

سرویسهای خاص در واردات کالا

”خدمات تخصصی در واردات کالا: وظایف،

تعهدات و مسئولیتها“

بهزاد پورسید

مدتی بیش از حد در انبار و به طور کلی به هزینه‌های اضافی می‌انجامد.

در جریان واردات، هر واردکننده با خدمات تخصصی^۱ متنوعی سروکار دارد که با استفاده از هریک از آنها تعهداتی ایفا و خدماتی ارائه می‌شود و همین‌طور مسئولیتهایی براساس مقررات قراردادی (برای مثال در مورد حمل‌کننده) یا مقررات حقوق خصوصی و گمرک (پیمانکار حمل و نقل با دویبه^۲، ارسال‌کننده و غیره) و یا مقررات حقوق عمومی (اداره گمرکات^۳) ایجاد می‌گردد.

الف - متصدی حمل

متصدی حمل یا حمل‌کننده، متخصص، یا شرکت حمل و نقل دریایی، هوایی و یا زمینی است که خود را در قبال ارسال‌کننده کالا (عرضه‌کننده یا کارگزار حمل در کشور صادرکننده) برای حمل و تحویل آن در یک مکان مشخص (بندر، فرودگاه یا انبار گیرنده^۴) متعهد می‌سازد. قانون تجارت ایران در ماده ۳۷۷ متصدی حمل را بدین ترتیب تعریف می‌کند: ”متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را

واردکنندگان فاقد تجربه، معمولاً از درک کامل وظایف و مسئولیتهای هریک از عوامل این خدمات تخصصی در روندی که با رسیدن کالا شروع شده و با ترخیص کالا برای مصرف خاتمه می‌یابد، عاجزند و این امر غالباً به از دست رفتن وقت، حبس کالا برای

1- Specialist services

2- Lighterrage contractor

3- The customs administration

4- Consignee

به عهده می‌گیرد.^۱ بند ۱ ماده ۵۲ قانون دریایی (مصوب ۱۳۴۳) نیز مقرر می‌دارد که متصدی باربری به‌طور کلی به مالک یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است، اطلاق می‌شود. برطبق بند الف ماده ۱ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به بارنامه‌ها (کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل که دولت ایران در سال ۱۳۴۴ به آن ملحق گردید) نیز، متصدی حمل، به‌طور کلی به صاحب کشتی یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده محموله قرارداد حمل منعقد می‌نماید اطلاق می‌شود.

بدون^۲ قرارداد حمل، تنها دوطرف قرارداد که عبارت‌اند از ارسال‌کننده (عرضه‌کننده کالا یا کارگزار حملی که از طرف وی عمل می‌کند) و متصدی حمل را ملزم می‌سازد. در عمل واردکننده، یعنی کسی که کالاها جهت وی ارسال شده است یا هر فردی که از جانب وی اقدام می‌کند (به‌عنوان مثال یک کارگزار حمل دیگر) تا زمانی که کالا نرسیده و تخلیه نشده باشد ارتباطی به قرارداد حمل ندارد. در این مرحله تبادل مهمی صورت می‌گیرد. کالاها (به‌مقصد) می‌رسد یعنی عملیاتی که قرارداد حمل را خاتمه داده، سبب می‌شود که گیرنده و متصدی حمل (یا نمایندگان آنها) باهم روبه‌رو شوند. از آنجا که گیرنده می‌تواند یک دعوای مستقیم علیه متصدی حمل در شرایط

خاص اقامه نماید، مهم است که تعهدات و مسئولیتهای متصدی حمل به‌صورت کلی دانسته شود.

الف. ۱- حمل دریایی

شرایط یک قرارداد حمل دریایی به‌طور معمول در بارنامه‌ای که توسط مالک کشتی یا شرکت کشتیرانی برای ارسال‌کننده صادر می‌شوند، درج می‌گردد. انواع مختلف بارنامه‌ها که ذیلاً^۳ تشریح شده، مدرکی دال بر قرارداد حمل و همچنین سند مالکیت کالاهای بارگیری شده می‌باشند. در مواردی که کالاها از یک جنس بوده و لازم باشد تمامی کشتی اجاره شود،^۱ حمل کالا تحت یک قرارداد خاص موسوم به "قرارداد اجاره کشتی"^۲ صورت می‌گیرد، این نوع قرارداد انواع گوناگونی دارد.

اجاره کشتی، روشی است که به‌وسیله آن اجاره‌کننده، حق بکارگرفتن تمامی کشتی را برای یک یا چند سفر یا مدت زمان معینی به‌دست می‌آورد. در یک تقسیم‌بندی کلی دو نوع قرارداد اجاره کشتی وجود دارد که عبارت‌اند از: اجاره در قالب واگذاری^۳ و اجاره غیرواگذاری^۴. در نوع اول، مالکان کشتی آن را برای مدت زمان اجاره و براساس نرخ مورد توافق برای هر تن ظرفیت کامل وزنی کشتی، در اختیار اجاره‌کننده قرار می‌دهند. در اجاره غیرواگذاری، اجاره‌کننده حق

1- To charge (lease)

2- Charter party

3- By demise

4- Not by demise

استفاده از کشتی را همراه ناخدا و خدمه آن به دست می آورد. قراردادهای اجاره کشتی غیرواگذاری به دو گروه عمده تقسیم می شوند: اول آنکه، قراردادهای اجاره، زمانی که طی آن مالک، کشتی را به همراه ناخدا و خدمه خودش، جهت حمل کالاها برای مدت معینی اجاره می دهد و دوم آنکه اجاره سفری که طی آن کشتی برای حمل کالا از یک یا چند بندر به بندر (یا بنادر) مقصد مشخصی در اختیار اجاره کننده قرار می گیرد.^۱

شود.
- در شرایط خاص، مراقبت و توجه ویژه ای را بر بارگیری^۳، جابه جایی^۴ و انبارکردن کالاها^۵ و بازرسی^۶ آنها در طول سفر مبذول دارد.
- نسبت به سلامت کالا یا عدم آلودگی آنها توسط کالاهایی که به وسیله سایر ارسال کنندگان حمل شده مطمئن شود.

متصدی حمل به طرق مختلف می تواند از مسئولیتهای حقوقی رهایی یابد.

گیرندگان کالا در هر حال حق دارند علیه متصدیان حمل، بر طبق شرایط خاصی، اقامه دعوا نمایند.

بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران و بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۳ کنوانسیون بروکسل نیز برای متصدی حمل وظایف مشابهی را بر شمرده اند. با وجود این، دلایل زیادی وجود دارد که بر اساس آنها حمل کننده می تواند از مسئولیت، رهایی یابد، در چنین شرایطی حمل کننده نسبت به تأخیر در سفر یا خسارت یا ازین رفتن کالاها، چنانچه بتواند ثابت کند که در این خصوص قصوری نداشته است، می تواند مسئولیتی نداشته باشد. متصدی حمل همچنین در موارد خطرات دریایی، قوه قاهره، جنگ، عیوب پنهانی کالا، اعتصابات، تعطیل کارخانجات یا قصور ارسال کننده

چنانچه حمل کالا با بارنامه باشد، بیشتر کشورها از قواعد حقوقی مندرج در کنوانسیون بروکسل (۱۹۲۴) ناظر بر حمل دریایی کالا و ملحقات آن تبعیت می کنند، تعهدات اصلی متصدی حمل عبارت است از اینکه:

- کشتی را قابل دریانوردی سازد.
- افراد و تجهیزات کشتی را مهیا سازد.
- از شرایط مناسب مکانهایی که کالاها در آنجا چیده شده (انبارها، سردخانه ها و نظیر اینها) مطمئن

۱- برای اطلاع بیشتر رجوع کنید به: بهزاد پورسید، "ساختار سرویسهای کشتیرانی"، ماهنامه بررسی های بازرگانی، ش ۷۴، (تیرماه ۱۳۷۲)

کالا، تقصیری نخواهد داشت؛ مضافاً آنکه مسئولیتهای متصدی حمل، عموماً به یک مبلغ مشخص بازا هربسته یا برحسب واحد اندازه گیری کالاهایی که در مورد آنها مطالبه غرامت شده، محدود گردیده است. این مبلغ به موجب پروتکل الحاقی لاهه ویزی (۱۹۷۹) به مبلغ (SDR ۶۶۶/۶۷) حق برداشت مخصوص^۱ برای هربسته یا واحد و یا ۲ SDR برای هر کیلوگرم تعیین شده است. کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ نیز که لازم الاجرا شده است^۲، سقف جبران خسارت را ۸۲۵ SDR برای هربسته یا واحد و یا ۲/۵ SDR برای هر کیلوگرم مقرر می‌دارد.

الف. ۲- حمل هوایی

قانون قابل اعمال بر حمل هوایی کالا به طور کلی شکلی واحد دارد و کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو با الحاقات بعدی و ضمائم آن در این خصوص قابل اعمال است.^۳ کنوانسیون ورشو به موجب ماده ۱ آن در مورد هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازا در یافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط متصدی حمل هوایی صورت می‌گیرد، اعمال می‌شود. کشور ما

نیز در سال ۱۳۵۳ با تصویب مجلس به آن ملحق شده است. این کنوانسیون بعدها در سال ۱۹۶۱ به موجب کنوانسیون گوادالاجارا و در سال ۱۹۷۱ به موجب پروتکل گواتمالا اصلاح گردید. بند ۱ ماده ۱۱ آن به وضوح مقرر می‌دارد که وجود بارنامه هوایی، دال بر انعقاد قرارداد و قبول کالا و شرایط حمل و نقل می‌باشد، مگر خلاف آن اثبات شود.

قرارداد حمل هوایی کالا در بارنامه هوایی، تجسم می‌یابد. بارنامه هوایی دلیلی بر قرارداد حمل است، اما برخلاف بارنامه دریایی به منزله سند مالکیت کالا تلقی نشده و قابل انتقال نمی‌باشد. اما این اصل کلی، قابل عدول بوده و بارنامه هوایی نیز می‌تواند به صورت قابل انتقال، صادر گردد. بند ۳ ماده ۱۵ کنوانسیون ورشو نیز مقرر می‌دارد که این کنوانسیون مانع صدور بارنامه هوایی قابل انتقال، نخواهد بود.

تعهدات متصدی حمل هوایی به نحو اساسی با آنچه که در خصوص متصدی دریایی مقرر است، منطبق می‌باشد، ولی مسئولیت وی به این معنا که برای از بین رفتن^۴ یا خسارت کالاها^۵ و تأخیر^۶ و رویدادهای ناگوار^۷ در جریان حمل به طور خودکار مسئول تلقی شده، وسیعتر از مورد حمل دریایی می‌باشد. در این موارد نیز به هر حال سقفی برای مسئولیت مالی در نظر

۱- SDR مخفف Special Drawing Right

۲- دولت ایران تاکنون به این کنوانسیون ملحق نشده است.

۳- کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی

الف. ۳- حمل زمینی

حمل کالا در جاده یا با راه آهن به وسیله اسناد مختلف بسیار زیادی صورت می‌گیرد که رایجترین آنها راه‌نامه^۲ است.

بارنامه حمل زمینی، قابل انتقال نبوده و به‌عنوان مالکیت نیز تلقی نمی‌شود، بلکه صرفاً^۱ دلیلی بر انعقاد قرارداد حمل و مبین شرایط حمل و گواهی دریافت کالا توسط متصدی حمل است. تعهد اساسی متصدی حمل، تحویل کالا به‌طور صحیح و سالم در مقصد است. متصدی حمل برای تلف جزئی یا کلی کالا^۲ و یا هرگونه خسارتی که پس از دریافت آن در طول سفر وارد شده باشد، مسئول تلقی می‌شود. متصدی حمل در هر حال اگر بتواند اثبات نماید که تلف شدن، خسارت دیدن یا تأخیر در رسیدن کالا ناشی از تقصیر وی نبوده، بلکه در اثر قوه قاهره، عیب پنهانی کالا^۳ یا قصور ارسال‌کننده بوده است، مسئولیتی نخواهد داشت. به‌علاوه کنوانسیونهای بین‌المللی مجری در حمل جاده‌ای و با استفاده از راه آهن به ترتیب عبارت‌اند از:

- کنوانسیون ناظر بر قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها در جاده^۴ (GMR) در ۱۹۵۶ که مقررات آن در قوانین داخلی بسیاری کشورها مورد پذیرش قرار گرفته است.

گرفته شده که نمی‌تواند از آن حدی که در کنوانسیون ورشو آمده است، تجاوز کند و خواهان باید ثابت کند که خسارتی را که متحمل شده از آن سقف کمتر نمی‌باشد. در خصوص حمل مسافر، هرگاه خسارات ناشیه، از فوت یا آسیب بدنی مسافر در داخل هواپیما و یا در جریان هر یک از عملیات مربوط به سوار یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد، متصدی حمل مسئول است (بند ۱ ماده ۱۷)، معذالک سقف مسئولیت برای مجموع دعاوی چیران خسارات حاصله از فوت یا آسیب بدنی در این مورد، به‌موجب بند ۱- الف ماده ۲۲، یک میلیون و پانصد هزار فرانک خواهد بود^۱، و در موارد تأخیر در حمل (بند ۱- ب ماده ۲۲) حداکثر تا شصت و دوهزار و پانصد فرانک است. در مورد کالا نیز هرگاه خسارات حاصله، ناشی از حادثه‌ای در جریان حمل و نقل هوایی باشد، متصدی حمل تا مبلغ ۲۵۰ فرانک بازای هر کیلوگرم، مسئول است (بند ۲- الف ماده ۲۲). البته در مورد لوازم شخصی، این رقم محدود به ۱۵ هزار فرانک برای هر مسافر و نسبت به کالا نیز هرگاه طبق اظهارنامه خاص، ارزش واقعی آن به متصدی حمل اعلام شده باشد، عدم رعایت سقف مسئولیت، الزامی است.

۱- فرانک به‌موجب بند ۴ ماده ۲۲ عبارت است از واحد پولی هم ارزش شصت و پنج میلیارد طلا به عیار نهمصد هزارم.

2- Way bill

3- Total or partial loss

4- Latent defects in goods

5- Convention Relative au Contrat de Transport International des Marchandises par voie de Route

- کنوانسیون حمل بین‌المللی کالا توسط راه‌آهن^۱
(CIM) در فوریه ۱۹۶۱ که در برن سوئیس به تصویب رسیده و به کنوانسیون بین‌المللی حمل مسافر و توشه با راه‌آهن (CIV) منضم شده است که در فوریه ۱۹۷۰ در برن مورد تجدیدنظر قرار گرفت که دولت ایران نیز به‌موجب ماده واحده قانون تجدیدنظر در مقاله‌نامه‌های بین‌المللی حمل بار و مسافر توسط راه‌آهن، در سال ۱۳۵۰ به آن ملحق شده است. براین اساس مسئولیتهای متصدی حمل به مبلغی معین براساس ارزش و وزن کالاهای تلف شده یا خسارت دیده محدود شده است.^۲

حمل و نقل هوایی کالا تابع مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحات و ملحقات آن قرار دارد.

از ژانویه ۱۹۸۵ مقاله‌نامه حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن (COTIF) جایگزین دو کنوانسیون CIM و CIV شده است که دولت ایران نیز در سال ۱۳۶۳ طی ماده واحده‌ای این مقاله‌نامه و پروتکل‌های الحاقی را مورد پذیرش قرار داده است. برطبق مفاد ماده ۱ این مقاله‌نامه مقررات آن در مورد کلیه حمل و نقل‌های مسافر و توشه که به‌عنوان حمل و نقل بین‌المللی در

مسیری که حداقل از سرزمین دو کشور عبور کند، اجرا می‌شود، و علاوه بر آن مقررات یکنواخت مسئولیت راه‌آهن را در قبال فوت و جرح مسافری یا اشخاصی که به‌موجب مقررات یکنواخت مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا، با راه‌آهن محمولات را همراهی می‌کنند نیز شامل خواهد شد. برطبق ماده ۴، راه‌آهن موظف است هر نوع حمل و نقل مسافر و توشه را طبق شرایط مقررات یکنواخت، انجام دهد، مشروط بر اینکه اولاً، مسافر، مقررات یکنواخت، مقررات تکمیلی و تعرفه‌های بین‌المللی را رعایت کند و ثانیاً حمل مسافر و توشه با کمک کارمندان و وسایل معمولی حمل و نقل که نیازهای عادی ترافیک را فراهم می‌سازد، امکان‌پذیر باشد و ثالثاً حمل و نقل به‌علت پیش‌آمدهایی که اجتناب از وقوع آن و یا رفع آنها مربوط به راه‌آهن نباشد، غیرممکن گردد. در خصوص خسارات وارده ناشی از فوت یا جرح یا آسیب کلی یا جزئی یا فقدان اشیا و مسافر نیز راه‌آهن مسئول است که در این خصوص در موارد فوت و یا جرح باید کلیه خسارات وارده را جبران کند که البته در مورد فوت، هیچ‌گاه از SDR ۷۰۰۰۰ تجاوز نخواهد کرد، هرگاه طبق مقررات داخلی این غرامت، کمتر تعیین شده باشد و در مورد جرح نیز باید هزینه‌های مداوا و حمل و نقل و سایر هزینه‌های ناشی از

1- The International Rail Transport Convention/Convention Internationale Concernant le Transport de Marchandises par Chemin de Fer

۲- قسمت سوم کنوانسیون اصلاحی ۱۹۷۰ از ماده ۲۶ تا ۴۰ به مسئولیت و خسارات و نحوه محاسبه آن اختصاص یافته است.

کارافتادگی و... و درمورد اشیاء و مسافر نیز تا ۷۰۰ SDR جبران شود (مواد ۲۶ تا ۳۱). نکته جالب توجه آن است که طبق مفاد ماده ۳۲ هیچ‌گونه شرطی در قرارداد، به‌منظور تجدید مسئولیت، برخلاف مندرجات مقاله‌نامه، معتبر شناخته نشده است.^۱

ب- پیمانکار حمل کالا به وسیله دوبه^۲

در حمل و نقل هوایی و زمینی، کالاهای توسط یا با مسئولیت شرکت متصدی حمل یا نماینده وی تخلیه

می‌شود. وضعیت در حمل دریایی متفاوت است و در آن از متخصصین جابه‌جایی کالا^۳ استفاده می‌شود که می‌توانند بیش از یک وظیفه را برعهده داشته باشند. با توجه به مقررات بندرهای مورد نظر، متخصصین استخدام شده، متصدی یا ناظر بارگیری^۴ یا پیمانکاران حمل و نقل کالا با دوبه می‌باشند. همچنین این عملیات می‌تواند به بخشهای عمومی یا شرکت‌های خصوصی واگذار شود و در بعضی از کشورها ممکن است مسئولیت آن برعهده سازمان بنادر باشد. شرکت متصدی جابه‌جایی کالا نسبت به کلیه عملیات فیزیکی

۱- متن کامل این مقاله‌نامه در "نشریه صنعت حمل و نقل" شماره‌های ذیل درج شده است:

- شماره ۳۰، بهمن و اسفند ۱۳۶۳

- شماره ۳۱، فروردین ۱۳۶۴

- شماره ۳۲، اردیبهشت ۱۳۶۴

پروتکل اصلاحی این مقاله‌نامه در سال ۱۹۹۰ در دومین مجمع عمومی سازمان بین‌الدول برای حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن تصویب شده و در سال ۱۳۷۳ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. (رک: روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۱۶۳۸۵، پنجم مرداد ماه ۱۳۷۳).

2- The lighterage contractor

دوبه یا پارچه وسیله‌ای است که معمولاً جهت حمل کالاهای فله به کار می‌رود و به وسیله قایق‌های موتوری یا یدک‌کش حمل می‌شود. کشتی دوبه‌بر، نوعی از کشتی است که کالاهای را با دوبه زیر عرشه حمل می‌کند و به لحاظ آنکه نیازی به تجهیزات بندری نداشته و امکان تردد در آبهای کم عمق را نیز دارد امروزه بسیار متداول می‌باشد.

3- Handling specialist

شخصی است که شغلش بارگیری یا تخلیه کشتی است ولی جزو خدمه آن محسوب نمی‌شود. استیو دور نقش تکمیلی عامل حمل و نقل (فورواردر) را برعهده دارد، اما این دو کاملاً از هم متمایزند؛ زیرا استیو دور با مالک کشتی قرارداد منعقد می‌سازد و عامل حمل و نقل با مالک کالا، در عمل غالباً عامل حمل و نقل و وظیفه استیو دور را نیز انجام می‌دهد. رجوع کنید به: حمیدرضا اشرف‌زاده و مسعود طارم‌سری، آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی-اقتصادی، ج ۴ چاپ اول (تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، آبان‌ماه ۱۳۶۹) ص ۱.

4- Stevedores

در جابه‌جایی کالا مسئول می‌باشد. وظیفه اساسی شرکت متصدی جابه‌جایی کالا در بندر بارگیری، عبارت از: بارگیری و چیدن کالا می‌باشد. در بندر تخلیه، این وظیفه عبارت از بیرون آوردن و تخلیه کالا و قرار دادن آن بر اسکله و در محوطه گمرک است.

بازنامه دریایی سندی دال بر مالکیت کالا و انعقاد قرارداد حمل است.

در حالی که متصدی یا ناظر بارگیری (در بندرهای آتلانتیک و کانالها) صرفاً به عملیات جابه‌جایی اشتغال دارد، پیمانکاران حمل و نقل کالا با دویه، عملیات دیگری نظیر، تطبیق و دریافت کالا، انبار کردن و حفاظت کالاهای بارگیری شده را بر عهده می‌گیرند. پیمانکاران حمل کالا با دویه معمولاً در بنادر مدیترانه (فرانسه و آفریقای شمالی)، ماداگاسکار (مقامات بندر) و در سواحل غربی آفریقا (اسکله) فعالیت دارند.

مسئولیت پیمانکار حمل و نقل با دویه به عملیاتی که بر عهده می‌گیرد بستگی دارد.

- در خصوص انجام مناسب عملیات جابه‌جایی؛ وی تنها برای خساراتی که به واسطه تقصیر وی پیش آمده، مسئول می‌باشد، بدین معنا که خواهان باید

ارتکاب به تقصیر را اثبات نماید.

- در مورد عملیات دریافت و مطابقت دادن کالاها در زمین یا دریا، چنین فرض می‌شود که وی کالاها را به همان صورتی که توسط ارسال‌کننده اعلام شده دریافت نموده است، بدین ترتیب او باید مراقب باشد که به منظور حفظ حقوق واردکننده برای دریافت خسارت، هرگونه اعتراض ضروری را علیه متصدی حمل و نقل به عمل آورد. در این حالت، مسئولیت پیمانکار حمل و نقل با دویه به همان دلایلی که متصدی حمل از مسئولیت معاف می‌شود، می‌تواند محدود گردد.

این مطلب باید تذکر داده شود که پیمانکار حمل و نقل، بسته به شرایط و اوضاع و احوال می‌تواند طبق شرایط قرارداد حمل به حساب کشتی، ارسال‌کننده یا گیرنده عمل نماید.

ج - نماینده کشتیرانی^۱

در اینجا دو دسته نماینده کشتیرانی وجود دارد که اگرچه عملکرد آنها غالباً در هم آمیخته است ولی باید آن دو را از هم تفکیک نمود. این دو دسته عبارت‌اند از:

- نماینده حمل و نقل برای کشتی^۲

- نماینده حمل و نقل برای محموله^۳

1- Shipping agent

2- The Shipping agent for the ship

3- The shipping agent for the cargo

- پس از رسیدن کشتی، بر تخلیه محموله، نظارت

نموده و ترتیب سالم نگاهداشتن کالا را بدهد.

لازم به یادآوری است که اهمیت نماینده کشتی با افزایش استفاده از خطوط کشتیرانی منظم، روبه کاهش است. در صورت استغاه از خطوط منظم، مدیر یا دفتر مالک کشتی در بندر تخلیه^۲ معمولاً وظایف نماینده کشتی را انجام می دهند.

- نماینده برای کشتی، نماینده مالک کشتی می باشد و تمامی محموله را از ناخدای کشتی تحویل می گیرد. وی باید از کالاهایی که از جانب ناخدا تحویل می گیرد، تا زمان تحویل آنها به گیرنده، نگاهداری و مراقبت کند. علاوه بر این وظیفه مهم، وی باید اقدامات ذیل را انجام دهد:

ج. ۲- نماینده محموله^۳

نماینده کالا در واقع نماینده مرسل الیه است. وظیفه اصلی وی تحویل گرفتن کالا از ناخدا یا نماینده کشتی است، اقدامات وی در بندر تخلیه شامل موارد ذیل می شود:

- قبل از رسیدن کشتی باید قراردادهایی را برای تدارکات و تخلیه کالاهای رسیده منعقد نماید.
- بارنامه و فهرست کالاها (مانیفست)^۱ را آماده سازد.
- توافقاتی را با پیمانکار حمل و نقل با دوجه، به عمل آورد.

1- Manifest

این اصطلاح تحت عنوان فهرست کل بار در قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن از جمله در مواد ۱۷، ۲۲ و ۲۸ آمده است. در مجموعه اصطلاحات بین المللی گمرکی، مانیفست از سوی شورای همکاری گمرکی به عنوان فهرست کالاهای تشکیل دهنده محموله که توسط وسیله حمل و نقل، حمل میشود، تعریف شده است. این فهرست، حاوی مشخصات تجاری کالاها نظیر: شماره اسناد حمل، نام ارسال کننده و نام گیرنده، علائم و شماره ها، تعداد و نوع بسته بندی، شرح و مقدار کالا است که می تواند. به جای اظهارنامه بار نیز استفاده شود. بند ط ماده یک کنوانسیون گمرکی، راجع به ترانزیت بین المللی کالاها (کنوانسیون ITA) منعقد در سال ۱۹۷۱ که ایران نیز در سال ۱۹۵۱ به آن ملحق شده است چنین مقرر می دارد:

- ۱- علائم، شماره ها، تعداد و نوع بسته ها یا کالاها
- ۲- شرح کالاها
- ۳- وزن ناخالص هر محموله
- ۴- مشخصات واحد یا واحدهای حمل و نقل
- ۵- نام و نشانی شخص مسئول صحت مانیفست
- ۶- عنداللزوم شرحی مربوط به اسناد ضمیمه
- ۷- شماره عطف
- ۸- محل خالی برای تعیین دفتر بارگیری، شرح مشخصات مهر و موم گمرکی و تاریخ مهر شدن

2- Port of disembarkation

3- Cargo agent

- آزمایش شرایط کالاها

- بررسی مقدار و وزن کالاهای تحویلی

- در صورت ورود خسارت یا عدم انطباق کالا با

شرایط بارنامه، وی باید اعتراضات خود علیه ناخدا یا نماینده کشتی را ثبت کند.

با اعتراضات بعمل آمده چنانچه ضروری باشد،

وی حقوق گیرنده برای طرح دعوا علیه متصدی حمل را حفظ می‌کند و اگر وی چنین اقدامی را انجام ندهد،

چنین فرض می‌شود که وی کالاها را به نحو مقرر دریافت نموده است.

لازم به تذکر است که معمولاً در نتیجه درج شرط

خاصی در بارنامه، نماینده کشتی و نماینده کالا می‌توانند شخص یا شرکت واحدی باشند.

فعالیت کارگزاری حمل عبارت از عمل هماهنگ و ترتیب حمل کالا به یکی از طرق مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و قبول مسئولیت به موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد می‌باشد.^۳ این نقش، خصوصاً درجایی که گیرنده در مکانی بسیار دورتر از بندر ورود کالا به سر می‌برد نمایانتر است. بدین ترتیب کارگزار حمل به عنوان واسطه‌ای عمل می‌کند که در جریان کامل رسیدن وسیله حمل (کشتی، هواپیما) قرار داشته کالا را از نماینده محموله (اگر وی خودش نماینده نباشد) دریافت کرده، تشریفات گمرکی را انجام داده و مسئولیت ارسال کالا به واردکننده‌ای را که از جانب وی عمل می‌کند بر عهده دارد.

مسئولیت‌های اساسی شرکتهای جابجایی کالا در بندرهای بارگیری و تخلیه، عبارت از بارگیری و چیدن و تخلیه کالاها و قراردادن آنها بر اسکله و در محوطه گمرک می‌باشد.

د- کارگزار حمل 'دلال گمرک'

د.۱- کارگزار حمل (فورواردر)

در انجام این وظایف، کارگزار حمل، مسئولیت انجام کارهای ماهیتاً حقوقی را بر عهده دارد. او کالاها را از جانب مشتری خود دریافت کرده و قرارداد حمل

واردکننده باید از خدمات کارگزار حمل که وی را از کارهای مختلف و تشریفات گمرکی مربوط به کالاهای وارده خلاص می‌کند، استفاده کند؛ چرا که

1- Forwarding agent

2- Customs broker

۳- مصوبه جلسه شماره ۱۱۳ مورخ ۷۰/۶/۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، تحت عنوان "مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی".

ثانوی را ازجانب وی منعقد ساخته و در صورت ضرورت، کالاها را بیمه می‌کند. وی همچنین ممکن است کالا را پس از ترخیص از گمرک، انبار نماید. البته کارگزار حمل می‌تواند نقشهای متفاوتی را ایفا کند. بر طبق شرایط استاندارد حاکم بر بارنامه‌ها حمل مرکب فیاتا با عنایت به آنکه کارگزار حمل، می‌تواند خود متصدی حمل باشد یا فردی که متعهد می‌شود که به نام خود وسایل اجزای کامل حمل را از محل دریافت تا تحویل کالا فراهم آورد، کارگزار حمل، به معنی صادرکننده بارنامه می‌باشد. بر طبق فصل دوم از مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی، وظایف کارگزار حمل عبارت است از: صدور پروفرمای حمل، انعقاد قرارداد حمل با صاحب کالا، صدور بارنامه، جمع‌آوری و انبارداری و بسته‌بندی و بیمه باربری بار برحسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل، انجام تشریفات گمرکی در مبدا و مقصد، انعقاد قرارداد حمل، کسب اطلاعات لازم از جریان حمل، تحویل کالا به گمرک، امضاء و اخذ صورتمجلس، انجام تسویه حساب، اعلام ورود کالا به صاحب کالا، صدور ترخیصیه، تحویل کالا در مقصد نهایی و در صورت توافق حمل تا انبار صاحب کالا، انجام امور کارگزاری از طرف شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی برحسب قرارداد، اخذ پروانه ورود موقت از گمرک و اعاده آن در مهلت مقرر.

اصولا خدمات کارگزار حمل را در سه شاخه مختلف می‌توان مورد بررسی قرار داد:^۱

- (۱) در رابطه با صاحب کالا
- (۲) در رابطه با گمرک
- (۳) در رابطه با متصدی حمل

خدماتی که کارگزار حمل در رابطه با صاحب کالا ارائه می‌نماید عبارت است از: دریافت، انتقال و تحویل کالا که رتوس اهم آنها عبارت‌اند از: انتخاب بهترین مسیر برای انتقال کالا، انتخاب بهترین نوع وسیله حمل و انتخاب حمل‌کننده مناسب، خدمات انبارداری و بسته‌بندی، خدمات بانک خصوصا در ارتباط با اعتبار اسنادی، تعیین مقدار کالا، بیمه، انجام امور گمرکی کالا و حمل داخلی، دادن اطلاعات ضروری به نماینده خود یا گیرنده کالا در کشور مقصد، انجام پرداختها، ترتیب معاملات ارزی و سپردن تضمینهای لازم، اعلام وضعیت کالا در جریان حمل، تدارک و اعلام اطلاعات لازم در مورد بازار، انجام سایر خدمات حسب مورد و طبق قرارداد. چنانکه مشخص است، خدمات کارگزار حمل در رابطه با صاحب کالا در محدوده‌های است که پس از قرارداد خرید، می‌توانند کلیه تشریفات و تدارکات را تا زمان تحویل کالا به خریدار یا مالک آن شامل شوند و ازاین حیث کارگزار، معمولا حسب قرارداد، خدمات گمرکی را انجام می‌دهد و دراین راستا انجام تشریفات گمرکی را

۱- کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، نقش فورواردر در حمل و نقل بین‌المللی، چاپ اول (تهران: کمیته ایرانی اتاق

بازرگانی بین‌المللی، ۱۳۷۰)، صص ۳۴-۵۰.

**شورای عالی هماهنگی ترابری کشور،
مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل
بین‌المللی را ضمن تعیین وظایف افراد
فعال در این عملیات، به تصویب رسانده
است.**

کنوانسیون که قرارداد حمل یا بارنامه را در چارچوب آن تنظیم و مبادله و یا صادر نموده‌اند و بارعایت قانون تجارت در مقابل صاحب یا صاحبان کالا مسئولیت دارند. بدیهی است شرایط توافق شده در قرارداد نباید از حداقل مسئولیتهای مقرر در بارنامه براساس کنوانسیونهای مربوطه کمتر باشد. در مواردی نیز که شرکت کارگزار حمل ایرانی (متصدی حمل) نسبت به عقد قرارداد حمل با صاحب کالا اقدام و بارنامه، توسط شرکت کارگزار حمل دیگری، صادر می‌شود مسئولیت، با کارگزار حمل ایرانی طرف قرارداد خواهد بود، در صورت اخیر حق رجوع به کارگزار حمل صادرکننده بار، برای کارگزار حمل ایرانی محفوظ خواهد بود. مسئولیتهای کارگزاری حمل و نقل در مقابل گمرک، محدود به کالاهای مندرج در بارنامه و اسناد حمل است و عواقب خلاف احتمالی راننده، متوجه خود او خواهد بود. البته در صورتی که به موجب اسناد مثبت که مسئولیت تهیه آن به عهده کارگزار حمل است، حوادث و عواملی خارج از حیطه اختیارات وی (قوه قاهره) موجب بروز خسارت و عدم انجام بموقع تعهد گردد، کارگزار حمل، مسئولیتی در قبال آن

ازجانب صاحب کالا برعهده می‌گیرد و اصولاً در برخی از کشورها کارگزاران، مجازند از طرف گمرک نیز اقداماتی را انجام دهند. در عین حال در ارتباط با متصدی حمل نیز یافتن جا در زمان مناسب بر روی وسیله نقلیه و انعقاد قرارداد حمل با نرخ مناسب و تحویل کالا در زمان مقرر به متصدی حمل و پرداخت کرایه حمل نیز می‌تواند از وظایف کارگزار باشد.

**واردکننده کالا برای سهولت در امر
انجام کارهای ضروری و تشریفات
گمرکی، بهتر است از خدمات کارگزاران
حمل استفاده کند.**

در دریافت و ارسال کالاها، کارگزار حمل برخلاف متصدی حمل، فقط نسبت به تقصیرات خود مسئول است. بدین ترتیب برای احراز مسئولیت، تقصیر وی باید به اثبات برسد؛ برای مثال او ممکن است در انجام اعتراضات لازم نسبت به کشتی یا نماینده کشتیرانی در زمانی که کالاها را دریافت داشته، غفلت کرده باشد یا ممکن است کالاها را برای گیرنده در واکنهای غیرمناسب یا یک کامیون بدون پوشش ارسال کرده باشد.

در فصل دوم مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی، مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، که در آن وظایف، مسئولیتهای و حقوق ناظر بر فعالیت کارگزار حمل احصا گشته، مقرر شده است که شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی با توجه به ضوابط

دلال گمرک در انجام وظایفش که ممکن است با اقدامات کارگزار حمل نیز تداخل داشته باشد، به‌طور کلی به‌عنوان یک عضو حرفه‌ای عمل می‌کند که فعالیت در آن با اجازه مقامات رسمی است و این اجازه پس از بررسی و بر مبنای پیشنهادات مختلف، اعطا می‌گردد. اجازه رسمی کار برای زمان خاص و در محدوده دفاتر گمرکات تعیین شده، اعتبار داشته و می‌تواند لغو گردد. وظیفه اصلی دلال گمرک، آماده‌سازی، امضاء و ارائه اظهارنامه حاوی جزئیات کالاهای وارده به اداره گمرک می‌باشد. این شغل در قانون امور گمرکی ایران و آئین‌نامه اجرایی آن تحت عنوان "حق‌العمل کار گمرک" شناخته شده است. در ماده ۳۷۶ آئین‌نامه مذکور، آمده که حق‌العمل کار، در گمرک به شخصی (اعم از حقیقی یا حقوقی) اطلاق می‌شود که تشریفات گمرکی کالای متعلق به شخص دیگری را به وکالت از طرف آن شخص در گمرک انجام دهد. کسانی که بدون داشتن کارت حق‌العمل کاری تشریفات گمرکی کالا را به وکالت انجام می‌دهند نمی‌توانند بیش از ده مرتبه در سال به این کار اقدام نمایند. مدت اعتبار پروانه حق‌العمل کاری، یکسال از تاریخ صدور آن است که پس از انقضاء، باید تمدید شود (ماده ۳۸ آئین‌نامه اجرایی)، متقاضی پروانه حق‌العمل کاری بر طبق ماده ۳۷۷ آئین‌نامه، باید واجد شرایط قانونی بوده و وجه‌الضمان نقدی یا تضمین بانکی بسپارد که بستگی به میزان درآمد سالانه حق‌العمل‌کار دارد. البته بر طبق

دلالان گمرک با پروانه رسمی و در محدوده دفاتر گمرکی، تشریفات گمرکی را انجام می‌دهند و نسبت به اقدامات خود در برابر گمرک مسئول می‌باشند.

بر طبق شرایط استاندارد فیاتا حاکم بر بارنامه‌های حمل مرکب فیاتا نیز، کارگزار حمل با صدور بارنامه، مسئولیت فقدان یا خسارت وارده به کالا را در طول زمان دریافت تا تحویل آن برعهده دارد و از این حیث مسئول عملکرد و یا غفلت اشخاصی که از خدمات آنها جهت اجرای قرارداد براساس بارنامه استفاده می‌کند نیز می‌باشد. البته پرداخت خسارت در هر حال از حداکثر ۳۰ فرانک بازاری هر کیلو وزن ناخالص کالای مفقود شده یا خسارت دیده تجاوز نمی‌کند، مگر آنکه به‌موجب بارنامه، قیمت واقعی کالا اعلام و مورد پذیرش قرار گرفته باشد و البته در صورت عملکرد یا غفلت کارگزار حمل از روی بی‌احتیاطی با علم به اینکه خسارتی حادث می‌شود این سقف مسئولیت، رعایت نخواهد شد. معذالک بند ۶-۲ این شرایط، مقرر می‌دارد که در مواردی که تلف یا خسارت وارده ناشی از مواردی مندرج در این بند باشد (نظیر غفلت صاحب کالا، عیب ذاتی، فورس‌ماژور و...) مسئولیتی متوجه کارگزار حمل نمی‌باشد.

ماده ۳۵ قانون امور گمرکی، اشتغال کارکنان گمرک به امر تجارت یا حق العمل و هر نوع حرفه دیگر که با انجام وظیفه آنها در گمرک ارتباط داشته باشد ممنوع است و متخلفین به حکم دادگاه اداری، محکوم به اخراج از خدمات گمرکی خواهند شد.

دلال گمرک در خصوص صحت اظهارنامه‌ای که امضاء نموده و همچنین هرگونه اشتباه، غفلت یا عدم انطباق با مقررات، مسئول می‌باشد و گمرک می‌تواند در این خصوص بررسه‌های لازم را به عمل آورد. دلال در این مورد تنها حق رجوع به مشتری خود را دارد. برطبق ماده ۳۶ قانون امور گمرکی، در صورت تخلف حق العمل‌کاران، کمیسیون مربوطه رأی به ابطال موقت یا دائم پروانه حق العمل‌کار خواهد داد، در این خصوص ماده ۳۸۶ آئین‌نامه امور گمرکی نیز مقرر می‌دارد که هرگاه حق العمل‌کار در گمرک عمداً اظهارنامه خلاف واقع تنظیم و یا اقدامی برخلاف قانون و آئین‌نامه گمرکی مرتکب شود که متضمن زیان مالی دولت باشد، تخلف وی در کمیسیون مربوطه رسیدگی و در صورت ثبوت تخلف، طبق رأی قطعی، پروانه وی به‌طور موقت یا دائم باطل خواهد شد.

دلال گمرک باید دقتی را برای حفظ مدارک مربوط به اقدامات خود که به اداره گمرک سپرده است به تفکیک صادرات و واردات و به‌همان نحو، مکاتبات مربوط به معاملات خود را در اختیار داشته باشد. برطبق ماده ۳۸۳ آئین‌نامه امور گمرکی،

حق العمل‌کار موظف است تمام عملیاتی را که در گمرک به وکالت اشخاص انجام می‌دهد در دفتر مخصوص، ثبت نماید و این دفتر به هزینه وی طبق نمونه و دستور گمرک نگاهداری می‌شود. برطبق ماده ۳۸۴ رئیس گمرک حق دارد حسب مورد دفتر را مورد رسیدگی قرار دهد.

دلال گمرک برای پرداخت حقوق گمرکی، شخصاً مسئول است؛ چرا که اداره گمرک تنها با فردی که کالا را اظهار می‌کند سروکار دارد و او برای اخذ وجه پرداختی از مشتریانش جانشین اداره گمرک تلقی می‌شود و بدین ترتیب می‌تواند از امتیازات اداره گمرک برای جبران مبلغی که باید پرداخت شود، استفاده کند.

ه- بیمه‌گر^۱ و ارزیاب خسارت^۲

شیوه حمل هرچه باشد اعم از حمل دریایی، رودخانه‌ای، هوایی یا زمینی، کالا در معرض خطراتی است. این خطرات می‌تواند مهم بوده و خود وسیله حمل را نیز دربرگیرد (مانند کشتی شکستگی^۳، تصادفات هوایی^۴، از خط خارج شدن ترن^۵، آتش‌سوزی و...) یا اینکه برعکس، این خطرات فقط کالاها را در طول جریان بارگیری و حمل و یا تخلیه و تحویل به گیرنده تحت تأثیر قرار دهند.

1- Insurer 2- Average adjuster 3- Shipwreck 4- Aircraft accident 5- Derailment

هـ ۱- بیمه گر

افزایش می‌یابد که با اخذ بیمه‌نامه، ذی‌نفع خود را در مقابل خطرات ناشی از مواردی که قانون، متصدی حمل را از مسئولیت بری ساخته است، مصون می‌دارد. چنانچه خطر، تحت پوشش بیمه قرار گرفته و کالاها متحمل خسارت شوند، به محض اعلام خسارت، بیمه گذار غرامت را بلافاصله از بیمه گر دریافت می‌نماید. بیمه گر در تلاش برای اثبات مسئولیت متصدی حمل و دریافت خسارت کالا (که سبب می‌شود مبلغ خسارت پرداختی را از متصدی حمل دریافت کرده و در واقع خسارات خود را کاهش داده و جبران نماید که در این راستا وی می‌تواند مستقیماً علیه متصدی حمل طرح دعوا نماید) تاحد ممکن به‌عنوان جانشین بیمه گذار تلقی می‌شود.

بیمه گر، شخص یا موسسه‌ای (شرکت بیمه، دلال بیمه) است که به‌موجب قرارداد (قراردادهای بیمه انواع مختلف دارد^۱) و به‌شرط پرداخت حق بیمه، تعهد می‌کند که در صورت از بین رفتن یا خسارت دیدن کالاها در طول سفر، خسارت را به شخص دوم (بیمه گذار) پرداخت نماید.

امروزه شرایط تجارت و عرفهای بین‌المللی، وضعیت بیمه کالاهای خریداری شده را مشخص می‌نماید.

معمولاً شرایط تجارت بین‌المللی (اینکوترمز) مورد استفاده در قرارداد فروش یا خرید، مشخص می‌سازد که آیا خریدار هزینه‌های بیمه را متقبل می‌شود یا فروشنده، بدین ترتیب در یک قرارداد با شرایط FOB نیازی نیست که فروشنده، کالا را بیمه کرده و هزینه بیمه را بپردازد، درحالی که وضعیت در قرارداد با شرایط CIF کاملاً متفاوت می‌باشد.^۲ ارزش بیمه حمل به‌واسطه این حقیقت بازم

هـ ۲- ارزیاب خسارت

در صورت وقوع حوادث (سرقت، تلف، آتش‌سوزی، خرابی) فردی که کالاها را دریافت نموده است (واردکننده یا نماینده تعیین شده وی) باید با ارزیاب خسارت که نام وی معمولاً در بیمه‌نامه^۳ یا گواهی‌نامه^۴ بیمه درج شده است در مقصد تماس

۱- قراردادهای بیمه تحت شرایط مختلف F.P.A و W.A و All risk و A.B.G و شرایط جنگ و اعصاب و ... منعقد می‌شود که هر یک

از این قراردادها شرایط متعدد و پیچیده‌ای را دربرمی‌گیرند که برای استفاده کنندگان از پوشش بیمه، اطلاع از آنها ضروری است.

۲- برطبق شرایط FOB تعهد فروشنده با تحویل کالا روی عرشه کشتی خاتمه یافته و از این حیث برای بیمه و قرارداد حمل مسئولیتی ندارد،

حال آنکه برطبق شرایط CIF فروشنده مکلف است با هزینه خود کالا را تحت پوشش بیمه قرار داده و قرارداد حمل کالا را تا بندر

مقصد منعقد نماید.

3- Policy

4- Insurance certificate

بگیرد. ارزیاب معمولاً یک کارمند فنی است که گزارش خسارت^۱ را تهیه کرده و از جانب بیمه گر ادعاها را ارزیابی نموده و غرامتی را که باید پرداخت شود محاسبه و تقسیم می‌کند. ارزیاب، نماینده بیمه گر بوده و توسط شرکتی که از خدمات وی استفاده می‌نماید تعیین شده و یا ممکن است برکنار شود.

قرارداد بیمه می‌تواند خطرات حمل کالا را کاهش داده و خسارات وارده را جبران نماید.

جمع‌بندی

واردکنندگان کالا در جریان تجارت خود با خدمات تخصصی مختلفی روبه‌رو هستند که استفاده از این خدمات جنبی می‌تواند بسیار مفید باشد. حمل کالا یکی از ارکان اساسی در تجارت می‌باشد و در شیوه‌های مختلف حمل، استفاده از خدمات متصدی حمل ضروری است. شرایط حاکم بر شیوه‌های مختلف حمل، بستگی کامل به نوع حمل دریایی، هوایی و زمینی و کنوانسیونها و مقررات حاکم بر آن

دارد. در عموم این شیوه‌ها متصدی حمل، کالا را از ارسال‌کننده، تحویل گرفته و تحت شرایط قرارداد، حمل نموده و تحویل گیرنده می‌دهد و حسب مورد درخصوص هرگونه عیب و نقص و یا تلف محموله، در جریان حمل، مسئولیت دارد، اگرچه برای این مسئولیت امروزه حداکثر سقفی در نظر گرفته شده و مضافاً بر آن مواردی نیز به‌طور استثنایی برای رفع مسئولیت وجود دارد. واردکننده کالا باید به نحو کامل از تعهدات و وظایف و موارد مسئولیت و رفع مسئولیت متصدی حمل و کارگزار حمل که امروزه به‌عنوان واسطه، فعالیت می‌نماید و پیمانکار حمل کالا با دوجه، اطلاع داشته باشد تا حسب مورد با طرح دعوا علیه متصدی یا کارگزار حمل، به حقوق خود دست یابد. به‌علت وجود خطرات بی‌شمار در جریان حمل نیز بهتر است برای کاهش خطرات حمل، کالا تحت پوشش بیمه، قرار گیرد تا در صورت ورود هرگونه خسارتی، بتوان آن را از شرکت بیمه جبران نمود. در کنار مسائل حمل، یکی از نکات اساسی، مسایل مربوط به گمرک است که واردکننده به‌علت پیچیدگی عملیات و تشریفات گمرکی یا باید با تسلط کامل بر مقررات و رویه‌ها فعالیت نموده و یا از خدمات دلال گمرک، استفاده کند.

الف- به زبان فارسی:

- ۱- اتاق بازرگانی بین‌المللی (کمیته ایرانی). نقش فورواردر در حمل و نقل بین‌المللی. تهران: انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی، ۱۳۷۰.
- ۲- اتاق بازرگانی بین‌المللی. اینکو‌ترمز ۱۹۹۰، ترجمه مسعود طارم‌سری. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۰.
- ۳- بنایی، رضا. هزار سؤال گمرکی و بازرگانی و پاسخ آن. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، بهمن ماه ۱۳۷۲.
- ۴- بنایی، رضا. آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، مهرماه ۱۳۷۲.
- ۵- پاکدامن، رضا. مجموعه قوانین و مقررات واردات کالا. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، چاپ اول، بهمن‌ماه ۱۳۷۲.
- ۶- پورسید، بهزاد. "ساختار سرویس‌های کشتیرانی". ماهنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۷۴، تیرماه ۱۳۷۲، صص ۷۹-۹۲.
- ۷- فیاتا، اسناد حمل فیاتا و فرم‌های مربوطه، ترجمه انجمن اسلامی کارکنان بانک ملی، تهران: بانک ملی، ۱۳۶۶.

ب- به زبان انگلیسی:

- 1- ITC, *Import Management: Port and Customs Clearance*. (Guide No.12), Geneva: ITC, 1988.
- 2- ITC, *Import Management: Maritime Transportation Guidelines for Imports (Guide No.4)*, Revised edition, Geneva: ITC, 1991.
- 3- *UNCITRAL, Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law*, 1989, Vol.XX, UN: 1991.