

تاریخچه بارنامه:

آنچه مسلم است تاریخچه بارنامه به حمل دریایی شروع شده است. اگرچه حمل بارنامه با کشتی بیش از هزار سال قدمت دارد ولی به درستی معلوم نیست از چه زمانی استفاده از بارنامه معمول شده است. ابتدا صاحب کالا نماینده خود را همراه کالا اعزام مینمود تا کالا را در بندر مقصد تحویل بگیرد ولی با توجه به افزایش حجم کالا و تعداد فروشندگان، این کار عملی نبود و در نتیجه صاحب کشتی به هنگام تحویل بار، رسیدی به صاحب کالا می داد و هنگام رسیدن به مقصد و تحویل کالا به گیرنده رسیدی از آن دریافت می نمود، تا اینکه در نیمه دوم قرن شانزدهم برای تحویل و تحول کالا از برگ هایی به نام بارنامه استفاده نمود تا به مرور به شکل بارنامه های امروزی درآمد. از قرن نوزدهم کشورهای فعال در امور دریایی، اقدام به تدوین مقررات مربوط به حمل دریایی نمودند و به تدریج شرایط و مقررات بارنامه را تعیین و تکمیل کردند.

اولین تعریفی که از تعریف بارنامه به عمل آمده این است:

بارنامه سندی است که از طرف صاحب کشتی با ذکر تعداد و کیفیت محموله تهیه و تنظیم شده و بر طبق آن بارگیری انجام میشود و در سه نسخه صادر میشود است.

در قانون دریایی ایران مصب سال ۱۳۴۳ بارنامه دریایی چنین تعریف شده است:

بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی که از طرف صاحب او برای این منظور شده امضا گردد و به موجب آن تعهد میشود، بار توسط کشتی به مقصد حمل و تحویل گیرنده داده شود.

بطور کلی میتوان بارنامه را چنین تعریف کرد:

بارنامه عبارت است از سندی که حمل کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله مورد توافق (کشتی - قطار - کامیون - هواپیما و یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معین میباشد.

چنانچه گفتیم بارنامه دریایی در حقیقت سند قرارداد حمل و نقل دریایی است و خود قرارداد نیست در حالیکه چه در حقوق داخلی و چه در حقوق خارجی برخی دقت لازم را نکرده و بارنامه را قرارداد حمل و نقل دانسته اند و این اشتباهی است که قانونگذار ایران نیز در تعریفی که از قرارداد باربری دریایی در بند دو ماده پنجاه و دو قانون دریایی ارایه کرده مرتکب آن شده است، هرچند در بند هفت همین ماده به حقیقت امر توجه کرده و به سند بودن بارنامه تصریح کرده است.

بارنامه معمولاً حاوی اطلاعات زیر می باشد (مطالب مندرج در بارنامه) :

- ۱_ شماره بارنامه
 - ۲_ نام و آدرس حمل کننده
 - ۳_ نام و آدرس فرستنده کالا
 - ۴_ نام و آدرس گیرنده کالا
 - ۵_ نام و آدرس طرف ابلاغ شونده
 - ۶_ نام و یا شماره وسیله حمل
 - ۷_ شماره سفر یا شماره پرواز
 - ۸_ نام مبدأ بارگیری یا دریافت کالا
 - ۹_ نام مقصد یا تحویل کالا
 - ۱۰_ مشخصات کالا
 - ۱۱_ تعداد بسته ها و نوع بسته بندی
 - ۱۲_ شرح کالا
 - ۱۳_ وزن ناخالص کالا
 - ۱۴_ ابعاد کالا
 - ۱۵_ نحوه پرداخت کرایه حمل
 - ۱۶_ تعداد نسخ اصلی صادر شده
 - ۱۷_ تاریخ حمل و تاریخ صدور بارنامه
 - ۱۸_ شماره اعتبار اسنادی ثبت سفارش یا مجوزهای دیگر
 - ۱۹_ امضاء حمل کننده یا نماینده مجاز وی
- تبصره: بنا به توافق حمل کننده و صاحب کالا ممکن است تغییر کند، یعنی مطالب هم میتواند حذف شود هم اضافه.

آثار حقوقی بارنامه:

۱_ بارنامه دلیل انعقاد حمل دریایی است. بدین معنا که صرف صدور بارنامه مثبت، وجود قرارداد حمل بین فرستنده و متصدی حمل و نقل میباشد و احتیاج به ارایه دلیل دیگری برای اثبات آن وجود ندارد.

۲_ بارنامه ثابت میکند که فرستنده کالاهایی را به متصدی حمل تسلیم کرده است. در این حالت، بارنامه در نقش رسید تحویل کالا، ظاهر میشود. پس از صدور بارنامه، یگر متصدی حمل برخلاف مندرجات آن ادعایی داشته باشد، پذیرفته نمیشود زیرا صدور بارنامه آماده است بر تحویل کالا از جانب فرستنده، به همان کیفیت بیان شده در بارنامه.

۳_ بارنامه دلیل مالکیت محسوب میگردد. با توجه به ضرورت سرعت در امور تجاری، دارنده آن، صاحب کالا تلقی می شود تا بدین وسیله در تخلیه و تحویل کالا به مالک آن تسریع گردد. آنچه فوقاً گفته شد، در واقع مهمترین آثار حقوقی بارنامه دریایی است که در تجارت بین المللی دارای اهمیت فوق العاده ای میباشد، اما در عین حال بارنامه دارای خصوصیات و آثار دیگری نیز میباشد.

۴_ سندیت قابل معامله و قابل ظهنویسی و معمولاً به حواله کرد صادر میشود ولی میتوان به نام حامل نیز آنرا صادر نمود.

۵_ بارنامه باید بدون قید و شرط باشد، مگر آنکه طور دیگری بین طرفین توافق شده باشد.

۶_ تاریخ صدور آن از اهمیت زیادی برخوردار است، از جمله بر طبق ماده ۴۷ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی، بارنامه ای که پس از بیست و یک روز از تاریخ صدور به بانک ارایه شود، مورد قبول بانک ها نمیشود مگر آنکه شرط دیگری در اعتبار مقرر، پیش بینی شده باشد.

مشخصات و ویژگی های بارنامه معتبر و قابل قبول در تجارت بین الملل:

در تجارت بین الملل، اسناد حمل باید دارای خصوصیات ویژه ای باشند تا از نظر پرداخت وجه، یعم از وجه کالا یا کرایه حمل، تأخیر و اشکالی بوجود نیاید. لذا هم فروشنده به عنوان طرف معامله با خریدار و هم حمل کننده یا نماینده و کارگزار وی به عنوان طرف دیگر قرارداد باید در تهیه و صدور اسناد حمل دقت لازم را به عمل آورند.

این ویژگی ها در مورد بارنامه با توجه به مقررات بین المللی و بانکی عمدتاً به شرح زیر است:

۱_ صدور بارنامه در نسخ کامل و ارایه آن به بانک جهت جلوگیری از سوء استفاده های احتمالی

۲_ بارنامه بدون قید و شرط سندی است که بر روی آن یادداشت یا عبارتی مبنی بر معیوب بودن کالا یا بسته بندی آن درج نشده باشد. طبق نشریه ۲۸۳ اتاق بازرگانی بین المللی بنام بارنامه بدون قید و شرط است، با استفاده از این شرط فروشنده متعهد است کالا را در شرایط و بسته بندی مناسب تحویل حمل کننده دهد.

۳_ بارنامه حاکی از بارگیری کالا بر روی وسایل حمل باشد مگر آنکه در شرایط دیگر قید شده باشد.

۴_گاهی بارنامه به حواله کرد صادر می شود. معمولاً بارنامه ها را به حواله کرد بانک که یک طرف معامله است، صادر مینمایند و در حقیقت این بانک است که گیرنده کالا بوده و اختیار ظهنویسی بارنامه را در ازاء انجام عملیات بانکی خواهد داشت.

۵_نحوه پرداخت کرایه حمل در بارنامه معمولاً به صورت پیش پرداخت یا پس کرایه میباشد و طبق شرایط قرارداد فیما بین خریدار و فروشنده در بارنامه درج میگردد.

۶_تاریخ صدور بارنامه و سایر اسناد حمل باید پس از تاریخ گشایش و ابلاغ اعتبار و یا تاریخ ثبت سفارش باشد مگر آنکه توافق دیگری بین خریدار و فروشنده صورت گرفته باشد. در واقع خریدار باید ابتدا مقررات ورود کالا را رعایت و مجوزهای لازم را اخذ و مشخصات کالا را در بانک ثبت کننده سفارش، به ثبت رسانده باشد و سپس در مورد حمل کالا و صدور بارنامه و سایر اسناد حمل اقدام نماید.

۷_حداکثر مهلت ارایه بارنامه به بانک از تاریخ صدور یا حمل کالا ۲۱ روز است. طبق " مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی اتاق بازرگانی بین المللی " بانک ها از قبول اسنادی که بیش از ۲۱ روز از تاریخ صدور آنها به بانک ارایه شود امتناع خواهند کرد مگر اینکه مدت مشخصی در اعتبار قید شده باشد. بارنامه ای که بیش از مهلت مذکور از صدور آن گذشته باشد، به بارنامه کهنه معروف است و از درجه اعتبار ساقط است مگر اینکه بانک بازکننده اعتبار پرداخت وجه کالا را در قبال ارایه بارنامه مذکور بلامانع تشخیص دهد.

خصوصیات و ویژگیهای بارنامه دریایی معتبر:

۱_شاهدیست بر اجرای قرارداد حمل

۲_تأییدیست بر وصول کالا و به عنوان رسید دریافت کالا نیز محسوب میشود.

۳_سندیست قابل معامله و نهایتاً به عنوان سند مالکیت کالا تلقی میشود.

۴_قابل ظهنویسی است.

۵_معمولاً به حواله کرد صادر میشود ولی میتوان به نام حامل نیز صادر کرد.

۶_بارنامه باید بدون قید و شرط باشد، مگر آنکه به طریق دیگر بین طرفین توافق شده باشد.

۷_تعداد نسخ بارنامه مشخص باشد (معمولاً در سه نسخه اصل صادر میگردد ولی میتوان رونوشت غیر قابل معامله نیز صادر کرد).

۸_وضعیت پرداخت کرایه حمل باید مشخص گردد که به صورت پیش پرداخت و یا پس کرایه در مقصد میباشد.

۹- تاریخ صدور بارنامه که از اهمیت زیادی برخوردار است. همانطور که اشاره شد طبق ماده ۴۷ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی نثریه شماره ۴۰۰ اتاق بازرگانی بین المللی بارنامه ای که پس از ۲۱ روز از تاریخ صدور به بانک ارایه شود بارنامه کهنه که اصطلاحاً (stale) نامیده میشود و مورد قبول بانکها نمی باشد مگر اینکه شرط دیگری در اعتبار مقرر و پیش بینی شده باشد.

تقسیم بندی بارنامه های دریایی:

بارنامه های دریایی متفاوت می باشند و از جهات مختلف تقسیم بندی شده اند:

الف- از جهت موقعیت کالا ء موضوع بارنامه

۱- بارنامه دریایی کالای بارگیری شده

۲- بارنامه دریایی کالای دریافت شده

ب- از جهت تعدد وسایل حمل

۱- بارنامه دریایی مستقیم

۲- بارنامه دریایی غیر مستقیم یا سراسری

ج- از جهت وضعیت و کمیت کالای موضوع حمل

۱- بارنامه دریایی تمییز یا غیر مخدوش

۲- بارنامه دریایی غیر تمییز یا مخدوش

د- از لحاظ نوع سرویس

۱- سرویس منظم کشتیرانی

۲- سرویس چارتر

- بارنامه دریایی کالای بارگیری شده:

بانامه ایست حاکی براینکه کالا توسط متصدی حمل ، تحویل گرفته شده و در کشتی بارگیری شده است، این

بارنامه باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری صادر شود . بر روی چنین بارنامه ای عبارت (Shipped یا On board) قید میشود.

بارنامه دریایی کالای دریافت شده:

این بارنامه حاکی بر آنست که کالا توسط متصدی حمل یا فرمانده کشتی برای حمل دریافت شده است. "در عمل نیز بانک ها از قبول چنین بارنامه ای استنکاف می ورزند مگر آنکه گوی قرارداد منعقد شده بین خریدار و فروشنده اعتبار آن مورد پذیرش واقع شده و بانک نیز دستور خلاف از سوی ذینفع نداشته باشد." در روی چنین بارنامه ای عبارت (Received for Shipment) قید می شود.

بارنامه دریایی مستقیم:

بارنامه ای که حاکی بر حمل کالا از بندری به بندر دیگر بدون تغییر کشتی حامل کالا می باشد و دلالت بر ارسال مستقیم کالا به گیرنده آن دارد.

بارنامه دریایی غیرمستقیم:

بارنامه ای که یک قسمت از حمل محموله از طریق دریا و بوسیله شرکت صادرکننده بارنامه حمل می شود و قسمت های دیگر سفر ممکن است از طریق دریا بوده ولی بوسیله شرکت های حمل و نقل دیگر انجام میشود یا اینکه علاوه بر کشتی ، از وسایل حمل و نقل دیگرمانند کامیون، هواپیما و ترن استفاده میگردد، در این نوع بارنامه حتماً باید سفر دریایی وجود داشته باشد.

شرایط و ویژگیهای بارنامه سراسری:

۱- حاکی از بارگیری کالا روی وسیله حمل می باشد.

۲- بدون قید و شرط است.

۳- حاکی از نحوه پرداخت کرایه حمل است.

۴- در سه نسخه کامل صادر میشود.

۵- تاریخ صدور بارنامه مشخص می باشد.

بارنامه دریایی تمییز یا غیر مخدوش یا بدون قید و شرط:

اگر روی بارنامه ذکری از معیوب بودن کالا یا بسته بندی آن نشده باشد و به ضمیمه آن نیز یادداشتی نباشد، بارنامه تمییز یا غیر مخدوش یا بدون قید و شرط نامیده میشود و بر روی چنین بارنامه ای عبارت زیر قید می شود:

RECEIVED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION

(نامه ای که به عنوان گارانتی از طرف فروشنده کالا بابت ادعای خسارت خریدار به وی خواهند داد ، ارزش قانونی ندارد و خریدار نمی تواند پولی را بگیرد چون خسارات را باید حمل کننده پرداخت کند).

_بارنامه دریایی غیر تمییز یا مخدوش:

بارنامه ایست که صریحاً بر نقص و عیب کالا یا بسته بندی آن باشد، در معاملات مبتنی بر اعتبارات اسنادی بانک ها از قبول بارنامه های غیر تمییز و یا مخدوش خودداری می نمایند.

_بارنامه دریایی متعلق به سرویس های منظم کشتیرانی:

این بارنامه برای محموله کشتی هایی صادر می شود که دارای برنامه حرکت مشخص بوده و مسیرهای مشخصی را طی میکنند، شرکت هایی که به اینگونه حمل ها مبادرت می ورزند تابع مقررات خاص بوده و دارای نرخ مشخصی نیز می باشند.

_بارنامه چارتر:

بارنامه ایست که برای محمولاتی که با کشتی اجاره ای در بست حمل میگردد صادر می شود و حمل محمولات تحت این بارنامه تابع قرارداد چارتر می باشد، این بارنامه مورد قبول بانک ها نمی باشد مگر اینکه خلاف آن شرط شده باشد.

بارنامه ترنشیپمنت:

این بارنامه صرفاً مختص حمل کالا از طریق دریا بوده ولی کالا از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل خواهد شد و در آن مبدأ و مقصد محموله و همچنین نقطه انتقال کالا از کشتی اول به کشتی دوم و غیرهمشخص است.

بارنامه پشت سفید:

ظهر این بارنامه دارای اطلاعات کلی قرارداد حمل نمی باشد و صرفاً به مقررات خاصی اشاره میشود.

راهنامه دریایی:

این راهنامه غیر قابل انتقال بوده و جهت تحویل کالا به شخصی که نامش در راهنامه قید شده است صادر می شود.

از دیگر بارنامه ها که از آنها در حمل کالا از طریق دریا نیز استفاده می شود ، می توان موارد زیر را نام برد:

زمانی که قرار است حمل کالا با بیش از یک نوع وسیله نقلیه انجام شود از این نوع بارنامه استفاده میشود و صادرکننده مسؤلیت حمل از زمان دریافت کالا تا تحویل آن را بر عهده دارد.

فرق بارنامه حمل مرکب با بارنامه سراسری دریایی آن است که در بارنامه دریایی یکی از وسایط نقلیه مورد استفاده حتماً باید کشتی باشد، لیکن چنین شرطی برای بارنامه مرکب وجود ندارد. دوم اینکه در بارنامه حمل سراسری دریایی این احتمال وجود دارد که صادر کننده بارنامه فقط مسؤلیت حمل آن قسمت که خود حمل می نماید، بر عهده داشته باشد، در صورتیکه چنین احتمالی در بارنامه مرکب وجود ندارد.

بارنامه حمل مرکب فیاتا:

بارنامه حمل مرکب به نوعی از سند حمل اطلاق می گردد که فیاتا آن را جهت استفاده عاملین حمل و نقل که اعمال مربوط به حمل مرکب (چند منظوره) را انجام می دهند ، تنظیم کرده است.

بارنامه فیاتا می تواند به صورت بارنامه دریایی نیز صادر گردد.

سند بارنامه حمل در صورتیکه علامت " non_negotiable " یعنی غیر قابل معامله بودن بر روی آن نباشد، قابل معامله است. آن اصل توسط اتاق بازرگانی بین المللی و برطبق قوانین اتاق بازرگانی وضع گردیده است. قوانینی که اتاق بازرگانی بین المللی آن را جهت اسناد حمل مرکب (چند منظوره) به موجب جزوه شماره ۴۸۱ مطرح و چاپ کرده است. بنابراین بارنامه فیاتا علاوه بر آرم اتحادیه عاملین حمل و نقل حاوی آرم اتاق بازرگانی بین المللی نیز می باشد.

علاوه بر اینکه بارنامه قابل معامله حمل مرکب ، راهنمایی جهت انجام اعتبار اسنادی گمرک متحدالشکل و نیز راهنمایی جهت انجام اعتبارات اسنادی اتاق بازرگانی بین المللی محسوب می شود ، این بارنامه به عنوان سند حملی که مورد قبول عاملین حمل و نقل می باشد به شمار می رود.

عامل حمل و نقل به عنوان متصدی حمل مرکب یا مؤسسه حمل دریایی و نیز صادرکننده بارنامه فیاتا ، مسؤل اجرای عمل حمل می باشد. وی نه تنها مسؤلیت تحویل کالا در مقصد بلکه مسؤلیت تمام متصدیان حمل و اشخاص ثالثی را که برای تمام مراحل حمل توسط وی مورد استفاده واقع شده اند نیز به عهده دارد.

وقتی بارنامه فیاتا صادر شد ، عامل حمل و نقل کالا متعهد می گردد که در مقابل هر بسته یا تکه بار ، مقدار (SDR) ۲ به ازاء هر کیلو وزن ناخالص کالاهای از بین رفته یا خسارت دیده یا کلاً مقدار (SDR) ۶۶۶/۶۷ ، هر کدام که زیاده تر بود، بپردازد ، یا چنانچه یک مؤسسه حمل مرکب مشمول حمل کالا از طریق دریا ، یا راه آب های زمینی نمی گردد، مبلغ ثابتی معادل (SDR) ۸/۳۳ بر حسب وزن ناخالص کالا باید بپردازد. در صورتیکه فقدان یا

خسارت وارده به کالا ناشی از مرحله خاصی از حمل و نقل در یک عملیات حمل و نقل مرکب باشد ، عامل حمل و نقل کالا بر اساس قوانین ضروری ملی یا بین المللی که در این مرحله از حمل قابل اجراست ، مسؤل می گردد.

در هنگام صدور بارنامه حمل مرکب فیاتا ، عامل حمل و نقل باید اطمینان حاصل کند که:

۱_مسئولیت کالاهایی که در این خصوص مشخص می گردند و نیز حق اختیار کالاهایی که به او واگذار می شود را بپذیرد.

۲_کالاها بایستی در یک ترتیب و شرایط کاملاً خوب و مساعد به سر ببرند.

۳_جزئیات و مشخصات اسناد با دستورالعمل هایی که وی دریافت کرده مطابقت داشته باشد .

۴_مسئولیت پوشش بیمه ای محموله توسط فرستنده (امضا کننده) کالا مورد توافق قرار گرفته باشد.

۵_تعداد صدور بارنامه های اصلی فیاتا کاملاً مشخص باشد.

عاملین حمل و نقل که بارنامه فیاتا را صادر می کنند بایستی متضمن گردند که مسئولیت وتعهد آنها بر طبق شرایط بارنامه فیاتا می باشد.

"این سند به رنگ آبی و برای کلیه حمل ها اعم از جاده ای ، دریایی ، هوایی ویا ترکیبی از آنها صادر می شود.

فرق عمده بارنامه سراسری دریایی و بارنامه حمل مرکب با بارنامه حمل مرکب فیاتا این است که بارنامه حمل مرکب فیاتا متحدالشکل و یکسان بوده و علاوه بر استفاده برای ترکیبی از وسایط نقلیه برای حمل هر یک از انواع وسایط به تنهایی نیز قابل استفاده است ، در صورتیکه بارنامه های حمل مرکب و سراسری متحدالشکل نبوده و هر کشوری مقررات خاص خود را پشت آن می نویسد.