

بسمه تعالی

رمز موفقیت کشورهای توسعه یافته، "قانون گذاری" بر مبنای واقعیت‌ها و در راستای منافع ملی است که از طرفی، "قانون پذیری" از سوی آحاد جامعه محسوب می‌شود. چنانچه این فرهنگ در کشورهای در حال توسعه هم وجود داشته باشد، مطمئناً مسیر رسیدن به اهداف شخصی و منافع ملی آسان‌تر خواهد شد که قطعاً در یک جامعه سالم، به دور از هم نیستند.

صنعت حمل و نقل بین‌المللی، به عنوان یکی از ارکان اصلی تجارت خارجی هر کشور و یکی از شاخص‌های مهم تولید ناخالص ملی، از این امر مستثنا نیست و نیازمند قانون گذاری و قانون پذیری براساس منافع متقابل دولت و دست‌اندرکاران این صنعت است.

به‌رغم موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر ایران در حوزه عبور خارجی (ترانزیت)، متأسفانه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی تا امروز نتوانسته‌اند از این پتانسیل بالقوه استفاده مناسب نمایند. این عدم موفقیت را می‌توان از دو دیدگاه مورد بررسی قرار داد.

۱- قوانین و مقررات خلق‌الساعه ملی که در بسیاری از مواقع برخلاف چشم‌انداز توسعه کشور عمل می‌کند و در مسیر تسهیل ترانزیت نیست.

۲- عملکرد دست‌اندرکاران (متصدیان حمل و صاحبان کالا) در این عرصه درباره قوانین و مقررات ملی که کاملاً غیرحرفه‌ای است. به این موضوع به کرات در مقالات و مصاحبه‌های بزرگان و اندیشمندان صنعت حمل و نقل اشاره شده و پرداخت به آن تکرار مکررات است.

درباره عملکرد دست‌اندرکاران این عرصه، دو عامل یادشده «قانون گذاری» و «قانون پذیری»، کاملاً مصداق دارد.

با توجه به نبود اهرم‌های قانونی کافی برای جلوگیری از فعالیت فوروآردری شرکت‌های خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی، حق عملکردی و شرکت‌های بازرگانی، مقوله قانون‌پذیری توسط صاحبان کالا بسیار حائز اهمیت خواهد بود.

چه شخصیتی در ایران می‌تواند خدمات بارفرابری (فوروآردری) ارائه کند؟

در واقع سوال این است که کدام یک از شرکت‌ها مجاز به ارائه خدمات فورواردری هستند؟

طبق ماده ۲ آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، که در اجرای بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری تصویب شد و همچنین بند «و» ماده ۲ آیین‌نامه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بیان می‌کند: «انجام هرگونه عملیات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا به وسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی، مستلزم اخذ مجوز تاسیس شرکت و پروانه فعالیت مطابق مفاد این آیین‌نامه از سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور هستند؛ مستقل از اینکه این نوع حمل، هوایی، دریایی یا زمینی باشد.»

در فصل دوم از همین آیین‌نامه و در ماده‌های ۱۱ و ۱۲ اشاره شده است که چه افرادی مجاز به تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی هستند:

ماده ۱۱: «تقاضای تاسیس شرکت می‌بایست مستقیماً به واحد ذی‌ربط سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور ارسال و با توجه به مقتضیات اجتماعی، اقتصادی و سایر عوامل من جمله کفایت یا عدم کفایت تعداد شرکت‌های موجود به تقاضاهای واصله رسیدگی و در صورت ضرورت از طریق انجام آزمون تخصصی از متقاضیان نسبت به قبول یا رد درخواست تاسیس شرکت‌های جدید اقدام شود.»

ماده ۱۲: «اشخاصی می‌توانند در آزمون تخصصی شرکت نمایند که دارای شرایط ذیل باشند:

الف) تابعیت کشور جمهوری اسلامی ایران (ب) متدین به یکی از ادیان رسمی کشور

ج) عدم سوء پیشینه موثر کیفری (د) عدم اعتیاد به مواد مخدر

ه) انجام خدمت سربازی یا معافیت دائم از آن (و) داشتن حداقل ۲۵ سال سن

ز) داشتن حداقل دیپلم کامل متوسطه (ح) داشتن سابقه کار مفید اجرایی در امر حمل‌ونقل بین‌المللی به شرح

ذیل:

دیپلم ۸ سال . فوق دیپلم ۶ سال . لیسانس ۴ سال . فوق لیسانس ۳ سال . دکتری ۲ سال»

همانطور که قبلاً هم اشاره شد، تنها شرکت‌هایی می‌توانند خدمات فورواردری اعم از هوایی، دریایی و زمینی ارائه کنند که دارای پروانه فعالیت معتبر از سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور باشند که در آن صراحتاً اجازه داده شده است در امر حمل‌ونقل بین‌المللی کالا فعالیت کنند. به این ترتیب شرکت‌های بازرگانی، حق‌العملکاری،

خدمات بار هوایی و خدمات کشتیرانی بر اساس قانون، مجاز به ارائه این خدمات و حمل کالا نخواهند بود. اگر چه شاهد بسیاری از این دسته شرکت‌ها هستیم که از خلا قانونی موجود در سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی گمرک، سوء استفاده کرده و اقدام به انعقاد قرارداد و حمل کالای مشتریانی می‌کنند که از این مقررات آگاهی ندارند. این شرکت‌ها در صورت فقدان کالای مشتریان یا ایجاد خسارت، پاسخگو نخواهند بود و از صفحه روزگار محو می‌شوند! بنابراین، توصیه می‌شود تا زمان رفع خلا قانونی و وجود فضا برای سوء استفاده‌کنندگان، قبل از عقد قرارداد حمل، نسبت به مشاهده پروانه فعالیت اقدام کنید و در صورت وجود شک و شبه نسبت به درستی آن، از طریق انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران استعلام به عمل آورید.

بالا رفتن سطح آگاهی مشتریان و صاحبین کالا چه در خصوص شناخت شرکت‌های حمل و نقل معتبر و چه در عرصه قوانین و مقررات حاکم بر شیوه‌های متعارف و آشنایی با کنوانسیونهایی که دولت جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است گامی موثر در راستای نیل به مقوله "قانون پذیری" خواهد بود. بهمین منظور مطالعه "شرایط عمومی صنفی حمل و نقل بین‌المللی مطابق با نمونه ارائه شده سازمان فیاتا"، "قانون تجارت، باب هشتم مفاد ۳۷۷ الی ۳۹۴" و "مفاد اشاره شده ظهر بارنامه فیاتا(FBL)" موکدا توصیه می‌گردد.