



مجله

مدیریت بازاریابی

شماره ۴۹ - زمستان ۱۳۹۹

ارزیابی و مقایسه تطبیقی کارکردهای انواع برنامه‌های بین‌المللی دریایی

* سعید حسنی

** کارن روحانی

*** ایرج رضایی‌نژاد

دریافت: ۹۹/۹/۹

پذیرش: ۹۹/۱۰/۱۶

چکیده

هدف از تحقیق حاضر، مقایسه تطبیقی میان کارکردهای برنامه‌های کاغذی و الکترونیکی و ارزیابی مقایسه‌ای آن‌ها است. تحقیق از نوع کاربردی و به روش تصمیم‌گیری چندمعیاره انجام شده است. در گام نخست، اقدام به جستجو و گردآوری منابع گردید. سپس، دسته‌بندی و کدگذاری داده‌ها صورت گرفت. در ادامه، مقایسه و ارزیابی و تجزیه و تحلیل و جمع‌بندی داده‌ها انجام شد. به منظور مقایسه گزینه‌ها از روش تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) استفاده شد. همچنین؛ برای وزن‌دهی و مقایسه زوجی متغیرها نیز از روش دلفی (آرای خبرگان) بهره‌گیری شد. برای تحلیل نهایی، از نرم‌افزار Expert Choice, Version 2004 استفاده شد. نتایج نشان داد که شاخص‌های مؤثر بر ارزیابی برنامه‌های کاغذی و الکترونیکی، در ۹ زمینه گوناگون طبقه‌بندی می‌شوند. این شاخص‌ها عبارتند از: انتقال حقوق قراردادی، انتقال تصرف، انتقال مالکیت، رسید حمل کالا، قرارداد حمل، اعتبار امضا، سرعت عمل در ارسال، ثبت اطلاعات و هزینه. از سوی دیگر، مقایسه زوجی شاخص‌ها نشان داد که شاخص «انتقال مالکیت» بالاترین وزن (۰/۶۴) و پس از آن، شاخص «انتقال حقوق قراردادی» با وزن (۰/۵۸) قرار دارد. کمترین وزن نیز متعلق به شاخص «ثبت اطلاعات متنوع» با (۰/۱۵) بوده است. در زمینه مقایسه زوجی شاخص‌های وزن‌دار هر دو نوع برنامه، نتایج نشان داد که هیچکدام برتری مطلق نسبت به دیگری نداشته‌اند. برنامه کاغذی در زمینه انتقال حقوق قراردادی، انتقال مالکیت، انتقال تصرف، رسید حمل کالا و قرارداد حمل امتیاز بیشتری نسبت به برنامه الکترونیکی اخذ کرد. برنامه الکترونیکی، نسبت به برنامه کاغذی در زمینه شاخص‌های اعتبار امضا، سرعت عمل، ثبت اطلاعات و هزینه دارای برتری و اولویت بود.

واژگان کلیدی: برنامه، قواعد بین‌المللی، برنامه دریایی، فرآیند تجزیه و تحلیل سلسله‌مراتبی.

* دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل، واحد قائم‌شهر، دانشگاه آزاد اسلامی، قائمشهر، ایران
** استادیار، گروه حقوق بین‌الملل، واحد قائم‌شهر، دانشگاه آزاد اسلامی، قائمشهر، ایران، (نویسنده مسئول)، پست الکترونیک: karanrohani@yahoo.com
*** استادیار، گروه حقوق بین‌الملل، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، چالوس، ایران

مقدمه

حاکم بر مسائل درگیر در این روند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در این میان برنامه نقش اساسی ایفا می‌کند. به طوری که امکان انتقال کالا به طرف دیگر بر اساس برنامه وجود دارد (Kennedy, 2004: 506).

قوانین و مقررات کشورها جهت واردات با یکدیگر متفاوت است. اگرچه بیشتر اسناد و مدارک در فرآیند حمل‌ونقل بین‌المللی مورد نیاز واردکننده می‌باشد، اما صادرکننده نیز باید نسبت به صحت و سقم این مدارک اطمینان حاصل کرده و در تهیه آن‌ها با واردکننده در صورت لزوم همکاری کند (Litman & Burwell, 2006).

در این میان برنامه، به عنوان مهمترین سند حمل‌ونقل، نقش اساسی ایفا می‌کند، به طوری که امکان انتقال کالا به دیگری بر اساس برنامه وجود دارد. در اصل، برنامه سندی است که ارتباط قانونی بین فرستنده کالا و گیرنده همان کالا را برقرار می‌کند و به علاوه سندی است که موجب نقل مالکیت کالا می‌گردد و به موجب این سند، مالکیت کالای مندرج در برنامه از شخصی به شخص دیگر منتقل می‌شود (طهماسبی و فاتحی: ۲۳).

از دیدگاه حقوقی با توجه به مقررات بین‌المللی، برنامه، سندی تعهدآور شناخته شده و نمایانگر وجود قراردادی (رسمی یا حرفه‌ای) بین فرستنده کالا و حمل‌کننده آن برای حمل کالای مندرج در برنامه می‌باشد (عرفانی، ۱۳۹۲).

همانگونه که بیان شد برنامه سندی است که به امضا حمل‌کننده رسیده و یا از طرف او امضاء شده و مبین آن است که کالا دریافت یا بارگیری شده و به موجب این سند حمل‌کننده متعهد است که کالایی را که تحویل گرفته در قبال ارائه برنامه، به گیرنده‌ای معلوم یا به حواله کرد و یا به شخصی که برنامه را در دست دارد تحویل نماید. برنامه کامل‌ترین سند حمل است و شرایط و مفاد آن قبول جهانی یافته و وجهه قانونی دارد. ویژگی‌های اساسی برنامه بدین گونه است که آن را به منزله یا مبین قرارداد حمل می‌دانند که بر اساس مندرجات آن تکالیف فی‌مابین حمل‌کننده و دارنده برنامه را، مثلاً در مواردی که کالا تلف شود یا کسر باشد یا دچار خسارت گردد، مشخص می‌سازد. از سویی رسیدی است در ازاء کالایی که در ید اختیار متصدی حمل است، قرار می‌گیرد و دال بر مالکیت یا حق تصرف کالا است. لازم بذکر است این ویژگی برنامه را به دو دسته قابل معامله

امروزه حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد در تمامی کشورها محسوب می‌گردد و به دلیل آن که از نقش زیربنایی مهمی برخوردار است، تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی جوامع دارد. این بخش در برگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری بر عهده دارد (ضرابی و اذانی، ۱۳۸۰: ۱۸).

با وقوع انقلاب صنعتی، حمل‌ونقل نیز متحول گردید و با اختراعات و اکتشافات پی در پی، فصل جدیدی در صنعت حمل‌ونقل بوجود آمد. این پیشرفت و تحول در حمل‌ونقل از یک طرف موجب تخصصی شدن گردیده و آن را به شاخه‌های گوناگون تقسیم کرده است و از طرف دیگر باعث دخالت روزافزون دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی در تنظیم مقررات مربوط به حمل‌ونقل گردیده که این امر تصویب قوانین داخلی گسترده و قراردادهای و معاهدات متعدد دوجانبه و یا کنوانسیون‌های بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل به دنبال داشته است (Mehrabi & Amiri, 2013).

از دیدگاه اقتصادی اهمیت حمل‌ونقل به حدی است که می‌توان آن را بستر توسعه اقتصادی نامید. برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های حمل‌ونقل باعث کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تولید می‌گردد و اثرات مطلوبی را بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد (گرچی مهلبایی، ۱۳۸۹: ۴۰).

حمل‌ونقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گسترده‌گی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل‌ونقل در جامعه می‌گردد. کارایی این بخش نیز در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است، به نحویکه به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش به‌سزایی دارد (Mottaghi et al., 2015).

به طور معمول یک فرآیند حمل‌ونقل بین‌المللی مشتمل بر تعداد زیادی از اسناد جداگانه است (شهبازی و دیگران، ۱۳۷۷: ۹).

در تجارت بین‌الملل، زمانی که کالای مادی موضوع قرارداد است، نحوه انتقال آن از یک کشور به کشور دیگر و قواعد

محسوب می‌گردد، لذا؛ از نظر حقوقی مسؤولیت و تعهدات شرکت و مدیران آن تابع قانون تجارت (مواد ۳۷۷ الی ۳۹۴) و همچنین شرایط عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی کالا (شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) خواهد بود؛ اما نظر به آن که انجام عملیات حمل‌ونقل مستلزم صدور بارنامه بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه است و تکمیل کلیه نسخه‌ها و مندرجات آن توسط شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل الزامی است، علاوه بر صادرکنندگان بارنامه، متقاضیان آن اعم از فرستندگان و گیرندگان و یا رانندگان نیز می‌باید مقررات حاکم و ناشی از آن را رعایت نمایند (نبوی، ۱۳۹۸: ۵۵).

گاهی ممکن است فرستنده کالا نه تمایلی به تعیین تحویل گیرنده کالا در بارنامه داشته باشد و نه به ذکر نام خود به عنوان مرسل‌الیه علاقه نشان دهد. بنابراین، با فرمانده کشتی یا متصدی حمل توافق می‌کند که بارنامه در وجه حامل صادر شود. در این حالت، دارنده سند در وجه حامل، مالک محسوب شده و برای دریافت کالا محق است و به هیچ عنوان نمی‌توان حق واگذاری را از وی سلب کرد. واگذاری نیز نیازی به نوشتن عبارتی بر روی پشت بارنامه ندارد، بلکه با قبض و اقباض کالا انجام می‌شود (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۰۹).

اگرچه بارنامه‌های الکترونیکی با قبض و اقباض قابل انتقال نیستند، اما با روش‌هایی می‌توان نتیجه آن را که همان عدم انعکاس، نام دارندگان قبلی در بارنامه است، به دست آورد و بارنامه را در وجه حامل صادر کرد (ملک محمدی، ۱۳۹۰: ۶۷). بنابراین، در مورد بارنامه‌های الکترونیکی صدور سند حمل در وجه حامل پذیرفته شده است به گونه‌ای که در مقررات سی.ام. آی و بولرو نیز به آن اشاره شده است. کنوانسیون روتردام هنگام تعریف سند حمل قابل معامله در (بند ۱۵ ماده یک)، به صدور بارنامه در وجه حامل اشاره کرده است؛ اما هنگامی که در (بند ۱۹ همین ماده)، سابقه الکترونیکی حمل قابل معامله را تعریف می‌کند، اشاره‌ای به در وجه حامل صادر شدن این نوع سند حمل نکرده است. کمیته حقوق دریایی انجمن حقوق بین‌الملل در سپتامبر ۱۹۲۱ در شهر لاهه همایشی برگزار کرد تا قوانینی مربوط به بارنامه اتخاذ کند که طبق آن حقوق و وظایف مالکین کشتی و مالکین کالا به صورت بین‌المللی یکپارچه شود. قوانینی که در مورد آن توافق شد، بعد از بازنگری، در یک کنفرانس دیپلماتیک در بروکسل، ۲۵ آگوست ۱۹۲۴، با

و غیرقابل معامله تقسیم کرده‌است. با رعایت این شرط دارنده بارنامه مالک کالا شناخته می‌شود (غریبه، ۱۳۸۸). همچنین مندرجات بارنامه حاکی از توافق نسبت به کرایه حمل است و این که کرایه حمل پیشاپیش پرداخت شده یا باید از گیرنده کالا وصول شود که در حالت اخیر با عنوان Freight Collect یا کرایه در مقصد، مبلغ کرایه تعیین و در بارنامه درج می‌گردد. نکته مهم آن است که متصدی حمل یا نماینده او بایستی به هنگام مبادله بارنامه با ترخیصیه (سند واگذاری کالا) در احراز هویت گیرنده دقت نماید (Hook, 2011).

مقررات بین‌المللی متعددی نیز بر حمل‌ونقل کالا از طریق دریا حاکم است. از آن جمله می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان سازی قواعد قانونی معینی راجع به بارنامه (قواعد لاهه) ۱۹۲۴، قواعد لاهه-ویزی (قواعد لاهه اصلاح شده به موجب پروتکل بروکسل ۱۹۶۸) و کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حمل کالا از طریق دریا ۱۹۷۸ (قواعد هامبورگ). قواعد لاهه و قواعد لاهه-ویزی که از استقبال استفاده قابل توجهی نیز برخوردار شده است، مسؤولیت حمل‌کننده کالا را در مواردی که کالا با استفاده از بارنامه یا سایر اسناد مالکیت کالا مانند قبض انبار حمل می‌شود مورد بررسی قرار می‌دهد. در مقابل، قواعد هامبورگ از اعمال محدودتری برخوردار است (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۱۰۸).

بارنامه ثابت می‌کند که فرستنده کالایی را به متصدی حمل تسلیم کرده است. در این حالت بارنامه به منزله رسید دریافت کالا است. پس از صدور بارنامه اگر متصدی حمل برخلاف مندرجات آن ادعائی داشته باشد، پذیرفته نمی‌شود، زیرا صدور بارنامه بر تحویل کالا از جانب فرستنده با همان کیفیت بیان شده در بارنامه گواه است. از سویی بارنامه دلیل مالکیت محسوب شده و سندی قابل معامله و قابل ظهرونیسی است و معمولاً به حواله‌کرد صادر می‌شود ولی می‌توان به نام حامل نیز آن‌ها را صادر نمود. از سویی؛ بارنامه باید بدون قید و شرط باشد، مگر آنکه بین طرفین به صورت دیگری توافق شده باشد. تاریخ صدور بارنامه از اهمیت زیادی برخوردار است. بارنامه‌ای که پس از بیست و یک روز از تاریخ صدور آن به بانک ارائه شود، مورد قبول بانک نیست. بخشی از قوانین حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران بیان می‌دارد: با استناد به بند ۲ از ماده ۲ قانون تجارت، تصدی به حمل‌ونقل یک فعالیت تجاری

شده باشند. متصدی حمل، شرایط مربوط به کالاها و کیفیت و کمیت آن‌ها را در بارنامه قید کرده و در اختیار فرستنده قرار می‌دهد. مندرجات بارنامه و مطالبی که در آن قید شده است برای دریافت کالا گنجانده می‌شود، برای متصدی حمل اهمیت بسیاری دارد؛ زیرا وی باید با همان شرایط و کیفیت قید شده در بارنامه، کالا را در مقصد تحویل دارنده بارنامه بدهد. به همین دلیل، متصدی حمل می‌کوشد خسارت‌هایی که تا هنگام قرارگرفتن روی عرشه کشتی به کالا وارد شده است را در بارنامه قید کند. بارنامه‌ای که حاوی چنین نوشته‌ای باشد، بارنامه مشروط خوانده می‌شود. هر بارنامه‌ای که مشروط نباشد و در آن به خسارت کالا در هنگام بارگیری آن روی عرشه تصریح نشده باشد، بارنامه تمیز خوانده می‌شود. قانون دریایی ایران نیز هنگام تعریف بارنامه در (بند ۷ ماده ۵۲) به این نکته اشاره می‌کند که بارنامه، مشخصات کالای بارگیری شده را نشان می‌دهد. (ماده ۶۰ همین قانون) نیز حداقل شرایطی را که باید در بارنامه ذکر شود را مشخص کرده است. این شرایط شامل نام کشتی، نام بندر مبدأ و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد، علامت و مشخصات و نوع بار و تعداد بسته و جمع آن و چند مورد دیگر از این نوع است.

(بند ۴ ماده ۳) کنوانسیون لاهه - ویزی نیز در مورد حمل‌ونقل دریایی کالا مقرر می‌دارد اگر بارنامه به شخص ثالث دارای حسن نیت انتقال یافته باشد، دلیل قطعی دریافت کالا است. امکان اثبات خلاف این امر نیز پذیرفته نشده است. با پذیرش چنین وصفی برای بارنامه، این سند به سند قابل عرضه در بازار تبدیل خواهد شد و دارنده آن می‌تواند آن را به هر شخص دیگری انتقال دهد بدون اینکه نگران این باشد که متصدی حمل برخلاف اطلاعات مندرج در آن بتواند دفاعی نماید یا اینکه آنچه در بارنامه قید شده است را کتمان کند (داوس، ۱۳۹۲).

دادگاه‌ها و مراجع بین‌المللی در مورد اینکه آیا بارنامه قرارداد حمل کالا است یا صرفاً دلیل وجود قرارداد حمل است، اختلاف نظر دارند. بارنامه، قرارداد حمل نیست. بارنامه

عنوان "کنوانسیون بین‌المللی در مورد یکپارچه‌سازی قوانین خاصی مربوط به بارنامه"^۱ معرفی شدند. این کنوانسیون در سال ۱۹۶۸ در بروکسل با پروتکل ویزی اصلاح شد که بعد از آن قوانین هیگ-ویزی^۲ نامیده شدند (براری چناری و جهانیان، ۱۳۹۵).

قوانین هیگ در رسیدن به دو هدف موفق بوده‌اند: اولی عبارت بود از استانداردسازی مهم‌ترین بندهای بارنامه و دومی نیز اصلاح عدم توازن در تقسیم وظایف و مسئولیت‌های بین مالک کشتی و مالک کالا در مورد خسارت دیدن کالا در جریان حمل‌ونقل (السان و امینی، ۱۳۹۳: ۴۳).

بعد از اقدامات مقدماتی، کمیته کشتیرانی^۳ و کمیسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق تجارت بین‌الملل^۴ در سال ۱۹۷۸ کنفرانسی دیپلماتیک در هامبورگ برگزار کردند تا کنوانسیون جدیدی تهیه شود. کنوانسیون جدید "کنوانسیون سازمان ملل در رابطه با حمل‌ونقل کالا از طریق دریا"^۵ در اول نوامبر سال ۱۹۹۲ در حالی که ۲۰ کشور کنوانسیون مذکور را تصویب کرده بودند، لازم‌الاجرا شد. در حال حاضر چهار حالت ممکن در مورد قوانین حاکم بر بارنامه‌ها وجود دارد: قوانین هیگ، قوانین هیگ - ویزی، قوانین هامبورگ و هیچ یک از موارد مذکور (طارم‌سر، ۱۳۹۵).

پس از این موارد، تنها چیزی که حاصل نشد، قوانین یکپارچه می‌باشد! علاوه بر این در سال‌های اخیر بعضی کشورها قوانین جدیدی اتخاذ کردند که تلفیقی از هیگ-ویزی و هامبورگ می‌باشد و منجر به تعدد سلسله وظایف و مسئولیت‌ها شده است. قوانین جمهوری خلق چین، کشورهای اروپای شمالی (سوئد، نروژ، دانمارک و فنلاند)، استرالیا و نیوزلند نمونه‌هایی از این تلفیق می‌باشند. ایالات متحده آمریکا نیز از قانون حمل کالا از طریق دریا که ویژه این کشور است تبعیت میکند که شاید بتوان گفت افراطی‌ترین قانون در حقوق حمل‌ونقل بین‌الملل است (تتلی، ۱۳۷۰: ۲۷).

به طور معمول در حمل دریایی، بارنامه وقتی توسط متصدی حمل صادر می‌شود که کالاها روی عرشه کشتی بارگیری

^۳. UNCTAD

^۴. UNCITRAL

^۵. The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)

^۱. The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading-Hague

^۲. Hague-Visby Rules

شخص ثالث خواهد شد. دارنده یا صادرکننده می‌تواند این حق انتقال مالکیت کالاها را طبق قواعد حقوقی حاکم بر مالکیت و رویه‌های قضایی ایجادشده درباره انتقال مالکیت اموال، اعمال کند. علاوه بر این کارکردها، می‌توان این مزایا را نیز برای برنامه‌های کاغذی متصور شد که از آنجا که قرن‌ها تجار معاملات خود را با این ورقه کاغذی انجام داده‌اند، از امنیت و شیوه صدور آن مطمئن هستند (سماواتی، ۱۳۹۴).

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، یکی از اسناد و مدارک تعیین کننده و مؤثر در تمامی دعاوی دریایی و گمرکی «بارنامه» می‌باشد. مقنن در بند ۷ ماده ۵۲ از فصل چهارم قانون دریایی ایران بارنامه را چنین تعریف نموده: «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، امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود. بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.» طبق تعریف بارنامه رسیدی است که فرمانده یا نماینده او بابت دریافت کالا و برگیری آن به ارسال کننده یا نماینده او تحویل می‌دهد. بارنامه دریایی حتی باوجود قرارداد اجاره باید تنظیم و صادر شود، زیرا همان گونه که بعداً خواهیم دید، اجاره‌نامه برای اثبات عمل واگذاری حق انتفاع کشتی به غیر، از طریق اجاره است، در حالی که بارنامه برای اثبات وجود بار و تحویل آن به کشتیرانی است (عرفانی، ۱۳۸۹). با توجه به مختصر توضیحات فوق، اهمیت بارنامه به عنوان یک عنصر کلیدی در قراردادهای و پرونده‌های دریایی و گمرکی غیرقابل انکار بوده به طوری که بارنامه و مندرجات آن در فرآیند دادرسی و اثبات مسائل مرتبط با آن و به تبع، دگرگونی اوضاع و احوال دادرسی به نفع یا ضرر هر یک از طرفین جایگاه ویژه‌ای دارد. به عبارت دیگر دارنده بارنامه «مالک کالا» شناخته می‌شود، در تکمیل این مطلب، بند ۴ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مقرر می‌دارد: «بارنامه دریایی صادرشده به شرح فوق مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری خواهد بود» (مهمان‌نواز، ۱۳۹۰).

در تأکید بر اهمیت بارنامه بند (ش) ماده یک قانون امور گمرکی مصوب ۹۰/۸/۲۲ مقرر می‌دارد: «صاحب کالای تجاری شخصی است که نسخه اصلی اسناد خرید و حمل به

عبارت است از دلیل شروط قراردادی مندرج در آن، مابین متصدی حمل و فرستنده کالا است. هر چند متصدی حمل می‌تواند با اثبات اینکه قراردادی دیگر بین او و فرستنده منعقد شده و شروط دیگری علاوه بر شروط مندرج در بارنامه در آن درج شده است، از مزایای آن استفاده کند. بنابراین، آوردن دلیل برای وجود شروط قرارداد شفاهی نیز در این مورد پذیرفته می‌شود. در این خصوص، (بند ۲ ماده ۵۲) قانون دریایی ایران، قرارداد باربری را تعریف کرده و با بیان این جمله که «قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر منعقد می‌شود»، موجودیت قرارداد حمل و نقل دریایی را به تنظیم بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر منوط کرده است. بنابراین، انعقاد هرگونه قرارداد میان فرستنده کالا و متصدی حمل بدون صدور بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگر، قرارداد حمل و نقل محسوب نمی‌شود. بارنامه به طور کامل بر روابط متصدی حمل و نقل دریایی و فرستنده کالا قابل اجرا است و می‌تواند به عنوان سند و دلیلی بر انعقاد قرارداد باربری، شرایط و نیز کرایه توافق شده، به حساب آورده شود. همچنین، به همان علت که بارنامه دلیلی بر بارگیری کالا در تاریخ یادشده در بارنامه محسوب می‌شود، به گونه‌ای خاص نیز بر تحویل کالا به متصدی، حمل و نقل تحت شرایط مذکور در بارنامه دلالت دارد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳).

مهم‌ترین ویژگی و کارکرد بارنامه الکترونیکی کارکرد این سند به عنوان سند مالکیت کالای در حال حمل است که تحقق آن در اسناد الکترونیکی با چالش‌های زیادی روبه رو بوده است. متصدی حمل بر اساس همین کارکرد بارنامه، کالا را به دارنده آن تحویل می‌دهد. این کارکرد، بارنامه را به یک سند مفید تبدیل کرده و دو بهره مهم نصیب دارنده آن می‌کند: نخست آنکه، دارنده بارنامه می‌تواند کالاها را قبل از اینکه به مقصد برسد و در حالی که در مرحله حمل دریایی است، با انتقال بارنامه به شخص ثالث منتقل کند. دوم اینکه دارنده می‌تواند در معاملات خود، در صورتی که پرداخت از طریق اعتبار اسنادی باشد، بارنامه را به عنوان وثیقه برای پرداخت مبلغ اعتبار در اختیار بگیرد. انتقال بارنامه به گیرنده و یا ظهرنویسی آن و انتقال به شخص ثالث موجب توانایی صادرکننده یا دارنده جهت انتقال مالکیت و اعمال کنترل بر کالاهای در حال حمل دریایی به گیرنده یا

نام او صادر شده و ترخیصیه نیز به نام او باشد. در هر بارنامه دریایی شامل مشخصاتی از قبیل نام و نشانی فرستنده بار و تحویل گیرنده، متصدی باربری، نام کشتی، بندر بارگیری و بندر مقصد و تاریخ آن‌ها، نوع بار، مقدار و بسته‌بندی آن بر اساس توضیحات فرستنده، وزن خالص، کرایه، تعداد نسخ بارنامه می‌باشد. (ماده ۶۰ قانون دریایی ایران) ذکر تاریخ صدور در بارنامه از آن جهت حائز اهمیت است که نشان دهنده زمانی است که کالا به فرمانده کشتی تحویل داده شده است؛ بنابراین ملاک و معیار آغاز انجام وظیفه فرمانده در نگهداری و حمل کالا و در نتیجه احراز مسئولیت وی در صورت تلف کالا تا تأخیر در تحویل آن، همان تاریخ صدور بارنامه است. به علاوه در مورد معاملات دریایی از طریق همین تاریخ می‌توان دریافت که آیا فروشنده در زمان مورد توافق مبادرت به انجام تعهد خود در تحویل کالا نموده است یا خیر (سماواتی، ۱۳۹۴).

از طرفی ممکن است در معامله‌ای، پرداخت مبلغ ثمن معامله از طریق گشایش LC یا «اعتبار اسنادی» صورت گرفته باشد. در این صورت در قسمت گیرنده کالا نام بانک گشاینده اعتبار درج شده و هنگام تحویل کالا بانک، از طریق «ظهنویسی بارنامه» آن را به نام خریدار انتقال می‌دهد؛ که در این صورت در بارنامه شماره اعتبار اسنادی نیز درج خواهد شد. همچنین نام شرکت بیمه‌ای که بار توسط آن بیمه شده نیز در بارنامه قید می‌شود.

لازم به ذکر است در مقابل «بارنامه»، اصطلاح «راهنامه» وجود دارد. راهنامه تابع مقررات کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) مصوب ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو است که دولت ایران نیز در ۲۹ تیر ماه ۱۳۷۶ به موجب «ماده واحده لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن» به کنوانسیون مزبور پیوست. «راهنامه» سندی است تجاری که برخلاف بارنامه دلیل بر مالکیت کالا نبوده قابل توثیق (به وثیقه یا رهن گذاشتن) و انتقال نیست. به عبارتی قابل ظهنویسی نیست و همچنین برخلاف بارنامه که شاهی بود بر قرارداد حمل، نقشی در تشکیل قرارداد حمل ندارد و نیز برخلاف بارنامه که «دلیل» محسوب می‌شود، راهنامه در مقام اثبات دعوی ارزش «اماره» را دارد. (در قانون مدنی در بحث ادله اثبات

دعوی، دلیل برتر و معتبرتر از اماره است). بارنامه‌های غیرقابل انتقال با «راهنامه» برابری می‌کنند. همان‌گونه که اشاره شد، بارنامه دریایی سندی است که متصدی حمل آن را تحریر، تنظیم و صادر می‌کند. همچنین باید خاطر نشان کرد که ارزش این سند منحصر به روابط میان متصدی حمل‌ونقل دریایی و فرستنده کالا نیست؛ بلکه «اشخاص ثالث» را نیز در بر می‌گیرد. به این ترتیب اثر حجیت بارنامه فقط منحصر به طرفین قرارداد حمل یعنی فرستنده کالا و متصدی حمل‌ونقل دریایی نیست و می‌توان آن را به سایر افراد نظیر گیرنده کالا یا بیمه کننده کالا نیز سرایت داد. البته این سرایت دادن را نباید به مفهوم استثناء بر اصل نسبی بودن قراردادها دانست که بارنامه نیز مصداقی از عقود می‌باشد، بلکه این بدین معنی است که کالاهای معین و مشخص بارگیری شده بر روی کشتی به لحاظ مادی برای دیگر افراد، اثرات اقتصادی در پی دارد و در نتیجه، به رغم آنکه این افراد در ایجاد مقررات نقشی نداشته‌اند، به دلیل منافع شخصی، متعهد به انجام آن مقررات می‌باشند. بنابراین چنانچه اختلافی میان فروشنده کالا (فرستنده) و خریدار کالا (گیرنده) به دلیل تحویل ندادن کالا بروز کند، فروشنده یا همان فرستنده می‌تواند، به استناد بارنامه ثابت کند که تعهد خود را در قبال خریدار انجام داده است. همچنین، در صورتی که کالای بارگیری شده در برابر خطرها و خسارات دریایی بیمه شده باشند و در این وضعیت تلف یا دچار خسارت شوند، اثبات هر یک از این وقایع با مراجعه به بارنامه و استناد به آن امکان پذیر است؛ یعنی با ارائه بارنامه مشخص می‌شود که چه میزان از کالا خسارت دیده و چه مقدار از آن سالم مانده است. با این توضیحات می‌توان دریافت که بارنامه فقط بر روابط طرفین آن اثر ندارد، بلکه در رابطه با سایر افرادی که نام و امضای آن‌ها در آن درج شده نیز استناد پذیر است (صفوی شاملو، ۱۳۹۲).

بر این اساس و با توجه به اهمیت حمل‌ونقل دریایی کالاهای در این تحقیق، ارزیابی و مقایسه تطبیقی میان دو نوع بارنامه کاغذی (سنتی) و الکترونیکی (مدرن) صورت خواهد گرفت تا جنبه‌های قوت و ضعف هر یک آشکار گردیده و در نهایت، اولویت‌بندی میان آن‌ها مشخص شود.

نام او صادر شده و ترخیصیه نیز به نام او باشد. در هر بارنامه دریایی شامل مشخصاتی از قبیل نام و نشانی فرستنده بار و تحویل گیرنده، متصدی باربری، نام کشتی، بندر بارگیری و بندر مقصد و تاریخ آن‌ها، نوع بار، مقدار و بسته‌بندی آن بر اساس توضیحات فرستنده، وزن خالص، کرایه، تعداد نسخ بارنامه می‌باشد. (ماده ۶۰ قانون دریایی ایران) ذکر تاریخ صدور در بارنامه از آن جهت حائز اهمیت است که نشان دهنده زمانی است که کالا به فرمانده کشتی تحویل داده شده است؛ بنابراین ملاک و معیار آغاز انجام وظیفه فرمانده در نگهداری و حمل کالا و در نتیجه احراز مسئولیت وی در صورت تلف کالا تا تأخیر در تحویل آن، همان تاریخ صدور بارنامه است. به علاوه در مورد معاملات دریایی از طریق همین تاریخ می‌توان دریافت که آیا فروشنده در زمان مورد توافق مبادرت به انجام تعهد خود در تحویل کالا نموده است یا خیر (سماواتی، ۱۳۹۴).

از طرفی ممکن است در معامله‌ای، پرداخت مبلغ ثمن معامله از طریق گشایش LC یا «اعتبار اسنادی» صورت گرفته باشد. در این صورت در قسمت گیرنده کالا نام بانک گشاینده اعتبار درج شده و هنگام تحویل کالا بانک، از طریق «ظهنویسی بارنامه» آن را به نام خریدار انتقال می‌دهد؛ که در این صورت در بارنامه شماره اعتبار اسنادی نیز درج خواهد شد. همچنین نام شرکت بیمه‌ای که بار توسط آن بیمه شده نیز در بارنامه قید می‌شود.

لازم به ذکر است در مقابل «بارنامه»، اصطلاح «راهنامه» وجود دارد. راهنامه تابع مقررات کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) مصوب ۱۹ مه ۱۹۵۶ در ژنو است که دولت ایران نیز در ۲۹ تیر ماه ۱۳۷۶ به موجب «ماده واحده لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون قرارداد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا از طریق جاده و پروتکل اصلاحی آن» به کنوانسیون مزبور پیوست. «راهنامه» سندی است تجاری که برخلاف بارنامه دلیل بر مالکیت کالا نبوده قابل توثیق (به وثیقه یا رهن گذاشتن) و انتقال نیست. به عبارتی قابل ظهنویسی نیست و همچنین برخلاف بارنامه که شاهی بود بر قرارداد حمل، نقشی در تشکیل قرارداد حمل ندارد و نیز برخلاف بارنامه که «دلیل» محسوب می‌شود، راهنامه در مقام اثبات دعوی ارزش «اماره» را دارد. (در قانون مدنی در بحث ادله اثبات

روش پژوهش

این تحقیق به لحاظ هدف، از نوع کاربردی است. بدین منظور، در گام نخست، اقدام به جستجو و گردآوری منابع گردید. اسناد فرادستی، قوانین و مقررات بین‌المللی، گزارشات و مقاله‌های مرتبط گردآوری و غربال‌گری گردیدند. در گام دوم، اقدام به ترجمه و گرده برداری از آن‌ها گردید. در گام سوم، دسته‌بندی و کدگذاری داده‌ها صورت گرفت. در گام چهارم، مقایسه و ارزیابی و در گام پنجم، تجزیه و تحلیل و جمع‌بندی داده‌ها انجام شد. به منظور مقایسه گزینه‌ها از روش تجزیه و تحلیل سلسله مراتبی (AHP) استفاده شد. همچنین؛ برای وزن‌دهی و مقایسه زوجی متغیرها نیز از روش دلفی (آرای خبرگان) بهره‌گیری شد. بدین منظور، ۱۲ تن از اساتید، مدیران و کارشناسان خبره عرصه حمل‌ونقل دریایی به عنوان پنل دلفی مورد پرسش قرار گرفتند و ماتریس‌های مقایسه زوجی توسط آنان تکمیل شد. این افراد از سابقه مدیریت و برنامه‌ریزی سطح کلان در صنعت حمل و نقل برخوردار بودند و همچنین دارای پیشینه پژوهشی قابل قبول و مرتبط نیز می‌باشند. برای تحلیل نهایی، از نرم‌افزار Expert Choice Version 2004 استفاده شد. فرایند تحلیل سلسله مراتبی روشی است منعطف، قوی و ساده که برای تصمیم‌گیری در شرایطی که معیارهای تصمیم‌گیری متضاد انتخاب بین گزینه‌ها را با مشکل مواجه می‌سازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد (Bertolini & Braglia, 2006). نتایج مطالعات متعدد نشان می‌دهد که روش فرایند تحلیل

سلسله مراتبی با توجه به سادگی، انعطاف‌پذیری، بکارگیری شاخص‌های کیفی و کمی بطور همزمان و نیز قابلیت بررسی سازگاری در قضاوت‌ها می‌تواند کاربرد مطلوبی داشته باشد (Omkarprasad & Sushil, 2019; Chou et al., 2006).

تبدیل موضوع یا مسأله مورد بررسی به ساختار سلسله مراتبی، مهمترین قسمت تحلیل سلسله مراتبی محسوب می‌شود (Khorsandi et al., 2019).

در این روش، هر شاخص دارای وزن خاصی است که باید توسط کاربر به کار گرفته شود. همچنین می‌توان هر شاخص را به چند جز کوچک‌تر (زیر معیار) تقسیم کرده و آن‌ها را با یکدیگر مقایسه و وزن‌دهی کرد (Ahmadi et al., 2014). برای تعیین ضریب اهمیت (وزن) شاخص‌ها و زیرشاخص‌ها چندین روش وجود دارد که معمول‌ترین آن‌ها مقایسه دودویی است. در این روش، شاخص‌ها دوجه دو با یکدیگر مقایسه می‌شوند و درجه اهمیت هر معیار، نسبت به دیگری مشخص می‌شود. بدین منظور، می‌توان از یک روش استاندارد استفاده کرد. روش کار بدین ترتیب است که به هر مقایسه دودویی یک عدد ۱ تا ۹ نسبت داده می‌شود. معنی هر عدد در جدول ۱ مشخص شده است. پس از وزن‌دهی، باید وزن‌ها را نرمالیزه کرد. به منظور نرمالیزه کردن، می‌توان از روش‌های مختلفی استفاده کرد؛ در این مدل، از تقسیم هر وزن، بر مجموع وزن‌های همان ستون استفاده شده است (Beskese et al., 2015).

جدول ۱: مقایسه ۹ کمیت روش سلسله مراتبی برای مقایسه دودویی (Beskese et al., 2015)

تعریف	امتیاز (شدت اهمیت)
با اهمیت و ارجحیت مساوی	۱
با اهمیت و ارجحیت اندکی بیشتر	۳
با ارجحیت و اهمیت قوی	۵
با ارجحیت خیلی قوی	۷
با ارجحیت بی‌نهایت	۹
ارزش میانی	۲،۴،۶،۸

از گزینه‌ها در ارتباط با هر یک از زیرشاخص‌ها و اگر شاخصی زیرشاخص نداشته باشد، مستقیماً با خود آن

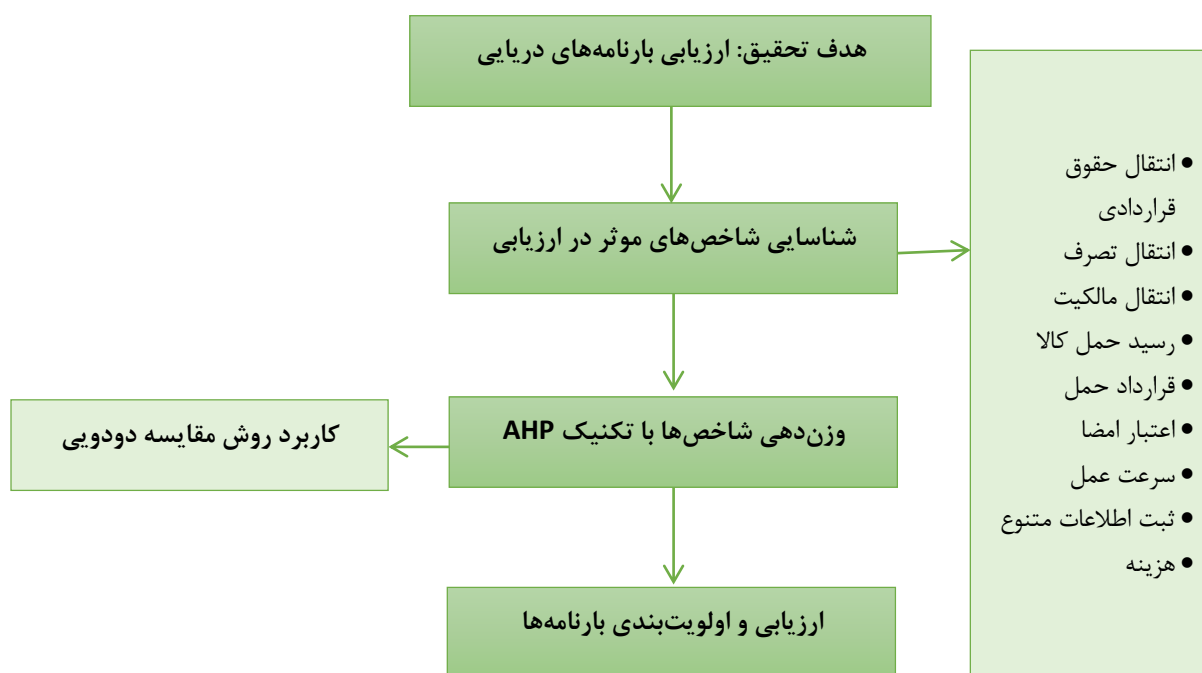
پس از تعیین ضریب اهمیت شاخص‌ها، ضریب اهمیت گزینه‌ها را باید تعیین نمود. در این مرحله، ارجحیت هر یک

سلسله مراتبی استفاده می‌شود (Ahmadi et al. , 2014). یکی از مزیت‌های تحلیل سلسله مراتبی، امکان برای سازگاری در قضاوت‌های انجام شده برای تعیین ضریب اهمیت شاخص‌ها و زیرشاخص‌ها است. سازوکارهایی که برای بررسی سازگاری در قضاوت‌ها در نظر گرفته شده است، محاسبه ضریبی به نام ضریب ناسازگاری (IR). تجزیه و تحلیل سازگاری صورت می‌پذیرد. این معیار، باید از ۰/۱ کمتر باشد. استفاده از این ضریب به تجزیه و تحلیل تصمیم قبل از انتخاب نهایی کمک می‌کند (Rathore et al. , 2016). مراحل تحقیق در شکل ۱ نشان داده شده است.

شاخص، مورد قضاوت و داوری قرار می‌گیرد. در هر دو حالت، قضاوت‌ها بر مبنای مقایسه دودویی شاخص‌ها، یا گزینه‌ها و بر اساس مقیاس ۹ کمیتی صورت می‌پذیرد و نتیجه در ماتریس مقایسه دودویی شاخص‌ها، یا گزینه‌ها ثبت می‌شود و از طریق نرمالیزه کردن ردیف‌های این ماتریس، ضرایب اهمیت این ماتریس به دست می‌آید (Khorsandi et al. , 2019).

از تلفیق ضرایب اهمیت مزبور، «امتیاز نهایی» هر یک از گزینه‌ها تعیین خواهد شد.

برای این کار از «اصل ترکیب سلسله مراتبی» که منجر به «بردار اولویت» با در نظر گرفتن تمامی قضاوت‌ها در تمامی سطوح



شکل ۱: فرآیند تحقیق

یافته‌ها

نتایج تحقیق در چند بخش جداگانه ارائه می‌شوند.

* تعیین شاخص‌های مؤثر در ارزیابی

در گام نخست تحقیق، اقدام به کدگذاری داده‌ها و مؤلفه‌های مؤثر گردید و سپس با دسته‌بندی و تلفیق کدهای اخذ شده، شاخص‌های مؤثر بر ارزیابی برنامه‌های کاغذی و الکترونیکی تدوین شدند (جدول ۲). از جمله کدهای شناسایی شده

عبارت بودند از: حقوق قراردادی مربوط به انتقال کالا، سند تصرف کالا، سند مالکیت کالا، سرعت ارسال برنامه و کالا، هزینه‌های مرتبط، کیفیت انتقال، رضایت مشتری، جنبه‌های ایمنی، اعتبار برنامه و تعهدات. در مجموع، ۹ شاخص اصلی برای این منظور استخراج شد. این شاخص‌ها براساس مطالعه مبانی نظری و اسناد فرادستی و نیز آرای خبرگان (پنل دلفی تحقیق) نهایی‌سازی شدند.

جدول ۲: شاخص‌های مؤثر بر ارزیابی بارنامه‌های کاغذی و الکترونیکی

ردیف	شاخص	شرح
۱	انتقال حقوق قراردادی (حقوق مالکیت)	انتقال حقوق نیز به موجب یک قرارداد حمل و به طور مستقل از انتقال مسئولیت‌ها صورت می‌گیرد. بنابراین، انتقال یک بارنامه کاغذی، حقوق مربوط به اجرایی کردن قرارداد حمل، در برابر حمل‌کننده را به دارنده جدید انتقال می‌دهد. بنابراین؛ کارکرد بارنامه در رابطه با مالکیت متضمن این است که مالکیت کالاهای فروخته شده و انجام هرگونه تصرفی در خصوص این کالاها متعلق به انتقال‌گیرنده بارنامه است.
۲	انتقال تصرف	بارنامه به عنوان دارنده سند مالکیت حق تصرف نسبت به کالاهای متضمن بارنامه را نه بر این اساس که متعهدله قرارداد فروش است، بلکه به عنوان اینکه دارنده بارنامه تلقی می‌شود، دارد. به عبارت دیگر نقش سند بارنامه صرفنظر از قرارداد حمل مبنایی، این است که دارنده بارنامه را مالک کالاهای در حال حمل تلقی می‌نماید و به او اختیار هرگونه دخل و تصرفی را نسبت به کالاهای در حال حمل می‌دهد.
۳	انتقال مالکیت	بارنامه سندی است که موجب نقل مالکیت می‌گردد و مورد معامله واقع شده و به موجب این سند، مالکیت کالای مندرج در بارنامه از شخصی به شخص دیگر منتقل می‌گردد. در واقع ویژگی قابل معامله بودن بارنامه به عنوان یک سند مالکیت، به طرفین امکان اجازه انتقال مالکیت کالاها یا در رهن گذاشتن آنها به عنوان تضمین برای طلبکار در حالی که کالاها در حال ترانزیت هستند را می‌دهد.
۴	رسید حمل کالا	بارنامه به عنوان سند حمل کالا به وسیله حمل‌کننده صادر و به وسیله فرمانده کشتی یا نماینده او امضا می‌شود و بر مبنای این سند، تعهد می‌شود که بار کشتی توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل دهنده بارنامه به عنوان مالک کالاها داده شود.
۵	قرارداد حمل	قرارداد حمل و نقل دریایی عبارت است از هر قراردادی که به وسیله آن حمل‌کننده متعهد می‌شود در قبال دریافت کرایه حمل، محموله‌ای را از بندری به بندر دیگر از طریق دریا حمل نماید. با وجود این قرارداد که علاوه بر حمل و نقل دریایی، حمل و نقل نوع دیگری را نیز شامل گردد، فقط تا حدی که مربوط به حمل و نقل دریایی باشد، از نظر این کنوانسیون، حمل و نقل دریایی تلقی می‌شود.
۶	اعتبار امضا	یک بارنامه برای آنکه از لحاظ حقوقی در یک سیستم قضایی پذیرفته شود، باید دارای امضا باشد. امضا در بارنامه دو عملکرد اساسی دارد: اول، اینکه نشان‌دهنده قصد طرفین برای متعهدکردن حقوقی خودشان به وسیله محتوای سند امضا شده است؛ دوم، اینکه به سند امضا شده، سندیت و اعتبار می‌دهد.
۷	سرعت عمل در ارسال	این مورد بر نحوه و زمان رسیدن بارنامه به دست متقاضی اشاره دارد.
۸	ثبات اطلاعات متنوع	بارنامه برحسب پیچیدگی موضوع و تنوع و تعدد کالاها، می‌تواند شامل اطلاعات گسترده‌ای باشد، که نیازمند ثبت و درج در آن است.
۹	هزینه	هزینه شامل ثبت درخواست، صدور و ارسال می‌گردد.

متفاوت را میسر می‌کند.

$$n_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sum_1^m x_{ij}} \quad \text{رابطه (۱)}$$

در مرحله بعد، با استفاده از نظر کارشناسان، اقدام به مقایسه زوجی شاخص‌ها گردید (جدول ۳). با نرمالیزه کردن اعداد، وزن نهایی هر شاخص به دست آمد. برای نرمالیزه کردن داده‌ها از روش بردار ویژه استفاده شد (رابطه ۱). نرمال‌سازی در تکنیک‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره به معنای بی‌مقیاس‌سازی است و امکان مقایسه داده‌ها با معیارهای سنجش

جدول ۳: ماتریس مقایسه زوجی شاخص‌ها

هزینه	ثبت اطلاعات	سرعت عمل	اعتبار امضا	قرارداد حمل	رسید حمل	انتقال مالکیت	انتقال تصرف	انتقال حقوق
۶/۱	۷/۱	۵/۱	۴/۱	۳/۱	۳/۱	۱/۲	۲/۱	۱
۶/۱	۷/۱	۵/۱	۴/۱	۲/۱	۲/۱	۱/۳	۱	۱/۲
۸/۱	۹/۱	۷/۱	۶/۱	۵/۱	۴/۱	۱	۳/۱	۲/۱
۴/۱	۵/۱	۳/۱	۲/۱	۱	۱	۱/۴	۱/۲	۱/۳
۴/۱	۵/۱	۳/۱	۲/۱	۱	۱	۱/۵	۱/۲	۱/۳
۳/۱	۴/۱	۲/۱	۱	۱/۲	۱/۲	۱/۶	۱/۴	۱/۴
۲/۱	۳/۱	۱	۱/۲	۱/۳	۱/۳	۱/۷	۱/۵	۱/۵
۱/۲	۱	۱/۳	۱/۴	۱/۴	۱/۴	۱/۸	۱/۷	۱/۷
۱	۲/۱	۱/۲	۱/۳	۱/۵	۱/۵	۱/۹	۱/۶	۱/۶

همانطور که در شکل ۲ مشاهده می‌شود، شاخص «انتقال مالکیت» با ۰/۶۴ دارای بالاترین وزن و پس از آن، شاخص «انتقال

حقوق قراردادی» با وزن ۰/۵۸ قرار دارد. کمترین وزن شاخص‌ها متعلق به شاخص «ثبت اطلاعات متنوع» با امتیاز ۰/۱۵ می‌باشد.



شکل ۲: وزن نسبی شاخص‌ها

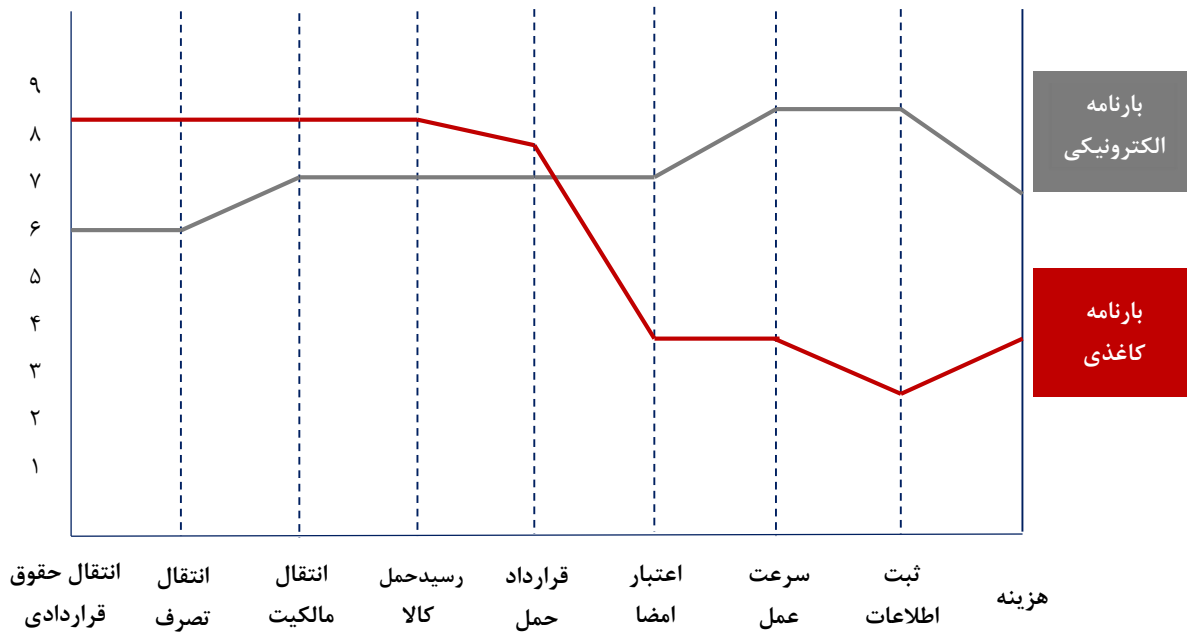
نتایج مقایسه زوجی هر یک از شاخص‌های نه‌گانه فوق‌الذکر با برنامه الکترونیکی و کاغذی در جدول ۴ ارائه شده است.

جدول ۴: امتیاز وزن‌دار برنامه کاغذی و الکترونیکی براساس شاخص‌های مورد بررسی

هزینه	شاخص‌ها								بارنامه
	ثبت اطلاعات	سرعت عمل در ارسال	اعتبار امضا	قرارداد حمل	رسید حمل کالا	انتقال مالکیت	انتقال تصرف	انتقال قرارداد	
۰/۳۷	۰/۴۱	۰/۴۲	۰/۴۰	۰/۳۵	۰/۳۵	۰/۴۹	۰/۳۸	۰/۴۲	کاغذی
۰/۴۱	۰/۵۲	۰/۵۱	۰/۴۴	۰/۲۸	۰/۲۸	۰/۴۲	۰/۳۱	۰/۳۳	الکترونیکی

طور مثال، برنامه الکترونیکی در زمینه اعتبار امضا، سرعت عمل، ثبت اطلاعات و هزینه امتیاز بیشتری کسب کرده است. از سوی دیگر، برنامه کاغذی در زمینه انتقال حقوق قراردادی، انتقال تصرف، انتقال مالکیت، رسید حمل کالا و قرارداد حمل امتیاز بیشتری کسب نموده است.

نتایج حاصل از مقایسه متغیرهای تحقیق با توجه به شاخص‌های نه‌گانه (براساس وزن شاخص‌ها) در شکل ۳ ارائه شده است. همانطور که در شکل نیز مشخص است، برنامه الکترونیکی، در برخی شاخص‌ها دارای امتیاز بالاتر از برنامه الکترونیکی است و در برخی دیگر، امتیاز پایین‌تری دارد. به



شکل ۳: نمودار مقایسه‌ای برنامه الکترونیکی و برنامه کاغذی براساس وزن شاخص‌های نه‌گانه

ولیکن، در زمینه مقایسه زوجی شاخص‌های وزن‌دار هر دو نوع برنامه (الکترونیکی و کاغذی)، نتایج نشان داد که هیچ‌کدام برتری مطلق نسبت به دیگری نداشته‌اند. بدین شکل که برنامه کاغذی در برخی از شاخص‌ها امتیاز بالاتر و در برخی دیگر، امتیاز پایین‌تر از برنامه الکترونیکی کسب کرده بود. برنامه کاغذی در زمینه انتقال حقوق قراردادی، انتقال مالکیت، انتقال تصرف، رسید حمل کالا و قرارداد حمل امتیاز بیشتری نسبت به برنامه الکترونیکی اخذ کرده است. لازم به ذکر است که سه مورد انتقال حقوق قراردادی، انتقال تصرف و انتقال مالکیت با تحقیقات (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۸) مطابقت دارد. ولیکن در مورد رسید حمل کالا و قرارداد حمل، نتایج با تحقیقات پیشین کاملاً مطابقت نداشته و تعدد نظر وجود دارد. از سوی دیگر، برنامه الکترونیکی، نسبت به برنامه کاغذی در زمینه شاخص‌های اعتبار امضا، سرعت عمل، ثبت اطلاعات و هزینه دارای برتری و اولویت بود. نتایج این بخش از تحقیق، در کلیات با مطالعات

بحث

همانطور که از یافته‌های تحقیق مشخص است، شاخص‌های مؤثر بر ارزیابی برنامه‌های کاغذی و الکترونیکی، در ۹ زمینه گوناگون طبقه‌بندی می‌شوند. این شاخص‌ها عبارتند از: انتقال حقوق قراردادی، انتقال تصرف، انتقال مالکیت، رسید حمل کالا، قرارداد حمل، اعتبار امضا، سرعت عمل در ارسال، ثبت اطلاعات و هزینه. نتایج این بخش از تحقیق، با مطالعات صورت گرفته توسط (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۶) و (عرب احمدی و همکاران، ۱۳۹۴) مطابقت دارد. از سوی دیگر، مقایسه زوجی شاخص‌ها نشان داد که شاخص «انتقال مالکیت» بالاترین وزن (۰/۶۴) را در اختیار دارد و پس از آن، شاخص «انتقال حقوق قراردادی» با وزن (۰/۵۸) قرار دارد. همچنین؛ کمترین وزن نیز متعلق به شاخص «ثبت اطلاعات متنوع» با (۰/۱۵) بوده است. نتایج این بخش از تحقیق، تاکنون در هیچ یک از مطالعات پیشین مورد بررسی قرار نگرفته و بنابراین نمی‌توان میان آنها مقایسه‌ای داشت.

انتقال، ضرورتی انکارناپذیر است که می‌تواند کمک مؤثری به جایگزینی موفقیت‌آمیز برنامه الکترونیکی به جای برنامه سنتی نماید. در این باره با توجه به قانون تجارت الکترونیک و قانون دریایی ایران، تدوین قانون مستقلی با عنوان قانون تجارت الکترونیک دریایی که در فصل مستقلی به مبحث برنامه الکترونیکی دریایی بپردازد، مورد نیاز است.

این جایگزینی در صورتی موفقیت‌آمیز خواهد بود که مبانی نظری و آکادمیک آن به خوبی در محیط‌های علمی دانشگاهی توجه شود و نتایج این مباحث علمی، به جامعه قانون‌گذار ملی و بین‌المللی و نیز مراکز آموزش نهادهای قضایی مانند مرکز آموزش قوه قضائیه ارائه گردد. بنابراین، توجه بیش از پیش محافل دانشگاهی به مبحث عملکرد اسناد الکترونیکی در حمل و نقل دریایی و التفات قانون‌گذار و دستگاه قضایی به نتایج این مطالعات در جهت کمک به جایگزینی برنامه کاغذی با برنامه الکترونیکی، ضرورتی انکارناپذیر است.

این مقوله مستلزم بسترسازی مناسب در مقررات و قواعد حاکم بر برنامه الکترونیکی است. بی‌شک زمانی جایگزینی برنامه کاغذی با برنامه الکترونیکی موفقیت‌آمیز خواهد بود که برنامه الکترونیکی به استفاده کنندگان آن بتواند اطمینان لازم را از برآورده کردن عملکردهای برنامه سنتی یعنی رسید کالا، دلیل قرارداد حمل و سند مالکیت بدهد. عدم توانایی برنامه الکترونیکی در برآورده کردن هر یک از این نیازها می‌تواند منافع طرفین درگیر در یک معامله بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد.

صورت گرفته توسط (اربابی و حاتمی‌پور، ۱۳۹۸) مشابهت داشت.

حقوق ناشی از برنامه متعاقب انتقال آن به خریدار منتقل می‌شود. انتقال این حقوق در قالب برنامه از این جهت در نظر گرفته شده است که در حمل کالاها به وسیله دریا، محموله ممکن است در مدت بسیار طولانی در حال حمل بر روی عرشه کشتی باشد.

برنامه وسیله‌ای است که در این مدت به کمک خریدار م شتابد و به وسیله این سند، دارنده برنامه می‌تواند نسبت به عرضه کالاها حمل شده که برنامه نشانگر آن است در بازار اقدام نماید. در حقیقت برنامه به دارنده آن توانایی نسبت به تصرفات ناشی از حقوق مالکانه را نسبت به کالاها می‌دهد و البته این مقوله در صورتی است که برنامه از جمله برنامه‌های قابل معامله باشد. این توانایی سبب می‌شود که دارنده برنامه حتی در زمانی که کالاها در حال حمل بر روی عرشه کشتی هستند، چنین تلقی شود که کالاها به طور نمادین به او منتقل شده‌اند و براساس این تحویل نمادین و به رسمیت شناخته شدن این حق توسط رویه بازرگانی، امکان تصرفات مالکانه از جمله عرضه کالاها برای فروش یا به وثیقه گذاشتن کالاهایی که برنامه نشانگر آنها هستند را پیدا می‌کند.

زمانی می‌توان برنامه را به عنوان یک سند مالکیت تلقی نمود که برنامه کارکردهای ناشی از هر سند مالکیتی، از جمله انتقال تصرف (یا سلطه)، انتقال مالکیت و انتقال حقوق قراردادی را محقق سازد. تحقق این کارکردها بستگی به سیستم حقوقی حاکم بر برنامه و مهمتر از آن پذیرش این قابلیت‌ها به وسیله رویه بازرگانی بین‌المللی دارد.

نتیجه‌گیری

بی‌شک برنامه، یکی از مهمترین اسناد حمل کالاهاست. از سوی دیگر، ضرورت جایگزینی برنامه الکترونیکی به جای برنامه کاغذی نیز ضرورتی انکارناپذیر است. زمانی برنامه الکترونیکی می‌تواند به خوبی در حمل و نقل بین‌المللی از جمله حمل و نقل دریایی ایفای نقش کند که کارکردهای اصلی برنامه سنتی درباره آن به خوبی برآورده شود.

به نظر می‌رسد تدوین مقررات ملی در باره عملکردهای برنامه الکترونیکی، به خصوص کارکرد آن به عنوان سند مالکیت قابل

منابع و مآخذ

- اربابی، م. و حاتمی‌پور، ن. (۱۳۹۸). "ارجاع برنامه دریایی به شروط قرارداد اجاره کشتی؛ در جستجوی قصد طرفین"، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۱۰، شماره ۱، صص. ۲۰-۱.
- السان، م. و امینی، و. (۱۳۹۳). "مطالعه تطبیقی جایگزینی برنامه کاغذی با برنامه الکترونیکی دریایی"، پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۱۸، شماره ۷۱، صص. ۶۴-۳۵.
- براری چناری، ی. و جهانیان، م. (۱۳۹۵). "صدور و مندرجات برنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی"، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۰، شماره ۹۳، صص. ۳۶-۱۳.
- تتلی، ویلیام (۱۳۷۰). "حمل و نقل دریایی، انتشارات مراکز آموزشی و تحقیقات گمرک ایران"، ص. ۷۹.
- داوس، م. (۱۳۹۲). "مشکلات و احتمالات برای استفاده از لایحه‌های الکترونیکی به عنوان وثیقه"، تهران: انتشارات جنگل، ص. ۱۶۱.
- سماواتی، ح. (۱۳۹۴). "حقوق معاملات بین‌المللی"، تهران: انتشارات ققنوس.
- شهبازی، ش. و دیگران. (۱۳۷۷). "نقش فرواد در حمل و نقل بین‌المللی"، تهران: انتشارات اتاق بازرگانی بین‌المللی.
- صفوی شاملو، ح. (۱۳۹۲). "راهنامه در کنوانسیون CMR"، مطالعات حقوق تطبیقی، ش. ۲.
- ضرابی، ا. و اذانی، م. (۱۳۸۰). "توسعه پایدار در جهان صنعتی و در حال توسعه"، تهران: مجله رشد آموزش جغرافیا، شماره ۵۹.
- طارم‌سر، م. (۱۳۹۵). "حقوق بازرگانی بین‌المللی"، تهران: انتشارات توسعه و نشر بازرگانی.
- طهماسبی، پ. و فاتحی، ا. (۱۳۹۷). "راهنمای حمل و نقل محصولات کشاورزی"، تهران: انتشارات خدمات بازرگانی.
- عرب‌احمدی، م، السان، م. و نوشادی، ا. (۱۳۹۸). "بررسی تطبیقی کارکرد برنامه به عنوان سند مالکیت"، دو فصلنامه علمی و پژوهشی دانش حقوق مدنی، دوره ۸، شماره ۱ (۱۵)، صص. ۴۱-۳۱.
- عرب‌احمدی، م، السان، م، نوشادی، ا. (۱۳۹۴). "برنامه الکترونیکی بین‌المللی دریایی و کارکردهای آن"، حقوق اسلامی، دوره ۱۲، شماره ۴۶، صص. ۱۶۵-۱۳۹.
- عرفانی، م. (۱۳۹۲). "حقوق تجارت"، تهران: نشر جنگل، ص. ۲۴۳.
- غریبه، ع. (۱۳۸۸). "آثار تخلف متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا"، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری (دانشنامه حقوق و سیاست)، دوره ۵، شماره ۱۲، صص. ۱۲۴-۹۹.

گرچی مهلبانی، ی. (۱۳۸۹). "معماری پایدار و نقد آن در حوزه محیط زیست"، نشریه علمی پژوهشی معماری و شهرسازی ایران، دوره ۱، شماره ۱، صص. ۹۱-۱۰۰.

ملک محمدی، م. (۱۳۹۰). "بررسی ابعاد حقوقی برنامه‌های الکترونیکی"، پایان‌نامه ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

مهمان نواز، ر. (۱۳۹۰)، "حقوق تجارت برات"، سفته، تهران: انتشارات مجد.

نبوی، ع. (۱۳۹۸). "اصول حسابداری"، تهران: انتشارات دیدار، چاپ اول، ص. ۲۱۱.

نجفی اسفاد، م. (۱۳۹۳). "حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی"، تهران: انتشارات سمت.

Ahmadi, M., Teymouri, P., Dinarvand, F., Hoseinzadeh, M., Babaei, A.A. & Jaafarzadeh, N. (2014). "Municipal solid waste landfill site selection using analytical hierarchy process method and geographic information system in Abadan, Iran", *Iranian Journal of Health Science*, Vol. 2(1), PP. 37-50.

Bertolini, M. & Braglia, M. Carmignani, G. (2006). "Application of the AHP methodology in making a proposal for a public work contract", *International Journal of Project Management*, Vol. 24(5), PP. 422-430.

Beskese, A., Demir, H.H., Ozcan, H.K. & Okten, H.E. (2015). "Landfill site selection using fuzzy AHP and fuzzy TOPSIS: a case study for Istanbul", *Environmental Earth Sciences*, Vol. 73(7), PP. 3513-3521.

Hook, W (2011). "10 Principles of Transportation in Urban Life, M. Aghili (Trans.)", Tehran: Phoenix Millennium.

Kennedy, H.P (2004). "Enhancing Delphi Research: Methods and Results", *J Adv Nurs Mar*, Vol. 45(5), PP. 504-511.

Khorsandi, H., Faramarzi, A., Aghapour, A. & Jafari, S.J. (2019). "Landfill site selection via integrating multi-criteria decision techniques with geographic information systems: a case study in Naqadeh, Iran", *Environmental Monitoring and Assessment*, Vol. 191, 730. <https://doi.org/10.1007/s10661-019-7863-8>

Litman, T. & Burwell, D (2006). "Issues in Sustainable Transportation", *International Journal of Environmental Issues*, Vol. 6(4), PP. 331-335.

Mehrabi, A. & Amini, H. (2013). "The role of political and security factors in the development of the Chabahar Free Zone", *Geopolitical Quarterly*, Vol. 9(31), PP. 135-140.

Mottaghi, A., Rahimi, R. & Eyvazlou, M. (2015). "The Strategic Role of the Silk Road in Cultural Development and the Establishment of Resistance Economics", *Ma'aref Quarterly*, No. 212.

Omkarprasad, V. & Sushil, K. (2006). "Analytic hierarchy process: An overview of applications", *European Journal of Operational Research*, Vol. 169(1), PP. 1-29.

Rathore, S., Ahmad, S. & Shirazi, S. (2016). "Use of the suitability model to identify landfill sites in Lahore-Pakistan", *Journal of Basic and Applied Sciences*, Vol. 12, PP. 103-108.

Comparative evaluation and comparison of the functions of different types of international maritime bill of lading

* Saeid Hassani

** Karen Rohani

*** Iraj Rezaeinejad

Abstract

The purpose of the present study is to make a comparative comparison between the functions of paper and electronic bill of lading and to evaluate their comparison. The research is of applied type and multi-criteria decision making method. In the first step, resources were searched and collected. Then, the data were categorized and coded. Then, data were compared, evaluated, analyzed and summarized. Hierarchical analysis (AHP) method was used to compare the options. Also; Delphi method (expert opinions) was used to weigh and compare the pairs of variables. For final analysis, Expert Choice software, version 2004 was used. The results showed that the indicators affecting the evaluation of paper and electronic bill of lading are classified into 9 different areas. These indicators include: transfer of contractual rights, transfer of possession, transfer of ownership, receipt of goods, contract of carriage, validity of signature, speed of delivery, registration of information and costs. On the other hand, a pairwise comparison of the indicators showed that the "transfer of ownership" index had the highest weight (0.64) and then the "contractual rights transfer" index with a weight (0.58). The lowest weight belonged to the index "Record various information" with (0.15). In terms of pairwise comparison of weighted indices of both types of bill of lading, the results showed that neither had absolute superiority over the other. Paper bill of lading received more points than electronic bill of lading in the transfer of contractual rights, transfer of ownership, transfer of possession, receipt of goods and contract of carriage. The electronic bill of lading had priority over the paper bill of lading in terms of signature validity, speed of operation, information registration and cost.

Key Words: Bill of Lading, International Rules, Maritime Bill of Lading, Hierarchical Analysis Process.

* PhD Student in International Law, Ghaemshahr Branch, Islamic Azad University, Ghaemshahr, Iran

** Assistant Professor, Department of International Law, Ghaemshahr Branch, Islamic Azad University, Ghaemshahr, Iran, (Corresponding Author), Email: karanrohani@yahoo.com

*** Assistant Professor, Department of International Law, Chalous Branch, Islamic Azad University, Chalous, Iran