



صورته جلسه

نشست ۲۱۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ساعت ۸:۳۰ روز دوشنبه مورخ ۹۸/۹/۲۵ با حضور جناب آقای مهندس اسلامی مقام عالی وزارت راه و شهرسازی و اعضا برگزار و ضمن بررسی دستورکار، جمع‌بندی‌های زیر حاصل گردید:

۱- پیشنهاد اصلاح مصوبات ۲۰۵ مورخ ۹۷/۵/۲۱ و ۲۰۶ مورخ ۹۷/۵/۲۸ شورا در خصوص اصلاحیه ماده ۱۶ مصوبه ۱۴۷-۱۴۶ در مورد تعیین مبنای حق توقف کانتینر، توسط دبیرخانه شورا با آرایه گزارش مختصری پیرامون طرح شکایات متعدد در کمیسیون موضوع "ماده ۲۰ ضوابط استفاده از کانتینرهای وارده به کشور و ترانزیت" به دلیل درج مبالغ نامتعارف هزینه دیرکرد کانتینر از سوی شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی در بارنامه و عدم اطلاع صاحبان کالا به عنوان ذینفع پرداخت کننده مبالغ موصوف و مشکلات ناشی از آن در حوزه تجارت، مطرح و به شرح ذیل به تصویب رسید. این مصوبه جایگزین مصوبات ۱۶۷، ۲۰۵ و ۲۰۶ شورا در خصوص اصلاحیه ماده ۱۶ مصوبه ۱۴۷-۱۴۶ شورا می‌گردد:

حق توقف کانتینرهای وارده / ترانزیت ورودی به کشور بر اساس توافق بین گیرنده کالا و خط کشتیرانی تعیین می‌گردد. در این خصوص، شرکت‌های کشتیرانی موظف هستند میزان حق توقف کانتینر را طی قرارداد مکتوب با گیرنده کالا مشخص نمایند. در صورت عدم وجود قرارداد، حق توقف کانتینر بر مبنای تعرفه رایجی خواهد بود که در مهرماه هر سال به طور مشترک توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و پس از تأیید اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران پیشنهاد و با تأیید کمیسیون ماده ۲۰ مصوبه ۱۴۷ - ۱۴۶ شورا و ظرف سه ماه پس از تأیید کمیسیون یادشده قابل اجرا می‌باشد.

توضیح - تاریخ توافق، باید مقدم بر تاریخ تحویل کانتینر خالی از سوی شرکت کشتیرانی به فرستنده کالا باشد. در صورت عدم وجود توافق، درج هر گونه مبلغ مازاد بر سقف تعرفه‌های مصوب هزینه دیرکرد کانتینر در متن بارنامه، باطل و بلااثر بوده و متعلقه پیش از میزان مصوب کمیسیون ماده ۲۰، تخلف محسوب و از سوی مراجع حاکمیتی ذیربط قابلیت پیگیری و رسیدگی خواهد داشت.

۲- موضوع اصلاحیه "آیین‌نامه ستاد مراکز لجستیک" توسط دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل مطرح شد. با عنایت به ترکیب اعضا، شرح وظایف و اختیارات تعریف شده در آیین‌نامه ستاد موصوف که بعضاً با مسؤولیت‌ها و وظایف ذاتی و سازمانی زیربخش‌های وزارت منبوع و سایر دستگاه‌های ذینفع موضوع، تداخل داشته و در بیشتر موارد برای پیشبرد وظایف عنوان شده می‌توان از جایگاه قانونی، ظرفیت و اختیارات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بهره گرفت؛ مقرر شد با هدف توسعه بهره‌وری در حمل و نقل، حذف اضافه کاری‌ها و ناهماهنگی‌ها در زنجیره تأمین، ساده و روان‌سازی تولید و کسب و کار و ... از تشکیل ساختارهای موازی و





جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران

تاریخ: ۱۴۰۰/۰۱/۳۱

شماره: ۱۶۲۶/۹۵۰ صادره

پیوست: ندارد

بسمه تعالی

جناب آقای نقدی - معاون محترم حقوقی و نظارت گمرک جمهوری اسلامی ایران
جناب آقای منتصر کوهساری - معاون محترم امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی
جناب آقای رمضانی - دبیر کل محترم اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران
جناب آقای طالبی - معاون محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

با سلام و احترام؛

با استناد به بند ۱ مصوبه ۲۱۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۸/۰۹/۲۵ و تصمیمات نشست‌های مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۴ و ۱۴۰۰/۰۱/۳۱ کمیسیون موضوع ماده ۲۰ ضوابط استفاده از کانتینرهای وارده به کشور و ترانزیت، سقف تعرفه دیرکرد کانتینر، میزان حداکثر سپرده نقدی و سپرده غیرنقدی به عنوان تضمین پرداخت دیرکرد احتمالی و برگشت کانتینر سالم و نحوه اجرا به شرح زیر تعیین و از تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۱ لازم‌الاجرا می‌باشد و شامل کانتینرهای ورودی و کانتینرهای صادراتی و گذارنده قبل از این تاریخ، نمی‌گردد.

بدیهی است در صورت عدم وجود توافق مطابق با مصوبه ۲۱۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، درج هرگونه مبلغ مازاد بر سقف تعرفه‌های مصوب هزینه دیرکرد کانتینر در متن بارنامه و همچنین اخذ هرگونه تعهد در این خصوص، مغایر با مصوبه مذکور، باطل و بلااثر بوده و مطالبه بیش از میزان مصوب کمیسیون ماده ۲۰، تخلف محسوب و از سوی مراجع حاکمیتی ذیربط قابلیت پیگیری و رسیدگی خواهد داشت.

۱. سقف تعرفه هزینه دیرکرد (حق توقف) کانتینر

۱-۱. کانتینرهای معمولی DC و HC

وارداتی و صادراتی	کانتینر ۲۰ فوت	کانتینر ۴۰ فوت
۱۰ روز اول	معاف	معاف
۱۱-۲۰ روز	۸۸۰,۰۰۰ ریال	۱,۷۶۰,۰۰۰ ریال
۲۱-۳۰ روز	۱,۳۲۰,۰۰۰ ریال	۲,۶۴۰,۰۰۰ ریال
۳۱ روز و بیشتر	۱,۹۸۰,۰۰۰ ریال	۳,۹۶۰,۰۰۰ ریال

۲-۱. کانتینرهای FR و OT

وارداتی و صادراتی	کانتینر ۲۰ فوت	کانتینر ۴۰ فوت
۱۰ روز اول	معاف	معاف
۱۱-۲۰ روز	۱,۷۶۰,۰۰۰ ریال	۳,۵۲۰,۰۰۰ ریال
۲۱-۳۰ روز	۲,۶۴۰,۰۰۰ ریال	۵,۲۸۰,۰۰۰ ریال
۳۱ روز و بیشتر	۳,۹۶۰,۰۰۰ ریال	۷,۹۲۰,۰۰۰ ریال

آدرس: میدان آرژانتین، بلوار آفریقا، اراضی عباس آباد، ساختمان شهید دادمان، وزارت راه و شهرسازی (کدپستی: ۱۵۱۹۶۶۰۸۰۲) تلفن: ۸۸۸۷۸۰۳۱-۹۱
دورنگار: دبیرخانه وزارت: ۸۸۸۷۸۰۴۵، دبیرخانه مرکزی: ۸۸۶۴۶۳۳۳ (نامه‌های فاقد مهر برجسته‌ی وزارت راه و شهرسازی از درجه اعتبار ساقط می‌باشد)



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران

تاریخ: ۱۴۰۰/۰۱/۳۱

شماره: ۱۶۲۶/۹۵۰ صادره

پیوست: ندارد

۳-۱. کانتینرهای یخچالی (RF)

وارداتی و صادراتی	کانتینر ۲۰ فوت	کانتینر ۴۰ فوت
۴ روز اول	معاف	معاف
۵-۱۴ روز	۲,۶۴۰,۰۰۰ ریال	۵,۲۸۰,۰۰۰ ریال
۱۵-۲۴ روز	۳,۹۶۰,۰۰۰ ریال	۷,۹۲۰,۰۰۰ ریال
۲۵ روز و بیشتر	۵,۹۴۰,۰۰۰ ریال	۱۱,۸۸۰,۰۰۰ ریال

۲. تضامین نقدی و اسنادی

۱-۲. سپرده‌های تضمین نقدی علی‌الحساب هزینه دیرکرد برگشت (حق توقف) کانتینر:

نوع کانتینر	سایز	مبلغ به ریال	سایز	مبلغ به ریال
HC و DC	۲۰ فوتی	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۴۰,۰۰۰,۰۰۰
OT و FR	۲۰ فوتی	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۸۰,۰۰۰,۰۰۰
یخچالی (Ref)	۲۰ فوتی	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰

۲-۲. میزان سپرده غیر نقدی (چک، سفته و ...) به عنوان تضمین برگشت سالم و دیرکرد (حق توقف) احتمالی کانتینر:

نوع کانتینر	سایز	مبلغ به ریال	سایز	مبلغ به ریال
HC و DC	۲۰ فوتی	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
OT و FR	۲۰ فوتی	۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
یخچالی (Ref)	۲۰ فوتی	۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۰ فوتی	۱,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰

۳. مبنای شروع محاسبه هزینه دیرکرد برگشت کانتینرهای ورودی به کشور، روز خاتمه عملیات تخلیه کانتینرها از کشتی در بنادر بوده و پایان محاسبه آن، تاریخ برگشت سالم کانتینر به محوطه کانتینری مندرج در برگه مبادله می‌باشد.

۴. مبنای شروع محاسبه هزینه دیرکرد برگشت کانتینرهای صادراتی (خروجی)، تاریخ واگذاری کانتینر خالی از سوی محوطه کانتینری و پایان آن، روز ارایه دستورالعمل صدور بارنامه حمل به همراه تحویل اسناد صادراتی و دستور بارگیری برای حمل به شرکت کشتیرانی می‌باشد.

تبصره: در صورت عدم ارائه هر یک از اسناد مندرج، هزینه دیرکرد برگشت کانتینر استمرار می‌یابد و پایان آن منوط به تحویل کلیه اسناد و تشریفات مندرج به شرکت نماینده کشتیرانی است.

۵. هزینه دیرکرد برگشت کانتینر به صورت پلکانی و منقطع در هر ردیف جدول تعرفه محاسبه می‌گردد.

۶. در صورت افزایش مدت معافیت (Free time)، ترتیب اجرای جداول فوق تابع توافق خاص در خصوص مدت معافیت بوده و در صورت عدم وجود هرگونه توافق دیگری، محاسبه تعرفه بعد از آخرین روز معافیت افزوده، مشمول تعرفه ردیف بعدی می‌گردد و به



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران

تاریخ: ۱۴۰۰/۰۱/۳۱
شماره: ۱۱۶۲۶/۹۵۰
پیوست: ندارد

- همین ترتیب به سایر ردیف‌ها، بدون تغییر در بازه‌های زمانی تسری می‌یابد. به عنوان مثال چنانچه ۲۱ روز معافیت داده شود، هزینه دیرکرد از ردیف سوم مورد محاسبه قرار می‌گیرد.
۷. به منظور تضمین برگشت سالم کانتینر و تسویه دیرکرد (حق توقف) احتمالی آن به شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی، صاحبان کالا یا گیرنده یا نمایندگان آن‌ها می‌توانند نسبت به ارائه بیمه‌نامه یا سپرده نقدی یا چک و یا سفته اقدام نمایند. در صورت ارائه بیمه‌نامه از طرف صاحب کالا یا نماینده وی، شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی موظف به پذیرش می‌باشند.
۸. کانتینرهای ویژه حمل کالاهای خاص نظیر ISOTank و Bitutainer از شمول این تعرفه‌ها خارج و تابع توافقات ذینفعان یا تعرفه شرکت کشتیرانی می‌باشند.
۹. بازپرداخت سپرده نقدی و اسنادی حداکثر ظرف مدت ۵ روز کاری پس از ارائه اسناد مثبت و تسویه با شرکت نمایندگی کشتیرانی، به گیرنده کالا یا نماینده وی صورت می‌گیرد. شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی امکان تهاتر سپرده را با بدهی‌های مشتری خواهند داشت.
۱۰. هزینه دیرکرد (حق توقف) صرفاً شامل کانتینرهای COC می‌باشد.
۱۱. مراتب توسط اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران به ذینفعان اطلاع‌رسانی می‌گردد.

رضا نفیسی

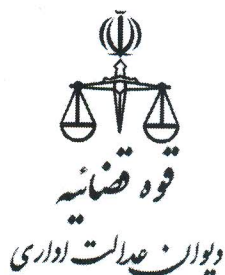
رئیس مرکز

رونوشت:

جناب آقای مهندس آدم‌نژاد؛ معاون محترم حمل و نقل و دبیر شورایعالی هماهنگی ترابری کشور برای استحضار
جناب آقای سمسارپور؛ رئیس محترم انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران برای استحضار و عنایت مقتضی
جناب آقای پل‌مه؛ دبیر کل محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای استحضار و عنایت مقتضی
دبیرخانه شورایعالی هماهنگی ترابری کشور برای آگاهی و اقدام لازم

آدرس: میدان آرژانتین، بلوار آفریقا، اراضی عباس آباد، ساختمان شهید دادمان، وزارت راه و شهرسازی (کدپستی: ۱۵۱۹۶۶۰۸۰۲) تلفن: ۸۸۸۷۸۰۳۱-۹
دورنگار: دبیرخانه وزارت: ۸۸۸۷۸۰۴۵، دبیرخانه مرکزی: ۸۸۶۴۶۳۳۳ (نام‌های فاقد مهر برجسته وزارت راه و شهرسازی از درجه اعتبار ساقط می‌باشد)

بسمه تعالی



تاریخ: ۱۴۰۰/۰۴/۲۲

شماره سیلور: ۹۹۰۹۹۸۰۹۰۵۸۰۱۶۷۳

شماره کلاسه: ۹۹۰۲۲۷۴

پیوست: دارد

از: دفتر هیات عمومی دیوان عدالت اداری

به: ستاره دریای آرام (حقیقی)

نشانی: تهران - تهران - خیابان گاندی جنوبی کوچه ۵ پلاک ۲۲ واحد ۳۰۳ طبقه سوم

به پیوست یک نسخه رونوشت دادنامه شماره دادنامه

۱۴۰۰/۰۴/۰۱ مورخ ۱۴۰۰۰۹۹۷۰۹۰۵۸۱۱۱۲۵

صادره از هیات عمومی ارسال می گردد. خواهشمند است نسخه ابلاغ شده این برگ را با قید تاریخ رویت و

گواهی مامور مربوطه اعاده فرمایند.



مجتبی مطهری

مدیر دفتر هیات عمومی

دیوان عدالت اداری

دیوان عدالت اداری - تهران - بزرگراه ستاری - بلوار شهید مخبری - نبش خیابان ایران زمین - ساختمان دیوان عدالت اداری -
 تلفن: داخلی (۷۵۳۵) ۰۲۱ - ۵۱۲۰۰

بسم الله الرحمن الرحيم

شماره پرونده: ۹۹۰۲۲۷۴

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

شاکی: شرکت ستاره دریایی آرام

موضوع شکایت و خواسته: ابطال ماده ۲۰ صورتجلسه شماره ۱۴۷-۱۴۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۳/۷/۲۶ گردش کار: شرکت ستاره دریایی آرام به موجب دادخواستی ابطال ماده ۲۰ صورتجلسه شماره ۱۴۷-۱۴۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۳/۷/۲۶ را خواستار شده و در جهت تبیین خواسته اعلام کرده است که:

"۱- در ماده ۲ آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات آن، حدود وظایف و اختیارات این شورا احصاء گردیده که در هیچ یک از بندهای آن صلاحیت ایجاد کمیسیون جهت رسیدگی به اختلافات بازرگانی و صدور رأی محکومیت قید نگردیده است، از این حیث شورا صلاحیت ایجاد چنین کمیسینی را نداشته است.

۲- مطابق اصل ۱۵۹ قانون اساسی، مقرر گردیده: «مرجع رسمی تظلمات و شکایات، دادگستری است. تشکیل دادگاهها و تعیین صلاحیت آنها منوط به حکم قانون است.» و نیز در ماده ۱۰ قانون آیین دادرسی مدنی مقرر گردیده:

«رسیدگی نخستین به دعاوی، حسب مورد در صلاحیت دادگاه های عمومی و انقلاب است مگر در مواردی که قانون مرجع دیگری را تعیین کرده باشد. لذا بنا به موارد فوق، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نه تنها از ارکان قوه مقننه و قانونگذاری نبود بلکه کمیسیون ماده ۲۰ صرفاً بر اساس اجلاس یک نهاد از قوه مجریه تأسیس شده و هیچ قانونی حق و اختیار رسیدگی به اختلافات بازرگانی با آن حجم از مبالغ بالا را در صلاحیت آن کمیسیون قرار نداده است.

۳- مراجع اختصاصی دیگر همچون کمیسیون ماده ۱۰۰ قانون شهرداری و یا کمیسیون حل اختلاف مالیاتی که به تجویز قانون تأسیس یافته اند، هر یک دارای یک عضو از قوه قضائیه (اعم از قاضی شاغل یا بازنشسته) بوده، در حالی که شورای عالی هماهنگی ترابری هیچ گونه جایگاهی برای قوه قضائیه از حیث عضویت در آن کمیسیون قائل نبوده در حالی که تصمیمات و آراء قضایی صادر می نماید.

۴- مطابق تبصره ۲ ماده ۱۶ قانون آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مقرر شده، کلیه مراجع مکلفند در رأی یا تصمیم خود تصریح نمایند که رأی یا تصمیم آنها ظرف مدت ۳ یا ۶ ماه حسب مورد، قابل اعتراض در دیوان می باشد، در حالی که در ماده ۲۰ تصمیمات را قطعی و معتبر دانسته و همان گونه که از دادنامه پیوستی قابل ملاحظه است هیچ گونه قیدی در خصوص قابل اعتراض بودن آراء صادره در دیوان عدالت اداری درج نگردیده و این حق مسلم از شرکت سلب شده است. لذا بنا به مراتب معروض و مغایرت فاحش ماده ۲۰ ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور با مقررات قانونی، استدعای ابطال مصوبه مذکور را دارد."

متن مقرر مود شکایت به شرح زیر است:

" ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور و ترانزیت

ماده ۲۰- کمیسینی مرکب از نمایندگان وزارت راه و ترابری، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، گمرک ایران، سازمان بنادر و کشتیرانی (بر حسب مورد) با حضور طرفین دعوی در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل و اختلافات ناشی از مطالبه حق توقف کانتینر و یا سایر موارد پیش بینی نشده در این دستورالعمل را رسیدگی می نمایند جلسات کمیسیون با حضور کلیه اعضای رسمی است و تصمیمات متخذه با اکثریت آراء معتبر خواهد بود."

در پاسخ به شکایت مذکور مدیر کل دفتر حقوقی وزارت راه و شهرسازی به موجب لایحه شماره ۱۵۳۹۲۴۰۷۳۰-۱۳۹۹/۱۱/۱۲ توضیح داده است که:

" الف- سابقه موضوع

۱- شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بر اساس ماده ۱۰ قانون تغییر نام وزارت راه با هدف ایجاد هماهنگی بین دستگاه های ذی مدخل در امر حمل و نقل داخلی و بین المللی تأسیس و فعالیت می نماید. ترکیب اعضای شورا که بر اساس مستند پیوست تقدیم شده است، نشان می دهد تمام ذی نفعان عضو شورای مزبور هستند و در امر سیاستگذاری مانند سایر شوراهای عالی موجود در ساختار اداری و اجرایی کشور فعالیت می نمایند.

۲- از جمله وظایف شورای یاد شده بر اساس بند (ه) ماده ۲ آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا مصوب ۱۳۵۳ «بررسی و اظهار نظر در مورد پیشنهاد های مربوط به سیاست نرخ گذاری و خدمات ترابری» می باشد. در راستای این وظیفه شورا در مورد نرخ گذاری هزینه های مرتبط با حمل و نقل در طول سالیان اقدام کرده است و از جمله بر اساس مصوبه ۱۴۶-۱۴۷ در مورد حق توقف کانتینرهای وارده و ترانزیت به کشور جدولی حاوی حق نرخ حق توقف را تهیه و تصویب و ابلاغ کرده است و این جدول همواره از سوی شرکتهای نماینده خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا مورد پذیرش و رعایت بوده است.

۳- شورا بر اساس مصوبه شماره ۱۶۷ پیشنهاد نرخ گذاری در این خصوص را به عهده ذی نفعان حمل و نقل در بخش خصوصی گذاشته و مقرر کرده است این مهم با همکاری انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و انجمن شرکتهای کشتیرانی و اتاق بازرگانی تهیه و پیشنهاد و کمیسیون موضوع ماده ۲۰ مصوبه ۱۴۶-۱۴۷ (شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) نسبت به تصویب آن اقدام نماید.

۴- علت ورود شورا به مقوله حق توقف موضوعات ارزی پرداخت حق توقف است. زیرا ذی نفع اصلی وجوه ناشی از حق توقف خطوط کشتیرانی خارجی هستند و چون مرادفات شرکتهای خارجی به دلار می باشد، لذا پرداخت حق توقف در عمل موجب خروج ارز از کشور شده و لازم بود تا حاکمیت در خصوص این مساله تدبیری اندیشیده گردد.

۵- از سوی دیگر غالب محموله های حمل شده به مقصد ایران بر اساس ترم تجاری CER حمل می شوند و در این ترم وظیفه انعقاد قرارداد با متصدی حمل بر عهده فروشنده (صادر کننده کالا به ایران) می باشد و عملاً خریدار ایرانی نقشی در توافقات میان متصدی حمل و فرستنده کالا ندارد، در حالی که در مقصد از سوی نمایندگان متصدیان حمل، ملزم به پرداخت وجوه ارزی می شود جالب آن که نمایندگان شرکت های حمل و نقل دریایی بدون دریافت این وجوه حاضر به ارائه ترخیصیه به گیرندگان کالا نبوده و در واقع کالای ایشان در گرو پرداخت این هزینه ها قرار می گیرد، لذا بر اساس این موارد شورای عالی هماهنگی ترابری کشور با هدف حمایت از پول ملی و کاهش خروج ارز از کشور این مصوبه را تصویب می نماید. اکنون نیز مصوبه ۲۱۳ شورای عالی هماهنگی ترابری در این مورد جاری و از سوی ذی نفعان مورد استفاده قرار می گیرد.

۶- نکته حائز اهمیت آن است که صاحبان کالا که تاکنون در گروکشی شرکتهای نمایندگی کشتیرانی و (حمل و نقل دریایی) دچار مشکلات اساسی بوده اند، از رسیدگی های این کمیسیون به شدت استقبال کرده اند. شورا از باب تخصصی بودن موضوعات حمل و نقل بین المللی و پیچیدگی های موضوعات حق توقف، حل اختلافات مربوط به حق توقف وسایل حمل و نقل جاده ای را در صلاحیت اتاق بازرگانی ایران و اختلافات ناشی از حق توقف کانتینرهای دریایی را در صلاحیت کمیسیون ماده ۲۰ مصوبه ۱۴۶-۱۴۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور قرار

داده است. البته رویه قضایی کشور نشان می دهد این اختلافات قابل طرح نزد مراجع قضایی صالحه می باشد. از سوی دیگر آرای کمیسیون ماده ۲۰ جنبه اعلامی داشته و رکن اجرایی برای اجرای مفاد آن پیش بینی نشده است.

ب- پاسخ به ادعاهای شاکی

۱- اینکه متقاضی ابطال یک مصوبه دلیل آن را محکومیت خود به پرداخت مبالغ میلیاردری به شرکت دیگر طرح کند، حکایت از نفع شخصی متقاضی در طرح موضوع دارد، در حالی که روح حاکم بر حق ملی طرح دعوا در دیوان عدالت اداری اعطای حق دادخواهی به شهروندانی است که گمان می کنند مصوبه مورد اعتراض در تعارض با حقوق شهروندی ایشان و مضر به حال عموم است نه اینکه چون منافع شخصی ایشان مورد تهدید قرار گرفته است فریاد دادخواهی سر دهند. اما نکته حائز اهمیت آن است که هیچ رأی از آرای کمیسیون ماده ۲۰ حاوی مبالغ ریالی نبوده و صرفاً در خصوص مقررات حاکم بر حق توقف و اینکه حق توقف باید تابع کدام جدول نرخ گذاری باشد اظهار نظر می نماید که نمونه ای از آراء به پیوست تقدیم می شود.

۲- استدلال متقاضی در اینکه صرفاً مراجع قضایی صلاحیت رسیدگی به اختلافات را دارند نیز با واقعیت منطبق نمی باشد زیرا اولاً- در موارد متعددی مراجع شبه قضایی به موجب قانون نسبت به رسیدگی به اختلافات فی مابین اشخاص رسیدگی و مبادرت به صدور رأی می نمایند. ثانیاً؛ اذن در شی اذن در لوازم آن است و با توجه به اعطای سیاست نرخ گذاری به شورا اختلافات ناشی از عدم رعایت ضوابط نرخ گذاری در شورا قابل طرح و بررسی است. ثالثاً؛ همان گونه که به استحضار رسید رأی شورا فاقد امکان زیر ساخت اجرایی بوده و در عمل جنبه اعلامی دارد و مانع مراجعه متقاضیان به مراجع عام دادگستری نمی باشد و تنها از باب تخصصی بودن موضوع و مشارکت ذی نفعان حاکمیتی در موضوع این کمیسیون پیش بینی شده است.

۳- در خصوص استدلال دیگر متقاضی مبنی بر عدم حضور قضات دادگستری در ترکیب کمیسیون ذکر این نکته الزامی است که کمیسیون های متعددی وجود دارند که حضور قضات در آنها پیش بینی نشده است از جمله کمیسیون رسیدگی به شکایات جانبازان موضوع ماده ۱۶ قانون تسهیلات جانبازان، هیأت های رسیدگی به تخلفات اداری و یا کمیسیون هایی از قبیل ماده ۱۰۰ قانون شهرداریها را می توان نام برد.

۴- در خصوص ایراد متقاضی به عدم درج مهلت سه ماهه اعتراض به آراء در دیوان عدالت اداری صرف نظر از آنکه این ایراد از موارد ابطال مصوبات بر اساس ماده ۱۲ قانون آیین دادرسی دیوان عدالت اداری نمی باشد، پر واضح است که بر اساس ماده ۱۰ همان قانون هر ذی نفع حق دارد نسبت به شکایت از آراء مراجع غیرقضایی در دیوان طرح دعوا و احقاق حق نماید. لذا با عنایت به موارد مزبور از آن مقام رد خواسته شاکی به لحاظ عدم مطابقت با مفاد ماده ۱۲ قانون دیوان عدالت اداری و لزوم کنترل موضوعات ارزی از سوی حاکمیت در روابط بین فعالان اقتصادی مورد استدعاست.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ ۱۴۰۰/۴/۱ با حضور رئیس و معاونین دیوان عدالت اداری و رؤسا و مستشاران و دادرسان شعب دیوان تشکیل شد و پس از بحث و بررسی با اکثریت آراء به شرح زیر به صدور رأی مبادرت کرده است.

رأی هیأت عمومی

براساس اصل ۱۵۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، مرجع رسمی تظلمات و شکایات، دادگستری است و بر مبنای اصل ۱۶۱ قانون اساسی، اصولاً دادگاههای دادگستری عهده دار حل و فصل دعاوی هستند و تأسیس مراجع اختصاصی اداری برای رسیدگی به برخی دعاوی مطروحه بین مردم و دستگاههای دولتی به دلالت ماده ۱۰ قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب سال ۱۳۷۹ منوط به حکم قانونگذار است که این

کلاس پرونده: 9902274
شماره پرونده: 9909980905801673
دادنامه: 140009970905811125
تاریخ: 1400/04/01
پیوست:

دادنامه هیات عمومی



امر در رأی وحدت رویه شماره ۸۵-۱۳۶۹، ۲۹ و رأی شماره ۲۶۸-۱۳۸۱، ۷، ۲۸ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری نیز مورد تأکید قرار گرفته است. بنا به مراتب فوق و با عنایت به اینکه تشکیل کمیسیون موضوع ماده ۲۰ صورتجلسه شماره ۱۴۶-۱۴۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور خارج از وظایف و اختیاراتی است که در ماده ۲ آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا برای شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تعیین شده است، لذا ماده ۲۰ صورتجلسه شماره ۱۴۶-۱۴۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که مبنای تشکیل کمیسینی برای حل و فصل اختلافات مربوط به حق توقف کانتینر قرار گرفته، خارج از حدود اختیارات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور است و مستند به بند ۱ ماده ۱۲ و ماده ۸۸ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب سال ۱۳۹۲ ابطال می شود. /

محمد مصدق

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری