

راهنامه در کنوانسیون CMR

۱. سعید محسنی

استادیار گروه حقوق دانشگاه فردوسی مشهد

۲. حسین صفوی شاملو*

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ دریافت: ۹۲/۳/۴ - تاریخ پذیرش: ۹۲/۶/۲۴

چکیده

کنوانسیون CMR ناظر به حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده است. از موضوعات مهم و پرکاربرد حمل و نقل، مسئله «راهنامه» است که بررسی احکام و مسائل مربوط به آن شایسته می‌نماید. این جستار درصدد بررسی ماهیت، ویژگی‌ها، شرایط و آثار راهنامه است. با توجه به نتیجه این پژوهش، راهنامه که سندی است تجاری، دلیل بر مالکیت کالا نبوده، قابل توثیق و انتقال نیست و همچنین نقشی در تشکیل قرارداد حمل ندارد. البته از سویی راهنامه در مقام اثبات ارزشی اماره داشته و از سوی دیگر در مواردی بر حق در اختیار گرفتن کالا و انتقال آن به مرسل‌الیه مؤثر است. همچنین باید توجه داشت که تنظیم راهنامه دارای دو دسته شرایط الزامی و اختیاری است که بسته به مورد از ضمانت‌اجراهای ویژه برخوردار است.

کلیدواژه‌گان:

آثار، راهنامه، شرایط، کنوانسیون CMR، ویژگی‌ها.

مقدمه

حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده تابع مقررات کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده^۱ (CMR) مصوب ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو است که در سال ۱۹۶۱ م لازم‌الاجرا گردید (Damar, 2011, p. 220). دولت جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ بیست‌ونهم تیر ۱۳۷۶ به موجب «ماده واحده لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن»، به کنوانسیون مزبور پیوست.^۲

با توجه به اهمیت ژئوپلیتیک و موقعیت استراتژیک ایران در منطقه، حمل و نقل جاده‌ای اهمیت ویژه‌ای دارد و از نظر اقتصادی باید به آن پرداخته شود. با توجه به دسترسی

1. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention on the Contract for the International Carriage by Road).

۲. برای مطالعه متن فارسی کنوانسیون، رک. <<http://rc.majlis.ir/fa/law/show/99665>>

نداشتن برخی از کشورهای همسایه به دریای آزاد، قیمت مناسب حمل دریایی و وجود مرزهای زمینی ایران با کشورهای مزبور، حمل جاده‌ای می‌تواند ارزآوری ویژه‌ای داشته باشد. با این ظرفیت موجود، متأسفانه مشاهده می‌شود که در دکترین حقوقی چندان که باید به این موضوع پرداخته نشده است و ادبیات حقوقی در این خصوص از غنای کافی برخوردار نیست؛ بنابراین پرداختن به موضوعات کنوانسیون CMR ضروری می‌نماید. از موضوعات مهم این کنوانسیون، سند «راهنامه» (consignment note) است که در جریان حمل و نقل بین‌المللی کالا استفاده می‌شود. سند مزبور با دیگر اسناد حمل (مانند بارنامه دریایی، بارنامه زمینی، بارنامه فیاتا) تفاوت‌هایی دارد. جستار پیش رو در صد است تا به اهم مسائل مرتبط با راهنامه بپردازد. به این منظور ابتدا ماهیت و ویژگی‌های این سند بررسی شده (مبحث نخست)، سپس شرایط الزامی و اختیاری آن و در هر مورد، ضمانت اجرای تخلف از شرایط مزبور تبیین گردیده است (مبحث دوم) و در نهایت درباره آثار راهنامه از جهت اثباتی (اماره بودن) و نیز تأثیر این سند بر حق در اختیار گرفتن کالا بحث خواهد شد (مبحث سوم).

مبحث نخست - ماهیت و ویژگی‌های راهنامه

بحث درباره راهنامه و شرایط و آثار آن مستلزم شناسایی ماهیت سند مزبور است (بند نخست). همچنین باید دید که این سند از چه ویژگی‌هایی برخوردار بوده و چه نقشی در تشکیل قرارداد حمل داشته است (بند دوم).

بند نخست، ماهیت راهنامه

اسناد حمل سابقه دیرینه‌ای در حمل و نقل کالا دارد. ابتدا فرستنده کالا نماینده خود را برای تحویل کالا به گیرنده می‌فرستاد. ولی با گسترش روابط تجاری و افزایش حجم کالای مبادله شده، این روش مشکلاتی را به وجود آورد. برای رفع چنین مشکلاتی، نخستین اسناد حمل به وجود آمد. به این نحو که صاحب کشتی در مقابل دریافت کالا رسیده به فرستنده کالا می‌داد و خود در پایان سفر در زمان تحویل کالا رسیده از گیرنده کالا دریافت می‌کرد. این روش به مرور زمان به روش فعلی و صدور بارنامه انجامید (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۱۱؛ نیز رک. Sparka, 2010, p. 39).

عنوانی که برای راهنامه در متن انگلیسی کنوانسیون مورد استفاده قرار گرفته اصطلاح «consignment note» است. در ترجمه و برابر نهاد آن در زبان فارسی اختلاف زیادی وجود دارد. عناوینی مانند راهنامه، سند محموله، راهنامه زمینی، یادداشت ارسال کالا، بارنامه زمینی، راهنامه کامیون، راهنامه بین‌المللی، سند حرکت کالا، سند حمل جاده‌ای، سند حمل، رسید کامیون، و بارنامه CMR استفاده می‌شد. در ترجمه رسمی کنوانسیون که ضمیمه ماده واحده الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون می‌باشد، اصطلاح Consignment note به بارنامه ترجمه شده است، اما با توجه به ویژگی‌های متفاوت راهنامه با بارنامه معمول که این ویژگی‌ها در بند دوم بررسی خواهد شد، استفاده از اصطلاح «راهنامه» مناسب‌تر به نظر می‌رسد.

راهنامه سند حمل است و البته باید دید که آیا این سند از اسناد تجاری محسوب می‌شود؟^۳ برای پاسخ به این پرسش باید گفت که سند تجاری دارای دو معنی عام و خاص است. برخی حقوق‌دانان (اسکینی، ۱۳۷۳، ص ۱۷؛ افتخاری، ۱۳۸۰، ص ۳۶؛ ستوده تهرانی، ۱۳۸۵، ص ۱۷) در تعریف اسناد تجاری به معنی خاص بیان نموده‌اند که اسناد مزبور عبارت است از اسنادی که مانند برات نماینده مبلغی وجه نقد بوده و پرداخت آن در سررسید معین یا عندالمطالبه پیش‌بینی شده و از طریق ظهرونیسی قابل انتقال است. با این توضیح، راهنامه سند تجاری در معنای خاص (اسناد برواتی) نیست، زیرا نه نماینده مبلغی وجه نقد است و نه پرداخت در آن موضوعیت دارد.

در باره تعریف عام اسناد تجاری میان حقوق‌دانان اختلاف نظر وجود دارد. برخی (مهمان نواز، ۱۳۹۰، ص ۱۷؛ استخر، ۱۳۷۸، ص ۳) ویژگی قابلیت معامله، معرف طلب و دارای سررسید بودن را در تعریف اسناد تجاری عام بیان کرده‌اند. این تعریف به دلیل عدم قابلیت انتقال راهنامه، شامل این سند نمی‌شود.

بعضی (اخلاقی، ۱۳۵۸، ص ۹؛ عبادی، ۱۳۷۱، ص ۲۱۷؛ ستوده تهرانی، ۱۳۸۵، ص ۱۵؛ رسائی نیا، ۱۳۸۳، ص ۳۲۹) اسناد تجاری به معنی عام را اسنادی می‌دانند که توسط تجار و شرکت‌های تجاری در قلمرو تجارت استفاده شده است و برخی دیگر (خزاعی، ۱۳۸۵، ص ۲۲؛ ستوده تهرانی، ۱۳۸۵، ص ۱۷) اسناد تجاری در معنای عام را اسنادی می‌دانند که قانون‌گذار تشریفات خاصی برای تنظیم و صدور آن‌ها پیش‌بینی کرده است؛ چنانچه سندی دارای این شرایط نباشد، سند تجاری تلقی نمی‌شود.

با توجه به رواج راهنامه میان تجار و نیز شرایط شکلی و تشریفاتی که برای صدور این سند در کنوانسیون CMR پیش‌بینی شده است، راهنامه از اسناد تجاری محسوب می‌شود.

بند دوم، ویژگی‌های راهنامه

برای بررسی ویژگی‌های راهنامه، باید به این پرسش‌ها پاسخ داد: آیا سند یادشده دلالتی بر مالکیت کالا دارد (بند الف)؛ آیا این سند قابل انتقال است (بند ب)؛ آیا سند مزبور قابلیت توثیق دارد (بند ج)؛ و آیا راهنامه نقشی در تشکیل قرارداد حمل دارد (بند د).

الف) دلالت یا عدم دلالت راهنامه بر مالکیت کالا

در خصوص دلالت سند حمل کالا بر مالکیت در حقوق ایران، به اعتقاد برخی (افتخاری، ۱۳۸۰، ص ۳۷؛ عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۱۳؛ محمدی، خرداد ۱۳۷۸، ص ۴۷)، بارنامه (سند حمل جاده‌ای) سند مالکیت کالا محسوب می‌شود. در این خصوص بند چ ماده ۱ «آئین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران» مصوب هجدهم مرداد ۱۳۷۷ شایان توجه است. به موجب این ماده، «بارنامه سندی است مبین مالکیت کالا...». همچنین ماده ۲ «قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه» مصوب سی‌ویکم اردیبهشت ۱۳۶۸ از بارنامه به عنوان سند کاشف مالکیت کالا یاد کرده است.

۳. با توجه به وضوح انصراف بحث از سند رسمی، به بررسی شمول راهنامه ذیل این عنوان خودداری می‌کنیم.

در این خصوص بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR شایان توجه است. به موجب این بند، «طرف‌های متعاقد توافق می‌کنند که هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون را با توافق‌های ویژه بین دو یا چند طرف متعاقد تغییر ندهند، مگر اینکه اجازه استفاده از این کنوانسیون را به عملیات حملی که تماماً در محدوده قلمرو کشورهایشان تحت برنامه جاده‌ای که معرف مالکیت کالا^۴ است بدهند».

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، مقرره یادشده ضمن سلب حق توافق کشورهای عضو، به‌طور استثنایی توافق برخی از کشورهای عضو مبنی بر دلالت راهنما بر مالکیت کالا در عملیات حملی را که تماماً در محدوده قلمرو کشورهایشان انجام می‌شود، پذیرفته است. بنابراین همان‌طور که برخی حقوق دانان (اشمیتوف، ۱۳۹۰، ص ۹۷۵؛ سماواتی، ۱۳۸۰، ص ۱۸۷؛ طارم‌سری، ۱۳۷۷، ص ۱۶۷؛ Baytan, 2012^۵) معتقدند، راهنما مشمول این کنوانسیون، اصولاً سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود.

بنابراین ادعایی که به موجب آن در صورت ذکر عبارت «en route» در متن سند، راهنما به عنوان سند مالکیت تلقی می‌گردد (محمدی، ۱۳۷۹، ص ۹۳)، پذیرفتنی نیست.

ب) قابلیت یا عدم قابلیت انتقال راهنما

ویژگی دیگری که ضروری است درباره آن بحث شود، قابلیت انتقال راهنما است. برنامه‌های معمول در حقوق ایران به عنوان یک سند قابل انتقال شناخته می‌شوند (افتخاری، ۱۳۸۰، صص ۳۷ و ۳۱۵؛ محمدی، خرداد ۱۳۷۸، ص ۴۷). در تأیید این نظر می‌توان به ماده ۵۳۲ قانون تجارت استناد نمود که به موجب آن، فروش کالا از روی برنامه پذیرفته شده است. به موجب این ماده، «اگر مال‌التجاره که برای تاجر ورشکسته حمل شده، قبل از وصول از روی صورت حساب یا برنامه که دارای امضای ارسال‌کننده است به فروش رسیده و فروش صوری نباشد، دعوی استرداد پذیرفته نمی‌شود». در خصوص دلالت این ماده باید توجه داشت که حکم یادشده شامل تمام انواع حمل و نقل از جمله حمل و نقل جاده‌ای می‌شود. همچنین باید گفت هرچند این ماده در مبحث ورشکستگی مطرح گردیده، لیکن با توجه به ارتباط مستقیم آن به مقوله حمل و نقل و دلالت التزامی آن بر مطلوب، می‌توان به آن استناد کرد. برخلاف سند حمل یادشده، راهنما موضوع کنوانسیون CMR قابل انتقال نیست (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۱۸؛ طارم‌سری، ۱۳۷۷، ص ۱۶۷؛ محمدی، اردیبهشت ۱۳۷۸، ص ۲۸^۶). البته در کنوانسیون در خصوص امکان یا عدم امکان انتقال سند مزبور تصریحی وجود ندارد. ولی با توجه به اینکه جز در موارد تصریح شده قانونی، اصولاً اسناد قابلیت نقل و انتقال ندارند، این سند غیرقابل انتقال است. به این ترتیب می‌توان گفت راهنما را نمی‌توان به حواله کرد صادر یا با پشت‌نویسی منتقل کرد.

۴. تأکید از نگارنده است.

5. <<http://www.mondaq.com/x/170492/Transport+Law+Regulations/The+Content+and+Functions+of+the+Consignment+Note+under+the+CMR>>.

6. (CMR (Consignment Notes) for International Journeys by Road): <<http://www.tachopak.co.uk/drivers-consignment-notes.shtm>>.

ج) قابلیت یا عدم قابلیت توثیق راهنامه

ویژگی دیگر راهنامه که باید بررسی شود، امکان توثیق آن است. برای بررسی این موضوع باید یادآور شد که مال مرهون باید عین بوده، قابل قبض و فروش باشد و نیز ارزش و منفعت عقلایی داشته، به نحوی که عرفاً قابلیت وصول طلب از آن موجود باشد (رک. کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۵۳۹؛ امامی، ۱۳۶۶، ص ۳۳۶؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸، ص ۹۹). با توجه به شرایط یادشده باید گفت راهنامه قابلیت توثیق ندارد، زیرا از سویی فاقد عینیت است. البته ممکن است برخی اسناد همانند اسکناس به قدری با ارزش موضوع خود عجین و آمیخته شده باشند که در نگاه عرف عینیت پیدا کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۵۴۰)، ولی راهنامه چنین پیشینه و داوری عرفی ندارد. از سوی دیگر، همان گونه که گفته شد، راهنامه فاقد امتیاز قابلیت انتقال بوده^۷، در نتیجه قابل فروش نیست؛ بنابراین راهنامه قابلیت توثیق ندارد.

د) نقش راهنامه در تشکیل قرارداد حمل

مسئله مهم دیگر توجه به این نکته است که آیا راهنامه به عنوان یکی از عناصر تشکیل قرارداد حمل محسوب می شود یا خیر؟ به دیگر سخن باید دید که آیا راهنامه در انعقاد قرارداد حمل نقش ثبوتی دارد؟

بر اساس نظام حقوق ایران اصولاً عقود رضایی اند و وجود قصد مشترک و شرایط اساسی صحت قراردادهای برای ایجاد قرارداد کافی است و نیازی به تشریفات دیگر نیست (شهیدی، ۱۳۸۶، ص ۸۴؛ صفایی، ۱۳۸۵، ص ۴۲) و اگر در تشریفات یا رضایی بودن اعمال حقوقی تردید شود، قاعده نخست رضایی بودن است و تشریفات بودن اعمال حقوقی به دلیلی ویژه نیاز دارد (محقق داماد و قنوتی و وحدتی شبیری و عبدی پور، ۱۳۸۸، ص ۱۹۰). در فقه امامیه نیز این اصل مورد پذیرش مشهور فقها است (خوبی، بی تا، ص ۷۰؛ صفایی، ۱۳۸۵، ص ۴۲؛ محقق داماد و قنوتی و وحدتی شبیری و عبدی پور، ۱۳۸۸، ص ۱۹۰).

از منظر حقوق تجارت بین الملل نیز وضعیت مشابهی حاکم است. ماده ۲-۳ اصول قراردادهای تجاری بین المللی در این خصوص مقرر می دارد: «یک قرارداد به صرف توافق طرفین و بی هیچ اقتضای دیگری منعقد و اصلاح می شود، یا خاتمه می یابد» (مؤسسه بین المللی یکنواخت کردن حقوق خصوصی، ۱۳۷۹، ص ۹۹). با توجه به مقررۀ یادشده، اصل بر رضایی بودن قراردادهاست؛ مگر دلیلی بر تشریفات بودن وجود داشته باشد.

در عرف تجاری استفاده از راهنامه با شکل مخصوص ارائه شده از سوی «اتحادیه حمل و نقل بین المللی» (IRU) مرسوم است^۸. اما چنین عرفی وجود راهنامه برای تشکیل قرارداد

۷. برخی از حقوق دانان که توثیق اسناد تجاری را از شمول عقد رهن خارج دانسته و این عمل را یک تعهد جدید حقوقی می دانند نیز بر ویژگی قابلیت انتقال اسناد تجاری برای امکان توثیق این اسناد تأکید نموده اند (رک. یثربی قمی، پاییز ۱۳۸۹، ص ۱۲۶).

۸. در این خصوص رک. (CMR for road transport):

<<http://www.beurtvaartadres.nl/en/waybills/international-consignment-notes/cmr-road-transport>>.

حمل را ضروری نمی‌سازد، زیرا منطوق ماده ۴ کنوانسیون ظهور در رضایی بودن قرارداد حمل دارد. به موجب این ماده، «قرارداد حمل با تنظیم برنامه جاده‌ای تأیید می‌شود. فقدان، دسترسی نداشتن به برنامه جاده‌ای یا بی‌نظمی در صدور سند یاد شده لطمه‌ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد».

بنابراین راهنامه شرط صحت و تشکیل قرارداد حمل نیست (محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱، ص ۱۹۹)، بلکه با توجه به آنچه گفته شد، اساساً بر اساس مقررات کنوانسیون CMR، وجود راهنامه الزامی نیست^۹.

هرچند وجود راهنامه در کنوانسیون برای تشکیل قرارداد الزامی نیست و فقدان، دسترسی نداشتن به راهنامه و یا بی‌نظمی در صدور سند یاد شده لطمه‌ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نمی‌زند، لیکن در حقوق کنونی ایران با توجه به ماده ۳۰ آئین‌نامه وسائط نقلیه موتوری مصوب در تاریخ سی‌ام آبان ۱۳۲۱ و ماده ۱ قانون «الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و برنامه» مصوب سی‌ویکم اردیبهشت ۱۳۶۸، همراه داشتن راهنامه برای حمل کالا در خاک جمهوری اسلامی ایران الزامی است و اگر حمل‌کننده سند مزبور را به همراه نداشته باشد، اجازه حمل کالا به او داده نخواهد شد. بنابراین اگر قرارداد حمل کالا مشمول کنوانسیون CMR بوده و قرار باشد کامیون حامل بار از خاک ایران عبور کند، همراه داشتن راهنامه برای تردد الزامی است.

مبحث دوم - شرایط راهنامه و ضمانت اجراهای تخلف از آن

طبق مقررات کنوانسیون CMR راهنامه دارای دو دسته شرایط الزامی و اختیاری است که پس از بررسی این شرایط (بند نخست)، از ضمانت اجراهای تخلف از شرایط مزبور (بند دوم) سخن خواهیم گفت.

بند نخست، شرایط راهنامه

هرچند وجود راهنامه الزامی نیست، در صورت وجود راهنامه، تنظیم آن مستلزم رعایت شرایطی است. به موجب ماده ۶ کنوانسیون، این شرایط بر دو قسم است: شرایط الزامی و شرایط اختیاری.

شرایط الزامی راهنامه با توجه به موضوع آن‌ها در چند دسته قابل تقسیم است:
الف) شرایط مربوط به تاریخ: ۱. تاریخ صدور (جزء الف بند ۱ ماده ۶). ۲. تاریخ دریافت کالا (جزء د بند ۱ ماده ۶). تاریخ اخیر اصولاً مبدأ احتساب تاریخ حمل می‌باشد (عرفانی، ۱۳۸۵، ص ۱۱۳).

ب) شرایط مربوط به اشخاص مرتبط با قرارداد: ۱. نام و نشانی فرستنده کالا (جزء ب بند ۱ ماده ۶). ۲. نام و نشانی حمل‌کننده کالا (جزء ج بند ۱ ماده ۶). ۳. نام و نشانی گیرنده کالا (جزء د بند ۱ ماده ۶).

9. (May Low, 2011): <<http://www.lester-aldrige.co.uk/news/news/what-is-cmr-1883>>.

ج) شرایط مربوط به کالا و حمل آن: ۱. محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است (جزء بند ۱ ماده ۶). ۲. شرح مصطلح ماهیت کالا و نوع بسته‌بندی و در مورد کالاهای خطرناک با شرحی که به طور معمول، چنین کالاهایی شناخته می‌شوند (جزء بند ۱ ماده ۶). ۳. تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های مخصوص آن‌ها (جزء بند ۱ ماده ۶). ۴. وزن ناخالص کالا و یا مقدار آن، که به ترتیب دیگری بیان می‌شود (جزء بند ۱ ماده ۶). ۵. دستورهای ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره (جزء بند ۱ ماده ۶).

د) شرایط مربوط به امور مالی: هزینه‌های مربوط به حمل اعم از کرایه حمل، هزینه‌های تکمیلی، حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه‌هایی که از زمان انعقاد قرارداد تا تاریخ تحویل کالا به وجود می‌آیند (جزء بند ۱ ماده ۶).

ه) دیگر شرایط: ۱. تعداد نسخه‌های راهنما. به موجب بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون، «بارنامه جاده‌ای حمل در سه نسخه اصلی تنظیم و به امضای فرستنده کالا و حمل‌کننده می‌رسد ... نسخه اول بارنامه جاده‌ای به فرستنده تسلیم می‌شود، نسخه دوم همراه کالا خواهد بود و نسخه سوم توسط حمل‌کننده نگهداری می‌شود». البته «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 حمل‌کننده حق خواهد داشت درخواست نماید برای هر وسیله نقلیه یا برای هر نوع کالا یا قسمت‌های جدا، بارنامه جاده‌ای جداگانه‌ای تنظیم شود» (بند ۲ ماده ۵).

۲. امضا یا مهر. به موجب بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون، «امضاها ممکن است چاپ شده و یا با مهرهای فرستنده و حمل‌کننده جایگزین شوند؛ مشروط بر اینکه قوانین کشوری که سند در آن تنظیم می‌شود، چنین کاری را اجازه دهد».

در این خصوص گفتنی است که در نظام حقوقی ایران اصولاً جایگزینی مهر و امضای الکترونیک به جای امضای دستی پذیرفته شده است. به موجب ماده ۷ قانون تجارت الکترونیک «هرگاه قانون، وجود امضا را لازم بداند امضای الکترونیکی مکفی است.» در خصوص مهر نیز باید گفت که همانند امضا ابزار ابراز اراده انشایی است (دمرچیلی، حاتمی و قرائی، ۱۳۸۶، ص ۴۸۸؛ مهمان نواز، ۱۳۹۰، ص ۱۹). در متون قانونی ایران نه تنها عدم اعتبار آن تصریح نشده، بلکه درستی آن در برخی موارد (مانند ماده ۲۲۳ قانون تجارت در خصوص برات و سفته و بند ۲ ماده ۱۲۹۱ قانون مدنی) پذیرفته شده است. به ویژه توجه به پیشینه تاریخی مهر در فرهنگ و تاریخ ایران مؤید اعتبار مهر است.^{۱۰}

۳. از دیگر شرایط الزامی راهنما که در جزء ک بند ۱ ماده ۶ پیش‌بینی شده، ضرورت درج عبارت ذیل است: «عبارتی مبنی بر اینکه، حمل کالا، با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد». این شرط به این معناست که حتی با وجود

۱۰. رواج امضا در ایران بعد از قرن سیزدهم است و پیش از این تاریخ در روابط بین افراد مهر مورد استفاده قرار می‌گرفت (مهمان نواز، ۱۳۹۰، ص ۳۷؛ در خصوص اعتبار اصولی مهر در حقوق ایران رک. جعفری لنگرودی، ۱۳۴۸، ص ۷۴۰).

شرط مخالف، در صورت اجتماع شرایط اعمال کنوانسیون^{۱۱}، قرارداد حمل بین‌المللی کالا مشمول کنوانسیون است و اگر شرطی خلاف آن شود و از این ناحیه ضرری به بار آید، طبق بند ۳ ماده ۷ مسئولیت، خسارت وارد شده با حمل‌کننده است.

در کنار شرایط الزامی یادشده، شرایط اختیاری راهنما که در بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون پیش‌بینی شده به شرح ذیل است: ۱. عبارتی حاکی از اینکه انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر مجاز نمی‌باشد. ۲. هزینه‌هایی که فرستنده پرداخت آن را تعهد می‌کند. ۳. جوهی که در مقابل تحویل کالا دریافت می‌شود. ۴. بیان ارزش کالا و مبلغی که بیان‌کننده نفع خاصی در تحویل باشد. ۵. دستورهای فرستنده به حمل‌کننده در مورد بیمه کالا. ۶. محدوده زمانی مورد توافق که طی آن حمل کالا باید به‌انجام برسد. ۷. صورتی از اسناد تحویل شده به حمل‌کننده.

بند دوم، ضمانت اجرای تخلف از شرایط مندرج در راهنما

حال که شرایط راهنما تبیین گردید، باید دید ضمانت اجرای شرایط مزبور چیست. در خصوص ضمانت اجرای شرایط راهنما باید میان شرایط الزامی و شرایط اختیاری تفکیک نمود. در میان شرایط الزامی، نبود مهر و امضا موجب می‌شود که برگ موسوم به راهنما سندیت نداشته باشد، زیرا مهر یا امضا اصولاً رکن هر سند محسوب می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۳۱۸؛ شمس، ۱۳۸۷، ص ۱۴۷). در مورد سایر شرایط الزامی باید گفت هرچند به موجب ماده ۴ کنوانسیون، فقدان، دسترسی نداشتن و بی‌نظمی در صدور سند یاد شده لطمه‌ای به وجود و اعتبار قرارداد حمل نخواهد زد (رک. UN, 1975, p. 22)، ولی عدم رعایت شرایط مورد بررسی موجب مسئولیت مدنی خواهد بود (Cerr, 2005, p. 382). به موجب ماده ۷ کنوانسیون، «فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه نادرستی یا کافی نبودن مشخصات در موارد زیر [جزء ب، د، ه، و، ز، ح و ی بند ۱ ماده ۶ و بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون] به حمل‌کننده وارد می‌شود».

اثر دیگر فقدان شرایط الزامی صدور راهنما، خروج سند مزبور از عنوان «راهنما» بودن است. البته چنین نوشته‌ای اعتبار سند عادی را داشته، ولی از ویژگی‌های خاص راهنما برخوردار نخواهد بود.

در خصوص شرایط اختیاری، گرچه ذکر شرایط یادشده الزامی نبوده، تکلیف محسوب نمی‌شود، ولی باید توجه داشت که ذکر هر یک از مندرجات مزبور آثاری در پی دارد و متقابلاً در صورت عدم ذکر آن‌ها، این آثار منتفی می‌گردد. در این راستا می‌توان به نفع

۱۱. در خصوص شرایط اعمال کنوانسیون بر قرارداد حمل رک. محسنی و قبولی درافشان، ۱۳۹۱، ص ۱۹۹ به بعد؛ همچنین رک. Kouladis, 2006, p. 285 و نیز رک. Cioarec, 2007.
<http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454>

ویژه (special interest) مطابق بند ۱ ماده ۲۶^{۱۲} و خسارت تأخیر که در ماده ۱۹^{۱۳} کنوانسیون بیان شده است اشاره نمود. توضیح اینکه در صورت ذکر نشدن این موارد در راهنامه، ذی‌نفع احتمالی از حقوق پیش‌بینی شده در کنوانسیون محروم می‌گردد. در پایان این قسمت، پاسخ به این پرسش نیز شایسته است که در صورت تعارض مندرجات سه نسخه اصلی راهنامه، راهکار چیست؟ کنوانسیون در خصوص این مسئله ساکت است. به همین جهت باید پاسخ مسئله را در حقوق ملی جست‌وجو نمود. در نظام حقوقی ایران در مورد تعارض مندرجات نسخه‌های مختلف راهنامه و عدم احراز واقع، می‌توان به اصول حقوقی و اصول عملیه استناد نمود. برای نمونه 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. با این توضیح در فرض تقدم و تأخر تاریخ نسخه‌های راهنامه، تاریخ مؤخر معتبر خواهد بود.

مبحث سوم - آثار راهنامه

بر راهنامه برخی آثار حقوقی مترتب می‌شود. از سویی راهنامه به عنوان اماره بر برخی امور دلالت دارد (بند نخست) و از سوی دیگر راهنامه به نوعی نسبت به حق در اختیار گرفتن کالا مؤثر است (بند دوم).

بند نخست، اثر راهنامه به عنوان اماره

راهنامه دارای ارزش اثباتی است و به موجب کنوانسیون به عنوان اماره بر اموری دلالت می‌کند:

۱. راهنامه اماره وجود قرارداد حمل است (طارم‌سری، ۱۳۷۷، ص ۱۶۶؛ محمدی، خرداد ۱۳۸۷، ص ۴۶). ماده ۴ کنوانسیون در این خصوص مقرر نموده که «قرارداد حمل با تنظیم بارنامه جاده‌ای تأیید می‌شود».
۲. به‌علاوه راهنامه اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل و شرایط قرارداد است. در این راستا بند ۱ ماده ۹ کنوانسیون مقرر نموده است که «بارنامه جاده‌ای اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل ... خواهد بود مگر آنکه عکس آن ثابت شود».
۳. هرچند در کنوانسیون CMR راهنامه سند مالکیت نیست و قابلیت نقل و انتقال ندارد، با این‌همه این سند به عنوان اماره مالکیت قابل استناد است. در واقع از سویی راهنامه اماره خروج مالکیت کالا از مالکیت فرستنده است و از سوی دیگر، راهنامه اماره مالکیت

۱۲. بند ۱ ماده ۲۶: «فرستنده می‌تواند در مقابل پرداخت هزینه‌های اضافی مورد توافق با حمل‌کننده مبلغ نفع ویژه در تحویل را در برابر فقدان یا خسارت یا تجاوز از مهلت توافق‌شده با درج این مبلغ در بارنامه جاده‌ای تعیین نماید».

۱۳. ماده ۱۹: «تأخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می‌کند که کالا در مهلت توافق شده و یا در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد در مدتی که به‌طور معمول با در نظر گرفتن شرایط موجود، تحویل نشود و به‌خصوص در مورد خرده بار، زمان مورد نیاز برای تکمیل ظرفیت در شرایط عادی از مدت معقولی که برای حمل‌کننده ساعتی در نظر گرفته می‌شود تجاوز نماید».

مرسل‌الیه است^{۱۴}. با توجه به این توصیف، حق مرسل‌الیه در تحویل کالا از حمل‌کننده نیز توجیه می‌شود؛ به‌ویژه اینکه مرسل‌الیه رابطه قراردادی با حمل‌کننده ندارد. البته باید توجه داشت که باوجود این اماره، ارسال‌کننده در مواردی حق استرداد کالا، تغییر مسیر، دستور توقف کالای در مسیر و ... را دارد. این حق بر اساس حق در اختیار گرفتن کالا توجیه می‌شود که کنوانسیون مقررات خاصی در این ارتباط پیش‌بینی نموده است.

۴. راهنمای اماره تحویل کالا به حمل‌کننده است (سماواتی، ۱۳۸۰، ص ۸۳^{۱۵}). بند ۱ ماده ۹ کنوانسیون در این خصوص چنین مقرر می‌دارد: «بارنامه جاده‌ای [اماره] دریافت کالا از طرف حمل‌کننده خواهد بود».

۵. طبق بند ۱ ماده ۳۰، جز در مورد شرط مخالف، وجود راهنمای اماره این است که کالا و بسته‌بندی آن در وضعیت مطلوبی قرار داشته و علائم و شماره‌های آن در زمان تحویل کالا به حمل‌کننده با اظهارات مندرج در سند مزبور انطباق داشته است.

۶. بر اساس بند ۲ ماده ۹ کنوانسیون، در صورت تحویل کالا و قبول آن از سوی گیرنده و استفاده نکردن از حق رزرو، راهنمای اماره تحویل کالا منطبق بر مندرجات یادشده در سند مزبور است. بر همین اساس، به اعتقاد برخی اقامه دعوی راجع به خسارت ظاهری علیه حمل‌کننده پذیرفته نیست (نیک فرجام، ۱۳۸۹، ص ۳۴). البته باید توجه داشت که دلالت راهنمای بر تحویل کالا به حمل‌کننده (آن‌هم منطبق بر اوصاف و ویژگی‌های یادشده در راهنمای) اماره بوده، خلاف آن قابل اثبات است.

در واقع بیشتر امارات مذکور فرض قانونی بوده، خلاف آن قابل اثبات است (در تأیید این نظر رک. Jung, 1997, p. 151). این مطلب در خصوص برخی از امارات یادشده، در متن کنوانسیون تصریح شده است. در بند ۱ ماده ۹ در خصوص دلالت راهنمای بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط و تحویل کالا از طرف حمل‌کننده چنین مقرر شده است: «بارنامه جاده‌ای اماره مفروض بر صحت تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف حمل‌کننده خواهد بود مگر آنکه عکس آن ثابت شود».

همچنین بند ۲ ماده ۷ که مقرر نموده «در صورتی که بارنامه جاده‌ای فاقد حق شرط‌های خاص از طرف حمل‌کننده 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 جاده‌ای قید شده مطابقت دارد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود».

بند دوم، نقش راهنمای بر حق در اختیار گرفتن کالا

یکی از حقوق شناخته‌شده در کنوانسیون CMR، حق در اختیار گرفتن کالا (right to dispose of the goods) است. به موجب این حق که در ماده ۱۲ کنوانسیون

۱۴. در خصوص وجود این اماره در اسناد حمل، رک. جعفری، ۱۳۷۸، ص ۷۸. البته گفتنی است که اماره قضایی مزبور قابل جمع با حق ارسال‌کننده مبنی بر متوقف کردن حمل یا تغییر مرسل‌الیه یا تغییر مسیر می‌باشد. توضیح اینکه این حق می‌تواند مصداقی از حق حبس یا حقوقی مشابه آن باشد.

۱۵. همچنین رک. Moving goods by road.

< <https://www.gov.uk/moving-goods-by-road> >.

تصریح شده است، اصولاً ارسال کننده و در مواردی مرسل‌الیه اختیار دارد که خطاب به حمل کننده دستوراتی مبنی بر توقف کالای در مسیر، تغییر مسیر، تغییر مرسل‌الیه و ... صادر نماید. همان گونه که بیان شد حق مزبور اصولاً به ارسال کننده تعلق داشته و در مواردی به مرسل‌الیه منتقل می‌شود. برخی از موارد انتقال حق در اختیار گرفتن کالا به مرسل‌الیه، به نوعی درباره راهنامه است.

به موجب بند ۱ ماده ۱۲ کنوانسیون، «فرستنده حق در اختیار گرفتن کالا را به خصوص به وسیله درخواست از حمل کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده‌ای غیر از گیرنده یادشده در برنامه جاده‌ای را دارد». باین همه به موجب بند ۲ ماده ۱۲ هنگامی که نسخه دوم راهنامه به دست گیرنده کالا رسیده باشد، این حق به گیرنده منتقل می‌شود (اشمیتوف، ۱۳۹۰، ص ۹۷۶؛ طارم‌سری، ۱۳۷۷، ص ۱۶۷).

همچنین است در فرضی که گیرنده در مقابل رسید خود، از حمل کننده بخواهد که نسخه دوم راهنامه و کالا به او تحویل داده شود (اشمیتوف، ۱۳۹۰، ص ۹۷۶؛ طارم‌سری، ۱۳۷۷، ص ۱۶۷).

به علاوه مطابق بند ۳ ماده ۱۲ کنوانسیون، در صورت درج شرطی در راهنامه به منظور واگذاری حق در اختیار قرار گرفتن کالا به گیرنده، شخص اخیر حق دارد کالا را بلافاصله پس از زمان تنظیم راهنامه تصرف کرده یا دستورات لازم را صادر کند (اشمیتوف، ۱۳۹۰، ص ۹۷۶).

نتیجه

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته، باید گفت در سند بین‌المللی CMR، راهنامه سندی تجاری است ولی سند مالکیت کالا محسوب نمی‌شود و همچنین قابلیت انتقال ندارد و به دلایلی از جمله ویژگی اخیر توثیق پذیر هم نیست. این سند ثبوتاً نقشی در ایجاد قرارداد حمل ندارد. در قراردادهای حمل مشمول کنوانسیون CMR هر چند وجود راهنامه الزامی نیست، ولی در صورت وجود راهنامه، سند مزبور باید دارای شرایطی باشد. در این میان اهمیت امضا به قدری است که نبود آن موجب می‌شود که برگ موسوم به راهنامه سندیت نداشته باشد. نقض سایر شرایط الزامی، موجب مسئولیت مدنی خواهد بود. کنوانسیون برای راهنامه شرایطی اختیاری نیز در نظر گرفته است که در صورت درج نشدن آنها در راهنامه، بسته به مورد، ذی‌نفع احتمالی از حقوق پیش‌بینی شده در کنوانسیون یا آثار مترتب بر شرایط مزبور محروم خواهد شد.

هر چند تنظیم راهنامه شرط انعقاد قرارداد حمل نیست، ولی راهنامه دارای آثار اثباتی و ثبوتی متعددی است. از سویی راهنامه به عنوان اماره، دلالت بر وجود قرارداد حمل داشته، اماره مفروض بر صحت قرارداد یادشده است. همچنین راهنامه اماره قضایی خروج مالکیت کالا از دارایی فرستنده و اماره مالکیت مرسل‌الیه است. به علاوه راهنامه نشانگر تحویل کالا به حمل کننده و مطابقت آن با شرایط نوشته شده در راهنامه و نیز وضعیت مطلوب کالای تحویل شده است. از سوی دیگر، راهنامه در انتقال حق در اختیار قرار گرفتن

کالا به مرسلّ الیه مؤثر است. توضیح اینکه در موارد ذیل که حق در اختیار گرفتن کالا به مرسلّ الیه منتقل می‌شود، نقش راهنما قابل توجه است: ۱. نسخه دوم راهنما به گیرنده تحویل داده شود. ۲. گیرنده در مقابل رسید از حمل کننده بخواهد که کالا و نسخه دوم راهنما را به او تحویل دهد. ۳. در راهنما انتقال حق یادشده به گیرنده شرط شده باشد.

منابع

۱. اخلاقی، بهروز (اسفند ۱۳۵۸)، «**بحثی پیرامون مفهوم اسناد تجاری**»، دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۲۱، صص ۸-۴۴.
۲. استخر، دانیال (۱۳۷۸)، **تحلیل حقوق اسناد تجاری ایران**، ج ۱، تهران: انتشارات مرسا.
۳. اسکینی، ربیعا (۱۳۷۳)، **حقوق تجارت تطبیقی**، ج ۱، تهران: مجمع علمی فرهنگی مجد.
۴. اشمیتوف، کلایو ام (۱۳۹۰)، **حقوق تجارت بینالملل**، ج ۱، چ ۲، بهروز اخلاقی و غیره، تهران: انتشارات سمت.
۵. افتخاری، جواد (۱۳۸۰)، **حقوق تجارت ۳، اسناد تجاری، بانکی، خزانه، اوراق قرضه و اسناد حمل و نقل**، چ ۱، تهران: ققنوس.
۶. امامی، سید حسن (۱۳۶۶)، **حقوق مدنی**، ج ۲، چ ۴، تهران: کتابفروشی اسلامییه.
۷. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۴۸)، **دانشنامه حقوقی**، ج ۱، چ ۲، تهران: انتشارات ابن سینا.
۸. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۷۸)، **حقوق مدنی رهن و صلح**، چ ۳، تهران: کتابخانه گنج دانش.
۹. جعفری، اکبر (مرداد ۱۳۷۸)، «**ارزش بارنامه در تجارت**»، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۶ (پیاپی ۱۵۱)، صص ۷۸-۷۹.
۱۰. خزاعی، حسین (۱۳۸۵)، **حقوق تجارت**، چ ۱، تهران: موسسه نشر قانون.
۱۱. خوبی، سید ابولقاسم (بی‌تا)، **مصباح الفقاهه**، ج ۲، چ ۱، قم: العلمیه قم.
۱۲. دمرچیلی، محمد، حاتمی، علی، و قرائی، محسن (۱۳۸۶)، **قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی**، چ ۶، تهران: میثاق عدالت.
۱۳. رسائی نیا، ناصر (۱۳۸۳)، **کلیات حقوق بازرگانی**، چ ۶، تهران: انتشارات دریچه.
۱۴. ستوده تهرانی، حسن (۱۳۸۵)، **حقوق تجارت**، ج ۳، چ ۹، تهران: دادگستر.
۱۵. سماواتی، حشمت الله (۱۳۸۰)، **معاملات بینالمللی (نظری و کاربردی)**، چ ۲، تهران: ققنوس.
۱۶. شمس، عبدالله (۱۳۸۷)، **آیین دادرسی مدنی (دوره‌ی پیشرفته)**، ج ۳، چ ۱۲، تهران: دراک.
۱۷. شهیدی، مهدی (۱۳۸۶)، **تشکیل قراردادهای و تعهدات**، چ ۶، تهران: مجمع علمی فرهنگی مجد.
۱۸. صفایی، سید حسن (۱۳۸۵)، **دوره مقدماتی حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها**، ج ۲، چ ۴، تهران: نشر میزان.
۱۹. طارم‌سری، مسعود (۱۳۷۷)، **حقوق بازرگانی بینالمللی**، چ ۱، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
۲۰. عبادی، محمد علی (۱۳۷۱)، **حقوق تجارت**، چ ۸، تهران: کتابخانه گنج دانش.
۲۱. عرفانی، توفیق (۱۳۸۵)، **مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی جاده و ریل (راه آهن)**، چ ۱، تهران: آثار اندیشه.
۲۲. عرفانی، محمود (۱۳۸۵)، **حقوق تجارت**، ج ۳، چ ۱، تهران: نشر میزان، چ ۱.
۲۳. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بینالمللی کالا از طریق جاده و پروتکل الحاقی آن مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹.

۲۴. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲)، **حقوق مدنی: عقود اذنی - وثیقه‌های دین**، ج ۴، چ ۴، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷)، **اثبات و دلیل اثبات**، ج ۱، چ ۵، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
۲۶. محسنی، سعید و قبولی درافشان، سید محمد مهدی (تابستان ۱۳۹۱)، «**شرایط اعمال کنوانسیون قرار داد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR)**»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۵۸، صص ۱۸۹-۲۱۶.
۲۷. محقق داماد، سعید مصطفی، جلیل قنوتی، سید حسن وحدتی شبیری، ابراهیم عبدی پور (۱۳۸۸)، **حقوق قراردادها در فقه امامیه**، ج ۱، چ ۲، تهران: سمت.
۲۸. محمدی، اسماعیل (اردیبهشت ۱۳۸۷)، «**متداولترین بارنامه‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا**»، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شماره ۲۷۴، صص ۲۸-۳۱.
۲۹. محمدی، اسماعیل (خرداد ۱۳۸۷)، «**صدور انواع بارنامه و رژیم حقوقی حاکم**»، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شماره ۲۷۵، صص ۴۵-۴۸.
۳۰. محمدی، داوود (۱۳۷۹)، **حقوق بازرگانی بین‌المللی، حوزه‌های کاربردی**، چ ۱، تهران: نوپردازان.
۳۱. موسسه بین‌المللی یکنواخت کردن حقوق خصوصی (۱۳۷۹)، **اصول قراردادهای تجاری بین‌المللی**، ترجمه بهروز اخلاقی و ...، چ ۱، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۳۲. مهمان‌نواز، روح‌اله (۱۳۹۰)، **حقوق تجارت ۳ (برات، سفته «فته طلب» و چک)**، چ ۱، تهران: انتشارات مجد.
۳۳. نیک فرجام، کمال (پاییز و زمستان ۱۳۸۹)، «**بازرسی کالا و مسؤولیت‌های خارج از معافیت متصدی حمل در قانون تجارت ایران و کنوانسیون CMR**»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۵۱ - ۵۲، صص ۳۳-۵۰.
۳۴. یثربی قمی، سیدعلی محمد (پاییز ۱۳۸۹)، «**تصحیح و توجیه فقهی حقوقی توثیق اسناد تجاری**»، فصلنامه حقوق اسلامی، شماره ۲۶، صص ۱۱۵-۱۳۷.
35. Baytan, Serenat (2012), The Content And Functions Of The Consignment Note Under The CMR, available at: <<http://www.mondaq.com/x/170492/Transport+Law+Regulations/The+Content+and+Functions+of+the+Consignment+Note+under+the+CMR>> 2012/11.
36. Cerr, indira (2005), international trade law, 3rd ed, oregon: Cavendish publishing.
37. Cioarec, Vlad (2007), When is CMR road consignment note acceptable as Combined Transport Document?, available at: <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=454> 2013/3.
38. CMR (Consignment Notes) for International Journeys by Road, available at: <<http://www.tachopak.co.uk/drivers-consignment-notes.shtml>> 2012/12.
39. CMR (for road transport), available at: <<http://www.beurtvaartadres.nl/en/way-bills/international-consignment-notes/cmr-road-transport>> 2012/10.
40. Damar, Duy (2011), Wilful Misconduct in International Transport Law, available at: <http://www.amazon.com/Misconduct-International-Transport-Hamburg-Maritime/dp/3642215084/ref=sr_1_2?ie=UTF8&qid=1368938818&sr=8-2&keywords=Conventions+on+Other+Means+of+Transportation#reader_3642215084> 2013/2.
41. Jung, Christian (1997), The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, available at: <ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf, pp>. 148 – 168, 2012/11.

42. Kouladis, Nicholas (2006), Principles of Law Relating to International Trade, available at: <http://www.amazon.com/Principles-Law-Relating-International-Trade/dp/0387303863/ref=sr_1_1?ie=UTF8&qid=1368889102&sr=8-1&keywords=Principles+of+Law+Relating+to+International+Trade#reader_0387303863> 2013/1.
43. May Low, Juanita (2011), What is CMR?, available at: <http://www.lesteraldrige.co.uk/news/news/what-is-cmr-1883/>.
44. Moving goods by road, available at: < <https://www.gov.uk/moving-goods-by-road> > 2013/9.
45. Sparka, Felix (2010), Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents, available at <http://www.amazon.com/Jurisdiction-Arbitration-Maritime-Transport-Documents/dp/3642102212ref=sr_1_1?ie=UTF8&qid=1368938174&sr=81&keywords=Jurisdiction+and+Arbitration+Clauses+in+Maritime+Transport+Documents#reader_3642102212> 2013/3.
46. UN (1975), COMMENTARY on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), available at: <folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf> 2013/2.