

## تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا در مقابل گمرک

مجتبی اشراقی آرانی<sup>۱</sup>

دریافت: ۱۳۹۷/۸/۱۳ - پذیرش: ۱۳۹۸/۷/۳

### چکیده

در حمل و نقل بین‌المللی بار، کالا به واسطه عبور از مرزهای کشورهای موضوع کنترل و تشریفات گمرکی قرار می‌گیرد. تکلیف اصلی انجام تشریفات گمرکی بر دوش خود صاحب بار قرار دارد. لیکن قوانین گمرکی در بیشتر کشورها، متصدیان حمل بین‌المللی را ملزم ساخته‌اند تا به محض ورود به قلمرو گمرکی، بدوا کالا را اظهار اجمالی نموده به طوری که تا پیش از آن تخلیه بار میسر نمی‌باشد. هدف از نگارش این مقاله روشن ساختن مبنا، شرایط و آثار «اظهار اجمالی کالا» از سوی متصدی حمل است که تاکنون در ادبیات حقوقی ایران به آن توجه نشده است. با بررسی شرایط و ضمانت اجرای قانونی اظهار اجمالی از سوی متصدی حمل، ابتدای این تعهد بر اسناد حمل مربوطه (بارنامه یا راهنما) مشخص گردید و ثابت شد که توصیفات فرستنده بار در چنین اسنادی مبنا و تعیین‌کننده میزان مسئولیت متصدی حمل در مقابل مراجع گمرکی قرار می‌گیرد. نوآوری این مقاله در آن است که یک قاعده حقوق گمرکی را از زاویه حقوق حمل و نقل و با اتکا به قواعد آن مورد تجزیه و تحلیل قرار داده است.

**واژگان کلیدی:** متصدی حمل، حقوق گمرکی، مانیفست، حمل کالا، اظهارنامه اجمالی

## مقدمه

در حمل بین‌المللی کالا، انجام تشریفات گمرکی بر عهده صاحب کالا است (شخصی که نسخه اصلی اسناد خرید و نیز اسناد حمل به نام او صادر یا ظهرو نویسی شده و البته ترخیصیه نیز به نام او توسط متصدی حمل صادر شده باشد)<sup>۱</sup> به گونه‌ای که باید کالا را اظهار نموده و هزینه‌ها و تعرفه‌های گمرکی<sup>۲</sup> مربوطه را پردازد تا بتواند کالای خود را ترخیص و تحویل بگیرد. البته ممکن است متصدیان حمل بین‌المللی انجام این تشریفات را به نمایندگی از صاحب بار به عهده بگیرند که شرایط و مسئولیت ناشی از اجرای نادرست این تشریفات در مقابل صاحب کالا موضوع نوشتاری دیگر است. لیکن انجام برخی از تشریفات گمرکی به موجب قانون، اصالتاً بر دوش متصدیان حمل قرار گرفته است که همانا اظهار اجمالی کالا به محض ورود به قلمرو گمرکی است.

حال این سوال مطرح می‌شود که با توجه به اینکه تعهد اصلی اظهار گمرکی کالا بر عهده صاحب آن است و متصدی حمل به موجب قرارداد با فرستنده؛ تنها وظیفه حمل کالا را به مقصد تعیین شده بر عهده گرفته است، مبنای الزام او به اظهار اجمالی کالا در مقابل گمرک چیست؟ از سوی دیگر، با توجه به اینکه اظهار اجمالی کالا از سوی متصدی حمل به پشتوانه اسناد حمل صورت می‌گیرد (که با توجه به قواعد حقوق حمل و نقل از سوی فرستنده تنظیم می‌شود) چگونه می‌توان برای متصدی حمل در صورت اظهار خلاف واقع مسئولیت قائل شد و آیا به همین دلیل است که قانونگذار امکان اصلاح اظهارنامه اجمالی را در مواردی برای متصدی حمل به رسمیت شناخته است؟ در حقیقت، مسئله این است که مسئولیت متصدی حمل در اظهار اجمالی کالا تا کجا پیش می‌رود؟ آیا صرفاً محدود به مندرجات بارنامه‌های صادره است یا آنکه مسئولیتی فراتر از آنها بر دوش دارد و باید خود به کنکاش و جستجو برای احراز حقیقت پردازد؛ همانطور که برای سلب مسئولیت خود در رابطه قراردادی حمل و نقل به درج رزرو در بارنامه مبادرت می‌ورزد؟ اینجا است که باید به تاثیرپذیری حقوق

۱. مستفاد از بند ش ماده ۱ ق.ا.گ.

۲. تعرفه (Tariff) به جدول یا فهرست عوارضی اطلاق می‌شود که برای هر دسته از کالاهای وارداتی از سوی سازمان گمرک تعیین و با توجه به سیاست‌های اقتصادی کشورها در معرض تغییر دائمی می‌باشد. مرسوم است که گمرک (Customs) را به عنوان مرجعی صرفاً جهت دریافت تعرفه می‌شناسند به طوری که عنوان گمرک به تعرفه گره خورده است ر.ک. به: (Doherty, 1987: 302).

گمرکی از قواعد حقوق حمل و نقل و پیوند این دو رشته حکم داد.

در این نوشتار، افزون بر مبنا و شرایط مسئولیت متصدی حمل در صورت اظهار خلاف واقع، نحوه اظهار اجمالی کالا از سوی متصدی حمل مورد تبیین قرار گرفته است و در این خصوص معلوم شد که ابتدای اظهارنامه اجمالی، افزون بر بارنامه، سندی به نام «فهرست کل بار (مانیفست)» است که قانونگذار به امکان جایگزینی اظهارنامه با این سند حکم داده است. لذا باید دید ماهیت حقوقی مانیفست چیست و چه خصوصیتی دارد که از نظر مراجع گمرکی قابلیت جانشینی اظهارنامه اجمالی به عنوان یک سند اداری را داراست؟ همچنین، به این سوال نیز پاسخ داده می‌شود که در میان متصدیان حمل متعدد که در عملیات انعقاد و اجرای قرارداد حمل دخالت دارند (متصدی حمل قراردادی، متصدی حمل عملی و متصدی متوالی) تکلیف اظهار اجمالی کالا بر عهده چه کسی است؟ متصدی حمل قراردادی یا متصدی که کالا را به هنگام ورود به قلمرو گمرکی حمل کرده و آن را به مرجع تحویل گیرنده در گمرک تسلیم می‌کند؟ این تعهد متصدی حمل اگرچه در قلمرو حقوق گمرکی به عنوان شاخه‌ای از حقوق عمومی مطرح است اما در این نوشتار از زاویه حقوق حمل و نقل مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. تاکنون در خصوص موضوع این مقاله تحقیقی در حقوق ایران به عمل نیامده است. روش تحقیق در این مقاله به صورت توصیفی-تحلیلی بوده و از دستاوردهای مطالعه تطبیقی با حقوق گمرکی اتحادیه اروپا نیز استفاده لازم به عمل آمده است.

## ۱. تشریفات و نحوه اظهار اجمالی کالا

بر اساس اصول مسلم حقوق گمرکی، هر کالایی که وارد قلمرو گمرکی می‌شود موضوع تشریفات گمرکی<sup>۱</sup> قرار می‌گیرد. تشریفات گمرکی در راستای اجرای قانون امور گمرکی<sup>۲</sup> و

۱. «تشریفات گمرکی» در بند چ ماده ۱ قانون امور گمرکی به «کلیه عملیاتی تعریف شده است که در اجرای مقررات گمرکی انجام می‌شود».

۲. قانون امور گمرکی ایران مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ که از این پس به صورت «ق.ا.گ» از آن یاد می‌شود به همراه آیین‌نامه اجرایی آن منبع اصلی مورد مطالعه در حقوق گمرکی ایران است. البته حقوق گمرکی که یکی از شاخه‌های حقوق عمومی به شمار می‌رود فقط قوانین ملی کشورها را در بر نگرفته و افزون بر آنها، از معاهدات دو یا چندجانبه و حتی مقررات گمرک بین‌المللی نشأت می‌گیرد. قلمرو این مقررات به حدی گسترده است که علاوه بر تعرفه‌های گمرکی که هسته مقررات گمرکی را تشکیل می‌دهد موانع فنی تجارت و اقدامات کنترل‌کننده، بازرسی قبل از حمل، قواعد مبدا، یارانه‌ها و حتی جنبه‌های تجاری حقوق مالکیت فکری را هم در بر می‌گیرد و در تمام موارد با هدف تسهیل تجارت بین‌المللی و رفع محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها از سوی سازمان تجارت جهانی به نظم درآمده است. برای آگاهی بیشتر از منابع حقوق بین‌الملل گمرکی ر.ک به: (Gotschlich, 1988: 947; Cheng, 2010: 9).

مقررات ناظر بر واردات، صادرات و ترانزیت یا عبور کالا از مرزهای یک کشور وضع شده و خروج کالا از اماکن گمرکی مستلزم انجام این تشریفات است. در حمل بین‌المللی بار، متصدیان حمل پس از تحویل گرفتن کالا از فرستنده و قبل از تحویل آن به گیرنده به واسطه عبور از مرزهای کشور (به هنگام خارج یا وارد شدن) ملزم هستند تا کالا را جهت طی تشریفات گمرکی، در اختیار گمرک قرار دهند. «متصدی حمل مکلف است کالای بارگیری شده به مشخصات کمی و کیفی مندرج در بارنامه را تحویل گمرک مقصد نماید»<sup>۱</sup> (احمدی، ۱۳۹۰: ۸۲). تحویل بار به مرجع تحویل گیرنده<sup>۲</sup> بایستی مطابق با اظهارنامه‌ای باشد که متصدی حمل قبل از تخلیه بار به گمرک تسلیم نموده است. از آنجا که اظهار تفصیلی کالا توسط مالک آن یا نماینده او انجام می‌شود به اظهارنامه‌ای که متصدیان حمل به گمرک تسلیم می‌نمایند اظهارنامه اجمالی<sup>۳</sup> اطلاق می‌شود که از دیدگاه قانون امور گمرکی به عنوان تعهد اصلی متصدی حمل در قبال گمرک به شمار می‌آید<sup>۴</sup> (Lyons, 2001: 175).

بر اساس ماده ۱۸ ق.ا.گ، «شرکت‌های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هریک از آنها نسخه‌ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه‌های (راهنماهای) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه،

۱. البته این تعبیر از تعهد متصدی حمل صحیح نیست؛ زیرا لزوماً ورود کالا به قلمرو گمرکی منجر به تحویل آن به گمرک نمی‌شود از قبیل عبور ترانزیتی کالا و آنچه در حقیقت، بر عهده متصدی حمل است اظهار کالا است تا کالای وارد شده به قلمرو گمرکی برای مراجع گمرکی شناسایی شود که این اظهار به صورت تسلیم اظهارنامه اجمالی انجام می‌شود.

۲. ممکن است مرجع تحویل گیرنده با امکان گمرکی خلط شود در حالی که این دو مفهوم با یکدیگر تفاوت دارند: بر اساس جزء ک ماده ۱ ق.ا.گ، مرجع تحویل گیرنده «شخص حقوقی است که به موجب قانون یا قراردادهای متکی به قانون مسئولیت تحویل و نگهداری کالاها را مربوط به عموم اشخاص را که تشریفات گمرکی آن انجام نشده است در اماکن گمرکی بر عهده دارد. این اصطلاح شامل سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی نیست». در حالی که اماکن گمرکی به معنای «انبارها، باراندازها، اسکله‌ها، فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه آهن و هر محل یا مکانی است که تحت نظارت گمرک است و برای انباشتن و نگهداری کالاها جهت انجام تشریفات گمرکی استفاده می‌شود» (بند ۱ ماده ۱ ق.ا.گ).

### 3. Summary Declaration.

۴. از آنجا که تکلیف اصلی انجام تشریفات گمرکی از جمله اظهار کالا بر عهده صاحب کالا (که عموماً گیرنده است) قرار دارد، آنچه بر عهده متصدی حمل می‌باشد به عنوان «تشریفات مقدماتی قبل از اظهار» از سوی قانونگذار (عنوان بخش سوم قانون امور گمرکی) معرفی شده است. «تمام عملیاتی که از جانب شخص مسئول و ذی‌مدخل در موضوع (متصدی حمل) و از طریق گمرک از لحظه ورود و عرضه کالا در قلمرو گمرکی تا زمانی که این کالا تحت یکی از رویه‌های گمرکی قرار گیرد تشریفات مقدماتی (تشریفات غیر قطعی) محسوب می‌گردد» (احمدی، ۱۳۸۴: ۲۲۶).

اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم نمایند. اظهارنامه اجمالی باید به زبان فارسی و طبق نمونه‌ای که گمرک ایران با هماهنگی مراجع تحویل گیرنده تهیه می‌نماید، بدون حک و اصلاح و قلم خوردگی تنظیم گردد.<sup>۱</sup>

در اظهار اجمالی هر چند مانند اظهار تفصیلی اوصاف کالا به گمرک اعلام می‌شود اما تمام اطلاعات مربوط به کالا را شامل نشده بلکه صرفاً خصوصیات کلی بار موجود در وسیله نقلیه از قبیل بسته‌بندی کالا، وزن و ماهیت کالا و نیز شیوه حمل و مکان بارگیری به گمرک اعلام می‌گردد (Wendler & others, 2006: 246). این تکلیف به محض ورود وسیله حمل به قلمرو گمرکی بر عهده متصدیان حمل قرار دارد حتی در فرضی که وسیله حمل خالی از هر گونه محموله‌ای باشد و به این ترتیب، هر چند موضوع اظهار اجمالی،<sup>۲</sup> خود کالا می‌باشد اما فقدان کالا (جنبه عدمی آن) هم باید از سوی متصدی حمل اعلام گردد.

شایان ذکر است هر چند تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا با تسلیم اظهارنامه اجمالی به شرح فوق انجام می‌شود اما به همین امر ختم نمی‌شود و به منظور تضمین صحت اظهار خود، متصدی حمل باید تضمین به گمرک بسپارد. این تعهد فرعی به طور ضمنی از تبصره ۴ ماده ۱۰۴ ق.ا.گ قابل برداشت است که بر اساس آن «مسئول پرداخت جریمه‌های فوق در مورد شرکت‌های حمل و نقلی که در ایران نمایندگی دارند، نمایندگی‌های مزبور است و در مورد شرکت‌های حمل و نقلی که نمایندگی رسمی در ایران ندارند گمرک می‌تواند به منظور وصول جریمه‌های احتمالی از حامل کالا تضمین لازم را اخذ کند». بنابراین، بر اساس این حکم متصدیان حمل ایرانی و متصدیان حمل خارجی که دارای

۱. مشابه چنین حکمی در غالب نظام‌های حقوقی ولو از نوع تجارت آزاد مقرر شده است آنچنانکه بر اساس بند ۱ ماده ۱۲۷ قانون گمرکی اتحادیه اروپا (The Union Customs Code) اصلاحی ۱۹ اکتبر ۲۰۱۳، هر کالایی که وارد قلمرو گمرکی اتحادیه می‌شود بایستی تحت پوشش یک اظهارنامه اجمالی ورودی قرار گیرد. به موجب بند ۴ همان ماده، اظهارنامه اجمالی کالا باید توسط متصدی حمل تسلیم گردد.

۲. جدا از تکلیف متصدیان حمل به اظهار اجمالی کالا، اظهار اجمالی وسایل حمل خارجی و به اصطلاح، ظرفی که کالا در آن قرار می‌گیرد نیز به موجب قانون بر دوش متصدیان حمل قرار گرفته است (ماده ۹۷ ق.ا.گ). شایان ذکر است که این تعهد در مورد وسایل حملی است که در یک کشور خارجی به ثبت رسیده و برای حمل و نقل داخلی مورد استفاده قرار نگیرد. به عبارت دیگر، هر متصدی حمل خارجی و نیز متصدیان حمل ایرانی که وسایل حمل خارجی را برای مسیرهای بین‌المللی (که مبدا یا مقصد آن ایران است) اجاره کرده‌اند مشمول این تعهد هستند اما وسایل حمل خریداری شده توسط شرکت‌های حمل ایرانی یا اجاره شده برای حمل و نقل داخلی مشمول تشریفات گمرکی بوده و بر اساس تبصره ماده ۳۸ ق.ا.گ و مانند کالا با آنها برخورد می‌شود.

نمایندگی رسمی در ایران هستند از تکلیف سپردن تضمین معاف هستند اما در سایر موارد به منظور حفظ حقوق دولتی باید تضمین سپرده شود.<sup>۱</sup> بی تردید سپردن تضمین باید در همان مهلت زمانی تسلیم اظهارنامه انجام شود تا گمرک با مشکل دسترسی به متصدی حمل پس از عزیمت او مواجه نگردد.

## ۲. مبنای الزام متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا

بر اساس ماده ۱۸ ق.ا.گک معلوم شد که متصدی حمل باید به اظهارنامه اجمالی فهرست کل بار و بارنامه‌های هر ردیف از این فهرست را (در صورت نیاز) منضم نماید. حال این مسئله مطرح است که آیا این تعهد متصدی حمل یک تعهد تبعی و وابسته به اسناد حمل موجود است یا آنکه مستقل از آن اسناد بر عهده او قرار دارد؟ به بیان دیگر، آیا متصدی حمل در اظهار کالا باید به مندرجات بارنامه‌ها یا راهنماهای صادره اتکا کند یا آنکه خود ملزم به کشف خصوصیات کمی و کیفی بار موجود در وسیله حمل است و صرف نظر از مفاد بارنامه باید معلومات خود را اظهار نماید.

همانطور که از متن ماده ۱۸ ق.ا.گک. بر می آید با توجه به انعکاس مراتب کلی بارنامه در فهرست کل بار، تسلیم بارنامه به انضمام اظهارنامه در هر حال الزامی نبوده و تنها در صورت نیاز به آن عمل می‌شود. این خود گواه آن است که مبنای اظهار در مندرجات بارنامه نهفته است و متصدی حمل تکلیفی بیشتر از آنچه در بارنامه‌های مربوط به هر ردیف از اظهارنامه آمده ندارد. در حقیقت، در حمل کالا با توجه به سرعتی که مد نظر طرفین قرارداد است متصدی حمل امکان تعیین کمیت و کیفیت بار تحویلی به خود را نداشته و ناگزیر به صحت اطلاعات اعلام شده از سوی فرستنده اعتماد می‌شود. در حقیقت، بارنامه یا توسط فرستنده تنظیم می‌شود یا بر اساس اطلاعاتی که او در اختیار متصدی حمل می‌گذارد صادر می‌شود (Rodiere, 1977: 380). به همین دلیل غالب کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل، مسئولیت صحت داده‌های بارنامه را بر دوش فرستنده گذارده‌اند، مگر آنکه متصدی حمل در خصوص

۱. اگرچه در تبصره یاد شده از عبارت «گمرک می‌تواند...» استفاده شده است اما این حکم قانونگذار بر اختیار گمرک برای گرفتن تضمین دلالت نمی‌کند تا به تشخیص خود تضمین اخذ نماید بلکه با توجه به اصل لزوم حفظ منافع عمومی و دولتی در حقوق عمومی، این امر در خصوص مراجع دولتی و حاکمیتی الزامی می‌باشد.

برخی از مندرجات اعلام رزرو نموده باشد.<sup>۱</sup>

با این حال ممکن است از برخی مواد قانون امور گمرکی خلاف این ادعا برداشت شود به گونه‌ای که تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا بر اساس علم مستقل خود او از کالاهای بارگیری شده در وسیله حمل صورت می‌گیرد و تنها اگر امکان احراز وصفی از بار از قبیل ماهیت آن را نداشته باشد، مسئولیت او محدود به اعلامات فرستنده بار خواهد بود که طی بارنامه به ثبت رسیده است. تبصره یک ماده ۱۸ ق.ا.گک مقرر می‌دارد: «مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل به هنگام تنظیم و تسلیم اظهارنامه از نظر محتویات بسته‌های آکبند محدود به مندرجات بارنامه‌های مربوطه است. بارگنج‌های بارگیری و مهر و موم شده از طرف فرستنده کالا در حکم بسته آکبند تلقی می‌گردد.» مفهوم مخالف این ماده حکایت از آن دارد که جز در خصوص محتویات بسته‌های آکبند، راجع به سایر اوصاف بار، متصدی حمل نباید به اسناد حمل تکیه داشته باشد بلکه خود او موظف است به بررسی اوصاف بار موجود در وسیله حمل پرداخته و مبتنی بر اطلاعات کسب نموده اظهارنامه اجمالی تسلیم نماید.

چنین برداشتی از ظاهر تبصره مزبور، با مقتضیات صنعت حمل و نقل سازگاری ندارد و در مقام جمع می‌توان چنین اظهار کرد که متصدی حمل در زمان تنظیم و تسلیم اظهارنامه اجمالی مکلف است مفاد بارنامه را با خصوصیات ظاهری بار که به طور اجمالی قابل احراز است تطبیق داده و سپس در اظهارنامه درج نماید اما در هر حال، مبنای اظهار او در مقابل گمرک همان مندرجات بارنامه‌های صادره است مگر آنکه مفاد بارنامه‌های صادره با ظاهر بار موجود در وسیله حمل مغایرت آشکار داشته باشد.

بر خلاف آنچه برخی از نویسندگان بیان داشته‌اند (Wendler & Others, 2006: 246) هدف از اظهار اجمالی کالا توسط متصدی حمل آن نیست که امکان راستی‌آزمایی اظهار تفصیلی صاحب کالا در آینده فراهم شود. در واقع اساساً اظهار اجمالی کالا از سوی متصدیان حمل مبنای تشریفات گمرکی قرار نمی‌گیرد بلکه اعمال مقررات گمرکی از قبیل ارزش‌گذاری کالای وارداتی یا صادراتی و وصول حقوق ورودی بر مبنای اظهارنامه تسلیمی از سوی

۱. بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ در مورد حمل و نقل دریایی کالا، ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در خصوص یکسان‌سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، ماده ۷ کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده، ماده ۸ قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا (CIM)، پیوست ب کنوانسیون کوتیف ۱۹۹۹.

صاحب کالا و اسناد پیوست آن به عمل می‌آید (ماده ۳۹ ق.ا.گک). در حقیقت، همانطور که برخی از صاحب‌نظران معتقد هستند «هدف از تسلیم اظهارنامه اجمالی شناسایی کالایی است که به قلمرو گمرکی وارد می‌شود» (Lasok, 1998: 296) تا امکان ارزیابی خطرات (اعم از امنیتی، ایمنی و بهداشتی) مربوط به کالایی که قرار است به کشور وارد شود فراهم گردد و تمهیدات لازم پیش‌بینی شود. اگر این تعهد بر دوش متصدیان حمل بار شده است به دلیل اطلاع و آگاهی مفروض آنها از نوع و مقدار کالاهایی است که توسط آنها حمل شده است؛ اطلاعاتی که بر اساس منافع تجاری طرفین قرارداد حمل و به پشتوانه اسناد حمل حاصل شده و ظن قوی بر صحت آنها وجود دارد.<sup>۱</sup>

به دلیل همان مبنای یاد شده است که قانونگذار از نظر زمانی، به صرف ورود به قلمرو گمرکی، متصدیان حمل را مکلف به اظهار اجمالی کرده است. یعنی، کالا در حالی که هنوز از وسیله حمل تخلیه نشده و به اماکن گمرکی وارد نشده است موضوع کنترل گمرکی قرار می‌گیرد (پورسید، ۱۳۷۳: ۳۰)؛ چه، دریافت اظهارنامه اجمالی در این مقطع زمانی، گمرک را قادر می‌سازد تا ارزیابی خطر مربوط به کالا از حیث ایمنی و مقررات واردات را قبل از تخلیه کالا و ورود آن به اماکن گمرک انجام داده و تدابیر لازم برای اعمال مقررات را اتخاذ کند. این در حالی است که به همین دلیل، دیگر کشورها از قبیل اتحادیه اروپا آغاز نظارت گمرکی را به قبل از زمان ورود کالا به قلمرو گمرکی افزایش داده‌اند تا ارزیابی خطر قبل از ورود فیزیکی کالا به سرزمینشان میسر گردد (Wendler, 2006: 244). به این صورت که تسلیم اظهارنامه اجمالی به هنگام حرکت وسیله حمل از مبدا یا زمانی بعد از آن (بر حسب شیوه حمل) صورت می‌گیرد و به نظر می‌رسد که قانون ایران هم از این جهت مستلزم اصلاح است.<sup>۲</sup>

۱. شایان ذکر است که مبنای شناسایی کالا بدون اشاره به هدف شناسایی، در خصوص اظهار اجمالی وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری نیز از سوی قانونگذار اعلام شده است، آنجا که ماده ۹۷ ق.ا.گک، مقرر می‌دارد: «وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری به هنگام ورود و خروج فقط یک برگه اظهارنامه اجمالی ورودی یا خروجی بدون نیاز به اسناد دیگر، به منظور شناسایی و تسویه این وسایل نقلیه به گمرک تسلیم می‌کنند و به شرط سپردن تعهد، شرکت حمل و نقل ایرانی مربوطه از سپردن تضمین معاف است».

۲. در انگلستان کپی مانیفست باید قبل از رسیدن کشتی در اختیار نماینده متصدی حمل باشد تا از تاخیر در شروع عملیات تخلیه اجتناب گردد (Mitchell, 1990: 55).

۳. استثنائات اظهار اجمالی کالا: حمل کالا تحت پوشش کارنه تیر و حمل یکسره اگرچه قانون امور گمرکی در تمام حالات و رویه‌های گمرکی، متصدی حمل را به اظهار اجمالی کالا ملزم کرده است اما در صورتی که کالا تحت پوشش کارنه تیر (TIR) حمل و موقتاً وارد کشور شده باشد متصدی حمل از چنین تعهدی بری می‌باشد. در حقیقت، به موجب «کنوانسیون گمرکی ۱۹۵۹ راجع به حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا تحت پوشش کارنه تیر» که پس از دو بار اصلاح در سال ۱۹۷۵ نهایی گردیده (و کشور ما نیز در اول خرداد ۱۳۶۳ به این کنوانسیون ملحق شده است) متصدی حملی که کالا را تحت پوشش کارنه تیر حمل نماید از تکلیف تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین معاف بوده و کالای موجود در وسیله حمل نیز در گمرک بین‌راهی (بنا به اصل) مورد بازرسی قرار نمی‌گیرد (ماده ۱۵ کنوانسیون). این معافیت که در تبصره ماده ۹۸ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز مورد تصریح قرار گرفته است (که بر اساس آن «کالای تحت پوشش کارنه تیر بدون نیاز به تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین، عبور (ترانزیت) می‌شود») به منظور تسهیل حمل و نقل جاده‌ای در ترانزیت خارجی به تصویب کشورها رسیده است و نقطه عطفی در ارتقای حمل و نقل بین‌المللی که همواره به واسطه موانع گمرکی ملی با کندی و اختلال مواجه بوده است به شمار می‌رود (TIR Handbook, 2013: 4). در این فرض، کارنه تیر به عنوان یک سند گمرکی بین‌المللی مورد شناسایی کشورهای بین‌راهی قرار گرفته و در صورت پلمپ بودن وسیله حمل به هنگام ورود به گمرک مبدأ، اجرای دستورالعمل‌های حفاظتی مربوط به کانتینر و محفظه بار و در نهایت پوشش ریسک‌های مربوط توسط موسسه ضامن، نه تنها بار در گمرکات کشور بین‌راهی بدون بازرسی عبور می‌کند بلکه متصدی حمل هم دیگر ملزم به اظهار بار و سپردن تضمین نخواهد بود (TIR Handbook, 2013: 4). در حقیقت، مبنای این معافیت متصدی حمل، تعهد موسسه ضامن (که در کشور ما بر اساس قانون الحاق به کنوانسیون تیر، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران موسسه ضامن می‌باشد) به جبران خسارات مربوط به تعرفه‌های گمرکی بار است که این تعهد با صدور کارنه تیر<sup>۱</sup> ایجاد می‌شود<sup>۲</sup> (جباری، ۱۳۹۵: ۱۶۱).

۱. TIR CARNET، کارنه تیر سند گمرکی است که از سوی کشور مبدأ صادر شده و در حمل و نقل از نوع ترانزیت در کشورهای بین‌راهی که عضو کنوانسیون تیر هستند به رسمیت شناخته می‌شود و به نظر می‌رسد از آنجا که کارنه تیر واجد اوصاف کالا و وسیله حمل است این ویژگی، مراجع گمرکی را از اظهار اجمالی کالا توسط متصدی حمل بی‌نیاز می‌کند.

۲. البته برای آنکه موسسه ضامن به شرح فوق متعهد گردد لازم است تا متصدی حمل با او قراردادی منعقد نماید و طی آن به اجرای مفاد کنوانسیون تیر، استرداد کارنه تیر پس از تکمیل عملیات حمل و نیز بازپرداخت عوارض و جرایم که توسط موسسه ضامن جبران شده است متعهد گردد (Wulf & Sokol, 2005: 255).

مورد دیگری که ممکن است در زمره استثنائات تعهد متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا قلمداد شود، «حمل یکسره» است. حمل یکسره علی‌رغم آنکه با ترانزیت (که به شرح فوق ممکن است تحت شمول کارنه تیر انجام شود)<sup>۱</sup> شباهت دارد اما نوعی ترانزیت داخلی و به عنوان یک رویه گمرکی شناخته می‌شود و در فرضی به کار می‌رود که با توجه به توافق طرفین قرارداد حمل، مقصد تعیین شده در سند حمل نه یک شهر مرزی بلکه یکی از شهرهای داخلی (مانند اصفهان) بوده و متصدی حمل مکلف به حمل بار تا مقصد تعیین شده باشد. در حقیقت، در حمل یکسره؛ کالا بر روی وسیله حمل به اماکن گمرکی وارد می‌شود و بدون تخلیه و تحویل در این اماکن از آنجا خارج می‌شود.<sup>۲</sup> در این حالت، اگر در شهر مقصد بارنامه گمرک مجاز و مناسب وجود داشته باشد به تقاضای شرکت حمل و نقل و با انجام تشریفات مربوطه، گمرک مرز ورودی مکلف است پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره صادر نماید (تبصره ۳ ماده ۶۰ ق.ا.گ.ک)؛ زیرا تشریفات گمرکی قطعی در گمرک مقصد انجام می‌شود و به همین دلیل، کالا در گمرک مرز ورودی تخلیه نشده و مشمول تشریفات قرار نمی‌گیرد، لذا ممکن است این شائبه پدید آید که اظهار اجمالی آن هم نزد گمرک ورودی لازم نیست. لیکن حقیقت آن است که هیچ چیز در حمل یکسره از تکلیف متصدی حمل به تسلیم اظهارنامه اجمالی به محض ورود به قلمرو گمرکی نمی‌کاهد؛ چرا که اظهار اجمالی ملازمه‌ای با لزوم اظهار تفصیلی در همان گمرک ندارد و همانطور که در بالا به آن اشاره شد هدف از اظهار اجمالی، شناسایی کالا و ارزیابی خطرات مربوط به آن می‌باشد. به این ترتیب، متصدی حمل، کالا را به گمرک مرز ورودی اظهار اجمالی نموده و درخواست صدور پروانه حمل یکسره می‌نماید و پس از صدور پروانه شرکت حمل و نقل متعهد می‌گردد کالا را بدون دخل و تصرف به گمرک شهر داخلی که در گمرک مرز ورودی مشخص شده تحویل داده و رسید دریافت نماید و بدیهی است سایر عملیات موقوف به مراجعه صاحب کالا و انجام تشریفات گمرکی قطعی خواهد بود (بنایی، ۱۳۹۶: ۴۱).<sup>۳</sup>

۱. عملیات ترانزیت به حمل کالا از یک کشور (کشور مبدا) به کشور دیگر (کشور مقصد) از طریق یک کشور ثالث (کشور ترانزیت) اطلاق می‌شود (Ibid).

۲. مدلول بند ۱ ماده ۱ ق.ا.گ.ک.

۳. بی‌تردید «اگر کالای مزبور در مهلت مقرر کالا یا جزئا به گمرک مقصد واصل نشود جز در موارد قوه قهریه مشمول مقررات قاچاق می‌شود» (ماده ۶۲ ق.ا.گ.ک) و مجازات مربوطه متوجه متصدی حملی است که پروانه حمل یکسره دریافت و عملیات حمل را از گمرک مرز ورودی تا گمرک مقصد عهده‌دار بوده است.

#### ۴. متعهد به اظهار اجمالی کالا در میان متصدیان حمل متعدد

مسئله ای که طرح آن در اینجا ضروری است تعیین متصدی حملی است که انجام تشریفات مقدماتی بر عهده او قرار دارد؛ چرا که در روابط پیچیده حمل و نقل ممکن است نه یک متصدی حمل بلکه اشخاص متعددی درگیر عملیات حمل باشند؛ از قبیل متصدی حمل قراردادی<sup>۱</sup> که قرارداد حمل را با صاحب کالا منعقد و حمل آن را به عهده گرفته است و متصدی حمل عملی<sup>۲</sup> که بدون آنکه طرف قرارداد با صاحب کالا (فرستنده یا گیرنده) باشد عملیات حمل کالا را انجام داده است.<sup>۳</sup> از سوی دیگر، ممکن است چند متصدی حمل به صورت متوالی (Successive Carrier) عملیات حمل را عهده دار شده باشند و باید مشخص شود که کدام یک از متصدیان حمل فوق مکلف به اظهار اجمالی کالا هستند؟

قانونگذار در ماده ۱۸ از عبارت «شرکت های حمل و نقل» استفاده کرده است که با توجه به بند س ماده ۱ ق.ا.گک، «شرکت حمل و نقل بین المللی، شخص حقوقی است که به موجب مقررات قانونی، مجاز به انجام عملیات حمل و نقل بین المللی است». اصطلاح و تعریف قانونگذار که از حیث محدود کردن متصدیان حمل به اشخاص حقوقی، محل تأمل است بر تمام انواع متصدیان یاد شده در بالا قابلیت اطلاق داشته و راه حلی به دست نمی دهد. از یک سو، اظهار اجمالی به اتکای اسناد حمل صورت می گیرد که این اسناد (که باید ضمیمه اظهارنامه گردد) از سوی متصدی حملی امضا شده است که قرارداد حمل را منعقد یا اولین بخش عملیات حمل را انجام داده است.<sup>۴</sup> از سوی دیگر، اظهار اجمالی کالا بر اساس کم و کیف کالاهای موجود در وسیله نقلیه به هنگام اظهار صورت می گیرد و تعهد اظهار اجمالی باید بر دوش آن متصدی حمل باشد که کالا را متصرف است.

با وجود این، از سیاق ماده ۱۸ ق.ا.گک و واقعیات حمل و نقل به نظر می رسد در حقوق ایران تنها متصدی حملی که در زمان ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی تصدی عملیات حمل را بر عهده دارد (متصدی حمل عملی و یا آخرین متصدی حمل متوالی) مسئول اظهار گمرکی است و برای مرجع گمرکی اهمیتی ندارد که قبل از این مرحله چه کسی عملیات حمل را انجام داده و یا چه کسی قرارداد حمل را منعقد و اسناد حمل را صادر نموده است. لذا

1. Contractual Carrier.  
2. Actual Carrier.  
3. René Rodier, 1977: 310-333.  
4. First Carrier.

اگر قرارداد توسط فرواردر<sup>۱</sup> منعقد شده باشد و کالا توسط شخص دیگری به قلمرو گمرکی وارد شده باشد تعهد اظهار اجمالی بر دوش فرواردر نخواهد بود.<sup>۲</sup> البته قانونگذار تسلیم اظهارنامه اجمالی از سوی نمایندگان مجاز شرکت های حمل و نقل را نیز پذیرفته است (ماده ۲۲ ق.ا.گ) اما مسئولیت مربوطه را شامل تمام مسئولیت های گمرکی، بندری و فرودگاهی بر عهده نماینده مزبور گذارده است.

##### ۵. جایگاه فهرست کل بار (مانیفست) در اظهار اجمالی کالا از سوی متصدی حمل

تکیه گاه و مستند اظهار اجمالی متصدی حمل، فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه (یا راه نامه بر حسب شیوه حمل) است. اهمیت و جایگاه فهرست کل بار در این باره به اندازه ای است که نظام های حقوقی از قبیل اتحادیه اروپا به امکان جانشینی اظهارنامه اجمالی با فهرست کل بار حکم داده اند (Walsh and McCarthy, 1996: 80; Bugden, 1999: 124). به همین ترتیب، تبصره ۲ ماده ۴۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۱/۱۲/۶ هیات وزیران، مشروط به قابل انتساب بودن مانیفست به متصدی حمل و تکمیل بودن مندرجات آن بر امکان جانشینی اظهارنامه صحه گذارده است. بر اساس این تبصره «در صورتی که فهرست کل بار (مانیفست) امضا شده (موضوع ماده ۱۸ قانون) اطلاعات موضوع اظهارنامه اجمالی را داشته باشد به جای اظهارنامه اجمالی پذیرفته می شود ولی برای کالاهای خطرناک باید اظهارنامه اجمالی جداگانه تسلیم شود».<sup>۳</sup> همچنین، به موجب ماده ۱۶ مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹ وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد، متصدیان حمل هوایی و دریایی و صاحبان وسایل نقلیه تنها مکلفند فتوکپی بارنامه هر قلم از محمولات به انضمام فهرست کل بار را تسلیم سازمان منطقه آزاد نماید و تکلیفی به تسلیم اظهارنامه اجمالی کالا دیده نمی شود. لذا باید دید فهرست کل بار چه خصوصیتی دارد که این ارزش برای آن در نظر گرفته شده است.

مانیفست که قانونگذار ایرانی از آن با عنوان «فهرست کل بار» یاد کرده است سندی در

1. Forwarder.

۲. این نظر از مفهوم تبصره ۴ ماده ۱۰۴ که به اخذ تضمین از حامل کالا (کسی که در زمان ورود به قلمرو گمرکی کالا را حمل می کرده است) حکم داده است نیز قابل برداشت است.

۳. به دلیل اهمیت حمل کالاهای خطرناک، در عرف حمل بین المللی، حتی مانیفست گمرکی جداگانه برای کالاهای خطرناک صادر می شود.

حمل بار است که بر بار حمل شده در وسیله حمل دلالت می‌کند و چون وجه رایج استفاده از آن در گمرک است در ادبیات خارجی به آن «مانیفست گمرکی»<sup>۱</sup> هم گفته می‌شود.<sup>۲</sup> برخی از مراجع، فهرست کل بار را به عنوان یک سند حمل و نقل تعریف کرده‌اند که کارکرد چک لیست دارد و خلاصه جامعی از تمام بارنامه‌های صادره توسط یک متصدی حمل برای یک سفر معین با وسیله حمل معین به دست می‌دهد. در مقابل، برخی از حقوقدانان این سند را در کنار اسنادی همچون گواهی مبدا، کارنه تیر و کارنه آتا و نه تحت عنوان اسناد حمل بلکه تحت اسناد اداری<sup>۳</sup> ذکر کرده‌اند (Bugden, 1999: 122). شاید در راستای چنین دیدگاهی بوده است که برخی از نویسندگان قدیمی فهرست کل بار را به عنوان گذرنامه تلقی کرده‌اند جز آنکه به جای اشخاص، مجوز ورود بار به شمار می‌آید (Jacobsen, 1818: 301). از مجموع این آرا چنین به نظر می‌رسد علی‌رغم آنکه فهرست کل بار توسط متصدی حمل و بر اساس بارنامه صادر شده و هر ردیف از آن به یک بارنامه و مشخصات کلی بار و نیز فرستنده و گیرنده اشاره دارد، نمی‌توان آن را «سند حمل» بلکه باید یک «سند محموله»<sup>۴</sup> به شمار آورد؛ چراکه جوهره آن را صرفاً اوصاف کلی بار (نوع بار و تعداد بسته‌ها) تشکیل داده و دلالتی در خصوص شرایط قرارداد حمل ندارد.<sup>۵</sup>

از مقایسه فهرست کل بار با بارنامه این نتیجه به دست می‌آید که مانیفست تضمین‌کننده این حقیقت است که باری که در مبدا بر روی وسیله حمل بارگیری شده است همچنان در زمانی که وسیله حمل به مقصد رسیده نیز بر روی آن باقی است و با تسلیم مانیفست به گمرک، متصدی حمل به موجود بودن بار در کشتی در زمان ورود به قلمرو گمرکی اقرار می‌کند.<sup>۶</sup> در حالی که بارنامه به عنوان سند حمل دست کم بر تحویل گرفتن بار توسط متصدی حمل (یعنی Received for Shipment B/L) و در نهایت بر بارگیری آن روی وسیله حمل (در

1. Customs Manifest.

2. <http://tfig.unece.org/contents/manifest.htm>, last seen: 30/06/2018.

3. Official Documents.

4. Cargo Document.

۵. این استدلال در خصوص ماهیت حقوقی مانیفست از تبصره ماده ۲۰ ق.ا.گ نیز به طور ضمنی قابل برداشت است که اصلاحات مربوط نوع بار و تعداد بسته‌ها را بر خلاف سایر مندرجات مانیفست محدود به زمان مشخصی (تا قبل از تخلیه) نموده است.

۶. به همین دلیل، اگر اقرار متصدی حمل منطبق با حقیقت نبوده و مندرجات اظهارنامه یا مانیفست خلاف واقع درآید با جرایم مندرج در ماده ۱۰۴ ق.ا.گ مواجه خواهد شد.

Shipped B/L) دلالت دارد اما با توجه به مخاطرات مسیر حمل بارنامه، نمی‌تواند دلیل اثبات قطعی بر بقای بار در زمان رسیدن به مقصد باشد هرچند با توجه به ماهیت رسید بودن بارنامه، گیرنده می‌تواند در صورت تلف کلی یا جزئی بار به استناد آن مطالبه خسارت نماید ( Pineau et Lefebvre, 2016: 323).

از سوی دیگر، صرف نظر از آنکه فهرست کل بار مفاد خود را از بارنامه وام می‌گیرد، امکان اصلاح آن نیز در مواردی، به وضعیت بارنامه بستگی دارد، به این صورت که بر اساس تبصره ۱ ماده ۴۰ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، «اصلاح فهرست کل بار (مانیفست) در ارتباط با نام گیرنده وقتی قابل قبول است که حداکثر تا سه روز اداری پس از تخلیه کالا به گمرک ارائه و مستند به دستور از مبدا بوده و نسخه‌های اصلی بارنامه در اختیار دستور دهنده باشد». منظور از دستور دهنده در این ماده، فرستنده است که تا زمانی که اصل بارنامه در ید او قرار دارد به موجب مقررات حاکم بر انواع روش‌های حمل، دارای حق در اختیار گرفتن محموله و اصلاح بارنامه از حیث نام گیرنده و یا تغییر مسیر حمل تا زمانی است که کالا به گیرنده تسلیم نشده است. بنابراین اگر نسخه اصلی بارنامه در اختیار گیرنده قرار گرفته باشد دیگر فرستنده حق در اختیار گرفتن بار و تغییر گیرنده را نخواهد داشت. این حکم از ماده ۳۸۳ قانون تجارت تحت عنوان حق استرداد نیز قابل برداشت است.

در هر حال بارنامه یک سند حمل است که بر شرایط حمل و مالکیت بار (امر حقوقی) دلالت دارد و در رابطه طرفین قرارداد حمل، قابلیت استناد دارد اما فهرست کل بار صرفاً از شرایط فیزیکی بار از قبیل وزن و اندازه بار حکایت می‌کند و افزون بر آن، اطلاعات کل بارهای موجود در کشتی را که می‌تواند متعلق به اشخاص مختلف باشد در بر دارد و در رابطه با مراجع گمرکی قابلیت استناد دارد (Mitchelhill, 1990: 55).<sup>۱</sup> با توجه به تعریفی که از اظهارنامه اجمالی در بند پ ماده ۱ ق.ا.گ، ارائه شده است (اظهارنامه اجمالی سندی است که به موجب آن شرکت حمل و نقل، فهرست کلی محمولاتی را که باید تخلیه و یا بارگیری شود هنگام ورود یا خروج وسیله نقلیه از کشور اعلام می‌نماید) هدف از تسلیم اظهارنامه

۱. برخی از نهادهای خارجی از قبیل شورای جهانی دریانوردی (World Shipping Council) مانیفست را همانند بارنامه منعکس کننده قرارداد حمل دانسته اند چرا که به زعم آنها، برای مدتی طولانی مرسوم بوده است که علاوه بر مشخصات بار، نام گیرنده و فرستنده هم در مانیفست درج شود. ر.ک. به:

Comments of World Shipping Council before the United States Customs Services, Proposed changes to 19 C.F.R. parts 4 and 113. September 9, 2002, p. 4.

اجمالی شناسایی کالاهایی است که در وسیله نقلیه حمل می‌شود لذا با وجود فهرست کل بار نیازی به اظهارنامه اجمالی احساس نمی‌شود و به همین دلیل می‌توان به جای تسلیم اظهارنامه اجمالی به تسلیم فهرست کل بار (به شرط امضای متصدی حمل) به گمرک اکتفا نمود.

### ۶. ضمانت اجرای اظهار اجمالی نادرست کالا

قانون امور گمرکی تنها برای مغایرت یکی از مندرجات اظهارنامه اجمالی (اختلاف تعداد بسته‌ها) ضمانت اجرا وضع نموده و در همین مورد محدود هم به جریمه انتظامی اکتفا کرده است (که میزان آن هم قابل ملاحظه نیست). این در حالی است که امکان اصلاح اظهار اجمالی بعد از کشف خلاف واقع بودن آن هم تحت شرایطی از سوی قانونگذار پذیرفته شده است و چنین به ذهن متبادر می‌شود که علی‌رغم وضع شرایط مفصل برای اظهار اجمالی کالا این تعهد متصدی حمل آنچنان جدی و لازم‌الاجرا هم نمی‌باشد. لذا این بحث مطرح می‌شود که آیا در فرض اظهار خلاف واقع، هیچ مسئولیتی متوجه متصدی حمل نبوده یا آنکه می‌توان در هر حال، (حتی در فرضی که جریمه انتظامی مقرر شده) متصدی حمل را بابت جبران خسارت ناشی از اظهار خلاف واقع خود در مقابل گمرک مسئول دانست؟

پس از آنکه متصدی حمل اظهارنامه اجمالی بار به گمرک تسلیم نمود باید بار را با همان مشخصاتی که در اظهارنامه و مانیفست پیوست آن توصیف نموده است به مرجع تحویل گیرنده در اماکن گمرکی تسلیم نماید.<sup>۱</sup> متصدی حمل مسئولیت صحت مندرجات اظهارنامه و مانیفست تسلیمی به گمرک را بر عهده دارد. بنابراین باید دید اگر در موقع تحویل قطعی محمولات وسیله نقلیه به مرجع تحویل گیرنده و تطبیق آن با اظهارنامه اجمالی و مانیفست اختلافی مشاهده شود چه مسئولیتی بر متصدی حمل بار می‌شود؟ به موجب ماده ۲۱ ق.ا.گ «هرگاه در موقع تحویل قطعی محمولات وسیله نقلیه به مرجع تحویل گیرنده و تطبیق آن با مندرجات اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار ضمیمه آن اختلافاتی از حیث تعداد بسته‌های تحویلی مشاهده شود، بلافاصله مراتب در صورت مجلسی به امضای نماینده شرکت حمل و نقل و مأموران مرجع تحویل گیرنده و نظارت گمرک می‌رسد. در مورد این اختلاف با

۱. تحویل بار به مرجع تحویل گیرنده با تنظیم فهرست تحویل و تحول و امضای آن توسط طرفین صورت می‌گیرد و به موجب تبصره ۱ ماده ۴۲ آ.ق.ا.گ از این زمان است که مسئولیت مرجع تحویل گیرنده نسبت به مقدار تخلیه شده به موجب فهرست شروع می‌شود.

شرکت حمل و نقل طبق ماده (۱۰۴) این قانون رفتار می‌شود.

به موجب ماده ۱۰۴ ق.ا.گ، «هرگاه به همراه کالایی که با رعایت ماده ۱۰۳ وارد گردیده است بسته یا بسته‌هایی مشاهده شود که در اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار یا بارنامه وسیله نقلیه، ذکری از آن نشده باشد و بسته یا بسته‌هایی در اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار یا بارنامه ذکر شود که به مرجع تحویل گیرنده، تحویل نگردیده باشد و برای توضیح علت اختلاف نیز ظرف سه ماه اسناد و مدارک مورد قبول گمرک از طرف شرکت حمل و نقل کالا ارائه نشود حسب مورد به شرح زیر رفتار می‌گردد: الف - در مورد اضافه تخلیه به ضبط بسته یا بسته‌های اضافی اکتفا می‌شود؛ ب - در مورد کسر تخلیه به اخذ جریمه انتظامی مطابق ماده ۱۱۰ این قانون اقدام می‌گردد».<sup>۲</sup>

حکم قانونگذار از چند نگاه قابل تامل و بررسی است: نخست، ضمانت اجرای مقرر برای اظهار خلاف واقع، محدود به پرداخت جریمه است که در فرض اضافه تخلیه بار در قالب ضبط بسته‌های اضافی وصول شده و نوعی جریمه عینی محسوب می‌گردد. این در حالی است که ضمانت اجرای یاد شده تنها در یک فرض اظهار خلاف واقع که همانا اختلاف از حیث تعداد بسته‌های تحویلی است مقرر شده و در خصوص سایر موارد اختلاف هیچ ضمانت اجرایی در قانون پیش‌بینی نشده است.<sup>۳</sup> وانگهی، با وجود آنکه مهلت اصلاح اظهارنامه اجمالی (همانطور که پیش از این اشاره شد)، تنها تا تاریخ تخلیه بار است، تبصره ۱ ماده ۱۰۴ اجازه داده است تا چنانچه ظرف مهلت مقرر (سه ماه) با ارائه اسناد و مدارک مورد قبول گمرک، ثابت گردد که نسبت به اختلاف، سوءنیتی نبوده است، گمرک اجازه اصلاح اظهارنامه اجمالی را می‌دهد. این به آن معنا است که ترمیم نقض تعهد به اظهار حقیقی بار با اصلاح اظهارنامه اجمالی میسر می‌باشد و حتی همان ضمانت اجرای محدود (پرداخت جریمه) در

۱. میزان جریمه مندرج در ماده ۱۱۰، حداقل پانصد هزار ریال و حداکثر یک میلیون ریال است که با توجه به حجم مبادلاتی که در تجارت خارجی صورت می‌گیرد بسیار ناچیز است.

۲. در حقوق انگلستان نیز در صورت عدم ذکر یک کالا در مانیفست یا اشتباه در اعلام جزئیات کالا، متصدی حمل مکلف است تا جرایم پردازد یا تضمینی بسپارد تا بتواند از آن بندر عزیمت کند و حتی در مواردی ممکن است به منزله شروع به جرم قاچاق باشد (Mitchelhill, 1999: 55).

۳. البته این بحث پیش می‌آید که ممکن است کالا بدون بسته‌بندی و به اصطلاح به صورت فله حمل شده باشد، در این صورت اساساً مغایرت اظهارنامه با واقعیت مصداق پیدا نمی‌کند؛ تبصره ۳ ماده ۱۰۴ ق.ا.گ با توجه به این فرض مقرر کرده است «میزان کسری و اضافی غیرمتعارف کالاهایی که بدون بسته‌بندی وارد می‌گردد نیز از نظر نحوه اقدام و اخذ جریمه مشمول مقررات این ماده می‌شود».

مورد متصدی حمل اعمال نخواهد شد. تجویز امکان اصلاح اظهارنامه و مانیفست بعد از رسیدگی گمرک، با کارکرد این اعمال و اسناد ناسازگار به نظر می‌رسد؛ چرا که مانیفست به عنوان یک سندی که در تجارت حمل و نقل و توسط تاجر صادر شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد بر طبق قواعد حقوق تجارت به زیان تاجر قابل استناد است و به همراه اظهارنامه یا مستقل از آن، اقرار محسوب می‌شود. به این ترتیب، تغییر مفاد مانیفست یا اظهارنامه پس از تسلیم آن، انکار پس از اقرار محسوب شده و نباید مسموع باشد و حکم قانونگذار مبنی بر پذیرش اصلاح پس از تخلیه و کشف مغایرت قابل قبول نیست؛ در تایید این نظر می‌توان به ماده ۱۲۹ قانون گمرک اتحادیه اروپا استناد کرد که اصلاح اظهارنامه اجمالی را بعد از شروع بررسی از سوی گمرک غیر قابل قبول اعلام نموده است. با توجه به ماهیت یاد شده در نهایت، می‌توان اصلاح اظهارنامه یا مانیفست را تا پایان مهلت تسلیم اظهارنامه پذیرفت با این فرض که در این مهلت، اقرار متصدی حمل غیر قطعی بوده و با انقضای مهلت قطعی می‌شود.

با وجود این به نظر می‌رسد در صورتی که متصدی حمل با ارائه بارنامه‌های مربوطه ثابت کند که اظهار او بر اساس بارنامه صورت گرفته است همین مطابقت اظهارنامه یا فهرست کل بار با بارنامه دلیل فقدان سوء نیت متصدی حمل به شمار خواهد رفت و باید به امکان اصلاح اظهارنامه اجمالی در صورت مغایرت با حقیقت حکم داد. به بیان دیگر، منظور از اسناد و مدارک قابل قبول در تبصره ۱ ماده ۱۰۴، همان بارنامه‌های مربوط به هر ردیف از فهرست کل بار است و همانطور که در مبحث مبنای الزام به اظهار اجمالی بیان شد، نباید متصدی حمل را به بیش از مفاد بارنامه‌های صادره مکلف و ملزم دانست.

به هر صورت، ضمانت اجرای مقرر در قانون امور گمرکی همانطور که در خود قانون تصریح شده، یک جریمه انتظامی است که به مورد شایع اظهار خلاف واقع (مغایرت در تعداد بسته‌ها) اختصاص یافته است اما در صورتی که اظهار خلاف واقع متصدی حمل به ورود خسارت به دولت (در اثر ارزیابی نادرست خطرات مربوط به کالا) منجر شود باید قائل به مسئولیت مدنی متصدی حمل در مقابل دولت بود. چنین مسئولیتی با توجه به نص و مفهوم تبصره یک ماده ۱۸ مبتنی بر تقصیر متصدی حمل است به این صورت که اگر ثابت شود متصدی حمل بر خلاف بارنامه‌های موجود، مانیفست را صادر کرده است و یا آنکه بر اساس

ظاهر بار موجود در وسیله حمل، مندرجات بارنامه‌ها مغایرت آشکار با حقیقت داشته اما او به این اختلاف آشکار توجهی نکرده است، متصدی حمل مسئول اظهار خلاف واقع خود خواهد بود. بنابراین، تحمیل مسئولیت در صورتی که ابزار احراز حقیقت برای متصدی حمل وجود نداشته باشد از قبیل اطلاعات مربوط به محتویات بسته‌های آکبند<sup>۱</sup> مصداق تکلیف مالایطاق خواهد بود و در چنین مواردی مسئولیت متصدی حمل محدود به مندرجات بارنامه‌های مربوطه خواهد بود.

به این ترتیب، متصدی حمل در خصوص مندرجات مانیفست، مسئول صحت داده‌هایی است که اظهار نموده است همانطور که ارسال کننده بار مسئول صحت داده‌هایی است که توسط او در بارنامه درج شده است و به تصریح غالب معاهدات بین‌المللی حمل و نقل؛ ضامن خساراتی است که در اثر نقص یا نادرستی اطلاعات بارنامه به متصدی حمل و یا دیگران وارد شده است. حال این مسئولیت در خصوص اضافه یا کسر تخلیه بسته‌های تحویلی به گمرک<sup>۲</sup> افزون بر مسئولیت مدنی (در صورت ورود خسارت) با جریمه انتظامی هم همراه خواهد بود. البته در صورتی که جریمه به صورت ضبط بسته‌های اضافه تخلیه باشد مسئولیت متصدی حمل در مقابل صاحب کالا هم ایجاد خواهد شد که به دلیل تقصیر او در ایفای وظایف قانونی خود، گیرنده از دریافت کالای خود محروم شده است. در چنین فرضی، متصدی حمل باید خسارت وارده به صاحب کالا را نیز جبران نماید.

## نتیجه‌گیری

تعامل حقوق گمرکی و حقوق حمل و نقل و ارتباط تنگاتنگ قواعد این دو رشته حقوق

۱. همچنین، اگرچه کانتینر (بارگنج) می‌تواند خود دربرگیرنده بسته‌های متعدد بار باشد و حتی برخی معاهدات بین‌المللی کانتینر را نوعی وسیله حمل به شمار آورده‌اند اما از آنجا که در غالب موارد و به جهت سهولت حمل به خصوص در حمل ترکیبی توسط فرستنده مهر و موم می‌شود و توافق طرفین قرارداد حمل بر باز نشدن مهر و موم توسط متصدی حمل (مگر به دستور مراجع گمرکی و بازرسی) می‌باشد قانونگذار (در ادامه همان تبصره) کانتینر بارگیری و مهر و موم شده توسط فرستنده کالا را در حکم بسته آکبند تلقی کرده است.

۲. تبصره ۳ ماده ۱۰۴ هم که مقرر داشته است «میزان کسری و اضافی غیرمعارف کالاهایی که بدون بسته‌بندی وارد می‌گردد نیز از نظر نحوه اقدام و اخذ جریمه مشمول مقررات این ماده میشود» از آن جهت که تنها در فرض فقدان بسته‌بندی محموله و آن هم اختلاف غیرمعارف ماده ۱۰۴ را حاکم دانسته است سبب بی‌اعتباری استدلال یاد شده نخواهد شد.

بیش از هر جای دیگر، در الزام متصدی حمل به اظهار اجمالی کالا آشکار می‌باشد. اظهار اجمالی کالا به موجب قانون؛ لزوماً باید مبتنی بر فهرست کل بار و بارنامه‌های مربوطه باشد اما در ضمن ابتدای بر اسناد حمل، در صورت مغایرت آشکار میان بارنامه‌های صادره و اوصاف ظاهری بار، مسئولیت صحت داده‌های مندرج در اظهارنامه با متصدی حمل است. به همین دلیل، تبصره ماده ۱۸ قانون امور گمرکی مسئولیت متصدی حمل را در خصوص محتویات بسته‌های آکبند به مفاد بارنامه مربوطه محدود کرده است اما نباید به مفهوم مخالف چنین مقررهای اعتماد کرد و در خصوص سایر مندرجات اظهارنامه اجمالی یا مانیفست، مفاد بارنامه‌های صادره را غیر قابل اتکا دانست، در غیر این صورت مسئولیتی بر متصدی حمل تحمیل می‌گردد که با مقتضیات صنعت حمل و نقل سازگاری ندارد.

الزام به اظهار اجمالی کالا در تمام حالات حمل حتی حمل یکسره که تشریفات قطعی گمرکی به زمانی دیگر موکول می‌شود وجود دارد و همانطور که در این نوشتار ملاحظه شد تنها استثنا به حمل جاده‌ای کالا تحت پوشش کارنه تیر در ترانزیت بین‌المللی مربوط می‌شود که معافیت متصدی حمل از اظهار کالا و نیز سپردن تضمین مورد تصریح کنوانسیون تیر و نیز مقررات داخلی ما قرار گرفته است.

از سوی دیگر، نقش اساسی را در اظهار اجمالی کالا، فهرست کل بار ایفا می‌کند که با توجه به آنکه تمام خصوصیات کلی بارهای موجود در وسیله نقلیه به موجب این سند مدلل می‌گردد در صورت ممضی بودن، ارائه آن، متصدی را از تنظیم و تسلیم اظهارنامه اجمالی نیز بی‌نیاز می‌سازد. همانطور که در این مقاله شرح آن آمد فهرست کل بار، نه یک سند حمل بلکه سند محموله است؛ چراکه بر خلاف بارنامه که بر کلیه شرایط قرارداد حمل دلالت دارد و مسئولیت صحت مندرجات آن بر عهده فرستنده بار است، مانیفست صرفاً از اوصاف بار (آن هم نه تمام اوصاف) حکایت داشته و نوعی اقرار از جانب متصدی حمل به موجود بودن بار در وسیله حمل با اوصاف اظهار شده از سوی متصدی به شمار می‌رود.

قانون امور گمرکی اظهار اجمالی کالا را بر عهده شرکت‌های حمل و نقل گذارده است بی‌آنکه تکلیف قضیه را در روابط پیچیده حمل و نقل که افزون بر متصدی حمل قراردادی، ممکن است متصدیان حمل عملی یا متوالی را هم شامل شود، مشخص سازد. بر اساس قواعد

حقوق حمل و نقل، این نتیجه به دست آمد که اگر قرارداد حمل توسط یک شرکت منعقد شده باشد اما عملیات حمل توسط یک یا چند متصدی دیگر انجام شده باشد متصدی حملی مکلف به اظهار اجمالی کالا می‌باشد که به هنگام ورود به قلمرو گمرکی متصرف کالا بوده است. این نظر بر اساس مهلت زمانی اظهار اجمالی کالا در حقوق ایران ارائه شده است که ورود به قلمرو گمرکی آغاز شده و تا قبل از تخلیه بار ادامه دارد.

اگرچه از مفاد قانون امور گمرکی چنین برداشت گردید که مهلت اظهار اجمالی تا قبل از تخلیه بار است اما دیگر مواد قانون حاکی از آن است که در صورت احراز مغایرت مفاد فهرست کل بار با تعداد بسته‌های تحویلی به گمرک، متصدی حمل در صورت نداشتن سوء نیت، مجاز به اصلاح اظهارنامه یا فهرست کل بار تسلیمی است. ممکن است در وهله نخست، این حکم قانونگذار با ماهیت فهرست کل بار و قاعده منع انکار پس از اقرار ناسازگار به نظر برسد و تعهد متصدیان حمل را از جوهره خود خالی نشان دهد، اما به دلیل ابتدای اظهار اجمالی بر اسناد حمل، در صورتی که متصدی حمل با ارائه بارنامه مربوطه نشان دهد که اظهار خلاف واقع ناشی از اسناد حمل بوده است تجویز اصلاح اظهارنامه منطقی به نظر می‌رسد. با وجود این، در صورتی که قائل به مسئولیت مدنی متصدی حمل بر اثر اظهار خلاف واقع او باشیم آثار نامطلوب حکم مبتنی بر تسامح قانونگذار به چشم نخواهد آمد. در حقیقت، همانطور که فرستنده کالا مسئول صحت مندرجات بارنامه و خسارات ناشی از نقص یا نادرستی آنها است، متصدی حمل نیز مسئول صحت داده‌هایی است که اظهار نموده و پرداخت جریمه ناچیز مقرر در قانون امور گمرکی رافع مسئولیت او برای جبران خسارات وارده به دولت نیست.

## منابع

الف- فارسی

کتابها

- احمدی، عبدالله، (۱۳۹۰)، حقوق گمرکی، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
- احمدی، عبدالله، (۱۳۸۴)، دانشنامه حقوقی امور گمرکی، چاپ اول، تهران: نشر میزان.
- بنایی، رضا، (۱۳۹۶)، گمرک، چاپ دوم، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
- جباری، منصور، (۱۳۹۵)، حقوق حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای، بررسی کنوانسیون‌های سی‌ام آر و تیر، چاپ نخست، تهران: انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی.

مقاله

- پورسید، بهزاد، (۱۳۷۳)، «آشنایی با گمرک و ترخیص کالا»، ماهنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۹۰.

ب- انگلیسی و فرانسه

### Books

- Bugden, Paul, (1999), *Freight Forwarding and Goods in Transit*, Sweet and Maxwell.
- Gotschlich, Georg Dieter, (1988), *The World Wide Developments of International Customs Law*, International Business Law Journal.
- Cheng, Jiarui, (2010), *Customs law of East Asia*, Kluwer Law International.
- Lasok, Dominik, (1998), *The Trade and Customs Law of the European Union*, Third Edition, Kluwer Law International.
- Jacobsen, Friedrich Johann, (1818), *Laws of the Sea: With Reference to Maritime Commerce during Peace and War*, Edward J. Coale, Baltimore.
- Makcolm A. Clarke, (2009), *International Carriage of Good by Road: CMR*, Informa Law Publication, 5th edition, London.
- Mitchelhill, Alan, (1990), *Bill of Lading: Law and Practice*, Springer-Science Business Media B. V. 2<sup>nd</sup> Edition.

- Pineau, Jean et Guy Lefevbre, (2016), *Le contrat de transport de marchandises terrestre, maritime et aériens*, les éditions Thémis, Paris.

- René Rodière, (1977), *Droit des transport*, transport terrestres et aériens, Sirey.

- Timothy, Lyons, (2001), *EC Customs Law*, Oxford University Press.

- Wendler, Michael, Bernd Tremml and Bernard Buecker, (2006), *Key Aspects of German Business Law, a Practical Manual*, 4<sup>th</sup> edition, Springer.

- Wulf, luc de and Sokol, Jose B, (2005), *Customs Modernization Handbook*, The World Bank.

- Walsh, Tom and McCarthy, Damian, (1996), *The Customs Code of the European Union*, Butterworth, Ireland.

- Comments of World Shipping Council before the United States Customs Services, Proposed changes to 19 C.F.R. parts 4 and 113. September 9, 2002.

- UN, TIR Handbook, 10<sup>th</sup> revised Edition, 2013, New York.

#### **Articles**

- Doherty, Walter E, (1987), “An Introduction to Customs Law and Practice”, *Suffolk Transnational Law Journal*, Vol. 11.