در بارنامه دریایی قید می‌گردد و معمولاً مواردی است که همه شرکت‌های کشتی‌رانی آن را درج می‌کنند را بیان می‌کنیم. با این توضیح که محتویات بارنامه دریایی از یک شرکت به شرکت دیگر متفاوت است اما معمولاً موارد عمومی زیر در آنها وجود دارد. سپس به تعهدات ضمنی در بارنامه دریایی می‌پردازیم.

۳-۱. نکاتی که صریحاً در بارنامه دریایی قید می‌گردد

۳-۱-۱. درج علائم لازم جهت شناسایی کالا

بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی بعد از بیان اینکه متصدی حمل باید در بارنامه صادره موارد زیر را درج کند در قسمت الف خود بیان می‌دارد: «الف: علائم مشخصه‌ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان‌علایمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است، مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علائم مذکور بر روی بار نقش شده و یا به طور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علائم باید به طوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.» ماده ۶۰ قانون دریایی نیز که مندرجات بارنامه دریایی را بر می‌شمارد در مورد قید علائم مشخصه بار مبادرت به تکرار مطالبی نموده که ماده ۵۴ پیش‌بینی کرده است. ذکر این نکته لازم است که در قانون دریایی در خصوص کالای بسته‌بندی نشده (مثل کالای فله یا مایعات که از طریق دستگاه‌های مکند و غیره بارگیری و تخلیه می‌شوند) سکوت اختیار شده است و این نقص مربوط می‌شود به اشتباهی که در ترجمه قانون دریایی ایران بوده است.^۱

واضح است که وجود علائم مشخصه روی کالاها از این جهت دارای اهمیت است که نماینده متصدی حمل بتواند در مقصد آنها را به آسانی تشخیص داده و برای گیرندگان کالا که نام آنها در بارنامه‌های دریایی قید گردیده است ارسال نماید. کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل و ۱۹۷۸ هامبورگ نیز درج علائم لازم جهت شناسایی کالا را لازم دانستند. بند ۳ قسمت a ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل بیان می‌کند که

۱. فخاری، امیرحسین، جزوه حقوق دریایی، تهران، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۸، ص. ۳۷.

علائم لازم جهت شناسایی کالا، علائمی هستند که به صورت مهر یا به طریقی دیگر روی کالا (در صورتی که کالا بدون پوشش باشد) یا روی جعبه یا پاکت (در صورتی که کالا درون جعبه یا پاکت باشد) به نحوی که تا پایان سفر واضح و خوانا باقی بماند منقوش می‌گردد. این علائم به وسیله فرستنده کالا قبل از بارگیری تهیه می‌گردد. قسمت a بند ۱ ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ نیز بیان می‌دارد: «بارنامه باید حاوی نکاتی چند از جمله نکات ذیل باشد: الف - کیفیت عمومی کالا، علائم اساسی لازم جهت شناسایی کالا، در صورت اقتضا اعلام صریح کیفیت خطرناک کالا، تعداد بسته‌ها یا قطعات، وزن کالا یا مقدار آن که به نحو دیگری اظهار گردیده است. اطلاعات مزبور طبق اظهارات فرستنده می‌باشد». همان‌گونه که گفته شد عدم درج علائم مشخصه کالا موجب بی‌اعتباری بارنامه نخواهد شد (بند ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ). بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران و مواد ۱۹ و ۳۱ تصویب نامه مورخ دسامبر ۱۹۶۶ فرانسه بیان می‌دارد: فرستنده بار صحت علائم را به نحوی که هنگام حمل در بارنامه دریایی اظهار شده است در قبال متصدی باربری تضمین می‌نماید و در صورتی که بر اثر اظهارات نادرست او خسارتی به متصدی باربری وارد شود مسئول جبران زیان وارده خواهد بود. با این ترتیب چنانچه کالا قابل اشتعال بوده و فرستنده بار از ذکر این مطلب خودداری نماید و نتیجتاً متصدی باربری به علت عدم اطلاع از ماهیت کالا آن را در قسمتی از انبارهای کشتی که از لحاظ ایمنی مناسب برای حمل این نوع کالاها نیست قرار دهد و از این بابت ضرری متوجه متصدی باربری گردد، فرستنده کالا مسئول خواهد بود. علاوه بر اینکه در صورتی که بر اثر اطلاعات نادرست به دارنده بارنامه دریایی از جمله شخصی که به وسیله ظهرنویسی کالا به او انتقال یافته است ضرر و زبانی وارد شود و از این بابت متصدی باربری مجبور گردد خسارات او را جبران نماید، متصدی باربری می‌تواند برای دریافت خسارت به فرستنده کالا مراجعه کند؛ چه آنکه علت وقوع خسارت اطلاعات نادرستی بوده که فرستنده بار داده است و با این ترتیب بارنامه دریایی از لحاظ تجاری از جمله وثایق مطمئن تلقی می‌گردد.^۱ بنابراین بارنامه به نفع دارنده، فرستنده و حمل‌کننده همچنین علیه هر یک از آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳-۱-۲. قید تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد

قسمت ب بند ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی از جمله موارد لازم برای درج در بارنامه را «تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد به نحوی که کتباً از طرف

۱. امید، پیشین، ص. ۲۰۶.

فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است» بیان می‌کند. بدیهی است که با توجه به صراحت ماده، قید تعداد یا قطعات یا مقدار یا وزن برحسب کالای مورد حمل متفاوت است. به هر حال باید توجه داشت که فرمانده یا عامل متصدی باربری، در صورتی که درباره مقدار، تعداد بسته‌ها و یا کیفیت کالا به نحوی که از طرف فرستنده بار اظهار شده است مشکوک باشد و یا وسیله مناسبی برای رسیدگی به صحت اظهارات فرستنده کالا در این باره نداشته باشد می‌تواند از ذکر مقدار، وزن و یا تعداد بسته‌ها خودداری کند و روی بارنامه فقط به ذکر عبارت «نامعلوم» (unknown) اکتفا نماید. این مطلب در حقوق آمریکا نیز مورد تأکید قرار گرفته است.

به موجب بند ۳ قسمت b ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، پس از اینکه متصدی حمل یا نماینده وی کالا را دریافت کرد حسب تقاضای فرستنده کالا موظف است برحسب مورد در بارنامه دریایی تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن کالا را قید نماید. البته چنانچه متصدی حمل یا نماینده وی به جهات معقول در خصوص تعداد، مقدار یا وزن کالا تردید نمایند یا اینکه امکان لازم جهت بررسی کالا برای ایشان فراهم نباشد، در این صورت موظف به درج تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن کالا در بارنامه نخواهد بود.

پروتکل ۱۹۶۸ بروکسل در خصوص قید تعداد بسته‌ها، قطعه‌ها یا مقدار یا وزن کالا در بارنامه دریایی عیناً مقررات کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل را بدون اصلاح و تغییری پذیرفته است (بند ۴ ماده ۳ مقررات لاهه - ویزی). قسمت a بند ۱ ماده ۱۵ و بند ۱ ماده ۱۶ کنوانسیون هامبورگ نیز به این مطلب اشاره داشته است.

در انتها باید گفت چنانچه در موقع تحویل کالا، وزن و یا مقدار محموله کمتر از آنچه از طرف فرستنده کالا در بارنامه دریایی اظهار گردیده باشد، برعهده فرستنده کالا است که ثابت کند در موقع بارگیری، کالای تحویلی به مقداری بوده که در بارنامه درج شده است. چنان که ماده ۶۷ قانون دریایی به عدم سندیت وزنی که اظهارکننده در بارنامه ذکر و قید کرده علیه متصدی حمل اشاره دارد. به عبارت دیگر مسئولیت اثبات از متصدی باربری به فرستنده کالا منتقل می‌گردد. همین حکم در بند اخیر ماده ۶۴ قانون دریایی ایران به این شرح بیان شده است: «اگر در بارنامه وزن و مقدار و جنس کالا غیرقابل تشخیص ذکر گردد اثبات ارقام ادعایی به عهده فرستنده بار خواهد بود».

۳-۱-۳. ذکر وضع ظاهری کالا در بارنامه دریایی

منظور از وضعیت ظاهری کالا، وضع خارجی کالا یعنی با روپوش بودن یا نبودن، سالم یا شکسته بودن، تمیز یا کثیف بودن صندوق‌های کالا و ... می‌باشد. وضعیت

ظاهری کالا ناظر به ماهیت کالا و محتوای داخلی صندوق‌ها نمی‌باشد. بارنامه که رسید مالک کشتی برای کالاهاست در بخش خالی خود که به حاشیه معروف است متضمن توصیف کالاهاست. این توصیف شاید حیاتی‌ترین بخش از کل بارنامه باشد، زیرا گیرنده کالاها یا ذینفع ظهنروسی بارنامه که خواهان خرید کالاها از طریق انتقال بارنامه با ظهنروسی به نام او است، به طور معمول فرصتی برای رسیدگی به صحت و سقم اظهارات خریدار در مورد کمیت و کیفیت کالاها از طریق بررسی آنها ندارد و قیمت خرید را به اتکای توصیفی که مالک کشتی در بارنامه از کالاها به عمل آورده، تسلیم می‌کند. در موارد بسیار، خریداران مایوس، اغلب با موفقیت تلاش کرده‌اند مالک کشتی را به واسطه توصیف نادرست کالاها در بارنامه مسئول قرار دهند. وقتی مالک کشتی تأیید می‌کند که کالاها در «ترتیب و وضعیت ظاهری خوب» دریافت شده‌اند، یک بارنامه «بی‌قید و شرط» صادر می‌کند و وقتی این عبارت مقید به قیدی شده باشد، بارنامه مزبور بارنامه ای مشروط است. به موجب قسمت C بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل، از جمله مطالبی که قید آن در بارنامه دریایی ضرورت دارد وضعیت ظاهری کالا می‌باشد. متأسفانه در قانون دریایی در خصوص درج وضعیت ظاهری کالا در بارنامه دریایی ذکری به میان نیامده است و به نظر می‌رسد که این امر در اثر اغماض و تسامح مقنن بوده است. به موجب قسمت B بند ۱ ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ یکی از نکاتی که می‌بایستی در بارنامه دریایی درج شود وضع ظاهری کالا است.

۳-۱-۴. ذکر کیفیت کالا در بارنامه دریایی

در خصوص ذکر کیفیت کالا در بارنامه در قانون دریایی ایران و کنوانسیون ۱۹۲۴ تصریحی وجود ندارد اما شاید بتوان از کلمه «نوع» مذکور در شق ۳ ماده ۶۰ این را دریافت که منظور قانون‌گذار همان ذکر کیفیت کالا در بارنامه دریایی می‌باشد اما در قسمت a بند ۱ کنوانسیون هامبورگ پیش‌بینی شده که ماهیت کلی کالا در بارنامه دریایی باید ذکر گردد. تشخیص کیفیت کالا در اصل، یک امر مربوط به کارشناسی است و نیاز به تخصص دارد لذا افراد معمولی نمی‌توانند نسبت به کیفیت کالا اظهار نظر نمایند بنابراین مقصود از کیفیت در اینجا بررسی سطحی کالا در حدی است که برای افراد متعارف قابل درک می‌باشد و حالت داخلی کالا مثل فساد و عدم فساد آن نمی‌باشد. بنابراین در مواقعی که در بارنامه دریایی راجع به کیفیت کالا عبارت «نامعلوم» بکار می‌رود و یا قید می‌شود که کیفیت کالا ظاهراً خوب و بدون نقص به نظر می‌آید، مراد این است که کیفیت کالا به نحوی که ملاحظه می‌شود و یا با بازرسی سطحی قابل تشخیص است خوب به نظر می‌آید و آنگاه منظور

این نیست که ماهیت و کیفیت واقعی کالا بدون عیب و نقص است. در کامن لاینز اصولاً فرمانده کشتی با توصیف کیفیت کالا در بارنامه دریایی، مالک کشتی را متعهد نمی‌کند. دلیل عدم مسئولیت متصدی باربری در این خصوص این است که فرض قانون بر این است که متصدی حمل کالایی را که جهت حمل تحویل گرفته عیناً همان کالا را تحویل داده است و اثبات خلاف این اصل به عهده صاحب کالا یا مدعی می‌باشد.^۱

۳-۱-۵. مشخص کردن کالاهای خطرناک با برچسب و علامت لازم

بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی بیان می‌دارد: «هرگاه متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نماید و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند، می‌توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچ‌گونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیرمستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند ...»

بنابراین، همان گونه که کنوانسیون هامبورگ نیز اشاره دارد، در مورد کالاهای خطرناک فرستنده کالا بایستی با علامت یا برچسب مناسب آن را مشخص نماید و وقتی آنها را جهت بارگیری و حمل به متصدی حمل تحویل می‌دهد باید او را از ماهیت خطرناک کالا آگاه نماید. علت این امر نیز روشن است. به دلیل اینکه این کالاها تهدید جدی علیه جان خدمه و کشتی و محموله‌های آن به حساب می‌آید. از جمله این کالاها می‌توان نفت و بنزین و مواد منفجره را نام برد. از آنجا که بند مذکور ماده ۵۵ قانون دریایی ترجمه بند ۶ ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۲۴ می‌باشد، عین عبارت فوق در کنوانسیون مذکور بیان شده است اما به موجب قسمت a بند ۱ ماده ۱۵ مقررات هامبورگ در صورتی که کیفیت کالا خطرناک باشد باید صریحاً در بارنامه ذکر شود. بند ۱ ماده ۱۳ کنوانسیون مذکور از ضرورت علامت‌گذاری توسط فرستنده روی کالاهای خطرناک اشاره دارد و بند ۲ این کنوانسیون به لزوم دادن اطلاعات توسط فرستنده به متصدی حمل و نقل در مورد کیفیت خطرناک کالا و در صورت لزوم اقدامات احتیاطی که باید به عمل آید اشاره دارد و در ادامه ضمانت اجرای این تکلیف فرستنده را این گونه بیان می‌کند.

۱. فرمانفرمایان، ابوالبشر، حقوق دریایی، تهران، انتشارات خرمی، ۱۳۴۹، ص. ۱۴۵.

۳-۱-۶. قید تاریخ در بارنامه دریایی

از جمله نکات مهم مندرج در بارنامه، تاریخ است که باید توسط متصدی حمل یا نماینده وی درج گردد. لازم به ذکر است که تاریخ گذاری باید توسط متصدی حمل یا نماینده وی به طور واقعی و صحیح انجام گیرد. در غیر این صورت شخص مذکور مسئول می‌باشد. قسمت اخیر ماده ۶۱ قانون دریایی در همین راستا بیان می‌دارد: «در صورتی که صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم بارنامه تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل‌گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر خواهد بود».

قسمت f بند ۱ ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ به درج تاریخ تحویل کالا در بندر بارگیری و قسمت n بند مذکور به درج «تاریخ یا مهلت تحویل کالا در بندر تخلیه، چنانچه تاریخ یا مهلت تحویل، موضوع توافق صریح طرفین واقع شده باشد» اشاره دارد. ماده ۶۱ قانون دریایی هم به‌طور تلویحی به ضرورت قید تاریخ صدور بارنامه اشاره دارد.

۳-۱-۷. امضا بارنامه دریایی

امضا اینگونه تعریف شده است: «نوشتن نام یا نام خانوادگی یا هر دو یا رسم علامت به عنوان بیان هویت صاحب علامت در ذیل اوراق و اسناد برای تأیید متن سند که نوشته شده است و یا بعد از امضا نوشته خواهد شد»^۱.

به موجب ماده ۶۲ قانون دریایی: «... کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضا می‌گردد...» ماده ۶۳ قانون مذکور نیز بیان می‌دارد: «بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضا برسد...». در عمل کمپانی‌های بزرگ حمل و نقل دریایی معمولاً کارمندی را در کشتی‌ها برای این کار استخدام می‌نمایند که به امضا و صدور بارنامه دریایی مبادرت می‌ورزد.^۲

سئوالی که مطرح می‌شود این است که امضا به چه صورت باید انجام گیرد. آیا لزوماً با دست صورت گیرد یا خیر؟ در پاسخ باید گفت که در این خصوص قانون دریایی و کنوانسیون ۱۹۲۴ سکوت کرده‌اند اما بند ۳ ماده ۱۴ کنوانسیون هامبورگ با تأیید عدم ضرورت امضای بارنامه بیان می‌دارد: «امضای بارنامه می‌تواند به صورت دست‌نویس، فکس، انگ یا به وسیله مهر، به شکل سمبل یا به هر وسیله مکانیکی یا الکترونیکی

۱. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، جلد ۱، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۶، ص. ۶۳۶.

۲. کارکن، پیشین، ص. ۳۳.

دیگری صورت گیرد؛ مشروط به اینکه طریقه مورد استفاده، با قانون محل صدور بارنامه در تعارض نباشد».

هر چند در حقوق ایران به لحاظ نبودن نص قانونی، اعتبار بارنامه دریایی فاقد امضای فرستنده بار نمی‌تواند مورد بحث و بررسی قرار گیرد اما فرستنده بار یکی از طرفین قرارداد حمل می‌باشد. بنابراین لازم است که بارنامه به امضای او نیز برسد. شرط امضای او به این جهت است که باعث اعتبار بارنامه می‌شود.

۳-۱-۸. نکات دیگری که در بارنامه دریایی درج می‌گردد:

علاوه بر مواردی که ذکر شد به موجب بند ۱ ماده ۶۰ قانون دریایی قید نام کشتی در بارنامه الزامی است. بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی در مقام تعریف کشتی بیان می‌دارد: «کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار می‌رود». هر چند بند ۱ ماده ۶۰ قانون دریایی درج نام کشتی را لازم دانسته و قاعداً فرستنده کالا حق دارد که از متصدی حمل بخواهد نام کشتی را در بارنامه قید کند اما در عمل ضمانت اجرایی برای آن وجود ندارد و معمولاً اگرچه در بارنامه‌ها برای تعیین نام کشتی جایی اختصاص داده شده است، ولی همواره شرطی وجود دارد که براساس آن متصدی حمل و نقل مجاز است که کالاها را در کشتی دیگری بارگیری کند؛ قطع نظر از کمپانی که عملیات بارگیری و حمل را به عهده دارد، خواه در مرحله بارگیری و خواه در هنگام سفر.^۱ به موجب بند ۲ ماده ۶۰ قانون مذکور و بند f و g ماده ۱۵ کنوانسیون هامبورگ درج نام بندر مبدأ و بندر مقصد در بارنامه الزامی است. همچنین بند ۵ ماده قانون دریایی به درج نام و نشانی فرستنده بار، متصدی باربری، تحویل‌گیرنده در بارنامه اشاره دارد. بند ۱ و ۵ و ۶ ماده ۵۲ قانون دریایی اصطلاحات مزبور را تعریف نموده است.

طبق بند ۶ ماده ۶۰ نیز درج «شرایط بارگیری و حمل بار و واحد نرخ» در بارنامه الزامی است. در خصوص اصطلاح بار قبلاً به اندازه کافی توضیح داده شده و لذا در این قسمت از تفصیل بیشتر آن در می‌گذریم. اصطلاح شرایط بارگیری و حمل بسیار گسترده و مبهم است و تمامی شرایط مربوط به حمل و نقل را از زمان تحویل کالا توسط متصدی حمل و نقل تا زمان تسلیم آن به گیرنده کالا را دربر می‌گیرد. بند ۷ ماده ۶۰ هم قید تعداد نسخ بارنامه را لازم می‌داند که ماده ۶۲ قانون دریایی با تفصیل بیشتری به نسخ بارنامه پرداخته است. همچنین در بارنامه دریایی معمولاً

۱. فخاری، پیشین، ص. ۵۵.

تکلیف متصدی حمل بر مطلع کردن گیرنده مبنی بر وصول محموله به مقصد و طریق آن نیز پیش‌بینی شده است.^۱

۲-۳. تعهدات و شروط ضمنی در بارنامه دریایی

علاوه بر مواردی که به طور صریح در بارنامه قید می‌شود و در بالا توضیح داده شد، شروط ضمنی چندی نیز در بارنامه دریایی وجود دارد. به عبارتی همان‌طور که در سایر قراردادهای شرایط و اوضاع و احوال و شروط ضمنی اعتباری همانند مندرجات صریح دارد، در بارنامه نیز چنین است. شرط ضمنی که بر طبق آن مال مورد معامله باید آزاد باشد یعنی شخص ثالث هیچ‌گونه حقی بر آن نداشته باشد و یا اینکه خریدار باید قادر به تصرف مورد معامله باشد. از جمله مثال‌های این مطلب می‌باشد. در این قسمت ابتدا تعهدات ضمنی متصدی حمل و نقل و سپس تعهدات ضمنی فرستنده را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱-۲-۳. تعهدات ضمنی متصدی حمل و نقل

۱-۱-۲-۳. فراهم نمودن قابلیت دریانوردی

بند ۱ ماده ۵۴ قانون دریایی که ترجمه بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ می‌باشد مقرر می‌دارد: «متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح ذیل به عمل آورد: الف - کشتی را برای دریانوردی آماده کند. ب - کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به طور شایسته تهیه و فراهم آورد. ج - انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد، مرتب و آماده کند». بنابراین متصدی باید از مدت زمان شروع بارگیری تا آغاز سفر مراقبت‌های لازم را به عمل آورد. مشابه همین حکم در کامن‌لا وجود دارد.

۲-۱-۲-۳. سرعت معقول

یکی دیگر از شروطی که به طور ضمنی در بارنامه‌های دریایی وجود دارد این است که سفر دریایی بایستی با سرعت معقول و مناسب انجام شود. در کلیه قراردادهای حمل و نقل و قراردادهای اجاره کشتی هرگاه طرفین قرارداد در این خصوص صریحاً توافق نکرده باشند این شرط ضمنی وجود دارد که نباید تأخیر نامعقولی در شروع و انجام سفر صورت گیرد.

1. Williston, Samuel, Ownership of Goods Shipped Under a Bill of Lading to the Seller Order, the University of Pennsylvania Law Review, Vol. 32, 1993, p. 12.

۳-۱-۲-۳. عدم انحراف مسیر

به طور کلی هیچ‌گونه انحراف مسیری برای متصدی حمل مجاز نیست مگر اینکه چنین تغییر مسیری موجه باشد. بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران که ترجمه بند ۴ ماده ۴ کنوانسیون لاهه می‌باشد بیان می‌دارد: «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.» بنابراین تغییر مسیر کشتی اگر به دلایل بالا باشد مجاز است. در کامن‌لا، بارنامه دریایی متضمن تعهدی است مبنی بر اینکه انحراف از مسیر قرارداد مجاز نیست مگر اینکه قابل توجیه باشد مثلاً انحراف برای نجات جان، ایمنی سفر و یا مقاصد ضروری برای انجام سفر دریایی باشد. در قانون ۱۹۷۱ انگلیس تغییرات اساسی در رابطه با مقررات انحراف از مسیر به عمل آمد. بدین توضیح که در مواردی که این قانون حاکم است انحراف از مسیر برای حفظ اموال در دریا قابل توجیه است و این انحراف از مسیر نقض قرارداد حمل تلقی نمی‌گردد. این قانون همچنین مقرر می‌دارد که هر انحراف معقول از مسیر، تخلف از قرارداد نمی‌باشد. موضوع اینکه یک انحراف از مسیر معقول است یا نه بستگی به واقعیات هر مورد دارد.^۱

۳-۲-۲. تعهدات ضمنی فرستنده کالا در بارنامه دریایی

طبق بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران و همچنین ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل همانطور که قبلاً توضیح داده شد، متصدی حمل و یا فرمانده کشتی اختیار دارد اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را که بدون علم و اطلاع آنان از کیفیت و نوع آن بارگیری گردیده است بدون اینکه هیچگونه مسئولیتی متوجه آنان باشد نسبت به انهدام و یا تخلیه و یا خنثی کردن کالاهای خطرناک اقدام نمایند. تصور می‌شود که ماهیت واقعی این تعهد ضمنی به معنای ضمانت برای بی‌ضرر بودن مطلق کالا نیست بلکه تنها این مسئله ضمانت می‌شود که طبق اطلاع فرستنده، کالا خطرناک نیست و وی دقت معقولی برای کسب اطمینان در این مورد به عمل آورده است.^۲

۱. آیوایی، هاردی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه دکتر منصور پورنوری، تهران، انتشارات ماجد، ۱۳۷۵، ص. ۹۰.

۲. همان، ص. ۹۱.

نتیجه‌گیری

میان اسناد متعددی که در حمل دریایی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد، بارنامه دریایی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و روابط فی مابین فرستنده کالا، گیرنده کالا و ظهرنویسان و انتقال‌گیرندگان را با متصدیان حمل تنظیم می‌کند. بارنامه سندی است که نوع و میزان و خصوصیات و کرایه کالای مورد حمل و نیز مشخصات طرفین قرارداد حمل، مبدأ و مقصد حرکت کشتی و مواردی از این قبیل از طرف متصدی حمل و نقل یا نماینده وی درج و به امضای آنان صادر می‌گردد و در واقع براساس نوع قانون مورد انتخاب حاکم بر بارنامه دریایی موردنظر، تکالیف و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا و نیز اشخاص ثالث درگیر با بارنامه و کالای مورد حمل معلوم و تعیین می‌شود. بارنامه دریایی مدرکی است که ثابت می‌کند کالا با اوصافی که در آن قید شده به وسیله فرستنده کالا به متصدی حمل و یا نماینده وی تحویل شده است. اوصاف کالا شامل تعداد، مقدار یا وزن کالا، وضعیت ظاهری کالا، علائم شناسایی کالا و کیفیت کالا است و بر حسب آن بارنامه دریایی رسید کمیت کالا، رسید وضعیت ظاهری کالا، رسید راجع به علائم شناسایی کالا و رسید کیفیت کالا محسوب می‌گردد. خصیصه دیگر بارنامه دریایی آن است که سند مالکیت کالا محسوب می‌شود و از میان ۳ نوع بارنامه مذکور در ماده ۶۱ قانون دریایی، جز بارنامه در وجه شخص معین، دو نوع دیگر قابل انتقال از طریق ظهرنویسی است. البته بارنامه در وجه حامل با قبض و اقباض نیز قابل انتقال است. در کشور ما قانون حاکم بر سند مذکور، علاوه بر مواد قانونی پراکنده که در قانون مدنی و قانون تجارت در زمینه حمل و نقل به تصویب رسیده است، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ نیز می‌باشد و علاوه بر آن، ایران به کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل نیز ملحق شده است. از جمله نقاط ضعف قانون ایران می‌توان به بند ۲ ماده ۵۲ که اقتباسی از بند b ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۲۴ می‌باشد، اشاره کرد. در این ماده قانون‌گذار بجای تعریف از قرارداد حمل دریایی، مصادیق آن را بیان می‌دارد در حالی که شایسته بود قانون‌گذار یک تعریف مناسبی از این اصطلاح ارائه می‌کرد. این در حالی است که بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون هامبورگ تعریفی ارائه نموده است. به عقیده ما تعریفی که می‌توان از این اصطلاح نمود این است که قرارداد مزبور قراردادی است مشمول قواعد خاص دریایی، که در آن متصدی حمل تعهد می‌کند که در مقابل مبلغی معین، شیء (یا شخص معین) را از یک نقطه به نقطه دیگر حمل نماید.

یکی از نقاط ضعف مهم قانون دریایی ایران این است که روی نکات مندرج در بارنامه دریایی ضمانت اجرا پیش‌بینی نکرده است. این ضعف بر مقررات کنوانسیون

بروکسل نیز وارد است. در حالی که کنوانسیون هامبورگ در بند ۳ ماده ۱۵ خود، ضمانت اجرای نکات مزبور را بیان داشته است. برای رفع این مشکل قانون‌گذار می‌تواند با تصویب ماده واحده‌ای یا اصلاح قانون فعلی و یا افزودن تبصره‌ای به این قانون این اشکال را برطرف سازد.

نکته دیگری که باید گفت اینکه متأسفانه در قانون دریایی برخلاف کنوانسیون بروکسل (قسمت C بند ۳ ماده ۳) و کنوانسیون هامبورگ (قسمت b بند ۱ ماده ۱۵)، در خصوص درج وضعیت ظاهری کالا در بارنامه دریایی ذکر می‌شود که به میان نیامده است و به نظر می‌رسد که این امر در اثر اغماض و تسامح مقنن بوده است. زیرا علاوه بر اهمیت این امر، اینکه موضوعی در کنوانسیون بروکسل ذکر شده باشد اما قانون‌گذار ما آن را مقرر نداشته باشد، مورد مشابه دیگری به چشم نمی‌خورد. در این خصوص می‌توان با ارائه نظر تفسیری و مشورتی و یا حتی اصلاح قانون نسبت به رفع این نقیصه اقدام نمود. هر چند با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون بروکسل نیازی به این امر نمی‌باشد زیرا معاهده‌هایی که ایران به آنها ملحق شده است، طبق اصول قانون اساسی، در حکم قانون است (ماده ۹ قانون مدنی) و می‌توان همانند قانون داخلی کشورمان به آنها استناد نمود.

منابع

- آیوامی، هاردی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، ترجمه دکتر منصور پورنوری، تهران، انتشارات ماجد، ۱۳۷۵.
 - امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد ۱، تهران، انتشارات مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.
 - جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق، جلد ۱، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۶.
 - ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
 - سماواتی، حشمت‌اله، حقوق معاملات بین‌المللی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۹.
 - فخاری، امیرحسین، جزوه حقوق دریایی، تهران، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۸.
 - فرمانفرمایان، ابوالبشر، حقوق دریایی، تهران، انتشارات خرمی، ۱۳۴۹.
 - کارکن، محمدرضا، تحلیل مفاد کنوانسیون هامبورگ، تهران، صنعت حمل و نقل، ۱۳۷۳.
 - _____، بارنامه دریایی، تهران، صنعت حمل و نقل، ۱۳۶۳.
 - محمدزاده وادقانی، علیرضا، «کنوانسیون ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۳۲، ۱۳۷۳.
 - نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۷.
-
- Dobson, Paul, Bussiness Law, London, Sweet Maxwell, 1991.
 - Laughlin, Chester, "The Evolution of the Ocean Bill of Lading", The Yale Law Journal, Vol. 35, 2000.
 - Ma, Winnie, "Lading without Bills: How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia", Bond Law Review, Vol. 12, Issue 2, 2000.
 - Ramberg, Jan, "The Vanishing Bill of Lading & the Hamburg Rules Carrier", The American Journal of Comparative Law, Vol. 27, 1979.
 - Williston, Samuel, Ownership of Goods Shipped Under a Bill of Lading to the Seller Order, the University of Pennsylvania Law Review, Vol. 32, 1993.