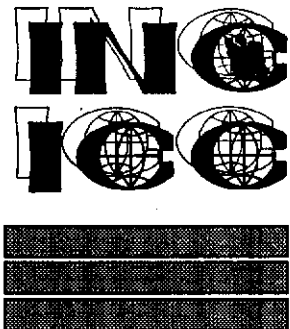


کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

IRANIAN NATIONAL COMMITTEE
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE



خصوصی سازی راهی به سوی تکامل صنعت بیمه

مقدمه

باید اذعان نمود که دهه ۱۹۸۰، دهه آزادسازی اقتصادی در کشورهای در حال توسعه بوده است و به همین دلیل بسیاری از کشورهای در حال توسعه مجموعه‌ای از سیاست‌های اقتصادی را تحت عنوان آزادسازی اتخاذ نموده‌اند. کشور ما هم بخشی از این سیاست‌ها را تجربه کرده و یا در حال تجربه است که این تجارب برخورد اندیشه و آراء موافق و مخالف را پیرامون حدود فعالیت بخش عمومی و خصوصی و تولید را به دنبال داشته است. بسیاری از

اندیشمندان سعی در عقلانی کردن (RATIONALIZATION) اقتصاد را دارند و این بدان معنی است که هر کشور با توجه به شرایط و خاصه‌های خود یعنی وضعیت اقتصادی، سیاسی، مذهبی و قانونمندی‌های موجود باید امکانات را به‌طور مساوی در اختیار بخش خصوصی و یا عمومی قرار دهد تا هر دو بخش در جهت بهینه کردن منابع موجود و تولید اقدام نمایند و به اهداف مدنظر خود برسند. باید دقت کرد که ملاک واگذاری یک فعالیت به بخش عمومی و

یا خصوصی تنها بایستی این باشد که آن بخش بهتر بتواند به اهداف توسعه دست یابد.

آنچه بررسی مسئله خصوصی سازی و آزادسازی در صنعت بیمه را ضروری تر می‌سازد گزینش شیوه‌ای است که ما را به هدف غائی برساند و لذا قبل از ورود به بحث لازم است که به طور مختصر با مفاهیم آزادسازی و خصوصی سازی در ادبیات اقتصاد آشنا شویم.

الف - اولین مفهوم آزادسازی به عنوان فرایند انتقال مالکیت از دولت به بخش خصوصی خلاصه می‌شود که ما آن را در اصطلاح خصوصی سازی (PRIVATIZATION) می‌گوییم. هدف از این کار سوددهی بیشتر، کارایی بیشتر و ارائه خدمات و سرویس‌های مناسب تر است و به همین دلیل مالکیت عمومی که با عدم کارایی روبروست به بخش خصوصی منتقل می‌شود تا این پدیده ناخوش آیند مرتفع گردد.

ب - دومین مفهوم آن کاهش مقررات دولتی و بوروکراسی موجود و داشتن آزادی عمل بیشتر است که این ویژه گی از خاصه‌های بخش خصوصی است. این مفهوم به معنای آزادسازی (LIBERALIZATION) و مقررات زدایی (DEREGULATION) معروف است. در این روند سعی می‌گردد که اختصاص دادن منابع موجود بیشتر متناسب با کار بازار و نظام قیمت‌ها حاکمیت پیدا کند و دولت در این زمینه به عنوان واسطه عمل نماید. در اتخاذ سیاست‌های آزادسازی انواع محدودیت‌های وضع شده توسط دولت در اقتصاد یا از بین می‌رود و یا تعدیل می‌شود و به حداقل کاهش پیدا می‌کند.

ج - مفهوم سوم به واگذاری فعالیت‌های دولت به بخش خصوصی از طریق تنظیم قراردادها صورت می‌پذیرد. لازم است عوامل توسعه و بازدارنده را با بی طرفی باهم بسنجیم و مضار تسلط

دولت بر اقتصاد و بیمه کشور و تشدید تسلط دولت در دوره بعد از انقلاب را بررسی کنیم و ببینیم که چرا در قانون اساسی، بخش خصوصی فقط به عنوان مکمل و درجایی اجازه فعالیت یافته که بخش دولتی فعال نبوده و یا نیست و یا فعالیتش ناقص است.

مادر پایان برنامه دوم به آغاز قرن ۲۱ می‌رسیم. قرن بیست و یکم چگونه قرنی خواهد بود؟ به اعتقاد بسیاری از کارشناسان و صاحب نظران، قرن بیست و یکم دارای سه ویژگی و پدیده مهم به شرح زیر خواهد بود.

۱- تسلط علم، دانش و اطلاعات بر جامعه انسانی و زندگی روزمره بشر. پدید آمدن شاهراه‌های اطلاعاتی مسئله زمان و مکان را از بین برده و به همین دلیل در اختیار قرار داشتن کامپیوتر و ابزارهای مخابراتی، یعنی سیادت و برتری و قدرت اقتصادی.

۲- امکانات به دست آمده برای تولید انرژی از راه فیوژن، که علاوه بر انرژی خورشیدی، اتمی و سایر منابعی است که قبلاً مورد شناسایی قرار گرفته است.

۳- بی‌نیازی انسان از کار یدی. قرن بیست و یکم در واقع عصر روباتیک و یا عصاره استفاده از هوش و تفکر انسان‌های مصنوعی است.

در چنین آوردگاهی که در انتظار انسان‌های قرن بیست و یکم قرار دارد، کشورهای در حال توسعه چه مقام و منزلتی خواهند داشت؟ آیا کشور ما با سیستم دولتی و روند حاکم بر فعالیت‌های اقتصادی آن می‌تواند جایگاه واقعی خود را در این تحولات سریع و بی‌امان اقتصادی، تکنولوژی و سیاسی شناخته و به سوی اهداف مورد نظر گام بسازد؟ آیا فضای عمومی حاکم بر فعالیت‌های اقتصادی کشور نشانه‌هایی از فرایند یک موفقیت را نشان می‌دهد؟ امروز کشور با شناخت خطوط اصلی و اساسی برنامه پنجساله

دوم در رابطه با توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور می‌رود تا آن را اجرا نماید. قبل از اینکه به بحث اصلی درباره خصوصی سازی در صنعت بیمه بپردازیم، باید به این نکته اشاره مختصری داشته باشیم که نقش آفرینان اصلی فرایند خصوصی سازی چه اهدافی را دنبال می‌کنند؟ هدف اصلی دولت از فرایند خصوصی سازی چه می‌باشد؟ اهداف دولتها در کشورهای مختلف با هم تفاوت‌های یاز و آشکاری دارد. طبیعی است که تنوع و تفاوت در اهداف کل، فرایند خصوصی سازی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما اهداف دولت را می‌توان در واگذاری شرکت‌های دولتی و وابسته به دولت به بخش خصوصی به شرح زیر تقسیم‌بندی نمود:

- الف - کاهش و رهایی از بوروکراسی ناشی از وجود شرکت‌های دولتی.
 - ب - افزایش کارائی .
 - ج - رهایی از بار و فشار بودجه‌ای شرکت‌های دولتی.
 - د - توسعه فعالیت‌های اقتصادی از طریق به کارگیری بخش خصوصی.
 - ه - افزایش رقابت در نهادهای اقتصادی و فعالیت‌های شمرثر جامعه.
 - و - گسترش مالکیت که از طریق عرضه سهام در بورس انجام می‌شود.
- دولت با اهداف پیش گفته بالا اقدام به فروش و عرضه واحدهای صنعتی و اقتصادی به مردم کرده است. آیا این اهداف در رابطه با صنعت بیمه حاکمیت ندارد؟ چگونه می‌توان ساختار اقتصادی دولتی را به نحوی تغییر داد که فعالیت‌های عمومی مردم تسهیل و گسترش یابد و مشکلات اداری موجود کاهش پیدا کند؟ ما در زمانی صحبت از بخش خصوصی و فضایی خصوصی می‌کنیم که بخش عظیمی از سرمایه صنعتی مملکت در دست دولت و تنها درصد اندک آن در دست بخش خصوصی است و لذا مشاهده می‌شود که نقش بخش

خصوصی بسیار محدود می‌باشد و کوشش فوق تصور لازم است تا توازن لازم را ایجاد نماید.

به هر حال بررسی اصل ۴۴ قانون اساسی این نتایج را به ذهن متبادر می‌سازد:

- ۱- این اصل بر مباشرت دولت بر بعضی از فعالیت‌های اقتصادی تأکید دارد.
 - ۲- مباشرت دولت در این امور مشروط و موقوف به احراز مالکیت در آنهاست.
 - ۳- این اصل حکم به انحصار دولت بر امور مذکور در پاراگراف دوم آن نداده است.
 - ۴- بخش تعاونی به شرط انطباق با ضوابط اسلامی می‌تواند در همه امور فعالیت کند.
 - ۵- بخش خصوصی هم به شرط آنکه فعالیتش در تکمیل و هم‌آهنگ با فعالیت بخش دولتی و تعاونی باشد مجاز به فعالیت در همه امور می‌باشد.
 - و به همین دلیل چنانچه نگاهی به سه شرط مذکور در اصل ۴۴ قانون اساسی بیفکنیم که تأکید بر این دارد که:
 - ۱- مالکیت در این بخش تا جایی که با اصول دیگر این فصل مطابق باشد.
 - ۲- از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد.
 - ۳- و مایه زیان جامعه نشود.
- ملاحظه می‌شود که اصل ۴۴ قانون اساسی فعالیت‌های اقتصادی را بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی قرار داده است و حدود وظایف هر یک از این سه بخش را معین و مشخص کرده تعیین ضوابط و قلمرو و شرایط هر یک از سه بخش را به عهده قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی گذاشته است.
- متن اصل ۴۴ قانون اساسی به نحوی انشاء گردیده که استنباط‌های متفاوتی از آن به دست می‌آید و به همین دلیل تشخیص قلمرو فعالیت بخش دولتی را با اشکال مواجه می‌کند و این اشکال خود موجب بروز ابهام در حیطه فعالیت دو

بخش دیگر می‌گردد. به هر حال عمده مشکل موجود پیدا کردن پاسخ صحیح و مشخصی است و آن اینکه هدف قانون‌گذار از تدوین قانون و ذکر تعدادی از امور به عنوان آنکه مشمول بخش دولتی اند چه بوده است؟ هدف انحصار دولت بر این امور بوده؟ یا تجویز فعالیت دولت در این زمینه‌ها اما نه به صورت انحصاری.

نظام دولتی به جای این که به نتایج

در شماره های پیشین در مورد فعالیت‌های اصلی صندوق‌های ضمانت صادرات توضیحاتی دادیم این خدمات اصلی عبارتند از تضمین وصول بها، کالاها و خدمات صادراتی. صادرکنندگان انواع کالاها، اعم از مواد اولیه و محصولات صنعتی و محصولات کشاورزی و همچنین پیمانکاران که طرح‌های صنعتی و عمرانی را در کشورهای دیگر به عهده می‌گیرند و یا لایحه سازمان‌هایی که دانش فنی خود رایه کشورهای نیازمند می‌فروشند با اتکالی به ضمانت‌نامه‌های این صندوقها از وصول مطالبات خود اطمینان حاصل می‌نمایند. این تدبیر که اساساً دولتها و در ابتدای امر دولتها در کشورهای صنعتی، مبتکر آن بوده‌اند صدور کالا و خدمات را به خارج از کشور تسهیل و تقویت می‌کند و استمرار می‌دهد و در نتیجه یک منبع درآمد ارزی قابل ملاحظه و البته به تناسب ظرفیت تولید داخلی برای کشور ایجاد می‌کند.

صندوق‌های ضمانت صادرات که در بعضی از کشورها (از جمله فرانسه) شرکت‌های بیمه اعتبار صادراتی نامیده می‌شوند، با همان هدف تشویق و توسعه

حاصل از کار و فعالیت اندیشه کند در پی تأکید بر روش کار است. همه ما به چگونگی انجام کار فکر می‌کنیم در حالی که هیچکدام نمی‌دانیم هدف از فعالیت امروز چیست؟ صنعت بیمه کشور اداری شده، اداری حرکت می‌کند. و حتی اداری می‌اندیشید، در حالی که در بخش خصوصی تمامی این حرکتها از دید اقتصادی نظاره می‌شود.

هادی دستباز

این بحث ادامه دارد

خدمات صندوق های ضمانت صادرات

صادرات، هدفهای فرعی دیگری را نیز برای خود در نظر گرفته‌اند که گاه به همان میزان هدفهای اصلی در حمایت از صادرات و صادرکنندگان مؤثر است. از جمله اقدامات مؤثر این صندوقها اعطای وام به صادرکنندگان است. صندوق‌های ضمانت صادرات به لحاظ طبیعت نقشی که به عهده گرفته‌اند و تعهدات سنگینی که پذیرفته‌اند ناگزیرند سرمایه قابل ملاحظه و به خصوص اندوخته احتیاطی عظیمی را نگهداری نمایند. معمول صندوقها این است، که سوده‌های سالانه خود را به صاحب سهم نمی‌پردازند مگر بخشی بسیار کوچک از آن را. بنابراین در سالهایی که خسارات زیادی متوجه صندوق نشده باشد بخش عمده سود به حساب اندوخته احتیاطی منظور می‌گردد و با توجه به اینکه اینگونه صندوقها معمولاً از مالیات برخوردارند و سایر عوارض معاف هستند لذا اندوخته احتیاطی آنها مبالغ بسیار بزرگی را تشکیل می‌دهد که البته ممکن است در دوره‌های نامطلوب فعالیت صندوق و مثلاً در مواردی که یک مشکل سیاسی و یا اقتصادی جدی در یکی از کشورهای

بدهکار بروز کند و موجب از دست رفتن مبالغ قابل ملاحظه‌ای از امکانات مالی صندوق شود، این اندوخته احتیاطی به مصرف می‌رسد و رقم آن تقلیل می‌یابد. به هر تقدیر وجود اندوخته احتیاطی عظیم در دسترس صندوقهای ضمانت صادرات به آنها قدرت مالی کم نظیری می‌دهد. بدیهی است این منابع مالی را کد نمی‌ماند و صندوق می‌تواند و ناگزیر است که آنها را در طرق مختلف سرمایه‌گذاری کند. صاحب‌نظران معتقدند که مناسب‌ترین روش سرمایه‌گذاری این منابع اعطای وام و تسهیلات به صادرکنندگان است. این سیاست در هر کشوری که اعمال می‌شود در واقع حمایت مضاعف از صادرکنندگان تلقی می‌گردد. البته مؤسسات اعتباری دیگری هم در هر کشور وجود دارند که تمام یا بخشی از فعالیتهای آنها اعطای تسهیلات به صادرکنندگان است. از جمله در ایران اخیراً بانک توسعه صادرات به‌وجود آمده است که در حد ظرفیت مالی خود به صادرکنندگان کمک می‌کند. این امکان نیز وجود دارد که صندوق ضمانت صادرات بخشی از امکانات مالی خود را در اختیار مؤسسات اعتباری متخصص در اعطای اعتبار به صادرکنندگان بگذارد تا آنها که در امور اعتباری تجربه و تبحر دارند واسطه امر قرار گیرند انتخاب صادرکننده ذیصلاح در دریافت اعتبار و نیز وصول اقساط اعتبار را به عهده بگیرند.

نقش دیگری که در حمایت از صادرات اهمیت به سزا دارد این است که بعضی صندوقهای ضمانت صادرات در اساسنامه و مقررات خود اجازه یافته‌اند که اعتباراتی را که صادرکنندگان از منابع مختلف تحصیل می‌کنند اعم از اینکه این منابع داخلی باشند و یا خارجی در مقابل پستانکاران تضمین نمایند. لزومی به توضیح نیست که تجار صادرکننده برای توسعه فعالیت خود نیاز به تسهیلات بانکی دارند. جریان تهیه و تولید کالا تا

تحويل آن به مؤسسه حمل و یا (اگر شرایط قرارداد فروش ایجاب کند) ارسال آن به محل تحويل کالا در خارج از کشور مستلزم زمانی کم و بیش طولانی است و صادرکنندگان معمولاً نقدینگی کافی برای این امر ندارند و ناگزیر به استفاده از اعتبار و یا وام هستند. حتی در بعضی موارد صادرکنندگان ناچار می‌شوند، به علت الزامات رقابتی و یا علل دیگر، کالاهای خود را به اقساط و یا به وعده بفرشند و به هرحال نیازمند سرمایه و نقدینگی زیادی هستند. بانکها، در صورتی که بازرگان صادرکننده را معتبر بشناسند، می‌توانند تسهیلات مورد نیاز او را در اختیارش بگذارند. ولی معمولاً بانکها این تسهیلات را به شرط دریافت تضمینات کافی از جمله اخذ وثیقه ملکی و نظایر آنها اعطاء می‌کنند. این ترتیب دریافت اعتبار را مشکل و پرهزینه می‌کند. اشکالات و هزینه‌ها بعضاً در حدی هستند که بازرگان صادرکننده را از دریافت اعتبار و توسعه فعالیت صادراتی منصرف می‌کنند. نقش بسیار مؤثر و سازنده صندوقهای ضمانت صادرات تضمین اینگونه بدهی‌ها است. بعضی از این صندوقها از جمله صندوق ضمانت صادرات ایران به موجب قانون تأسیس خود و یا اساسنامه خود می‌توانند اینگونه بدهی‌ها را تضمین کنند. بانک اعطاء کننده تسهیلات با دریافت تضمین از صندوق نیازی به دریافت وثیقه و یا تضمینات دیگر نخواهد داشت. به این ترتیب کار اخذ اعطای وام به سرعت و با هزینه کم انجام می‌شود. بدیهی است صندوق ضمانت صادرات در مقابل تضمینی که می‌دهد کارمزدی دریافت می‌کند ولی کارمزد مزبور به مراتب خیلی کمتر از هزینه‌های مربوط به اسناد رسمی رهن املاک غیرمتقول و هزینه‌های دیگری است که اخذ وثیقه ملکی ایجاب می‌کند.

صندوقهای ضمانت صادرات با اقدام

در این زمینه می‌توانند دوش به دوش بانکهای متخصص در اعتبارات صادراتی بازرگانان فعال در امر صادرات را زیر پوشش چتر حمایت بسیار گسترده و مؤثری قرار دهند و به لحاظ اینکه خود در توفیق آنها غیرمستقیم ذینفع هستند ضمناً هرگونه راهنمایی که لازم باشد از لحاظ اطلاعات بازرگانی و حل مشکلاتی که در امر بازرگانی بین‌المللی وجود دارد به عمل می‌آورند. در اینجا ناگزیر هستیم به لزوم همکاری بسیار نزدیک بین

صندوقهای ضمانت صادرات و بانکهای فعال در اعتبارات صادراتی اشاره کنیم و به خصوص یادآور شویم که این سازمانها بایستی پیرو سیاستهای اصولی مشترکی باشند تا یکدیگر را در انجام رسالتیهای که به عهده دارند مدد بدهند. هرگونه ناهم‌آهنگی بین سیاستها و روشهای کاری این دستگاهها نقض غرض اصلی است که همان توسعه صادرات کشور و ایجاد تعادل در مبادلات ارزی می‌باشد.

دکتر غلامحسین جباری

اعتبارات اسنادی صادراتی، مشکلات

و راه حل‌ها

بانک تأیید کننده (۲)، یا به بانک معین دیگر (۳) ارائه و مقررات و شرایط اعتبار نیز مراعات شده باشد، در این صورت بانک تأیید کننده اعتبار باید:

- ۱- اگر موضوع اعتبار پرداخت دیداری است (۴)، به محض رؤیت (اسناد) بپردازد.
- ۲- اگر موضوع اعتبار پرداخت مدت دار است (۵)، در تاریخ‌های مقرر که طبق شرایط اعتبار قابل تشخیص است بپردازد....

به عبارت دیگر اگر صادرکننده ایرانی در فکر این باشد که بانک ایلانگ کننده در نامه ابلاغیه خود عباراتی که حاکی از عدم پذیرش مسؤلیت است درج نکند باید یا از خریدار خواسته باشد که از بانک گشاینده خود تقاضای گشایش اعتبار اسنادی تأیید شده را بنماید و یا مستقل از خریدار از بانک معامله کننده اسناد یا ابلاغ کننده بخواهد که با مسؤلیت خود و با دریافت کارمزد تأیید نسبت به افزودن تأیید خود به اعتبار اسنادی گشایش شده اقدام نماید.

صحبت از مشکلات صادرکنندگان در بهره‌گیری مناسب از رایج‌ترین روش پرداخت وجه در تجارت بین‌المللی یعنی اعتبار اسنادی (L/C) شد و پس از بحث مشکل بی مسؤلیتی بانک ایلانگ کننده اعتبار اسنادی در فکر چاره کار و قبول مسؤلیت توسط بانک ایرانی ایلانگ کننده اعتبار برآمدیم.

در حقیقت پاسخ مشکل یاد شده نیز در ماده ۹ مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی آمده است. بر اساس این ماده از مقررات UCP، همانگونه که مطرح شد اعتبار غیرقابل برگشت (۱)، تعهد قطعی بانک گشاینده اعتبار است مشروط بر اینکه اسناد حمل تعیین شده، منطبق با شرایط و مواد اعتبار (و ظرف مدت تعیین شده) به بانک ارائه گردد. در بند ب از همین ماده چنین درج شده است:

تأیید اعتبار غیرقابل برگشت، به منزله تعهد قطعی بانک تأیید کننده، علاوه بر تعهد قطعی بانک گشاینده اعتبار است مشروط بر اینکه اسناد مقرر به

ایمینی در حمل و نقل

آنها در منطقه ما آنقدر زیاد است که اصلاً آنها را نمی‌توانیم ببینیم بپردازیم. هیچ میدانید در منطقه خلیج فارس و دریای عمان طبق آمار رسمی سازمان بنادر و کشتیرانی به تعداد زیر شناور سنتی داریم:

بہتر است این بار بجای نگرش به ابعاد بین‌المللی ایمینی در حمل و نقل دریایی و طرح موضوع برای کشتیهای اقیانوس پیما، به شناورهای که در ساخت آنها "دریل" هم بکار نمی‌رود و خیلی‌ها معتقدند ساخت آن به روزهای اول دریانوردی بشر بر می‌گردد و تنوع و تعدد

موتورلنج های صیادی بدنه چوبی	موتورلنج های باری بدنه چوبی	
۶۲۴ فروند	۱۰۵۳ فروند	بندرعباس
۳۷۲ فروند	۹۱ فروند	بندرامام
۹۷۳ فروند	۱۱۷۷ فروند	بندریوشهر
۳۰۲ فروند	۲۴ فروند	بندرچابهار

چوب و میخ و قایق نجات لنج اشتغال دارند نمی‌شود.	جمع	یعنی جمعا ۴۶۱۶ فروند که اگر بطور متوسط در هر لنج ۸ نفر مشغول کار باشند یعنی زندگی ۳۷ هزار خانوار حدوداً ۵ نفری که میشود ۱۸۵ هزار نفر. به این وسیله نقلیه آبی مرتبط است. البته این امر شامل اشخاصی که در ساخت لنج، فروش
۲۲۷۱ فروند	۲۳۴۵ فروند	

چابهار	بوشهر	امام	عباس	نام بندر	زیر ۲۰ تن ظرفیت بارگیری ۲۸۶ فروند
۱۰۰ فروند	۴۲۵ فروند	۱۱۶ فروند	۱۱۸ فروند	بین ۲۰ تا ۳۰ تن	بین ۳۰ تا ۵۰ تن
۵۵ فروند	۱۷۹ فروند	۱۰۵ فروند	۲۴۵ فروند	بین ۳۰ تا ۵۰ تن	بین ۵۰ تا ۱۰۰ تن
۷۲ فروند	۷۰۱ فروند	۱۳۸ فروند	۸۲۱ فروند	بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ تن	۱۰۰ تن به بالا
۵۳ فروند	۶۸۷ فروند	۱۰۶ فروند	۲۱۴ فروند		
۲۲ فروند	۱۴۷ فروند	۶ فروند			

انگشت تا آرنج را شامل میشود اگرچه یکی از کارگاههای حوالی چابهار اخیراً با اسلوب مهندسی و طراحی و استفاده از نقشه‌های پاکستانی شروع کرده است به ساختن لنج مجهز به وسائل ایمینی کامل و حتی بعضاً "مجهز به رادار ولی تعداد این

این شناورها به چهارگروه تقسیم می‌شوند: مسافری، صیادی، باری و خدماتی که اغلب براساس هنری که از پدران به پسران به ارث رسیده ساخته می‌شوند نقشه و طراحی درکار نیست معیار آنها "زرع" است که اغلب از توک

THIS CREDIT IS VALID UNTIL ...
IN TEHRAN/IRAN
DOCUMENTS TO BE
PRESENTED AT YOUR
COUNTER.

یا تقاضای تغییر شرایط اعتبار به نحو زیر از خریدار گردد.
NEGOTIATION OF
DOCUMENTS BY BANK
IS ACCEPTABLE (نام بانک طرف
معامله صادرکننده کالا)

سوالی که ممکن است در ذهن صادرکننده باقی مانده باشد این است که آیا خریدار با تغییر شرایط مذکور موافقت خواهد کرد؟ واقعیت این است که اگر خریدار علاقه مند به دریافت کالا باشد چاره‌ای جز رقیق مشکلات وموانع و ایجاد امکان استفاده از اعتبار اسنادی توسط فروشنده کالا را ندارد در غیر این صورت صادرکننده می‌تواند به بهانه عدم اصلاح شرایط اعتبار از ارسال و حمل کالای صادراتی برای خریدار خودداری کند و هزینه‌های گشایش اعتبار اسنادی روی دست خریدار سنگینی کند.

ادامه دارد

محمد صالح ذوقی

زیر نویسها:

- 1- IRREVOCABLE L/C
- 2- CONFIRMING BANK
- 3- NOMINATED BANK
- 4- SIGHT PAYMENT
- 5- DEFERRED PAYMENT
- 6- SILENT CONFIRMATION

روش اخیر متأسفانه در سیستم بانکی کشور ما رایج نیست. یعنی حتی اگر صادرکننده ایرانی تقاضای بانک گشاینده اعتبار از بانک خود تقاضای تأیید اعتبار را بنماید بانک ایرانی آماده ارائه چنین خدمات بانکی نیست. در حالی که در کشورهای اروپایی بسیاری از فروشندگان (به ویژه فروشندگان و صادرکنندگان کم پتیه از جهت مالی) از اینگونه خدمات بانکها بهره‌مند می‌شوند. مشکل دوم در اعتبارات اسنادی صادراتی کشور که درصد عمده‌ای از موارد ایراد از تشکیل می‌دهد. محل استفاده اعتبار اسنادی و یا محل ارائه اسناد در شرایط اعتبار است. اگر به متن یک اعتبار اسنادی یعنی همان تعهد پرداخت مشروط بانک به دقت توجه کنیم عباراتی شبیه به زیر را خواهیم یافت:

THIS CREDIT IS VALID
UNTIL.....IN FRANCE.
DOCUMENTS TO BE
PRESENTED AT OUR
COUNTERS.

درج عبارات فوق در شرایط اعتبار اسنادی صادراتی ایران ایلغ شده به صادرکننده ایرانی حق معامله اسناد و تصمیم گیری در مورد پرداخت وجه اسناد را به بانک گشاینده اعتبار اسنادی در کشور خریدار واگذار میکند و بانک کارگزار ایرانی در کشور صادرکننده، حق معامله اسناد و پرداخت وجه اسناد را ندارد.

راه حل چیست؟

برای گریز از محدودیت ایجاد شده در شرایط اعتبار ذینفع اعتبار اسنادی یعنی صادرکننده ایرانی باید از خریدار کالا و متقاضی اعتبار اسنادی گشایش شده بخواهد که عبارت فوق به شرح زیر اصلاح گردد:

دسته خیلی زیاد نیست.

این شناورها که اغلب عمری بالای ۱۵ سال دارند چندان هم ارزان قیمت نیستند بطور متوسط بالای ۵۰ میلیون تومان قیمت دارند. خوب حالا ببینیم یعنی برای خود آنها و برای استفاده کنندگان از آنها چقدر مطرح است.

نباید فراموش کرد که بالاخره بخشی از بازار حمل و نقل دریایی را این شناورها سرویس می‌دهند و بعلاوه ارزانی و قدرت مانور بیشتر (زود پر میشوند) تقاضا هم در بازار برای آنها وجود دارد. اخیراً تعاونیهایی پرنفوذی هم برای آنها تشکیل داده‌اند.

ایمنی شناورهای سنتی

فقط مجسم کنید اگر اقداماتی را که تا بحال سازمان بنادر و کشتیرانی در جهت کنترل این بخش از شناورهای که قریباً هیچ‌کس برای آنها کاری نکرده است صورت نمی‌پذیرفت چه تصویری داشتیم.

شناورهای کوه سفیر بین‌المللی (بندرعباس به فجیره دومی، آفریقا) می‌رفتند در شب دیده نمی‌شدند (مگر فانوس روشن کنند که برد آن چند متر بیشتر نیست)، فاقد حلقه نجات و جلیقه نجات به تعداد سرنشینان خود (که حتماً مستحضری حد اقل ۱۵ نفر با هر لنج سفر می‌کنند تا در بنادر غیرایرانی کارهای تخلیه و بارگیری را بطور دستی انجام دهند تا تجهیزات و پرسنل بنادر غیرایرانی که هزینه ارزی تولید خواهد کرد جلوگیری شود) فاقد کپسول آتش‌نشانی (سابقه داشته است که آن لنجی هم که کپسول داشته هنگام آتش‌سوزی، درب انبار لنج را باز کرده و کپسول را به داخل انبار انداخته است تا آتش را خاموش کند یعنی حتی نمیدانسته چگونه آنرا بکار گیرد)، فاقد وسائل مخابراتی (خیلی وحشتناک است که شما ببیند شناور شما در حال غرق شدن است و

بارهای آن به قعر دریا می‌رود و پرسنل آنهم خفه می‌شوند ولی نتوانید به شناور یا کشتی دیگر نزدیک خود اطلاع دهید که کمک کنید من در حالت اضطراری هستم)، فاقد پمپ تخلیه (یعنی با یک سوراخ کوچک آب وارد انبار شده و بعلاوه نداشتن پمپ، همه جای انبار را آب میگیرد، اگرچه بعضی از این لنج‌ها تلمبه دستی مشابه منازلی که در سالها قبل از آب‌نسیار آب می‌کشیدند و درحوض می‌ریختند داشتند ولی افسوس که میزان نفوذ آب بیشتر از قدرت تخلیه این تلمبه‌های دستی می‌باشد)، فاقد جا برای خواب (هر شناوری باید به اندازه سرنشینان خود تخت و خوابگاه داشته باشد. ۱۵ نفر چگونه می‌توانند در قماره لنج بخوابند؟)، فاقد جای مناسب برای پخت‌وپز (بجای آشپزخانه ایمن و محصور، از فضای یاز یعنی همراه با باد و گاز فشرده داخل کپسول در مجاورت چوب که همان بدنه قماره باشد استفاده می‌شود) در این وضعیت چگونه می‌توان تحمل کرد که این لنج در پاشنه خود پرچم ایران رانیز نصب کرده و بندر ثبت خود را بنادر ایران نام نهاده باشد.

طبیعی بود که تحمل این وضعیت بعلاوه غرق شدن تعدادی از این شناورها در طول سال که خسارات کلان جانی و مالی به بار می‌آورد و خانواده‌های آنها بعد از گذشت ۶ ماه از نیامدن همسر خود نتیجه می‌گرفتند که حتماً شوهر یا پدر آنها غرق شده است؟

این عوامل باعث شد که دو سال پیش سازمان بنادر و کشتیرانی عزم راستی بکار گیرد تا اولاً این شناورها مورد بازدید فنی قرار گیرند و ایرادات آنها گزارش شود. ثانیاً به مالکین آنها مهلت داده شود تا ایرادات اساسی خود را رفع کنند. ثالثاً برای همه آنها استفاده از UHF اجباری شود. رابعاً داشتن وسائل ایمنی از جمله قایق کوچک دیگری با ظرفیت تعداد سرنشینان لنج را اجباری کرد. خامساً

برای آنکه لنج تا حلقوم در آب فرو نروند خط شاهین آنها را معین نمود. سادساً داشتن نقشه ساخت را برای هر یک از آنها الزامی کرد. سابعماً به این نتیجه رسید که اگر این افراد آموزش کوتاه نبینند قادر نخواهند بود از کپسول، علائم اضطراری، زنگ، UHF، خط شاهین بهره‌برداری درست نمایند، لذا اولین دوره آموزشی آنها را در خرمشهر طراحی کرد. طبیعی است که تمامی این اقدامات چندان آسان و بدون دردسر نبوده باشد و فشارهای زیادی هم به مسئولین و مجریان وارد آید، لیکن چاره‌ای نیست مگر سختگیری در رابطه با ایمنی تا اولاً جان ثانیاً اموال این بخش از قشر آفتاب خورده کشور حفظ شود.

ایمنی استفاده کنندگان از شناورهای سنتی

برای این کار، ابتدا فرمهای یکسانی برای بارنامه آنها طراحی شد، تا مسئولیت حمل‌کننده و صاحب کالا معلوم شود سپس

با فراهم کردن مقدمات رده‌بندی و قابلیت دریانوردی آنها ترتیب فراهم نمودن پوشش بیمه‌ای آنها داده شد. اگرچه در مراحل اول این پوشش فقط TOTAL LOSS (فقط خسارت کلی) را در برمی‌گیرد و قرار است از این به بعد بیمه بازتستگی و حوادث سرنشینان آنها نیز بررسی شود و در صورت امکان از شرکت‌های بیمه و سازمان تأمین اجتماعی با پی‌گیری سازمان بنادر و کشتیرانی خواسته شود تا در این زمینه‌ها نیز خدمات بدهند. با این همه بین وضعیت موجود و وضعیت مطلوب هنوز خیلی راه هست و اگر سازمان بنادر و کشتیرانی تنها ایمنی صرف را ملاک قرار دهد باید جلوی کار تمامی شناورهای سنتی و اکثر شناورهای فلزی موجود را بگیرد، ولی جای امیدواری زیادی است که بالاخره این امر مهم از یکجا شروع شده و برای موفقیت آن و حتی بخشی از هزینه‌های پوشش بیمه‌ای مالکین را سازمان بنادر از بودجه خودش سوسپید می‌دهد تا کار به سرمنزل برسد.

ملک رضاملکپور

حمل و نقل دریایی در پایان قرن -

بهم ریختگی و تنوع

نوشته هانس . جی . پیتز - بانک جهانی

را حفظ و رعایت نماید.

اصولاً حمل و نقل دریایی همیشه به عنوان یک راه ارتباطی حیاتی برای اقتصاد جهانی تلقی می‌شود. درحال حاضر که بسیاری از ابزارهای قابل رقابت در شبکه حمل و نقل پدیدار شده که قادرند جایگزین حمل و نقل دریایی شوند، باز هم بیشتر از سه چهارم کالای

تجارت جهانی به شدت وابسته به امکانات حمل و نقل دریایی است، اما با کاهش حجم دادوستد از راه دریاها این نیاز آشکار شده است که سیستم حمل و نقل دریایی باید توازنی بین عرضه و تقاضا ایجاد نموده است و به طریقی به حل مشکل ناوگانهای کهنه و قدیمی بپردازد تا بتواند استانداردهای ایمنی آنها

تجاری از طریق اقیانوسها و دریاهای جابه‌جا می‌شوند. به جرأت می‌توان گفت که تقریباً هر نوع کالای تجاری ساخته شده که روانه بازار می‌شود در مراحل بین مواد اولیه تا ساخت و تکمیل شدن از طریق دریاها حمل و نقل شده‌اند.

کشورهای صنعتی و در حال توسعه، به‌طور یکنواخت وابسته به شبکه حمل و نقل دریایی هستند تا بتوانند اقتصاد خود را رونق و قوت بخشند. در سالهای اخیر استعداد و توان ناوگان دریایی در جهان به‌منظور ایجاد توازن در عرضه و تقاضای جهانی برای حمل و نقل کالا و با رعایت استانداردهای ایمنی به دلیل بروز وقایعی زیر سؤال رفته است. بعضی از این وقایع به‌طور کلی خارج از حیطه قدرت صنعت کشتی‌سازی و حمل و نقل بوده است در حالی که قسمتی از آن مستقیماً متناسب به این بخش منحصر به فرد از جامعه خدماتی بین‌المللی است. به چه علت وضعیت تا این حد نابسامان شده است؟ در طول ۳۰ سال گذشته، حجم سالیانه دادوستد بین‌المللی چندین برابر شده است، تا آن حدی که در سال ۱۹۹۰ این حجم به ۴ میلیون تن رسیده است. در همان زمان تغییرات اصلی و اساسی در ساختار بازار دادوستد از طریق دریا به وقوع پیوست. بسیاری از کالاهای سنتی، مورد پذیرش واقع نشد در حالی که کالاهای تجاری جدیدی در صحنه دادوستد بین‌المللی ظاهر شدند که حجم آنها به‌سرعت رویه افزایش نهاد. اشکال و فرمهای جدید بسته بندی و جابه‌جایی که پیشرفت تکنولوژی آن را میسر ساخته بود، انقلابی در مدیریت کالا ایجاد کرد، در حالی که روند رشد و توسعه در حجم دادوستد کالا از طریق دریا کاهش یافت. برای صنعت حمل و نقل دریایی بین‌المللی آسان بود که بتواند به تقاضاهای فزاینده حمل و نقل دریایی در طول سه دهه گذشته بعد از جنگ جهانی

دوم پاسخ مثبت و مساعد دهد. همانطور که حجم دادوستد بین‌المللی در سراسر جهان و هر ساله افزایش می‌یافت، متصدیان حمل و نقل هم ظرفیتهای جدیدی را به ناوگان حمل و نقل خود می‌افزودند و بازه سرمایه‌گذاری در مورد کشتیها و خدمات جنبی مربوط به آن بسیار مناسب به نظر می‌رسید. ناوگان تجاری جهان به‌سرعت توسعه و افزایش یافت که این افزایش در حدود ۴۰۰ درصد بین سالهای ۱۹۵۰ لغایت ۱۹۸۰ بود که این رقم حدود ۷۰۰ میلیون تن "DAED WEIGHT" بوده است. اگرچه اولین شوک نفتی در سال ۱۹۷۳ باعث بروز تغییرات عمده و اساسی در این وضعیت گردید.

عدم ثبات فوق‌العاده زیاد بازار

از آن تاریخ، در بازار دادوستد دریایی یک حالت عدم ثبات فوق‌العاده زیادی ایجاد گردید. حجم کالا رو به کاهش نهاد اما صنعت حمل و نقل به زمان و فرصت نیاز داشت تا نسبت به آن عکس‌العمل نشان دهد. پس از سپری شدن ۶ ماه از وضعیت بد اقتصادی جهان، اثر آن بر دادوستد بین‌المللی از طریق دریاها آشکار گردید و مدت ۱۲ تا ۱۵ ماه به طول انجامید تا صنعت حمل و نقل در این زمینه واکنش نشان داد. به دلیل کاهش حجم دادوستد بین‌المللی از طریق دریا، بخش قابل توجهی از ظرفیت و تناژ ناوگانهای حمل و نقل در کلیه زمینه‌های آن بلااستفاده ماند. اغلب صاحبان کشتیها تمایل به باز پس کشیدن کشتیهای اضافی به‌منظور کاهش ظرفیت و ایجاد توازن در عرضه و تقاضا نداشتند و علت آن هم وجود این اعتقاد بود که وضعیت بد اقتصادی موقت و ناپایدار بوده و به حالت اولیه برخواهد

گشت، که همیشه هم به این صورت نبوده است. به دلیل اینکه تعداد کشتیها موجود در بازار ثابت باقی ماند در حالی که بار موجود کاهش یافته بود، در نتیجه کرایه حمل کالا در طول ۱۲ سال گذشته، و به استثناء یک دوره کوتاه در اواخر سال ۱۹۸۰ که افزایش یافت، کاهش پیدا نمود. دورنمای میان مدت برای افزایش نرخ کرایه حمل بسیار تیره و تار و بعید به نظر می‌رسد.

نظم به هم ریخته در ارتباط بین عرضه و تقاضا در حمل و نقل دریایی با ورود کشتیها و ظرفیتهای جدید غیرقابل کنترل گردید علی‌الخصوص اینکه دولتها نسبت به پرداخت سوسید به آنها کمک کرده و همیشه مقادیر زیادی کالا جهت حمل و نقل در اختیار آنها قرار می‌دادند. اهداف نهایی که در پس این طرحها قرار داشت تحت عنوان بهبود در شیوه‌های عملی تجارت و همچنین ایجاد شغل و حرفه عنوان گردیده است.

اگر چه حقایق بازار بیان‌گر این واقعیت است که این گونه اهداف هرگز جامعه عمل نپوشید و کشورهایی که این‌گونه سیاستها را اتخاذ کرده بودند، مجبور به جبران هزینه‌های اینگونه سیاستها که بر روی سیاستهای اجرایی تجاریشان اثرات سوء گذاشته بود شدند. دولتهایشان قادر به درک اثر رقابتی بر خدمات حمل و نقل دریایی که در چهارگوشه جهان در اختیار قرار داشت نشدند. بهترین شیوه برای حفظ کالای تجاری و اعلام نرخهای قابل رقابت، خرید خدمات ارزان قیمت تجاری در بازارهای بین‌المللی بوده است. بازار حمل و نقل به دلیل کاهش در حجم بار نتوانست سودی عاید شرکتیهای نماید که در این زمینه سرمایه‌گذاری کرده بودند.

اداره کردن با ضرر

در وضعیت فعلی بازار، موارد متعددی یافت می‌شود که کرایه حمل دریافتی

به‌زحمت هزینه‌های اداره یک کشتی را تأمین می‌کند. به‌علت نامساعد بودن شرایط مالی در بسیاری از مواقع این شرایط بر سیستم تعمیر و نگهداری کشتی اثر می‌گذارد زیرا مالک کشتی نسبت به کاهش اینگونه هزینه‌ها اقدام می‌نماید. فشار مالی به این مفهوم است که کار جایگزینی کشتیهای فرسوده با نو، یا توسعه و گسترش ظرفیت ناوگان باید به‌دست فراموشی سپرده شود.

بدون تغییرات عمده و بهبود در نرخ کرایه حمل، برنامه‌های کشتی‌سازی احتمالاً کاهش خواهد یافت و کشتیهای کهنه برای مدت بیشتری در ناوگانها خدمت خواهند کرد. جای تعجب نیست اگر بگوییم که نه تنها ناوگانهای تجاری جهان به‌صورت ناخوش آیندی کهنه و فرسوده شده‌اند بلکه استانداردهای ایمنی آنها هم بسیار نامناسب و خطرناک می‌باشد. تصادف و حوادث افزایش یافته و بروز عیب و نقص در بدنه و اسکلت کشتی یکی از علت‌های قابل تشخیص متعارف حوادث به‌شمار می‌رود. این‌گونه حوادث و درانگونه تصادفات غالباً باعث ورود صدمه و ضرر و زیان فوق‌العاده زیادی به محیط زیست گردیده و باعث انگیزه شدن خشم و ناراحتی مردم می‌شود و به‌همین دلیل دولتها قوانینی را تنظیم و تصویب می‌نمایند که با اجرای آنها بتوان ضوابط و استانداردهای ایمنی را در حد مناسب و قابل قبولی حفظ کرد. قانون آلودگی نفتی ایالات متحده آمریکا که در سال ۱۹۹۰ به تصویب رسید یکی از دقیق‌ترین و سخت‌ترین قوانین از این دست به‌شمار می‌رود. حسب شرایط این قانون، مسئول آلودگی به‌طور تمام و کمال مسئول خسارات وارده به محیط زیست می‌باشد.

یکی از عوامل عمده و مهمی که در ارتباط با افزایش حوادث و تصادفات کشتیهای کهنه و قدیمی و غیراستاندارد قرار دارد، بدتر شدن وضعیت ایمنی

ناوگان‌های تجاری و عدم امکان موفقیت "انجمنهای طبقه بندی (۱)" کننده در حفظ وضعیت "قابلیت دریانوردی کشتیهای" (۲) پذیرفته شده می‌باشد. به علاوه سازمانهای بین‌المللی که با اهداف هدایت و مدیریت حمل و نقل دریایی تأسیس شده بودند، قادر نیستند که قوانین و مقررات یکنواخت و پذیرفته شده جهانی را جهت ناوبری دریایی تنظیم و تدوین نمایند.

واکنش شرکت‌های بیمه در قبال این‌گونه تغییرات و تحولات در حمل و نقل دریایی این بود که نرخهای حق بیمه به طور خیلی زیادی افزایش یافت، به نحوی که امروزه در بسیاری از این موارد، هزینه های بیمه‌ای در حدود ۲۰٪ هزینه های اداری یک کشتی را تشکیل می‌دهد. افزایش مجدد در حق بیمه ها دور از تصور نخواهد بود، چنانچه نتوانند استانداردهای ایمنی ناوگان های تجاری را بهبود بخشند.

با در نظر گرفتن این تغییر و تحولات، حمل و نقل دریایی بین‌المللی با مشکلات زیادی مواجه است. بروز اتفاقات و وقایع متفاوت و ضد هم در تجارت، وضعیت مالی و بازار بیمه و وضع قوانین و مقررات بین‌المللی در سالهای اخیر اثرات بسیار متفاوتی بر زمینه حمل و نقل بین‌المللی داشته است. اثرات ترکیبی این عوامل متعدد بر حمل و نقل دریایی غیرقابل تصور است. این صنعت علی‌رغم مشکلات بسیار قبلی به حیات و زندگی خود ادامه داده اما مشکلات قلی، اثرات آن واهدافش با گذشته قابل مقایسه نمی‌باشد. اکنون همه در انتظار این هستند که این حباب چه زمانی خواهد ترکید؟ چنانچه این حالت اتفاق بیفتد، بخش عظیمی از ناوگان تجاری بین‌المللی مناسب برای حمل و نقل دریایی نخواهد بود و در نتیجه اثرات آن بر دادوستد بین‌المللی مخرب و ویرانگر می‌باشد.

به منظور جبران و ترمیم عیوب موجود در

ناوگانهای تجاری و اجرای برنامه توسعه و افزایش ظرفیت، آن هم به صورت بسیار متعادل نیاز به هزینه فوق‌العاده زیادی داریم که البته باید توسعه و گسترش متوسطی در دادوستد بین‌المللی دریایی مدنظر قرار گیرد. به منظور جایگزینی ظرفیتهای (کشتیهای) کهنه و قدیمی و افزودن ظرفیتهای مورد نظر به ناوگانهای تجاری نیاز به ساخت کشتیهایی با ظرفیت ۳۳۰ میلیون DEAD WEIGHT بین سالهای ۱۹۹۴ لغایت ۲۰۰۵ با هزینه‌های معادل ۳۰۰ بیلیون دلار خواهد بود. نقدینگی مورد نیاز برای این منظور و تا سال ۱۹۹۷ حدود ۲۶ بیلیون دلار برآورد می‌گردد.

هزینه تعمیرات مورد نیاز برای هشت سال آینده رقمی حدود ۵۰ بیلیون دلار را تشکیل می‌دهد. سرانجام ۱۰ بیلیون دلار هزینه باید کرد تا بتوانیم کشتیهایی را با ظرفیت ۲۶۰ میلیون DEAD WEIGHT که باید اوراق شوند حفظ نماییم. جمع کل هزینه عملیات بازسازی و نوسازی ناوگانهای تجاری با احتساب درصد معقول تورم ممکن است متجاوز از ۴۰۰ بیلیون دلار باشد.

سؤال واضح و آشکار در این قرارداد که آیا صنعت حمل و نقل دریایی قادر به تأمین و تهیه این سرمایه هنگفت برای بازسازی می‌باشد؟ تا سال ۱۹۶۰ صنعت حمل و نقل دریایی نیازهای مالی خود را خود تأمین و تهیه می‌نمود در حالی که با فاصله گرفتن از این سال، این صنعت به طور روز افزونی متکی بر دریافت وامهای بانکی برای تأمین نیازهای مالی و احتیاجات خود برای خرید شناورهای جدید شده است.

در طول سه سال گذشته آمادگی بانکها برای تأمین اعتبارات مورد نیاز صنعت حمل و نقل دریایی، برای خرید شناورهای جدید با توجه به افزایش حجم و گسترش بدهیها کاهش یافته است. تعدادی از این بانکها ضرر و زیانهای

سنگینی را تحمل کرده و مجبور به تملک داراییها و مرهونات خود شده و به همین دلیل تمایلی به ادامه فعالیت در این زمینه ندارند.

بسیاری از مؤسسات اعتباری و مالی که مشتاقی به مشارکت و ادامه فعالیت در صنعت حمل و نقل دریایی از طریق تأمین منابع مالی به صورت وامهای اعتباری می‌باشند حاضرند این کار را براساس جریان نقدینگی انجام دهند. به نظر می‌رسد که استقراض بر اساس شیوه نقدینگی مؤثرترین ابزار در ایجاد مانع و جلوگیری از بروز شیوه های دورانی در عرضه حمل و نقل دریایی باشد. سقف و اندازه میزان وام حسب ظرفیت و درآمد شناور تنظیم خواهد گردید. به منظور دسترسی به بازار سرمایه، هم برای سرمایه گذاری و هم استقراض بلند مدت، صنعت حمل و نقل دریایی باید نسبت به به‌قراری یک روابط حسنه تر فیما بین مالکان شناورها، باگرداندگان و صاحبان کالا اقدام نماید.

ایده‌آل در این قرارداد که صاحبان کالا این آمادگی را داشته باشند که با مالکان و گرداندگان شناورها یک ارتباط معقول و با ثبات در کار عرضه و تقاضا برقرار نمایند. در عمل به نظر نمی‌رسد که مالکان کالا عجله‌ای در برقراری این رابطه از خود نشان دهند.

بازار کرایه حمل همچنان تحت تأثیر چارترهای کوتاه مدت و تصمیماتی در مورد انتخاب ارزان ترین شیوه و وسیله‌های حمل بدون در نظر گرفتن کیفیت آن قرار دارد. دقیقاً همین شیوه تلقی و عملکرد است که باعث خرابی کیفیت خدمات قابل ارائه، استانداردهای ایمنی و عملکرد مالی صنعت حمل و نقل دریایی گردیده است. در نهایت، صرفاً ایجاد یک توازن قابل قبول بین عرضه و تقاضا برای ظرفیتهای مناسب و استاندارد شده می‌تواند نتیجه دلخواه را به دست دهد نه عوامل و چیزهای دیگر.

احتمالاً حساسترین مشکلی که صنعت حمل و نقل دریایی با آن مواجه است مسئله ظرفیت آن دسته از شناورهای است که باید اوراق گردند. منطقی است که در انتظار افزایش حق بیمه‌ها و خطر مسؤلیت نامحدود در صورت وقوع حادثه، نظارت و کنترل دقیق دولتی شدن تدریجی قوانین و مقررات مربوط به طبقه بندی باشد و رعایت ضوابط بازرسی فشار زیادی را بر مالکان کشتیها اعمال می‌نماید تا بخشی از ظرفیتهای مورد سؤال را از بازار خارج نمایند.

این شک و تردید کماکان برجای خواهد ماند که این خطر آیا می‌تواند توازن دلخواه را در بازار عرضه و تقاضا ایجاد نماید؟ برداشت کلی و اساسی در بین صاحبان صنعت و حمل و نقل این نظریه را تأیید می‌کند که مالکان کشتیهای تجاری باید برای کاهش ظرفیتهایی که منطبق با ضوابط و استانداردهای بین‌المللی نیستند ترغیب و تشویق شوند و این نیاز به همکاری مستمر و کامل تمام طرفهای درگیر در این معامله دارد و این همان واقعیتی است که صنعت حمل و نقل دریایی بین‌المللی تا کنون موفق به انجام آن نشده است.

اتاق بازرگانی بین‌المللی از طریق کمیسیون حمل و نقل خود بررسیهایی را آغاز نموده و راه‌حلهای گوناگونی را مورد بررسی قرار داده تا بلکه بتواند با ارائه طریق، حمل و نقل دریایی بین‌المللی صنعت را از این بحران نجات دهد. وظیفه غلبه بر ضعفهای ذاتی موجود در وضعیت فعلی، بدون در تنگنا قرار دادن اصل رقابت است. چالش ایجاد شده بی‌همانند است، اما باید برای حفظ سود همه طرفهای درگیر حمل و نقل دریایی بین‌المللی به آن تن سپرد تا بتوان توسعه و گسترش مستمر و مداوم تجارت جهانی را تضمین نمود.

مترجم: هادی دستباز

اخبار اتاق بازرگانی بین‌المللی بانکداری و شیوه‌های عملی آن

در شانزدهم ماه مه ۱۹۹۵ کمیسیون بانکداری اتاق بازرگانی بین‌المللی فرم نمونه قوانین و مقررات متحدالشکل پرداخت بین بانکی و همچنین مقررات متحدالشکل وصولیها را تصویب کرد. این قوانین مؤثر از ماده ۱۹ مقررات UCP-500 می‌باشد. سعی بر این است که این مقررات منطبق با استانداردهای بازرگانی بین‌المللی تنظیم گردد به نحوی که حدود و اختیارات و تعهدات طرفین و انتظاراتی که می‌توانند از یکدیگر داشته باشند مشخص باشد.

شیوه بررسی برای خسارات مربوط به مسؤلیت هوایمایی

کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی بین‌المللی گزارشی را تهیه کرده است که در آن شیوه‌های عملی پرداخت خسارت به بازماندگان قربانیان حوادث هوایمایی مورد تشریح و توضیح قرار گرفته است. گزارش از کشورهای اروپایی و مقامات ذیصلاح خواسته است تا کار بازنگری در قوانین و مقررات مربوط به مسؤلیت‌ها را اساس کار کنوانسیون ورشو و در اولویت قرار دهند. در این گزارش بحث شده است که سیستم بازنگری شده می‌تواند تسریعی در کار تصفیه و پرداخت خسارت ایجاد نماید.

راه نامه هوایی بدون کاغذ و مسؤلیت‌های هوایی

اگرچه از نقطه نظر تکنولوژیکی امکان این وجود دارد که بتوانیم دوسوم اسناد و مدارک مربوط به حمل هوایی کالا را از صنعت حمل هوایی حذف نماییم، اما متصدیان حمل هوایی در تردید قرار دارند که اسناد و مدارک الکترونیکی را جایگزین اسناد حمل هوایی بنمایند. مادامیکه پروتکل شماره ۴ مربوط به کالا با کنوانسیون ورشو قابل انطباق نباشد جایگزین کردن اسناد با پیامهای الکترونیکی می‌تواند متصدی حمل را در معرض مسؤلیت‌های نامحدود قرار دهد. کمیسیون حمل و نقل از دولت‌ها خواسته است که تأیید و تصویب پروتکل را مورد توجه خاص قرار دهند.

مقررات تجدیدنظر شده اتاق بازرگانی بین‌المللی در رابطه با وصولیها، با اکثریت آراء مورد تصویب قرار گرفته و از اول ژانویه ۱۹۹۶ قابل اجرا است. زبان و شیوه کاربرد آن به مراتب ساده‌تر شده است. این مقررات طرفین را قادر می‌سازد که دستورات صریح و روشن را در رابطه با شیوه وصولی صادرکننده و کاملاً به مسؤلیت و تعهدات خود در صورت عدم موفقیت آگاه باشند.

کمیسیون بانکداری همچنین شرایط فعالیت مربوط به گروه کاری جدیدی را با تهیه پیش‌نویس آیین‌نامه مربوط به حل اختلافات راجع به اعتبارات اسنادی تصویب نمود. گروه ۱۴ نفره کاری برای اولین بار جلسه خود را در تاریخ ۱۰ مارچ تشکیل داد.

در دوم ماه مه کمیسیون بانکداری دومین نظریه کارشناسی خود را در رابطه با ضمانتنامه‌های مستقل و همچنین اعتبار اسنادی تضمینی را در اجلاس کمیسیون UNCITRAL مطرح نمود.

مسؤلیت هوایی

یاتا (IATA) سازمان جهانی هوایمایی از اتاق بازرگانی بین‌المللی دعوت به عمل آورده تا پیشنهادهایی را مبنی بر میزان



نشریات چاپ شده توسط کمیته ایرانی اتاق

بازرگانی بین‌المللی

سال چاپ	نام نشریه	شماره کتاب
۱۳۶۶	شرایط و اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی	۱
۱۳۶۶	درج شرط داوری در قرارداد‌های بین‌المللی	۲
۱۳۶۶	جریان داوری در دیوان داوری	۳
۱۳۶۷	اجرای احکام داوری	۴
۱۳۶۷	بازنامه و نقش آن در تجارت بین‌المللی	۵
۱۳۶۷	بیمه‌وگاری بر دآن در جهان امروز	۶
۱۳۶۷	آشنایی با بیمه حمل دریایی - شرایط و کاربرد	۷
۱۳۶۷	بازنامه بدون قید	۸*
۱۳۶۷	مجموعه شرایط بیمه‌های باربری چاپ اول ۱۳۶۸	۹*
۱۳۷۱	چاپ دوم	
۱۳۶۸	جنبه‌های حقوقی تجارت خارجی	۱۰
۱۳۶۸	داوری و موسسات تجاری دولتی	۱۱*
۱۳۶۹	راه‌نمای شرایط و اصطلاحات بازرگانی (اینکو ترمز)	۱۲
۱۳۷۱	اینکو ترمز ۱۹۹۰ چاپ اول - ۱۳۷۰	۱۳
۱۳۷۱	چاپ دوم ۱۳۷۰ چاپ سوم	
۱۳۶۹	شرط فورس ماژور	۱۴*
۱۳۶۹	حمل و نقل و بانکداری بین‌المللی	۱۵
۱۳۷۰	داوری و قانون اساسی	۱۶*
۱۳۷۱	سیر تحول مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی طی سالهای ۱۹۸۳-۱۹۷۴	۱۷*
۱۳۷۱	نقش فورواردر در حمل و نقل بین‌المللی	۱۸*
۱۳۷۰	پیشگیری از خسارت آتش سوزی و حمل دریایی محمولات	۱۹*
۱۳۷۲	تنظیم قرارداد‌های بازرگانی بین‌المللی	۲۰*
۱۳۷۰	مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل	۲۱
۱۳۷۱	تحلیلی بر مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی و کاربرد آن در معاملات اعتبارات اسنادی (UCP)	۲۲*
۱۳۷۱	آشنایی با اتاق بازرگانی بین‌المللی و کمیته ایرانی اتاق بازرگانی	۲۳
۱۳۷۱	راه‌نمای اینکو ترمز ۱۹۹۰	۲۴*
۱۳۷۱	فرم نمونه قرارداد نمایندگی بازرگانی بین‌المللی	۲۵*
۱۳۷۲	مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (UCP-500)	۲۶*
۱۳۷۲	چاپ اول ۱۳۷۲ چاپ دوم	

* برای دریافت نشریاتی که با علامت ستاره مشخص شده اند به دبیرخانه کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی خیابان طالقانی پلاک ۲۵۴ ساختمان اتاق بازرگانی طبقه ۴ اتاق ۴۰۴ مراجعه فرمائید.