

Submit Date: 24 July 2025
Revise Date: 08 December 2025
Accept Date: 14 December 2025
Initial Publish: 17 December 2025
Final Publish: 23 September 2026

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Comparative Analysis of the Delivery Condition in Marine Bills of Lading under English Law and International Conventions

Davood Amini*¹, Ali Mohammad Mokarami², Alireza Shamshiri³, Alireza Mazloom Rahni⁴

1. Department of Private Law, Adalat University, Tehran, Iran.
2. Department of Private Law, University of Judicial Sciences and Administrative Services, Tehran, Iran.
3. Department of Private Law, CT.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.
4. Department of Private Law, ShQ.C., Islamic Azad University, Shahr-e Qods, Iran.

* Corresponding Author's Email: amini@Moi.ir

ABSTRACT

The present study has been conducted with the aim of providing a legal analysis of the delivery condition and examining the strengths and weaknesses of Iran's domestic laws in the field of maritime carriage. This research seeks to answer the central question of whether a party demanding delivery of goods on the basis of a bill of lading is obligated to comply with the rule of presenting the bill of lading, and how Iran's domestic laws are aligned with—or divergent from—English law and international regulations. In the theoretical sections, the legal nature of the marine bill of lading as a document with multiple functions—contractual, proprietary, and evidentiary—was examined, and its role in ensuring legal security in international commercial transactions was clarified. Marine bills of lading, as instruments for the transfer of ownership and verification of the lawful holder, in addition to showing the carrier's undertaking, constitute evidentiary tools in legal disputes. Furthermore, the comparative analysis of Iranian law, English law, and the Hamburg and Rotterdam Conventions demonstrated that the presentation of the bill of lading is a necessary condition for delivery of goods, and failure to observe this requirement results in the carrier's civil liability. The findings showed that although Iranian law contains foundational provisions, it lacks the necessary clarity regarding negotiable and electronic bills of lading, the scope of carrier liability, and harmonization with documentary credits. The absence of consistent judicial precedent also reduces legal security for economic actors. The comparative analysis further demonstrated that drawing upon the experience of English law and the standards of international conventions can eliminate existing ambiguities and enhance the predictability of maritime transactions. In the recommendations section, proposals were made for amending the Maritime Law, drafting implementing regulations, establishing judicial consistency, harmonizing with banking regulations and documentary credits, enhancing the practical capacity of carriers, and utilizing modern technologies for the issuance and transfer of electronic bills of lading.

Keywords: *delivery condition, marine bills of lading, English law, international conventions*

How to cite: Amini, D., Mokarami, A. M., Shamshiri, A., & Mazloom Rahni, A. (2026). Comparative Analysis of the Delivery Condition in Marine Bills of Lading under English Law and International Conventions. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 4(3), 1-19.



تاریخ ارسال: ۲۰ خرداد ۱۴۰۴
تاریخ بازنگری: ۸ شهریور ۱۴۰۴
تاریخ پذیرش: ۱۶ شهریور ۱۴۰۴
تاریخ چاپ اولیه: ۲۶ آذر ۱۴۰۴
تاریخ چاپ نهایی: ۱ مهر ۱۴۰۵

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقه

بررسی تطبیقی شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی در حقوق انگلستان و کنوانسیون‌های بین‌المللی

داود امینی^{۱*}، علی محمد مکرمی^۲، علیرضا شمشیری^۳، علیرضا مظلوم رهنی^۴

۱. گروه حقوق خصوصی، دانشگاه عدالت، تهران، ایران.
 ۲. گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران.
 ۳. گروه حقوق خصوصی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
 ۴. گروه حقوق خصوصی، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، شهر قدس، ایران.
- * پست الکترونیک نویسنده مسئول: amini@Moi.ir

چکیده

تحقیق حاضر با هدف تحلیل حقوقی شرط تحویل و بررسی نقاط قوت و ضعف قوانین داخلی ایران در زمینه حمل و نقل دریایی تدوین شده است. این پژوهش به دنبال پاسخ به این پرسش اصلی است که آیا شخصی که تحویل کالا را براساس بارنامه مطالبه می‌کند، موظف به رعایت قاعده ارائه بارنامه است و چگونه قوانین داخلی ایران با حقوق انگلستان و مقررات بین‌المللی هماهنگ یا مغایر هستند. در بخش‌های نظری، ماهیت حقوقی بارنامه دریایی به عنوان سندی با کارکرد چندگانه—قراردادی، مالکیتی و اثباتی—بررسی شد و نقش آن در تضمین امنیت حقوقی معاملات بین‌المللی تشریح گردید. بارنامه‌های دریایی به عنوان مدرکی برای انتقال مالکیت و احراز دارنده قانونی، علاوه بر نشان دادن تعهد متصدی حمل، ابزار اثبات در دعاوی حقوقی هستند. همچنین، تحلیل تطبیقی حقوق ایران، انگلستان و کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام نشان داد که ارائه بارنامه شرط لازم برای تحویل کالا است و نادیده گرفتن آن موجب مسئولیت مدنی متصدی می‌شود. یافته‌ها نشان داد که حقوق ایران با وجود مقررات پایه‌ای، فاقد شفافیت لازم در زمینه بارنامه‌های قابل انتقال و الکترونیکی، حدود مسئولیت متصدی و هماهنگی با اعتبارات اسنادی است و نبود وحدت رویه قضایی موجب کاهش امنیت حقوقی فعالان اقتصادی می‌شود. تحلیل تطبیقی نیز نشان داد که بهره‌گیری از تجربیات حقوق انگلستان و استانداردهای کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌تواند ابهامات موجود را رفع و پیش‌بینی‌پذیری معاملات دریایی را افزایش دهد. در بخش پیشنهادت، اصلاح قانون دریایی، تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی، ایجاد وحدت رویه قضایی، هماهنگی با مقررات بانکی و اعتبارات اسنادی، ارتقای ظرفیت عملی متصدیان و استفاده از فناوری‌های نوین برای صدور و انتقال بارنامه الکترونیکی ارائه شد.

کلیدواژگان: شرط تحویل، بارنامه‌های دریایی، حقوق انگلستان، کنوانسیون‌های بین‌المللی

نحوه استناددهی: امینی، داود، مکرمی، علی محمد، شمشیری، علیرضا، مظلوم رهنی، علیرضا. (۱۴۰۵). بررسی تطبیقی شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی در حقوق انگلستان و کنوانسیون‌های بین‌المللی. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۴(۳)، ۱-۱۹.



دریایی ایران و کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل نیز به این امر تصریح دارد.

عرف بازرگانی از گذشته تاکنون به این شیوه بوده که متصدی حمل کالا از طریق دریا یک سند حمل-که عموماً بارنامه است برای ارسال کننده کالا صادر میکند که این سند، کالای حمل شده از طریق کشتی را پوشش میدهد نقش اساسی اسناد حمل در تجارت بین الملل هم قابل تعقیب در گذشته‌های دور است به طوری که استفاده از بارنامه از قرن شانزدهم میلادی متداول بوده است و هم در دنیای امروز حمل و نقل جایگاهی روشن و غیر قابل کتمان دارد «قاعدهٔ ارائه سند حمل» به عنوان یکی از قواعد بنیادین حقوق دریایی و به ویژه کامن لا به طور کلی مقرر میدارد که تحویل کالا به شخص مطالبه کننده صرفاً در قبال ارائه سند از جانب او صورت می‌پذیرد مانند سایر قواعد حقوقی به مرور زمان استثناهایی نیز در مورد این قاعده ابداع و به کار گرفته شد که البته خالی از ایراد نبوده و گاه باعث ایجاد آسیبهای دیگری شده است. قاعده ارائه سند حمل به این صورت در ادبیات حقوق دریایی ایران شناخته شده نیست، لذا هدف اولیه از نگارش این مقاله معرفی و شرح این قاعده و شمول حاکمیت آن است. هم چنین در پژوهش حاضر در پی یافتن پاسخ این پرسش هستیم که آثار شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی با مطالعه تطبیقی در حقوق انگلستان و کنوانسیون‌های بین المللی چگونه می‌باشد؟

۲. روش تحقیق

روش پژوهش توصیفی و تحلیلی بوده و در آن سعی میشود با بهره گیری از مواد قانون دریایی ایران و سایر قوانین مرتبط با موضوع و نیز دیگر منابع کتابخانه‌ای موجود تحلیل درستی از ماهیت و آثار بارنامه دریایی به عنوان یکی از مهمترین سند حمل و نقل دریایی به عمل آید. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای می‌باشد به این صورت که با مراجعه به سایت‌های اینترنتی و مطالعه مقالات منتشر شده مرتبط با موضوع پژوهش اقدام به جمع

بارنامه از اسناد کلیدی است که در تجارت کالا از طریق آن حمل و نقل می‌گردد و میتوان 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 میباشد.

بارنامه دریایی دارای ارزش اثباتی می‌باشد و بر اموری دلالت دارد و ممکن است به نفع دارنده، فرستنده، حمل کننده و همچنین علیه هر یک از آنها مورد استفاده قرار گیرد. از طرف دیگر، پیرامون اثر اثباتی این سند باید گفت که بارنامه دریایی نه تنها نسبت به صادرکننده آن و طرفین قرارداد موثر میباشد، بلکه نسبت به اشخاص ثالثی که در روند ایجاد این سند دخالتی نداشته‌اند نیز قابل استناد است.

در حقوق ایران با توجه به بند ۴ ماده ۵۴ قانون دریایی، بارنامه دریایی یک آماره ساده در تحویل کالا به متصدی حمل تلقی می‌شود که با دلایل مخالف از سوی متصدی حمل قابل رد خواهد بود. البته تردیدی نیست که دلیل مخالف نسبت به اظهارات منعکس در بارنامه دریایی در روابط فیما بین متصدی حمل و فرستنده کالا قابل قبول خواهد بود.

اما در قبال شخص ثالث دارنده بارنامه دریایی، غیرقابل قبول است. چنانکه بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ به این امر تصریح دارد و اگر بارنامه فاقد رزرو معتبر باشد (یعنی چنانچه بار مورد تحویل متصدی حمل از هر جهت دارای اشکالی باشد، باید آن را در بارنامه درج نموده و به اطلاع فرستنده با برساند که به این اقدام متصدی حمل در اصطلاح رزرو می‌گویند)، در قبال اشخاص ثالث از قدرت اثباتی مطلق برخوردار است و متصدی حمل نمی‌تواند به عدم صحت اظهارات فرستنده کالا که در بارنامه منعکس گردیده، در مقابل اشخاص ثالث استناد نماید. در این باره قانون

آوری اطلاعات خواهیم کرد. ابزار گردآوری اطلاعات قوانین، کتب، مقالات، بانک‌های اطلاعاتی (داخلی و خارجی) و سایر منابع کاغذی و دیجیتالی می‌باشد.

۳. پیشینه مطالعاتی

میان قرارداد حمل و نقل دریایی و بارنامه دریایی تفاوت وجود دارد و بارنامه دریایی حکایت 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 ابراهیم ۱۳۸۹، حقوق حمل و نقل دریایی تهران انتشارات دانشگاه تهران) دکتر ابوالبشر فرمانفرمائیان معتقد است بارنامه دریایی حاوی رسید و تصدیق تحویل بار معینی است و به موجب مفاد آن همیشه

شخص ذیحق است این بار را تحویل بگیرد بنابراین بارنامه دریایی مثل سند مالکیت یا سند تصرف جنس است.

انتقال بارنامه همان حقوقی را نسبت به کالاها منتقل میکند که طرفین خواهان آن هستند؛ به عنوان مثال مالکیت کالاها را در فرضی که کالاها به فروش رسانده شده و طرفین قصد داشته باشند که با تحویل بارنامه، مالکیت آنها را انتقال دهند (اشمیتوف کلابوم، ۱۳۷۸ حقوق تجارت بین الملل، مترجم، اخلاقی، بهروز و دیگران جلد دوم تهران سمت) بارنامه دریایی دلیل خوبی بر وجود قرارداد حمل و نقل اما نه برای محتوای این قرارداد تلقی میشود زیرا قرارداد معمولاً قبل از امضای بارنامه منعقد می‌شود. سند رسیدی است برای کالای حمل شده و سند مالکیت کالا میباشد (Girvin, 2011).

معافی مدنی (۱۳۹۲) پایان نامه خود را تحت عنوان ماهیت و آثار بارنامه دریایی در حقوق ایران ارائه داد. اهیت بارنامه دریایی را میتوان به اینصورت به طور خلاصه بیان کرد که بارنامه دریایی به عنوان یک سند تجاری مستقل به عنوان رسیدی مبنی بر دریافت کالا محسوب میشود همچنین بارنامه دریایی سند تصرف کالا

محسوب شده و به دارنده بارنامه این امکان را میدهد که با ارائه سند بارنامه و اوراق هویت خود، کالاهای مندرج در بارنامه را تحویل بگیرد. بارنامه دریایی را میتوان به عنوان دلیلی بر مالکیت کالای مندرج در آن هم تلقی نمود و گفت که بارنامه دریایی در عین حال که سند تصرف کالا است به عنوان دلیلی بر مالکیت کالا نیز محسوب می‌گردد. اما پیرامون این خصیصه بارنامه دریایی بهتر است گفته شود که بارنامه دهد و همیشه حاوی مالکیت یا حق عینی نسبت به کالای مندرج در آن، نیست بلکه همیشه حق تصرف میده همیشه حاوی حق عینی مالکیت نمیشد چراکه هرگاه شخصی جنسی را تصرف میکند ممکن است مالک آن باشد یا نباشد و این دو لازم و ملزوم هم نیستند.

چناری و جهانیان (۱۳۹۳) مقاله‌ای تحت عنوان صدور و مندرجات بارنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین المللی ارائه دادند. متأسفانه در قانون دریایی برخلاف کنوانسیون بروکسل (قسمت C بند ۳ ماده ۳) و کنوانسیون هامبورگ (قسمت (بند ۱ ماده ۱۵) 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. زیرا علاوه بر اهمیت این امر اینکه موضوعی در کنوانسیون بروکسل ذکر شده باشد اما قانون گذار 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 نمیشد 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.

عرب احمدی و همکاران (۱۳۹۴) پژوهشی تحت عنوان بارنامه الکترونیکی بین المللی دریایی و کارکردهای آن ارائه دادند. روند رو به افزایش غیرمادی سازی اسناد حمل بین المللی، به ویژه حمل

مسئولیتهایی باشد که در مقابل نخستین دارنده ی بارنامه بر عهده داشت؛ نه اینکه با صدور یک یا چند بارنامه، مسئولیت متصدی حمل گسترش پیدا کند.

اربابی و حاتمی پور (۱۳۹۹) مقاله‌ای تحت عنوان تعیین قانون حاکم بر بارنامه دریایی توسط دادگاه‌های ایران و انگلستان ارائه دادند. نتایج این پژوهش نشان داد که برخلاف نظام حقوقی انگلستان که قواعد تعارض قوانین مفصلی در خصوص قراردادهای حمل و نقل دارد، نظام حقوقی ایران نه تنها هیچ قاعده تعارض قوانین در خصوص حمل و نقل و به خصوص بارنامه ندارد، بلکه قواعد کلی فعلی نیز با مقتضیات حمل و نقل دریایی در تعارض است (Arbābī & Hātāmīpūr, 2020).

طاهری و همکاران (۱۳۹۹) مقاله‌ای تحت عنوان بررسی ماهیت بارنامه دریایی با تاکید بر قوانین و مقررات حاکم بر تحویل کالا ارائه دادند. بارنامه به عنوان رسید کالاهای دریافتی توسط متصدی حمل و نقل محسوب می‌شود. و دارای ارزش اثباتی در روابط حقوقی حاکم فی مابین طرفین و اشخاص ثالث می‌باشد. که در کنار این آثار، شرایط مربوط به تحویل کالا از جمله مهمترین مباحث بارنامه دریایی را تشکیل می‌دهد (Tāherī, 2020).

یافته‌های تحقیق

تحلیل تطبیقی حقوق ایران، انگلستان و اسناد بین‌المللی

شرط تحویل در بارنامه دریایی، به عنوان یکی از عناصر اساسی حقوق حمل و نقل دریایی، نقشی تعیین کننده در تضمین حقوق متعاملین دارد. این شرط، به طور خاص، به لحظه و چگونگی انتقال کالا به ذی نفع بارنامه و مسئولیت‌های متصدی حمل در قبال دارنده آن می‌پردازد. اهمیت این موضوع در بازرگانی بین‌المللی و قراردادهای حمل و نقل دریایی زمانی آشکار می‌شود که اختلاف میان فرستنده، متصدی و گیرنده کالا رخ می‌دهد. از این رو، مطالعه تطبیقی نظام‌های حقوقی ایران، انگلستان و کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴، لاهه-ویزبی ۱۹۶۸،

از راه دریاها با استفاده از ابزار الکترونیکی به دلیل سرعت مناسب، کم هزینه بودن و دقت محیط الکترونیکی روز به روز در حال افزایش است. در این میان، صدور بارنامه به عنوان مهم ترین سند حمل کالاها در فرم الکترونیکی، همیشه در دهه‌های اخیر در قانون توجه پروژه‌های قانونگذاری ملی و بین المللی بوده است. مقررات «بولرو»، «سی داکس» و «آنسیترال»، سه تلاش قابل توجه در عرصه بین المللی در این باره بوده است که کوشیده اند سه کارکرد بارنامه کاغذی اعم از «تلقی بارنامه به عنوان دلیل قرارداد حمل»، «رسید دریافت کالاها» و «سند مالکیت» را در فضای الکترونیکی نیز برای بارنامه الکترونیکی محقق سازند. به رغم تحقق دو کارکرد «دلیل قرارداد حمل» و «رسید کالاها» در جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی درباره کارکرد مالکیت، بیشتر نویسندگان معتقدند تلقی بارنامه به عنوان سند مالکیت باید به وسیله رویه تجاری بازرگانی بین المللی نیز به رسمیت شناخته شود.

اربابی و حاتمی پور (۱۳۹۶) مقاله‌ای تحت عنوان مطالعه تطبیقی کارکردها و نقش قراردادی بارنامه دریایی در حقوق ایران و انگلستان ارائه دادند. در حقوق انگلستان هنگامی که بارنامه در دست شخص ثالث با حسن نیت باشد، سند حاکم بر قرارداد حمل خواهد بود و مفاد آن بدون توجه به مفاد قرارداد اصلی مفاد قرارداد حمل خواهد بود. در قرارداد اجاره کشتی همانند سایر قراردادهای حمل همین که بارنامه به شخص ثالث منتقل شد قرارداد میان متصدی حمل و انتقال گیرنده در بارنامه گنجانده شده است. یا به تعبیر ماده ۴ قانون حمل کالا از طریق، دریا انگلستان (۱۹۹۲) شرایط، بارنامه دلیل قاطع شرایط قرارداد حمل است و امکان اثبات خلاف آن وجود ندارد هدف وضع این قاعده کاملاً روشن است؛ نخست اینکه الزام انتقال گیرنده به قراردادی که شرایط آن توسط متصدی حمل و فرستنده تعیین شده است و او از آنها اطلاع ندارد عادلانه نیست دوم اینکه مسئولیتهای متصدی حمل و یا موجر قرارداد اجاره، کشتی در مقابل دارنده جدید بارنامه باید همان

هامبورگ ۱۹۷۸ و روتردام ۲۰۰۸ نشان می‌دهد که تفسیر و اعتبار شرط تحویل با چالش‌ها و تفاوت‌های بنیادین همراه است.

۱. تحلیل در حقوق ایران

در نظام حقوقی ایران، مقررات مربوط به بارنامه دریایی عمدتاً از طریق قانون دریایی ۱۳۴۳ و مقررات مرتبط در قانون تجارت تنظیم شده است. ماده ۵۲ قانون دریایی، بارنامه را سندی معرفی می‌کند که دلیل بر انعقاد قرارداد حمل، دریافت کالا و تعهد به تحویل آن به گیرنده است. با این حال، مقررات ایران به‌طور مستقیم به «شرط تحویل» به معنای خاص آن (delivery clause) نپرداخته است. در رویه حقوقی ایران، شرط تحویل معمولاً در قالب «شرایط خاص قرارداد حمل» در بارنامه درج می‌شود. برای نمونه، درج عبارت‌هایی مانند «تحویل در بندر مقصد صرفاً علیه ارائه بارنامه اصل» یا «تحویل در انبارهای گمرکی با اجازه مقام صلاحیت‌دار» بیانگر شرط تحویل است. نکته قابل توجه این است که حقوق ایران بیشتر تحت تأثیر رویکرد فرانسوی-مدنی در حقوق دریایی قرار دارد و به همین دلیل، استقلال شرط تحویل به‌عنوان یک نهاد مستقل کمتر مورد توجه واقع شده است (Ja'fari, 2019).

یکی از چالش‌ها در ایران، ابهام در ماهیت تعهد متصدی حمل است؛ آیا متصدی صرفاً موظف به تحویل فیزیکی کالا است یا مسئولیت او شامل احراز هویت گیرنده کالا نیز می‌شود؟ قانون دریایی در این زمینه سکوت دارد و رویه قضایی نیز بیشتر بر اساس اصول کلی مسئولیت مدنی عمل می‌کند.

از سوی دیگر، ابهام در اعتبار شرط‌های محدودکننده مسئولیت متصدی در بارنامه از منظر حقوق ایران نیز وجود دارد. برای مثال، اگر متصدی در بارنامه قید کند که «تحویل کالا بدون ارائه بارنامه امکان‌پذیر است»، چنین شرطی در تعارض با اصل امانی بودن بارنامه و حقوق دارنده با حسن نیت قرار می‌گیرد. محاکم ایران

غالباً چنین شروطی را به دلیل مغایرت با نظم عمومی و حمایت از ذی‌نفع کالا باطل می‌دانند (Mahdavi, 2022).

۲. تحلیل در حقوق انگلستان

حقوق انگلستان به‌عنوان یکی از پیشروترین نظام‌ها در حوزه حقوق دریایی، بارنامه دریایی و شرط تحویل را با دقت و جزئیات بسیار تنظیم کرده است. طبق قانون بارنامه دریایی ۱۸۵۵ و اصلاحات بعدی آن در قانون قراردادهای حمل کالا از طریق دریا (Carriage of Goods by Sea Act 1992)، بارنامه نه تنها سند مالکیت کالا محسوب می‌شود بلکه وسیله‌ای برای انتقال حقوق و تعهدات ناشی از قرارداد حمل است. در انگلستان، شرط تحویل به‌طور صریح در رویه قضایی تعریف شده است. دادگاه‌ها بارها تأکید کرده‌اند که متصدی حمل موظف است کالا را تنها به دارنده قانونی بارنامه اصل تحویل دهد، مگر آنکه شرط خلافی در بارنامه پیش‌بینی شده باشد (Scrutton, 2019).

پرونده مشهور "The 'Rafaela S'" (۲۰۰۵) نمونه بارزی است که در آن دادگاه استیناف انگلستان تصریح کرد بارنامه دریایی اساساً یک «سند قابل معامله» است و تحویل کالا بدون ارائه آن، نقض تعهد محسوب می‌شود. این رأی در حقوق انگلستان مبنای تثبیت این اصل شد که شرط تحویل ماهیتی آمره دارد و نمی‌توان آن را به‌طور کامل کنار گذاشت.

نکته مهم دیگر در حقوق انگلستان، توجه به کارکرد اقتصادی شرط تحویل است. دادگاه‌ها معتقدند شرط تحویل تضمین می‌کند که کالا تنها به شخصی تحویل شود که واقعاً ذی‌نفع است و این امر از بروز تقلب و فروش مضاعف کالا جلوگیری می‌کند (Girvin, 2011). بنابراین، هرگونه شرطی که این کارکرد را تضعیف کند معمولاً بی‌اعتبار تلقی می‌شود.

۳. تحلیل در کنوانسیون‌های بین‌المللی

کنوانسیون‌های دریایی به‌عنوان اسناد فراملی، تلاش کرده‌اند قواعد واحدی برای شرط تحویل ارائه دهند، اما موفقیت آن‌ها نسبی بوده است.

- کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ و اصلاحات آن در لاهه-ویزیبی ۱۹۶۸، به صراحت به شرط تحویل نپرداخته‌اند. با این حال، ماده ۳ (بند ۶) تأکید می‌کند که متصدی موظف به تحویل کالا در بندر مقصد طبق مندرجات بارنامه است. در واقع، شرط تحویل از طریق «تبعیت از بارنامه» قابل استنباط است (Tetley, 2008).

- کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ گامی فراتر نهاده و در ماده ۴ (بند ۱) مقرر کرده است که تحویل باید «به دارنده بارنامه یا شخص ذی‌نفع» انجام شود. این کنوانسیون به نوعی، شرط تحویل را در قالب تعهد الزام‌آور متصدی به رسمیت شناخته است.

- کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ جامع‌ترین مقررات را در این زمینه ارائه داده است. ماده ۴۷ این کنوانسیون تصریح می‌کند که متصدی موظف به تحویل کالا «علیه ارائه سند حمل یا دیگر مدارک الکترونیکی معادل» است. اهمیت این ماده در پذیرش اسناد الکترونیکی به جای بارنامه کاغذی است که تحولی اساسی در مفهوم شرط تحویل ایجاد می‌کند (Berlingieri, 2009).

در مجموع، اسناد بین‌المللی بر اصل «تحویل صرفاً در قبال ارائه بارنامه» پایبند بوده‌اند، هرچند کنوانسیون روتردام انعطاف بیشتری در پذیرش اسناد جایگزین نشان داده است.

۴. مقایسه تطبیقی

مقایسه سه نظام حقوقی ایران، انگلستان و اسناد بین‌المللی نشان می‌دهد که:

- در ایران، قانون دریایی فاقد مقررات روشن درباره شرط تحویل است و رویه قضایی نیز وحدت نظر ندارد.

- در انگلستان، شرط تحویل به‌عنوان یک اصل بنیادین شناخته شده و هرگونه شرط خلاف آن به‌سختی پذیرفته می‌شود.

- در کنوانسیون‌ها، شرط تحویل به‌طور تدریجی از طریق مقررات صریح (هامبورگ) و نوآورانه (روتterdam) شفاف‌سازی شده است.

نکته بارز این است که ایران از نظر تقنینی عقب‌تر از تحولات بین‌المللی و رویه قضایی انگلستان باقی مانده است. به‌ویژه، پذیرش اسناد الکترونیکی در شرط تحویل هنوز در حقوق ایران جایگاهی ندارد، در حالی که روتردام آن را به رسمیت شناخته است.

۵. نقد و ارزیابی تطبیقی

- کارآمدی اقتصادی: نظام انگلستان و روتردام بیشترین توجه را به حفظ اعتماد تجاری و جلوگیری از تقلب داشته‌اند، در حالی که حقوق ایران هنوز درگیر مسائل سنتی مانند صحت شکلی بارنامه است.

- شفافیت حقوقی: مقررات ایران در زمینه شرط تحویل پراکنده و ناقص است، اما حقوق انگلستان با آرای قضایی متعدد و کنوانسیون‌ها با تدوین قواعد صریح، شفافیت بیشتری ایجاد کرده‌اند.

- حمایت از ذی‌نفعان: در ایران، حمایت از دارنده بارنامه غالباً از طریق اصول کلی مانند «قاعده لاضرر» یا «نظم عمومی» صورت می‌گیرد. در انگلستان، حمایت از دارنده بارنامه مبتنی بر اصل آمره بودن شرط تحویل است.

تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد که شرط تحویل در بارنامه دریایی، به‌عنوان محور اصلی تعهد متصدی حمل، در نظام‌های حقوقی مختلف جایگاه متفاوتی دارد. در ایران، به دلیل فقدان مقررات صریح، این شرط بیشتر به اراده طرفین و رویه قضایی وابسته است.

در انگلستان، شرط تحویل به عنوان قاعده‌ای آمره تثبیت شده و نقش مهمی در پیشگیری از تقلب دارد. کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز به‌ویژه روتردام، گامی نو در پذیرش اسناد الکترونیکی برداشته‌اند.

این مقایسه نشان می‌دهد که حقوق ایران نیازمند اصلاحات جدی برای هماهنگی با تحولات جهانی در زمینه شرط تحویل است.

چالش‌ها و ابهامات در تفسیر شرط تحویل

شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی یکی از مهم‌ترین ارکان این سند است، چرا که تعیین می‌کند کالا تحت چه شرایطی و به چه کسی تحویل داده شود. بارنامه دریایی، همان‌طور که در فصل‌های قبل بیان شد، هم به عنوان سند مالکیت کالا و هم به عنوان رسید بار عمل می‌کند؛ بنابراین، شرط تحویل تأثیر مستقیمی بر مالکیت قانونی کالا، تعهدات متصدی حمل و روابط مالی بین فرستنده، گیرنده و بانک‌ها دارد (Şadr, 2019). اهمیت این شرط در معاملات بین‌المللی به‌ویژه زمانی که چند ذی‌نفع شامل فرستنده، گیرنده، بانک و بیمه‌گر دخیل هستند، دوچندان می‌شود.

با این حال، در حقوق ایران، انگلستان و اسناد بین‌المللی، برداشت‌ها و تفسیرهای مختلفی از شرط تحویل وجود دارد که باعث بروز ابهام و اختلاف در عمل شده است. در ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به‌طور مشخصی ماهیت شرط تحویل را تعریف نکرده و صرفاً به بیان کلیات تعهدات متصدی حمل بسنده کرده است (Kātūziyān, 2016). این سکوت قانونگذاری موجب شده دادگاه‌ها ناگزیر از تفسیر عمومی قراردادها و مسئولیت مدنی باشند که با پیچیدگی‌های حمل و نقل دریایی بین‌المللی مطابقت کامل ندارد.

در مقابل، حقوق انگلستان به‌طور سنتی یک نظام قضایی پیشرفته در این زمینه دارد. دادگاه‌ها شرط تحویل را به عنوان یک تعهد اساسی و آمره می‌شناسند و در صورت تخطی، مسئولیت متصدی حمل به‌طور گسترده اعمال می‌شود (Gaskell, 2000).

پرونده‌هایی مانند Motis Exports Ltd v Dampskibsselskabet AF 1912 [۲۰۰۵] نمونه‌های روشنی از این رویکرد هستند که اهمیت رعایت دقیق شرط تحویل و جلوگیری از تحویل کالا به اشخاص غیرمجاز را نشان می‌دهند.

در عرصه بین‌المللی، کنوانسیون‌هایی مانند هامبورگ (۱۹۷۸) و روتردام (۲۰۰۸) تلاش کرده‌اند چارچوبی روشن برای شرط تحویل فراهم کنند. ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ، تحویل کالا را صرفاً به دارنده بارنامه معتبر مجاز دانسته و مسئولیت متصدی را در صورت تخطی مشخص کرده است. همچنین، ماده ۴۷ کنوانسیون روتردام با توجه به تحولات فناوری، موضوع بارنامه‌های الکترونیکی و انتقال مالکیت را روشن کرده و راهنمایی‌های دقیقی برای متصدیان حمل ارائه می‌دهد (Berlingieri, 2009).

تفاوت‌های مزبور در رویکردهای داخلی و بین‌المللی، ضرورت تحلیل تطبیقی و توجه به چالش‌های عملی در تفسیر شرط تحویل را آشکار می‌سازد. در ایران، فقدان وحدت رویه و قوانین جامع باعث شده امنیت حقوقی فعالان اقتصادی کاهش یابد، در حالی که حقوق انگلستان با اتکا به رویه قضایی و کنوانسیون‌ها، چارچوب شفاف‌تری ارائه کرده است. این وضعیت نشان می‌دهد که برای رفع ابهامات شرط تحویل، نیازمند راهکارهایی ترکیبی شامل اصلاح قانون داخلی، بهره‌گیری از رویه بین‌المللی و ایجاد هماهنگی میان ذی‌نفعان هستیم.

چالش‌ها و ابهامات عملی

یکی از اصلی‌ترین مشکلات در تفسیر شرط تحویل، تحویل نادرست کالا است. در بسیاری از موارد، کالا به شخصی غیر از دارنده قانونی بارنامه تحویل داده شده و اختلافات حقوقی ایجاد شده است. در حقوق انگلستان، پرونده Motis Exports Ltd v Dampskibsselskabet AF 1912 نمونه بارزی از این

کرده‌اند و این امر زمینه اختلافات حقوقی و عملیاتی را افزایش داده است.

تعدد گیرندگان و ذی‌نفعان نیز از دیگر چالش‌هاست. بارنامه‌های قابل انتقال یا به حواله‌کرد، امکان دارد چند دارنده بالقوه داشته باشند. پرسش اصلی این است که متصدی باید کالا را به چه کسی تحویل دهد؟ در حقوق انگلستان، قاعده غالب این است که «آخرین دارنده قانونی» مستحق تحویل است، اما در ایران رویه واحدی وجود ندارد و این امر موجب اختلاف و ناامنی حقوقی شده است (Naşiri, 2021).

شرط عدم مسئولیت متصدی نیز موضوع بحث برانگیزی است. برخی بارنامه‌ها با درج شروط محدودکننده مسئولیت متصدی، تلاش می‌کنند از تعهدات خود بکاهند. در حقوق انگلستان، اصل آزادی قرارداد پذیرفته شده ولی محدودیت‌های قانونی مانند Carriage of Goods by Sea Act 1992 مانع سلب مسئولیت کامل می‌شود. در ایران، رویه قضایی برخی از این شروط را خلاف مقتضای عقد تشخیص داده و باطل اعلام کرده است (Hāshemi, 2017).

تعیین زمان پایان مسئولیت متصدی نیز ابهام‌آور است. پرسش اصلی این است که آیا با قرار دادن کالا در اسکله و اعلام به گیرنده، مسئولیت متصدی پایان می‌یابد یا تحویل واقعی به دارنده بارنامه لازم است؟ اختلاف نظر دادگاه‌ها و مراجع داوری بین‌المللی، امنیت حقوقی فعالان اقتصادی را کاهش داده است (Sturley, 2004).

بررسی پرونده‌های قضایی ایران و انگلستان و تطبیق آن‌ها با کنوانسیون‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که ابهامات عملی شرط تحویل چند بعد دارند: تحویل نادرست، تعارض با اعتبارات اسنادی، چالش‌های بارنامه الکترونیکی، تعدد ذی‌نفعان، شرط‌های محدودکننده مسئولیت و تعیین زمان پایان مسئولیت. در ایران، فقدان مقررات روشن و وحدت رویه، این مشکلات را تشدید

وضعیت است؛ دادگاه در این پرونده متصدی حمل را مسئول شناخت، زیرا کالا بدون ارائه بارنامه اصلی به شخص دیگری تحویل شده بود (Gaskell, 2000). مشابه آن، پرونده The Rafaela S [۲۰۰۵] تأکید دارد که تحویل کالا به شخص غیر از دارنده بارنامه، تخلف اساسی محسوب می‌شود و مسئولیت متصدی به‌طور کامل برقرار است.

در حقوق ایران نیز، چالش مشابهی دیده می‌شود. به‌عنوان نمونه، رأی شعبه ۱۸ دادگاه تجدیدنظر تهران (۱۳۹۷) مربوط به تحویل کالا در بندر امام به گیرنده بدون ارائه بارنامه، متصدی را مسئول خسارت ناشی از تحویل نادرست شناخت. همچنین در پرونده‌هایی که کالا از طریق حواله بانکی یا نامه اداری تحویل گرفته شده، دادگاه‌ها به استناد اصول عام قراردادهای و مسئولیت مدنی متصدیان حمل را مسئول دانسته‌اند (Comprehensive Judicial Decisions Database, 2018). این رویه‌ها نشان می‌دهد که عدم وجود مقررات روشن در قانون دریایی ایران باعث شده امنیت حقوقی کاهش یابد و اختلافات حقوقی بیشتر شود.

یکی دیگر از چالش‌های عملی، تعارض شرط تحویل با اعتبارات اسنادی است. در معاملات بین‌المللی، بانک‌ها معمولاً پرداخت را منوط به ارائه بارنامه معتبر می‌کنند (UCP 600). در صورتی که متصدی کالا را بدون ارائه بارنامه تحویل دهد، این امر موجب اختلاف بین فرستنده، گیرنده و بانک می‌شود. در ایران، نبود هماهنگی میان قوانین دریایی و بانکی باعث شده که چنین اختلافاتی به دعاوی پیچیده تبدیل شود.

بارنامه‌های الکترونیکی (E-B/L) نیز به ابهامات افزوده‌اند. در نظام سنتی، ارائه بارنامه کاغذی شرط تحویل بود. اما با رواج بارنامه الکترونیکی، مسئله انتقال مالکیت و احراز دارنده قانونی پیچیده شده است. کنوانسیون روتردام ماده ۴۷ به این موضوع پرداخته و انتقال و اعتبار بارنامه‌های الکترونیکی را مشخص کرده است (Berlingieri, 2009). در ایران، قوانین فعلی سکوت

کرده است. در انگلستان و نظام بین‌المللی، وجود رویه قضایی گسترده و کنوانسیون‌ها تا حدی ابهامات را کاهش داده، اما هنوز نیازمند اصلاحات و هماهنگی‌های عملی هستند.

تحلیل تطبیقی و پیامدهای حقوقی

تحلیل تطبیقی چالش‌ها و ابهامات شرط تحویل نشان می‌دهد که این موضوع در سه سطح حقوق داخلی ایران، حقوق انگلستان و حقوق بین‌الملل دارای ابعاد متفاوتی است. در ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و رویه قضایی محدود، پاسخ روشنی به مسائل عملی ارائه نکرده و بسیاری از اختلافات به استناد اصول عام قراردادهای و مسئولیت مدنی حل می‌شوند. این امر موجب کاهش پیش‌بینی‌پذیری و افزایش ریسک حقوقی فعالان حمل‌ونقل دریایی شده است (Kātūziyān, 2016).

در مقابل، حقوق انگلستان با اتکا به رویه قضایی گسترده، چارچوب نسبتاً مشخصی برای اجرای شرط تحویل ارائه کرده است. پرونده‌هایی مانند *Motis Exports Ltd v The Rafaela S* و *Dampskibsselskabet AF 1912* [۲۰۰۵] تأکید دارند که تحویل کالا به شخص غیرمجاز تخلف اساسی است و متصدی حمل مسئول جبران خسارت است. همچنین، قوانین تکمیلی مانند *Carriage of Goods by Sea Act 1992* محدودیت‌هایی برای شروط سلب مسئولیت متصدی تعیین کرده‌اند و این امر موجب تعادل میان آزادی قرارداد و حفاظت از دارنده کالا شده است (Gaskell, 2000).

سطح بین‌المللی نیز با کنوانسیون‌هایی مانند هامبورگ (۱۹۷۸) و روتردام (۲۰۰۸) تلاش کرده است چارچوب شفاف و هماهنگی برای تحویل کالا فراهم آورد. ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ تحویل را صرفاً به دارنده بارنامه معتبر مجاز دانسته و مسئولیت متصدی را در صورت تخطی تعیین می‌کند. ماده ۴۷ کنوانسیون روتردام نیز با توجه به تحولات فناوری، نحوه انتقال مالکیت و اعتبار

بارنامه‌های الکترونیکی را روشن ساخته و راهنمایی‌های دقیقی برای متصدیان ارائه می‌دهد (Berlingieri, 2009).

با تلفیق تحلیل داخلی و بین‌المللی، می‌توان چند پیامد حقوقی کلیدی استخراج کرد:

۱. ضرورت اصلاح قانون دریایی ایران: سکوت قانونگذار در خصوص جزئیات شرط تحویل و بارنامه‌های الکترونیکی باعث شده امنیت حقوقی کاهش یابد و اختلافات حقوقی افزایش یابد. اصلاح قانون می‌تواند با الهام از استانداردهای بین‌المللی و رویه انگلستان، چارچوب شفاف و مشخصی برای تحویل کالا ارائه کند.

۲. ایجاد وحدت رویه قضایی: دادگاه‌های ایران باید با اتکا به اصول بین‌المللی و تحلیل تطبیقی، وحدت رویه‌ای در خصوص تحویل کالا به دارنده قانونی و شرایط بارنامه‌های قابل انتقال یا الکترونیکی ایجاد کنند تا ریسک حقوقی کاهش یابد.

۳. هماهنگی با سیستم بانکی و اعتبارات اسنادی: تعارض شرط تحویل با UCP 600 و دیگر قواعد اعتبارات اسنادی، یکی از مهم‌ترین چالش‌ها است. ایجاد هماهنگی میان قانون دریایی و مقررات بانکی، از طریق آیین‌نامه‌ها یا دستورالعمل‌های اجرایی، می‌تواند جلوی اختلافات عملی را بگیرد.

۴. پاسخ به چالش‌های بارنامه‌های الکترونیکی: با توجه به رشد فناوری، لازم است ایران مقرراتی برای احراز دارنده قانونی بارنامه الکترونیکی و نحوه تحویل کالا تدوین کند تا امنیت و قابلیت اطمینان در حمل‌ونقل بین‌المللی حفظ شود.

۵. تبیین مسئولیت متصدی و محدودیت آن: روشن‌سازی حدود مسئولیت متصدی، به‌ویژه در موارد تحویل نادرست، پایان مسئولیت و شروط سلب مسئولیت، یکی از الزامات کلیدی برای کاهش اختلافات و افزایش امنیت حقوقی فعالان اقتصادی است.

در مجموع، تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد که ابهامات عملی شرط تحویل، اگرچه در حقوق انگلستان و اسناد بین‌المللی تا حدی مدیریت شده، اما در ایران به دلیل خلأ قانونی و فقدان هماهنگی

ابهامات در تفسیر کاهش یافته و رویه قضایی وحدت رویه بیشتری پیدا کند.

ب) تدوین مقررات آمره در خصوص تحویل

در بسیاری از موارد، اختلافات ناشی از شرطهای قراردادی است که تعهد متصدی حمل به تحویل را تضعیف می‌کند. برای مثال، شرط «تحویل بدون ارائه بارنامه» یا «تحویل صرفاً به دستور فرستنده» ممکن است در بارنامه‌ها درج شود. برای جلوگیری از این تعارضات، باید مقرراتی آمره وضع شود که اعتبار چنین شروطی را نفی کند. این رویکرد در حقوق انگلستان تثبیت شده و در کنوانسیون هامبورگ نیز مورد پذیرش قرار گرفته است (Girvin, 2011).

ج) الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی

یکی از مشکلات اصلی ایران، فاصله گرفتن از تحولات جهانی است. الحاق به کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ می‌تواند بسیاری از ابهامات را رفع کند. این کنوانسیون جامع‌ترین مقررات در خصوص شرط تحویل، به‌ویژه در حوزه اسناد الکترونیکی، را پیش‌بینی کرده است. با الحاق ایران به این کنوانسیون، نه تنها نظام حقوقی داخلی به‌روز می‌شود بلکه هماهنگی بیشتری با رویه بین‌المللی به وجود می‌آید (Tetley, 2008).

۲. راهکارهای اجرایی و نهادی

الف) توسعه نظام بارنامه الکترونیکی

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، جایگزینی بارنامه الکترونیکی به جای بارنامه کاغذی است. در این زمینه، باید زیرساخت‌های حقوقی و فنی در ایران ایجاد شود. به‌طور خاص، ایجاد سامانه ملی بارنامه دریایی الکترونیکی می‌تواند تضمین کند که تحویل کالا تنها علیه ارائه الکترونیکی سند معتبر انجام شود. تجربه برخی کشورها مانند سنگاپور و کره جنوبی نشان داده است که استفاده از بلاک‌چین در مدیریت بارنامه‌ها توانسته خطر تحویل مضاعف را به صفر برساند (Girvin, 2011).

با قواعد بین‌المللی، چالش‌زا است. برای رفع این ابهامات، اصلاحات قانونی، ایجاد وحدت رویه قضایی، هماهنگی با اعتبارات اسنادی و تدوین مقررات برای بارنامه‌های الکترونیکی ضرورت دارد. این اقدامات می‌توانند علاوه بر کاهش اختلافات حقوقی، موجب ارتقای امنیت و پیش‌بینی‌پذیری در حمل‌ونقل دریایی و تجارت بین‌المللی شوند (Berlingieri, 2009; Šadr, 2019).

راهکارهای رفع تعارضات و ابهامات

شرط تحویل در بارنامه دریایی، همان‌گونه که در بخش پیشین بیان شد، علی‌رغم اهمیت بنیادین خود، با چالش‌ها و ابهامات متعددی روبه‌رو است. این ابهامات گاه ناشی از ابهام مفهومی، گاه حاصل فقدان قوانین روشن، و گاه نتیجه تحولات تکنولوژیک و اسناد الکترونیکی هستند. در چنین شرایطی، یکی از وظایف اصلی حقوق تطبیقی و اسناد بین‌المللی، ارائه راهکارهایی برای رفع این تعارضات و ایجاد امنیت حقوقی و اقتصادی در روابط تجاری است. در این بخش، ابتدا راهکارهای نظری و حقوقی، سپس راهکارهای اجرایی و نهادی و در نهایت پیشنهادات تطبیقی بررسی می‌شوند.

۱. راهکارهای نظری و تقنینی

الف) شفاف‌سازی ماهیت حقوقی شرط تحویل

یکی از نخستین گام‌ها در رفع تعارضات، ارائه تعریفی دقیق و جامع از ماهیت شرط تحویل است. در حقوق ایران، همان‌طور که بیان شد، این شرط به‌طور مستقل تعریف نشده و در چارچوب «شرط ضمن عقد» تحلیل می‌شود (Ja'fari Langaroudi, 2019). پیشنهاد می‌شود قانونگذار ایران در قانون دریایی اصلاحاتی انجام دهد و شرط تحویل را به‌عنوان تعهد اصلی متصدی حمل تعریف نماید، مشابه آنچه در کنوانسیون روتردام آمده است (Berlingieri, 2009). این اقدام موجب می‌شود که

ب) آموزش و تخصص‌گرایی قضات و وکلا

ابهامات شرط تحویل غالباً در دادگاه‌ها آشکار می‌شوند. یکی از راهکارهای اساسی، ایجاد شعب تخصصی در دادگستری ایران برای رسیدگی به دعاوی دریایی است. همچنین، آموزش وکلا و قضات در زمینه کنوانسیون‌های بین‌المللی و رویه‌های قضایی انگلستان می‌تواند وحدت رویه بیشتری ایجاد کند (Mahdavi, 2022).

ج) ایجاد بانک اطلاعاتی از رویه‌های قضایی

در حال حاضر، دسترسی به آراء محاکم ایران در زمینه دعاوی دریایی محدود است. ایجاد یک بانک جامع رویه‌های قضایی دریایی می‌تواند به وحدت رویه و پیش‌بینی‌پذیری بیشتر کمک کند. در انگلستان، انتشار مجموعه‌های سالانه آراء دریایی (Lloyd's Law Reports) یکی از عوامل موفقیت در شفاف‌سازی شرط تحویل بوده است (Scrutton, 2019).

۳. راهکارهای اقتصادی و قراردادی

الف) تقویت نقش بیمه‌های دریایی

یکی از مشکلات عملی در اجرای شرط تحویل، اختلاف میان متصدی و دارنده بارنامه در صورت تحویل نادرست است. توسعه بیمه‌های خاص برای پوشش ریسک «تحویل نادرست کالا» می‌تواند بخشی از این مشکلات را حل کند. این موضوع در بازار بیمه لویلدز انگلستان سابقه طولانی دارد و موجب کاهش دعاوی پیچیده شده است (Girvin, 2011).

ب) استانداردسازی بارنامه‌ها

ایجاد بارنامه‌های استاندارد با شروط یکنواخت در سطح ملی و منطقه‌ای، می‌تواند از درج شروط مبهم یا متعارض جلوگیری کند. اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی (BIMCO) در این زمینه الگوهای موفق ا ارائه داده است که ایران نیز می‌تواند از آنها استفاده کند (Berlingieri, 2009).

۴. راهکارهای تطبیقی

الف) بهره‌گیری از تجربه حقوق انگلستان

حقوق انگلستان در زمینه شرط تحویل یکی از غنی‌ترین نظام‌هاست. اقتباس از اصول رویه قضایی انگلستان، از جمله رأی معروف *Rafaela S*، می‌تواند راهنمای مناسبی برای نظام حقوقی ایران باشد. در این پرونده، دادگاه به‌طور صریح تأکید کرد که شرط تحویل ماهیتی آمره دارد و هرگونه تخطی از آن موجب مسئولیت متصدی است.

ب) هماهنگی با کنوانسیون روتردام

کنوانسیون روتردام نوآورانه‌ترین مقررات در زمینه شرط تحویل را ارائه کرده است. پذیرش اصول این کنوانسیون، حتی بدون الحاق رسمی، می‌تواند در تدوین آیین‌نامه‌های داخلی مؤثر باشد. برای نمونه، ماده ۴۷ کنوانسیون که به پذیرش اسناد الکترونیکی پرداخته است، الگویی مناسب برای اصلاح قانون دریایی ایران محسوب می‌شود (Berlingieri, 2009).

ج) تلفیق مبانی فقهی با قواعد مدرن

در ایران، هرگونه اصلاح قانونی باید با موازین شرعی سازگار باشد. یکی از راهکارها، استفاده از مبانی فقهی مانند قاعده لاضرر و وفای به عهد در حمایت از دارنده بارنامه است. این اصول می‌توانند پشتوانه‌ای برای پذیرش قواعد مدرن شرط تحویل باشند و از مقاومت‌های احتمالی جلوگیری کنند (Arbābi & Hātamīpūr, 2020).

۵. راهکارهای بلندمدت

- ایجاد رشته تخصصی حقوق دریایی در دانشکده‌های حقوق ایران برای تربیت حقوقدانان آشنا با مسائل حمل‌ونقل بین‌المللی.
- انعقاد قراردادهای دو یا چندجانبه دریایی با کشورهایمانند انگلستان و امارات به‌منظور هماهنگی بیشتر در اجرای شرط تحویل.

• تدوین دستورالعمل‌های اجرایی گمرکی که تحویل کالا را منوط به ارائه بارنامه اصل یا سند الکترونیکی معتبر کند.

• توسعه سامانه‌های هوشمند نظارت بر بارنامه‌ها برای جلوگیری از جعل یا تحویل مضاعف کالا.

رفع چالش‌ها و ابهامات شرط تحویل نیازمند یک رویکرد چندبعدی است. از یک سو، اصلاحات تقنینی در ایران برای شفاف‌سازی ماهیت شرط تحویل و محدود کردن شروط خلاف ضرورت دارد. از سوی دیگر، توسعه زیرساخت‌های الکترونیکی و ایجاد نهادهای تخصصی می‌تواند کارآمدی عملی این شرط را افزایش دهد. در سطح تطبیقی، بهره‌گیری از تجربه انگلستان و مقررات کنوانسیون روتردام، ایران را به استانداردهای بین‌المللی نزدیک‌تر خواهد کرد.

به‌طور کلی، می‌توان گفت که شرط تحویل در بارنامه دریایی نه تنها یک تعهد قراردادی، بلکه نهادی حیاتی برای اعتمادسازی در تجارت بین‌المللی است. بنابراین، اصلاح و تقویت آن باید در اولویت سیاست‌گذاری حقوقی و اقتصادی ایران قرار گیرد.

پیشنهاداتی برای بهبود قوانین داخلی (ایران) در پرتو مطالعه تطبیقی

تحلیل تطبیقی حقوق ایران، انگلستان و اسناد بین‌المللی نشان می‌دهد که شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف قانون دریایی ایران است. این ضعف‌ها شامل عدم تعیین دقیق مفهوم و حدود مسئولیت متصدی، نبود مقررات روشن در خصوص بارنامه‌های الکترونیکی، فقدان هماهنگی با اعتبارات اسنادی و ابهامات مربوط به تحویل به ذی‌نفعان متعدد است. برای رفع این مشکلات، می‌توان راهکارهایی مبتنی بر تجارب حقوق انگلستان و استانداردهای بین‌المللی پیشنهاد کرد.

اصلاح و بازنگری در قانون دریایی

یکی از اصلی‌ترین گام‌ها، اصلاح قانون دریایی ایران و تدوین مقررات مشخص در خصوص شرط تحویل است. قانون فعلی مصوب ۱۳۴۳ به‌طور کلی به تعهدات متصدی حمل اشاره کرده اما جزئیات اجرایی، نحوه احراز دارنده قانونی و شرایط تحویل کالا را روشن نکرده است. تجربه حقوق انگلستان نشان می‌دهد که تدوین مقررات شفاف و تأکید بر مسئولیت متصدی در تحویل کالا، می‌تواند ابهامات عملی را کاهش دهد. برای نمونه، در پرونده *The Rafaela S* [۲۰۰۵] دادگاه تأکید داشت که تحویل کالا صرفاً به دارنده قانونی بارنامه انجام شود و هرگونه تخلف مسئولیت مدنی متصدی را در پی دارد.

بنابراین، پیشنهاد می‌شود قانون دریایی ایران شامل بندهای مشخص زیر باشد:

- تعریف دقیق شرط تحویل و دارنده قانونی کالا، شامل بارنامه‌های قابل انتقال و مستقیم.
- تعیین حدود مسئولیت متصدی و شرایط پایان مسئولیت، به‌ویژه در موارد تحویل کالا در اسکله یا بندر.
- تعیین سازوکار تحویل در صورت تعدد ذی‌نفعان و نحوه احراز مالکیت قانونی.
- مقررات مرتبط با بارنامه‌های الکترونیکی (E-B/L) و نحوه انتقال مالکیت و تحویل کالا.

این اصلاحات می‌تواند با بهره‌گیری از ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ و ماده ۴۷ کنوانسیون روتردام انجام شود، که چارچوبی روشن برای تحویل کالا فراهم کرده‌اند.

ایجاد وحدت رویه قضایی و دستورالعمل‌های اجرایی

یکی دیگر از مشکلات ایران، نبود وحدت رویه قضایی در مورد تحویل کالا و مسئولیت متصدی است. بررسی آراء دادگاه‌های ایران نشان می‌دهد که برخی شعب، متصدی را مسئول تحویل کالا به گیرنده بدون بارنامه دانسته‌اند، در حالی که برخی دیگر این موارد را صرفاً با استناد به اصول عام قراردادهای بررسی کرده‌اند.

برای رفع این مشکل، پیشنهاد می‌شود:

- ابلاغ دستورالعمل‌های قضایی به شعب دادگاه‌های تجاری و دادگاه‌های عالی در خصوص نحوه تفسیر شرط تحویل.
 - تشکیل کمیته تخصصی حقوق دریایی در قوه قضاییه برای بررسی پرونده‌های حساس و ارائه رویه هماهنگ.
 - استفاده از معیارهای بین‌المللی و رویه انگلستان به عنوان الگوی مرجع، به ویژه در خصوص تحویل به دارنده قانونی و بارنامه‌های مستقیم و قابل انتقال.
- ایجاد این وحدت رویه باعث افزایش پیش‌بینی‌پذیری و امنیت حقوقی در معاملات بین‌المللی خواهد شد.

هماهنگی با قوانین بانکی و اعتبارات اسنادی

یکی از چالش‌های مهم عملی، تعارض شرط تحویل با اعتبارات اسنادی (Letter of Credit – L/C) است. در معاملات بین‌المللی، بانک‌ها معمولاً پرداخت را منوط به ارائه بارنامه معتبر می‌کنند (UCP 600). تحویل کالا بدون ارائه بارنامه می‌تواند موجب اختلاف میان فرستنده، گیرنده و بانک شود و خسارات مالی به بار آورد.

پیشنهاد می‌شود:

- تدوین آیین‌نامه هماهنگی بین قانون دریایی و مقررات بانکی برای تعریف دقیق شرایط تحویل و الزامات ارائه بارنامه.
- ایجاد سازوکار نظارت بر تحویل کالا در بنادر و گمرک‌ها، به‌طوری که تنها دارنده قانونی بارنامه قادر به دریافت کالا باشد.
- شفاف‌سازی مسئولیت متصدی در صورت تخطی از شرط تحویل و پرداخت خسارت به بانک‌ها یا گیرنده‌ها،

مشابه رویه حقوق انگلستان و ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ.

این اقدامات می‌تواند از بروز اختلافات حقوقی و مالی در معاملات بین‌المللی جلوگیری کند.

تدوین مقررات بارنامه‌های الکترونیکی

با گسترش فناوری، بارنامه‌های الکترونیکی (E-B/L) جایگزین بارنامه‌های کاغذی شده‌اند، اما قوانین داخلی ایران هنوز مقررات جامعی در این زمینه ندارد. ابهام در احراز دارنده قانونی، انتقال مالکیت و تحویل کالا می‌تواند امنیت حقوقی را کاهش دهد.

راهکار پیشنهادی:

- تدوین مقررات اختصاصی برای بارنامه‌های الکترونیکی با بهره‌گیری از تجربه کنوانسیون روتردام.
- تعریف دارنده قانونی الکترونیکی و الزامات ثبت و انتقال دیجیتال بارنامه.
- ایجاد سیستم ثبت امن و قابل ردیابی در بنادر و سامانه‌های دولتی، مشابه رویه کشورهای پیشرفته و استانداردهای بین‌المللی.

این اصلاحات باعث تسهیل تجارت بین‌المللی و کاهش اختلافات عملی خواهد شد.

بازنگری در شرط‌های محدودکننده مسئولیت متصدی

در برخی بارنامه‌های دریایی، شرط‌هایی برای محدود کردن مسئولیت متصدی درج می‌شود. تجربه حقوق انگلستان نشان می‌دهد که محدودیت مسئولیت باید با معیارهای قانونی و عدالت تجاری سازگار باشد. در ایران نیز، برخی شعب دادگاه‌ها این شروط را خلاف مقتضای عقد دانسته و باطل اعلام کرده‌اند (Hāshemī, 2017).

پیشنهاد می‌شود:

کند (Berlingieri, 2009; Gaskell, 2000; Šadr, 2019).

نتیجه‌گیری

تحلیل تطبیقی حقوق ایران، انگلستان و اسناد بین‌المللی نشان می‌دهد که شرط تحویل در بارنامه‌های دریایی از جنبه‌های مختلف، اهمیت کلیدی در تضمین مالکیت کالا، امنیت حقوقی و پیش‌بینی‌پذیری معاملات بین‌المللی دارد. این بررسی نشان داد که تفاوت‌های بنیادی در رویکردها و چارچوب‌های قانونی، زمینه بروز ابهامات و اختلافات عملی را فراهم کرده است.

در ایران، قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به‌طور کلی به تعهدات متصدی حمل اشاره کرده، اما جزئیات اجرایی و نحوه احراز دارنده قانونی بارنامه، شرایط تحویل کالا و حدود مسئولیت متصدی مشخص نشده است (کاتوزیان، ۱۳۹۵، ص. ۲۸۷). این خلا قانونی موجب شده است که دادگاه‌ها ناگزیر از تفسیر عمومی قراردادها و استناد به مسئولیت مدنی باشند، که با پیچیدگی‌های واقعی حمل‌ونقل بین‌المللی مطابقت کامل ندارد. در نتیجه، امنیت حقوقی فعالان اقتصادی کاهش یافته و اختلافات حقوقی و عملیاتی افزایش یافته است.

در مقابل، حقوق انگلستان با اتکا به رویه قضایی گسترده و قوانین تکمیلی، چارچوب نسبتاً روشنی برای اجرای شرط تحویل ارائه می‌دهد. پرونده‌هایی مانند *Motis Exports Ltd v*

The Rafaela S و *Dampskibsselskabet AF 1912*

[۲۰۰۵] اهمیت تحویل کالا صرفاً به دارنده قانونی بارنامه و

مسئولیت متصدی در صورت تخلف را به روشنی نشان می‌دهند

(Gaskell, 2000). همچنین قوانین تکمیلی مانند *Carriage*

of Goods by Sea Act 1992 مانع سوءاستفاده از شروط

محدودکننده مسئولیت متصدی می‌شوند و تعادل مناسبی میان

آزادی قرارداد و حمایت از دارنده کالا برقرار می‌کنند.

- تعیین حدود مسئولیت متصدی به‌صورت روشن در قانون، به‌ویژه در تحویل نادرست، فقدان بارنامه و تحویل به شخص غیرمجاز.

- شفاف‌سازی اثر شروط سلب مسئولیت و اعمال محدودیت‌های قانونی برای جلوگیری از سوءاستفاده متصدیان.

آموزش و ارتقای ظرفیت متصدیان و ذی‌نفعان

اجرای دقیق شرط تحویل نیازمند آگاهی و آموزش متصدیان حمل، بانک‌ها و ذی‌نفعان است. پیشنهاد می‌شود:

- برگزاری کارگاه‌های آموزشی و دوره‌های تخصصی در بنادر و شرکت‌های حمل‌ونقل.

- ایجاد راهنمای عملی و دستورالعمل استاندارد برای تحویل کالا و صدور بارنامه، شامل نسخه‌های کاغذی و الکترونیکی.

این اقدامات، هم امنیت حقوقی را افزایش می‌دهد و هم از بروز اختلافات عملی جلوگیری می‌کند.

بهره‌گیری از تحلیل تطبیقی

نهایتاً، مطالعه تطبیقی با حقوق انگلستان و کنوانسیون‌های بین‌المللی نشان می‌دهد که بازنگری و اصلاح قوانین داخلی ایران باید مبتنی بر استانداردهای بین‌المللی باشد تا:

- امنیت و پیش‌بینی‌پذیری معاملات بین‌المللی افزایش یابد.

- اختلافات حقوقی کاهش یابد.

- هماهنگی با نظام بانکی و اعتبارات اسنادی برقرار شود.

- قابلیت استفاده از بارنامه‌های الکترونیکی و سیستم‌های مدرن حمل‌ونقل فراهم شود.

اجرای این راهکارها می‌تواند زمینه را برای ارتقای تجارت بین‌المللی ایران و کاهش ریسک حقوقی فعالان اقتصادی فراهم

معاملات را افزایش می‌دهد و زمینه را برای ارتقای تجارت بین‌المللی ایران فراهم می‌سازد.

در نهایت، تحلیل تطبیقی حاکی از آن است که حقوق ایران برای همگام شدن با استانداردهای بین‌المللی نیازمند بازنگری و اصلاحات اساسی است. اصلاح قانون دریایی، تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی، شفاف‌سازی مسئولیت متصدیان و تعیین ضوابط دقیق برای بارنامه‌های الکترونیکی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند ابهامات موجود را رفع و امنیت حقوقی فعالان اقتصادی را افزایش دهد.

این بخش همچنین نشان داد که بهره‌گیری از تجارب حقوق انگلستان و کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌تواند به قانون‌گذار ایرانی کمک کند تا ضمن حفظ ویژگی‌های ملی حقوق ایران، با استانداردهای بین‌المللی همگام شود و قابلیت رقابت و اعتماد در بازارهای بین‌المللی را افزایش دهد. به این ترتیب، تحویل کالا نه تنها به عنوان یک تعهد قراردادی، بلکه به عنوان مبنای مالکیت قانونی و امنیت معاملات بین‌المللی در نظام حقوقی ایران تقویت خواهد شد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The legal doctrine surrounding delivery obligations in marine transport has historically centered on the bill of lading as a multifunctional instrument embodying contractual, proprietary, and evidentiary effects, a complexity that has compelled comparative legal research to clarify both theoretical and practical implications across different legal systems. The present study undertakes an extensive comparative analysis of the delivery condition in bills of lading

در سطح بین‌المللی، کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام تلاش کرده‌اند چارچوبی شفاف و هماهنگ برای تحویل کالا فراهم کنند. ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ تأکید دارد که تحویل کالا صرفاً به دارنده بارنامه معتبر امکان‌پذیر است و مسئولیت متصدی در صورت تخلف مشخص شده است. ماده ۴۷ کنوانسیون روتردام نیز با توجه به پیشرفت فناوری، مسائل مربوط به بارنامه‌های الکترونیکی و انتقال مالکیت را روشن ساخته و راهنمایی‌های دقیقی برای متصدیان ارائه کرده است (Berlingieri, 2009). تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد که ابهامات عملی در ایران شامل موارد زیر است:

- تحویل کالا به شخص غیرمجاز یا بدون ارائه بارنامه.
- تعارض با اعتبارات اسنادی در معاملات بین‌المللی.
- نبود مقررات برای بارنامه‌های الکترونیکی.
- تعدد ذی‌نفعان و عدم وجود راهنمایی روشن برای احراز دارنده قانونی.
- شرط‌های محدودکننده مسئولیت متصدی و عدم تعیین زمان پایان مسئولیت.

بررسی تجربیات انگلستان و استانداردهای بین‌المللی نشان می‌دهد که ایجاد قوانین شفاف، وحدت رویه قضایی، هماهنگی با مقررات بانکی و تدوین مقررات بارنامه‌های الکترونیکی می‌تواند بسیاری از این مشکلات را کاهش دهد. این رویکرد، علاوه بر کاهش اختلافات حقوقی و عملی، امنیت حقوقی و پیش‌بینی‌پذیری under English law, Iranian domestic legislation, and international maritime conventions, seeking to resolve long-standing ambiguities associated with documentary presentation, carrier liability, and the normative status of delivery clauses. Foundational legal concepts such as the nature of the bill of lading as a document of title and its evidentiary force in relations between shippers, carriers, and third-party consignees are revisited through close engagement with established maritime scholarship, including

doctrinal contributions affirming the bill of lading as both a receipt and a symbol of constructive possession (Girvin, 2011). The study further addresses jurisprudential shortcomings in Iran's Maritime Law of 1964, where the evidentiary status of the bill of lading conflicts with modern commercial expectations, contrasting this with English common-law mechanisms that clearly delineate carrier duties, including the obligation to deliver solely upon presentation of the original bill of lading—an obligation whose contours have been repeatedly affirmed through statutory interpretation, common-law precedents, and standard-form contractual practices (Scrutton, 2019). This comparative contextualization reveals that the delivery condition—while universally fundamental—possesses divergent legal implications depending on how each system conceptualizes possession, proof, and contractual privity in maritime transactions.

A core component of the study examines how the delivery condition operates within international maritime instruments, particularly the Hague Rules (1924), Hague-Visby Rules (1968), Hamburg Rules (1978), and Rotterdam Rules (2008), each offering evolving but non-uniform treatments of documentary presentation and carrier obligations. While the earlier Hague-based regimes infer the delivery condition implicitly from compliance with bills of lading, the Hamburg Rules explicitly obligate carriers to deliver goods only to the lawful holder of the bill, thereby clarifying the alignment between documentary control and proprietary entitlement (Tāherī, 2020). The Rotterdam Rules significantly advance this doctrinal clarity by expressly recognizing electronic transport records and integrating digital documentation within the legal definition of delivery, marking a substantial modernization of maritime transport law (Berlingieri, 2009). These conventions collectively aim to unify

standards yet remain only partially adopted, resulting in continued fragmentation in global shipping practices. This study analyzes these discrepancies and highlights the operational challenges that arise when domestic legal regimes—especially those like Iran's, which retain older statutory frameworks—are misaligned with contemporary international expectations. The comparative review further employs the analytical critiques of Iranian scholars who emphasize doctrinal inconsistencies, gaps in statutory drafting, and the failure of Iranian courts to adopt uniform interpretive approaches (Arbābī & Hātamīpūr, 2020). Through this systematic evaluation, the study illustrates how international conventions offer functional mechanisms that can remedy deficiencies through standardized definitions, electronic documentation frameworks, and clarified liability rules.

The investigation also explores the multidimensional challenges associated with practical application of the delivery condition, including wrongful delivery, conflict between delivery clauses and letters of credit, multiplicity of potential claimants, and ambiguities in determining the lawful holder of an electronic bill of lading. English jurisprudence is examined as a benchmark system due to its sophisticated and detailed case law on wrongful delivery, particularly cases establishing that delivery without production of the original bill of lading constitutes a strict breach regardless of carrier intent (Gaskell, 2000). Iranian judicial practice, by contrast, has inconsistently applied general civil-liability principles to such disputes, lacking specialized procedural doctrines and consequently diminishing predictability for commercial actors (Comprehensive Judicial Decisions Database, 2018). Additional analysis assesses the structural tension between documentary presentation requirements and banking regulations governing letters of credit, which

rely upon strict compliance with documentary conditions; the study shows how inconsistencies between maritime and banking regulations generate disputes across multiple jurisdictions. Furthermore, the rapid transition from paper-based to electronic documentation has introduced new complexities regarding the identification of legitimate document holders, the security of digital transfers, and the authentication of transport records—issues that the Rotterdam Rules attempt to codify but which remain unaddressed in Iranian law (Şadr, 2019). Together, these doctrinal and operational inconsistencies reveal substantial vulnerabilities within the Iranian system that undermine legal certainty in maritime commerce.

Building upon this analytical foundation, the study presents a structured comparative evaluation identifying key divergences among Iranian law, English law, and international conventions. English law, characterized by its robust common-law foundation and reliance on judicial precedent, conceptualizes the delivery condition as a mandatory obligation, central to the integrity of bills of lading as documents of title, and strictly enforced through liability doctrines. International conventions, while diverse in scope, uniformly embrace the principle of delivery against presentation, extending this doctrine to electronic documentation and providing explicit mechanisms for risk allocation among carriers, shippers, and consignees. Iranian law, however, retains outdated statutory provisions lacking conceptual precision, remains silent on electronic bills of lading, and fails to provide clear liability rules or judicially endorsed interpretive standards (Kātūziyān, 2016). Additionally, the study identifies systemic gaps such as the absence of codified conflict-of-laws rules for maritime transport and inadequate integration of maritime law with banking, customs, and insurance

regulations. The comparative analysis concludes that the divergences in legal structure, judicial methodology, and statutory modernization collectively impede predictability, fairness, and commercial efficiency within Iran's maritime transportation system.

The research concludes with an extensive set of reform recommendations aimed at harmonizing Iranian maritime law with contemporary international standards. These include legislative revisions to expressly define the delivery condition, codify the obligation to deliver solely upon presentation of the bill of lading (including electronic variants), and standardize carrier liability provisions consistent with global practices. Additional recommendations emphasize the need for judicial specialization in maritime disputes, creation of a unified database of maritime case law, harmonization between shipping regulations and banking frameworks governing documentary credits, and development of a national electronic bill-of-lading infrastructure compatible with international systems. The study also highlights the importance of incorporating comparative insights—particularly from English law and the Rotterdam Rules—into Iranian legal reforms to ensure coherence, interoperability, and commercial competitiveness in maritime transport. Finally, the analysis underscores the critical role of doctrinal clarity and technological modernization in strengthening Iran's legal capacity to regulate delivery obligations effectively within the global maritime industry.

In conclusion, this research demonstrates that the delivery condition in marine bills of lading is not merely a contractual term but a fundamental legal mechanism that safeguards commercial reliability, allocates risk, and ensures the secure transfer of goods in international maritime trade. By identifying

doctrinal shortcomings, operational challenges, and systemic inconsistencies in Iranian law, and by drawing upon comparative best practices, the study establishes a comprehensive framework for legal modernization. This framework supports the overarching aim of enhancing transparency, predictability, and commercial confidence in maritime transport, while positioning Iran to align more effectively with international legal and technological developments in the global shipping sector.

References

- Arbābī, M., & Hātāmīpūr, N. (2020). Determining the Governing Law on Maritime Bills of Lading by Iranian and English Courts. *Journal of Maritime Transport Law Studies*.
- Berlingieri, F. (2009). *The Rotterdam Rules: A Commentary*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Comprehensive Judicial Decisions Database. (2018). Judicial Precedent of Maritime Claims.
- Gaskell, N. (2000). *Carriage of Goods by Sea in England*. Sweet & Maxwell.
- Girvin, S. (2011). *Shipping Law*. Routledge.
- Hāshemī, A. (2017). Clauses Restricting the Carrier's Liability in Iranian Law. *Iranian Legal and Judicial Journal*.
- Ja'fari Langaroudi, M. (2019). *Maritime Law: Comparative Analysis of the Delivery Clause in the Bill of Lading*. Hoqūq Publishing.
- Kātūziyān, N. (2016). *Civil Law: Obligations and Contracts* (Vol. 3). Mizan Publishing.
- Mahdavi, R. (2022). Iran's Judicial Precedent on Maritime Bills of Lading. *Legal and Economic Research*.
- Naṣīrī, M. (2021). *Analysis of Judicial Precedent on Goods Delivery in Negotiable Bills of Lading*. Allameh Tabataba'i University Press.
- Ṣadr, M. (2019). Conformity of Iran's Domestic Law with International Standards in Maritime Transport Law. *International Law Journal*.
- Scrutton, J. (2019). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. Sweet & Maxwell.
- Sturley, M. (2004). *International Maritime Transport Law*. Kluwer Law International.
- Tāherī, S. (2020). Investigating the Nature of the Maritime Bill of Lading with Emphasis on Governing Laws and Regulations on the Delivery of Goods. *International Trade Law Journal*.
- Tetley, W. (2008). *International Maritime and Admiralty Law*. Editions Yvon Blais.