

نقش بارنامه در قراردادهای تجاری بین المللی و بررسی تطبیقی آن با نظام حقوقی انگلستان

هادی ملک^۱، شکوه نامدار^۲، مهشید السادات طبایی^۳

۱- دانشجوی مقطع کارشناسی ارشد، رشته حقوق مالی اقتصادی، دانشگاه آزاد واحد الکترونیکی، ایران، تهران (نویسنده مسئول)

۲- استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد تفت (یزد)، ایران، یزد

۳- استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیکی، ایران، تهران

چکیده

حقوق خصوصی گستردگی و کاربرد زیادی دارد و به همین دلیل با نظام اقتصادی جامعه رابطه ی مستقیم دارد که دارای اهمیت فراوانی می باشد. عقود و تعهدات و قرارداد ها نیز در حقوق خصوصی اهمیت زیادی دارد. برای اینکه در قراردادهایمان به مشکل برخوردیم بایستی مفاد آن واضح و دقیق باشد. و هدف از انعقاد هر قرارداد نیز اجرای مفاد آن و التزام به آثار ناشی از قرارداد است. برای این که قرارداد در مسیر اجرای خود به مانعی برخورد نکند باید طرفین، نزاع و اختلاف در مورد شرایط اعتبار، عبارات قراردادی و چگونگی اجرای آن نداشته باشند. بارنامه نیز به دلیل قابلیت ها و کاربردهای فراوان آن مانند ایجاد تعهد احراز مسئولیت از اهمیت زیادی برخوردار است. بارنامه به طور کلی بر روابط متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا قابل اجرا میباشد و میتواند به عنوان سند و دلیلی بر انعقاد قرارداد باربری، حتی شرایط و کرایه توافق شده بین طرفین، به حساب آورده شود.

واژه های کلیدی: حقوق خصوصی، نظام اقتصادی، قرارداد، حمل و نقل، بارنامه

۱. مقدمه

بارنامه سندی است که انتقال حقوقی کالاها را در زمانی که این کالاها تحت سلطه حمل کننده هستند، تسهیل میسازد. بارنامه میتواند شامل اشخاصی غیر از طرفین قرارداد حمل باشد. قرارداد حمل غالباً بعد از قرارداد فروش منعقد میشود و انتقال بارنامه براساس قرارداد

فروش صورت میگیرد. بارنامه برای فروشنده به عنوان دلیل اینکه کالاها برای حمل، مطابق قرارداد فروش تحویل داده شده اند تلقی میشود و این در حالی است که خریدار از بارنامه برای محق بودن او نسبت به دریافت کالاها استفاده می کند. همچنین میتواند عنوان داشت رابطه ای که باعث میشود فرستنده کالا و گیرنده کالا را ذیحق نسبت به دریافت کالا از متصدی حمل و نقل بداند و یا متصدی حمل را در برابر گیرنده کالا پاسخگو نماید، بجای آنکه رابطه ای قراردادی و حقوقی بین گیرنده کالا و متصدی حمل و نقل باشد، بارنامه است.

قدمت بارنامه به عنوان قدیمی ترین سند هم به قرن ۱۴ میلادی باز می گردد

اهداف : در این مقاله به بررسی بیشتر نقش بارنامه در قراردادهای تجاری بین المللی و چگونگی تطبیق آن با حقوق انگلستان خواهیم پرداخت.

۱- بارنامه

بارنامه از اسنادی است که با توجه به مقررات و قوانین جاری کشورها، برای معاملات نیاز است، سندی وجود دارد که معمولاً دلالت بر مالکیت کالا دارد و از آن به عنوان معتبرترین و مهمترین سند در تجارت بین المللی نام برده میشود. این سند، بارنامه نام دارد (۱)

الف _ ویژگی بارنامه:

بارنامه نقش مهمی در خصوص حمل کالاها ایفا میکند؛ بارنامه از وجود قرارداد حمل حکایت دارد. و همچنین، سند رسید کالا به آدرس دریافت کننده محسوب می شود و میتواند به عنوان سند مالکیت کالاها محسوب میگردد. بارنامه های کاغذی این سه عملکرد را به خوبی انجام داده اند و رویه محاکم و آرای داوری این سه عملکرد را در رویه خود برای بارنامه کاغذی به رسمیت شناخته اند.

ب _ قابل معامله بودن بارنامه

یکی دیگر از ویژگی های بارنامه، قابل معامله بودن آن است که تصرف آن به دارنده حق تصرف بر روی کالاها را میدهد.

بنابراین تصرف سند، برابر با تصرف کالاها یا استحقاق دارنده نسبت به تحویل تصرف کالاهاست. بارنامه به وسیله حمل کننده یا نماینده او امضا و صادر میشود و به عنوان تصدیق از دریافت کالاهای حمل شده در دوره های مشخص تلقی میگردد. بارنامه در واقع دلیل محکمی است مبنی بر اینکه قرارداد به طور موفقیت آمیز منعقد شده است.

۲_ انواع بارنامه :

بارنامه دریایی: حمل با کشتی

بارنامه هوایی: حمل با هواپیما

بارنامه راه آهن: حمل با قطار

بارنامه حمل با کامیون

بارنامه سراسری: حمل با کامیون، قطار و کشتی
بارنامه حمل مرکب فیاتا
رسید پست

۳_۱_ قرارداد در حقوق انگلیس:

قرار داد در حقوق انگلستان عبارت است از تعهد و تعهداتی که قانون آن را الزم الاجرا می داند. (۲)
قرارداد را می توان توافق بین دو یا چند نفر که از نظر قانون الزام آور است تعریف نمود. همچنین توافق دو یا چند شخص که به موجب انجام یا عدم انجام چیز بخصوصی تعهد می گردد
در حقوق انگلیس تفاوت واژه قرارداد و توافق در این مبنا است که عقد از توافق ایجاد تعهد می کند از نظر حقوقی انگلیسی تقسیم بندی قراردادهای به صورت یک جانبه و دو جانبه است.

۳_۲_ قرارداد در حقوق ایران :

عقد طبق ماده ۱۸۳ قانون مدنی عبارت است
از اینکه: یک یا چند نفر در مقابل یک یا چند
نفر دیگر تعهد به امری نمایند و مورد قبول آنها قرار گیرد. توافق دو یا چند نفر جزء اصلی تعریف قرارداد است، برای مثال در خرید ملک یا آپارتمان دو نفر توافق میکنند که یکی (فروشنده) ملک خود را به دیگری (خریدار) بدهد و دیگری در قبال آن پولی به فروشنده پرداخت کند. قصد و رضایت درونی دو طرف بر انتقال مال یا انجام کاری برای وقوع یک قرارداد کفایت میکند.

۲_ قبولی درافشان، سیدمحمدهادی، مفهوم بیع، قم، ۸۶۱۳

و زمانی که دو طرف با اراده آزاد بر موضوعی توافق کنند، ملزم به رعایت آن میشوند و پس از آن در حق طرفین و افرادی که جانشین آنها میشوند (قائم مقام قانونی) نیز موثر است و نیاز به هیچ گونه تشریفات ندارد ،
اما نکته مهم این است که قانونگذار به لحاظ مصالح اجتماعی شرایطی را به موارد فوق افزوده است که در بعضی مواقع بدون توجه به آن شرایط و تشریفات، مراجع قانونی از پذیرش قرارداد خودداری خواهند نمود.

۴_تعهدات:

این تعهدات، تعهداتی هستند که به صورت مستقیم از ناحیه طرفین در قرارداد صورت میپذیرد. هدف از این تعهدات، مقصود اصلی متعاقدين از انعقاد قرارداد است و ارکان یک قرارداد را تشکیل میدهند. این تعهدات نتیجه اولیه قرارداد هستند حتی میتوان از این تعهدات، مقتضای ذات عقد نام برد. در عقد بیع، مقتضای ذات عقد، مالکیت است. مالکیت مشتری نسبت به مبیع و مالکیت بایع برای ثمن است. این رابطه، ابتدایی ترین وظیفه در قرارداد است که در عقود معوض رابطه همبستگی ایجاد میکند.

۴_۱_تعهد مستقیم :

منظور از تعهد مستقیم، تعهداتی که مستقلا از طرفین مورد عقد و قرارداد قرار میگیرد و شرایط اساسی صحت معاملات در آن موجود است. تعهد که معامله به خاطر آن منعقد گردیده است رکن معامله میباشد و هدفی است که به طور مستقیم طرفین را به انعقاد قرارداد وا داشته است (۳)

۴-۲ تعهد غیر مستقیم:

تعهد غیر مستقیم، تعهدی است که در اثر تعهد مستقیم و اصلی ایجاد میشود ولی به صورت مستقیم انشاء نمیشوند و از این تعهد مستقیم پیروی میکند ولی رکن اصلی معامله نیست. «تعهد غیر مستقیم تعهدی است که از تعهد دیگری که تعهد مستقیم است پیروی میکند این تعهد انشاء مستقل ندارد. (۴)

۵- بارنامه به عنوان دلیل قرارداد حمل:

دادگاه ها و مراجع بین المللی در مورد این که آیا بارنامه قرارداد حمل کالا است یا صرفا دلیل وجود قرارداد حمل است، اختلاف نظر دارند.

۳- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، حقوق تعهدات، ۳۶۱۳

بارنامه، قرارداد حمل نیست. بارنامه عبارت است از دلیل شروط قراردادی مندرج در آن، مابین متصدی حمل و فرستنده کالا است. هر چند متصدی حمل می تواند با اثبات این که قراردادی دیگر بین او و فرستنده منعقد شده و شروط دیگری علاوه بر شروط مندرج در بارنامه در آن درج شده است، از مزایای آن استفاده کند.

بنابراین، آوردن دلیل برای وجود شروط قراردادی نیز در این مورد پذیرفته می شود. در این خصوص، بند (۲) ماده (۵) قانون دریایی ایران، قرارداد باربری را تعریف کرده و در واقع انعقاد هرگونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل بدون صدور بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر، قرارداد حمل و نقل محسوب نمی شود. (۵)

بارنامه به طور کامل بر روابط متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده کالا قابل اجرا است و می تواند به عنوان سند و دلیلی بر انعقاد قرارداد باربری، شرایط و نیز کرایه توافق شده، به حساب آورده شود. بارنامه دلیلی بر بارگیری کالا در تاریخ یاد شده در بارنامه محسوب می شود، بر تحویل کالا به متصدی حمل و نقل تحت شرایط مذکور در بارنامه دلالت دارد. (۶)

۶- بررسی جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد در حقوق انگلستان و ایران: در حقوق انگلیس، سازو کار جبران خسارت شبیه فرمول مطرح شده از سوی کنوانسیون است. در این حقوق بر مبنای بندهای ۱ و ۲ مواد ۵۰ و ۵۱ در صورت تخلف یک طرف قرارداد، اعم از خودداری نسبت به تسلیم کالا. تحویل آن با پرداخت ثمن مبیع، متعهدله زیان دیده می تواند به منظور جبران خسارت طرح دعوا نماید. دادگاه در رسیدگی با ارزیابی زبانی که به طور مستقیم و طبیعی از نقض قرارداد در حالتی ناشی می شود، متعهد را به پرداخت آن به عنوان خسارت طرف مقابل محکوم می نماید. در این محاسبه چنانچه کالای موضوع قرارداد قابل باز فروش باشد، یا بتوان آن را از جای دیگر تهیه کرد، دادگاه تفاوت قیمت معامله دوم با قیمت روز را از قیمت قراردادی کسر و بقیه را به عنوان خسارت منظور می دارد.

۴- همان (جعفری لنگرودی) ۳۶۱۳**۵- نجفی اسفاد ۱۳۸۷****۶- همان. نجفی، ص ۱۱۱**

الف- جبران خسارت ناشی از نقض قرارداد در ایران: در مقررات موضوعه ایران، از جمله قانون مدنی، به نحو صریح مطالبه خسارت بر مبنای قیمت رایج کالا در بازار مورد حکم قرار نگرفته است، اما قواعد عام مسئولیت و روح حاکم بر مقررات و نیز پشتوانه عرف حاکم در دادوستد کالا، رعایت قاعده یادشده در ماده ۷۶ کنوانسیون را توجیه می سازد. به موجب ماده

۲۲۰ قانون مدنی طرفین معامله علاوه بر التزامبر تعهدات در قرارداد، به تمام نتایجی که عرف و عادت آن را نتیجه عقد محسوب نماید، متعهدمی باشند. ماده ۲۲۵ همین قانون نیز مقرر می دارد: «متعارف بودن امری در عرف و عادت، به طوری که عقد بدون تصریح هم منصرف به آن باشد، به منزله در عقد است» هدف از وضع خسارت یا (گرامت) که در لسان فقهای اسلام آمده (۷)

قرار گرفتن زیان دیده در وضعیت مالی است که اگر قرار داد اجرا می شد در آن وضعیت قرار می گرفت (۸)

۷_ خمینی ۱۳۷۳

۸_ کاتوزیان ۱۳۷۲

اما تحمیل چیزی فراتر از آنچه زیان دیده تحمل کرده است، فاقد مبنا و نیز ناروا خواهد بود این همان چیزی است که در حقوق طبیعی هم مورد حمایت قرار گرفته است، چراکه پرداخت خسارت نیاستی موجب ازدیاد دارایی زیان دیده شود. در واقع مسئولیت مدنی برقرار نشده است تا از آن محل تجارت و سوددهی صورت گیرد، بلکه غرض فقط اعاده وضع خسارت دیده به زمان پیش از ورود خسارت است.

در همین راستا، هیات عمومی دیوان عالی کشور در جهت وحدت نظر محاکم قضایی در باب شیوه محاسبه خسارت و غرامت ناشی از مستحق للغير در آمدن مبيع و تفسیری واحد از مواد

۳۹۱ و ۳۹۲ قانون مدنی به موجب رأی وحدت رویه شماره ۷۳۳ مورخ ۱۵ مهر ۱۳۹۳ اجازه داده است تا خریدار مبيع که به دلیل تخلف مایع در انتقال مال غیر از این معامله فاسد زیان دیده است، علاوه بر ثمن معامله، غرامت وارده رامطالبه نماید و میزان این غرامت را برابر با نقصان و کاهش ارزش ثمن در فاصله تاریخ معامله و تاریخ مطالبه اعلام کند.

۷_ دلیل قرارداد حمل:

یکی از سه وظیفه بارنامه آن است که به عنوان دلیل قرارداد حمل، عمل میکند. ممکن است قرارداد شفاهی باشد یا متعاقب مکاتبات طولانی تشکیل گردد؛ با وجود این، «بارنامه» بهترین دلیل قرارداد (حمل) است تا آنجایی که به حقوق قراردادهای مربوط میشود، نتایج صدور یا انتقال یک سند مالکیت، با اجرای تعهدات قراردادی بین صادر کننده و دارنده و یا بین انتقال دهنده و انتقال گیرنده مرتبط است. این شروط قراردادی است. که عملکرد اجرایی این اسناد را تعیین میکند. معمولاً در اختیار داشتن یک سند مالکیت مانند بارنامه، میتواند نشان دهنده این موضوع باشد که دارنده بارنامه یک طرف قرارداد مربوطه است و حق دارد که حقوق ناشی از بارنامه مطالبه نماید. در حقوق انگلستان، حقوق و مسئولیتها تحت قراردادهای حمل منعقد شده بعد از ۱۶

دسامبر ۱۹۹۲ به وسیله قانون ۱۹۹۲ پوشش داده حمل کالاها به وسیله دریا مصوب میشوند. مسلم است که اعمال قاعده اراء سند حمل یک هدف مؤثر را دنبال میکند که آن تحویل کالا به صاحب قانونی آن است. در واقع تمام سختگیری های پیشبینی شده در رویه مورد پذیرش کامن لا با این دیدگاه همراه است که موضوع قرارداد حمل کالا به درستی از طریق ایفای تعهد متصدی حمل به تحویل کالا به فرد مستحق دریافت انجام شود.

تحویل کالا باید به شخص ذی حق صورت پذیرد زمانی که لازم است سند مورد بحث تحویل متصدی شود و یا به او ارائه شود آن سند بهترین وسیله اثبات تعلق کالا به فرد مطالبه کننده است اما زمانی که چنین اقدامی وجود ندارد مهم است که متصدی حمل با جستجو و درخواست مطمئن ترین مدرک احراز هویت تمام تلاش خود برای شناسایی شخصی که ادعا می کند ذی حق دریافت کالا به کار بگیرد.

۸_ «قاعده اراء سند حمل»:

اعمال «قاعده اراء سند حمل» یک هدف مهمی را دنبال می کند و آن تحویل کالا به صاحب قانونی آن است. در واقع تمام سخت گیری های پیش بینی شده در رویه مورد پذیرش کامن لا با این دیدگاه همراه است که موضوع قرارداد حمل کالا به

درستی از طریق ایفای تعهد متصدی حمل به تحویل کالا به فرد مستحق دریافت انجام شود. هرچند گاهی تشدید این تدابیر ممکن است موجب تأخیر در اجرای قرارداد شود که منطق و عقلا مورد نظر مراجع صاحب نظر در تشکیل رویه های کامن لا نیست. استثنای در نظر گرفته شده در مورد دایره حاکمیت قاعده ارائه نیز توانسته است تا حدی پاسخگوی نیاز اساسی بازرگانان یعنی «قطعیت» باشد.

از سوی دیگر، آنچه به عنوان ساز و کار در قانون ۱۹۹۲م انگلستان تعبیه شده، در واقع ماحصل بررسی ایرادات موجود در مقررات کامن لا و تلاش برای رفع آسیبهای متأثر از اعمال سخت گیرانه قاعده ارائه است.

قرارداد حمل معمولاً پیش از صدور بارنامه بین طرفین منعقد می شود ممکن است فاصله میان انعقاد قرارداد حمل تا صدور بارنامه طولانی شود و در این فاصله طرفین قصد تغییر مفاد قرارداد نخستین را داشته باشند با نامه توسط فرستنده کالا امضا نمی شود. خصوصیت پایه بارنامه، تعهد متصدی به حمل کالا به مقصد معین، براساس شرایط سند و تحویل کالا مطابق آن شرایط است. در اینجا فرستنده متعهد می شود که اجرتی مورد توافق قرار گرفته شده را به متصدی حمل و نقل بپردازد هنگامی که کالا روی کشتی تخلیه شد، معمولاً بارنامه حداقل در سه نسخه توسط حمل کننده یا نماینده او صادر می شود. در گذشته، یکی از نسخه های اصلی در اختیار فرستنده قرار می گرفت تا او آن را به شخص دیگر با بانک منتقل کند. یک نسخه توسط حمل کننده نگهداری و بایگانی می شد و یکی هم ملحق، به صورت محموله کشتی، همراه با بار، حمل می شد. اما امروزه خطوط کشتیرانی، علی الخصوص شرکت های حمل و نقل تجاری، هر سه نسخه اصلی بارنامه را برای فرستنده یا نماینده او یعنی کارگزار حمل صادر می کنند. هنگامی که یکی از نسخه های اصلی بارنامه به منظور در اختیار گرفتن کالا به حمل کننده یا نماینده او تسلیم می شود، سایر نسخه های اصلی باطل می شود. بارنامه ی مستقیم تنها یک بار، به کسی که نامش به عنوان مرسل الیه در بارنامه ذکر شده، قابل انتقال است. ممکن است تنها روی بارنامه «به حامل» نوشته شود. ممکن است به هیچ گیرنده به خصوصی اشاره نشده باشد یا ممکن است یک بارنامه به دستور باشد اما نام کسی که حق دستور را دارد آورده نشود. همچنین ممکن است بارنامه ظهرنویسی شود، اما نام کسی که به نفع او ظهرنویسی شده است نوشته شود. بارنامه حامل، با قبض و اقباض منتقل میشود. آخرین حامل باید به منظور تحویل گرفتن کالا بارنامه را به متصدی حمل در مقصد تسلیم کند. بارنامه به دستور، بارنامه ای است که فرستنده، کالاها را به دستور شخص معین ارسال می کند؛ یعنی شخص معینی حق دارد به متصدی حمل دستور دهد که کالا را چگونه و کجا تحویل دهد. شخص معین می تواند خود فروشنده یا بانک فروشنده باشد. فروشنده، بارنامه را به نام خریدار ظهرنویسی می کند و حقوق مرتبط با سند را به او منتقل می کند. یکی از نسخه - های بارنامه های اصیل به منظور تحویل گرفتن کالا در بندر مقصد یا محل تحویل باید به متصدی حمل ارائه شود(۹۰).

نتیجه گیری

تحقق کارکرد مالکیت بارنامه، ارتباط نزدیکی با قصد طرفین و قواعد ماهوی ملی حاکم بر بارنامه دارد. زمانی میتوان بارنامه را به عنوان یک سند مالکیت تلقی نمود که بارنامه کارکردهای ناشی از هر سند مالکیتی، از جمله انتقال تصرف یا سلطه، انتقال مالکیت و انتقال حقوق قراردادی را محقق سازد. تحقق این کارکردها بستگی به سیستم حقوقی حاکم بر بارنامه و مهمتر از آن پذیرش این قابلیت ها به وسیله رویه بازرگانی بین المللی دارد. به طور کلی به نظر میرسد تلقی بارنامه به عنوان یک سند مالکیت که نشان دهنده مالکیت کالاها برای دارنده آن باشد، میسر است اما انتقال بارنامه نمیتواند مترادف با انتقال مالکیت کالاها از این جهت باشد که به صرف انتقال بارنامه مالکیت کالاها نیز منتقل میشود و از این جهت میبایستی سایر توافقات صورت گرفته بین طرفین قرارداد فروش نیز مورد بررسی قرار گیرد. حقوق انگلیس، تغییر و اجرای قرارداد را سخت میکند و از نظر ماهیتی تغییر نمیکند و قرارداد به پایان نمیرسد و تنها در شرایط بسیار محدودی باعث انحلال قرارداد میشود. اعتقاد هست که «این شرایط دشوار به سهولت نبایداستفاده شود تا طرفین از نتیجه عادی معاملات تجاری رها شوند. در حقوق انگلیس قراردادی که

امکان اجرا از نظر قانونی و عینی در زمان تشکیل منتفی باشد، به علت غیر واقعی بودن عوض باطل میشود. استفاده از بارنامه مانند هر سند مالکیت دیگری، در راستای دستیابی به اهداف ناشی از حقوق قراردادها و حقوق مالکیت، ترسیم شده است.

یکی از آثار بار نامه این است که دلیل وجود قرارداد حمل و نقل بین متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا است. بارنامه به عنوان رسید کالاهای دریافتی توسط متصدی حمل و نقل محسوب می شود. و دارای ارزش اثباتی در روابط حقوقی حاکم فی مابین طرفین و اشخاص ثالث می باشد

امروزه بارنامه ورقه ای اساسی برای بیمه و تایید اعتبارات اسنادی و موید قرار حمل و نقل، اظهار و ترخیص کالا به شمار می رود. بارنامه که برآمده از عرف و رویه تجاری است به لحاظ افزایش حجم داد و ستد کالا و حمل آن ها و از طرفی به دلیل مشکلات ناشی از کمبود نمایندگان صاحبان کالا جهت همراهی کالا تا مقصد پا به منصفه ظهور گذاشت. این سند دارای تکامل تدریجی بوده و در بدو امر صرفاً ماهیت رسید دریافت کالا را داشته تا اینکه با مرور زمان به بارنامه امروزی تبدیل گردید. توجه به دو اصل امنیت و سرعت در مبادلات موجب شد این سند مورد توجه وافر قرا رگیرد و نگرانی ناشی از دریافت کالا در فرض پرداخت وجه کامل، مخاطرات ناشی از فقدان، سرقت و اتلاف کالای در حال حمل، امکان و تسریع در انتقال مالکیت از خریدار به غیر (بازفروش کالا) و غیره ضرورت و اهمیت بارنامه را دو چندان نموده است. بارنامه به لحاظ ماهیت حقوقی سند مبین حمل کالا و قرارداد حمل است که به عنوان رسید یا مدرک تحویل کالا و سند مالکیت قابل انتقال، به ارسال کننده ارایه می گردد و اساساً عقد لازمی که بر طبق ماده ۱۰ قانون مدنی قابل تفسیر است.

منابع

- ۱ _ تقی زاده، ۱۳۹۴، ص ۵۷
- ۲ _ قبولی درافشان، سیدمحمدهادی، مفهوم بیع، قم، نشر آثار اندیشه، ۸۶۱۳
- ۳ _ جعفری لنگرودی، محمدجعفر، حقوق تعهدات، دانشگاه تهران ۳۶۱۳
- ۴ _ همان _ جعفری لنگرودی ،
- ۵ _ نجفی اسفاد ۱۳۸۷؛ ص ۱۰۴.
- ۶ _ همان، ص ۱۱۱
- ۱۰۰ ص، ۱۳۷۳ خمینی _ ۷
- ۸ _ کاتوزیان، ۱۳۷۲(ج)، ص ۱۴۵

۹. Aikens, Richard et al., Bills of Lading, Informa Law from Routledge, 2016, Para. 2.41-2.43