

Legal Analysis of Switch Bill of Lading in Maritime Transport

 **Seyed Nasrollah Ebrahimi**

Associate Professor of Faculty of Law and Political Science,
University of Tehran, Tehran, Iran
snebrahimi@ut.ac.ir

 **Amir Mohammad Ghorbania**

MA. in Private Law, Faculty of Law and Political Science,
University of Tehran, Tehran, Iran
amir.ghorbannia@ut.ac.ir

 **Alireza Delavar**

MA. in Oil & Gas Law, Faculty of Law and Political Science,
University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author)
alirezadelavar@ut.ac.ir



Abstract

Switch Bill of Lading, as one of the common yet sensitive practices in international maritime transport, refers to the process of replacing an original bill of lading with a new one in which essential details such as the name and address of the consignor and consignee, the place of origin or destination of the goods, and in some cases even the physical description of the cargo are altered. This practice is usually carried out in response to commercial necessities such as a change of buyer during transit, the need to issue documents that comply with the requirements of the final buyer, or, in more sensitive cases, to circumvent trade barriers, restrictive regulations, or international sanctions. Despite its significant role in facilitating international trade and providing flexibility in shipping operations, it should be noted that none of the major international regimes governing maritime transport of goods including the various versions of the Hague Rules, the Hamburg Rules 1978, or the Rotterdam Rules

Journal of Research and
Development in Private Law

Iranian Law and Legal Research
Institute

Vol. 3 | No. 5 | Spring and
Summer 2026
(Original Article)

www.jpl.illrc.ac.ir

DOI:

10.22034/jpl.2025.2065362.1221

2008 explicitly and directly address the issue of switch bills of lading. Similarly, in the Iranian legal system, there are no specific and clear regulations that define this process and its legal consequences, which can lead to ambiguities and legal disputes among stakeholders. Within this context, the main question arises as to how the process of switching a bill of lading is actually conducted in practice, and what legal implications, restrictions, and challenges it entails. The present study, employing a descriptive-analytical method and relying on library research, analysis of relevant judicial precedents, and examination of related international instruments, seeks to answer these questions. The findings of the research indicate that although a switch bill of lading can be an effective tool for increasing flexibility in international transactions and adapting trade documents to the dynamic needs of commercial parties, its legal validity depends on compliance with essential conditions such as verifying the authority of the requesting party, ensuring the effective and complete cancellation of previous versions, and utilizing modern technologies such as electronic transport documents. Observing these requirements plays a crucial role in preventing fraud, minimizing legal disputes, and enhancing the security and transparency of shipping documentation in international maritime commerce.

Keywords: Carrier, Contract of carriage of goods, Marine bill of lading, Maritime transport, Switch bill of lading



بررسی ابعاد حقوقی تعویض بارنامه در حمل و نقل دریایی

سید نصرالله ابراهیمی 

دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
snebrahimi@ut.ac.ir

امیر محمد قربان‌نیا 

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
amir.ghorbannia@ut.ac.ir

علیرضا دلاور 

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)
alirezadelavar@ut.ac.ir



چکیده

تعویض بارنامه (Switch Bill of Lading) به‌عنوان یکی از فرایندهای رایج و در عین حال حساس در حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی، به معنای جایگزینی یک بارنامه اصلی با بارنامه‌ای جدید است که در آن اطلاعات کلیدی از جمله نام و نشانی فرستنده و گیرنده، مبدأ یا مقصد کالا و در برخی موارد حتی مشخصات ظاهری محموله تغییر پیدا می‌کند. این اقدام معمولاً در پاسخ به اقتضائات و ضرورت‌های تجاری نظیر تغییر خریدار در میانه مسیر حمل، نیاز به صدور اسناد منطبق با توافقات خریدار نهایی، یا گاه در شرایط خاص‌تر برای دور زدن موانع تجاری، مقررات محدودکننده و تحریم‌های بین‌المللی صورت می‌گیرد. با وجود نقش پررنگ این پدیده در تسهیل تجارت بین‌المللی و انعطاف‌پذیر ساختن فرایند حمل‌ونقل، باید توجه داشت که تاکنون هیچ‌یک از قواعد بین‌المللی ناظر بر حمل‌ونقل دریایی کالاهای از جمله قواعد لاهه (نسخه‌های مختلف آن)، هامبورگ ۱۹۷۸ یا روتردام ۲۰۰۸، به‌طور مستقیم و صریح به موضوع تعویض بارنامه نپرداخته‌اند. در نظام حقوقی ایران نیز، مقررات مدون و روشنی در این زمینه وجود ندارد و این امر می‌تواند منجر به بروز ابهام‌ها و اختلافات حقوقی میان ذی‌نفعان شود.

دوفصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق خصوصی
پژوهشکده حقوق و قانون ایران

دوره ۳ | شماره ۵ | بهار و تابستان ۱۴۰۵
(مقاله پژوهشی)

www.jpl.illrc.ac.ir

DOI:

10.22034/jpl.2025.2065362.1221

در این چارچوب، پرسش اساسی آن است که فرایند تعویض بارنامه چگونه انجام می‌شود و از منظر حقوقی با چه آثار، محدودیت‌ها و چالش‌هایی همراه است. پژوهش حاضر با بهره‌گیری از روش توصیفی-تحلیلی و با اتکا به منابع کتابخانه‌ای، تحلیل رویه‌های قضایی و مطالعه اسناد بین‌المللی مرتبط، در پی پاسخ‌گویی به این پرسش‌هاست. یافته‌های تحقیق بیانگر آن است که هرچند تعویض بارنامه می‌تواند ابزاری مؤثر برای انعطاف‌پذیری در معاملات بین‌المللی باشد، اما اعتبار حقوقی آن منوط به رعایت الزامات و شرایطی چون احراز صلاحیت درخواست‌کننده، ابطال کامل نسخه‌های پیشین و به‌کارگیری فناوری‌های نوین به‌ویژه اسناد حمل الکترونیکی است. رعایت این پیش‌شرط‌ها می‌تواند نقش مهمی در پیشگیری از سوءاستفاده، کاهش دعاوی حقوقی و ارتقای امنیت و شفافیت در اسناد حمل‌ونقل دریایی ایفا کند.

کلیدواژه‌ها: بارنامه دریایی، تعویض بارنامه، قرارداد حمل کالا، حمل‌ونقل

دریایی، متصدی حمل.

مقدمه

در دنیای امروز که بخش چشمگیری از تجارت بین‌الملل از طریق دریا صورت می‌گیرد، اسناد متعددی در پی استفاده از کشتی‌ها شکل گرفته‌اند که هر یک با توجه به کارکرد ویژه خود، دارای اهمیت خاص و جایگاهی منحصر به فرد هستند. در میان اسناد مورد استفاده، بی‌تردید بارنامه یکی از اساسی‌ترین و معتبرترین آن‌ها هم از حیث حقوقی و هم از حیث تجاری به شمار می‌رود (نوری یوشانلوئی و حسینی، ۱۴۰۲: ۳-۴). بارنامه نه تنها دلالت بر تحویل کالا به متصدی حمل دارد، بلکه سندی الزام‌آور برای تحویل کالا در مقصد به شمار می‌رود و به عنوان رسید کالا، گواهی وضعیت محموله و ابزار انتقال مالکیت عمل می‌کند. در فرایند حمل دریایی، فرستنده کالا پس از توافق با متصدی حمل (که اغلب شرکت‌های حمل و نقل دریایی هستند)^۱، محموله را به وی تحویل می‌دهد و در ازای آن، «بارنامه»^۲ ای صادر می‌شود که در بردارنده‌ی اطلاعاتی نظیر نوع، مقدار، بسته‌بندی و وضعیت ظاهری کالا در زمان تحویل است. این سند معمولاً توسط فرمانده کشتی یا نماینده قانونی وی امضا شده و در برابر پرداخت کرایه حمل یا بخشی از آن، به فرستنده تحویل داده می‌شود. از آنجا که ارائه بارنامه برای تحویل گرفتن کالا در مقصد الزامی است، این سند به ابزاری کلیدی در تضمین حقوق ذی‌نفعان بدل شده است (ویلسون، ترجمه جوانمردی، ۱۴۰۱: ۲۱۵-۲۱۴). رفته رفته با تحول در مناسبات تجاری بین‌المللی، پیچیده‌تر شدن زنجیره تأمین کالا و ضرورت محرمانگی در برخی معاملات، شکل سنتی بارنامه دیگر پاسخگوی تمامی نیازهای فعالان و بازیگران عرصه تجارت بین‌الملل نبود. در چنین فضایی، بارنامه تعویضی^۳ به عنوان یک ابزار انعطاف‌پذیر و گاه راهبردی پدید آمده است. بارنامه تعویضی

^۱ در بسیاری از موارد متصدیان حمل مالک کشتی نیستند، بلکه با اجازه این ابزار حیاتی تجارت بین‌الملل، عملیات حمل و نقل را انجام داده و در قبال حمل کالای اشخاص ثالث، اقدام به صدور بارنامه می‌کنند. برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به:

عینی، مجتبی و رضوی، سید محمد حسن. (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت‌کش‌ها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد. مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز. ۹۳-۶۵ (۴) ۱۵۴. DOI:

10.22099/jls.2023.43161.4671، ص ۸۴.

^۲ Bill of Lading

^۳ Switch Bill of Lading (Switch BL)

به برنامه‌ای اطلاق می‌شود که پس از صدور برنامه اولیه، به درخواست یکی از طرفین و اغلب با هدف تغییر برخی اطلاعات کلیدی نظیر نام فرستنده، گیرنده، بندر مبدأ یا مقصد و یا حتی منشأ واقعی محموله صادر می‌شود. سند مذکور معمولاً در مواردی مورد استفاده قرار می‌گیرد که افشای اطلاعات اولیه می‌تواند تبعات اقتصادی، تجاری یا حتی سیاسی برای یکی از طرفین به دنبال داشته باشد. نمونه‌های کاربرد برنامه تعویضی در عمل فراوانند؛ برای مثال در معاملات مربوط به فرآورده‌های نفتی، شرکت‌های فروشنده گاهی تمایل دارند منشأ واقعی کالا یا مسیر حمل آن را پنهان نگه دارند؛ یا در مواقعی، خریدار نهایی یا فرستنده اولیه نمی‌خواهد هویت واقعی او در سند حمل درج شود. همچنین در برخی موارد، پس از عقد قرارداد فروش ثانویه، نیاز به صدور برنامه‌ای جدید با اطلاعات تازه به وجود می‌آید تا هماهنگی با توافق جدید حاصل شود (Bajaj, 2024). با وجود مزایای عملی تعویض برنامه، استفاده از آن با چالش‌های حقوقی قابل توجهی همراه است؛ از جمله، احتمال بروز تعارض با حقوق دارنده برنامه اولیه، مخاطره در پوشش بیمه‌ای کالا در صورت بی‌اطلاعی بیمه‌گر یا تبدیل این نهاد به ابزاری برای جعل و تقلب در قراردادهای حمل. این در حالی است که در بسیاری از نظام‌های حقوقی ملی و نیز اسناد بین‌المللی، مقررات روشنی درباره مشروعیت، حدود و آثار حقوقی این نهاد وجود ندارد. همچنین در ادبیات حقوقی داخلی، مطالعات جامع و نظام‌مندی در این زمینه بسیار اندک و پراکنده است. لذا با عنایت به خلاءهای موجود، اهمیت و ضرورت نگارش پژوهش حاضر روشن می‌گردد. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای، رویه‌های قضایی و مستندات تجاری، در پی آن است تا ضمن تبیین فرایند، دلایل و ابعاد حقوقی تعویض برنامه، مزایا و معایب آن را بررسی کرده و به این پرسش بنیادین پاسخ دهد که استفاده از برنامه تعویضی چه چالش‌ها و آثاری را برای فعالان تجاری و حقوقی ایجاد می‌کند و چه اختلافاتی را ممکن است به دنبال داشته باشد؟ فرضیه‌ی پژوهش حاضر این است که تعارضات و مشکلات در فرایند تعویض برنامه ناشی از ابعاد مختلف فنی و حقوقی بحث بوده و با رعایت برخی ضوابط شکلی و به کمک فناوری‌های جدید رفع خواهند شد. به منظور ارزیابی این فرضیه و پاسخگویی به سوالات فوق، ساختار پژوهش به چهار بخش تقسیم شده است؛ بخش نخست به بررسی و تعریف مفاهیم اصلی نوشتار اختصاص دارد،

بخش دوم به بررسی دلایل استفاده از بارنامه تعویضی می‌پردازد، بخش سوم که عمده مطالب جدید در آن آورده شده است و نوآوری‌های پژوهش در آن ملموس است به چالش‌های حقوقی تعویض بارنامه اختصاص دارد و سپس بخش پایانی، نتیجه‌گیری و پیشنهادات را ارائه می‌دهد.

توجه به این نکته ضروری است که از آنجائیکه متأسفانه در قوانین و مقررات داخلی (نظیر قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳) و در اسناد بین‌المللی مثل قواعد لاهه، قواعد هامبورگ و در مورد جزئیات و ابعاد حقوقی تعویض بارنامه صحبتی به میان نیامده است، لذا در این پژوهش عمده مطالب مطروحه از عرف تجاری رایج در حمل و نقل بین‌المللی دریایی و همچنین رویه قضایی مستخرج از پرونده‌های موجود می‌باشد.

۲. بررسی مفاهیم اصلی

این بخش به عنوان نخستین بخش پژوهش سعی بر آن دارد که مفاهیم اصلی پژوهش یعنی «بارنامه» و «بارنامه تعویضی» را مورد بررسی و تعریف قرار دهد.

۲/۱. بارنامه

خاستگاه بارنامه دریایی به حوالی قرن چهاردهم میلادی بازمی‌گردد؛ زمانی که این سند به‌عنوان نوشته‌ای غیرقابل انتقال (غیرقابل معامله) صادر و توسط متصدی کشتی در خصوص کالاهای تحویلی، تنظیم و به تاجری ارائه می‌شد که قصد سفر همراه با محموله خویش را نداشت. بارنامه مذکور دربرگیرنده اطلاعاتی درباره نوع، میزان و وضعیت کالا در زمان تحویل بود. در پی کسب تجربه و بروز اختلافات مکرر میان صاحبان کالا و متصدیان حمل، شروط قراردادی نیز به تدریج در بارنامه درج گردید تا چارچوبی برای حل و فصل اختلافات فراهم گردد. سرانجام در قرن هجدهم، بارنامه دریایی ویژگی ممتاز دیگر خود را نیز کسب نمود؛ یعنی قابلیت انتقال از طریق ظهنویسی، که پاسخی به نیاز بازرگانان و تجار برای انجام معاملات روی کالا، پیش از رسیدن کشتی حامل آن به مقصد تلقی می‌گردید (ویلسون، ترجمه جوانمردی، ۱۴۰۱: ۲۱۰). امروزه به طور کلی بارنامه سه کارکرد اصلی دارد که عبارتند از رسید حمل کالا، دلیل قرارداد حمل و سند مالکیت (عرب‌احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۸۹). بارنامه از آن‌رو به عنوان رسید کالا تلقی می‌شود

که متصدی حمل، پس از بارگیری، نوع، مقدار و وضعیت کالا را در بارنامه درج کرده و این سند را به فرستنده تحویل می‌دهد؛ سپس مکلف است محموله را مطابق با مندرجات سند مذکور در مقصد تحویل دهد (السان، امینی، ۱۳۹۳: ۴۰).^۱ همچنین بارنامه عبارت است از دلیل شروط قراردادی مندرج در قرارداد حمل بین متصدی حمل و فرستنده کالا و لذا بارنامه قرارداد حمل نیست اما دلیلی بر وجود آن است.^۲ (Kouladis, 2006: 267). در رابطه با کارکرد بارنامه به عنوان یک سند مالکیت نیز، اختلاف نظر زیادی وجود دارد^۳ ولی به طور مختصر می‌توان نتیجه گرفت وجود یا نبود این کارکرد باید به صورت موردی و در هر قرارداد

^۱ توجه به تمایز میان دو نوع اصلی بارنامه در حمل‌ونقل دریایی ضروری است. بارنامه مستر (Master Bill of Lading) سندی است که توسط شرکت حمل‌ونقل اصلی (Carrier یا خط کشتیرانی) برای فرستنده یا فرواردر صادر می‌شود و بیانگر قرارداد اصلی حمل است. در مقابل، بارنامه هاوس (House Bill of Lading) را فرواردر برای مشتری نهایی صادر می‌کند و ناظر بر رابطه قراردادی میان مشتری و فرواردر است. به عبارت دیگر، بارنامه مستر رابطه بین فرواردر (یا در برخی موارد، فرستنده اصلی) و شرکت حمل را تنظیم می‌کند، در حالی که بارنامه هاوس نمایانگر رابطه قراردادی میان مشتری نهایی و فرواردر است. برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به:

iContainers. (2024). House and Master Bill of Lading: A Complete Guide, Available at: (<https://www.icontainers.com/help/differences-between-house-master-bill-of-lading/>).

^۲ به عبارت دیگر باید بین خود قرارداد (Contract) و سندی که وجود قرارداد را اثبات می‌کند (Evidence of contract) تفکیک قائل شد. در حقوق قراردادهای، قرارداد معمولاً زمانی شکل می‌گیرد که طرفین توافق خود را بر شرایط حمل به صورت شفاهی یا کتبی اعلام کنند. بارنامه صرفاً یکی از اسناد مکتوب است که این توافق را بازتاب می‌دهد و قابل استناد به عنوان شاهی بر وجود قرارداد است.

^۳ در ادبیات حقوقی، بارنامه معمولاً به عنوان سند مالکیت کالا در جریان حمل تلقی می‌شود، به ویژه در سیستم حقوقی کامن‌لا. این دیدگاه سنتی، که بارنامه را Document of title می‌داند، به دارنده آن اجازه می‌دهد با ارائه سند، کالا را مطالبه یا به دیگری منتقل کند. با این حال، دیدگاه‌های انتقادی نیز نسبت به این تلقی وجود دارد. در برخی آثار استدلال شده است که بارنامه در واقع سند اثبات‌کننده تعهدات قراردادی میان فرستنده و متصدی حمل است، نه خود سند مالکیت واقعی کالا. از این منظر، مالکیت کالا از طریق قواعد عمومی قرارداد، فاکتور فروش یا توافقات جداگانه تعیین می‌شود و بارنامه صرفاً Presumptive evidence (اماره) در اختیار دارنده قرار می‌دهد، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. برای مثال مراجعه شود به:

Beale, H. (2021). Chitty on contracts (34th ed., Vol. 2, Carriage by Sea section) Sweet & Maxwell.

حمل به صورت مجزا با توجه به توافقات طرفین بررسی شود و همچنین ارتباط تنگاتنگی با قواعد ماهوی حقوق ملی حاکم بر بارنامه دارد (عرب‌احمدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۹۸). به دلیل اهمیت بارنامه، چندین سند حقوقی بین‌المللی به ابعاد آن پرداخته‌اند و در نظام حقوقی داخلی ایران نیز قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ ابعاد حقوقی مختلف این سند را مورد توجه قرار داده است. مطابق با بند ۷ از ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، بارنامه دریایی: «به سندی اطلاق می‌شود که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده است امضاء گردد و بر اساس آن سند تعهد شود بار به وسیله کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده تحویل می‌شود» این تعریف از بارنامه برگرفته از تعریف بارنامه در کتاب دوم قانون تجارت فرانسه مصوب سال ۱۸۰۷ است (طاهری، و همکاران ۱۳۹۹: ۲). همین‌طور از مهم‌ترین اسناد حقوقی بین‌المللی که به موضوع بارنامه و ابعاد حقوقی آن اختصاص پیدا کرده‌اند می‌توان به قواعد لاهه ۱۹۲۴^۱، پروتکل لاهه-ویزی «۱۹۶۸ (لازم‌الاجرا از ۱۹۷۷)»^۲، قواعد هامبورگ «۱۹۷۸ (لازم‌الاجرا از ۱۹۹۲)»^۳ و قواعد روتردام^۴ اشاره کرد. قواعد لاهه-ویزی اصلاح شده قواعد لاهه ۱۹۲۴ محسوب می‌شود. تاکنون، کشور ایران از بین این چهار سند صرفاً به قواعد لاهه ۱۹۲۴

¹ The Hague Rules (1924)

² The Hague-Visby Rules (1968)

³ The Hamburg Rules (1978)

⁴ The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules")

قواعد روتردام با نام رسمی "کنوانسیون سازمان ملل درباره قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی حمل کامل یا بخشی از کالا از طریق دریا"، در سال ۲۰۰۸ توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تصویب و در سال ۲۰۰۹ برای امضا گشوده شد. این کنوانسیون با هدف نوسازی، یکپارچه‌سازی و گسترش مقررات مربوط به حمل و نقل دریایی و مرکب (چندوجهی) کالا تدوین شده و شامل ۹۶ ماده است که جنبه‌های مختلف مسئولیت متصدی حمل، اسناد حمل، تعویض بارنامه، تحویل کالا، و دعاوی مرتبط را پوشش می‌دهد. با این حال، تا سال ۲۰۲۵ این قواعد هنوز لازم‌الاجرا نشده‌اند، چرا که تنها ۵ کشور آن را تصویب کرده‌اند و حد نصاب لازم برای اجرا (۲۰ کشور) هنوز حاصل نشده است. در خصوص جمهوری اسلامی ایران، این کشور تاکنون نه کنوانسیون را امضا و نه تصویب کرده و به آن ملحق نشده است.

پیوسته است.^۱ البته ایران پروتکل ۱۹۶۸ را نیز امضا اما هرگز تصویب نکرده است. در بند ۷ از ماده ۱ قواعد هامبورگ راجع به بارنامه دریایی تعریف نسبتاً جامعی، واجد خصوصیات اساسی سند مذکور، بدین شرح بیان شده است: « بارنامه به سندی اطلاق می‌شود که دلالت بر وجود قرارداد حمل دریایی کالا دارد و نشان می‌دهد که متصدی حمل، کالا را تحویل گرفته یا بر روی کشتی بارگیری کرده است و بر اساس آن، متعهد می‌گردد کالا را در ازای ارائه این سند، تحویل به گیرنده دهد. درج عبارتی در سند که کالا باید به حواله کرد شخصی معین، به حواله کرد، یا به حامل تحویل داده شود، به منزله چنین تعهدی از سوی متصدی حمل خواهد بود.»^۲ (براری چناری و جهانیان، ۱۳۹۵: ۱۷).

۲/۲. تعویض بارنامه

بارنامه تعویضی نسخه‌ای متفاوت از بارنامه اول است که توسط متصدی حمل به منظور تغییر در یکسری از مفاد بارنامه به سفارش خریدار یا فروشنده و یا نماینده یکی از آن‌ها صادر می‌شود (Citrus, 2024). همچنین بارنامه تعویضی در مواردی که شکل تجارت به صورت تجارت مثلثی^۳ است مورد استفاده قرار می‌گیرد. تجارت مثلثی در یک الگوی ساده بدین صورت است که کارخانه کالا را به تاجر و تاجر همان کالا را به خریداری دیگر می‌فروشد. اما چطور تعویض بارنامه در این نوع تجارت ورود پیدا می‌کند؟ فرض شود فروشندگان شمش فولاد، منبع تأمین‌کننده‌شان شخصی روس است که نمی‌خواهند خریدار تایوانی متوجه هویت منبع تأمین‌کننده شمش فولاد آن‌ها شود، به همین منظور فروشندگان پس از آن که تأمین‌کننده روس محموله را برایشان فرستاد، حین حرکت کشتی در مسیر، بارنامه را با کمک متصدی حمل تعویض می‌کنند و بارنامه‌ای صادر می‌کنند که

^۱ برای مطالعه بیشتر به متن قانون الحاق دولت شاهنشاهی ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی مصوب سال

۱۳۴۴ مراجعه شود، قابل دسترسی در: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95868>

^۲ The Hamburg Rules (1978), Art. 1(7)

^۳ Triangle Trades

در آن نام فرستنده به جای شخص روسی، نام خودشان است و نام خریدار هم به جای نام خودشان، نام خریدار تایوانی قرار می‌گیرد و مقصد هم، محل استقرار خریدار تایوانی است.^۱ در اینجا دو معامله مجزا صورت گرفته است؛ معامله شخص روس با فروشندگان شمش فولاد و معامله فروشندگان شمش با خریدار تایوانی و بدین شکل از تجارت، تجارت مثلثی گفته می‌شود (Lasky, 2023). همین‌طور در تجارت بین‌المللی نفت، اصطلاح تجارت مثلثی برای مثال به الگویی اشاره دارد که در آن نفت خام از خاورمیانه (مثلاً عربستان سعودی یا ایران) به پالایشگاه‌های سنگاپور یا دیگر قطب‌های پالایشی در آسیای جنوب شرقی ارسال می‌شود، سپس فرآورده‌های نفتی حاصل (مانند بنزین یا گازوئیل) به بازارهای مصرفی بزرگی مانند چین صادر می‌گردد. این ساختار سه‌گانه، با بهره‌گیری از موقعیت راهبردی سنگاپور به‌عنوان مرکز لجستیک و پالایش، مزیت‌های اقتصادی، حمل‌ونقلی و قراردادی متعددی را در زنجیره تأمین انرژی فراهم می‌آورد و با تعویض بارنامه تسهیل می‌شود.

هنگام صدور بارنامه تعویضی، برخی اطلاعات می‌توانند نسبت به بارنامه اولیه تغییر پیدا کنند که عبارتند از: ۱. هویت فرستنده، طرف اطلاع‌رسانی، یا خریدار^۲ ۲. جزئیات بندر بارگیری ۳. محل و تاریخ صدور ۴. نام کشتی (در صورت لزوم) (Ashwani, 2023). همچنین باید به این نکته، توجه کرد که مواردی نیز وجود دارند که در بارنامه تعویضی به هیچ‌عنوان قابل تغییر نیستند. این موارد به قرار ذیل‌اند: ۱. جزئیات بار شامل تعداد بسته‌ها، ابعاد، وزن و ابعاد ۲. اطلاعات مربوط به محموله خطرناک در صورت وجود ۳. اطلاعات محموله‌ای که در یخچال نگهداری می‌شود، اطلاعاتی نظیر تنظیمات دما، تنظیمات رطوبت و غیره ۴. و در آخر، تمام شروط اساسی بارنامه سابق (Manaadiar, 2024).

^۱ مثال برگرفته از پرونده‌ای است که در ادامه نام آن آورده می‌شود:

The Atlas [1996] 1 Lloyd's rep 642 case

^۲ البته در بارنامه‌هایی که در قالب بارنامه مستقیم (Straight Bill of Lading) صادر می‌شوند (یعنی کالا به طور غیرقابل انتقال برای گیرنده‌ای مشخص ارسال می‌شود و تحویل آن فقط به همان شخص مجاز است)، تعویض شخص گیرنده بار یا خریدار اصولاً ممکن نخواهد بود، مگر با رضایت تمام طرفین بارنامه اصلی.

در آخر باید اشاره کرد که برای تعویض بارنامه باید چند مرحله پشت سر گذاشته شود:

گام اول، ارائه درخواست: اشخاص ذیصلاح در تعویض بارنامه (فرستنده، گیرنده و یا نماینده هر یک از آنها)، باید درخواست خود جهت صدور بارنامه جدید را به شرکت حمل و نقل (متصدی حمل) ارائه نمایند. این درخواست باید شامل فهرست تغییرات مورد نظر بارنامه تعویضی نسبت به بارنامه قبلی و همچنین مدارک و مستندات پشتیبان برای اثبات لزوم تغییرات باشد. در رویه‌های حمل و نقل بین‌المللی، زمان‌بندی درخواست تعویض بارنامه نیز از اهمیت عملی و حقوقی زیادی برخوردار است. اگرچه قواعد صریح بین‌المللی در این خصوص وجود ندارد، اما عرف تجاری و توصیه‌های عملی از سوی متصدیان حمل و خطوط کشتیرانی نشان می‌دهد که درخواست تعویض بارنامه باید پیش از رسیدن کشتی به بندر مقصد و ترجیحاً حداقل پیش از پایان دوره Free-Out (یعنی دوره‌ای که تخلیه کالا بدون هزینه اضافی مجاز است) صورت گیرد.

گام دوم، بررسی و تأیید: در این مرحله، شرکت حمل و نقل (متصدی حمل) موظف است درخواست را با دقت بررسی کرده و از انطباق آن با الزامات قانونی و قواعد حمل و نقل دریایی اطمینان حاصل کند. پس از احراز اصالت درخواست و انطباق حقوقی آن، بارنامه تعویضی صادر می‌شود.

گام سوم، تأیید تغییرات: تغییرات اعمال شده در بارنامه تعویضی باید به تأیید فرستنده یا گیرنده‌ای برسد که نام آن‌ها در بارنامه اصلی درج شده است. این مرحله به منزله تأیید رسمی و کتبی تغییرات تلقی می‌شود. ظهرو نویسی به حفظ اعتبار و اصالت اسناد حمل و نقل کمک کرده و از بروز هرگونه ابهام یا تعارض جلوگیری می‌کند (البته در بارنامه‌های الکترونیکی تأیید ذی‌نفع به صورت امضای دیجیتال انجام می‌شود؛ نه از طریق ظهرو نویسی سنتی).

گام چهارم، ارائه اسناد: بارنامه تعویضی باید همراه با نسخه‌های اصلی بارنامه قبلی به شرکت حمل و نقل (متصدی حمل) یا مقامات گمرکی ارائه شود. این مرحله برای ادامه فرایند حمل و نقل بسیار حیاتی است، زیرا تأیید نهایی تغییرات توسط مراجع ذیصلاح را به همراه دارد. ارائه به موقع این اسناد، از بروز تأخیر، توقف محموله یا مشکلات حقوقی در فرایند حمل جلوگیری کرده و موجب تطبیق کامل با مقررات موجود می‌گردد (Bajaj, ۲۰۲۳).

2024). برای مثال در ایران، به‌ویژه در بنادر تحت پوشش سازمان بنادر و دریانوردی، ثبت اطلاعات در سامانه^۱ EPL ضروری است. این سامانه زیرساخت الکترونیکی رسمی سازمان بنادر ایران برای ثبت، پیگیری و مدیریت فرایندهای مرتبط با ترخیص و جابه‌جایی کالا در بنادر است. در مراحل تعویض بارنامه، وقتی شرکت حمل یا نماینده آن درخواست صدور بارنامه جایگزین را ارائه می‌دهد، باید اطلاعات مربوط به بارنامه اولیه، بارنامه جدید، مشخصات کشتی و محموله و مدارک مالکیت یا نمایندگی را در سامانه مذکور ثبت و بارگذاری کند.

۳. دلایل به‌کارگیری بارنامه تعویضی

در حمل‌ونقل بین‌المللی و تجارت فرامرزی، تعویض بارنامه می‌تواند نقش مهمی در انعطاف‌پذیری، محرمانگی و کارآمدی معاملات ایفا کند. این سند در مواردی صادر می‌شود که شرایط اولیه‌ی حمل تغییر کرده یا منافع تجاری خاصی ایجاب می‌کند که بارنامه جدیدی با اطلاعات متفاوت از بارنامه اصلی تهیه شود. در ادامه، مهم‌ترین دلایل صدور بارنامه جدید و توضیح هر یک ارائه می‌شود.

۳/۱. تغییر نام فرستنده یا گیرنده کالا

در معاملات زنجیره‌ای، فروشنده واسطه^۲ مایل است تا اطلاعات تأمین‌کننده اصلی و خریدار نهایی را از یکدیگر پنهان کند. برای این منظور، او بارنامه اصلی را به شرکت حمل‌ونقل تحویل می‌دهد و درخواست صدور بارنامه جدید با نام خود به‌عنوان فرستنده و

^۱ Electronic Port Logistics

^۲ یک معامله‌گر واسطه Intermediary trader که با عناوینی مانند دلال یا میانجی نیز شناخته می‌شود، فردی است که تسهیل‌کننده تراکنش‌ها میان طرفین مختلف بوده و اغلب به جای درگیر شدن با کالا و یا محموله، مدیریت اسناد و مدارک مربوط به معامله را بر عهده دارد. این افراد مالک کالا نیستند، اما دارای اختیار قانونی برای فروش مالکیت کالا به خریدار نهایی هستند. واسطه‌ها به عنوان پل ارتباطی میان عرضه‌کنندگان و مصرف‌کنندگان عمل می‌کنند و می‌توانند شامل کارگزاران، نمایندگان، عمده‌فروشان و سایر اشخاص مشابه باشند. برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به:

Ahmed E. (2023). How to survive as an Intermediary in the international trading business, Available at: (<https://www.linkedin.com/pulse/how-survive-intermediary-international-trading-business-ark-trading>), Visited 2025/04/12.

نام خریدار نهایی به عنوان گیرنده می نماید. این اقدام مانع از برقراری ارتباط مستقیم میان طرفین اصلی و حذف واسطه می گردد (Park, 2012: 391). همچنین بارنامه تعویضی می تواند از افشای اطلاعات مربوط به تولید، فناوری های اختصاصی، روش های حمل و سایر داده های حساس جلوگیری کند.

۳/۲. تغییر بندر بارگیری یا بندر تخلیه

بارنامه جدید ممکن است در نتیجه تغییر در مسیر حمل صادر شود. فورس ماژور^۱ و اجتناب از قوانین تحریمی یا تجاری از دلایل تغییر در مسیر حمل است.

۳/۲/۱. فورس ماژور: اگر کشتی به دلیل حوادثی مانند زلزله یا برخورد با اسکله قادر به پهلوگیری در بندر اصلی تخلیه نباشد، فرمانده کشتی می تواند محموله را در بندر دیگری تخلیه کند. در این صورت، بارنامه جدیدی با مقصد تازه صادر می شود. ۳/۲/۲. اجتناب از قوانین تحریمی یا تجاری: گاهی برای دور زدن محدودیت های قانونی میان کشورها (مانند محدودیت تجارت میان چین و تایوان در گذشته و یا شرایط تحریمی آمریکا برای ایران)، بارنامه ای با اطلاعات ظاهری متفاوت صادر می شود تا بنادر بارگیری و تخلیه واقعی پنهان بمانند (Saunders, 2020).

۳/۳. پوشاندن نواقص یا علائم نامطلوب در محموله

در صورتی که در بارنامه اولیه، بر روی کیفیت محموله علامت هایی مانند «رطوبت زده»، «بسته بندی ناقص» یا «زنگ زده» درج شده باشد، این سند ممکن است در فرایند اعتبار

^۱ فورس ماژور (Force majeure) که در فارسی به قوه قاهره یا قوه قهریه ترجمه شده، اصطلاحی است که از حقوق فرانسه گرفته شده است. در تعریف این اصطلاح می توان این چنین گفت: «آنچه که قابل پیش بینی نبوده و قابل اجتناب نیز نباشد و متعهد را در حالت عدم قدرت بر اجراء تعهد خویش قرار دهد.» برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به:

جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۹۲)، ترمینولوژی حقوق، انتشارات گنج دانش، چاپ بیست و پنجم. ص ۵۵۳.
صفایی، سید حسین (۱۳۶۴)، قوه قاهره یا فورس ماژور (بررسی اجمالی در حقوق تطبیقی و حقوق بین الملل و قراردادهای بازرگانی بین المللی)، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۳.

اسنادی مورد پذیرش بانک قرار نگیرد. در چنین حالتی، فروشنده ممکن است درخواست صدور بارنامه بدون این یادداشت‌ها^۱ در ازای یک ضمانت‌نامه (برای قبول مسئولیت‌های احتمالی)^۲ را بدهد. با این حال، در کشورهایمانند انگلستان و ژاپن، صدور چنین بارنامه‌ای با علم به وجود نواقص، فاقد اعتبار تلقی میشود (Park, 2012: 392).

۳/۴. تغییر تاریخ حمل برای اهداف تجاری یا مالی

در معاملات کالاهای اساسی مانند فرآورده‌های نفتی که قیمت بر اساس شاخص‌هایی مانند PLATTS^۳ تعیین می‌شود، تاریخ حمل می‌تواند بر قیمت معامله تأثیرگذار باشد. برخی فروشندگان برای بهره‌برداری از قیمت بالاتر، ممکن است درخواست بارنامه‌ای با تاریخ حمل متفاوت ارائه دهند (Park, 2012: 392).

^۱ Clean B/L

^۲ ضمانت‌نامه مذکور (LOI یا Letter of Indemnity) به معنای نامه‌ای برای جبران خسارت است که معمولاً توسط فرستنده یا گیرنده کالا به شرکت حمل ارائه می‌شود. این نامه تضمین می‌دهد که اگر شرکت حمل کالایی را بدون ارائه اصل بارنامه یا در شرایط خاص تحویل دهد، در صورت بروز خسارت یا ادعا، مسئولیتی متوجه شرکت حمل نباشد و زیان‌ها جبران شود. البته این سند بسته به نوع صادرکننده آن می‌تواند در قالب ضمانت‌نامه بانکی یا صرفاً تعهدنامه شرکتی ارائه شود. این تفاوت از حیث اعتبار حقوقی و سطح پوشش ریسک اهمیت دارد؛ زیرا ضمانت‌نامه بانکی تعهدی الزام‌آور با پشتوانه مالی است، در حالی که تعهدنامه شرکتی معمولاً از ضمانت اجرایی کمتری برخوردار بوده و ریسک عدم جبران خسارت را افزایش می‌دهد. تمایز این دو، در تحلیل مخاطرات ناشی از تحویل کالا بدون ارائه بارنامه اصلی، نقشی کلیدی دارد.

^۳ شاخص Platts به مجموعه‌ای از ارزیابی‌های قیمتی اطلاق می‌شود که توسط مؤسسه S&P Global Commodity Insights (Platts) منتشر می‌گردد و به عنوان مرجع قیمت در معاملات فیزیکی و قراردادی نفت خام، فرآورده‌های نفتی و دیگر کالاهای انرژی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

این شاخص‌ها مبتنی بر ارزیابی روزانه بازار نقدی (Spot Market) از طریق اطلاعات میدانی، گزارش‌های معاملاتی، پیشنهاد قیمت و تحلیل داده‌های بازار توسط تحلیلگران مستقل Platts تعیین می‌شوند. برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به:

S&P Global Commodity Insights (Platts), Methodology and Specifications Guide, various products (e.g., crude oil, refined products), available at: <https://www.spglobal.com/commodityinsights>, Visited on 2025/06/04

۳/۵. ادغام یا تفکیک بارنامه‌ها

۳/۵.۱. ادغام: در صورتی که محموله از چند منبع به صورت جداگانه به بندر برسد اما با یک کشتی حمل شود، ممکن است به جای چند بارنامه جداگانه، یک بارنامه واحد صادر شود. این امر مراحل گمرکی، انبارداری و فروش را ساده تر می‌کند.

۳/۵.۲. تفکیک: در مقابل، ممکن است یک بارنامه کلی به چند بارنامه تفکیک شده تقسیم شود تا مطابق با مقررات گمرکی یا درخواست خریداران مختلف تنظیم گردد. این فرایند در برخی موارد با صدور بارنامه‌های جدید همراه است. البته این موضوع می‌تواند باعث اختلاف در مالکیت کالا، پیچیدگی در تعیین مسئولیت حمل‌کننده، مشکلات اسنادی و بیمه‌ای شود. بنابراین، استفاده از تفکیک بارنامه ریسک حقوقی بالایی دارد و نیازمند دقت و هماهنگی کامل بین طرف‌های درگیر است.

۳/۶. فروش مجدد در حین حمل^۱

در مواردی که کالا در میانه مسیر به خریدار جدیدی فروخته می‌شود، برای هماهنگی با خریدار جدید و مقصد نهایی، لازم است بارنامه‌ای با مشخصات تازه صادر گردد. این بارنامه می‌تواند بندر تخلیه، گیرنده، یا سایر جزئیات را به‌روزرسانی کند (Manaadiar, 2024).

۴. چالش‌های حقوقی تعویض بارنامه

با وجود کارکردها، دلایل و توجیهات متعدد صدور بارنامه تعویضی، به علل متعدد عملی و حقوقی، از جمله خلاء مقررات قانونی در سطوح بین‌المللی و ملی در خصوصی تعویض بارنامه و همین‌طور توجه اندک حقوق دانان به جزئیات این بحث، اعمال و اجرای این فرایند با چالش‌ها و مشکلات متعددی همراه است که در این بخش بیان خواهند شد.

۴/۱. ابهامات مربوط به وضعیت قرارداد اصلی حمل دریایی کالا

همواره در کنار بارنامه، یک قرارداد اصلی حمل کالا نیز وجود دارد که صدور بارنامه نتیجه‌ی آن و سپس نشانه‌ای از وجود آن است. لذا با تعویض بارنامه ممکن است در مورد سرنوشت قرارداد اصلی ابهاماتی ایجاد گردد. اجمالا باید گفت که در اکثر موارد، تعویض

^۱ Resale on High Seas

بارنامه صرفاً یک اقدام تجاری جهت تسهیل جابه‌جایی بار است و اثری بر قرارداد اصلی ندارد، مگر اراده‌ی صریح یا ضمنی خلاف آن وجود داشته باشد. با این حال پاسخ دقیق به این موضوع نیازمند توجه به دو نکته است. اولاً اثر تغییر بارنامه بر قرارداد اصلی به این امر بستگی دارد که چه اطلاعاتی بین بارنامه قدیمی و جدید تغییر می‌کند و ثانیاً بارنامه همان‌گونه که بیان شد دارای سه کارکرد اصلی است: ۱. سندی دال بر دریافت کالا است، ۲. مدرک اثبات وجود قرارداد حمل است و ۳. سندی قابل انتقال است که نشانه‌ی مالکیت کالا است. بنابراین برای مثال تغییرات در شرح محموله در بارنامه جدید، مستلزم انعقاد قرارداد حمل جدید نیست و تنها حقوق و تعهدات ناشی از قرارداد حمل موجود به بارنامه جدید انتقال پیدا می‌کند ولی اگر بنا باشد فرستنده یا گیرنده که طرفین قرارداد اصلی هستند تغییر کنند، در این صورت نیاز به انعقاد قرارداد حمل جدید هم‌زمان با تعویض بارنامه هم هست؛ چراکه چنین تغییری دلالت بر جابه‌جایی مالکیت کالا دارد، ولو بدون آنکه قرارداد کتبی جدید تنظیم گردد (چراکه دادگاه برای احراز تغییر قرارداد به مفهومی موسوم به واقعیت رفتار طرفین^۱ استناد می‌کند). از آنجائی که اثر این امر فسخ قرارداد اصلی و جایگزینی آن با قرارداد دیگری است، در فرض تغییر گیرنده یا فرستنده، همه طرف‌های ذی‌نفع باید به این جایگزینی رضایت دهند (Goldby, 2019: 6-7). همچنین اگر در بارنامه جدید حقوق یا شرایطی درخواست شود که قابل انطباق با بندهای قرارداد حمل موجود نیست (برای مثال طریق حل اختلاف به داوری تغییر کند)، موافقت متصدی حمل با این شرایط جدید به منزله‌ی تغییر و اصلاح بندهای قرارداد یا ایجاد متمم جدیدی برای آن است.

۴/۲. احتمال تقلب، کلاهبرداری و ارائه اظهارات خلاف واقع

¹ Conduct of the parties

معادل اصطلاح حقوقی «واقعیت رفتار طرفین» در ادبیات حقوقی خارجی به ویژه در حقوق قراردادهای کاملاً، با عباراتی مثل (Course of Performance) یا (Course of Dealing) نشان داده می‌شود. در تحلیل اختلافات قراردادی، دادگاه‌ها و داوران غالباً به واقعیت رفتار طرفین رجوع می‌کنند تا بفهمند قرارداد چگونه اجرا شده؛ آیا تفسیر خاصی مورد توافق عملی بوده و آیا طرفی از حق صرف نظر کرده یا عرف خاصی را پذیرفته است یا خیر.

تعویض بارنامه می‌تواند اهداف متقلبانه داشته باشد و مشکلات حقوقی جدی ایجاد کند. هرچند از نظر قانونی امکان‌پذیر است، اما اگر با قصد غیرمشروع انجام شود و قصد متقلبانه احراز گردد، چنین تعویضی بلااثر خواهد بود. این فرایند فرصتی برای صدور بارنامه‌های جعلی فراهم می‌کند، به‌ویژه زمانی که مشخصات کالا، تاریخ حمل یا بنادر بارگیری و تخلیه برای مطابقت با شرایط اعتبار اسنادی یا اهداف متقلبانه دستکاری شود (Sioulas, 2013: 37).

برای نمونه، در پرونده‌ای^۱، خریدارانی هم که اجازه‌کننده کشتی بودند، از متصدی حمل خواستند بدون ارائه بارنامه اصلی و با تنظیم یک بارنامه جدید، کالای خود را در بندر دیگری دریافت کنند و در ازای آن ضمانت‌نامه‌ای برای جبران خسارات احتمالی ارائه دادند (Mondaq, 2021). کالا تحویل شد، اما مشخص شد که طی شرطی در قرارداد، فروشنده اصلی تا دریافت کامل وجه مالکیت بار را حفظ کرده بود؛ در نتیجه، تحویل بدون بارنامه اصلی نقض حقوق مالکانه به شمار آمد و متصدی حمل به جبران خسارت محکوم شد. همچنین صدور بارنامه دوم بدون تسلیم و ابطال نسخه اول، می‌تواند نشانه قصد کلاهبرداری باشد. در پرونده‌ای^۲ در دیوان عالی سنگاپور، شرکت دیوون به عنوان خریدار و اجازه‌کننده کشتی، ضمن تبانی با متصدی حمل، بارنامه دومی صادر کرد در حالی که نسخه اول هنوز تسلیم و ابطال نشده بود. هدف این کار، انتقال کالا پیش از پرداخت وجه به خریداران فرعی بود (Goldby, 2019: 20). دادگاه این اقدام را تقلب دانست و حکم کرد که فروشنده می‌تواند خسارت را از مالکان کشتی مطالبه کند.

علاوه بر موارد فوق، وجود چندین بارنامه در گردش برای یک محموله نیز، متصدی حمل را در معرض ادعای تحویل نادرست قرار می‌دهد. برای مثال، فرستنده متقلب می‌تواند کالا را به دو گیرنده بفروشد و صدور بارنامه دوم این امکان را تسهیل می‌کند. اگر بارنامه اول تسلیم یا ابطال نشود، هر دو گیرنده ممکن است برای تحویل کالا ادعا کنند و متصدی

¹ The Istana VI, [2010] MLJU 1790 (High Court of Malaya, Malaysia).

² Samsung Corp v Devon Industries Sdn Bhd [1996] SGHC 246, [1995] 3 SLR® 603 (Singapore High Court)

حمل در موقعیت دشواری قرار گیرد (ویلسون، ۱۴۰۱: ۳۰۷). در پرونده ای^۱ در دادگاه عالی سنگاپور، نماینده مالک کشتی به شکل متقلبانه بارنامه دومی صادر کرده بود که منجر به توقیف کالا و ادعاهای متعارض شد. دادگاه حکم داد که مالک کشتی نمی تواند به استناد قواعد لاهه در مورد فرض توقیف کشتی از مسئولیت شانه خالی کند، زیرا توقیف نتیجه ی اقدامات متقلبانه ی نماینده ی خود او بوده است (Nus, 1995). ضمن اینکه حتی بدون قصد متقلبانه، صدور چند بارنامه می تواند منشا مسئولیت متصدی حمل باشد، همانند پرونده ای^۲ که طی آن، بدون قصد متقلبانه، دو مجموعه بارنامه برای یک محموله صادر شد (مجموعه دوم بدون ابطال مجموعه اول ارائه شده بود) و دادگاه هزینه دادرسی را به متصدی حمل محول کرد (Toh, 2001: 3). در یک مثال دیگر^۳ در سنگاپور، خریداران بدون پرداخت هزینه، با همکاری متصدی حمل و صدور بارنامه جدید، کالاها را به شخص ثالث فروختند و لذا دادگاه این اقدام را متقلبانه دانست (ITIC, 1996).

به هر حال خطر چندین بارنامه در گردش با صدور بارنامه های الکترونیکی قابل کاهش است،^۴ زیرا از این طریق امکان اصلاح اسناد بدون صدور سند جدید وجود دارد (Skuld, 2019). البته متاسفانه در عمل و طبق رویه ای نادرست، با وجود الزام به تحویل نسخه های اصلی، بارنامه تعویضی نه در قبال تحویل بارنامه های قبلی، بلکه گاه در قبال صدور ضمانت نامه جبران خسارت صادر می شود. یعنی درخواست کننده بارنامه جدید به شکل

^۱ Soctek Sdn Bhd v Temuka Navigation Co Pte Ltd [1995] SGHC 136

^۲ Elder Dempster Lines Ltd v Zaki Ishag (The Lycaon) [1983] 2 Lloyd's Rep. 548

^۳ Samsung Corp v Devon Industries Sdn Bhd [1996] SGHC 246, [1995] 3 SLR® 603 (Singapore High Court)

^۴ لازم به ذکر است که در پلتفرم های مبتنی بر بلاکچین، هر اصلاح، یک نسخه جدید با هش یکتا می سازد و با سایر فرایندهای صدور بارنامه الکترونیکی از این جهت متفاوت است. هش یکتا در سیستم های مبتنی بر بلاکچین برای ثبت و ردیابی هر نسخه ای از بارنامه استفاده می شود. هر بارنامه دارای یک هش مخصوص به خود است. وقتی بارنامه تعویض می شود، نسخه قبلی با هش خود باقی می ماند و نسخه جدید با هش جدید ثبت می شود. این کار باعث خواهد شد که هر تغییر، قابل ردگیری و غیر قابل انکار باشد.

کتابی و خطاب به متصدی حمل متعهد می‌شود که تمام مسئولیت های ناشی از تعویض بارنامه را برعهده می‌گیرد. هرچند دادگاه ها در اغلب موارد به مقصر اصلی و قصد متقلبانه ی افراد توجه می‌کنند و در این فروض، ضمانت نامه ی جبران خسارت را بی اعتبار می‌دانند (Legal500, 2021).

تعویض بارنامه بدون اصلاح قرارداد حمل ممکن است به عنوان اظهار نادرست تلقی و منجر به ایجاد حق دریافت غرامت برای دارنده اصلی بارنامه گردد. همچنین تاریخ گذاری بارنامه دوم با همان تاریخ مندرج در بارنامه اصلی، با وجود صدور موخر، می‌تواند اظهاری خلاف واقع باشد، به ویژه در قراردادهای CIF^۱ که تحویل کالا همراه با تحویل اسناد صورت می‌گیرد و تاریخ بارنامه برای اثبات حمل به موقع ضروری است (Goldby, 2019: 26). همچنین اگر تاریخ حمل ذکر شده در بارنامه اصلی، در بارنامه تغییر یافته (حتی بدون قصد سوء) جایگزین شود و این به ضرر دارنده بارنامه باشد، دارنده بارنامه، ممکن است علیه متصدی حمل طرح شکایت کند؛ به ویژه در مواردی که اطلاعات نادرست منجر به از دست دادن فرصت رد بارنامه تحت قرارداد یا پرداخت قیمت بالاتر برای کالاها شود که با ارجاع به تاریخ حمل و نقل تعیین می‌گردد. بنابراین، حتی در مواردی که تغییر بارنامه صحیح باشد، متصدی حمل از مسئولیت مصون نیست (Toh, 2001: 4). همین طور در بحث اعتبارات اسنادی، بانک‌ها تنها ظاهر اسناد را بررسی می‌کنند و مسئول صحت محتویات آن نیستند. ارائه بارنامه با تاریخ جعلی که مطابق شرایط اعتبار باشد، ممکن است بانک را به پرداخت وادارد، بدون آنکه جعل تشخیص داده شود.^۲ البته این فرض هم متصور است که بانک یا

^۱ Cost, Insurance and Freight

^۲ برای مثال در مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (UCP 600)، ماده ۱۷ به اصل استقلال اسنادی و صحت ظاهری اسناد ارايه شده اشاره دارد. مطابق بند (a) این ماده، بانک‌ها تنها موظف به بررسی اسناد بر اساس ظاهر آن‌ها هستند و مسئولیتی در قبال صحت واقعی محتوای اسناد ندارند. مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits – UCP) که توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) تدوین شده، مهم‌ترین چارچوب حقوقی بین‌المللی برای تنظیم روابط بانکی در اعتبارات اسنادی است. نسخه جاری آن، موسوم به UCP 600، از سال ۲۰۰۷ لازم‌الاجرا شده و قواعد استاندارد را برای بررسی اسناد، تعهد پرداخت، و وظایف بانک‌ها فراهم می‌کند.

خریدار به هر طریق متوجه جعل شوند؛ در این صورت پرداخت اعتبار لغو و بر علیه جاعل، دعوی مطالبه خسارت مطرح می‌گردد (Saunders, 2020).

در نهایت، صدور بارنامه تعویضی به شکل متقلبانه می‌تواند ابزار دور زدن قوانین و تحریم‌ها باشد. به عنوان مثال، ایران به دلیل تحریم‌ها ناچار است از روش‌هایی مانند تغییر مبدأ اسناد حمل و استفاده از واسطه‌ها بهره گیرد، اما خطرات همچنان وجود دارد، زیرا بسیاری از طرف‌های تجاری به دلیل خطر تحریم‌های دفتر کنترل دارایی‌های خارجی ایالات متحده آمریکا^۱ از ورود به چنین معاملاتی پرهیز می‌کنند (نوری و تیموری، ۱۴۰۱: ۴۹۴). دفتر مذکور مسئول نظارت بر اجرای تحریم‌های اقتصادی ایالات متحده است و این امر را از طریق پایش تبادلات مالی و تجاری و ایجاد فهرست‌هایی از اشخاص و نهادهای مشمول محدودیت انجام می‌دهد (Sanctions Guidance, 2021). همچنین تعویض بارنامه با هدف اجتناب از پرداخت عوارض گمرکی و ارائه اطلاعات نادرست درباره بنادر نیز می‌تواند قرارداد حمل را باطل کند.

لازم به ذکر است که در نظام کامن‌لا، صدور بارنامه جایگزین با رضایت فرستنده و رعایت حقوق دارنده و با رعایت حسن نیت معتبر است، اما در نظام‌های حقوق نوشته مانند فرانسه و آلمان^۲، تعویض بارنامه تنها در شرایط محدود و با حمایت از دارنده سند مجاز است (Legifrance, 2025 / Federal Ministry of Justice, 2025). بنابراین، ارزیابی ریسک حقوقی در هر نظام نیازمند تحلیل جداگانه است.

۴/۳. مشکلات مربوط به پوشش بیمه

هرچند در قواعد بین‌المللی و نیز در اغلب نظام‌های حقوقی ملی، حکم صریحی وجود ندارد که صرف تعویض بارنامه را موجب محرومیت خودکار از پوشش بیمه‌ای بداند، با این حال، عدم رعایت احتیاط‌های لازم در فرایند تعویض بارنامه می‌تواند به‌طور بالقوه منجر به

^۱ The Office of Foreign Assets Control (OFAC)

راهنمای این نهاد در باب تحریم‌های کشتی رانی و تجارت نفت ایران، قابل مشاهده در:

OFAC. (2025). Available at:

<https://ofac.treasury.gov/media/934236/download?inline#:~:text=In%20February%202025%2C%20OFAC%20imposed,hundreds%20of%20millions%20of%20dollars>

^۲ با اتکاء به مقررات مدون مانند مواد ۵۴۲۲-۴-۱۰ قانون تجارت فرانسه یا § ۵۱۵ قانون آلمان.

زوال یا محدودیت در بهره‌مندی از پوشش بیمه‌ای شود (البته گروه بین‌المللی باشگاه‌های حمایت و غرامت^۱ آیین نامه مشترکی منتشر نموده که راهنمایی‌هایی برای نحوه صحیح تعویض بارنامه برای جلوگیری از اختلال در پوشش بیمه ارائه می‌کند که در قالب پیشنهادات انتهای این پژوهش مطرح خواهند شد (UK P&I, 2023).

در واقع، تعویض بارنامه ممکن است بسته به شرایط خاص قرارداد بیمه، نوع بیمه‌نامه و حقوق حاکم، آثار حقوقی قابل توجهی بر دامنه و استمرار پوشش بیمه‌ای داشته باشد. در بسیاری از موارد، بیمه‌نامه‌های مرتبط با حمل کالا به‌طور خاص به بارنامه اولیه استناد دارند. گواهی‌های بیمه حمل عموماً حاوی اطلاعاتی درباره ماهیت کالا، مبدأ و مقصد حمل، نام گیرنده، مرجع صدور بارنامه و تاریخ آن هستند. از این‌رو، تعویض بارنامه با سندی جدید که هر یک از این مشخصات را تغییر دهد، ممکن است اثبات ادعاهای خسارت در صورت تلف یا آسیب دیدن کالا را دشوارتر سازد. همچنین در مواردی که مغایرتی میان اطلاعات مندرج در بارنامه تعویضی و مندرجات بیمه‌نامه وجود داشته باشد، بانک ذی‌ربط در اعتبار اسنادی ممکن است از پذیرش اسناد خودداری ورزد.

در صورتی که بارنامه بدون اطلاع بیمه‌گر تعویض شود، این امر می‌تواند از منظر بیمه‌گر به‌مثابه تغییر در ماهیت ریسک تلقی گردد و از این‌رو، وی ممکن است مسئولیت خود نسبت به خطر تحقق‌یافته را مردود اعلام نماید. افزون بر این، بیمه‌گر ممکن است ادعا کند که مفاد قرارداد بیمه، از جمله تعهد به «ارائه اطلاعات صحیح» یا «عدم تغییر در ریسک بدون اعلام قبلی»، نقض شده است. بر پایه اصل «حسن نیت حداکثری»^۲ که در حقوق بیمه حاکم است، بیمه‌گذار مکلف است بیمه‌گر را از هرگونه تغییر اساسی، از جمله تغییر

^۱ International Group of P&I Clubs

باشگاه های P&I (مخفف Protection & Indemnity) نوعی شرکت بیمه غیرانتفاعی مخصوص مالکان کشتی هستند که خسارت‌ها و مسئولیت‌های دریایی را پوشش می‌دهند، مثل آسیب به بار، آلودگی دریا یا صدمه به خدمه. این باشگاه‌ها در قالب گروهی به نام IG P&I (گروه بین‌المللی باشگاه‌ها) همکاری می‌کنند که بیش از نود درصد کشتی‌های تجاری جهان را بیمه می‌کنند و با مقررات بین‌المللی هم هماهنگ هستند.

^۲ Utmost Good Faith

در مسیر حمل یا ویژگی‌های محموله منعکس در بارنامه جدید، آگاه سازد. علاوه بر این، در حمل و نقل دریایی، بارنامه افزون بر نقش اطلاعاتی، به عنوان سند مالکیت کالا نیز تلقی می‌شود؛ لذا تعویض آن ممکن است به منزله انتقال مالکیت یا تغییر در ذی نفع کالا تعبیر شود. چنانچه بیمه‌نامه به نفع ذی نفع خاصی، مانند دارنده حواله بارنامه اولیه، صادر شده باشد، تعویض بارنامه می‌تواند به زوال حقوق آن ذی نفع و در نتیجه تضعیف امکان طرح ادعای خسارت بینجامد. همچنین اگر تعویض بارنامه ناظر بر تغییر در مسیر حمل، محل تحویل، نوع وسیله حمل (مانند تغییر از حمل دریایی به زمینی) یا سایر عناصر اصلی عملیات حمل باشد، این تغییرات می‌توانند از نظر بیمه‌ای، تغییر ماهوی در ریسک محسوب شوند. در چنین حالتی، بیمه‌گر ممکن است از پذیرش مسئولیت امتناع ورزد یا پوشش خود را صرفاً محدود به شرایط مندرج در بارنامه اولیه تلقی کند. در دعاوی مرتبط با بیمه حمل، یکی از چالش‌های مکرر، صدور بارنامه‌های جعلی یا غیرواقعی یا انجام تعویض‌های غیرمجاز در اسناد حمل است. این وضعیت می‌تواند به ابطال بیمه‌نامه به دلیل «ارائه اطلاعات نادرست» منجر شود و پوشش بیمه‌ای را به دلیل عدم تطابق میان محموله واقعی و مستندات اسنادی، بی‌اثر سازد. همچنین، در صورت صدور بارنامه‌هایی که اطلاعات نادرستی را منعکس می‌کنند، ممکن است پوشش‌های خاص بیمه‌ای، نظیر پوشش خسارات ناشی از توقیف کشتی به دلیل نقض مقررات گمرکی، قابل بهره‌برداری نباشند. در نتیجه، تعویض بارنامه باید با رعایت شرایط خاصی انجام پذیرد: نخست آنکه این اقدام باید از سوی شخص دارای صلاحیت و اختیار لازم صورت گیرد؛ دوم آنکه جلب رضایت کلیه طرف‌های ذی نفع ضروری است؛ و سوم آنکه تعویض باید مبتنی بر دلیل موجه و قابل قبولی انجام شود. با این وجود، حتی در چنین شرایطی ممکن است نیاز به اصلاح قرارداد بیمه با درج شرط خاص، اعلام موضوع به بیمه‌گر و در صورت اقتضا، پرداخت حق بیمه اضافی وجود داشته باشد (Goldby, 2019: 14). از جمله برای مثال با توجه به افزایش ریسک‌های ناشی از تعویض بارنامه، مثل تحویل نادرست کالا، صدور چندباره اسناد، یا

احتمال جعل، برخی از شرکت‌های بیمه باربری شرط می‌کنند که در صورت بروز خسارت در نتیجه استفاده از بارنامه‌های جایگزین میزان فرانشیز قابل اعمال افزایش یابد.^۱ با این حال، چنانچه فرایند تعویض بارنامه بر اساس سازوکارهای استاندارد، از جمله ارائه ضمانت نامه جبران خسارت مطابق با عرف یا استانداردهای موجود انجام گیرد و ریسک‌های مربوط به جعل یا تحویل نادرست به نحو مؤثری کنترل شود، بیمه‌گذار می‌تواند تقاضای کاهش فرانشیز مقرر برای این نوع خسارات را، در قالب شرطی خاص در بیمه‌نامه، مطرح نماید (TATA AIG, 2025).

۴/۴. ابهامات مربوط به تعیین قانون قابل اجرا

تعویض بارنامه گرچه ممکن است در ظاهر صرفاً اقدامی تجاری و اداری تلقی شود، اما در عمل می‌تواند تبعات قابل توجهی بر تعیین قانون حاکم، رژیم مسئولیت‌پذیری متصدی حمل، و صلاحیت قضایی داشته باشد. این موضوع به‌ویژه در مواردی اهمیت می‌یابد که بارنامه جدید در حوزه قضایی متفاوت یا با مشخصات حمل متفاوتی صادر شود.

در مواردی که بارنامه جدید در کشوری صادر شود که عضو کنوانسیون متفاوت از کشور محل صدور بارنامه اولیه است، یا اگر در بارنامه جدید محل بارگیری یا تخلیه دگرگون شود، این احتمال مطرح می‌شود که قانون حاکم نیز تغییر یابد. در این خصوص، مقررات کنوانسیون‌های مختلف متفاوتند. برای مثال قواعد لاهه در صورتی حاکم است که بارنامه در کشور متعاهد صادر شده باشد. ماده ۱۰ قواعد لاهه-ویزبی^۲، صدور بارنامه در کشور متعاهد یا حمل از بندر واقع در کشور متعاهد را شرط اعمال قواعد می‌داند. قواعد هامبورگ اما در ماده ۲ دامنه گسترده‌تری دارد؛ از جمله محل بارگیری، تخلیه یا محل صدور سند

^۱ فرانشیز (Deductible) بخشی از خسارت است که طبق قرارداد بیمه، به‌عهده بیمه‌گذار باقی می‌ماند و شرکت بیمه آن را نمی‌پردازد؛ این سازوکار به‌منظور جلوگیری از طرح دعاوی جزئی و افزایش دقت بیمه‌گذار در مدیریت ریسک پیش‌بینی می‌شود.

^۲ The Hague-Visby Rules (1968), Art. 10

حمل در کشور متعاقد، از شرایط اعمال این قواعد به شمار می‌روند.^۱ در نتیجه، اگر بارنامه جدید در کشوری صادر شود که کنوانسیون متفاوتی را اعمال می‌کند، این تغییر ممکن است به اعمال رژیم مسئولیت‌پذیری متفاوتی بر متصدی حمل بینجامد، به‌ویژه اگر این رژیم محدودیت‌های خسارت یا استثنائات مختلفی داشته باشد (Goldby, 2019: 24). البته اگرچه تعویض بارنامه ممکن است مشخصات سندی را تغییر دهد، اما در اغلب موارد، قرارداد حمل تغییری نمی‌کند و قانون حاکم همان قانونی است که در زمان صدور بارنامه اصلی بر قرارداد حاکم بوده است. به‌ویژه در مورد مقررات آمره‌ای چون لاهه و لاهه-ویزی، صرف تعویض سند نمی‌تواند از شمول آن بکاهد، حتی اگر بارنامه جدید در محل یا تحت نظام حقوقی متفاوتی صادر شود (Toh, 2001: 7). بنابراین، صرف تغییر بارنامه نمی‌تواند سبب تغییر قانون حاکم گردد، مگر آن‌که دلالتی بر تغییر قرارداد حمل یا ماهیت حمل داشته باشد.

در نظام حقوقی ایران نیز، به موجب قواعد تعارض قوانین^۲، قانون محل انعقاد قرارداد حمل (بارنامه) حاکم خواهد بود، مگر آنکه طرفین خارجی باشند و به صراحت قانون دیگری را برگزیده باشند. با این حال، به موجب پیوستن ایران به کنوانسیون لاهه ۱۹۲۴ و گنجاندن آن در قانون دریایی ۱۳۴۳، اعمال هر قانون خارجی که ناقض قواعد آمره کنوانسیون باشد، فاقد اعتبار است (اربابی و حاتمی‌پور، ۱۳۹۹: ۲۲۳). ماده ۹۷۴ قانون مدنی ایران نیز صراحت دارد که قانون خارجی نباید با تعهدات بین‌المللی ایران در تعارض باشد. بر این اساس، هر شرط در بارنامه جدید مبنی بر کاهش مسئولیت متصدی حمل یا

^۱ The Hamburg Rules (1978), Art. 2

^۲ طبق ماده ۹۶۸ قانون مدنی تعهدات ناشی از عقود تابع قانون محل وقوع عقد است مگر اینکه متعاقدين اتباع خارجه بوده و آن را صریحاً یا ضمناً تابع قانون دیگری قرار داده باشند.

^۳ متن ماده: مقررات ماده ۷ و مواد ۹۶۲ تا ۹۷۴ این قانون تا حدی به موقع اجراء گذارده می‌شود که مخالف عهود بین‌المللی که دولت ایران آن را امضاء کرده و یا مخالف با قوانین مخصوصه نباشد.

سلب آن، از جمله شروط انتخاب قانون یا مرجع قضایی که متضمن دور زدن قواعد آمره کنوانسیون لاهه باشد، فاقد اعتبار خواهد بود.

نتیجه گیری

تعویض بارنامه در بازرگانی بین‌المللی هرچند پاسخی عملی به برخی نیازهای تجاری به شمار می‌آید، اما فرایندی پرریسک از منظر حقوقی، بیمه‌ای و تجاری است. مهم‌ترین معضل آن، احتمال صدور چند نسخه معتبر یا ظاهراً معتبر از یک بارنامه است که می‌تواند سبب ادعاهای متعدد علیه متصدی حمل و ایجاد ابهام در مالکیت کالا شود. صدور بارنامه تعویضی بدون جمع‌آوری و ابطال نسخه‌های قبلی، خطر کلاهبرداری، تحویل نادرست بار و دعاوی اشخاص ثالث را افزایش می‌دهد. ریشه اصلی مشکلات در ابهام مالکیت قانونی، نامشخص بودن هدف درخواست‌کننده و احتمال درج اطلاعات خلاف واقع در سند جدید نهفته است. افزون بر این، فشار مشتریان یا واسطه‌ها گاه شرکت‌های حمل را به صدور بارنامه تعویضی بدون احراز مشروعیت و صحت تقاضا وامی‌دارد. در سوی دیگر، بیمه‌گران در مواردی که اطلاعات نادرست یا تاریخ جعلی قید شده باشد، خسارات را پوشش نمی‌دهند و این امر متصدیان حمل را با ریسک دعاوی خارج از شمول بیمه مواجه می‌سازد.

برای کاهش این مخاطرات، استفاده از فناوری‌های نوین مانند بارنامه الکترونیکی و بلاکچین راهگشاست.^۱ شبکه‌های زنجیره بلوکی با دسترسی محدود، امکان صدور

^۱ یکی از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی در زمینه رسمیت بخشیدن به اسناد قابل انتقال الکترونیکی، قانون نمونه آنسیترال درباره اسناد الکترونیکی قابل انتقال موسوم به (UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR است که در سال ۲۰۱۷ تصویب شد. هدف این سند، فراهم کردن چارچوبی حقوقی برای تطبیق وظایف و آثار اسناد کاغذی سنتی (مانند بارنامه) با معادل‌های الکترونیکی آنهاست، به گونه‌ای که ویژگی‌های قابل انتقال بودن، اصالت، و قابلیت اثبات مالکیت در قالب دیجیتال نیز حفظ شود. در خصوص بارنامه‌های الکترونیکی (MLETR, eBL)، به‌عنوان زیربنای حقوقی عمل می‌کند تا این اسناد، با رعایت شرایط فنی مشخص (مانند یکتا بودن، کنترل انحصاری و قابلیت انتقال امن) بتوانند همان کارکرد حقوقی بارنامه‌های

متقلبانه اسناد را کاهش می‌دهند و سامانه‌هایی که صدور بارنامه تعویضی را مشروط به تأیید مالک فعلی، لغو نسخه اصلی و ثبت هم‌زمان در دفترکل غیرقابل تغییر می‌سازند، شفافیت و اعتماد را افزایش می‌دهند.

در حقوق ایران نیز خلأ مقرراتی آشکار است. نه قانون دریایی ۱۳۴۳، نه قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ و نه مقررات لاهه که ایران به آن پیوسته است، تعویض بارنامه را به عنوان نهادی مستقل به رسمیت نشناخته‌اند. از این رو، دادگاه‌ها و داوران داخلی به اصول عمومی قرارداده‌ها، عرف و تفسیر قضایی متوسل می‌شوند که پیامد آن ناهمسانی آرا و کاهش پیش‌بینی‌پذیری است. این ابهام در موضوعاتی مانند پوشش بیمه‌ای، تعیین دادگاه صالح و قانون حاکم، چالش جدی برای ذی‌نفعان ایجاد می‌کند. در عمل نیز تعویض بارنامه به ابزاری پرکاربرد برای دور زدن تحریم‌ها و تسهیل صادرات و واردات بدل شده است؛ چراکه تغییر منشأ یا مقصد کالا در اسناد رسمی می‌تواند محدودیت‌های تحمیلی را بی‌اثر سازد. لذا نادیده گرفتن این واقعیت از سوی نظام حقوقی، هم حمایت از بازرگانان و بیمه‌گران را ناقص می‌گذارد و هم ریسک تجاری را افزایش می‌دهد. بنابراین، ضروری است قانون‌گذار با الهام از اسناد بین‌المللی و تجربه کشورهای پیشرو، مقرراتی شفاف در زمینه آثار حقوقی تعویض بارنامه تدوین کند؛ مقرراتی که ضمن تضمین امنیت حقوقی، متناسب با شرایط خاص تجارت خارجی ایران باشد.

از سوی دیگر، با توجه به اینکه ایران جز کنوانسیون لاهه به هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی بارنامه‌ها، مانند پروتکل لاهه-ویزی، کنوانسیون هامبورگ یا روتردام، نپیوسته است، پیشنهاد می‌شود الحاق به کنوانسیون روتردام در دستور کار قرار گیرد. این سند که حمل ترکیبی، اسناد الکترونیکی و تقسیم دقیق مسئولیت‌ها را پوشش می‌دهد، گرچه هنوز به دلیل تعداد اندک کشورهای عضو لازم‌الاجرا نشده، اما می‌تواند مبنای به‌روزرسانی

ستی را داشته باشند. در نتیجه، سند مذکور نه تنها امکان پذیرش eBL را در نظام‌های حقوقی فراهم می‌سازد، بلکه نقش مهمی در همسان‌سازی بین‌المللی قواعد مربوط به انتقال مالکیت دیجیتال اسناد حمل دارد و پشتیبانی برای توسعه زیرساخت‌های حقوقی eBL در کشورها تلقی می‌شود.

حقوق حمل دریایی ایران قرار گیرد. در کنار آن، اصلاح قانون دریایی و هماهنگ‌سازی مقررات گمرکی با تحولات جهانی برای ارتقای جایگاه ایران در حمل‌ونقل بین‌المللی ضروری است.

همچنین برای به حداقل رساندن ریسک‌ها و چالش‌های ناشی از تعویض بارنامه، اقدامات پیشگیرانه زیر توصیه می‌شود:

۱. احراز مالکیت قانونی: تنها در صورتی اقدام شود که متقاضی، دارنده واقعی و قانونی تمامی نسخه‌های اصلی بارنامه باشد.

۲. تحلیل هدف درخواست: علت تغییر بارنامه باید روشن و موجه باشد و در صورت وجود نشانه‌های مشکوک، تعویض انجام نگیرد.

۳. برابری اطلاعات: محتوای بارنامه تعویضی باید کاملاً منطبق با نسخه اصلی باشد. همچنین درج تاریخ مقدم، تحریف واقعیت محسوب می‌شود.

۴. ابطال نسخه‌های قبلی: تحویل و ابطال همه نسخه‌های پیشین پیش شرط صدور سند جدید است.

۵. اخذ ضمانت‌نامه معتبر: باید از متقاضی، ترجیحاً با تأیید بانکی، ضمانت کتبی^۱ دریافت شود تا مسئولیت‌های ناشی از تعویض را بپذیرد.

۶. اطلاع بیمه‌گر: پیش از تعویض، بیمه‌گر باید مطلع شود و شروط لازم^۲ برای تداوم پوشش در بیمه‌نامه درج گردد.

^۱ درمورد ضمانت نامه بانکی یکی از نکات مهم در اعتبار و پذیرش آن، امضای بانک پذیرنده است که نقش اصلی را در تضمین اجرای تعهدات ایفا می‌کند. امضای بانک پذیرنده نشان‌دهنده تأیید و قبول تعهدات مندرج در ضمانت نامه است و بدون این امضا، نامه ممکن است از نظر حقوقی قابل قبول نباشد و بانک یا طرف مقابل مسئولیتی را نپذیرد. بنابراین، الزام به امضای بانک پذیرنده، تضمین‌کننده اعتبار و قابلیت اجرای ضمانت نامه در فرایندهای حمل‌ونقل و انتقال مالکیت است.

^۲ برای مثال شرایط بیمه‌ای (Institute Cargo Clauses (ICC مجموعه‌ای استاندارد و بین‌المللی از شروط است که توسط انجمن بیمه‌گران لندن Lloyd's Market Association LMA تدوین شده و برای بیمه بارهای دریایی به کار می‌رود. از این شروط نوع (A) به معنای (All Risks) با ارائه جامع‌ترین پوشش، در صورتی که تغییر مقصد با اطلاع و رضایت بیمه‌گر صورت گیرد، خسارات ناشی از این تغییر را دربرمی‌گیرد و بنابراین، پوشش بیمه‌ای مناسبی برای شرایط تعویض بارنامه به شمار می‌رود

۷. رجوع به سیستم‌های الکترونیکی: بهره‌گیری از بارنامه‌های الکترونیکی و بلاکچین^۱ برای ردیابی و جلوگیری از تقلب توصیه می‌شود.
۸. کسب رضایت طرفین قرارداد حمل: پیش از صدور بارنامه تعویضی باید تأیید کتبی متصدی حمل و دارنده فعلی اخذ شود.
۹. آموزش نمایندگان شرکت‌های حمل‌ونقل: نمایندگان نباید صرفاً به درخواست مشتری اقدام کنند، بلکه باید بر اساس دستور کتبی شرکت و با رعایت کامل الزامات حقوقی عمل نمایند.

^۱ با وجود آنکه استفاده از فناوری بلاکچین به‌عنوان ابزاری نوین برای ارتقای شفافیت و اصالت در فرایند تعویض بارنامه مطرح شده است، نمی‌توان از چالش‌های عملی آن چشم‌پوشی کرد. هزینه‌های بالای پیاده‌سازی، فقدان زیرساخت‌های حقوقی هماهنگ در نظام‌های ملی، و پذیرش محدود نزد بنادر، بانک‌ها و مراجع قضایی از جمله موانع مهم گسترش این فناوری‌اند. در این میان، پلتفرم‌هایی نظیر Bolero و essDOCS به‌عنوان نمونه‌های عملی اسناد حمل دیجیتال، هریک تلاش کرده‌اند تا با ارائه چارچوب‌های قراردادی و فنی قابل اتکا، خلأهای موجود را پر کنند؛ با این تفاوت که Bolero با تکیه بر ساختار حقوقی رسمی‌تر و تعامل با نهادهای مالی، از امنیت و اعتبار حقوقی بالاتری برخوردار است، در حالی که essDOCS با طراحی انعطاف‌پذیرتر، سهولت بهره‌برداری و سازگاری بیشتر با فرایندهای عملیاتی، کاربردپذیری گسترده‌تری در عمل یافته است. با این حال، هر دو سامانه همچنان با چالش‌هایی چون ضرورت پذیرش متقابل توسط ذی‌نفعان زنجیره حمل، محدودیت قلمرو جغرافیایی و هزینه‌های تطبیق حقوقی مواجه‌اند. از این‌رو، تحقق تحول دیجیتال در تعویض بارنامه، مستلزم پذیرش نهادی، تطبیق‌پذیری مقرراتی و توسعه همکاری‌های بین‌المللی است.

فهرست منابع

منابع فارسی

۱. جعفری لنگرودی، محمد جعفر (۱۳۹۲). ترمینولوژی حقوق، چاپ ۲۵، انتشارات گنج دانش، تهران.
۲. ویلسون، جان اف (۱۴۰۱). حقوق حمل و نقل دریایی، ترجمه مجتبی جوانمردی، انتشارات میزان، تهران.

مقالات

۳. اربابی، مسعود و حاتمی پور، نوید (۱۳۹۹). تعیین قانون حاکم بر بارنامه دریایی توسط دادگاه های ایران و انگلستان، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۲۳(۹۲)، ۲۲۳-۲۴۷. DOI: 10.22034/jlr.2020.185242.1695
۴. السان، مصطفی و امینی، وحید (۱۳۹۳). مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه کاغذی با بارنامه الکترونیکی دریایی، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، ۷۱(۱۸)، ۶۳-۳۵. DOI: 20.1001.1.17350794.1393.18.71.2.3
۵. براری چناری، یوسف و جهانیان، مجتبی (۱۳۹۵). صدور و مندرجات بارنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی، مجله حقوقی دادگستری؛ ۸۰(۹۳)، ۱۳-۳۶. DOI: https://doi.org/10.22106/ijl.2016.19857
۶. صفایی، سید حسین (۱۳۶۴)، قوه قاهره یا فورس مازور (بررسی اجمالی در حقوق تطبیقی و حقوق بین الملل و قراردادهای بازرگانی بین المللی)، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۳.
۷. عرب احمدی، مجید رضا، السان، مصطفی و نوشادی، ابراهیم (۱۳۹۸). بررسی تطبیقی کارکرد بارنامه به عنوان سند مالکیت، نشریه علمی دانش حقوق مدنی، سال هشتم، شماره ۱، ۸۹-۱۰۰. DOI: 10.30473/clk.2019.6159
۸. عینی، مجتبی و رضوی، سید محمد حسن (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی شروط تحریم در قراردادهای چارترپارتی نفت کش‌ها؛ با تأکید بر آخرین تحولات شروط استاندارد، مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، ۱۵(۴)، ۹۳-۶۵. DOI: 10.22099/jls.2023.43161.4671
۹. نوری یوشانلوئی، جعفر و تیموری، زهره (۱۴۰۱). تحلیل حقوقی اعتبار بارنامه‌های مبتنی بر فناوری زنجیره بلوکی در تجارت نفت، مطالعات حقوق انرژی، ۸(۲)، ۴۷۹-۴۹۸. DOI: 10.22059/jrels.2023.346301.504

۱۰. نوری یوشانلوئی، جعفر و حسینی، سمیرا سادات (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتی)، مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز،

DOI:10.22099/jls.2023.39795.4283، (۲) ۱۵

۱۱. طاهری، فرزاد و مظلوم رهنی، علیرضا و تقی زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۹). بررسی ماهیت بارنامه دریایی با تاکید بر قوانین و مقررات حاکم بر تحویل کالا. دومین کنفرانس بین المللی فقه، حقوق و پژوهش های دینی، <https://civilica.com/doc/1193602/>

اسناد قانونی

۱۲. قانون الحاق دولت شاهنشاهی ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی مصوب سال ۱۳۴۴، قابل دسترسی در: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95868>

۱۳. قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳، قابل دسترسی در: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95589>

۱۴. قانون مدنی ایران مصوب سال ۱۳۰۷

منابع انگلیسی

1. Beale, H. (2021). Chitty on contracts (34th ed., Vol. 2, Carriage by Sea section) Sweet & Maxwell.
2. Jafari Langaroudi, M. J. (2013). *Legal Terminology*, 25th ed, Ganj-e Danesh, Tehran. [In Persian]
3. Kouladis, N. (2006). *Principles of law relating to international trade*, Springer US.
4. Wilson, J. F. (2022). *Maritime Transport Law* (Trans. M. Javanmardi), Mizan, Tehran. [In Persian]

Articles

5. Arab Ahmadi, M. R., Elsan, M. & Noshadi, E. (2019). Comparative Study on the Function of the Bill of Lading as a Document of Title, *Civil Law Studies Quarterly*, 8(1), 89-100. DOI: 10.30473/clk.2019.6159, [In Persian]

6. Arbabi, M. & Hatamipour, N. (2021). Determining the Governing Law of Sea Waybills by Iranian and English Courts, *Legal Research Journal*, 23(92), 223-247. DOI: 10.22034/jlr.2020.185242.1695. [In Persian]
7. Barari Chenari, Y. & Jahanian, M. (2016). Issuance and Contents of Sea Waybills in Iranian Law and International Instruments, *Judiciary Legal Journal*, 10(93), 7-33. DOI: <https://doi.org/10.22106/jlj.2016.19857> . [In Persian]
8. Einy, M. and Razavi, S. M. H. (2023). Legal Analysis of Sanctions Clauses in Oil Tanker Charter Party Contracts; with Emphasis on the Latest Changes in Standard Clauses. *Journal of Legal Studies*, 15(4), 65-93. DOI: 10.22099/jls.2023.43161.4671
9. Elsan, M. & Amini, V. (2014). A comparative study on the replacing the paper bill of lading with electronic bill of lading, *Business Research Quarterly*, 71, 35-63. DOI: 20.1001.1.17350794.1393.18.71.2.3 [In Persian]
10. Goldby, Miriam A. (2019). Managing the Risks of Switch Bills of Lading, NUS Law Working Paper, 03, 1-34, DOI: 10.2139/ssrn.3384502.
11. Nouri Youshanlouei, J. & Hosseini, S. S. (2023). Legal Analysis of Seaworthiness in Maritime Cargo Transport Contracts (Bill of Lading and Charterparty), *Legal Studies*, 15(2), 1-36. DOI: 10.22099/jls.2023.39795.4283. [In Persian]
12. Nouri Youshanlouei, J. & Teimouri, Z. (2023). Legal Analysis of the Validity of Blockchain-Based Bills of Lading in Oil Trade, *Energy Law Studies*, 8(2), 479-498. DOI: 10.22059/jrels.2023.346301.504. [In Persian]
13. Park, S. (2012). Illegal Issuing Practices of Switched Bill of Lading and Precautions against their Potential Risks, *International Commerce and Information Review*, Volume 14, June 2, 2012: 389-409, Available at: (<https://koreascience.kr/article/JAKO201231433524282.pdf>), [In Korean]
14. Safai, S. H. (1985). Force Majeure in Comparative Law, International Law, and International Commercial Contracts: An Overview, *International Legal Journal*, 3. [In Persian]
15. Toh. (2001). Of Straight And Switch Bills Of Lading, *Legal Digest*, Available at: (https://static1.squarespace.com/static/537e8bcbe4b09ac6c31f0ae6/t/53db025ce4b0ed021e4e4908/1406861916745/SBL_Straight+and+Switch+Bills+of+Lading.pdf), 1-7, Visited 2025/05/01.

Thesis

16. Sioulas, A. (2013). Documentation fraud, Fraudulent bills of lading, Master Thesis, Maritime Law, *FACULTY OF LAW, Lund University*, Available at: (<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=4015853&fileId=4015854>), Visited 2025/04/25.

Legal Documents

17. Law on the Accession of the Imperial Government of Iran to Seven International Maritime Conventions (1966), Available at: (<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95868>) [In Persian]
18. Maritime Law of Iran (1964), Available at: (<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95589>) [In Persian]
19. The Hague Rules (1924)
20. The Hague-Visby Rules (1968)
21. The Hamburg Rules (1978)
22. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules")
23. UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017 (MLETR)

Websites

24. Ahmed E. (2023). How to survive as an Intermediary in the international trading business, Available at: (<https://www.linkedin.com/pulse/how-survive-intermediary-international-trading-business-ark-trading>), Visited 2025/04/12.
25. Ashwani, Jhingan. (2023), Substituting one set of Bill of Lading (B/L) by another, eximin, Available at: (https://www.eximin.net/newsdetails.aspx?news_id=6636&frndate=02/01/2023&tondate=02/01/2023&snkeywords=) Visited 2025/06/12.
26. Bajaj, S. (2024). Switch Bill of Lading: Purpose & Benefits in International Shipping, Available at: (<https://www.shiprocket.in/blog/switch-bill-of-lading/>), Visited 2025/05/28.
27. Citrus. (2024). Switch Bill of lading in Shipping, Available at: (<https://www.citrusfreight.com/resource/blog/switch-bill-of-lading>), Visited 2025/05/03.

28. Federal Ministry of Justice. (2025). Commercial Code (Handelsgesetzbuch - HGB), Available at: (https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/), Visited 2025/04/20.
29. IContainers. (2024). House and Master Bill of Lading: A Complete Guide, Available at: (<https://www.icontainers.com/help/differences-between-house-master-bill-of-lading/>).
30. ITIC. (1996). Switch bills of lading, Available at: (<https://www.itic-insure.com/our-publications/intermediary/switch-bills-of-lading2886/#~:text=There%20is%20usually%20no%20objection,agent%20may%20be%20at%20risk>), Visited 2025/04/03.
31. Lasky, J. (2023). Triangular trade, Available at: (<https://www.ebsco.com/research-starters/diplomacy-and-international-relations/triangular-trade>), Visited 2025/05/02.
32. Legal500. (2021). Switch Bills of Lading: Risks and Instruments of Fraud, Available at: (<https://www.legal500.com/developments/thought-leadership/switch-bills-of-lading-risks-and-instruments-of-fraud/>), Visited 2025/05/02.
33. Legifrance. (2025). Code des transports, Available at: (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/), Visited 2025/04/15.
34. Manaadiar, H. (2024). What is a Switch Bill of Lading and when and why is it used? Available at: (<https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-switch-bill-of-lading-and-when-and-why-is-it-used/>), Visited 2025/04/25.
35. Mondaq. (2021). Switch Bills Of Lading, Available at: (<https://www.mondaq.com/marine-shipping/1058560/switch-bills-of-lading-risks-and-instruments-of-fraud?utm>), Visited 2025/05/04.
36. Nus. (1995). Available at: (<https://cmlemdatabase.org/soctek-sdn-bhd-v-temuka-navigation-co-pte-ltd>), Visited 2025/04/04.
37. OFAC, (2025), Available at: (<https://ofac.treasury.gov/media/934236/download?inline#~:text=In%20February%202025%2C%20OFAC%20imposed,hundreds%20of%20millions%20of%20dollars>)
38. S&P Global Commodity Insights (Platts), Methodology and Specifications Guide, various products (e.g., crude oil, refined products), Available at: (<https://www.spglobal.com/commodityinsights>), Visited 2025/04/12.

39. Sanctions Compliance Guidance for the Virtual Currency industry. (2021). Available at: (https://home.treasury.gov/system/files/126/virtual_currency_guidance_brochure.pdf), Visited 2025/04/15.
40. Saunders, Nico. (2020). Switch Bill of Lading Issues: A Brief Overview, Available at: (<https://www.linkedin.com/pulse/switch-bill-lading-issues-brief-overview-nico-saunders>), Visited 2025/05/27.
41. Skuld. (2019). Switch bills of lading, Available at: (<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/switch-bills-of-lading/>), Visited 2025/05/03.
42. TATA AIG. (2025). Insurance deductible and how it works. Available at: (<https://www.tataaig.com/knowledge-center/marine-insurance/deductible-in-marine-insurance>) Visited 2025/06/12.
43. UK P&I. (2023). Updated Suite of IG-Recommended Letters of Indemnity Wordings, Available at: (<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/club-circulars/2023/circular-11-23-updated-suite-of-ig-recommended-letters-of-indemnity-wordings/>) Visited 2025/06/13.

Cases

44. Elder Dempster Lines Ltd v Zaki Ishag (The Lycaon) [1983] 2 Lloyd's Rep. 548
45. Samsung Corp v Devon Industries Sdn Bhd [1996] SGHC 246, [1995] 3 SLR * 603 (Singapore High Court)
46. Soctek Sdn Bhd v Temuka Navigation Co Pte Ltd [1995] SGHC 136
47. The Atlas [1996] 1 Lloyd's rep 642 case
48. The Istana VI, [2010] MLJU 1790 (High Court of Malaya, Malaysia)