



به نام خدا

بررسی جایگاه و نقش حقوقی بارنامه در قراردادهای حمل و نقل تجاری بین‌المللی و داخلی

مؤلف :

سیده عالیہ سادات احمدی

انتشارات ارسطو
(چاپ و نشر ایران)
۱۳۹۹

تقديم به:

قطب عالم امکان و محور عالم
وجود و واسطه بين غيب و شهود،
حضرت ولي عصر امام زمان عجل
الله تعالى فرجه الشريف و ارواحنا
لمقدمه الفداء

تشکر و قدردانی:

این اثر را ضمن تشکر و سپاس بیکران
و در کمال افتخار و امتنان تقدیم می
نمایم به:

محضر ارزشمند مادر و پدر عزیزم که همیشه
همراه من و الهام بخش من بوده اند و به خاطر
همه ی تلاشهای محبت آمیزی که در دوران
مختلف زندگی ام انجام داده اند و بامهربانی
چگونه زیستن را به من آموخته اند.

سیده عالیہ سادات احمدی

فهرست

- فصل اول : بررسی انواع بارنامه دریایی ۱۲
- فصل دوم : قوانین بین المللی و داخلی حاکم در بارنامه دریایی ۳۸
- فصل سوم : قواعد شکلی بارنامه ۶۱
- فصل چهارم : ماهیت حقوقی بارنامه دریایی بر مبنای چک، حواله، قبض انبار و سند تجاری مستقل ۹۷
- فصل پنجم : ماهیت بارنامه دریایی بر مبنای رسید دریافت کالا، مالکیت کالا و انعقاد قرارداد حمل و نقل ۱۴۰
- فصل ششم : آثار اثباتی بارنامه دریایی ۱۹۱
- فصل هفتم : آثار انتقالی بارنامه دریایی ۲۲۵

پیشگفتار

بارنامه از جمله اسناد تجاری است که در حمل و نقل بین المللی به کار رفته و اهمیت روزافزونی یافته است و مانند سایر اسناد تجاری از جمله چک، برات، سفته و قبض انبار دارای خصوصیات می باشد. با توجه به اهمیتی که بارنامه در توسعه تجارت بین الملل دارد، چگونگی صدور و مندرجات و محتویات آن با توجه به قانون حمل و نقل ایران و کنوانسیون های مختلف بین المللی 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 بارنامه های 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 صریحا

ذکر می شود و برخی دیگر به شکل ضمنی. همچنین
یارنامه دریایی نه تنها نسبت به صادر کننده آن و
طرفین قرارداد موثر می باشد بلکه نسبت به اشخاص
ثالثی که در روند ایجاد این سند دخالتی نداشته اند
نیز قابل استناد است، اما میزان این اثرگذاری متفاوت
است. یکی دیگر از آثار حقوقی بارنامه به عنوان سند
مالکیت کالا می باشد که قابلیت ظهر نویسی دارد و
منجر به افزایش ارزش و اعتبار بارنامه می گردد.

مقدمه

تجارت بین المللی به لحاظ اهمیتی که دارد متضمن حمل و نقل کالا از کشوری به کشور دیگر است. این حمل و نقل از طریق دریا، هوا، راه آهن، جاده و یا ترکیبی از اینها میسر است. یکی از مهم ترین روش هایی که به این منظور مورد استفاده قرار می گیرد، حمل و نقل دریایی می باشد. در هر روشی که به منظور حمل و نقل از آن بهره گرفته شود، یک سند حمل و نقل نیاز است، از جمله اسناد کلیدی در حمل و نقل دریایی، بارنامه دریایی است که از جایگاه حقوقی مهمی در حمل و نقل کالا برخوردار می باشد. این سند با وجود رونق دیگر روش های حمل و نقل کماکان مهم ترین سند حمل در معاملات بین المللی می باشد.

بارنامه از اسناد کلیدی است که در تجارت، کالا از

طریق آن حمل و نقل می گردد و می توان آن را سندی دانست که مبین انعقاد قرارداد حقوقی حمل و نقل، بین فرستنده کالا و حامل آن به منظور حمل سالم و بدون عیب کالا از مبدا مشخص به مقصد معین در برابر پرداخت کرایه حمل می باشد.

بند ۷ ماده ۲۵ قانون دریایی ایران در تعریفی که از بارنامه دریایی ارائه کرده است مقرر 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، امضا گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریایی به همراه اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

بارنامه ها اعم از زمینی، دریایی و هوایی منعکس کننده قرارداد حمل و نقل بوده و به عنوان یک سند بین المللی و اصلی در گشایش اعتبارات اسنادی (ورودی یا صدور) تحقق دهنده قرارداد حمل و نقل

می‌باشند. (احمدی، ۱۳۸۷، ۷۶)

میان قرارداد حمل و نقل دریایی و بارنامه دریایی تفاوت وجود دارد و بارنامه دریایی حاکی از وجود یک قرارداد حمل و نقل دریایی میان فرستنده کالا و متصدی حمل است و قرارداد حمل که حتی ممکن است به صورت شفاهی نیز منعقد شود، موجودیتی جدا از بارنامه دارد. (تقی زاده، ۱۳۸۹، ۴۸)

بند ۵ ماده ۲۵ قانون دریایی ایران در تعریف قرارداد حمل و نقل مقرر می‌دارد: قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریاست، منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی، رابطه بین متصدی باربری یا دارنده بارنامه با سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید، قرارداد باربری نامیده می‌شود.

این تعریف با اقتباس از جزء ب ماده یک کنوانسیون

بین المللی به منظور هماهنگ سازی برخی قوانین
بارنامه دریایی مصوب ۱۶ اوت ۱۹۲۴ بروکسل، تهیه و
تدوین شده است. (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷، ۱۰۴)

با توجه به جایگاه مهم حمل و نقل دریایی در
ایران، بررسی ماهیت و آثار بارنامه دریایی به عنوان
یکی از مهم ترین اسناد تجاری که در فرآیند حمل و
نقل کالا از طریق دریا مورد استفاده قرار می گیرد، حائز
اهمیت می باشد. شباهت بارنامه دریایی به چک، حواله
و قبض انبار باعث شده است که برخی آن را در قالب
این اسناد تفسیر نمایند، اما این سند تجاری به رغم
داشتن شباهت با این اسناد از ماهیتی مستقل برخوردار
است. از طرف دیگر، بارنامه دریایی واجد آثار حقوقی
نیز می باشد که از جمله مهم ترین این آثار می توان به
قابلیت ظهرنویسی آن اشاره کرد. این سند تجاری در
رابطه با امضاکنندگان آن و نیز اشخاص ثالثی که در
فرآیند ایجاد آن دخالتی نداشته اند نیز واجد آثار حقوقی
اثباتی می باشد.

فصل اول :

بررسی انواع بارنامه دریایی

علی الاصول بارنامه‌های دریایی به هر شکلی که تنظیم شده باشند، تعیین کننده ویژگی‌ها و وضعیت کالایی خواهند بود که قرار است توسط متصدی حمل و نقل از مبدأ مشخص به مقصد معینی حمل شود و به عنوان یک سند تعهد آور محسوب می‌شود. از طرفی دیگر باعث برقراری یک رابطه حقوقی بین فرستنده کالای مندرج در بارنامه و گیرنده همان کالا می‌شود و آثار حقوقی خاصی را به دنبال خواهد داشت که مختص به این سند بوده و در سایر اسناد به این کیفیت و گستردگی وجود ندارد. بارنامه دریایی محدود به نوع خاصی نیست و می‌توان آن را از جهات مختلف تقسیم بندی نمود و به خاطر گسترده بودن اقسام بارنامه دریایی، در این مبحث به مهم‌ترین و کاربردی‌ترین

روش‌هایی که برای تقسیم بندی بارنامه‌های دریایی وجود دارد، اشاره خواهد شد.

گفتار اول: بارنامه دریایی از نظر موقعیت کالای مورد حمل

از جمله روش‌هایی که برای تقسیم بندی و شناسایی انواع بارنامه‌های دریایی وجود دارد، تقسیم بندی این سند بر مبنای موقعیت کالاهای موضوع بارنامه که در روی بارنامه درج شده است می‌باشد. بر این اساس بارنامه‌های دریایی به بارنامه دریایی کالای بارگیری شده و بارنامه دریایی کالای دریافت شده تقسیم می‌شود.

بند اول: بارنامه دریایی کالای بارگیری شده

پس از بارگیری کالا در کشتی، در صورتی که ارسال کننده کالا درخواست نماید، متصدی حمل یا نماینده وی بارنامه دریایی کالای بارگیری شده را برای وی صادر خواهد کرد. در بند ۷ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مقرر شده است: « بعد از بارگیری، به تقاضای فرستنده محموله باید روی بارنامه‌ای که برای او به توسط متصدی باربری، فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری صادر شود، جمله “بارگیری شده” قید گردد مشروط بر اینکه اگر فرستنده بار قبلاً سند یا مدرکی دال بر تحویل بار دریافت داشته است، آن را مسترد نماید ولی به اختیار متصدی بار ممکن است در سند مذکور نام بندر بارگیری و نام کشتی یا کشتی‌های حامل بار و تاری یا تواری حمل بار توسط متصدی باربری و عامل او و یا فرمانده کشتی ذکر شود، در این صورت سند مزبور که حاوی این مشخصات است و مفاد بند : این ماده در آن رعایت شده است، بارنامه

دریایی کالای بارگیری شده محسوب می گردد».

بارنامه دریایی کالای بارگیری شده در کشتی، مطمئن ترین نوع بارنامه از دیدگاه واردکننده و بانک درگیر در : معامله است، چراکه نشان می دهد بار در چه تاری و به کدام کشتی فرستاده شده است. (طارم سری، ۱۳۷۷، ۱۵۷)

از حیث اعتبار باید گفت که این نوع از بارنامه ها معتبرترین نوع بارنامه می باشند و علت چنین اعتباری این است که صدور چنین بارنامه ای نه تنها دلیل تحویل کالا به متصدی حمل و نقل است بلکه با توجه به اینکه زمان صدور این نوع از بارنامه ها بعد از بارگیری می باشد، دلیل بارگیری کالا در کشور مبدأ هستند و علی الاصول به این معنی است که کالای مندرج در بارنامه از تصرف متصرف سابق آن خارج شده و در مسیر حمل به مقصد قرار گرفته است. این نوع از بارنامه ها از حیث اعتبار با بارنامه های کالای دریافت شده قابل مقایسه نیستند و از جهت متداول

بودن از عمومیت بیشتری برخوردار هستند و قابل
ظهرنویسی و نقل و انتقال می‌باشند و از جهت اعتبار و
اصل سرعت و تسهیل در گردش سرمایه و نیز اعتماد
ممکن است مادامی که کالا در مسیر حمل بوده و
به مقصد نرسیده است چندین بار به مالکان متعددی
منتقل گردد (به نقل از ملکوتی و دیگران، ۱۳۸۹، ۱۵۰)

بند دوم: بارنامه دریایی کالای دریافت شده

در کنار بارنامه دریایی کالای بارگیری شده، بارنامه
دریایی کالای دریافت شده جهت حمل وجود دارد. این
بارنامه بیانگر این مطلب است که کالا دریافت شده
ولی هنوز به داخل کشتی منتقل نشده است و ظاهر
آن نشان می‌دهد بسته‌های کالا سالم و بدون عیب
می‌باشد. این نوع از بارنامه‌های دریایی در صورتی
صادر می‌شوند که کالا برای حمل از طریق شناورهای
کوچک تر، از بندر به کشتی اصلی حمل کالا، ارسال
می‌گردد و این فرآیند ممکن است چند روز به طول

بیانجامد. (حضرتی، ۱۳۸۶، ۶۰)

این نوع از بارنامه‌ها در عرف تجاری از اعتبار زیادی برخوردار نمی‌باشند، زیرا هنوز کالا در کشتی بارگیری نشده است و این احتمال وجود دارد که کالا هرگز بارگیری و حمل نشود. به همین جهت به راحتی مورد ظهرنویسی و انتقال قرار نمی‌گیرد. (به نقل از ملکوتی و دیگران، ۱۳۸۹، ۱۵۱)

بر مبنای آنچه گفته شد، بارنامه دریایی کالای دریافت شده فقط تأیید می‌نماید که متصدی حمل و نقل، کالا را برای حمل دریافت کرده است و در این حالت ممکن است کالا در یک کشتی یا انبار تحت کنترل او نگهداری شود و بر این اساس بارنامه‌های وصولی برای حمل، کم ارزش‌تر از بارنامه‌های ارسالی هستند؛ زیرا مؤید این مطلب نیست که حمل کالا آغاز شده است. (اشمیتوف، ۱۳۷۸، ۸۷۱)

در این نوع از بارنامه‌های دریایی معمولاً تاری

حمل و نقل کالا از طریق دریا پیش بینی نشده و بر این اساس بدیهی است که چنانچه به موجب قرارداد فروش، کالا باید در زمان معینی تحویل گردد و حمل صورت نگیرد، فروشنده کالا مکلف به جبران ضرر و زیان وارده خواهد بود و چون معلوم نیست که آیا کالا یقیناً حمل خواهد شد یا نه، در عرف بازرگانی و به لحاظ حقوقی ارزش بارنامه کالای بارگیری شده را نخواهد داشت. بنابراین این نوع از بارنامه‌ها از حیث اعتبار در مرتبه‌ای پایین‌تر از بارنامه‌های کالای بارگیری شده قرار دارند و هیچ اطمینانی مبنی بر اینکه کالا توسط متصدی باربری حمل شده و کالا در مسیر حمل می‌باشد ایجاد نمی‌کند.

گفتار دوم: بارنامه دریایی از جهت تعداد مراحل حمل

یکی دیگر از تقسیم‌بندی‌هایی که در خصوص بارنامه دریایی ارائه شده است، مربوط به تعداد مراحل

می‌باشد که ممکن است در فرآیند ناشی از حمل و نقل و جابه‌جایی کالا از مبدأ معین تا مقصد مشخص مورد استفاده قرارگیرد و در پی آن کشتی حامل کالا تغییر یابد. در این راستا بارنامه‌های دریایی از جهت تعدد وسایل حمل و نیز مراتب آن به بارنامه دریایی مستقیم و بارنامه دریایی غیر مستقیم یا سراسری تقسیم می‌شوند.

بند اول: بارنامه دریایی مستقیم

بارنامه دریایی مستقیم عبارت از بارنامه‌ای است که ناظر بر حمل کالا از بندری به بندر دیگر بدون تغییر کشتی حامل کالا می‌باشد و دلالت بر ارسال مستقیم کالا به گیرنده آن دارد. این نوع از بارنامه‌ها یک ابتکار از سوی آمریکایی‌ها بوده است به طوری که ابتدا به وسیله قانون بارنامه فدرال آمریکایی مصوب ۱۹۱۶ تنظیم شده بود و امروزه رویه استفاده از این نوع از بارنامه‌ها شایع شده است. از طرفی این

نوع از بارنامه‌ها در مرکز توجهات قضاوت‌های اخیر در چندین کشور آسیایی راجع به ارسال کالاها قرار گرفته است. در واقع بارنامه غیر قابل معامله به عنوان یک سند مرکب می‌باشد که حاوی عناصر بارنامه دریایی و اهنمای مسافر نسبت به شخص معینی است. (Pejo-vic ۲۰۰۶: ۱۳)

پیرامون خصایص و ویژگی‌های مربوط به این نوع از بارنامه‌های دریایی گفته می‌شود که این نوع از بارنامه‌ها غیر قابل معامله و غیر قابل انتقال هستند، به طوری که بر روی آن‌ها عبارت غیر قابل معامله ثبت شده است. عدم وجود قابلیت ظهرنویسی در این قسم از بارنامه‌های دریایی این نتیجه را در پی خواهد داشت که اگر برخلاف این عدم قابلیت عمل شود و عملیات ظهرنویسی بر روی این قبیل بارنامه‌ها صورت گیرد، پشت نویسی صورت گرفته هیچ گونه حق اضافی را برای شخصی که بارنامه مذکور به او منتقل می‌شود ایجاد نمی‌کند. (مشهدچی، ۱۳۶۴، ۶۰)

بند دوم: بارنامه دریایی غیر مستقیم (سراسری یا یکسره)

بارنامه سراسری بارنامه‌ای است که دارای شروط چاپی بوده و برای حمل سراسری یا قراردادی بر مبنای شرایط و مقررات خطوط کشتیرانی منظم صادر می‌شوند. این نوع بارنامه وقتی به کار می‌رود که یا راه مستقیم بین مبدأ و مقصد وجود ندارد و یا سرعت در تحویل کالا ملاک است. (دستباز، ۱۵۴، ۱۳۷۴)

رواج این نوع از بارنامه‌ها به ابتدای قرن نوزدهم میلادی برمی‌گردد، در اوایل این قرن، تجارت وسیع پنبه از جنوب ایالت متحده آمریکا به اروپای غربی رواج یافته بود و در پی آن عدل‌های پنبه از طریق قطار از کارخانجات پنبه پاک کنی تا بندر حمل می‌شدند و سپس از طریق کشتی به سواحل اروپای غربی وارد شده و در نهایت از طریق وسایل نقلیه زمینی تا راه آهن حمل شده و در کارخانجات ریسندگی به گیرنده کالا تحویل داده می‌شدند و در

پی انجام یک چنین فرآیندی متصدیان حمل و نقل برای این قبیل محموله‌ها بارنامه‌هایی صادر می‌کردند که مبدأ آن کارخانجات پنبه پاک کنی و مقصد آن کارخانجات ریسندگی بود و لذا به جای اینکه در این بارنامه‌ها عبارت بندر به بندر نوشته شود، عبارت درب کارخانه به درب کارخانه را می‌نوشتند. برای نخستین بار در سال ۱۸۰۵ دادگاه استیناف انگلستان اینگونه بارنامه‌ها را تأیید و تصدیق نمود و سپس قانون ۱۸۲۵ انگلستان که در خصوص بارنامه‌های دریایی است، نسبت به این نوع از بارنامه هم جاری گردید. (اعلائی فرد، ۱۳۸۷، ۱۱۶)

بارنامه سراسری در واقع سندی است که حاکی از انعقاد چند قرارداد حمل و نقل میان فرستنده و متصدی حمل و نقل می‌باشد اما متصدی حمل و نقل فقط نسبت به آن دسته از خساراتی مسئولیت دارد که در مسیر دریا بر کالاهایی که او وظیفه حمل و نقل آن‌ها را به عهده گرفته است وارد شود و در سایر

مراحل یعنی در مواردی که کالا با دیگر وسایل حمل و نقل اعم از زمینی، هوایی و ریلی حمل می‌شود و او به نمایندگی از طرف ارسال کننده کالا آن‌ها را حمل می‌کند نیز مسئول می‌باشد. بنابراین ارسال کننده‌ای که یک بارنامه سراسری صادر می‌کند، فقط با متصدی حملی که بارنامه سراسری را امضا می‌نماید طرف معامله است و این متصدی حمل متعهد است که ترتیب انتقال محموله از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر را با متصدیان حمل در ادامه بدهد.

گفتار سوم: بارنامه دریایی از لحاظ وضعیت کالا

بارنامه دریایی از جهت وضعیت کالا و وجود یا عدم وجود نقص یا عیب در کالاهایی که قرار است حمل گردند به بارنامه دریایی تمیز و بارنامه دریایی غیر تمیز تقسیم می‌شوند.

بند اول: بارنامه دریایی تمیز یا غیر مخدوش

هنگامی که معامله تحت شرایطی صورت می گیرد و پرداخت کرایه حمل دریایی جزء وظایف فرستنده کالا می باشد، در چنین فرضی خریدار کالا درخواست می نماید که فروشنده بارنامه بدون قید و قابل انتقالی را از متصدی حمل دریافت نماید و در صورتی که پرداخت کرایه حمل از طریق اعتبار اسنادی باشد این روش غیر قابل تغییر است. از جمله مزیت های چنین بارنامه ای برای فروشنده این است که ثابت می نماید بر طبق مفاد قرارداد عمل کرده است و این اطمینان را به گیرنده کالا می دهد که کالا در زمان حمل از هر جهت مطلوب بوده است و امکان نقل و انتقال بارنامه را مادامی که کالا بر روی عرشه و در مسیر حمل است فراهم می سازد. (دستباز، ۱۵۶، ۱۳۷۴)

بارنامه دریایی تمیز به سهولت مورد معامله قرار گرفته و بانکی که واسطه خریدار است نسبت به پرداخت قیمت کالا با اطمینان خاطر از مقدار و وزن

کالا اقدام می‌نماید. بارنامه دریایی پس از صدور باید دلالت بر دریافت کالا یا بارگیری آن روی کشتی و نیز مشخصات نوع بسته بندی و تعداد و علامت کالا بکند به نحوی که در هنگام تخلیه بتوان کالاها را به راحتی تشخیص داد. اگر روی بارنامه ذکر از معیوب بودن کالا یا بسته بندی آن نشده باشد، بارنامه تمیز یا غیر مخدوش محسوب می‌شود. این نوع بارنامه در عرف تجاری از اهمیت بالایی برخوردار است و توسط بانک‌ها و تجار به سهولت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

بند دوم: بارنامه دریایی غیر تمیز یا مخدوش

بارنامه دریایی مخدوش بارنامه‌ای است که به طور صریح، معرف نقص و عیب موجود در کالا و یا بسته بندی آن می‌باشد. در صورتی که فرمانده کشتی امکان کنترل کالا را نداشته باشد و یا کالا به گونه‌ای باشد که کنترل آن نیاز به تخصص خاص داشته باشد، می‌تواند از صدور بارنامه تمیز خودداری نموده و در این صورت

بارنامه صادره، بارنامه مشروط یا غیر تمیز خواهد بود. عرف تجاری بر این است که در صورت نقص کالا به هنگام بارگیری آن نقص را در بارنامه کشتی درج نماید و در صورت عکس به صراحت قید می کند که کالا بدون نقص بارگیری شده است. (خزائی، ۱۷۳، ۱۳۸۶)

گفتار چهارم: انواع بارنامه دریایی از نظر قابلیت انتقال

منظور از قابلیت انتقال بارنامه دریایی این است که چون دارنده بارنامه مالک کالا است، نامبرده می تواند حقوق خود را به دیگری واگذار کرده و انتقال گیرنده در صورت تمایل می تواند آن را به شخص ثالث و شخص ثالث آن را به شخص چهارم و به همین ترتیب هر دارنده ای آن را به نفرات بعدی منتقل نماید. (امید، ۲۲۲، ۱۳۵۳)

بارنامه ها به لحاظ قابلیت انتقال به بارنامه در

وجه شخص معین، بارنامه در وجه حامل و بارنامه به حواله کرد تقسیم می‌شوند. در این خصوص در ماده ۸۱ قانون دریایی ایران آمده است: « بارنامه. . دریایی ممکن است مانند چک، به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر شود...». هرچند در این ماده به چک اشاره شده است اما باید گفت که بین چک و بارنامه تفاوت وجود دارد و بارنامه حاکی از وجود بار یا اجناس معین و یا مشخصات معین می‌باشد حال آنکه چک حاکی از وجود وجه نقد است و نه کالا. (فرمانفرمائی‌ان، ۱۴۸، ۱۳۴۹)

بند اول: بارنامه دریایی در وجه حامل

گاهی اوقات ممکن است فرستنده کالا نه مایل به تعیین تحویل گیرنده کالا در بارنامه باشد و نه میلی به ذکر نام خود به عنوان مرسل الیه داشته باشد، لذا با فرمانده کشتی یا متصدی حمل توافق می‌کند که بارنامه را در وجه حامل صادر کند، در این

حالت دارنده بارنامه، مالک و برای تحویل گرفتن کالا محق شناخته می‌شود و حق واگذاری را به هیچ وجه نمی‌توان سلب کرد. در واگذاری هم نیاز به نوشتن عبارتی بر روی بارنامه نیست بلکه با قبض و اقباض کالا را واگذار می‌نماید. در اینصورت متصدی باربری کالا را به آورنده و حامل بارنامه که بارنامه مذکور در دست او می‌باشد تحویل خواهد داد. به موجب ماده ۳۲۰ قانون تجارت دارنده هر سند در وجه حامل، مالک و برای مطالبه وجه آن محق محسوب می‌شود، مگر در صورت ثبوت خلاف.

مستند مالکیت دارنده اسناد در وجه حامل را می‌توان ماده ۳۵ قانون مدنی دانست که مقرر می‌دارد: «تصرف به عنوان مالکیت دلیل مالکیت است، مگر خلاف آن ثابت شود».

اسناد در وجه حامل محدود به نوع خاص نبوده و محصور نمی‌باشند و از این رو، بارنامه حمل و نقلی که در وجه حامل صادر شود، در این دسته جای می‌گیرد.

(افتخاری، ۲۶۰، ۱۳۸۴)

زمانی که بارنامه دریایی، در وجه حامل صادر می‌شود، حق واگذاری را به هیچ وجه نمی‌توان از شخص سلب کرد. این نوع از بارنامه‌ها به صرف قبض و اقباض، مورد نقل و انتقال قرار می‌گیرند و نیاز به ظهرنویسی ندارند اما خطراتی از قبیل مفقود شدن و سرقت چنین بارنامه‌هایی از جمله مشکلات آن محسوب می‌شود و از آنجایی که ارائه دهنده نسخه اصلی بارنامه می‌تواند تقاضای دریافت آن را بنماید و ادعای مالکیت نسبت به کالای مندرج در بارنامه را مطرح نماید، در عمل به منظور جلوگیری از چنین خطرات و سوء استفاده‌های احتمالی کمتر تقاضای صدور چنین بارنامه‌هایی می‌شود. (اسدی تیله نوعی، ۳۴، ۱۳۷۹)

بند دوم: بارنامه دریایی به حواله کرد

یکی از حالاتی که قانون گذار بر اساس ماده ۶۱