

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریر: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱

تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-۰

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مایین

هویزه و پبشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

قانون حاکم، مفاد قرارداد و متن سند بستگی دارد. فارغ از رژیم حقوقی حاکم بر هر حمل، یک اصل مدیریتی پابرجاست: اطلاعات کالا باید دقیق، قابل ردیابی و سازگار با واقعیت باشد و مسئولیت کنترل آن نیز میان واحدهای مختلف گم نشود.

تحلیل نویسنده

پرونده های Greco EI و Kyokuyo نشان می دهد که یک نقص مستند سازی ممکن است از سطح عملیات فراتر رود بر مدیریت ریسک و حفاظت از منافع اقتصادی بنگاه اثر بگذارد. اما مسئله اصلی فقط کیفیت یک بارنامه نیست؛ مسئله این است که سازمان چگونه اطلاعات را تولید، منتقل، کنترل و تایید می کند. مفهوم ((معماری اطلاعات در سازمان وجود داشته باشد، اما به دلیل پراکندگی مسئولیت ها و نبود کنترل موثر، هنگام تصمیم گیری یا بروز اختلاف در دسترس و قابل اتکا نباشد. در چنین شرایطی، افزودن یک مرحله کنترل، تعیین مسئول مشخص برای تایید نهایی و ثبت تغییرات اسناد، صرفا اصلاح امور اداری نیست؛ بخشی از طراحی نظام مدیریت ریسک سازمان است.

جمع بندی

در تجارت بین المللی، هر خطای اداری الزاما به خسارت حقوقی منجر نمی شود؛ اما برخی خطاها زمانی آشکار می شوند که اصلاح آنها دشوار و هزینه بر شده است. پرونده های Greco EI و Kyokuyo اهمیت ثبت دقیق اطلاعات کالا را نشان می دهند، بی آنکه تضمینی برای افزایش مسئولیت متصدی حمل صرفا بدرج تعداد بیشتر فراهم می کنند.

درس نهایی این است که کیفیت مستندسازی باید از یک وظیفه پراننده به مسئولیتی روشن و قابل کنترل تبدیل شود. گاهی پیشگیری از یک اختلاف پرهزینه، از تصمیمی بزرگ آغاز نمی شود؛ از اطمینان به این آغاز می شود که آنچه در سند ثبت شده، با واقعیت محموله سازگار است و کسی مسئول تایید آن بوده است.

«سرآمد» بررسی می کند؛

ریسک پنهان عبارت بارنامه‌ای در تجارت

نه اقدامی که پس از وقوع خسارت به یاد آورده می شود.

هزینه‌ای که در محاسبات تجاری پنهان می‌ماند

شرکت‌ها برای نرخ کرایه مذاکره می کنند، مسیرهای حمل را مقایسه می کنند و زمان ترخیص را می سنجند؛ اما گاهی کیفیت اسنادی را که در زمان بحران باید از حقوق آن‌ها پشتیبانی کند، کمتر جدی می گیرند. اگر نقص در اسناد بر امکان مطالبه خسارت اثر بگذارد، هزینه نهایی به ارزش کالای آسیب دیده محدود نمی شود. پیگیری حقوقی، تأخیر در تعیین تکلیف محموله، مصرف منابع مدیریتی و تضعیف اعتماد میان طرف‌های تجاری نیز ممکن است به هزینه های مستقیم و غیر مستقیم اضافه شوند. از این منظر، کنترل اسناد حمل بخشی از مدیریت ریسک زنجیره تامین و حفاظت از منافع اقتصادی بنگاه است. ارزش این کنترل را نباید فقط با هزینه اجرای آن سنجید؛ باید هزینه خطایی را هم در نظر گرفت که ممکن است در نبود آن رخ دهد.

درس این پرونده‌ها برای تجارت ایران

برای فعالان بازرگانی و لجستیک ایران، پیام عملی روشن است: پیش از نهایی شدن سند حمل، شرح کالا، تعداد بسته ها و وزن محموله باید با واقعیت بارگیری و اسناد پشتیبان تطبیق داده شوند. از آن جا که دادگاه‌های مختلف شمارش اقلام را متفاوت تفسیر کرده‌اند، امن ترین راه آن است که شرح کالا هم تعداد دقیق را بیاورد و هم، تا جایی که ممکن است، نحوه بسته بندی را روشن کند. همچنین باید مشخص باشد چه کسی مسئول کنترل نهایی است و چگونه می‌توان صحت اطلاعات ثبت شده را اثبات کند. با این حال، نتیجه حقوقی هر پرونده به



نهایی حذف شود. در چنین شرایطی، نسبت دادن خطا به بی دقتی یک کارمند، مسئله را بیش از حد ساده می کند. گاهی سازمان اطلاعات کافی در اختیار دارد، اما فرآیندهای آن به گونه ای طراحی شده اند که اطلاعات درست به سندنهایی و تصمیم درست تبدیل نمی شوند. این وضعیت را می توان با مفهوم ((معماری ناآگاهی)) توضیح داد: ناآگاهی الزاما به معنای نبود اطلاعات نیست؛ گاهی نتیجه ساختاری است که در آن مسئولیت‌ها پراکنده اند، تغییرات ثبت نمی شوند و هیچ واحدی مسئول بررسی تصویر کامل نیست. راهکار، صرفا توصیه به دقت بیشتر نیست. باید مسئولیت تایید نهایی شرح محموله مشخص باشد، تغییرات میان پیش نویس و سند صادر شده ثبت شوند و اطلاعات مربوط به تعداد، نوع بسته ها و وزن با اسناد واقعی بارگیری تطبیق داده شوند. کنترل سند باید بخشی از فرآیند عملیاتی باشد،

مبنای محاسبه مسئولیت قرار می گیرد. نکته مهم تر این است که تفاوت میان اطلاعات پیش نویس و اطلاعات سندنهایی می تواند در زمان اختلاف اهمیت پیدا کند. چرا در پرونده‌های دیگر نتیجه متفاوت بود؟ در پرونده Greco EI در استرالیا، بارنامه محموله‌ای شامل ۲۰۰۹۴۵ قطعه پوسستر و چاپ را توصیف می کرد، اما در قسمت تعداد بسته ها، عدد یک درج شده بود. اکثریت دادگاه تجدید نظر فدرال استرالیا در آن شرایط، این توصیف را برای شمارش اقلام به عنوان بسته‌ها یا واحدهای مستقل کافی ندانستند. در نتیجه، محدودیت مسئولیت بر مبنای یک بسته یا وزن ناخالص – هر کدام که سقف بیشتری فراهم می کرد – محاسبه شد.

این تفاوت فقط به تفاوت اسناد بر نمی گردد. در Kyokuyo دادگاه تجدید نظر انگلستان صراحتا رویکرد اکثریت را نپذیرفت. اکثریت دادگاه استرالیایی معتقد بودند برای اینکه شمارش اقلام ((به عنوان محتویات کانتینر)) تلقی شود، باید از متن بارنامه روشن باشد که آن اقلام چگونه بسته بندی شده اند. دادگاه انگلیسی چنین الزامی را در ماده ۴ قاعده C5 نیافت؛ همین قدر که تعداد بسته ها یا واحدهای واقعی داخل کانتینر درست ذکر شده باشد را کافی دانست. و انتقادهای پژوهشگران به رای اکثریت را نیز وارد شمرد.

به بیان دیگر، دو نظام قضایی یک مقرره مشترک را متفاوت خوانده اند؛ پس نباید از این دو پرونده یک قاعده مطلق برای تمام حمل های دریایی استخراج کرد. با این حال، پیام مشترک آن ها روشن است: وجود اطلاعات در اسناد با ثبت آن اطلاعات به شکلی که برای هدف حقوقی مورد نظر موثر باشد، یکسان نیست.

خطایی که میان واحدهای سازمان گم می‌شود

در زنجیره حمل و نقل، اطلاعات کالا میان صاحب کالا، فرواردر، انبار، شرکت حمل و واحد اسناد جابه جایی می شود. هر بخش ممکن است وظیفه خود را انجام دهد، اما مسئولیت کنترل نهایی اطلاعات مشخص نباشد. تعداد اقلام ممکن است در فهرست بسته بندی درست ثبت شده باشد، پیش نویس سند نیز کامل باشد، اما بخشی از اطلاعات هنگام صدور نسخه

گروه حمل و نقل - پدram علی زاده -

تصور کنید محموله‌ای کانتینری در جریان حمل آسیب ببیند. فهرست بسته بندی، تعداد اقلام را مشخص کرده است؛ اما در سند حمل نهایی، همه آن اقلام به همان شکل منعکس نشده‌اند. هنگام مطالبه خسارت، مسئله فقط ارزش کالای آسیب دیده نیست؛ این پرسش نیز مطرح می شود که محدودیت مسئولیت متصدی حمل بر مبنای چه تعداد بسته یا واحدی باید محاسبه شود. پدram علی زاده، مشاور حقوق گمرک و لجستیک در بایی و وکیل پایه یک دادگستری در باره بهای یک ابهام در سیستم حمل و نقل به «سرآمد» نوشت: در چنین وضعیتی، یک تفاوت ظاهرا کوچک میان فهرست بسته بندی و سند حمل می تواند به مسئله‌ای حقوقی و اقتصادی تبدیل شود. اسنادی که در جریان عادی تجارت گاهی مدارکی اداری و تکراری تلقی می شود، در زمان اختلاف ممکن است در تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل نقش اساسی داشته باشند. این مسئله در حمل کانتینری اهمیت ویژه‌ای دارد: وقتی صدها قلم کالا در یک کانتینر قرار گرفته‌اند، آیا کانتینر یک بسته محسوب می شود یا اقلام داخل آن نیز می توانند جداگانه مبنای محاسبه قرار گیرند؟

یک کانتینر، دو معیار برای محاسبه مسئولیت

در چارچوب قواعد لاهه-ویزی، اگر این قواعد برقرار داد حمل حاکم باشند، محدودیت مسئولیت متصدی حمل اصولا بر اساس هر بسته یا واحد، ۶۶۶/۶۷ حق برداشت مخصوص (SDR) یا بر اساس هر کیلوگرم وزن ناخالص کالای از دست رفته یا آسیب دیده، SRD2 است؛ هر کدام که مبلغ بیشتری به دست دهد. در حمل کانتینری، ماده ۴، قاعده ۵(C) این قواعد اهمیت پیدا می کند. اگر بسته ها یا واحدهای داخل کانتینر در بارنامه به نحو مورد نیاز شمارش شده باشند، ممکن است همان اقلام مبنای محاسبه قرار گیرند؛ در غیر این صورت، خود کانتینر می تواند یک بسته یا واحد تلقی شود. البته صرف درج تعداد اقلام در شرح کالا، به تنهایی نتیجه حقوقی را تعیین نمی کند. متن سند، ماهیت بسته بندی، شرایط قرار داد و قانون حاکم نیز اهمیت دارند. با این حال، همین موضوع نشان می دهد که کیفیت ثبت اطلاعات محموله، بخشی از مدیریت ریسک تجارت است؛ نه صرفا وظیفه ای اداری.

وقتی یک قلم از سندنهایی حذف می شود

در پرونده Maersk v Kyokuyo که در سال ۲۰۱۷ در دادگاه تجاری لندن و در سال ۲۰۱۸ در دادگاه تجدیدنظر انگلستان بررسی شد، محموله‌ای از ماهی تن منجمد در سه کانتینر یخچالی از اسپانیا به ژاپن حمل می شد. در یکی از کانتینرها ۲۰۶ قطعه ماهی تن، بدون هیچ بسته بندی، در کنار ۴۶۰ کیسه حاوی قطعات دیگر قرار داشت. پیش نویس بارنامه هر دو را در بر می گرفت؛ اما برای جلوگیری از تأخیر تحویل، به جای بارنامه نهایی، سند حمل غیر قابل انتقال (Sea Waybill) صادر شد. این سند فقط قطعات ماهی تن را شمارش کرده بود و از کیسه ها نامی نبرده بود. دادگاه ابتدا بررسی کرد که آیا قواعد لاهه - ویزی در این وضعیت اعمال می شود. پاسخ مثبت بود: وقتی فرستنده حق مطالبه بارنامه را دارد، قرار داد حمل ((تحت پوشش بارنامه)) است و نوع سندی که عملا صادر شده تفاوتی ایجاد نمی کند. سپس نوبت به شمارش اقلام رسید. قطعات ماهی تن در سند صادر شده شمارش شده بودند و این شمارش با واقعیت محموله سازگار بود؛ بنابراین هر قطعه یک ((واحد)) محسوب شد. کیسه ها اما در سند ذکر نشده بودند و برای آنها، خود کانتینر مبنای محاسبه ماند. اهمیت پرونده در این نیست که هر تعداد درج شده در هر سندی الزاما

آگهی مناقصات



شرکت شهرکهای صنعتی کرمان در نظر دارد پروژه ها به شرح جدول ذیل، را از طریق برگزاری مناقصه عمومی، بر اساس آیین نامه برگزاری مناقصات به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۴ می باشد.

مهلت زمانی در یافت اسناد مناقصه از سایت: تا ساعت ۱۲:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۰.

مهلت زمانی ارائه پیشنهادات: تا ساعت ۱۲:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴.

زمان بازگشایی پاکات ارزیابی کیفی: ساعت ۱۲:۰۵ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه (پاکت الف): کرمان - بلوار شهید عباسپور (پارادیس) - نبش میدان عاشورا - تلفن: ۰۱۲-۳۱۲۷۲۰-۳۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۰۲۱-۴۱۹۳۴-۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۰۲۱-۸۵۱۹۳۷۶۸ و ۰۲۱-۸۸۹۶۹۷۳۷

اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استانها، در سایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش «ثبت نام/پروفاایل تامین کننده/مناقصه گر» موجود است.

شماره مناقصه	شرح موضوع مناقصه	محل اجرای پروژه	محل تامین اعتبار	برآورد اولیه (میلیون ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه	رتبه مورد نیاز
۱۴۰۵د۱۳ (تجدید مناقصه)	تهیه مصالح و اجرای شبکه برق ۲۰ کیلوولت	ناحیه صنعتی حصاروئیه شهر بابک	داخلی	۱۵۷۸۲	۷۹۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	حداقل پایه ۵ نیرو

شناسه آگهی: ۲۳۱۲۴۷۸

شرکت شهرک‌های صنعتی کرمان