

مطالعه حمل و نقل بین المللی دریایی در زمان تحریم‌های بین‌المللی علیه جمهوری اسلامی ایران با رویکرد قواعد و قوانین اینکوترمز

حامد درگاهی^۱ / لیلا خوارزمی^۲

* نوع مقاله: پژوهشی / تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۹/۱۰ / تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۱/۲۰

چکیده

قوانین بازرگانی بین‌المللی (اینکوترمز) قوانینی که ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل حمل را بر عهده دارد، به مجموعه قوانین و مقرراتی که مرجع و راهنمای افراد برای واردات و صادرات در بازرگانی بین‌المللی است. این مقاله با بررسی فرضیه‌های مطرح شده به روش توصیفی-تحلیلی با هدف بررسی و مطالعه روش‌های بین‌المللی حمل محموله‌های صادراتی و وارداتی با قواعد اینکوترمز به مطالعه جایگاه حمل و نقل و تجارت دریایی ایران در زمان تحریم‌های بین‌المللی با در نظر گرفتن اینکوترمز بر روی حمل و نقل ایران می‌پردازد. یافته‌ها بیان می‌دارند: افزایش روز افزون حمل و نقل در سطح بین‌المللی و نقش انکارناپذیر آن در تجارت بین‌المللی مقوله‌ای است که نیازمند درک متقابل متعاملین از قوانین اینکوترمز و بیع بین‌المللی کالا از میزان تعهدات و مسئولیت‌های طرفین در قراردادهای می‌باشد. نتایج نشان می‌دهد که صنعت حمل و نقل دریایی تاثیر بسیار زیادی در مبادلات فرامرزی بخصوص بازرگانی و تجارت فرآقارهای کشورمان دارد. ناوگان کشتیرانی ایران، یک ناوگان دریایی بزرگ است که با در اختیار داشتن چندین کشتی اقیانوس پیمای پیشرفته، در تمامی مسیرهای بین‌المللی دنیا فعالیت دارد. هرچند که با ایجاد تحریم‌های ظالمانه و فشار کنونی بر صنعت کشتی‌رانی را با کاهش سود حمل و نقل دریایی روبرو نموده است اما جمهوری اسلامی با پیشرفت‌های زیادی در ساخت شناور و کشتی‌سازی های عظیم راه پیشرفت و توسعه این صنعت را به نقطه اعتلای خود پیش‌رو دارد؛ تردید نداشته باشید که صنعت حمل و نقل دریایی ایران در سال‌های آینده میتواند سود سرشاری را از این راه به کشور تزریق کند.

واژگان کلیدی: حقوق دریایی، مدیریت توزیع، اقتصاد ملی.

* مقاله حاضر برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نویسنده (گان) می باشد.

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد دماوند. (نویسنده مسئول)

hamed.dargahi73@gmail.com

^۲ دکتری تخصصی حقوق تجارت بین الملل، عضو هیأت علمی دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب.

leilakharazmy14@gmail.com



مقدمه

قراردادهای مرتبط با حمل کالا از طریق دریا، قراردادهایی هستند که در آنها مالک کشتی یا شخصی که در زمان انعقاد به جای مالک کشتی حق انعقاد قرارداد را دارد، حمل کالا از طریق دریا یا تجهیز کردن کشتی در راستای حمل کالا را در عوض دریافت مقداری پول انجام می‌دهد؛ این قراردادهای اشکال گوناگونی دارند. یک تقسیم‌بندی سنتی از این قراردادهای آنها را در دو دسته قرارداد اجاره کشتی و بارنامه جای می‌دهد. امروزه قراردادهای مرتبط با حمل کالا از طریق دریا، به قرارداد اجاره کشتی و بارنامه منحصر نمی‌شوند؛ از جمله، ممکن است مستأجری که کشتی را برای مدت زمان معینی، بدون خدمه در اختیار گرفته است، خود به حمل کالا مبادرت ورزد؛ این قرارداد که به اجاره انتقالی یا لخت معروف است، قرارداد حمل کالا نیست و صرفاً یک قرارداد اجاره کشتی است. بارنامه‌ای که توسط کاپیتان کشتی اجاره داده شده به صورت انتقالی، صادر می‌شود تعهدی برای مالک کشتی ایجاد نمی‌کند و تنها مستأجر است که به مفاد آن ملزم می‌گردد. قراردادهای اجاره کشتی و بارنامه کاملاً با هم متفاوت هستند. هنگامی که مالک کشتی می‌پذیرد کل ظرفیت کشتی خود را به حمل کالا برای سفر معین یا در یک زمان معین اختصاص دهد قرارداد اجاره کشتی خواهد بود. اهمیت حمل و نقل دریایی در ایران هم با توجه به واردات و صادرات دریایی کشورمان و نزدیکی آن به آب‌های آزاد نظیر خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر (بزرگترین دریاچه دنیا) بسیار زیاد است. در حمل و نقل دریایی بستگی دارد که مسیر چه مقدار بوده و نوع کالا چه باشد. با توجه به این موارد مشخص می‌شود که چه وسیله‌ای برای ترابری استفاده شود. از آنجایی که صنعت حمل و نقل دریایی تأثیر بسیار زیادی در مبادلات فرامرزی به خصوص بازرگانی و تجارت فرآره‌ای کشورمان دارد. این صنعت به عنوان ایمن‌ترین نوع حمل و نقل کالاهای سنگین و با ارزش شناخته می‌شود و در مقایسه با سایر صنایع حمل و نقل قابل اطمینان‌تر است و علاوه بر آن به میزان بیشتری باعث توسعه اقتصاد کشور می‌شود. جالب است بدانید که اهمیت حمل و نقل دریایی در ایران به جهت این است که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل‌های بین‌المللی، توسط این صنعت به انجام می‌رسد. صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان با استفاده از ویژگی‌های ناشی از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی در چندین استان، جزایر شمالی و جزایر جنوبی کشور به توسعه اقتصاد ایران کمک بسیار زیادی می‌کند. این صنعت نقش بسزایی در حمل و نقل و جابجایی کالاهای مرتبط با تجارت خارج از کشور ایران دارد و به نوعی قلب تپنده اقتصاد حمل و نقل ایران به شمار می‌رود.



۱- بیان مساله

افزایش روزافزون حمل و نقل در سطح بین‌المللی و نقش انکارناپذیر آن در تجارت بین‌المللی مقوله‌ای است که نیازمند درک متقابل متعاملین (دو طرف معامله/ خریدار و فروشنده) بیع بین‌المللی کالا از میزان تعهدات و مسئولیت‌های طرفینی از یک طرف و قراردادهای فی‌مابین «فورواردرها»^۱ و «کریرها»^۲ از طرف دیگر است. ترم‌های اینکوترمز بیان‌کننده میزان مسئولیت طرفین قرارداد بیع کالا بوده و لذا یک راهنما و یک راهبرد اساسی جهت تصمیم‌گیری و اجرای عملیات خرید و یا فروش کالا در سطح بین‌المللی است. از آنجایی که صنعت حمل و نقل دریایی تأثیر بسیار زیادی در مبادلات فرامرزی بخصوص بازرگانی و تجارت فراقاره‌ای کشورمان دارد. این صنعت به عنوان ایمن‌ترین نوع حمل و نقل کالاهای سنگین و با ارزش شناخته می‌شود و در مقایسه با سایر صنعت‌های حمل و نقل قابل اطمینان‌تر است و به میزان بیشتری باعث توسعه اقتصاد کشور هم می‌شود. از سال ۲۰۱۳ با تحریم‌هایی که علیه کشورمان اتخاذ شد، کلیه خطوط بین‌المللی حمل و نقل کانتینر از وارد شدن به بنادر ایران منع شدند. این اتفاق در نهایت باعث شد که بازار حمل و نقل کانتینر ایران به شکل کاملاً انحصاری در اختیار کشتیرانی ایران قرار بگیرد. البته این شرکت در گذشته هم تجربه تحریم را داشته است و با توجه به این موضوع، در بایکوت کامل قرار گرفت. البته که این تحریم‌ها بر حمل و نقل هوایی نیز تأثیر مخربی گذاشته است. «اینکوترمز»^۳ یا اصطلاحات استاندارد تجارت خارجی است که توسط «حقوق اتاق بازرگانی»^۴ که همان «اتاق بازرگانی بین‌المللی»^۵ است تدوین شده است تا از طریق آنها در یک فرآیند تجارت خارجی، خریدار و فروشنده بدون اینکه لازم باشد توضیحات مفصلي در مورد مسئولیت‌های طرفین ارائه کنند، به راحتی با استفاده از این اصطلاحات استاندارد، قراردادهای خود را تنظیم کنند. «اینکوترمز»^۶ به معنای اصطلاحات تجارت بین‌الملل است. این قانون نخستین بار در سال ۱۹۶۳ میلادی تدوین گردید و در سال ۲۰۱۱ میلادی نسخه به‌روز رسانی از آن منتشر شد، که به آن اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌گویند. اینکوترمز در هر دوره توسط اتاق بازرگانی بین‌الملل در کشورهای مختلف مورد بازنگری

^۱ فورواردرها در حقیقت واسطه‌هایی هستند که ارتباط بین کریر و فرستنده یا گیرنده کالا را برقرار می‌کنند.

^۲ کریرها مسئولیت حمل و نقل فیزیکی کالا را به عهده دارند و بر اساس قراردادی که با صاحب بار منعقد می‌کنند، متعهد می‌شوند که محموله را به سلامت به مقصد نهایی برسانند.

^۳ International commercial terms

^۴ international chamber of commerce

^۵ I.C.C

^۶ I.C.T



و نشر قرار می‌گیرد. در نسخه هشتم این قانون که همان اینکوترمز ۲۰۱۰ می باشد، ۱۱ قانون عنوان شده است. طبق آخرین قوانین به‌روزرسانی شده از اینکوترمز ۲۰۲۰ EXW به این معنی است که فروشنده وقتی کالا در دسترس خریدار قرار می‌دهد، معمولاً در محل فروشنده، تعهدات خود را انجام داده است. فروشنده باید کالاها را بطور مناسب یا مطابق آنچه در توافق بین هر دو طرف تعیین شده است بسته‌بندی کند. خریدار وظیفه بارگیری کالاهای موجود و حمل‌ونقل آنها و سایر موارد لازم برای رسیدن کالا به مقصد نهایی را برعهده دارد. حقوق بین‌المللی به عنوان مادر و سرچشمه‌ی سایر قراردادهای تأمین مالی، بیمه، خدمات، فاینانس، صادرات و واردات، ترخیص، حمل‌ونقل‌های هوایی، زمینی و دریایی، هم از نظر نحوه‌ی انعقاد و هم از دیدگاه اجرا و هم با توجه به ضمانت‌های اجرا و مسائل مرتبط با صلاحیت شکلی دادگاه‌ها و هم قوانین ماهوی مرتبط با آن، مهم‌ترین امری است که مطالعه و پرداختن به آن برای هر کدام از دست‌اندرکاران حقوق تجارت خارجی ضروری و حیاتی است. اختلاف در شیوه‌های تجارت و تفسیر حقوقی بین تاجران کشورهای مختلف، نیاز به مجموعه‌ی مشترک قوانین دارد. برای جلوگیری از هر گونه سوء تفاهم و اختلافی در حمل‌ونقل بین‌المللی قوانین مشترکی باید توسط طرفین یک معامله رعایت شوند. برای تسهیل تجارت بین‌المللی، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) مجموعه‌ای از اصطلاحات اینکوترمز را منتشر کرد، که به طور رسمی با اصطلاحات بین‌المللی بازرگانی شناخته می‌شود. اینکوترمز که در سطح جهانی به رسمیت شناخته شده است، تعهدات خریداران و فروشندگان را روشن می‌کند و از سردرگمی در قراردادهای بازرگانی بین‌المللی جلوگیری می‌کند. دو طرف درگیر در تجارت داخلی و بین‌المللی معمولاً از این اصطلاحات برای کمک به درک یکدیگر و تبیین دقیق شرایط تجاری خود استفاده می‌کنند. حقوق دریایی یکی از پر اهمیت‌ترین و در عین حال وسیع‌ترین رشته‌های حقوق می‌باشد، که با توجه به گستردگی حوزه عملیاتی آن ارتباط مستقیم و عمیق با سایر رشته‌های حقوق دارد. در ارتباط با جایگاه حمل و نقل و تجارت دریایی ایران، کتب و مقالات فارسی زبان متعددی به رشته تحریر در آمده‌اند. ولی در هیچ یک از آنها به واکاوی جایگاه حمل و نقل و تجارت دریایی ایران در زمان تحریم‌های بین‌المللی با در نظر گرفتن اینکوترمز اشاره نشده است. با این حال، در بین نوشته‌ها به کتب فارسی و انگلیسی که کم و بیش به موضوع مورد نظر شباهت‌هایی دارد اشاره می‌شود.

تقی‌زاده (۱۴۰۱)، در کتاب "حقوق حمل و نقل دریایی" عنوان می‌کند که: اینکوترمز تنها بخشی از کل قرارداد تجارت بین‌المللی است. این اصطلاحات چیزی در مورد مبلغ پرداخت شده یا روش پرداختی که در معامله استفاده می‌شود، نمی‌گویند. علاوه بر این، اینکوترمز با انتقال مالکیت کالاها



، نقض قرارداد یا مسئولیت محصول سروکار ندارد. همه این موارد باید در قرارداد فروش در نظر گرفته شود. همچنین، اینکوترمز نمی‌تواند قوانین رسمی و اجباری را نادیده بگیرد. به‌عنوان مثال، آن‌ها در مورد حقوق و تعهدات پیمانکاری که ربطی به تحویل محموله ندارند، اعمال نمی‌شوند. آنها راه‌حلهایی را برای نقض قرارداد هم تعریف نمی‌کنند. اینکوترمز حقوق مالکیت، شرایط احتمالی نقض قرارداد را در بر نمی‌گیرند. همچنین آن‌ها جایگزین قرارداد رسمی بین دو طرف معامله نمی‌شوند. تمام اصطلاحات اینکوترمز به جز گروه C مسئولیت تنظیم بیمه را به عهده نمی‌گیرند. بنابراین مسئولیت بیمه بار، باید جداگانه توسط دو طرف تعیین شوند.

اسکینی (۱۴۰۱)؛ در کتاب "حقوق تجارت" به اصطلاحات اینکوترمز می‌پردازد و عنوان می‌کند که «تهیه پیش‌نویس اصطلاحات اینکوترمز ۲۰۲۰ بر عهده کمیته‌ای از متخصصان است که برای نخستین بار نمایندگانی از چین و استرالیا نیز در آن حضور دارند، هرچند اکثر اعضای این کمیته اروپایی هستند. این کمیته جلساتی منظم برای بحث در مورد موارد متعددی که از سوی ۱۵۰ عضو اتاق بازرگانی بین‌المللی (اکثراً اتاق‌های بازرگانی) مطرح می‌شود، برگزار می‌کند.

کاتلر، (۱۴۰۰)؛ در کتاب "مدیریت بازاریابی" به مسائل مرتبط با اینکوترمز و حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد. مسائلی شامل حمل کالاها، ترخیص کالا، واردات و صادرات کالاها، اینکه چه کسی مسئول پرداخت می‌باشد و اینکه ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی می‌باشد. این اصطلاح برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی استفاده شد. به‌طور خلاصه می‌توان گفت که اینکوترمز به مجموعه‌ای از قواعد استاندارد از پیش تعریف شده‌ای اطلاق می‌شود که در تجارت و معاملات بین‌المللی از آنها استفاده می‌شود. این قوانین همان‌طور که گفته شد توسط اتاق تجارت و بازرگانی بین‌المللی تعریف و تدوین می‌شوند. اتاق بازرگانی یک نهاد بین‌المللی است که در سال ۱۹۱۹ در پاریس تاسیس شد. هدف از تاسیس این نهاد این بود که به عنوان نماینده بنگاه‌های اقتصادی در سراسر دنیا از منافع تاجران در برابر دولت‌ها حمایت کند.

داراب‌پور (۱۴۰۰)؛ در این کتاب به حقوق بیع و حمل و نقل بین‌المللی و اینکوترمز ۲۰۲۰ و مبحث تحویل کالا در کنار کشتی می‌پردازد: FAS یا "تحویل کالا در کنار کشتی" اصطلاحی است که بسیار کم از آن استفاده می‌شود و در واقع هیچ تفاوتی با اصطلاح FCA (تحویل کالا به حمل‌کننده) در حالتی که هنگام تحویل کالا در بندر مبدأ در کشور صادرکننده انجام می‌شود، ندارد. با استفاده از اصطلاح FCA هم صادرکننده می‌تواند کالای خود را همانند FAS در بارانداز



تحويل دهد، چراکه بارانداز نیز بخشی از ترمینال دریایی است. از سوی دیگر اگر از FAS استفاده شود و تاخیری در ورود کشتی وجود داشته باشد، کالا برای خریدار در بارانداز برای چندین روز نگهداری می‌شود، اما در حالت عکس، اگر کشتی زودتر از موعد مقرر وارد بندر شود، کالا برای حمل با کشتی آماده نخواهد بود. در واقع، FAS تنها برای صادرات برخی کالاها (مواد معدنی و غلات) به کار می‌رود و در این مورد، کمیته تهیه پیش‌نویس در حال ارزیابی ایجاد یک اینکوترم خاص برای اینگونه محصولات است.

حبیبی (۱۳۹۹)؛ در کتاب "ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی" عنوان می‌کند که: اینکوترمز ۲۰۲۰ به مسائل مرتبط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد. مسائلی شامل حمل کالا ها، ترخیص کالا، واردات و صادرات کالا ها، اینکه چه کسی مسئول پرداخت می‌باشد و اینکه ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی می‌باشد. اصطلاحات مختلف اینکوترمز معمولاً با ذکر مکان‌های جغرافیایی مورد استفاده قرار می‌گیرد نه عناوین مرتبط با جابجایی.

صدیق (۱۳۹۵)؛ در کتاب "اصول کلی حقوق دریایی" به تجارت دو طرفه در مجامع بین‌المللی می‌پردازد و عنوان می‌کند: اگر در یک تجارت بین‌الملل، دو طرف تجارت یعنی خریدار و فروشنده قرارداد تجاری خود را بر اساس قواعد اینکوترمز منعقد کنند می‌توانند مطمئن شوند که اولاً هر دو، از یک زبان مشترک در تجارت خود تبعیت کرده‌اند و ثانیاً اینکه اگر به هر علتی در خلال تجارت به مشکلی برخورد کنند می‌توانند مشکل خود را خیلی راحت‌تر در مجامع بین‌المللی حل نمایند. اینکوترمز از سال ۱۹۳۶ تاکنون هشت بار توسط اتاق تجارت بین‌الملل مورد بازنگری قرار گرفته است. آخرین نسخه اینکوترمز که شامل آخرین تغییرات ایجاد شده در قواعد، بر اساس شرایط به‌روز شده تجارت جهانی می‌باشد، نسخه ۲۰۱۰ است.

السان و امینی (۱۳۹۱)؛ در پژوهشی با عنوان "مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه‌ی کاغذی با بارنامه‌ی الکترونیکی دریایی"، عنوان می‌کند: تحويل کالا به حمل‌کننده در مبدأ (تحويل کالا داخل کامیون، ریل و هواپیما). باتوجه به اینکه محل تحويل کشور خریدار باشد، بازرگاری با خریدار است و نقطه ریسک می‌باشد. هزینه حمل و بیمه با خریدار است. عقد قرارداد حمل و بیمه با خریدار (نه الزاماً) تحويل کالا در عرشه کشتی در مبدأ. فروشنده وقتی کالا را از روی زنده کشتی عبور داد ریسک خود را خاتمه داده‌است. هزینه حمل و بیمه با خریدار است. عقد قرارداد حمل از بندر تحويل، بیمه و بازرسی با خریدار است.



علوی قزوینی و همکاران (۱۳۸۹)؛ به "بازنگری در مفاد قرارداد" می‌پردازند؛ که این پژوهش به نکته‌های زیر اشاره می‌کند: اتاق تجارت و بازرگانی بین‌المللی برای استاندارد سازی فضای تعاملی بین خریدار و فروشنده در تجارت جهانی مجموعه‌ای از قواعد را تدوین نمود. در این قواعد که تحت عنوان اینکوترمز نام‌گذاری شده‌اند، شرایط مختلفی که ممکن است در یک تجارت بین‌المللی بین خریدار و فروشنده اتفاق بیفتند از قبل پیش‌بینی شده و برای هر کدام از آنها یک قانون و استاندارد مشخص تدوین شده است.

زائری، (۱۴۰۱)؛ با تحقیق و مطالعه در موضوع "توسعه و تحول حقوق دریایی در بستر حقوق بین‌الملل"، به بررسی نقش حقوق بین‌الملل در توسعه و تحول حقوق دریایی بپردازد. بدان می‌پردازد که: حقوق دریایی از جمله مباحث مهم و کلیدی حقوق بین‌الملل می‌باشد چرا که حقوق دریاها یا حقوق بین‌المللی دریاها یکی از شاخه‌های نوین حقوق بین‌الملل و مجموعه مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین‌الملل خود در مناطق مختلف دریایی رعایت کنند. حقوق دریاها چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ لازم الاجراست، اما ممکن است استثنائاً برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق درآید و یا قواعد خاصی در زمان جنگ اجرا گردد. حقوق دریاها را نباید با حقوق دریایی یکی دانست، زیرا حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی مجموعه قوانین و مقرراتی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعات مطروحه در حقوق دریایی، میتوان حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوق کشتیها و ایمن دریاها نام برد. حقوق بین‌الملل که یکی از موسسات تخصصی سازمان ملل متحد است که مسئولیت تدوین و توسعه مقررات بین‌المللی به‌منظور تأمین امنیت دریانوردی و رسیدگی به مسائل حقوقی نظیر مسئولیت و جبران خسارت و ایجاد تسهیلات ترافیک دریایی را به‌عهده دارد.

ابراهیمی، (۱۴۰۱)؛ در پایان‌نامه خود با عنوان "برنامه ریزی فضایی بر پایه نقش لجستیک" بیان می‌دارد: لجستیک، فرآیند برنامه ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبدأ تا محل مصرف است که با هدف تأمین نیاز مشتری شامل جریان‌های درونی و بیرونی انجام می‌گیرد. بنابراین وجود مراکز ارائه دهنده خدمات با ایجاد تمرکز، صرفه ناشی از مقیاس و ارائه تخصصی خدمات با کیفیت بالا، می‌تواند باعث کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل صاحبان کالا شود. حمل‌ونقل دریایی مدرن عامل کلیدی در توسعه روابط اقتصادی خارجی کشورهای محصور در خشکی است و همچنین به رشد اقتصادی آنها کمک می‌کند. رابطه بین توسعه حمل‌ونقل دریایی و پویایی رشد اقتصادی در کشورهای حاشیه خلیج فارس ناشی از اجرای



طرح‌های بهبود توسعه حمل‌ونقل دریایی با مدیریت صحیح است، به طوری که شرایطی برای رشد پایدار کشورهای حوزه خلیج فارس ایجاد کند. در عین حال، توسعه اقتصاد بدون توسعه کافی حمل‌ونقل، که نوع اصلی آن دریایی است امکان‌پذیر نخواهد بود.

زریوه، (۱۴۰۰)؛ در پژوهشی با عنوان "تحولات اینکوترمز ۲۰۲۰"، بدان می‌پردازد که: در تجارت خارجی، اهمیت اینکوترمز هنگامی آشکار می‌شود که طرفین قرارداد باید در مورد محل تحویل کالا و انتقال مسئولیت (خطر) تصمیم بگیرند. در واقع اینکوترمز مجموعه قوانینی است که می‌توان به طور کامل به آنها اعتماد کرد و در همه نقاط جهان اعمال کرد. نکته مهم این است که طرفین قرارداد باتوجه به شرایط خود می‌توانند قانون مورد نظر خود را در قرارداد فروش اعمال کنند. اینکوترمز دقیقاً توسط کنوانسیون سازمان ملل در مورد تجارت بین‌المللی توافق نامه‌های تجارت بین‌المللی تنظیم می‌شود و در بیشتر کشورهای عمده تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد. آن‌ها تعهدات خریداران و فروشندگان در قراردادهای جهانی را تعیین می‌کنند و از سردرگمی در قراردادهای تجاری بین‌المللی جلوگیری می‌کنند و پایبندی به آن و اجرای صحیح آن یکی از اصلی‌ترین الزامات تجارت بین‌الملل دانسته می‌شود. اینکوترمز ۲۰۲۰ مشخص می‌کند که چه مسئولیت‌هایی بر عهده کدام یک از طرفین معامله است. به عبارتی تعیین می‌کند که مسئولیت‌هایی همچون اقدام برای بیمه و اخذ پروانه صادرات، واردات، حمل‌ونقل و لجستیک برعهده کدام یک از طرفین معامله است. نتایج نشان از آن دارد که اینکوترمز ۲۰۲۰ مشخص می‌کند که چه مسئولیت‌هایی بر عهده کدام یک از طرفین معامله است. به عبارتی تعیین می‌کند که مسئولیت‌هایی همچون اقدام برای بیمه و اخذ پروانه صادرات، واردات، حمل‌ونقل و لجستیک بر عهده کدام یک از طرفین معامله است؛ و همچنین به مسائل مرتبط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد، و اینکه ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی می‌باشد.

زریوخ، (۱۳۹۹)؛ با مطالعه بر موضوع "تاثیر تحریم‌های بین‌المللی بر انعقاد و اجرای قراردادهای بیمه دریایی"، یکی از موانع اصلی تجارت در صنعت کشتیرانی، مسئله بیمه کشتی‌ها است که تا قبل از تحریم‌ها، شرکت‌های بیمه‌ای بین‌المللی مسئولیت بیمه کردن کشتی‌های ایرانی و خارجی را برعهده داشتند. هرچند که با اعمال تحریم‌های متعدد بر روی صنعت کشتیرانی، بیمه مرتبط با این صنعت نیز مورد اصابت تحریم‌های بین‌المللی قرار گرفت و شرکت‌های جهانی فعال در این صنعت فعالیت خود را در ارتباط با ایران متوقف نمودند. این سوال مطرح می‌شود که با کنار کشیدن شرکت‌های بیمه‌ای و اعمال محدودیت‌های تحریمی، چه تاثیری بر صنعت بیمه و



کشتیرانی دارد؟ در این راستا این پایان‌نامه با روش تحلیلی-توصیفی درصد تبیین تاثیر تحریم‌های بین‌المللی بر انعقاد و اجرای قراردادهای بیمه دریایی و تأثیرات آن بر صنعت کشتیرانی می‌باشد. تحقیقات نشان می‌دهد که با اعمال تحریم‌ها، راه برای کشتیرانی آزاد و تجارت دریایی برای هر کشوری سخت‌تر می‌شود. چراکه بدون بیمه اشخاص، محیط زیست، بدنه کشتی و محموله، نمی‌توان صنعت کشتیرانی را رونق بخشیده و تجارت دریایی را گسترش داد. چراکه مطابق مقررات دریایی مقام‌های بنادر به نفتکش‌های فاقد بیمه اجازه ورود و تخلیه نفت و سایر کالاها را نمی‌دهند.

خواجeh‌ای، (۱۳۹۸)؛ با بررسی "نکات انتقال مالکیت و ریسک در اینکوترمز"، به این نتیجه دست یافت که: امروزه با توجه به گسترش مبادلات تجاری و اقتصادی و وجود دغدغه‌ی انکار ناپذیر چگونگی ارتباطات اشخاص اعم از تجار یا شرکت‌های تجاری و همچنین روابط اقتصادی بین دول گوناگون؛ علیرغم تفاوت و تضاد در فرهنگ، زبان، قوانین موضوعه داخلی، حقوق مکتسبه خریدار و فروشنده، متعهد و متعهدله و سایر مشکلات مترقبه یا غیرمترقبه‌ی دیگر؛ اتاق بین‌المللی بازرگانی با ایجاد وحدت اصطلاحات تجاری در مبادلات اقتصادی از طریق اینکوترمز باعث به حداقل رسانیدن بروز اختلافات ناشی از آن و تشخیص زمان، مکان و چگونگی انتقال مالکیت و ریسک عهده‌ی هر یک از طرفین و تبیین دقیق مسئولیت‌ها و هزینه‌های ناشی از هر ترم مربوط برای خریدار و فروشنده گردیده است.

مرادپسند، (۱۳۹۳)؛ با "بررسی تطبیقی تعهدات فروشنده در حقوق ایران و اینکوترمز ۲۰۱۰" بدان می‌پردازد که: توسعه تجارت بین‌الملل باعث ایجاد دشواری‌های ویژه برای کشورهای رو به توسعه گردیده است. بخشی از این وضع را می‌توان ناشی از وضعیت حقوقی پیچیده تجارت بین‌المللی، محدوده‌ای با ارتباط‌های درونی میان قوانین و مقررات ملی و قوانین مورد قبول بین‌المللی برای روابط تجاری یافت. ما نیز از این قاعده‌ی کلی مستثنی نیستیم و با رشد جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی کشورمان، روابط گسترده‌تر صنعتی و تجاری با جوامع دیگر برقرار خواهیم ساخت. روابط بازرگانی در صورتی منافع کشور و مردم را حفظ می‌کند که با اطلاع کامل از شرایط و تسلط بر ضوابط حاکم بر مبادلات صورت پذیرد. در نتیجه آشنایی فعالان تجاری با موازین و مفاهیم حقوقی که جنبه بین‌المللی دارند ضرورت دارد. از آن جمله استفاده از واژگان تجاری بین‌المللی که با عنوان اینکوترمز شناخته می‌شوند در تجارت بین‌الملل بسیار معمول است. با استناد به این واژگان در قرارداد تجاری بین دو طرف بسیاری از تعهدات طرفین مشخص می‌شود. یکی از موضوعات بسیار مهمی که دارای اهمیت خاصی در حقوق داخلی کشورمان ایران و حقوق تجارت بین‌الملل



می‌باشد تعهدات فروشنده است. در این پایان‌نامه تعهدات فروشنده در حقوق ایران و اینکوترمز ۲۰۱۰ به صورت تطبیقی مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

زینتیان، (۱۳۹۳)؛ با بررسی "تحلیل ارتباط میان حمل‌ونقل دریایی ایران، رشد اقتصادی و تجارت بین‌المللی"، هدف از ارائه این پایان‌نامه، بررسی ارتباط میان متغیرهای رشد اقتصادی، تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل محموله از طریق دریا است. داده‌های مورد استفاده، آمار سری زمانی یکسری شاخص‌های حمل‌ونقل و شاخص‌های اقتصادی در بازه زمانی ۱۳۵۷ تا ۱۳۹۲ است که از پایگاه اطلاع‌رسانی بانک مرکزی تهیه شده است. روش مورد استفاده معادلات همزمان است. در یک معادله، عوامل موثر بر رشد و در معادله دیگر، عوامل موثر بر تجارت بررسی شده است. همچنین به منظور بررسی پویایی‌های مدل، از الگوی معادلات خود رگرسیون با وقفه‌های توزیع شده استفاده شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که افزایش سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل دریایی، افزایش در رشد اقتصادی را همراه داشته و از طرفی، افزایش در ارزش محموله‌های حمل شده از طریق دریا، تأثیر معنی‌داری بر افزایش ارزش تجارت بین‌الملل خواهد داشت.

واحد زاده (۱۳۸۱)؛ در پایان‌نامه خود با موضوع "متصدی حمل‌ونقل دریایی با تکیه بر رویه قضایی" عنوان می‌کند که: باید اذعان داشت که هم در مرحله انعقاد و هم در مرحله اجرا با محدودیت شرط عدم مسئولیت در قرارداد حمل مواجه هستیم از جمله اینکه عدم ارتکاب تقصیر سنگین شرط است لذا درج این شرط در قرارداد و نفوذ آن تنها با عدم ارتکاب تقصیر سنگین در مرحله اجرا همراه است. در بیمه مسئولیت، برخلاف شرط عدم مسئولیت در قراردادهای حمل از سوی کریر و یا فورواردار، مسئولیت وی بعنوان عامل زیان ساقط نمی‌شود بلکه خسارت متضرر (صاحب کالا) از عقد اصلی جبران می‌شود و در واقع تأکید بر مسئولیت مدیون است و متضرر را حمایت می‌کند ولی شرط عدم مسئولیت موجب عدم جبران خسارت زیان‌دیده و معافیت مرتکب ورود زیان می‌باشد.

۲- مدیریت توزیع و اقتصاد ملّی

اصطلاحات مختلف اینکوترمز معمولاً با ذکر مکان‌های جغرافیایی مورد استفاده قرار می‌گیرد نه عناوین مرتبط با جابجایی. همچنین محدودیت‌هایی برای اینکوترمز وجود دارد. اینکوترمز تنها بخشی از کل توافق‌نامه تجارت بین‌الملل است. این اصطلاحات در مورد مبلغ پرداختی یا روش پرداختی که در معامله به کار رفته است چیزی نمی‌گویند. علاوه بر این، اینکوترمز با انتقال مالکیت کالا، نقض قرارداد یا مسئولیت محصول برخورد نمی‌کند. همه اینها باید در قرارداد فروش



در نظر گرفته شود. همچنین، اینکوترمز نمی تواند از قوانین رسمی و اجباری چشم پوشی کند. به عنوان مثال، آنها در مورد حقوق و تعهدات پیمانکار که مربوط به تحویل بار نیستند، اعمال نمی شوند. آنها همچنین راه حل های نقض قرارداد را تعریف نمی کنند. حقوق مالکیت اینکوترمز نقض احتمالی قرارداد را پوشش نمی دهد. آنها همچنین جایگزین قرارداد رسمی بین دو طرف معامله نمی شوند. همه شرایط اینکوترمز، به جز گروه C، مسئول تنظیم بیمه نیستند. بنابراین مسئولیت بیمه بار باید جداگانه توسط دو طرف تعیین شود. گاهی لازم است طرفین برای انعقاد قرارداد بیمه محصول دقیق و کامل، اطلاعات اضافی را به یکدیگر ارائه دهند. به عنوان مثال، در هر دو قانون CIF و CIP، اگر خریدار این بند نسبت به بند C انتظار بیمه کامل تری از فروشنده داشته باشد یا بخواهد کالا را در برابر خطرات بیشتر بیمه کند، باید این موضوع را به فروشنده اطلاع دهد یا این را صریحاً در قرارداد بگنجد. اگر این شرط از ابتدا در قرارداد گنجانده نشود، فروشنده مسئولیتی ندارد و وظیفه او فقط نزدیک به C (حداقل پوشش) است و اگر بخواهد این کمک را به خریدار ارائه دهد، خودش خریدار خواهد بود هزینه و ریسک سایر قوانینی که خریدار می خواهد کالا را بیمه کند ممکن است نیاز به اطلاعاتی داشته باشد که فروشنده باید ارائه دهد. سایر اطلاعاتی که به طور کلی فروشنده در اختیار خریدار قرار می دهد شامل نوع، سن وسیله نقلیه یا نوع دقیق بسته بندی است (زرپوه، ۱۴۰۰).

حقوق و مطالعات نوین

۱-۱- واژه ها و اصطلاحات اختصاصی حمل دریایی و آبراه داخلی

تحویل کالا در کنار کشتی (ذکر نام بندر مقرر برای بارگیری) تهیه، بسته بندی کالا و علامت گذاری مناسب با شیوه حمل توسط فروشنده، انجام تشریفات گمرکی صدور و پرداخت هزینه های آن و پرداخت هزینه های بازرسی در صورت نیاز حمل کالا تا بندر به ریسک و هزینه فروشنده انجام می گیرد. تحویل کنار (کشتی) شناور در بندر مبدأ یعنی کالا بارگیری نشده تحویل خریدار می گردد. مسئولیت و ریسک کالا در این نقطه از فروشنده به خریدار منتقل می شود. اگر به عللی کشتی نتواند کنار بندر لنگر بیاندازد و حمل کالا تا کشتی مورد نظر با قایق های کوچک یا همان دوحه انجام گیرد. عملیات دوحه کاری با ریسک و هزینه فروشنده انجام می گیرد به شرطی که خریدار اطلاعات لازم را در رابطه با عدم تناسب کشتی حمل با بندر به فروشنده بدهد و فروشنده هزینه و ریسک آن را از قبل بپذیرد (منصوری، ۱۳۸۹: ۸۸). کالا با هزینه و ریسک خریدار بارگیری می شود. انعقاد قرارداد حمل با خریدار می باشد. عرف بندر در زمان و مکان تحویل آن در بندر مهم هست (یحیی توماچ، ۱۳۹۶: ۷۷).



۱-۱-۱- حمل و نقل و اینکوترمز

در اینکوترمز در بخش دوم وظایف قراردادی از قرارداد حمل صحبت کرده است باید متذکر شویم در صنعت حمل و نقل دو حرفه جدا از هم وجود دارد متصدی حمل یا کارگزار یا نماینده که فورواردر^۱ نام دارد و حرفه دیگر حمل کننده یا «شرکت حمل و نقل، شرکت مسافربری»^۲ می باشد. تعریفی که اینکوترمز از حمل کننده دارد طرفی است که قرارداد حمل را با فروشنده یا خریدار منعقد می کند به عبارت دیگر حمل کننده واقعی نیست حمل کننده قراردادی است. فورواردر مثل یک مهندس و طراح عملیات است و طراحی حمل مبنی بر نوع وسیله نقلیه و نوع اسناد حمل از مبدأ تا مقصد را بر عهده دارد. کریر کسی است که عملاً با وسایل نقلیه ای که در اختیار دارد چگونگی حمل کالا از مبدأ تا مقصد را انجام می دهد یعنی وظیفه حمل کالا و عملیات فیزیکی جابجایی را بر عهده دارد. پس حمل کننده مورد نظر اینکوترمز همان فورواردر می باشد (نجفی، ۱۳۹۶: ۵۴۱).

۱-۱-۲- تحویل کالا روی کشتی

تهیه، بسته بندی کالا و علامت گذاری مناسب با شیوه حمل توسط فروشنده. انجام تشریفات گمرکی صدور و پرداخت هزینه های آن و پرداخت هزینه های بازرسی قبل از حمل، در صورت نیاز. حمل کالا تا بندر به ریسک و هزینه فروشنده انجام می گیرد. تحویل روی شناور تعیین شده توسط خریدار در بندر مبدأ حمل. زمان انتقال ریسک لحظه نشستن کالا روی عرشه شناور. ریسک و هزینه بارگیری بر عهده فروشنده. عرف بندر در زمان و مکان تحویل آن در بندر مهم هست (امین زاده، ۱۳۹۲: ۴۷).

۱-۱-۳- کاربرد اینکوترمز در حمل و نقل بین المللی کالا

اینکوترمز به منظور فروش محصولات در قراردادهای گنجانیده شده و بیانگر قوانین و راهنما جهت اسفاده وارد کننده، صادر کننده، شرکتهای حمل، و دیگر ارگان های تجارت بین الملل می باشد. مهمترین دلیل کاربرد آن تعیین کردن مسئولیتها، خطرات احتمالی و هزینه ها بین فروشنده، خریدار و دیگر اشخاص حقیقی و یا حقوقی به صورت دقیق می باشد. اینکوترمز در حمل و نقل بین الملل برای اولین بار در سال ۱۹۳۶ ایجاد شد و نسخه نهایی آن که به اینکوترمز ۲۰۱۰ معروف

¹ Forwarder

² Carrier



است در ۱ ژانویه ۲۰۱۱ منتشر گردید. بطور کلی اینکوترمز به مسائل مربوط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد. حمل و نقل کالا، واردات و صادرات آن، ترخیص کالا، مسئولیت پرداخت مخارج و یا برعهده گرفتن مسئولیت ریسک جابجایی کالا از جمله مسائلی هستند که در اینکوترمز مورد بررسی قرار می‌گیرند. هرچند که اینکوترمز ۲۰۲۰ که نسخه نهایی آن محسوب می‌گردد؛ که برای همه شیوه‌های حمل و نقل دارای قواعد و قوانین می‌باشد. اگر از قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ استفاده نمی‌کنید، باید به طور واضح ذکر کنید که از کدام نسخه استفاده می‌کنید و اطمینان حاصل کنید که مستندات شما در طول معامله صحیح است.

۲- قواعد و قوانین اینکوترمز مبتنی بر حقوق دریایی

اصولا قواعدی که توسط نهادهای تجاری بین المللی تنظیم می‌شود اختیاری است. اتاق تجارت بین‌المللی نیز که از کمیته‌های ملی کشورهای مختلف به وجود آمده است و طبق اساسنامه خود هیچ دولتی را به عنوان عضو نمی‌پذیرد، از این اصل استثناء نشده است. در اغلب مقرراتی که توسط اتاق تجارت بین المللی تنظیم شده است. اختیاری بودن قواعد اینکوترمز مطابق با طبیعت آن است: اجرای اصطلاحات تجاری بین المللی لزوماً باید در مناطق مختلف ممکن باشد. این امکان وجود نخواهد داشت مگر اینکه قواعد مذکور بتواند تا حدودی با عرف خاص محل تجارت هماهنگی و انطباق داشته باشد. طبیعی است که این قواعد نمی‌تواند جنبه اجباری داشته باشد، بلکه متعاقبین باید حق تغییر بعضی از مواد آنرا داشته باشند. در قواعد اینکوترمز به طرفین اجازه داده شده است تا بعضی از شرایط آنرا بر اوضاع و احوال خاص معامله خود انطباق دهند. در این صورت آن ماده یا مواد از قرارداد که با قواعد اینکوترمز معارض باشد به مورد اجراء گذاشته می‌شود و بر قواعد اینکوترمز در آن مورد حکومت دارد. اختیاری بودن استناد به اینکوترمز مانع حاکمیت اراده طرفین قرارداد و انجام تعهدات آنها نمی‌باشد. چنانکه گفته شد امروزه کمتر قراردادی بین المللی که اقتضای انجام آن حمل کالا از کشوری به کشور دیگر باشد، دیده می‌شود که به قواعد اینکوترمز استناد نکرده باشد. علاوه بر قراردادهای خصوصی اغلب شرایط عمومی و خصوصی بیع و قراردادهای نمونه که قبلاً خود منبع اصلی عرف و عادت بوده است به اینکوترمز استناد می‌کند و این چنین شهرت بین المللی اینکوترمز نوعی اثر معکوس بر عرف را به وجود آورده است که از آن به عنوان عرف تجاری بین‌المللی در بیع نام برده اند.



۲-۱- اینکوترمز: تفاوت‌ها و تغییرات

اینکوترمز ۲۰۲۰ همچنین مشخص می‌کند که چه مسئولیت‌هایی بر عهده کدام یک از طرفین معامله است. به عبارتی تعیین می‌کند که مسئولیت‌هایی همچون اقدام برای بیمه و اخذ پروانه صادرات و واردات و حمل و نقل و لجستیک بر عهده کدام یک از طرفین معامله است. اینکوترمز ۲۰۲۰ به مسائل مرتبط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد. مسائلی شامل حمل کالا ها، ترخیص کالا، واردات و صادرات کالاها، اینکه چه کسی مسئول پرداخت می‌باشد و اینکه ریسک جابجایی و انتقال کالا در مراحل مختلف حمل بر عهده چه کسی می‌باشد. اصطلاحات مختلف اینکوترمز معمولاً با ذکر مکان‌های جغرافیایی مورد استفاده قرار می‌گیرد نه عناوین مرتبط با جابجایی. اینکوترمز به چهار گروه D-C-F-E با اصطلاحات وابسته به هر گروه تقسیم شده است که شامل ۱۱ اصطلاح اصلی و تعدادی اصطلاح ثانویه است که به خریداران و فروشندگان کمک می‌کند تا مفاد یک قرارداد را به شکلی واضح تر مطرح کنند. اینکوترمز تنها بخشی از کل قرارداد تجارت بین‌المللی است. این اصطلاحات چیزی در مورد مبلغ پرداخت شده یا روش پرداختی که در معامله سخنی را بیان نمی‌کنند. علاوه بر این، اینکوترمز با انتقال مالکیت کالاها، نقض قرارداد یا مسئولیت محصول سروکار ندارد؛ بلکه همه این موارد باید در قرارداد فروش در نظر گرفت و بر همین اساس، اینکوترمز نمی‌تواند قوانین رسمی و اجباری را نادیده بگیرد. اینکوترمز حقوق مالکیت، شرایط احتمالی نقض قرارداد را در بر نمی‌گیرند. همچنین جایگزین قرارداد رسمی بین دو طرف معامله نمی‌شوند. تمام اصطلاحات اینکوترمز به جز گروه C مسئولیت تنظیم بیمه را به عهده نمی‌گیرند. بنابراین مسئولیت بیمه بار، باید جداگانه توسط دو طرف تعیین شوند.

جدیدترین ویرایش اصطلاحات اینکوترمز، در تاریخ ۱ ژانویه سال ۲۰۲۰ به مرحله اجرا گذاشته می‌شود و از ۱۱ اصطلاح تشکیل شده است. اگرچه هنوز می‌توانید از نسخه‌های قبلی اینکوترمز مانند اینکوترمز ۲۰۱۰ استفاده کنید، اما این مورد پیشنهاد نمی‌شود؛ اگر از قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ استفاده نمی‌کنید، باید به طور واضح ذکر کنید که از کدام نسخه استفاده می‌کنید و اطمینان حاصل کنید که مستندات شما در طول معامله صحیح است. اگر طرفین بخواهند از قاعده اینکوترمز ۲۰۲۰ استفاده کنند، بهترین روش برای روشن ساختن قراردادهای فروش و اسناد صادراتی آنها به این شرح می‌باشد: قانون انتخابی اینکوترمز + نام بندر، یا محل + اینکوترمز ۲۰۲۰.

قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ اکنون وضعیتی را پوشش می‌دهد که خریدار یا فروشنده، کالا را بدون استفاده از خدمات شخص ثالث با استفاده از وسایل نقلیه خود حمل کند. اینکوترمز ۲۰۲۰ تلاش



می کند تا بر اساس ¹FCA در رابطه با صدور بارنامه با درج عبارت On Board به فروشنده کمک کند. طرفین معامله می توانند موافقت کنند که در صورت نیاز خریدار قبض بارگیری را برای فروشنده صادر نماید. اصطلاح تحویل در ترمینال (DAT) به تحویل در محل تخلیه شده (DPU) تغییر کرده است. این تغییر نام حاکی از این واقعیت است که تحویل می تواند در هر مکانی اتفاق بیفتد، و دیگر ضرورتی برای تحویل بار فقط در یک "ترمینال" حمل و نقل نیست و کالا در مقصد مورد نظر می تواند تخلیه شود.

۲-۲- تناقض دو بند از ماده ۵۴ قانون دریایی

در بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی شرط عدم مسئولیت باطل دانسته شده است، در این ماده مقرر شده است: "قید هر گونه شرط یا توافق در قرارداد باربری، به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور، در مورد فقدان بار یا خسارات وارده به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و بلا اثر خواهد بود. باید توجه داشت بند ۵ ماده ۵۴ قانون دریایی، شرط عدم مسئولیت را به طور کلی باطل ندانسته است، بلکه مقنن در صدد آن بوده است تا از فرار متصدی باربری از مسئولیت اجرای تکالیف قانونی مصرح در قانون جلوگیری کند و شرط عدم مسئولیت نسبت به آنها را بلا اثر دانسته است و حتی خود این ماده می تواند دلیل پذیرش صحت شرط عدم مسئولیت باشد چرا که ممکن است شرط عدم مسئولیت نیز در صورت غیر منصفانه بودن، تحمیلی بودن و غرری شدن و برخی شرایط دیگر باطل و غیر قابل استناد باشد(اعلائی فرد، ۱۳۹۷: ۶۴۸).

۲-۳- کنوانسیون حمل کالای دریایی هامبورگ ۱۹۷۸

مبنای مسئولیت متصدی حمل طبق ماده ۴ کنوانسیون حمل کالای دریایی هامبورگ ۱۹۷۸ بر اساس اثبات تقصیر است. متصدی حمل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و همچنین تاخیر در تحویل آن است چنانچه حادثه موجب تلف، خسارت یا تاخیر طی مدتی که حسب ماده ۴ این کنوانسیون، کالا تحت حفاظت متصدی حمل بوده، رخ داده باشد. مگر اینکه متصدی حمل ثابت نماید که خود او یا ماموران یا نمایندگان وی کلیه اقداماتی که بطور معقول و معمول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده، بعمل آورده اند. حدود مسئولیت متصدی حمل با عنایت به مقررات ماده ۵ کنوانسیون حمل کالای دریایی هامبورگ مشخص می گردد و لذا

¹ Free Carrier



بالاترین سقف قابل اجرا خواهد بود. با بررسی مفاد این کنوانسیون، کاهش مسئولیت متصدی حمل از سقفی معین از مقررات ماده ۵، امکان پذیر نبوده و در صورت توافق طرفین قرارداد مبنی بر کاهش مسئولیت متصدی حمل، این شرط عملاً قابل اعتنا در سطح بین المللی نخواهد بود. البته پذیرش مسئولیت متصدی حمل فراتر از سقف تعیین شده در این کنوانسیون، امکان پذیر است (کاتزمن، ۲۰۱۶).

۲-۴- کنوانسیون (CMR)

این کنوانسیون مربوط به مقررات متحد الشكل حمل بین المللی کالا از طریق جاده و با وسیله نقلیه زمینی است و باید محل دریافت و تحویل کالا در دو کشور مختلف باشد و حداقل یکی از طرفین عضو کنوانسیون باشد. با عنایت به مفاد این کنوانسیون می توان گفت که شرط عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل کالای جاده ای به دلیل ملاحظاتی در قرارداد حمل و نقل فاقد کارکرد حقوقی لازم بوده و لذا می توان گفت که مغایر با جنبه آمرانه کنوانسیون است. البته در کاهش مسئولیت متصدی حمل در قرارداد حمل جاده ای کالا با ذکر قیوداتی قابلیت اجرایی دارد. مسئولیت متصدی حمل و نقل کالای جاده ای در خصوص فعل کارگران، خدمه و سایر کریرها از نوع مسئولیت مطلق می باشد. تعهد متصدی حمل کالا از نوع تعهد به نتیجه بوده نه تعهد به وسیله (مطابق به قانون تجارت ایران است). از طرفی نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا از نوع مسئولیت قراردادی است نه قهری.

بررسی‌ها نشان از آن دارد که زیان‌دیده همواره می تواند بر مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل نیز فراخور شرایط و اوضاع و احوال پرونده حقوقی علیه متصدی حمل اقدام متعاقب (اقامه دعوا) نماید. بنابراین در مسئولیت مدنی، احراز تقصیر سنگین از سوی متصدی حمل، ورود زیان و خسارت بواسطه فعل مستقیم یا غیر مستقیم وی و یا کارکنان وی و همچنین اثبات رابطه سببیت میان خسارت وارده و فعل زیانبار وی موجب می شود صاحب کالا بعنوان خواهان، علیرغم وجود قرارداد و شرط اسقاط یا کاهش مسئولیت متصدی حمل، علیه متصدی حمل کالا اقامه دعوی مسئولیت مدنی نماید (نجفی، ۱۳۹۶: ۴۴۷).

۳- حمل و نقل دریایی و اقتصاد ملی

حمل و نقل رابطه ای اساسی بین فرستنده کالا و گیرنده آن دارد. بهترین کالا اگر در زمان لازم در مکان مورد نظر تحت شرایط مناسب دریافت نشود، مطلوبیت نخواهد داشت. لذا باید بین خریدار و



حمل کننده همکاری نزدیکی وجود داشته باشد. حمل چه از طریق دریا و چه از طریق زمینی/ریلی و چه از راه هوایی، عامل مهمی است و هزینه های مربوط به آن در رقابتی کردن فروش کالا تاثیر مستقیم دارد. افزایش روز افزون حمل و نقل در سطح بین المللی و نقش انکارناپذیر آن در تجارت بین المللی مقوله ای است که نیازمند درک متقابل متعاملین بیع بین المللی کالا از میزان تعهدات و مسئولیت های طرفینی از یک طرف و قراردادهای فی ما بین فورواردرها و کریرها از طرف دیگر است. ترم های اینکوترمز بیان کننده میزان مسئولیت طرفین قرارداد بیع کالا بوده و لذا یک راهنما و یک راهبرد اساسی جهت تصمیم گیری و اجرای عملیات خرید و یا فروش کالا در سطح بین المللی است.

۳-۱- اهمیت اینکوترمز برای اقتصاد

براساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل، در سال ۲۰۱۸ بیش از ۸۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا انجام شده است. این سهم نسبت به سال ۲۰۱۷ حدود چهار درصد افزایش داشته است نکته قابل تامل آنکه این شاخص در سال ۲۰۱۹ به مرز ۸۴ درصد رسیده است. میانگین رشد ۵.۳ درصدی برای بازه ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۴ پیش بینی شده است. بر این اساس انتظار می رود در سال ۲۰۲۴ حداقل از مرز ۹۳ درصد فراتر برود. این سهم برای کشورهای آسیایی بیشتر از متوسط جهانی است به نحوی که برآورد می شود آسیا حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل دهد. براساس برآورد تنها یک سوم حمل کالا در صنعت کشتیرانی را کالاهای نفتی و دوسوم کالاهای غیرنفتی تشکیل می دهد که چنین درصدی از جابه جایی کالا در تجارت جهانی اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی به عنوان دو بخش جدا نشدنی قابل بررسی است (سوری، ۱۳۸۸: ۱۵۳-۱۵۸).

اهمیت بخش بودن حمل و نقل دریایی به دلایل مختلف اقتصادی بستگی دارد از جمله: ۱- به وجه جهان شمول بودن بازار تجاری متاثر از آن، ۲- به صرفه بودن نسبت به سایر روش ها در مسیرهای طولانی، ۳- هزینه سرانه کمتر، ۴- امکان صادرات با ابعاد مختلف؛ در کنار آن ها توجه به این نکته اهمیت دارد که ایران از دو مسیر شمال و جنوب به دریا و تجارت دریایی متصل است. در واقع ایران به یکی از مهم ترین آبراه های جهان یعنی خلیج فارس دسترسی و تسلط نسبی داشته و حجم بسیار زیادی از کالاهای تولیدی کشور از این راه صادر می شود. ضمن آنکه دریای کاسپین نیز راه ارتباطی بسیار مناسبی برای ارتباط و صادرات کالا به کشورهای اوراسیا محسوب می شود. نکته اینکه بزرگترین خط کشتیرانی تجاری دریای کاسپین متعلق به ایران و با نام "کشتیرانی دریای خزر" یکی از زیرمجموعه های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است (صدیق، ۱۳۹۳: ۵۴۷).



۴- تحریم‌های بین‌المللی

در شهریور ۱۳۹۹، اصغر مصاحب، معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران از افزایش ۴۰ درصدی صادرات صنایع کوچک خبر داد. این صنایع به طور منطقی وابسته به بخش غیردولتی و سرمایه‌داران کوچک است. اما یک ماه بعد از سخنان ایشان، بحث تحریم‌های جدید علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سوی آمریکایی‌ها مطرح و اعلام شد. در اینجا این سوال به صورت جدی مطرح می‌شود که چرا تحریم‌های حمل‌ونقل دریایی برای دشمنان ایران مهم است؟ و چرا بر این حوزه تا این حد تاکید دارند. جالب است که آیا حقایق اقتصادی برای این سوال پاسخ شفافی دارند. اهمیت این نوع حمل‌ونقل از دو منظر سهم از کل و سهم در تعامل با کشورهای طرف تجاری، شاخص قابل بررسی است. آذر سال ۱۳۹۸ محمدسعید اصل سعیدی‌پور، مدیرکل وقت تعرفه و موافقتنامه‌های بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد سهم حمل‌ونقل دریایی از تجارت ایران حدود ۹۴ درصد است که شامل تجارت از بنادر شمالی و جنوبی می‌شود. در مقابل بر اساس گفته این مدیر سازمان بنادر و دریانوردی بیش از ۹۳ درصد واردات از طریق بنادر و به وسیله حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد که البته به غیر از صادرات نفت خام تجارت فرآورده‌های نفتی از جمله مازوت، گازوئیل، بنزین، قیر و دیگر موارد، که آن‌ها نیز از این طریق انجام می‌شود. البته این اهمیت بیشتر برای اقتصاد ایران قابل توجه است و اقتصاد جهانی از حذف یا حضور کشتیرانی ایران در تجارت جهانی چنان متأثر نیست. براساس آمار ژانویه ۲۰۱۸، ایران ۰.۹۱ درصد از تجارت دنیا را در اختیار دارد و پس از کشورهای هلند، امارات و عربستان در جایگاه ۲۴ دنیا ایستاده است. از سوی دیگر، سهم این نوع حمل‌ونقل در تعامل با طرف‌های تجاری شاخص نیز قابل تأمل است. با بررسی آمار منتشره از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران در خصوص کشورهای عمده مقصد صادرات اطلاعات خاصی را می‌توان استخراج کرد.^۱

^۱ طی یک ماهه نخست سال ۱۳۹۹، بیشترین میزان صادرات کشور، به مقصد کشورهای چین (سهم ۳۱.۶۸ درصد)، امارات متحده عربی (سهم ۲۱.۴۹ درصد) بوده است که به طور منطقی از طریق دریا انجام شده است و صادرات به کشورهای عراق (سهم ۱۵.۶۶ درصد) افغانستان (سهم ۵۵.۷ درصد) و کشور ترکیه (سهم ۴.۳۵ درصد) بوده است که به صورت منطقی از مرزهای خاکی انجام می‌شود. به عبارت دیگر در حوزه تعامل با کشورهای نخست طرف معامله با ایران (طرف‌های تجاری استراتژیک) میزان صادرات کشور از طریق کشتی و ناوگان ملی چندین برابر صادرات به روش‌های دیگر بوده است. نکته قابل توجه در این میان آن است که سهم کشتیرانی در تامین واردات کشور نیز قابل توجه است. طی یک ماهه نخست سال ۱۳۹۹، کشور چین (سهم حدود ۲۰.۶۴ درصد)، امارات متحده عربی (سهم ۲۰.۴۰ درصد)، ترکیه (سهم ۱۲.۷۶ درصد)، هند (سهم ۸.۴۹ درصد) و هلند (سهم ۵.۵۸ درصد) از کل ارزش واردات، جزء کشورهای عمده طرف معامله واردات جمهوری اسلامی ایران بوده‌اند. این آمار نشان دهنده آن است که حمل و نقل کالا از طریق کشتی یکی از شاخص‌ترین روش‌ها برای واردات ایران از کشورهای شاخص طرف تجاری بوده است. در واقع واضعان تحریم از یک سو سعی می‌کنند شرایط اقتصاد ایران را سخت‌تر کنند و از سوی دیگر ارتباط با شرکای تجاری کشور را تحت الشعاع قرار دهند.



۴-۱- اثر تحریم بر فعالان اقتصادی

البته در این میان آثار تبعی تحریم‌ها بر فعالان اقتصادی غیرقابل اغماض است و به میزان قابل توجهی مخرب است. افزایش هزینه‌هایی مانند بیمه و کرایه حمل از نخستین آثار این تحریم‌ها است و از سوی دیگر آثار کمتر دیده شده‌ای نیز وجود دارد که در فعالیت‌های اجرایی به آن بر می‌خوریم. برای مثال در خرداد ۱۳۹۹ شش فروند کشتی ایرانی متعلق به بزرگترین شرکت کشتیرانی ایران در بنادر چین، بنا به علل مرتبط با تحریم‌ها متوقف شدند و اجازه حرکت نیافتند. اما نکته جالب آنکه این رخداد به نوعی چهره تحریم‌ها را بیشتر نمایان کرد؛ چراکه در آن زمان مطرح شد که بهترین راهکار، اجاره کشتی برای جابه‌جایی بار و ارسال آن به ایران است (تا زمان تعیین تکلیف). در آن زمان گفته شد به دلیل همین محدودیت‌های اعمال شده، خطوط کشتیرانی دیگر که امکان حمل این کالاها را دارند، به علت افزایش هزینه‌های تحریمی اجباراً برای پوشش آن هزینه‌های سربار مجبور به افزایش تعرفه‌ها شده‌اند که اثر آن روی قیمت نهایی کالا محسوس است. «اگر این کالاها از سوی کشتی‌های خارجی به داخل حمل شود، به علت تحریم‌ها مستقیم وارد ایران نمی‌شود و به بندر صحر عمان یا بندر جبل علی امارات می‌رود که در این صورت، هزینه حمل آن با کشتی‌های فیدری به بنادر ایران نیز روی هر کانتینر محاسبه می‌شود. علاوه بر اینکه اگر کشتی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اقدام به حمل بار مستقیم می‌کردند، ۲۱ روز زمان می‌برد، اما اکنون فاصله رسیدن بار به ۵۲ روز افزایش می‌یابد که در مواقعی می‌تواند به بار آسیب وارد کند». البته در کنار آن دیر رسیدن کالا به اقتصاد کشور آثار جانبی در فرآیند تولید، کمبود در بازار و تورم ناشی از آن و دیگر موارد را در پی خواهد داشت (تقی‌زاده، ۱۳۹۹: ۲۴۴).

۴-۲- تخلفات حقوقی تحریم‌ها

در حالی که شاهد تحریم‌های متعدد علیه ناوگان ملی کشتیرانی هستیم، بررسی این موضوع از نظر سابقه شرایط را جالب توجه می‌کند. از یک سو تحریم صنعت کشتیرانی، عموماً در زمان مخاصمات مسلحانه اعمال شده است؛ مانند تحریم کشتیرانی فرانسه توسط انگلستان در جنگ‌های ناپلئون و جنگ جهانی یا جنگ اعراب و اسرائیل. از سوی دیگر در زمان صلح هم تحریم‌هایی را شاهد بودیم؛ مانند تحریم‌هایی که سال ۱۸۷۲ علیه ترکیه (عثمانی) از سوی سه کشور انگلستان، فرانسه و روسیه به منظور حمایت از شورشیان یونانی انجام شد. در کنار آن برخی کشورها به منظور تقابل یا اقدام خصمانه یک کشور علیه آن‌ها اقدام به تحریم کشورها می‌کنند که شاخص‌ترین آن‌ها تحریم نیکارگوئه توسط آمریکا در سال ۱۹۸۵ است. اما نکته مهم در این میان آن است که از منظر



حقوقی اجرای یک اقدام خلاف قانون، نمی‌تواند باعث قانونی شدن آن اقدام گردد و بررسی‌ها نشان می‌دهد تحریم‌های اخیر علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از چند منظر خلاف قوانین است. از یک سو با در نظر داشتن این امر که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته به آن، در زمره مؤسسات نیمه‌خصوصی (غیردولتی) محسوب می‌شوند؛ مسدود کردن دارایی‌های این سازمان‌ها نقض حقوق بنیادین، چون حق مالکیت، حق بر دادرسی عادلانه و حق توسعه است. این درحالی است که طبق اهداف و اصول ملل متحد (بند ۳ ماده ۱ منشور)، پیشبرد و تشویق احترام به حقوق بشر و آزادی‌های اساسی برای همگان از جمله اهداف این سازمان و نظام جهانی است (شیرخانی و همکاران، ۲۰۱۰). از سوی دیگر از آنجا که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته به آن، مؤسسات اصلی در حمل‌ونقل کالا و ملزومات اساسی مردم هستند، تحریم مالی آن‌ها می‌تواند منجر به نقض حقوق بنیادین مانند حق بر غذا و حق بر سلامت شود. برخی از کالاهای هسته‌ای یا پتروشیمی که در فهرست اقلام ممنوعه قرار گرفته‌اند دارای مصارف دیگری، چون مصارف پزشکی است و برخلاف ادعای طراحان تحریم‌ها این اقدامات صرفاً متوجه حکومت نیست و به صورت مشخص و مستقیم معیشت مردم را هدف گرفته است (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۱۴۷). در کنار آن، این تحریم‌ها اختیارات فراتر از مصوبات بین‌المللی برای آمریکا فرض کرده است که این امر نیز مغایر قوانین بین‌الملل است. قطعنامه‌های شورای امنیت از جمله قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت، تنها حق بازرسی کشتی‌های ایرانی را بدون رضایت دولت ایران در محدوده بندرها برای کشورها شناخته است، اما تحریم‌های آمریکا با اعطای اختیارات فراسرزمینی به اتباع آمریکا، امر بازرسی و توقیف معاملات و... را به خارج از محدوده مرزهای آمریکا گسترش داده است. همچنین طی تحریم‌های پیشین شورای امنیت سازمان ملل متحد، صرفاً شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تحریم شده بود درحالی‌که دستورالعمل وزارت خزانه‌داری آمریکا با آوردن نام شرکت‌های وابسته به این شرکت و حتی کشتی‌های متعلق به آن، به شکلی فراقانونی فراتر از قطعنامه شورای امنیت عمل کرده است.

از سوی دیگر زمانی که یک موضوع مانند تحریم‌های مرتبط با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در شورای امنیت مطرح شده است، کشورها نمی‌توانند رأساً به عنوان اقدام متقابل، تحریم‌های یک جانبه ایجاد کنند و این تحریم‌ها با ماده ۵۱ منشور همخوانی ندارد. نکته قابل تأمل دیگر آنکه به‌رغم وجود «اصل مصونیت دولت و اموال دولتی»، در این تحریم‌ها با توجه به اینکه بخشی از سهام کشتیرانی ایران در اختیار دولت است، بخش‌هایی از مواد ۱۶ و ۱۸ کنوانسیون ملل متحد راجع به مصونیت دولت و اموال دولتی نقض می‌شود. تحریم‌ها علیه ایران در شرایطی است که در تیر ۱۳۹۹



حمید زادبوم معاون وزیر و رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سهم قابل توجهی در حمل و نقل کالاهای صادراتی دارد. از دیگر نکاتی که نشان دهنده ایرادات حقوقی این گونه تحریم‌هاست، نقض «کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای» است که در مواد ۱۷ تا ۱۹ با تعریف حق عبور بی‌ضرر و استثنائات تعلیق عبور، حق عبور را برای همه کشورها آزاد و حق آن‌ها می‌داند. در خصوص تحریم آمریکا موضوع نقض «عهدنامه مودت»، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی میان ایران و آمریکا در سال ۱۹۵۵ در تهران به امضا رسید و در سال ۱۹۷۵ لازم الاجرا شد، نقض شده است. این تحریم‌ها در تعارض با بند ۲ ماده ۸ آن تلقی می‌شود که مقرر می‌دارد: «نباید محدودیت‌ها یا ممنوعیت‌هایی را به واردات یا صادرات هر محصول طرف دیگر معظم متعاهد به سرزمین‌های طرف دیگر معظم متعاهد وارد نماید مگر...» در حالی که تحریم‌ها به صورت عام هر نوع تبادلی را غیرممکن می‌سازد (چرچیل و آلن لو، ۱۳۹۳: ۸۵۵).

۴-۳- ابعاد پنهان تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی ایران

حقیقت تلخ آن است که آنچه در این تحریم‌ها رخ می‌دهد، فشار بر مردم ایران و فعالان اقتصادی آن است. در شرایطی که تجربه نشان داده است این گونه فشارها به تغییر رفتار و صرف نظر کردن ایران از آرمان‌های خود منجر نمی‌شود، اصرار بر این گونه تحریم‌ها نشان دهنده نیت واضعان آن و تلاش برای فشار بر مردم ایران است. تحریم‌ها عملاً باعث می‌شود که هزینه‌های زندگی و حتی تامین نیازهای پزشکی مردم تحت‌الشعاع قرار گیرد. این درحالی است که به رغم تخلف حقوقی موضوع تحریم‌ها، نهادهای بین‌المللی هم نتوانستند مانع از اجرای این تخلف آشکار شوند. حتی شرایط خاص کرونا و عوارض ناشی از آن نیز نتوانست مسیری را تعریف کند که سختی‌ها و مشکلات ملت ایران در مقابله با این بیماری کاهش یابد و سختی‌های ناشی از این بیماری با اقدامات خلاف قانون آمریکا برای ملت ایران به مراتب افزایش یافته است (سوری و تشکینی، ۱۳۸۸: ۱۵۸-۱۳۵).

۵- اثبات فرضیه‌ها

توسعه اقتصاد بدون توسعه کافی حمل و نقل، که نوع اصلی آن دریایی است امکان‌پذیر نخواهد بود (ابراهیمی، ۱۴۰۱). اینکوترمز ۲۰۲۰ مسئولیت‌هایی همچون اقدام برای بیمه و اخذ پروانه صادرات، واردات، حمل و نقل و لجستیک بر عهده کدام یک از طرفین معامله را مشخص نموده؛ و همچنین به مسائل مرتبط با حمل کالا از فروشنده به خریدار پاسخ می‌دهد، و اینکه ریسک



جابجایی و انتقال کالا را در مراحل مختلف حمل و برعهده بودن کدام طرف را مطرح می‌کند (زریوه، ۱۴۰۰).

فرضیه اصلی: قوانین اینکوترمز را به دو شیوه، تقسیم بندی قوانین اینکوترمز براساس شیوه حمل و نقل بین المللی و تقسیم بندی قوانین اینکوترمز براساس منطقه تحویل کالا انجام می‌پذیرد.

گروه اول شامل اصطلاحاتی است که برای هر نوع حمل و نقل اعم از هوایی، زمینی، ریلی، دریایی و یا حمل مرکب مناسب است این اصطلاحات شامل "تحویل در محل کار تحویل در پایانه، کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا کرایه حمل پرداخت شده است. گروه دوم اصطلاحاتی را شامل می‌شود که تنها برای حمل دریایی یا آبراه داخلی تنظیم شده است و برای تحویل روی این نوع حمل و نقل مناسب است. این اصطلاحات شامل "تحویل در کنار کشتی است. بنابراین این فرضیه اثبات شد.

فرضیه فرعی اول: تغییری در نسخه ۲۰۱۰ اینکوترمز اعلام شده بود که بر اساس آن وقتی کالا در کانتینر حمل نمی‌شود، نباید از اصطلاحات FOB و CIF استفاده شود، اما همتایان آن‌ها یعنی FCA و CIP توسط بخش بزرگی از بنگاه‌های صادرات و واردات و همچنین عوامل درگیر در تجارت جهانی (فورواردرها، اپراتورهای لجستیک، بانک‌ها و غیره) استفاده نمی‌شود. این تغییرات بدان خاطر است که FOB و CIF دو اینکوترم بسیار قدیمی هستند. FOB در انتهای قرن هجدهم در انگلستان استفاده می‌شده است، و اتاق بازرگانی بین‌المللی تلاش کافی برای ایجاد این تغییر نکرده است. تغییری که بسیار مهم است، چراکه ۸۰ درصد از تجارت جهانی در کانتینر انجام می‌شود. بنابراین این فرضیه اثبات شد. فرضیه فرعی دوم: اینکوترم جدید CNI (هزینه و بیمه) نامیده خواهد شد و شکاف میان FCA و CFR/CIF را پر خواهد کرد. این اصطلاح بر خلاف FCA که هزینه بیمه را به حساب فروشنده-صادرکننده می‌گذارد و در تضاد با CFR/CIF که حمل را شامل نمی‌شود، خواهد بود. مانند دیگر اینکوترمزها در رده C، این اینکوترم جدید یک اینکوترم ورودی خواهد بود. به عبارت دیگر ریسک حمل و نقل در بندر مبدأ از فروشنده به خریدار منتقل خواهد شد. کمیته‌های مآلی ICC برای معرفی این قوانین، به راه اندازی رویدادهای مختلف و سمینارهای آموزشی در سراسر جهان می‌پردازند. یقیناً حذف تحریم‌ها هزینه‌های سرمایه‌گذاری رو کاهش خواهد داد. در مرحله اول که تبدیل سرمایه‌های ارزی به ریال است و آزاد شدن منابع بلوکه شده کشور است اقتصاد را به تحرک و می‌دارد از سویی رفع محرومیت‌ها و محدودیت‌ها برای کشتیرانی، صنعت بانکداری و بیمه موجب گردش اقتصادی و مالی حداکثری در کشور خواهد شد؛



بنابراین هزینه‌های تولید و سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد و تولیدکنندگان در دراز مدت توان مقابله با رقبای خارجی را به دست می‌آورند. می‌توان گفت که با تغییر نسخه اینکوترمز به ۲۰۲۰ باز هم اثرات تحریم در دادوستدهای حمل‌ونقل دارای ریسک بالا هست. بنابراین این فرضیه رد شد.

فرضیه فرعی سوم: طبق قوانین اینکوترمز ۲۰۲۰ EXW ریسک و مسئولیت کالاها هنگام تحویل کالا در محل تعیین شده از فروشنده به خریدار منتقل می‌شود. این بدان معناست که اگر در حین بارگیری کالا توسط خریدار، خسارت وارد شود حتی اگر فروشنده در بارگیری کمک کند، خریدار در معرض خطر است. لازم است هر تاجری با این قوانین آشنا باشد چرا که آشنایی با قوانین اینکوترمز باعث جلوگیری از هزینه‌های هنگفت برای واردات کالا و همچنین مانع اتلاف وقت می‌شود. علاوه بر این با وجود این قوانین راحت‌تر و بدون اختلاف می‌توانند با تاجران دیگر کشورها وارد تجارت شوند. بنابراین این فرضیه اثبات شد.

حقوق و مطالعات نوین



نتیجه گیری

پیرامون حمل و نقل دریایی در ایران اولین موضوعی که در ذهن به خاطر آورده می‌شود، کشتی‌های باربری بزرگ را تداعی می‌کند که برای حمل و نقل بارها و کالاها (با وزن و حجم بسیار زیاد) گوناگون استفاده می‌شوند؛ در این شرایط حمل و نقل باید به گونه‌ای باشد که هرچه زمان آن افزایش یابد موجب خرابی و یا از بین رفتن آنها نشود. البته شرایط جغرافیایی کشور مقصد و نحوه حمل و نقل، کالا را مشخص می‌کند. اهمیت حمل و نقل دریایی ایران با توجه به دو مولفه تأثیرگذار با اهمیت زیاد، یکی همراه با واردات و صادرات دریایی و دیگری نزدیکی به آب‌های آزاد (نظیر خلیج فارس، دریای عمان و دریاچه خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه دنیا) می‌باشد. در ایران حمل و نقل با حجم انبوه از اسکله‌های بازرگانی و بنادر که مَلُقب به دروازه‌های اصلی صنعت حمل و نقل دریایی می‌باشد، بیش از ۸۵ درصد از واردات و صادرات کشور را شامل می‌شود. از آنجا که با تحریم‌های ظالمانه از سال ۲۰۱۳ م بر روی تمامی خطوط بین‌المللی حمل و نقل علیه جمهوری اسلامی، موجبات منع ورود کانتینرها به بنادر ایران را شامل گردید (هرچند که در گذشته هم تجربه تحریم بر حمل و نقل هوایی و اثرات مخرب بر صنعت حمل و نقل هوایی را داشته‌ایم و به تبع آن به پیشرفت‌های فراوان دست یافتیم) و باعث شد بازار حمل و نقل کانتینرها، شکلی انحصاری به خود بگیرد و بر این اساس سود شرکت‌ها به شدت کاهش و سهام این شرکت‌ها در سازمان بورس ایران با افت بسیار شدیدی مواجه شد و تجارت با کاهش بسیار زیاد روبرو گردید. هرچند که این تحریم‌های ظالمانه خود موجب گردید در ساخت و ساز صنعت کشتی‌سازی با پیشرفت مواجهه شویم؛ و به تبع آن صنعت پُرسود حمل و نقل دریایی با کاهش سود همراه گردید. البته با امیدواری می‌توان اذعان داشت که با توجه به اینکه ایران دارای مرزهای دریایی بسیار گسترده با چندین کشور دوست را داراست، تردیدی نیست که صنعت حمل و نقل دریایی ایران در سال‌های آینده سود سرشاری را به کشور تزریق نماید.

باتوجه به آنکه حمل و نقل دریایی از جمله مهم‌ترین ارکان اقتصادی کشورها محسوب می‌گردد؛ و از جریانات اقتصاد خارجی تأثیرپذیر است و تصمیم‌های مدیریتی خرد و کلان در میزان فعالیت‌های این حوزه از حمل و نقل اثرگذار می‌باشد. لذا پیشنهاد می‌گردد: چگونگی تأثیرگذاری و اثرپذیری دو عامل مهم بحران‌های جهانی اقتصاد و تحریم‌های اقتصادی بر روی حمل و نقل جمهوری اسلامی، و پیرامون آن مسائل تعیین هزینه‌های و ریسک بین خریدار و فروشنده، مطابق با قوانین جدید اینکوترمز با بررسی شروط معامله و قواعد حقوقی داخلی و بین‌المللی مورد پژوهش، تحقیق و واکاوی قرارگیرد.



منابع

- ۱- ابراهیمی، زهرا، (۱۴۰۱)، "برنامه‌ریزی فضایی بر پایه نقش لجستیک (نمونه موردی: بندر گناوه)"، پایان‌نامه ارشد، دانشگاه شهیدبهشتی، دانشکده معماری و شهرسازی.
- ۲- اسکینی، ربیعا، (۱۴۰۱)، حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)، تهران، انتشارات سمت، چاپ سی‌وسوم.
- ۳- اعلائی فرد، محمدعلی، (۱۳۹۷)، حقوق دریایی (حمل و نقل بین‌المللی دریایی)، تهران: نخل دانش.
- ۴- امین‌زاده، الهام و وحیده غلامی، (۱۳۹۲)، «تحدید اعمال تحریم‌های اقتصادی در پرتوی ضوابط حقوق بشر، قواعد رقابت و حقوق اجتماعی»، فصلنامه روابط خارجی، سال ۵، شماره ۳.
- ۵- تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۹۹)، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، تهران، چاپ سوم.
- ۶- تقی زاده، ابراهیم، (۱۴۰۱)، حقوق حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، تهران، چاپ پنجم.
- ۷- چرچیل، رابین و آلن لو، (۱۳۹۳)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ ششم، گنج دانش.
- ۸- حبیبی، حبیب‌الله، (۱۳۹۹)، ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، انتشارات دور اندیشان، تهران، چاپ دوم.
- ۹- خواجه‌ای، علی، (۱۳۹۸)، بررسی نکات انتقال مالکیت و ریسک در اینکوترمز، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور استان تهران، مرکز پیام نور پرنده.
- ۱۰- داراب‌پور، مهرباب، (۱۴۰۰)، اصول و مبانی حقوق تجارت بین‌الملل کتاب دوم: حقوق بیع و حمل و نقل بین‌المللی و اینکوترمز ۲۰۲۰، تهران: ناشر: انتشارات گنج دانش، نوبت چاپ: چهارم.
- ۱۱- زائری، صدیقه، (۱۴۰۱)، توسعه و تحول حقوق دریایی در بستر حقوق بین‌الملل، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور استان بوشهر، مرکز پیام نور عسلویه.



- ۱۲- زربخش، اسما، (۱۳۹۹)، تاثیر تحریم‌های بین‌المللی بر انعقاد و اجرای قراردادهای بیمه دریایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده حقوق.
- ۱۳- زریوه، حسینعلی، (۱۴۰۰)، تحولات اینکوترمز ۲۰۲۰، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه بین‌المللی چابهار، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- ۱۴- زینتین، غزل، (۱۳۹۳)، تحلیل ارتباط میان حمل و نقل دریایی ایران، رشد اقتصادی و تجارت بین‌المللی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، پردیس آموزشهای نیمه حضوری.
- ۱۵- السان، مصطفی و امینی، وحید، (۱۳۹۱)، «مطالعه تطبیقی جایگزینی بارنامه‌ی کاغذی با بارنامه‌ی الکترونیکی دریایی»، فصلنامه پژوهش بازرگانی، شماره ۷۱، صص ۳۵-۶۳.
- ۱۶- سوری، امیررضا و تشکینی، احمد، (۱۳۸۸)، عوامل مؤثر بر تجارت متقابل ایران با بلوک‌های منطقه‌ای، فصلنامه مدل‌سازی اقتصادی، ۳.
- ۱۷- سوری، امیررضا و تشکینی، احمد، (۱۳۸۸)، عوامل مؤثر بر تجارت متقابل ایران با بلوک‌های منطقه‌ای، فصلنامه مدل‌سازی اقتصادی، شماره: ۳.
- ۱۸- صدیق، حسن، (۱۳۹۳)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران: جنگل، جاودانه.
- ۱۹- صدیق، حسن، (۱۳۹۵)، اصول کلی حقوق دریایی، تهران: جنگل، جاودانه. چاپ دوم.
- ۲۰- علوی قزوینی، سیدعلی و وکیلی مقدم، محمد حسین، (۱۳۸۹)، «بازنگری در مفاد قرارداد»، نشریه فقه و حقوق اسلامی، سال نخست، شماره نخست، صص ۱۳۳-۱۶۱.
- ۲۱- کاتلر، فیلیپ، (۱۴۰۰)، "مدیریت بازاریابی"، ترجمه: بهمن فروزنده، نشر آموخته، چاپ: بیست‌وهفتم، تهران
- ۲۲- مرادپسند، حسن، (۱۳۹۳)، بررسی تطبیقی تعهدات فروشنده در حقوق ایران و اینکوترمز ۲۰۱۰، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه گیلان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- ۲۳- منصور، عزیز، (۱۳۸۹)، «تحریم‌های بین‌المللی: نگاهی به قطعنامه ۱۹۲۹»، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۲۴، شماره ۲.



۲۴- نجفی اسفاد، (۱۳۹۶)، مرتضی، حقوق دریایی برپایه‌ی قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، چاپ پنجم، تهران: سمت.

۲۵- نجفی اسفاد، (۱۳۹۶)، مرتضی، حقوق دریایی برپایه‌ی قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، چاپ پنجم، تهران: سمت.

۲۶- واحدزاده، موسی، (۱۳۸۱)، (پایان نامه) متصدی حمل و نقل دریایی با تکیه بر رویه قضایی، دانشگاه آزاد تهران مرکز.

۲۷- یحییی توماج، رضا، همت جو، محمدرضا بچاری لفته، (۱۳۹۶)، بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه تجارت بین الملل ایران، هشتمین کنفرانس بین المللی حسابداری و مدیریت و پنجمین کنفرانس کارآفرینی و نوآوری های باز.

۲۸- یزدانیان، علیرضا، (۱۳۹۰)، مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و پنجم، شماره ۷۳.

29- Katzman, K. (2016). Iran's foreign policy. Congressional Research Service. Report No.7: 1-51.

30- Shearkhani, Sara, Mohammadi, Teimour & Hadinejad, Manijeh (2010). Examine Sanctions Efficiency against Iran's Non-oil Trade (Gravity Model), 1-10.



The study of international maritime transport during the international sanctions against the Islamic Republic of Iran with the approach of Incoterms rules and regulations

Hamed Dargahi¹ / Leila Kharazmi²

Abstract

International trade rules (Incoterms) are a set of rules and regulations that are a reference and guide for people to import and export in international trade. This article examines the hypotheses presented in a descriptive-analytical method with the aim of investigating and studying the international methods of transporting export and import cargoes with Incoterms rules to study the position of Iran's shipping and maritime trade at the time of international sanctions, considering Incoterms on transportation and Iran pays. The findings state: the increasing increase of transportation at the international level and its undeniable role in international trade is a category that requires mutual understanding of the interlocutors of the laws of Incoterms and the international sale of goods of the extent of the obligations and responsibilities of the parties in the contracts. The results show that the maritime transport industry has a great impact on cross-border exchanges, especially the trade and commerce of our country. Iran's shipping fleet is a large marine fleet that operates in all international routes of the world with several advanced ocean-going ships. Although it has faced the reduction of the profits of maritime transport by creating cruel sanctions and the current pressure on the shipping industry, the Islamic Republic has made great progress in the construction of vessels and huge shipyards, the way of progress and development of this industry is moving forward to its exaltation point. Do not doubt that Iran's maritime transport industry can inject rich profits into the country in the coming years.

keywords: Maritime law, distribution management, national economy.

* This article is taken from the master's thesis of the author.

¹ Master student of International Law, Faculty of Law, Islamic Azad University, Damavand branch. (Corresponding Author)

hamed.dargahi73@gmail.com

² Specialized doctorate in international trade law, member of the faculty of the Faculty of Law, Islamic Azad University, South Tehran Branch.

leilakharazmy14@gmail.com

