



# بایندر

## جایگاه حقوقی بارنامه در حمل و نقل دریایی

کارشناسان خبره حقوق دریایی کشور در میز گرد تخصصی تشریح کردند

|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------|-------------|
| Shipper / Exporter (Complete Name and Address)    |                                            | Booking No.                                                              |  | Bill of Lading No.          |             |
|                                                   |                                            | Import /Export References                                                |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Consignee (Complete Name and Address)             |                                            | RCV agent                                                                |  |                             |             |
|                                                   |                                            | Point and Country of Origin of Goods                                     |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Notify Party (Complete Name and Address)          |                                            | Also Notify Party-Routing & Instructions                                 |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Pre Carriage By                                   | Place of Receipt by participating carrier  |                                                                          |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Vessel/Voyage/Flag                                | Port of Loading                            | ETD at Loading Port                                                      |  | Originals to be released at |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Port of Discharge                                 | Place of Delivery by participating carrier | Type of Movement (If mixed, use description of packages and goods field) |  |                             |             |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Particulars Furnished by Shipper                  |                                            |                                                                          |  |                             |             |
| Container nos with seal nos.<br>Marks and Numbers | Quantity<br>Packages                       | Description of Packages and Goods                                        |  | Gross Weight                | Measurement |
|                                                   |                                            |                                                                          |  |                             |             |

ارزش ناوگان حمل و نقل دریایی جهان  
اعلام شد

یونان همچنان در صدر،  
رقابت نزدیک ژاپن و چین

با حضور صاحب نظران علوم حقوق  
دریایی و به میزبانی انجمن کشتیرانی  
نخستین نشست تخصصی  
حقوق دریایی برگزار شد

داستان جلد ۱۲.....

«حقوق دریایی» از جمله مباحثی است که به دلایل مختلف و علیرغم اهمیت بالای آن همچنان در کشورمان مغفول مانده است. اگرچه در دوره های گذشته، اقداماتی پراکنده در جهت توجه به این حوزه تخصصی انجام شده، اما فقدان یک نهاد پیگیر باعث شده تا این حرکت سازنده به ثمر نرساند. اینک انجمن کشتیرانی در تلاش است که جایگاه حقوق دریایی را در کشور احیا کند تا ذینفعان واقعی این صنعت بتوانند در شرایطی بهتر مطالبه گر خواسته های شان باشند.



**دکتر روحانی | رئیس جمهور**

ظرفیت بنادر کشور در سال ۱۳۵۷ از ۱۹ میلیون تن رشد قابل ملاحظه ای داشته و امروز به ۲۳۴ میلیون تن رسیده است.



با حضور صاحب نظران علوم حقوق دریایی و به میزبانی انجمن کشتیرانی

## نخستین نشست تخصصی حقوق دریایی برگزار شد

محمود بصیری ایبانه، حقوقدان و متخصص حقوق دریایی، ماشالله قاسمی نژاد، کارشناس ارشد کلوپ های P&I، سهیلا شرفی، کارشناس ارشد بیمه و مدیر بیمه های باربری کشتی و هواپیمایی، آذرخش شهبازی، وکیل پایه یک دادگستری و متخصص حقوق دریایی، کاپیتان کامران واعظی آشتیانی، متخصص و مدرس بیمه و حقوق دریایی، فائزه طباطبایی، وکیل و حقوقدان دریایی، دکتر محمدحسن مردانی، وکیل پایه یک دادگستری و متخصص حقوق دریایی و جمعی از مشاوران ارشد حقوقی و دریایی نیز حضور داشتند.

اولین نشست تخصصی حقوق دریایی با حضور صاحب نظران علوم حقوق دریایی در سالن کنفرانس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. این نشست با حضور اساتید، مدرسان، حقوقدانان و مسئولان حقوقی مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی به میزبانی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در این نشست تخصصی دبیرکل و اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی، دکتر عبدالهادی نقیبی، حقوقدان و متخصص دریایی، کاپیتان حسن نیک پور، حقوقدان و متخصص حقوق دریایی، دکتر



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران:

## واردات کالا در بنادر ایران ۳۰ درصد کاهش یافت



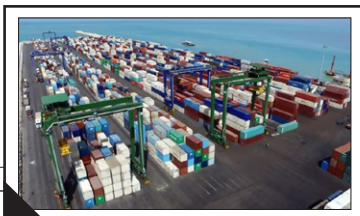
دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران با بیان اینکه توانمندی تخلیه و بارگیری کالا در کشور افزایش یافته است گفت: با تحریم های اعمال شده در ۱۰ ماه امسال واردات کالا در بنادر کشور در حوزه کانتینری ۳۰ درصد و غیر کانتینری ۲۰ درصد کاهش یافته است. خوشبختانه با سیاست های شایسته ای که سازمان بنادر و دریانوردی اعمال کرده و برنامه ریزی خوبی که در ادوار گذشته با هدف گذاری صحیحی که در بنادر شده، توانمندی تخلیه و بارگیری کالاهای خشک، مایع و کانتینر افزایش یافته است.

مسعود پل مه به تخلیه و بارگیری کالای تجاری پرداخت و افزود: میزان توانمندی تخلیه و بارگیری کالا بیش از نیازمندی فعلی است که این مهم برای برنامه ریزی اقتصاد آینده کشور است. البته امسال با توجه به تهدیدات تحریم های یک طرفه آمریکا و هم پیمانانش، واردات کالا در بنادر کاهش یافته است. کاهش واردات در حوزه کانتینری ۳۰ درصد و غیر کانتینری ۲۰ درصد در ۱۰ ماه امسال ثبت شده در عین اینکه این کاهش مشکلی برای صادرات و واردات کشور نداشته ایم، بلکه این میزان کاهش به سبب عدم حضور شرکت های خارجی در همراهی با تحریم ها یا در نگرانی از اعمال تهدیدات تحریم ها علیه بنگاه اقتصاد خودشان ناچار شدن بنادر ما را ترک کنند. دبیرکل انجمن کشتیرانی با اشاره به هزینه های اعمال شده در بنادر تصریح کرد: در مورد هزینه های تخلیه و بارگیری بنادر و صورتحساب هایی که صادر می شود مشکلات انتقال ارز در کشور وجود دارد که به واسطه تابعی از تحریم ها شکل گرفته است. دولت باید به فکر تقویت ارزش پول ملی باشد و تقویت پول ملی راهی ندارد جز تمرکز بر وصول ریال.



## ۸۰ درصد حمل و نقل کانتینری را شرکت های داخلی انجام می دهند

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: اکنون بیش از ۸۰ درصد حمل و نقل کانتینری کشور توسط شرکت های کشتیرانی ایرانی صورت می گیرد و با توجه به تحریم های صورت گرفته اکنون تنها ۲۰ درصد حمل و نقل کانتینری توسط شرکت های کشتیرانی خارجی صورت می گیرد. در بخش شناورهای بالک، فله و تانکر ۹۰ درصد حجم مبادلات دریایی توسط کشتی های خارجی و مابقی توسط کشتی های ایرانی صورت می گیرد.



## جلسه کمیته مواد نفتی و شیمیایی برگزار شد

جلسه کمیته تخصصی-مشورتی مواد نفتی و شیمیایی روز گذشته به میزبانی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در این نشست موضوع نرخ محاسبه صورت حساب های سازمان بنادر، شرکت پایانه های نفتی و شرکت پایانه ها و مخازن و همچنین دیگر موضوعات مرتبط با فعالیت کمیته مورد بررسی قرار گرفت. جلسات کمیته های تخصصی به صورت منظم، هر ماه یکبار در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار می شود.





## طاهر فاروقی

مدیرعامل شرکت سوخت رسانی شیل

«عملیات سوخت رسانی LNG به کشتی ها در زمان تخلیه و بارگیری کاملاً ایمن بوده و ما امیدواریم تا بتوانیم همزمان این دورا با هم انجام بدهیم»



در بندر روتردام هلند صورت گرفت

## اولین سوخت رسانی به کشتی کانتینری با سوخت LNG



اولین کشتی کانتینری با سوخت LNG توانست با موفقیت سوخت خود را از یک کشتی حامل این نوع سوخت دریافت کند. کشتی کانتینری نورد اولین سوخت LNG خود را در بندر روتردام از یک کشتی دیگر دریافت کرد. این کشتی کانتینری در مرحله اول ۲۴۰ تن از این نوع سوخت دریایی را از شرکت شل دریافت کرد. خط کشتیرانی نورد اعلام کرده که اجرای این پروژه توانست این طرح را به اثبات برساند که انجام سوخت رسانی در حین جابجایی کالا یا تخلیه و بارگیری توسط کشتی های کانتینری نیز امکان پذیر است. میزان سوخت رسانی برای هر بار نیز برای طی مسافتی معادل بندر روتردام تا بندر سن پترزبورگ کافی خواهد بود. کشتی کانتینری ۱۴۰۰ TEU کانتینری، یکی از چهار فروند کشتی در این کلاس است که قابلیت استفاده از سوخت LNG را داراست. این کشتی معمولاً در بخش اروپایی و بالتیک مورد استفاده قرار می گیرد. این یکی از مجموعه کشتی هایی است که اکنون تحت مدیریت شرکت CMA CGM قرار دارد. این کشتی به همراه ۹ فروند کشتی ۲۲۰۰۰ TEU کانتینری که جزو سفارشات ساخت آن محسوب می شود قابلیت استفاده از سوخت LNG را داراست. قوانین جدید آی‌م‌و و کاهش میزان سولفور سوخت باعث شده تا شرکت های کشتیرانی از هم اکنون به سمت استفاده از سوخت های پاک نظیر LNG بروند و آن را جایگزین شیوه های قدیمی تر سازند.

## TOP 10 SHIP OWNING NATIONS 2019

| 1st value in USD Millions | GRAND TOTAL | BULKER   | TANKER   | CONTAINER | DEEPER | SMALL DRY | LNG      | LPG     | OSV     | OCV     | MODU     |
|---------------------------|-------------|----------|----------|-----------|--------|-----------|----------|---------|---------|---------|----------|
| GREECE                    | \$105,227   | \$37,430 | \$38,396 | \$7,693   | \$180  | \$233     | \$18,404 | \$2,751 | \$50    | \$90    | -        |
| JAPAN                     | \$94,721    | \$40,780 | \$19,434 | \$10,113  | \$513  | \$3,534   | \$15,264 | \$4,072 | \$34    | \$175   | \$802    |
| CHINA                     | \$90,873    | \$33,332 | \$20,535 | \$17,293  | \$182  | \$3,465   | \$5,754  | \$2,045 | \$1,520 | \$999   | \$5,748  |
| SINGAPORE                 | \$49,966    | \$11,280 | \$16,452 | \$10,154  | \$23   | \$915     | \$488    | \$3,955 | \$2,580 | \$1,939 | \$2,181  |
| NORWAY                    | \$48,854    | \$6,091  | \$12,025 | \$2,481   | \$136  | \$648     | \$4,466  | \$2,544 | \$3,179 | \$5,474 | \$11,842 |
| USA                       | \$44,519    | \$6,916  | \$14,110 | \$4,089   | \$123  | \$237     | \$1,648  | \$460   | \$5,084 | \$2,321 | \$9,530  |
| GERMANY                   | \$31,460    | \$6,455  | \$3,218  | \$16,417  | \$176  | \$3,337   | \$549    | \$1,163 | \$92    | \$53    | -        |
| SOUTH KOREA               | \$30,007    | \$10,769 | \$8,789  | \$5,659   | \$183  | \$715     | \$2,573  | \$1,218 | \$6     | \$95    | -        |
| UK                        | \$29,028    | \$3,047  | \$3,277  | \$5,268   | \$119  | \$285     | \$4,153  | \$1,827 | \$678   | \$1,739 | \$8,635  |
| DENMARK                   | \$25,028    | \$2,021  | \$4,929  | \$8,988   | \$0.5  | \$311     | \$1,718  | \$756   | \$646   | \$578   | \$3,081  |

Source: VesselsValue as of January 2019

VesselsValue



ارزش ناوگان حمل و نقل دریایی جهان اعلام شد

## یونان همچنان در صدر، رقابت نزدیک ژاپن و چین

حمل و نقل دریایی چین ۹۰.۸ میلیارد دلار است. در این رده بعدی پس از آمریکا نیز کشورهای آلمان، کره جنوبی، بریتانیا و دانمارک رتبه های ششم تا دهم را به خود اختصاص داده اند. ناوگان حمل و نقل دریایی چین با افزودن ۶.۳ میلیارد دلار به مجموعه کشتی های خود، توانسته است در این جدول جایگاه مناسبی را از آن خود کند. البته آنها با مجموع رشدی که داشتند، در بخش کانتینری دچار افت شده اند و ارزش خود را تا حدودی از دست داده اند. در عوض، سرمایه گذاری خاصی در کشتی های حامل LNG داشته اند.

ارزش ناوگان حمل و نقل دریایی کشورهای مختلف توسط Vessels Value اعلام شد. در این رتبه بندی که در انتهای ژانویه سال ۲۰۱۹ انجام شده است، یونان همچون گذشته با برآورد ارزش ناوگان دریایی بیش از ۱۰۵ میلیارد دلار، در صدر این جدول جای گرفت. کشورهای ژاپن، چین، سنگاپور، نروژ و آمریکا نیز حائز رتبه های بعدی شدند. البته رقابت نزدیکی میان ژاپن و چین وجود دارد و احتمال اینکه چین بتواند جایگاه دوم را در سال آینده میلادی از آن خود کند، وجود دارد. چرا که ارزش ناوگان دریایی ژاپن، ۹۴.۷ و ارزش ناوگان



## چشم انداز بازار کانتینری در سال ۲۰۱۹ میلادی

شاخص کرایه حمل کشتی های کانتینری توسط فوناسبا منتشر شد. شاخص کرایه حمل یک امتیاز دیگر را نیز از دست داد تا به ۳۸۹ امتیاز برسد. در هفته های گذشته نیز از دست دادن امتیازها به خاطر ماه های ژانویه و فوریه طبیعی خواهد بود. بخشی از این کاهش امتیاز به خاطر آغاز سال نو چینی و کاهش درخواست ها است. البته به نظر می رسد با ثبات بازار در ماه های آینده، شرایط بهبود یابد و چشم انداز مثبتی پیش روی فعالان این صنف باشد.

| New ConTex* |          | 389     |          |
|-------------|----------|---------|----------|
|             | 31.01.19 | 12 mos  | 24 mos   |
| Geared      | 1100 TEU | \$6.353 |          |
|             | 1700 TEU | \$7.290 | n.a.     |
|             | 2500 TEU | \$9.038 | \$9.942  |
|             | 2700 TEU | \$8.861 | \$9.911  |
| Gearless    | 3500 TEU | \$8.931 | \$10.002 |
|             | 4250 TEU | \$8.988 | \$10.101 |



## جایگاه ثابت IRISL در رده سیزدهم

آلفالاینر گزارش برترین شرکت های کشتیرانی کانتینری جهان را منتشر کرد. بر این اساس، IRISL در رده سیزدهم و بدون تغییر، ثابت مانده است. در این گزارش و طبق پیش بینی ها، مرسک APM-Maersk توانسته فاصله زیادی را با دیگر رقبا حفظ کند و با اختصاص ۱۷.۸ درصد از حمل و نقل کانتینری جهان، همچنان در صدر باقی بماند. شرکت های ام.اس.سی، کاسکو و سی.ام.ای.سی.جی.ام و هاپاگ لوید نیز در رتبه های بعدی قرار دارند.

| Alphaliner TOP 100 / 12 Feb 2019 |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| Global flagships                 | 6,147 active ships |
| Global capacity                  | 22,845,697 TEU     |
| Global capacity by 100 top owner | 472,981 TEU        |
| Global capacity by 100 top owner | 277,828,673 DWT    |



**دکتر عبدالهادی نقیبی**  
حقوقدان و متخصص دریایی



کارشناسان خبره حقوق دریایی کشور در میزگرد تخصصی تشریح کردند

# جایگاه حقوقی بارنامه در حمل و نقل دریایی

وابسته ایران به عنوان یک تشکل ملی و فعال در حوزه دریایی و بندری، طی سالیان گذشته تلاش مضاعفی برای آشنایی اصول و قواعد تجارت و ارتباط آن با صنعت حمل و نقل داشته است. به همین منظور، برگزاری دوره های آموزشی مرتبط از یک سو و ارائه مشاوره های تخصصی از سوی دیگر باعث شده تا جامعه تجاری ما بتواند از این فرصت مغتنم برای کاستن از ریسک های مختلف حمل و نقل دریایی بهره برد. این انجمن همچنین برای آشنایی جامعه دریایی و بندری با موضوع کمتر پرداخته شده «حقوق دریایی»، نخستین نشست تخصصی را با همین عنوان و با حضور خبرگان حقوق دریایی کشور برگزار کرد. از آنجا که موضوع بارنامه در صنعت حمل و نقل دریایی از اهمیت خاصی برخوردار است، در ادامه میزگردی با حضور برخی از خبرگان حقوقی کشور برگزار کردیم تا نظرات آنها را در این بخش جویا شویم. دکتر عبدالهادی نقیبی، حقوقدان و متخصص دریایی، فائزه طباطبایی، وکیل و حقوقدان دریایی، کاپیتان کامران واعظی آشتیانی، متخصص و مدرس بیمه و حقوق دریایی به همراه کاپیتان منصور اسلامی، مشاور دریایی و بندری انجمن کشتیرانی در این میزگرد در خصوص اهمیت و جایگاه حقوقی بارنامه در حمل و نقل دریایی برایمان گفته اند.

از روزگاری که تجارت به مفهوم عام آن در جوامع مختلف شکل گرفت، موضوع حمل و نقل نیز به بخش جدایی ناپذیر آن تبدیل شد. بخشی مهم که می توانست همچون زنجیره ای، المان های مختلف یک خرید و فروش را به هم متصل سازد. کشورهایی که هم اکنون در تجارت بین المللی صاحب جایگاه ویژه ای هستند، به این مهم توجه خاصی نشان دادند و موضوع حمل و نقل را به یک اصل جدایی ناپذیر تجارت بدل ساختند. نتیجه اینکه همه شرایطی که در بحث تجارت به عنوان یک علم مورد بحث واقع شد، در موضوع حمل و نقل نیز مصداق یافت و اینگونه، همه چیز شفاف و مشخص در مقابل طرفین قرار گرفت. اما جوامع سنتی، هر کدام از این معیارها را به صورت جداگانه و تقریباً بی ربط به هم دید و به همین دلیل، در بعد حمل و نقل توسعه معناداری نیافت. نتیجه این تفکر، وجود بازرگانان و تجار فراوانی است که در بخش فعالیت خود از زیر و بم کسب و کارشان مطلع اند، اما از آنجا که به قدر کفایت، آگاه به پیچیدگی های حمل و نقل به عنوان یکی از اضلاع مهم تجارت امروز نیستند، دچار خطاها و اشتباه های فاحش می شوند و برای رفع و رجوع کار خود، زمان و هزینه زیادی را در دادگاه ها سپری می کنند. انجمن کشتیرانی و خدمات



**فائزه طباطبایی**  
وکیل و حقوقدان دریایی

حقوقدان‌ها درباره اش اختلاف نظر دارند. موضوع آن هم برمی گردد به مفاد پشت بارنامه و دادگاه و قوانین صالحه. وقتی بنده به عنوان یک طرف دینفع بارنامه مشکل دارم و این اتفاق در ایران می افتد، اگر به دادگاه برسد، آن قانون را اصلاح می داند و نظر نمی دهد و اگر نظر نمی دهد در نهایت چه رایی صادر می شود؟

**طباطبایی:** وقتی که بارنامه صادر می شود، پشت آن عنوان شده که تابع کدام کنوانسیون است. کنوانسیون ها هم هگ، هگ-ویزی، هامبورگ و روتردام است. اکثر بارنامه هایی که ما با آنها مواجه هستیم یا هگ هست یا هگ-ویزی.



**اسلامی:** اگر در خصوص حمل کانتینری بخواهم یک سوال بپرسم. من یک خریدار ایرانی هستم و می خواهم از یک فروشنده چینی خرید کنم. یک ایمیل می زنم یا قرارداد رسمی می بندم و خیلی از مفاد را هم ذکر می کنم. بارنامه صادر می شود و برایم ارسال می شود، می بینم که برای بارنامه روزه صد دلار بابت دمو را ذکر شده. من از یک چینی شاکی هستم و حالا می خواهم بروم در دادگاه ایران و بگویم که با او قرارداد دارم. اما طرف دعوی من ایران نیست، قاضی چگونه به این پرونده رسیدگی می کند؟



**طباطبایی:** در قانون تجارت یک ماده داریم که متصدی حمل روی کرایه و ملحقات آن حق حبس دارد و می گوید حتی اگر قرارداد حمل با مرسل الیه منعقد نشده و با ارسال کننده منعقد شده باشد، باز هم متصدی حمل می تواند تا زمانی که مرسل الیه کرایه و ملحقاتش را پرداخت نکرده، بار را تحویل ندهد. وقتی شما می نویسید ملحقات، این خیلی عبارت کلی است و چیزهای دیگر هم می تواند در آن قرار بگیرد. با حقوق ایران که نگاه می کنیم می بینیم که او حق دارد بار را تحویل من ندهد. اگر هم اختلافی دارد باید با طرف قرارداد خودم اختلاف را حل کنم. مثلاً با فرستنده کالا اخلاف دارم، بگویم که این جنس را با تو این نرخ توافق کردم و این رقم را اضافه دادم و حالا باید او ماجرا را حل کند. چینی ها یکبار با صادرکنندگان زغال سنگ ایران همین کار را کردند. آنها شکایت کردند و اضافه پولی را که در چین از آنها گرفته شده بود را از طرف ایرانی پس گرفتند.



**نقیبی:** البته شما دارید دو مسئله را دنبال می کنید. وقتی می روید با فروشنده قرارداد می بندید، آن قرارداد خرید است و ارتباطی به حمل ندارد. وقتی بارنامه صادر می کند قرارداد بین مرسل الیه و مالک کشتی است. حالا اگر طبق قرارداد ببع گفته بودید که باید طبق این شرایط خاص باید انجام شود، باز شما مجبورید تابع بارنامه باشید. اما علیه فروشنده شکایت کنید. حالا قرارداد شما چه می گوید. داوری است یا دادگاهی و حاکم و دادگاه صلاحیت دار کجاست؟ این وضعیتی است که در قراردادهای بین المللی مان مغفول واقع می شود و وقتی می رویم برای خرید، به خصوص از چینی ها که سیستم دادگاهی و قضایی مطمئنی ندارند به مشکل برمیخوریم. در تجارت ها هم بعضی ها فقط چند کانتینر دارند، برخی هم یک کشتی را چارتر می کنند. اما اینها قبل انعقاد قرارداد از یک مشاور و یا حقوقدان مشورت نمی گیرند و وارد مذاکره با طرف چینی می شوند که در ایران چیزی ندارد! بعداً اگر مشکل هم به وجود بیاید و رای هم به نفع شما صادر شود چطور می خواهید طلب خود را وصول کنید تا به منافع تان برسید؟



**طباطبایی: وقتی که بارنامه صادر می شود، پشت آن عنوان شده که تابع کدام کنوانسیون است. کنوانسیون ها هم هگ، هگ-ویزی، هامبورگ و روتردام است. اکثر بارنامه هایی که ما با آنها مواجه هستیم یا هگ هست یا هگ-ویزی.**



**اسلامی: ما با برگزاری این نشست می خواهیم به همین بحث برسیم. اینکه اول چه باید بکنیم و دیگر هم یک بحث حقوقی مطرح بود. اگر قبل از این نشست چیز دیگری در جایی که اهل فن نیستند مصوب بشود دوباره یک سری مشکلات دیگر پیش می آید**



**«بایندر: ما در بحث حقوق دریایی و مواردی که به ویژه به موضوع بارنامه اختصاص دارد، دچار مسائل زیادی هستیم. راهکار شما برای برون رفت از شرایط کنونی و رسیدن به یک نقطه اطمینان چیست؟»**



**نقیبی:** در نشست تخصصی حقوق دریایی که به میزبانی انجمن کشتیرانی برگزار شد بحث تحریم ها، اضافه شدن کرایه ها و نرخ حق توقف کانتینری و گنجاندن اینها در بارنامه مطرح شد. دعوتی هم از صاحب نظران این عرصه شده بود تا به یک راه حل اجرایی برسند. اما تصور می کنم تشخیص مرض مهم است و پس از آن، نسخه پیچیدن نیز آسان می شود. موضوع بارنامه در مباحث حقوق دریایی دنیا قرن هاست که جریان داشته و به تکامل رسیده است. اما در کشور ما همچنان برخی مباحث در این خصوص هنوز شفاف نیست. برخی مسئله آزادی قراردادهای و توافقات خصوصی در چهارچوب قانون را مطرح می کنند. ماده ۱۰ قانون هم می گوید توافق اشخاص معتبر است، مگر آنکه خلاف قانون باشد. در این نشست در نتیجه بارنامه یک قرارداد است و هر کس می تواند هر چه بخواهد به آن ضمیمه و متمم کند. اگر پرونده ای به دادگاه ایرانی برود آنجا مفاد بارنامه را بررسی می کنند، اگر اختلافی پیدا شد، مقررات حاکم مثلاً کنوانسیون هگرو، هگ یا هگ-ویزی است و قوانین بندر تخلیه را معیار قرار می دهند دادگاه ایرانی هم می آید و مطابق قانون دریایی ما نظر خود را می دهد. اما چون قانون دریایی ما صحبتی از هزینه کانتینر نمی کند، دادگاه مجبور است سراغ اصول کلی حقوقی و قوانین بین المللی برود.

**«بایندر: انجمن کشتیرانی در این زمینه چه نقشی را می تواند ایفا کند؟»**



**اسلامی:** انجمن به عنوان یک نهاد صنفی می تواند برخی از تعرفه ها مثل هزینه های حق توقف را بر اساس نرخ دلار و ریال به صورت سالیانه تعیین کند. این تعرفه با توافق و تایید انجمن زمینی و اتاق بازرگانی به شورای عالی ترابری پیشنهاد می شد. در نهایت شورای ترابری بود که نرخ را به صورت سالیانه اعلام می کرد. اما اگر یک مرکز دولتی مسئولیت اعلام یک نرخ را دارد و ارگان دیگری بخواهد اعتراض کند، نمی تواند مصوبه خودش را برگرداند، اما این اتفاق افتاد و نگذاشتند آن تعرفه اجرایی شود. اگر اجازه می دادند تعرفه انجمن کشتیرانی اجرایی که به دلیل افت ریال رشد کرده بود اجرایی شود و مثل بقیه اقلام کشور بالاتر برود، دیگر این اتفاق ها نمی افتاد.

**نقیبی:** چرا اصلاح همین موضوع برای بازگرداندن آب به جوی انجام نشد؟ به نظر می رسد که می شد کارهایی برای بهبود این اوضاع صورت بگیرد. فکر می کنید چرا نشده؟



**اسلامی:** ما با برگزاری این نشست می خواهیم به همین بحث برسیم. اینکه اول چه باید بکنیم و دیگر هم یک بحث حقوقی مطرح بود. اگر قبل از این نشست چیز دیگری در جایی که اهل فن نیستند مصوب بشود دوباره یک سری مشکلات دیگر پیش می آید. قصد ما این بود که متخصصان و خبرگان این عرصه بر روی یک موضوع اجماع کنند و به راه حلی اجرایی برسند و نیازی به یک بخشنامه جدید هم نباشد. درباره موضوع حقوقی هم که در این نشست مطرح شد، هنوز جای کار زیادی دارد و خود





**کاپیتان کامران واعظی آشتیانی**  
متخصص و مدرس بیمه و حقوق دریایی



**نقیبی:** فقط باید کشتی اش بیاید اینجا و توقیفش کنید و راه دیگری ندارید. آن وقت باید منتظر بمانید تا کشتی آنها به بندر ایران برسد.



**طباطبایی:** به شکل حقوقی نمی توانید وارد این بحث شوید، اما می توانید او را به کمیسیون ماده ۲۰ ببرید و آنجا به آنها فشار می آورند و مثلاً می گویند که شما را توی «بلک لیست» قرار می دهند و برایتان دردسر درست می شود. آنها هم برای اینکه وارد بلک لیست نشوند با شما مذاکره می کنند، این یک ابزار دادگاهی نیست و یک ابزار غیرحقوقی به شمار می رود.



**اسلامی:** پس برای احقاق حقوق راهکارهای اینچنینی وجود هم دارد؟ ما می توانیم این راهکارها را در مشاوره ارائه بدهیم؟



**طباطبایی:** البته این برای زمانی است که طلب شما اثبات شده باشد. اینکه بخواهید ثابت کنید که این عددی که آنجا نوشته اند غیرمنصفانه است خودش مراحل سختی دارد. اگر دادگاه هم ارجاع بدهد به کارشناس انجمن، باید کارشناس را مجاب کنید که بتواند این رای را به نفع شما صادر کند. وگرنه به طور معمول، ما دادخواست رسیدگی به عنوان منصفانه نداریم. حتی اگر وجه التزام باشد، خود دادگاه ها می گویند که طرفین توافق کرده اند و دادگاه در توافق طرفین دست نمی برد.



**نقیبی:** مشکل اصلی ما، سنتی کار کردن تجارمان است. بعضی اوقات طرف یک لغزشی انجام می دهد و شما می توانید با در نظر گرفتن دیگر موارد، در دادگاه پیروز شوید. در بارنامه هم همه چیز مشخص است و مفاد آن باید به دقت مورد مطالعه قرار بگیرد. اما چون تجار ما نگاه سنتی به جریان دارند و از اطلاعات کافی برخوردار نیستند، چیزی را امضا می کنند که بعداً گریبان شان را می گیرد. شما قراردادهای اروپایی ها را نگاه کنید. طی ۳۰۰ سال گذشته فرصت داشته اند تمان نقص ها و لغزش های داخل قراردادها را شناسایی و رفع کنند. به همین دلیل، وقتی ما با آنها کار می کنیم در دعوی مقابل شان حرفی برای گرفتن نداریم.



## نقیبی:

### در نشست تخصصی

### حقوق دریایی

### که به میزبانی

### انجمن کشتیرانی

### بر گزار شد بحث

### تحریم ها، اضافه

### شدن کرایه ها و نرخ

### حق توقف کانتینری

### و گنجاندن اینها

### در بارنامه مطرح

### شد. دعوتی هم از

### صاحب نظران این

### عرصه شده بود تا به

### یک راه حل اجرایی

### برسند، اما تصور

### می کنم تشخیص

### مرض مهم است و

### پس از آن، نسخه

### پیچیدن نیز آسان

### می شود. موضوع

### بارنامه در مباحث

### حقوق دریایی دنیا

### قرن هاست که

### جریان داشته و به

### تکامل رسیده است

**آشتیانی:** اکثر مشتریانی که به انجمن کشتیرانی مراجعه می کنند لاینرها هستند. اکثر آنها هم آنهاست هست که بار را با کانتینر و به صورت «سی.اف.آر» خریداری کرده اند. فروشنده بار را فرستاده اینجا و شما با یک موضوع مهم مواجه شده اید. شما اصلاً نمی دانید فروشنده چینی شما چگونه و با چه کسی مذاکره کرده. او فقط یک بارنامه را از خط کشتیرانی گرفته و وقتی که شما کرایه اش را پرداخت کرده اید، بارنامه را با پست برای شما فرستاده است. شما پول بار را داده اید و منتظر کشتی هستید که برسد به بندرعباس. آنها بازار ایران را شناسایی کرده اند و مثلاً می دانند اگر کانتینر را طی ۱۰ روز نتوانستید خارج کنید فری تایم کانتینر شما تمام می شود.



**طباطبایی:** ما اصلاً رسیدگی به پرونده با عنوان شکل منصفانه نداریم در ایران. یعنی دادگاه های ما پرونده را به عنوان شکل منصفانه مورد بررسی قرار نمی دهند.



**اسلامی:** مشتری ها وقتی با ما تماس می گیرند اینگونه موضوع را مطرح می کنند. فروشنده خارجی می داند که کالا در ایران رسوب دارد و همیشه یک تا دو ماه می خوابد و این موضوع را به عهده کریر نمی اندازند. می گویند با در نظر گرفتن مسائل ایران همیشه بارم در بندر دو ماه می خوابد. با تعرفه معقول مثلاً ۵۰ میلیون تومان می پرداختم. الان همان دو ماه زمان صرف شده، اما به جای ۵۰ میلیون باید ۴۰۰ میلیون تومان بابت دمو راژ بپردازم. این حق توقف غیرمنصفانه و سوءاستفاده از شرایط ایران است. ما از کجا می توانیم این موضوع را پیگیری کنیم و چنین موضوعی در دادگاه های ما جای پیگیری دارد یا نه؟



**آشتیانی:** اگر ۵۰ میلیون تومان ضربدر دلار ۴ هزار تومانی می شد اینقدر و الان ضربدر ۱۲ هزار شده، دیگر این نرخ دلار است. این غیرمنصفانه بودن را باید برود و اعتراض کند. اما اگر ۵۰ بشود ۳۵۰ تومان، آن غیرمنصفانه است و باید برود و پیگیری کند.



**اسلامی:** حالا سوال ما اینجاست. دادگاه های ما به این مسئله غیرمنصفانه رسیدگی می کنند با توجه به شرایطی که عرض کردم؟



**نقیبی:** رسیدگی می کنند، اما نه تحت عنوان غیرمنصفانه. البته ما چون فقدان دادگاه دریایی داریم خود قاضی ما می دهد به شخص دیگری که درباره این موضوع نظر بدهد.



**اسلامی:** فرض کنید که دادگاه تشکیل بشود و بگوید به جای ۵۰۰ میلیون تومان، شما باید ۱۰۰ میلیون تومان پرداخت می کردید و آن ۴۰۰ میلیون تومان مابقی، اضافه پرداخت شده است. حالا ما از چه کسی می توانیم حق مان را وصول کنیم؟ از کسی که خارج از کشور است؟ اینکه طرف مقابل من است نماینده یک خط خارجی است و ذینفع نیست.





**طباطبایی:** انجمن به عنوان یک نهاد صنفی هم از اعضای خودش حمایت می کند و هم می تواند به کسانی که نیاز به مشاوره حقوقی در این زمینه دارند کمک بدهد. در کنار اینها نباید از موضوع آموزش غافل شوید. برای سال ۹۸ هم اگر انجمن کشتیرانی بتواند در تعرفه هزینه های حق توقف تصمیم ساز و مشورت دهنده باشد، با نرخ هایی که کارشناسی شده می توان ثبات نسبی را به شرایط کنونی برگرداند.



**اسلامی:** خوشبختانه قدم های خوبی در زمینه حقوقی در انجمن کشتیرانی به واسطه راه اندازی و پیگیری شورای حل اختلاف و کمیته داوری برداشته شده است. ارتباطات موثری نیز با مراکز آموزشی و برخی دانشگاه ها برقرار کرده ایم که در بحث آموزش می تواند ثمربخش باشد. درباره شرایط کنونی هم اگر اجازه می دادند که انجمن بر اساس بازار فعلی، نرخ حق توقف را مطابق مسیر عادی اش پیشنهاد و شورای عالی ترابری هم آن را مصوب می کرد خیلی از این سوءاستفاده ها انجام نمی شد.



**آشتیانی:** به نظر انجمن کشتیرانی نقش مهمی در اطلاع رسانی جامعه سنتی ایران داشته باشد. الان بخش قابل توجهی از پرونده های قضایی که در این حوزه شکل می گیرد به خاطر ناآگاهی است. جامعه سنتی تجار ما در کسب و کار خود موفق و مسلط هستند. اما این علم را نمی توانند با علم حمل و نقل دریایی همسو کنند. یعنی در تجارت آگاه و در حمل کالا ناآگاه هستند. به همین دلیل، لازم می بینم که انجمن به صورت منظم و در بازه بلندمدت به این جامعه هدف توجه ویژه داشته باشد و دوره های آموزشی هدفمند را با حضور صاحبان کالا و کلاس های جدا برای نمایندگان کشتیرانی در فضای مناسب که امکان بحث و گفت و گو هم فراهم باشد، برگزار کند. چون در آنجاست که اصلا تجار ما با مفاهیمی مثل دموارژ آشنا می شوند و بعدا دیگر دچار مشکلات آن نخواهند شد.



**آشتیانی: به نظر من انجمن کشتیرانی نقش مهمی در اطلاع رسانی جامعه سنتی ایران داشته باشد. الان بخش قابل توجهی از پرونده های قضایی که در این حوزه شکل می گیرد به خاطر ناآگاهی است. جامعه سنتی تجار ما در کسب و کار خود موفق و مسلط هستند. اما این علم را نمی توانند با علم حمل و نقل دریایی همسو کنند**

**اسلامی:** اگر بتوانیم دادگاه ها را مجاب کنیم تا پرونده ها را برای کارشناسی به انجمن کشتیرانی ارجاع بدهند، این مسائل فیما بین بهتر حل می شود.



**نقیبی:** دوستانی بودند که رابطه شان با قوه قضاییه خوب بود. تلاش کردند که پرونده های دادگاه دریایی را به انجمن کشتیرانی ارجاع بدهند و موفق هم شدند. هرچند نواقصی هم در آن دوره بود، اما در نهایت این کار انجام شد. ما نسبت به گذشته خیلی بهتر شدیم، اما هنوز نسبت به علم و حقوق دریایی عقب هستیم. دلیلش هم این است که در رژیم قبلی، انگلیسی ها کشتیرانی ما را اداره می کردند و بعد هم هندی های بدتر از آنها بالای سر کار آمدند.



**طباطبایی:** اگر بتوانید دعاوی مطرح شده را دسته بندی کنید و در دادگاه هایی که صلاحیت محلی دارند مطرح کنید، با توجه به شناختی که نسبت به موضوع کشتیرانی وجود دارد، انجمن صلاحیت بیشتری برای رسیدگی به پرونده ها خواهد داشت.



**نقیبی:** نقش مهم انجمن را نمی توان نادیده گرفت. باید برای این امور برنامه های منظم کوتاه مدت و بلندمدت در نظر گرفته شود. انجمن باید یک مرکز داشته باشد که حقوق طرف ایرانی، اوتر و رسیور را برای دادگاه ها مشخص کند تا کل مملکت از منافع آن سود ببرند. یعنی انجمن کشتیرانی به بازوی توانمند دادگاه هایی تبدیل شود که پرونده های دریایی را پیگیری می کنند.





**پنجمین همایش بین المللی مسئولیت اجتماعی شرکتها**

برگزارکننده: مؤسسه خیریه محک

محورهای این همایش:

- مدل های برنامه ریزی
- مدل های اجرا
- استانداردهای گزارش دهی

**The 5<sup>th</sup> International Congress on Corporate Social Responsibility**

MAHAK – the Society to Support Children Suffering from Cancer

**Main Themes:**

- Planning Models
- Implementation Models
- Reporting Standards

به مناسبت روز جهانی سرطان کودکان

زمان: ۶ اسفند ۱۳۹۷

محل برگزاری: ابتدای بزرگراه ارتش، بلوار شهید مژدی (اوشان)، خیابان پروفسور و نوق، بلوار محک، مؤسسه خیریه و بیمارستان فوق تخصصی سرطان کودکان محک

دبیرخانه: روابط عمومی و امور بین الملل محک  
ایمیل دبیرخانه: [csrcongress@mahak-charity.org](mailto:csrcongress@mahak-charity.org)  
وبسایت همایش: <https://csr.mahak-charity.org>

On the Occasion of International Childhood Cancer Day

Date: February 25, 2019

Venue: MAHAK Pediatric Cancer Treatment & Research Center, MAHAK Blvd., Prof. Parvaneh Vossough St., Shahid Majidi Blvd., Artesh Freeway, Tehran – Iran

Congress Secretariat: Public & International Relations Dept. ☎ +9821-22480908

Email: [csrcongress@mahak-charity.org](mailto:csrcongress@mahak-charity.org)

Website: <https://csr.mahak-charity.org>

**کارگاه آموزشی**

**آشنایی با کالای خطرناک**

کارگاه تخصصی «آشنایی با کالای خطرناک» در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی برگزار شد. تدریس این دوره به عهده استاد «منصور بیات» بود و مباحثی همچون انواع کالاهای خطرناک و طبقه بندی آن، آشنایی با علائم و برچسب ها، آشنایی با اسناد حمل کالاهای خطرناک، آشنایی با قوانین بین المللی حمل و نقل کالای خطرناک و آشنایی با روش های ایمنی و اطفاء حریق کالاهای خطرناک مطرح شد.



**معرفی کتاب**

**بیمه های باربری به زبان ساده**

کتاب آموزشی «بیمه های باربری به زبان ساده» توسط «سهیلا شرفی» در ۶ فصل نگارش شده است. در این کتاب می توانید با تعاریف اولیه بیمه های باربری، شیوه صدور بیمه نامه، محاسبه نرخ در انواع بیمه نامه های باربری، تمديد بیمه نامه، صدور الحاقیه، قراردادهای تجاری متحدالشکل خرید و فروش کالا، انواع خسارت ها و هزینه های تحت پوشش آشنا شوید. این کتاب در ۱۷۸ صفحه توسط «انتشارات صابریون» چاپ است.