



چالشها و موانع فراروی حمل و نقل چند وجهی از منظر قوانین و مقررات در ایران

سروش خاکی پور^۱، مهران نظری پور^۲

مقدمه

یکی از نیازهای اساسی انسانی که با توسعه اقتصادی و اجتماعی دامنه گسترده تری پیدا نموده و امروزه یکی از مظاهر تمدن به شمار می آید، مساله حمل و نقل است. جهش اقتصادی بسیاری از کشورهای توسعه یافته به دلیل اتخاذ شیوه های مناسب حمل و نقل بوده و در حقیقت حمل و نقل کارآ، زمینه ساز اقتصاد سالم و از امور زیربنایی و ابزار مهم چرخه تولید و مصرف محسوب می گردد. حمل و نقل نقش برجسته ای در امور تجارت داخلی و خارجی دارد و از بخش های بسیار حساس و راهبردی است که کوچک ترین خلل و مشکل در آن به سرعت به تمام بخش های اقتصادی سرایت می کند. به طور کلی امروزه، توسعه اقتصادی بدون حضور در بازارهای جهانی و حضور در بازارهای جهانی بدون استفاده از فناوری مدرن رقابتی و وجود شبکه حمل و نقل کارآ و هوشمند میسر نخواهد بود. خوشبختانه با توجه به موقعیت راهبردی در منطقه و سابقه دیرینه عبور کالا در کشور، جمهوری اسلامی ایران می تواند از این موقعیت به عنوان یکی از منابع مهم ارزی در راستای اهداف یادشده و در قالب صدور خدمات استفاده کند.

علاوه بر کسب درآمدهای ارزی، عبور کالا از مزیت های دیگری نیز برخوردار است، از جمله: افزایش اعتبار سیاسی کشور، استفاده بهینه از ظرفیت های مازاد در بخش حمل و نقل، افزایش سطح اشتغال و حجم سرمایه گذاری و در نهایت درآمد ملی، ارتقای کارایی و توسعه سامانه اجرایی و بهره گیری از تفکرات نوین در بخش حمل و نقل کشور. از بعد ملی نیز شبکه حمل و نقل می تواند علاوه بر ایجاد امکانات برای توزیع صحیح و سریع و آسان تولیدات داخلی کشور، زمینه افزایش تولیدات را فراهم کند. یکی از موارد مهم و اساسی برای رسیدن به یک سامانه اقتصادی توسعه یافته، توجه به سامانه حمل و نقل و توسعه کمی و کیفی آن همراه با نظم و کارایی بالا است.

روشن شناسی

حمل و نقل چند وجهی یکی از پیچیده ترین شکل های حمل و نقل و از مهمترین تحولات توسعه فضای کسب و کار جهانی در دهه های اخیر، محسوب می شود. فرآیند مستمر تغییرات در مدیریت حمل و نقل طی دهه های گذشته از نگرش تک وجهی به حمل و نقل یکپارچه و چندوجهی همواره در پی کاهش فشار تقاضای صنایع متقاضی استفاده از خدمات حمل و نقل بوده و به نسبت، فشار این تقاضا به مدیریت شرکتهای حمل و نقلی جهت ایجاد تناسب در نقش و عملکرد برای همپایی با محیط جدید عملیاتی منتقل شده است. این روش، نوعی شیوه حمل و نقل نیست، بلکه نظام هماهنگ کننده روش های مختلف

^۱ کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

^۲ کارشناس ارشد مدیریت حمل و نقل دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

حمل و نقل برای محموله‌ها است و اگر چه حمل چند وجهی در راستای یک پارچه ساختن روش‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است، اما به عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع کل بزرگ‌تر از بازده هر یک از بخش‌ها است، دارای اهمیت بسیار است.

محیط جدید عملیاتی در صنعت حمل و نقل بازننگری مجدد در راهبرد توسعه این صنعت را نه تنها ضروری جلوه گر نمود، بلکه اصلاحات در قوانین، مقررات و محیط مدیریتی صنعت حمل و نقل که فعالیتهای صرفا اقتصادی، صنعتی و بازرگانی در آن جاری هستند را نیز تحت تاثیر شگرف قرارداد. شیوه‌های مختلف حمل و نقل به سبب ویژگیهای خاص خود هر یک نقش مهمی را در جا به جایی کالا ایفا میکنند. در حالی که سیستم حمل و نقل جاده ای به سبب انعطاف پذیری خود امکان دسترسی به بیشترین نقاط را فراهم می‌سازد، راه آهن به عنوان یک وسیله حمل انبوه می‌تواند سبب صرفه جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافتهای طولانی شود. کارشناسان این حوزه اگرچه "استفاده از روش‌های گوناگون و هماهنگ" را برای حمل و نقل چند وجهی به کار می‌گیرند، اما بیش از هر چیز بر هماهنگ بودن بین وجوه مختلف حمل و نقل، تاکید دارند. مجموع این خصوصیات سبب شده است تا امروز صنعت حمل و نقل، به جای استفاده جداگانه از هر یک از این شیوه‌ها سعی در پیوند دادن شیوه‌های گوناگون حمل و نقل داشته و به این ترتیب امکان حمل و نقل آسان وانبوه کالا را در حداقل زمان، با کمترین هزینه، بیشترین ضریب ایمنی و امنیت فراهم سازد. شخصی که خود یا نماینده‌اش با انعقاد قرارداد حمل چندوجهی، مسئولیت حمل در تمام مسیر را می‌پذیرد، متصدی حمل چند وجهی نامیده می‌شود و ممکن است یکی از اشخاص حقیقی یا حقوقی ذیل باشد:

- 1- کشتیرانی‌هایی که با قبول مسئولیت‌های بخش غیردریایی در مسیر حمل، قرارداد حمل درب تا درب^۳ منعقد می‌نمایند. بدیهی است برای انجام حمل در بخش‌های حمل و نقل زمینی و هوایی از کربهای مربوطه استفاده می‌کنند.
- 2- شرکت‌هایی که وسیله حمل آنها غیر دریایی است و برای اجرای قرارداد حمل چندوجهی مورد تعهد با کربهای دیگر از جمله کشتیرانی‌ها قراردادهای فرعی منعقد می‌نمایند.

از مزایای حمل و نقل چندوجهی ایجاد هماهنگی، سرعت و نظم در مراحل حمل می‌باشد که بالطبع کاهش هزینه حمل را به همراه دارد و چون هزینه حمل می‌تواند تا 30 درصد ارزش کالا باشد، آثار این صرفه‌جویی در تجارت و تولید، انکارناپذیر است. از طرف دیگر مشتریان در صورت بروز هر گونه خسارت می‌توانند علیه متصدی حمل چندوجهی اقامه دعوی نموده و از هزینه و درگیری‌های مربوط به مراجعه به کربهای عامل حمل که شناختی از ایشان ندارند، اجتناب کنند. لذا مسئولیت متصدی حمل چندوجهی وی را وادار می‌سازد که با دقت بیشتری مراحل حمل را برنامه‌ریزی و از کربهای مطمئن جهت انتقال کالا استفاده کند.

کلیات و تعاریف

- حمل و نقل (ترابری) چندوجهی (شیوه‌ای) بین‌المللی^۴ عبارتست از حمل کالا با حداقل دو شیوه متعارف حمل بر اساس یک قرار داد حمل و نقل چند شیوه‌ای (چند وجهی) از محلی در یک کشور که در آنجا کالا در ید اختیار متصدی حمل چند شیوه‌ای^۵ قرار می‌گیرد به قصد تحویل در کشور دیگر. عملیات تحویل و تحول کالا که به موجب یک قرارداد حمل تک شیوه‌ای انجام پذیرد، مشمول حمل و نقل چند شیوه‌ای بین‌المللی نمی‌گردد.
- متصدی حمل چندوجهی (شیوه‌ای) شخصی است که خود، و یا توسط کسی که نمایندگی از طرف او عمل می‌کند، یک قرار داد حمل چند شیوه‌ای را امضا می‌کند و در سمت کارفرما- و نه به عنوان کارگزار یا به نمایندگی فرستنده و یا از طریق حمل کنندگانی که در عملیات حمل چندوجهی (شیوه‌ای) ذی مدخل هستند- عمل کرده و مسئولیت اجرای قرارداد حمل چند شیوه‌ای بین‌المللی را می‌پذیرد.

³ Door To Door

⁴ International Multimodal Transport (IMT)

⁵ Multimodal Transport Operator (MTO)

- سند حمل و نقل چند وجهی^۶ به معنی سندی است که موید وجود قرارداد حمل چند وجهی، دریافت کالا توسط حمل کننده چند وجهی و تعهد او برای تحویل کالا طبق شرایط قرارداد است.
- فرستنده کسی است که قراردادی به شرح فوق را با متصدی حمل چند شیوه‌ای منعقد می‌نماید
- گیرنده کسی که حق تحویل گرفتن کالا را دارد.
- حمل و نقل بین المللی کالا جابجایی و حمل کالا از نقطه ای در داخل یک کشور به نقطه ای در داخل کشور دیگر با رعایت قوانین و مقررات حاکم بر آن
- شرکت حمل و نقل بین المللی یک شخصیت حقوقی که به منظور تصدی عملیات حمل و نقل بین المللی کالا شامل فعالیتهای فروردری، کرایه و یا هر دو فعالیت مینماید.
- فعالیت فروردری عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از روشهای گوناگون زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوط و قبول مسئولیت به موجب قراردادهای منعقد و بارنامه های صادره.
- فعالیت کرایه بین المللی تصدی بلا فصل جابجایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یکی از روشهای حمل و نقل و طبق قرارداد حمل
- فعالیت کارگزاری بین المللی انجام عملیات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا و به نمایندگی از طرف یک شرکت فروردری
- شخص حقوقی که قرارداد حمل سراسری با مشتری منعقد می‌نماید. شرکتهایی که طرف قرارداد مستقیم با مشتری قرار می‌گیرند فروردری محسوب می‌شوند.
- کرایه شخص حقوقی که با انعقاد قرارداد حمل با شرکت فروردری یا صاحب کالا و با قبول انجام عملیات حمل با استفاده از وسایل و تجهیزات در اختیار خود متعهد می‌گردد.
- به طوری که ملاحظه می‌شود حمل کننده^۷ در این تعاریف به مفهوم متصدی است و نه مجری چرا که این متصدی بعید به نظر می‌رسد که خود دارای کلیه وسایل دریایی، زمینی و هوایی باشد و یا همه آنها را در اختیار داشته باشد. بلکه او از خدمات مجریان گوناگون استفاده می‌کند ولی مسئول نهایی است. بنابراین در چنین سمت و مقامی در عملیات حمل است که اصل «مسئولیت شبکه ای» مصداق پیدا می‌کند.

روش کارکرد حمل و نقل چند وجهی

بارفرابر^۸ در نقش کارکیا^۹ و نه کارگزار (که مسئولیت و تصدی حمل را نمی‌پذیرد) هر گاه در حد و ظرفیت تعریف ارائه شده در فوق عمل کند متصدی حمل چند شیوه‌ای نامیده می‌شود که NVOCC نیز می‌توان به آن اطلاق نمود. متصدیان حمل چند شیوه‌ای بعضی اوقات خود دارای وسیله حمل (عمدتاً

^۶ Multimodal Transport Document (MTD)

^۷ Transport Operator

دریایی) نیز هستند که در این حالت به آنها VOMTO¹⁰ می‌گویند. در مواقع بروز خسارت، هرگاه متصدی حمل چند شیوه‌ای بتواند موقعیت زمانی- مکانی حادثه و در نتیجه عامل حملی را که در زمان تصدی او خسارت رخ داده است معلوم نماید، جرقه مسئولیت‌ها میان بیمه کالا (باربری)، مسئولیت بارفرابر و بالاخره عامل یا مجری حمل زده می‌شود و فرایندی از دعاوی شروع می‌گردد.

صاحب یا ذینفع کالا به سراغ بیمه گر خود می‌رود، بیمه گر کالا به سراغ متصدی حمل و این یک به سراغ عامل حمل (مجری). اگر نتوان محل وقوع و عامل خسارت را مشخص کرد، این رابطه به بیمه مسئولیت متصدی و بیمه کالا محدود می‌گردد. می‌توان گفت که متصدی حمل و نقل چند وجهی همان بارفرابر است که به استناد قرارداد خود با مشتری و یا با صدور سند حمل و نقل چند وجهی¹¹ عملیات حمل و نقلی را که مستلزم استفاده بیش از دو شیوه حمل است ترتیب داده، تصدی آن را بر عهده گرفته و در قبال آن قبول مسئولیت می‌کند. متصدی حمل چندوجهی (شیوه‌ای) بایستی به دانش و تجربه کافی برای استفاده از شیوه‌ها و وسایل مختلف حمل مجهز باشد تا بتواند یک برنامه حمل سراسری را که برعهده می‌گیرد ترتیب دهد.

نظر به این که وظایف یک متصدی حمل چندوجهی (شیوه‌ای) از نیاز مشتریان سرچشمه می‌گیرد و مستلزم عملیات حمل گوناگون در یک حیطه وسیع جغرافیایی است، او باید از طریق شعب خود و یا نمایندگان مجری که در کشورهای مختلف با او همکاری دارند به این نیاز پاسخ گوید. ارزش افزوده خدمات متصدی حمل چندوجهی (شیوه‌ای) به مراتب بالاتر از خدمت یک حمل کننده خاص و منفرد است. بعلاوه وی با قبول یک مسئولیت واحد که شبکه‌ای از مسئولیت‌های حمل کنندگان گوناگون (زمینی- دریایی- هوایی) را یکجا در بردارده، قادر است خدمتی موثر را به فرستندگان کالا ارائه نماید و آنها را از دردسرهای دیگری با حمل کنندگان گوناگون نجات دهد. نرخ که متصدی حمل چندوجهی (شیوه‌ای) به مشتری عرضه می‌کند، در حالی که از مجموعه پراکنده‌ای از نرخ‌ها و هزینه‌ها تشکیل شده است، خود یک نرخ واحد و یکپارچه است و بدین لحاظ از نظر مشتری معامله‌ای ساده و قابل فهم و عاری از دغدغه است.

شرح وظایف، مسئولیت‌ها و حقوق متصدی حمل چند شیوه‌ای در کنوانسیون به نام MTC تنظیم و تدوین شده است. اما این کنوانسیون هنوز به علت به حد نصاب نرسیدن کشورهای ملحق شونده به آن به مرحله اجرا در نیامده است. کنوانسیون مزبور که در ژنو در 24 ماه مه 1980 به تصویب شرکت کنندگان رسیده است پس از امضاء و یا الحاق 30 کشور به آن جنبه اجرایی به خود خواهد گرفت. متأسفانه تعداد کشورهای ملحق شده به کنوانسیون تا به حال از معدودی تجاوز نکرده است. در این کنوانسیون بسیاری از ابهاماتی که در سایر کنوانسیون‌ها نسبت به زمان تحویل و تحول کالا، تعداد بسته و بارگنج (کانتینر¹²) و میزان مسئولیت‌ها و... وجود داشت برطرف شده است. طبق این کنوانسیون در مورد خسارت، هر گاه مقطع بروز آن و اینکه در ید اختیار کدام حمل کننده بوده است روشن باشد مبلغ خسارت بر اساس مصوبات کنوانسیون آن شیوه حمل (مثلاً CMR در مورد جاده) تعیین خواهد شد و در غیر این صورت بنابر مبالغی مشخص، تا قبل از اجرایی شدن کنوانسیون، آنکتاد و اتاق بازرگانی بین المللی UNCTAD-ICC گروه کاری مشترکی را تشکیل دادند و با همکاری فیاتا اساس و مطلب مواد کنوانسیون مزبور را به صورت چکیده‌ای از مقررات مزبور برای لحاظ نمودن در قراردادهای حمل به جامعه دست اندرکاران استفاده کنندگان از خدمات حمل و نقل پیشنهاد نمودند که نهایتاً به طراحی و تدوین سند حمل چند وجهی فیاتا¹³ منتهی گردید.

بارفرابر در نقش متصدی حمل و نقل چندوجهی

وقتی بارفرابر در سمت متصدی اصلی حمل و نقل (کارکیا) به انعقاد قرارداد مبادرت می‌کند، واجد نقش متصدی حمل و نقل چندوجهی می‌شود و در این نقش است که دایره گزینه‌های او به لحاظ تعیین مسیر، نرخ‌ها، حمل کنندگان و در عین حال حاشیه سود و از طرفی دایره مسئولیت او افزون تر می‌شود.

⁸ Forwarder

⁹ Principal

¹⁰ Vessel Operating Multimodal Transport Operator

¹¹ Multimodal Transport Document

¹² Container

¹³ Fiata Multimodal Transport Document (F.B.L)

از متصدی حمل و نقل چندوجهی یا بارفرابران با عناوین دیگری به شرح زیر نیز نام برده می‌شود.

▪ OPERATING MTO (CC VESSEL) :

در گذشته صاحبان و یا خطوط کشتی رانی کالا را فقط از بندر به بندر حمل می‌کردند. به تدریج با ارائه خدمات کامل از هر نقطه به نقطه دیگر و با پدیده بار گنجی (کانتینری) شدن حمل و نقل در جهان، حمل‌کنندگان دریایی خدمات خود را به حمل زمینی و هوایی نیز بسط دادند. بنابراین صاحب یا اداره‌کننده کشتی خود به MTO یا VO-MTO بدل شدند. این متصدی حمل و نقل چند وجهی خود صاحب یا اداره‌کننده وسایط نقلیه زمینی یا هوایی نیست، بلکه می‌تواند با انعقاد قرارداد با دارندگان یا اداره‌کنندگان آن وسایط به حمل محموله مورد تصدی تا مقصد نهایی مبادرت کند.

▪ OPERATING MTO NON VESSEL :

این نوع از متصدی عاملی است که خود دارنده کشتی نیست، هر چند ممکن است بعضی از سایر وسایط مثلاً تعدادی کامیون را در اختیار داشته باشد. به عبارت دیگر مالکیت یا داشتن وسایط نقلیه ای چون هواپیما، ریل و یا کشتی توسط عامل مذکور مرسوم نبوده یا استثنایی است. یک بار فرابر که مسئولیت حمل‌کننده یا حمل‌کنندگان را به عنوان AS CARRIER و همینطور مسئولیت اجرا و انجام یک قرارداد حمل و نقل را- بدون داشتن وسایط نقلیه لازم- بر عهده می‌گیرد در واقع یک NVO-MTO به شمار می‌رود. این نوع از متصدی حمل و نقل چندوجهی را می‌توان به شرح زیر هم معرفی نمود.

الف- بارفرابر تمام عیار که شیوه‌های حمل^{۱۴} را در اختیار گرفته، کنترل نموده و ترتیبات حمل کالا از مبدا تا مقصد را تحت یک سند حمل واحد (مثلاً بارنامه FBL) را می‌دهد.

ب- به عنوان NVO-MTO، حمل کالا از بندر به بندر را تحت یک بارنامه داخلی^{۱۵} یا بارنامه دریایی ترتیب داده و ممکن است حمل زمینی را نیز انجام دهد.

ج- به عنوان NON-VESSEL OPERATING COMMON CARRIER که در واقع وجه تسمیه دیگری برای NV-MTO می‌باشد، برنامه منظم حمل از نقاط یا بنادر معین به نقاط یا بنادر معین را طبق برنامه ای مشخص از قبل اعلام و به تفلیق و حمل محمولات تحت بارنامه داخلی یا بارنامه FBL مبادرت می‌نماید. در این نقش NVO-MTO با یک بارفرابر در اعلام و ارایه برنامه منظم حرکت کشتی‌ها و حمل محمولات در حال NVO می‌باشد.

وظایف و کارکردهای متصدی حمل چندوجهی (شیوه ای)

1. حصول اطمینان از اینکه کارکنان ذیربط آموزش‌های لازم را دیده و با معیارها و الزامات و شرایط ناظر بر این چرخه حمل‌آشنایی کافی دارند و به ویژه این که همکاران او در مقاصد تحویل بار با ضرورت و چگونگی مبادله اسناد آشنایی دارند.
2. حصول اطمینان نسبت به صدور صحیح و اصولی اسناد حمل و سایر اسناد لازم
3. حصول اطمینان نسبت به اینکه شرایط عمومی صنفی وی به اطلاع مشتریان رسیده و مورد پذیرش آنها قرار گرفته باشد.
4. بذل توجه و دقت در انتخاب حمل‌کنندگان و عوامل اجرایی که عملیات حمل را به آنها واگذار می‌کند و حصول اطمینان از اینکه این پیمانکاران دارای پوشش بیمه‌ای کافی و لازم هستند.

¹⁴ Modes

¹⁵ HOUSE B/L

5. اقدام به موقع و در صورت لزوم طرح دعوی قانونی علیه پیمانکارانی که موجب خسارت و ضرر و زیان مشتریان گردیده اند.

6. توجه دقیق به این مساله اساسی که متصدی از زمانی که کالا را در ید اختیار می گیرد تا زمانی که آنها در مقصد تحویل می دهد مسئول است.

7. با صدور سند حمل چند وجهی، متصدی حمل چندوجهی در نقش کارک یا متصدی اصلی عمل می کند نه کارگزار و در این نقش دارای مسئولیت شبکه‌ای است و مسئولیت اشخاص ثالثی که از خدمات آنها برای اجرای حمل استفاده می کند را برعهده دارد.

رضایت بخش بودن خدمات متصدی حمل چندوجهی

متصدی حمل چندوجهی باید به این نکته اساسی واقف باشد که دوام و بقای وی منوط به ارائه خدمات مطمئن و قابل اتکاء و حرفه ایست، به نحوی که بتواند رضایت مشتریان خود را تامین کند. در این زمینه نکات عمده عبارتند از:

1. استفاده از وسایط نقلیه مناسب و کارآمد به منظور کاهش خطر آسیب دیدگی کالا
2. رعایت مهلت معقول برای حمل کالا از مبدا تا مقصد و در صورتی که مدت زمان خاصی توافق شده باشد، رعایت این زمان
3. احتراز و جلوگیری از توقف ها و تاخیرهای بی مورد، مثلاً به هنگام تغییر شیوه حمل
4. تامین پوشش بیمه‌ای کافی متناسب با تعهدات متصدی حمل چندوجهی و کوشش در جبران خسارتی که ممکن است متوجه محموله شده باشد از بیمه گر مربوطه و تسریع در اخذ غرامت.
5. تامین بیمه مطلوب و مناسب به نفع صاحبان کالا و مشتریان، در صورتی که چنین کاری به متصدی حمل چندوجهی محول شده باشد.

تخصص و امکانات متصدی حمل چندوجهی

متصدی حمل و نقل چند وجهی بایستی دارای تخصص ها و امکانات زیر باشد:

1. دانش و تجربه کافی حرفه‌ای و تسلط بر قوانین و اصول حاکم بر حمل و نقل بین المللی
2. آشنایی با جغرافیای حمل و نقل به طور عامل و جغرافیای منطقه یا مناطق مورد عمل به طور خاص.
3. در اختیار داشتن کادر پرسنلی کاردان و آموزش دیده و آشنا به یک زبان بین المللی در حد لازم.
4. در اختیار داشتن یک شبکه همکاری کارآمد و قابل اعتماد که در مبادی و مقاصد بارگیری، تخلیه، ارسال محموله و مبادله اسناد حمل را انجام دهند. همین طور به صورت بازاریاب محلی همکاری نمایند.
5. آشنایی کافی با شیوه های چهار گانه حمل جاده‌ای - ریلی - آبی و هوایی و "Hub" ها و نقاط مواصلاتی برای ترکیب شیوه های حمل
6. داشتن سرمایه و به ویژه سرمایه در گردش کافی تا چرخه عملیات حمل به علت مضيقه مالی دچار مکث و مشکل نگردد.

مسئولیت های متصدی حمل چندوجهی

متصدی حمل چندوجهی با دریافت کالا و صدور سند حمل و نقل چندوجهی نسبت به محموله قبول مسئولیت نموده و مکلف است که آن را با همان صورت و شرایط ظاهری که پذیرفته در مقصد به گیرنده تحویل دهد.

در غیر این صورت بابت

الف-عدم تحویل یا تلف (از بین رفتن)

ب-خسارت و آسیب دیدگی کالا

ج-تاخیر بیش از حد مجاز و معقول در حمل

مسئول است و باید ضرر و زیان صاحب کالا را جبران کند.

مسئولیت متصدی حمل چندوجهی به موجب سند حمل FBL

طبق شرایط ظهر بارنامه فیاتا FBL که امروزه توسط اکثر متصدیان حمل چندوجهی استفاده می شود میزان تعهدات متصدی حمل چندوجهی به طور خلاصه به شرح زیر است:

1. در صورت خسارت دیدن یا تلف کالا 2SDR در هر کیلو یا 667SDR در هر بسته هر کدام بیشتر باشد، و این در حالتی است که نتوان تشخیص داد و معلوم کرد که خسارت در کدام بخش¹⁶ از مجموعه عملیات حمل روی داده است.

2. در صورتی که معلوم و مشخص گردد که خسارت در کدام بخش و تحت کدام شیوه حمل روی داده، قانون یا کنوانسیون ناظر بر آن شیوه حمل حاکم خواهد بود.

3. اگر در طول مدت حمل از شیوه حمل دریایی یا آبی استفاده نشده باشد یا به عبارتی حمل و نقل کالا مستلزم این شیوه حمل نباشد، میزان غرامت متعلقه 8/33 اس . دی. آر در هر کیلو خواهد بود.

4. مسئولیت عدم باز پس گیری نسخه ظهرنویسی شده بارنامه در هنگام تحویل کالا.

حقوق متصدی حمل چندوجهی

متصدی حمل چندوجهی در مقابل تعهدات یاد شده حقوقی نیز دارد که عمده ترین آنها عبارتند از:

1. اظهار دقیق، درست و بدون غل و غش کالا توسط فرستنده

2. دریافت بدون قید و شرط کرایه و هزینه حمل

3. انتخاب مسیر و شیوه حمل، در صورتی که دستور خاصی از فرستنده نگرفته و توافقی بعمل نیامده باشد.

4. امحاء و یا تخلیه محمولات خطرناک چنانچه از ماهیت این کالا توسط فرستنده آگاه نشده باشد و دریافت غرامت یا جبران هر گونه هزینه و ضرر و زیان از این بابت.

5. دریافت یک نسخه اصل از بارنامه صادره ظهرنویسی شده در ازاء تحویل کالا یا ترخیصیه مربوط به آن و توجه به این واقعیت که این سند متضمن سه ویژگی زیر است:

1- به منزله رسید کالا است.

2- به منزله قرارداد حمل است.

3- مبین مالکیت کالا است.

و چون به منزله رسیده کالا است باید در مقابل تحویل کالا در مقصد مسترد گردد.

ارائه الگوی شیوه حمل و نقل چند وجهی در ایران

با توجه به توضیحات فوق الذکر در خصوص بازیگران زنجیره تامین هر یک از ذینفعان قابلیت نقش آفرینی در اجرای شیوه حمل و نقل چند وجهی را دارا میباشند. آنچه بصورت تجربی و از بررسی ها بدست آمده است، در ایران شرکتهای حمل و نقل بین المللی که طبق آیین نامه تاسیس و فعالیت آنها انحصارا فعالیت فورواردری و کریری بر عهده آنها گذاشته شده است بیشترین قابلیت را در این زمینه دارا میباشند. در حمل و نقل چند وجهی شرکت حمل و نقل بین المللی به عنوان فورواردر، مدیریت حمل را به عهده میگیرد و این شرکت با مجوز کریری اعم از دریایی، زمینی و هوایی و نیز موضوعاتی همچون خدمات دریایی و بندری، پایانه های مرزی و شرایط حمل و نقل بین الملل در کشورهای دیگر آشنایی کامل دارد و با توجه به این آشنایی میتواند تعهد حمل بار به صورت یکپارچه از محل تولید تا مقصد و تحویل به مشتری را متقبل شود و با امنیت کامل حمل آن را مدیریت کرده و به مقصد برساند.

هم عرضه و هم تقاضای حمل و نقل متاثر از عواملی هستند که توسط شرایط :

1- شرایط جغرافیایی

2- شرایط اجتماعی - اقتصادی

3- شرایط سیاسی - اداری

4- شرایط فناوری

موجود حمل و نقل بوجود می آیند و این شرکتهای حمل و نقل بین المللی (فعالیت فورواردری) بهترین نوع ترکیب روش های گوناگون حمل را انتخاب کرده و در نهایت باعث بهینه شدن کل چرخه حمل و نقل شده و بهره وری کل زنجیره را افزایش می دهند.

جدول 1- شرایط جغرافیایی مؤثر در حمل و نقل چند وجهی

عوامل مؤثر	اثرات
------------	-------

<p>عامل اصلی انتخاب روشها و شیوه های حمل و نقل در درون سیستم چند وجهی، به خصوص از نقطه نظر سبک و سیاق؛) به عنوان مثال مشکلات ساخت خطوط راه آهن در مناطق کوهستانی، مزایای حمل و نقل هوایی در کشورهای با شرایط دسترسی دشوار، وجود آبراهه ها و بنادر برای حمل و نقل رودخانه ای و دریایی و غیره) عوامل جغرافیایی میباشد.</p> <p>رقابت پذیری شیوه های حمل و نقل نیز می تواند متأثر از شرایط توپوگرافی و تعیین محل(راحتی و مستقیم بودن مسیر) باشد.</p>	<p>شرایط مناسبی که احداث زیر ساخت های فیزیکی را ————— رای شیوه های حمل و نقلی خاص ساده تر و ارزان تر می سازند:</p> <ul style="list-style-type: none"> • شکل زمین: هموار یا کوهستانی • مکان یابی : داخل سرزمین، ناحیه ساحلی یا جزیره • وجود آبراهه های داخلی • شرایط زیرزمینی (مثلاً زمین باتلاقی در دشت های رودخانه ای) 	<p>مکان یابی و توپوگرافی</p>
<p>مسافت های طولانی به نفع شیوه های حمل و نقلی هستند که هزینه های کمتری برای حمل و نقل در فواصل طولانی دارند(قطار و حمل و نقل آبی داخلی و دریایی) یا حمل و نقل سریع السیر ارابه می کنند(حمل و نقل هوایی)</p>	<p>میانگین مسافت ها برای حمل و نقل داخلی</p>	<p>مسافت</p>
<p>تقاضای حمل مواد خام و تولیدات صنعتی می تواند تقاضای زیادی برای حمل و نقل ریلی و آبی و نهایتاً ترکیب این دو روش در یک شیوه چند وجهی ایجاد کند.</p> <p>از لحاظ تاریخی، وجود مواد خام به نفع توسعه سیستم ریلی بوده است که با شیوه چند وجهی تناسب بیشتری دارد..</p>	<p>تقاضا برای حمل و نقل بهینه سازی هزینه های ایجاد زیرساخت حمل و نقل</p>	<p>وجود صنایع و معادن</p>
<p>توزیع جمعیت در کارایی و بهره وری سیستم های حمل و نقل مؤثر است . به طور کلی، تمرکز زیاد تقاضای حمل و نقل به نفع شیوه های حمل و نقل چندوجهی و تمرکز کمتر به نفع سایر روش های حمل و نقل به خصوص حمل و نقل جاده ای است.</p>	<p>توزیع جمعیت در کشور توزیع صنعت و تجارت در کشور تعداد و مساحت مراکز صنعتی، تجاری و مسکونی</p>	<p>ساختار مکانی</p>

جدول 2- شرایط اجتماعی- اقتصادی مؤثر در حمل و نقل چند وجهی

اثرات	عوامل مؤثر	
<p>پیش نیاز اصلی برای شیوه های حمل و نقل که نیازمند حجم کم سرمایه گذاری خصوصی و دولتی برای ساخت، نگهداری و بهره برداری زیر ساخت حمل و نقل هستند.</p> <p>پیش شرط اساسی برای میزان حمل و نقل کالا.</p> <p>اثرات غیر مستقیم در سایر شرایط اقتصادی، اجتماعی- اقتصادی و تکنولوژیکی دارد.</p>	<p>توانایی ساخت، نگهداری و بهره برداری از شیوه های کارای حمل و نقل کم هزینه و با ارزش افزوده بالا.</p>	<p>نقش حمل و نقل در اقتصاد ملی</p>
<p>با توجه به هزینه های حمل و نقل (مقدار کلی و نسبت به ارزش کالا) کالای سنگین وزن و حجیم برای حمل و نقل ریلی و آبی با ارزش است، در حالی که کالای سبک وزن و کم حجم برای حمل و نقل هوایی و جاده ای با ارزش است.</p> <p>چون بخشهای خدمات، تولید و ترانزیت، بالاترین تقاضای حمل و نقل را تولید می کنند، اقتصادهای متمرکز بر بخشهای خدمات، تولید و ترانزیت به نفع شیوه های حمل و نقل چند وجهی میباشند (به خصوص حمل و نقل ریلی).</p>	<p>حجم و ارزش نسبی حمل و نقل :</p> <ul style="list-style-type: none"> • بار سنگین و حجم زیاد / ارزش بالا • بار سبک و کم حجم / ارزش پایین 	<p>ساختار اقتصادی بخشی (رابطه فعالیت در معدن/کشاورزی/تولید/خدمات/ترانزیت)</p>
<p>در روشهای جدید تولید کل مدت زمان صرف شده بین تولید و مصرف (مبداء تا مقصد) از مهمترین عوامل بهینه سازی هزینه های حمل و نقل و در نهایت کاهش قیمت تمام شده کالا میباشد.</p>	<p>ارزش زمان</p>	<p>روش تولید</p>
<p>کاهش تقاضای حمل و نقل روشهای مجزا (جاده، ریل، دریایی، هوایی) بدلیل عدم توانایی در انعطاف پذیری با توجه به شرایط جغرافیایی یا هزینه بالای احداث زیرساخت و فرآیند طولانی برنامه ریزی و ساخت.</p>	<p>انعطاف پذیری سیستم حمل و نقل و قابلیت سازگاری برای واکنش به تغییرات تقاضای حمل و نقل (مقدار، ساختار، مکانی نیازهای مشتری)</p>	<p>سرعت تغییرات اقتصادی و تقاضای جدید</p>

جدول 3- شرایط سیاسی و اداری مؤثر در حمل و نقل چند وجهی

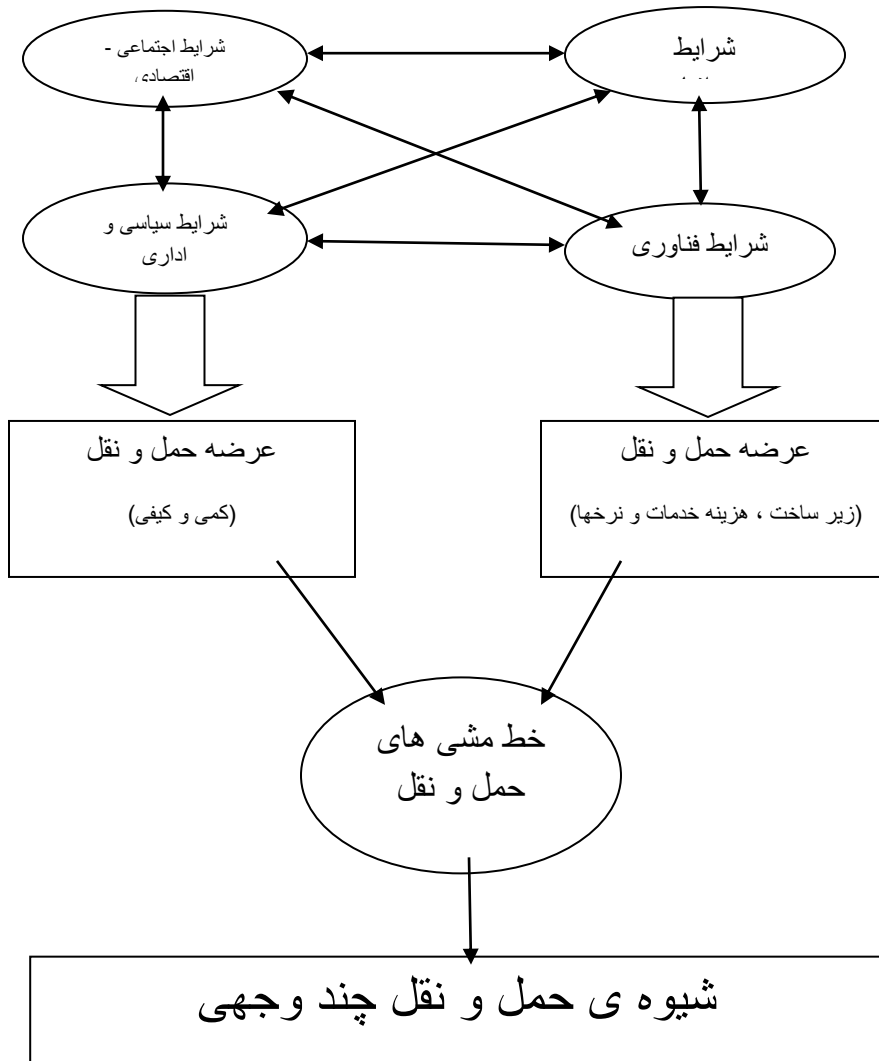
اثرات	عوامل مؤثر	
<p>ساختارهای پیچیده (مانند رهگیری کالا و هماهنگی در تغییر روشهای حمل و نقل) نیازمند پیش زمینه سیاسی و اداری مناسب برای بهره وری در فعالیتها می باشد.</p> <p>ضمناً قابلیت پایداری، پیش نیاز یکپارچگی ترکیبی است، زیرا مستلزم تلاش های برنامه ریزی و هماهنگ سازی زیادی است.</p> <p>به طور کلی، پایداری یک عامل مهم در مکان یابی فعالیت هاست و در سرمایه گذاری سیستم حمل و نقل مؤثر است.</p>	<p>توانایی طراحی و اجرای ساختارهای پیچیده</p> <p>فرهنگ سرمایه گذاری</p>	<p>قابلیت پایداری سیستم سیاسی و اداری</p>
<p>مالکیت سیستم حمل و نقل، یک اصل مهم برای تصمیم سازی در تصمیم گیری های سرمایه گذاری و بهره برداری توسط مجریان حمل و نقل چند وجهی است.</p> <p>فرآیندهای شفاف و صحیح برنامه ریزی منجر به ایجاد زیر ساخت های مناسب و کارا می شوند و از طراحی ضعیف سیستم حمل و نقل جلوگیری می کنند.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • مسئولیت پذیری، صلاحیت و مدیریت کیفی برنامه ریزی حمل و نقل • مسئولیت پذیری، صلاحیت و مدیریت کیفی عملکرد سیستم حمل و نقل • مالکیت سیستم حمل و نقل • تاثیر دولت در تصمیم گیری های شرکت های حمل و نقلی 	<p>سازماندهی سیستم حمل و نقل از نظر برنامه ریزی، ساخت و بهره برداری</p>
<p>خط مشی های حمل و نقل ممکن است هم اثرات کوتاه مدت (مانند محدودیتها، عوارض، مالیاتها) و هم بلند مدت (مانند سرمایه گذاری زیرساخت ها و یا سیاست های بازار) داشته باشند. هدف خط مشی های روشهای حمل و نقل مجزا بستگی به اهداف شیوه های حمل و نقل چند وجهی مورد نظر دارد.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • تامین زیرساخت، سرمایه گذاری و تامین بودجه پروژه • یارانه شیوه های حمل و نقل • دریافت مالیات • اخذ عوارض و هزینه ها • اثرات سیاست اکولوژیک (مانند محدودیت های ترافیکی، عوارض اکولوژیک) • اثرات سیاست بازار (مانند کنترل ورود به بازار، 	<p>خط مشی حمل و نقل</p>

	کنترل قیمت)	
<p>در سیاست های مرتبط شرایطی برای تاثیرگذاری در تقاضای حمل و نقل ایجاد می شود. بسته به اهداف شیوه های حمل و نقل چند وجهی ممکن است روش های حمل و نقل خاصی اهمیت بیشتری پیدا کنند. (مثلاً حمل و نقل ریلی، حمل و نقل هوایی)</p>	<p>دیدگاه یکپارچه ترافیک با :</p> <ul style="list-style-type: none"> • توسعه کاربری زمین • سیاست اقتصادی • سیاست اجتماعی 	<p>بررسی یکپارچه سازی تعامل ها با سایر زمینه ها</p>
<p>آگاهی نسبت به اثرات منفی روشهای حمل و نقل مجزا و آموزش در انتخاب شیوه های جدید حمل و نقل .</p>	<p>پذیرش تغییر الگوهای رفتاری در تولید ، حمل و نقل و توزیع</p>	<p>آگاهی از خط مشی ها</p>

جدول 4- شرایط فناوری حمل و نقل مؤثر در حمل و نقل چند وجهی

اثرات	عوامل مؤثر	
<p>فناوری های جدید حمل و نقل می توانند در رقابت میان روش های حمل و نقل مؤثر باشند. این امر می تواند در بکارگیری مزایای ذاتی سیستم، حداقل سازی معایب، استفاده بهینه از سیستم حمل و نقل به جهت دستیابی به بهره وری کل عوامل .</p>	<p>قابلیت دسترسی به فناوری های نوین حمل و نقل مؤثر بر:</p> <p>زمان سفر</p> <p>هزینه های حمل و نقل</p> <p>کیفیت حمل و نقل (راحتی)</p> <p>توانایی بهینه سازی عملکرد حمل و نقل از طریق :</p> <p>تنوع مدها</p> <p>یکپارچه سازی درون مدی</p> <p>یکپارچه سازی ترکیبی</p> <p>لجستیک</p>	<p>سطح توسعه</p> <p>اجرای فناوری های نوین حمل و نقل از جمله (ITS)</p>
<p>حذف معایب مربوط به سیستم حمل و نقل به خاطر تفاوت در استانداردهای فنی و عملکردی (مانند سیستم ریلی)</p>	<p>وجود استانداردهای بین المللی</p> <p>انطباق سیستم حمل و نقل ملی با استانداردهای بین المللی</p>	<p>استانداردهای بین المللی</p>

فرآیند شکل گیری شیوه حمل و نقل چند وجهی



نتیجه گیری و پیشنهادات

با توجه به مطالب گفته شده میتوان چنین نتیجه گرفت که چالشها و موانع فرا روی اجرایی شدن یک مدل بومی شیوه حمل و نقل چند وجهی را، میتوان از مناظر مختلف مورد بررسی و کنکاش قرار داد. این مناظر عبارتند:

- 1- زیر ساختهای فیزیکی و فنی
- 2- ساختار سازمانی و مدیریت
- 3- مالی
- 4- قوانین و مقررات

که مجال پرداختن به همه آنها در یک مقاله وجود ندارد. لذا با توجه به اهمیت موضوع قوانین و مقررات و متاثر بودن دیگر بخشها از آن در ادامه تلاش میشود با توجه به ابلاغ قوانین جدید ضمن مقایسه آن با قوانین قبلی ظرفیتهای موجود در آن شناسایی و پیشنهادات اجرایی متناسب با آن ارائه گردد. به استناد قانون امور گمرکی مصوب 1390/08/22 مواد ذیل اشاره به جهت روان سازی حمل و نقل چند وجهی تصویب گردید.

ماده 130:

شرکت های حمل و نقل که به موجب سند حمل و در اجرای تعهدات خود وظایف ترخیص و تحویل کالا در مقصد به صاحب کالا را نیز بر عهده دارند برای انجام تشریفات ترخیص باید دارای پروانه کارگزاری گمرکی باشند و در این موارد سند حمل به منزله وکالتنامه تلقی می گردد، مشروط بر اینکه در اساسنامه شرکت به صراحت امکان این فعالیت منظور شده باشد.

تبصره:

انجام تشریفات گمرکی کالای عبور داخلی به صورت حمل یکسره، عبور خارجی و انتقالی توسط شرکت های حمل و نقل مربوطه نیاز به کارت کارگزاری گمرکی ندارد. در این گونه موارد بارنامه به منزله وکالت نامه تلقی می گردد.

- سند حمل به منزله وکالتنامه تلقی می گردد و دیگر نیازی به حضور صاحب کالا نمی باشد.
- گمرک شرکت های حمل و نقل را جهت ترخیص کالا به عنوان کارگزار می پذیرد.
- پیشنهاد می گردد شرکت های حمل و نقل بین المللی براساس اساسنامه فعالیت های فوروردی و کیری را به ثبت برسانند، و همچنین اسناد حمل به نام این شرکت ها صادر گردد.

ماده 95:

محفظه های حمل بار یا بارگنج (کانتینر) جزو وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری محسوب می گردند.

- بارگنج به عنوان وسیله نقلیه برای مقاصد تجاری محسوب می گردد.
- پیشنهاد می گردد مسئولیت بارگنج های متعلق به کریر (C.O.C) و فرستنده (S.O.C) هردو به شرکت حمل و نقل بین المللی واگذار گردد.

تبصره 3 ماده 60:

گمرک مکلف است برای کالایی که در اسناد حمل آن محل تحویل یکی از شهرهای داخلی ذکر شده است به شرط این که در شهر مزبور گمرک مجاز و مناسب وجود داشته باشد به تقاضای شرکت حمل و نقل و با انجام تشریفات مربوطه، پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره صادر نماید.

- به وسیله پروانه عبور داخلی می توان کالا را به یکی از گمرک خانه های داخلی منتقل نمود.
- پیشنهاد می گردد در اسناد حمل مقصد نهایی حمل کالا¹⁷ ذکر گردد.

ماده 32:

¹⁷ Final Destination

به منظور نگهداری کالاهای گمرک نشده به جز کالای ممنوع، گمرک می تواند با تاسیس واحدهای گمرک اختصاصی برای صاحبان کالاها و شرکت های حمل و نقل بین المللی با اخذ تضمین موافقت کند و ماموران لازم را جهت اجرای مقررات و انجام تشریفات گمرکی در این اماکن مستقر نماید.

- در این ماده تاسیس گمرک اختصاصی برای شرکت های حمل و نقل بین المللی مجاز گردید.
- پیشنهاد می گردد این شرکت ها درخواست گمرک اختصاصی در داخل کشور را نمایند.

ماده 28:

گمرک در صورتی می تواند با انتقال و نگهداری کالا در انبار اختصاصی موافقت نماید که حقوق ورودی متعلق به آن تضمین شود و کالا از انواع مجاز و مجاز مشروط باشد. در صورتی که کالا از نوع مجاز باشد و یا مجوزهای لازم هنگام انتقال به انبار توسط وارد کننده ارایه شود میزان تضمین معادل حقوق ورودی است. انتقال کالا به انبار اختصاصی با صدور پروانه عبور داخلی انجام می گردد.

- جهت حمل کالاهای مجاز به گمرک خانه های اختصاصی می توان تضمین ارایه نمود.
- پیشنهاد می گردد جهت حمل کالا های مجاز به گمرک داخلی تضمین ارایه و جهت کالاهای مجاز مشروط از طرف صاحبان کالا به شرکت های حمل و نقل بین المللی و کالت داده شود.

ماده 22:

تمام وظایفی که به موجب این قانون بر عهده شرکت های حمل و نقل است می تواند به وسیله نمایندگی مجاز آنها نیز انجام شود و در این صورت نماینده مزبور تمامی مسئولیت های گمرکی، بندری و فرودگاهی مربوطه را بر عهده دارد.

- نمایندگی مجاز شرکت های حمل و نقل بین المللی با ارایه تعهد به گمرک ایران حق فعالیت دارند.
- پیشنهاد می گردد این شرکت ها با اعطای تعهد از مزایای شعبه و همچنین تسهیل در گمرکات اجرایی بهر مند شوند.

تبصره ماده 21:

بارگنج هایی که در مقصد بارنامه به عنوان محموله ای (LCL) اظهار اجمالی و تحویل مرجع تحویل گیرنده می شود، با درخواست شرکت های حمل و نقل بین المللی دارنده ترخیصیه کلی و ارایه بارنامه های تفکیکی¹⁸، بارگنج در محل تخصیص یافته تخلیه می شود.

- بارنامه تفکیکی جهت حمل کالاهای کمتر از یک کانتینر می توان صادر نمود.
- پیشنهاد می گردد این بارنامه ها (HBL) در مقصد نهایی صادر گردد.

تبصره 1 ماده 18:

مسئولیت شرکت های حمل و نقل به هنگام تنظیم و تسلیم اظهار نامه اجمالی از نظر محتویات بسته های آکبند محدود به مندرجات بارنامه های مربوطه است و بارگنج های (کانتینرهای) بارگیری و مهر و موم شده از طرف فرستنده کالا در حکم بسته آکبند تلقی می گردد.

- حدود مسئولیت نسبت به بسته های آکبند تعیین گردید.
- پیشنهاد می گردد پلمب های شرکت های حمل و نقل اضافه بر پلمب های فرستنده گردد.

منابع:

- (1) قانون امور گمرکی مصوب سال 1350
- (2) قانون امور گمرکی مصوب سال 1390
- (3) آئین نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی
- (4) ماهنامه بندر و دریا ، سال بیست و چهارم ، پیاپی 161 دوره جدید ، شماره 26 ، مرداد 1388