





درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک

محمدصادق اسلامی گیلانی *  دانشجوی دکتری نفت و گاز دانشگاه تهران، تهران، ایران

نیما نایب آقا  کارشناسی ارشد حقوق حمل‌ونقل تجاری دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

با انعقاد قرارداد جهت خرید یا فروش کالا، کالا در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود و باید فرایندهایی مانند بسته‌بندی، حمل‌ونقل، بیمه بار و انبارداری انجام شود تا کالا به دست خریدار برسد. به قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره تأمین کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌شود، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. از جمله یافته‌های پژوهش حاضر بدین ترتیب است که زمانی که تمامی خدمات لجستیکی از جمله حمل بار، بیمه کالا، بسته‌بندی و... توسط یک شخص واحد (ارائه‌دهنده خدمات لجستیک ۳۰۰) ارائه گردد، از آن به عنوان قرارداد لجستیک یاد می‌شود. پیش‌از این ارائه‌دهنده مزبور، گروه‌های ۱۰۰ و ۲۰۰ و پس از آن‌ها ۴۰۰ و ۵۰۰ قرار دارند که در این مقاله به جهت تعیین موقعیت گروه ۳۰۰ بررسی شده‌اند. به دلیل تنوع خدمات و پیچیدگی عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین مشخص برای هر خدمت دشوار است و این باعث شده که قراردادهای لجستیک، تابع یک قانون یا مقرر واحد نباشند. سؤال مهم این است که ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک چیست؟ با مطالعه کتب، مقالات، قوانین و رویه قضایی و با اتکا به روش کتابخانه‌ای و به صورت توصیفی - تحلیلی به این نتیجه رسیده‌ایم که تنوع خدمات لجستیکی باعث شباهت این قرارداد به قراردادهای مختلط و ترکیبی می‌شود. به عبارت دیگر، قرارداد لجستیک با استفاده از خدمات خود، ساختار اصلی و واحد را برای تشکیل یک قرارداد جدید ایجاد می‌کند که ماهیتی مستقل، معین و پیچیده دارد.

کلیدواژه‌ها: لجستیک، قرارداد لجستیک، ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، PL۱، ۲۰۰، ۳۰۰.

مقدمه

در دنیای تجارت پس از آنکه قرارداد بیع میان فروشنده و خریدار منعقد می‌گردد، کالای خریداری شده، در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود؛ جز آنکه سلسله اقدامات و خدماتی برای بسته‌بندی، حمل و نقل، امور گمرکی، بیمه بار، انبارداری و... در خصوص کالای مزبور انجام شود؛ در واقع با پیشرفت روزافزون صنعت حمل و نقل و پیچیدگی روند حمل، ایجاد نهادی که بتواند پاسخ شایسته‌ای به سؤالات ذهنی مشتری بدهد ضروری می‌نمود؛ توضیح آنکه مشتری برای ارسال محموله یا کالای خود به مقصد مورد نظرش، با چالش‌های متعددی مواجه است؛ از جمله آنکه، کدام متصدی حمل، کالا را ایمن‌تر، سریع‌تر، تخصصی‌تر، مقرون‌به‌صرفه‌تر به سمت مقصد حمل می‌نماید؟ کالای خود را نزد کدام نهاد بیمه‌گر بیمه‌نمایم؟ امور گمرکی مقصد شامل چه تشریفات است؟ چه اسناد و مدارکی جهت رسیدن کالا از مبدأ به مقصد، باید در دست داشته باشم؟ مسیرهای حمل گوناگونی تا مقصد پیش رو دارم؛ بهترین مسیر از نظر تمامی، جوانب جهت رسیدن کالا و محموله‌ام به مقصد کدام است؟ در صورت نیاز به سپردن کالا به انبار، چه اقداماتی باید صورت پذیرد؟ در این جایگاه، ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک هستند که به یاری چنین افرادی می‌آیند. به گروه‌های ارائه‌دهنده این خدمات، ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک^۱ گفته می‌شود. حال این ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک بنا بر مقتضیات زمان و نیاز بازارهای جهانی، در تاریخ دچار تکامل و تحولاتی گردیده‌اند به نحوی که آن‌ها را می‌توان به پنج گروه عمده منحصر به فرد تقسیم نمود؛ ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک گروه اول الی پنجم.

جهت برقراری ارتباط میان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک و مشتری، می‌بایست رابطه‌ای حقوقی ایجاد گردد؛ به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌شود، «قرارداد لجستیک»^۲ گفته می‌شود. (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۷۹) زمانی قراردادهای لجستیک به معنای اخص آن مدنظر است که تمامی خدمات تبیین

^۱LSP- Logistic Service Provider

^۲Logistic contract

شده از سوی شخص واحدی ارائه گردد که نام آن شخص فورواردر (اصطلاح حقوقی) یا ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰۰ (اصطلاح مدیریتی) است. در این جایگاه ذکر این نکته حائز اهمیت که ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰۰، همان فورواردر است؛ به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا و همچنین تعیین ماهیت حقوقی این نوع از قراردادها دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقررره یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ اما با امعان‌نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادها به‌ویژه در یک دهه اخیر، دور از انتظار و توقع نیست که به‌زودی کشورها مقرراتی ویژه و اختصاصی برای قواعد مشترک حاکم بر قراردادهای لجستیک وضع نمایند. (Kolli, 2017: ۱۰۷۱)

۱. بیان پیشینه و نوآوری تحقیق

با امعان‌نظر به بررسی صورت پذیرفته، زمان زیادی از تأسیس «لجستیک» و تکامل این نهاد

۱. در ارتباط با تعریف اصطلاحی واژه «فورواردر»، یکی از اصلی‌ترین مراجع تعریف این اصطلاح، سازمان بین‌المللی فیاتا است که بزرگ‌ترین سازمان غیردولتی (NGO) در زمینه حمل‌ونقل است. مستند به بند (۲) ماده ۲ قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات فورواردری (FIATA MODEL RULES FOR FREIGHT FORWARDING SERVICES)، فورواردر چنین تعریف گردیده است؛ «فورواردر به معنای شخصی است که قرارداد ارائه خدمات فورواردری با مشتری منعقد می‌کند». حال خدمات فورواردری نیز مستند به بند (۱) ماده ۲ همان قواعد چنین تشریح گردیده است؛ «خدمات فورواردری به معنای خدمات از هر نوع مربوط به حمل، ترکیب، ذخیره‌سازی، جابه‌جایی، بسته‌بندی یا توزیع کالا و همچنین خدمات جانبی و مشاوره‌ای در ارتباط با آن، شامل اما نه محدود به امور گمرکی و مالی، اعلام کالا برای اهداف رسمی، تهیه بیمه کالا و جمع‌آوری یا تهیه پرداخت یا اسناد مربوط به کالا». همچنین با عنایت به قوانین و مقررات داخلی، وفق بند (ل) ماده ۱ آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۷،۰۸،۱۷، فورواردر چنین تعریف گردیده؛ «شخص حقوقی (شرکت) است که قرارداد حمل سراسری با مشتری منعقد می‌نماید. شرکت‌هایی که طرف قرارداد مستقیم با مشتری قرار می‌گیرند، فورواردر محسوب می‌شوند». همچنین بند (ج) ماده ۱ همان آیین‌نامه در خصوص فعالیت فورواردری چنین بیان می‌نماید؛ «فعالیت فورواردری عبارت است از عمل هماهنگی ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه‌های مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوط و قبول مسئولیت به‌موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد». با امعان‌نظر به تعاریف مذکور، می‌توان گفت، فورواردر به‌عنوان «طراح عملیات حمل‌ونقل» (The Architect of Transport) شناخته می‌شود.

گذشته است و آثار بسیار داخلی و بین‌المللی از مناظر و ابعاد مختلف مدیریتی، اقتصادی، حقوقی و... در خصوص مفهوم «لجستیک» به رشته تحریر درآمده است؛ اما جالب توجه است که تا به امروز بنا بر جستجوی صورت پذیرفته، هیچ‌گونه پژوهش و تحقیقی در راستای تبیین ابعاد حقوقی لجستیک یافت نشد؛ به دیگر بیان هیچ‌کدام از منابع مذکور به این مهم نپرداخته‌اند که ماهیت قراردادهای لجستیک چیست و وجه تمایز این نوع از قراردادها با دیگر قراردادهای مشابه به چه ترتیبی است؟ ممکن است این اتفاق در امتداد همان اشکال فقدان قوانین و مقررات متحدالشکل به واسطه خدمات درهم‌تنیده و پیچیده لجستیکی باشد. با این وجود در مسیر تحقیق و پژوهش صورت گرفته، از منابعی که در خصوص مفهوم لجستیک به صورت کلی بررسی و پژوهشی ارزنده داشتند، بهره‌جستم که اهم آن منابع از قرار ذیل است:

آقای دکتر اشراقی، در کتابی به نام «حقوق تجارت نوین قراردادهای تجاری»، تلاش نموده‌اند تا با بیانی اختصاری و درعین حال گویا، در خصوص قراردادهای لجستیک تعریفی ارائه و پس از آن میان ارائه‌دهنده خدمات و فورواردر رابطه منطقی تساوی را برقرار نمایند. در حقیقت مهم‌ترین اثر پژوهشی که باعث انتخاب چنین موضوعی برای پایان‌نامه این جانب گردید، این اثر پرمغز و مبتکرانه بود؛ دریغاً که مطالب مربوط به مفهوم لجستیک در این اثر بسیار مختصر نگارش شده است. در آثار دیگر از قبیل «لجستیک و حمل‌ونقل در جهانی سازی اقتصاد ایران» نوشته محمد احمدی بافنده، «مدیریت لجستیک پیشرفته» نوشته رضا علیخانی کوشکک و رضا حجاززاده، «زنجیره تأمین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی» نوشته لاله کاردر و رضا زنجیرانی فراهانی، «لجستیک بین‌الملل» نوشته داگلاس لانگ و همایون اسدی، سعی شده است در خصوص ابعاد کلی مفهوم لجستیک صحبت شود و در این آثار صحبتی در راستای موضوع تخصصی انتخاب‌شده در پژوهش حاضر دریافت نشد. در میان منابع خارجی، کتاب‌های جامعی در خصوص لجستیک در سنوات مختلف به رشته تحریر درآمده‌اند؛ مهم‌ترین این کتب که در خصوص قراردادهای لجستیک نگارش گردیده، اثر ذیل‌الذکر است؛

- Jané, Joan, Ochoa, Alfonso, (2006), The Handbook of Logistics Contracts,

published by PALGRAVE MACMILLAN, Britain.

جدای از کتاب‌ها، مقالات بین‌المللی متعددی نیز وجود داشتند که در راستای نزدیک‌تر شدن به هدف پژوهش، یاری‌رسانی نمودند؛ در میان مقالات متعدد موجود که به تفصیل در قسمت منابع و مآخذ از آنان یاد شده است، یک مقاله بین‌المللی به زبان فرانسه نیز بیش از مابقی مقالات در حوزه آگاهی در ارتباط با ماهیت حقوقی یک قرارداد لجستیک دارای مطالب ارزنده است؛ مشخصات این مقاله عبارت است از:

- Kolli, Kamelia, 2017, Le contrat de prestations logistiques, McGill Law Journal Revue de droit de McGill.

در مجموع میان کلیه پژوهش‌های صورت پذیرفته می‌بایست گفته شود، اگرچه پژوهشگران و محققین ارجمند مساعی لازم را به کار بسته‌اند تا هریک به نحوی گوشه‌ای از زوایای پنهان لجستیک، قراردادهای مربوطه و آثار حقوقی ناشی از تکامل این جنس از قراردادها را روشن نمایند، اما برخی از زوایای این موضوع از قبیل مشخص نمودن ابعاد حقوقی قراردادهای لجستیک و مقایسه آن با دیگر قراردادهای مشابه و موجود، مورد مذاقه و بررسی واقع نگردیده است. از سوی دیگر، عمده وجوه ممیزه پژوهش حاضر با سایر تحقیقات صورت گرفته را می‌توان در بررسی کامل و جامع ابعاد «قراردادهای لجستیک» از قبیل بررسی نوع و ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک، اختلاف این قرارداد با دیگر قراردادهای لجستیک، بررسی نقش اصلی اولین نسل از قراردادهای لجستیک به نام فورواردر یا همان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک گروه سوم و مقایسه تعهدات آن با دیگر نسل‌های موجود دانست. این مهم در حالی است که به‌ندرت چنین بررسی جامعی را می‌توان در سایر آثار و تألیفات داخلی و بین‌المللی دریافت نمود. امید آنکه تحقیق حاضر جنبه‌های تاریک و پوشیده این پدیده را تا حدودی روشن ساخته و خواننده محترم را در آشکارسازی آثار حقوقی این تکامل قراردادهای لجستیک مدد رساند. هدف این پژوهش روشن‌سازی نقش ارائه‌دهنده خدمات لجستیک ۳۰۰ از طریق تبیین ویژگی‌های این گروه به‌صورت اختصاصی و همچنین بررسی دیگر نسل‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک جهت تنویر ذهن خواننده در خصوص چارچوب فعالیت‌های نسل ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰ بوده و

از آن گذشته به جهت نوین بودن موضوع قراردادهای لجستیک به معنای خاص کلمه، ارائه ابعاد حقوقی این نوع از قراردادها از طریق مقایسه آن با قراردادهای مشابه و نظامات حقوقی موجود برای روشن شدن هر چه بهتر ماهیت این نوع از قراردادها است.

۲. روش تحقیق

در خصوص شیوه و روش تحقیق، پژوهش حاضر ذیل تحقیقات توصیفی - تحلیلی قرار دارد و شیوه گردآوری مطالب نیز از طریق کتابخانه‌ای خواهد بود. در مسیر نگارش این پژوهش، نگارنده از منابع و مآخذ و تمامی روش‌های ذیل‌الذکر جهت درک فضای حاکم بر موضوع و تحصیل مطالب تازه و نوین استفاده نموده است: کتب، مقالات، گزارش‌های نشریات و مجلات، یادداشت‌ها، سایت‌های اینترنتی و النهایه فیش‌برداری و سازمان‌دهی مستندات مذکور. به گمان پژوهشگر، این روش گردآوری مطالب، امکان دستیابی به اطلاعات ارزشمند و جامع در زمینه موضوع پژوهش را فراهم نموده است.

۳. گستره تحقیق

در سال‌های اخیر، با توجه به افزایش پیچیدگی‌های مبادلات تجاری میان اشخاص و نیاز به هماهنگی بیشتر بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، قراردادهای لجستیک نقش بسیار مهم در مدیریت این فرایندها ایفا می‌نمایند. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند. به بیان دیگر، هر گونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به‌طور خاص این مفهوم را به‌صورت جامع پوشش دهند، یعنی به‌عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند. حال همان‌طور که از مفاهیم ارائه‌شونده پیداست، لجستیک مفهومی داخلی نبوده و این مفهوم به روابط بین‌المللی نیز تسری پیدا می‌کند که در راستای اغنای این نیاز، منابعی بین‌المللی از جمله مقررات سازمان FIATA، مقالات و کتاب‌های مرجع در بین‌الملل

مورد بررسی قرار گرفته است. به نظر در مسائل و موضوعات مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل تجاری، نگارنده هر پژوهشی ناگزیر از استفاده از منابع و ارجاعات موثق و متعدد بین‌المللی است و این پژوهش نیز مستثنای از این قاعده عمومی نمی‌باشد.

۴. لجستیک

لجستیک یکی از بخش‌های اصلی زندگی روزمره است و امروزه بیش از هر زمان دیگری، بر فعالیت‌های تجاری اثربخشی دارد. لجستیک به مدیریت جریان کالاهای تولیدشده از محل موجودی به محل مصرف به منظور برآورده کردن نیازهای مشتریان گفته می‌شود. به صورت کلی لجستیک به معنای عملیات پویا و انعطاف‌پذیری است که بنا به شرایط محیط و تقاضای موجود شکل می‌گیرد. لجستیک شامل برنامه‌ریزی و کنترل جریان مواد و اطلاعات مرتبط با آنهاست و مأموریت اصلی آن رساندن مواد یا کالای لازم در زمان درست و به مکان درست است. مسئله پراهمیت در مورد این مفهوم، تصمیم‌گیری صحیح در خصوص چگونگی و زمان نیاز، حمل‌ونقل و انبارش مواد (خام، محصولات نیمه‌ساخته و محصولات نهایی) است (Ghiani, 2004: ۲۷).

با امعان نظر به جنبه‌های مختلفی که هر یک از پژوهشگران در مفهوم لجستیک مدنظر قرار می‌دهند، تعاریف متعددی نیز برای آن ارائه شده است که کماکان اجماع کلی برای پذیرش هیچ‌یک از آنها وجود ندارد؛ در پی بررسی‌های صورت پذیرفته به این نتیجه رسیدیم که تعریف مطرح‌شده از سوی شورای حرفه‌ای مدیریت لجستیک از مابقی تعاریف قابل‌اتکاتر است. بر اساس تعریف مزبور: «لجستیک، بخشی از فرایندهای زنجیره

CSCMP- Council of Supply Chain Management Professionals

۲. «لجستیک به معنای کلیه فعالیت‌های تسهیل‌کننده حمل‌ونقل و هماهنگ‌کننده تأمین و تقاضا در زمان و مکان مشخص است»

- «مدیریت لجستیک به معنای برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل کارا و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آنها، ارائه خدمات و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدأ و محل مصرف کالا یا خدمت باهدف برآورده نمودن نیاز مشتری است»

- «لجستیک به معنای به‌کارگیری صحیح منابع در زمان مناسب و مکان مناسب و با قیمت و کیفیت مطلوب است».

درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و ...؛ اسلامی گیلانی و نایب آقا | ۵۱

تأمین است که مسئول برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل کارا و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آن‌ها، ارائه خدمات و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدأ و محل مصرف کالا یا خدمت باهدف برآورده نمودن نیاز مشتری است.» (کاردر، زنجیرانی فراهانی، ۱۳۸۹: ۴)

حال در این پژوهش از میان تمامی این تعاریف، این تعریف جنبه‌های مختلفی از لجستیک را مورد توجه قرار می‌دهد:

۱. حمل و نقل و انبارش مواد
۲. مدیریت جریان اطلاعات مرتبط با جریان مواد
۳. محدوده مورد توجه از نقطه آغازین جریان مواد اولیه تا مصرف نهایی کالا
۴. نیازمندی به منطق یکسان و یکپارچه برای برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی جریان مواد در زنجیره تأمین
۵. برآورده نمودن دو هدف اصلی: (۱) دستیابی به استانداردهای سرویس‌دهی به مشتری و (۲) انجام هدف اول به صورت مفید و کارا در هزینه

۵. پیشینه لجستیک

کلمه لجستیک برگرفته از لغت یونانی لجستیکوس^۳ به معنای توانمند در محاسبه است و اولین کاربرد لجستیک به عنوان یک اصطلاح نظامی به ارتش فرانسه در سال ۱۶۷۰ برمی‌گردد که در آنجا به معنای برنامه‌ریزی و اجرای وظایف لجستیکی مانند انتخاب اردوگاه‌ها و تنظیم تدارکات و حمل و نقل بود. (Rider, 1970: ۲۵) ارتش فرانسه در دوره لویی چهاردهم، یک ژنرال را مسئول اسکان و اقامت نیروها نمود (شبهه به جایابی در صنعت) که «لوژر» نامیده می‌شد و این اصطلاح در زبان فرانسوی، به معنای اسکان و جادادن است و صفت لوژیس تیک هنگامی به کار می‌رود که می‌خواهند خدمات مربوط

- «لجستیک عبارت است از قرارداد منابع در زمان مناسب، در مکان مناسب، با هزینه مناسب، با کیفیت مناسب».

- «در حوزه نظامی، لجستیک به معنای تأمین و حمل و نقل سربازان، غذا، تسهیلات، مهمات و قطعات یدکی است».

به اسکان نیروها را توصیف کنند. (احمدی بافنده، ۱۳۹۹: ۳۲-۳۱) همچنین در امپراطوری رم و یونان باستان، به سربازهایی که وظیفه حمل و جابه‌جایی ادوات جنگی، مهمات و جیره غذایی را در مواقع حرکت از مکان اصلی به سمت خط مقدم داشتند، لجستیک‌اگفته می‌شد. (بزازان، ۱۴۰۲: ۲۸) شایان‌ذکر است فرهنگ لغت آکسفورد لجستیک را به‌عنوان «شاخه‌ای از علوم نظامی که مرتبط با خرید، نگهداری و حمل‌ونقل مواد، انسان و تجهیزات» تعریف می‌کند. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴) این تعریف به‌مرورزمان در فرهنگ لغت آکسفورد به‌روز شده و بدین ترتیب تعریف می‌گردد: «ساماندهی و اجرای فرایندهای پیچیده همراه با جزئیات» (احمدی بافنده، ۱۳۹۹: ۳۰) در دیگر معانی، لجستیک به مدت‌زمان مهیاکردن منابع موردنیاز نیز تعبیر می‌شود. از دهه ۱۹۶۰ میلادی، از اصطلاح لجستیک در مفاهیم کسب‌وکار به معنای روش‌های سازمان‌دهی فیزیکی یک شرکت و به‌خصوص جریان مواد در وضعیت قبل، بعد و حین تولید استفاده شده است. (Langevin, Riopel, 2005: ۳۵)

۶. انواع گروه‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک

پیش از آنکه به قراردادهای لجستیک به معنای خاص آن و ماهیت حقوقی این نوع از قراردادها پردازیم، در مرتبه نخست می‌بایست با نسل‌های مختلف و انواع ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک آشنایی پیدا نماییم.

الف) لجستیک گروه اول (۱۰۰)

لجستیک گروه اول که اغلب به‌عنوان ۱۰۰ شناخته می‌شود، نشان‌دهنده یک مدل لجستیکی است که در آن یک کسب‌وکار، عملیات لجستیکی خود را کاملاً درون‌سازمانی و بدون دخالت ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک خارجی، مدیریت می‌کند. به‌بیان‌دیگر معمولاً اگر یک تولیدکننده یا عرضه‌کننده، از توانمندی و امکانات مربوطه برخوردار باشد

¶Logistica

§First Party Logistics (1PL)

درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و ...؛ اسلامی گیلانی و نایب آقا | ۵۳

(به‌عنوان مثال دارنده وسایط حمل و نقل باشد) به این مجموعه عرضه کننده خدمات، لجستیک گروه اول گفته می‌شود. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۸) اصطلاح ۱۰۰ برای ارسال کننده بار یا کالا به کار برده می‌شود. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۵) در این موقعیت، شرکت ۱۰۰ طیف کامل مسئولیت‌های مربوط به حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی و هماهنگی‌های لازم جهت جابه‌جایی کالا از تأمین کنندگان به مشتریان و به قولی دیگر از تدارکات و خدمات داخلی گرفته تا رسیدگی به محموله‌ها و تعامل با مشتری را بر عهده می‌گیرد. اساساً، این یک رویکرد متکی به خود در لجستیک است که در آن، بدون هرگونه برون‌سپاری و به کارگیری نیروهای خارجی در راستای انجام امور لجستیکی مربوطه، سازمان یا بنگاه تولیدی، کنترل مستقیم بر هر جنبه از امور لجستیکی خود را حفظ می‌کند. این‌ها ارائه‌دهندگان خدمات خاص در یک منطقه جغرافیایی خاص هستند. (Shi, Waseem, 2020:4)

لجستیک گروه اول (۱۰۰) مسئولیت خرید و نگهداری ناوگان حمل و نقل و همچنین مدیریت رانندگان را بر عهده دارند. این اصطلاح به هر کسی اطلاق می‌شود که صاحب کالا باشد، مانند تولید کنندگان، توزیع کنندگان، بازرگانان، عمده‌فروشان یا خرده‌فروشان در محیط کسب و کار. شرکت ۱۰۰ طیف کامل مسئولیت‌های مربوط به حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی و هماهنگی‌های لازم جهت جابه‌جایی کالا از تأمین کنندگان به مشتریان و به قولی دیگر از تدارکات و خدمات داخلی گرفته تا رسیدگی به محموله‌ها و تعامل با مشتری را بر عهده می‌گیرد. اساساً، این یک رویکرد متکی به خود در لجستیک است که در آن، بدون هرگونه برون‌سپاری و به کارگیری نیروهای خارجی در راستای انجام امور لجستیکی مربوطه، سازمان یا بنگاه تولیدی، کنترل مستقیم بر هر جنبه از امور

What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :۲۰۲۳/۰۴, ۰۰۰۰
visited on December. 31, 2023.

<https://www.ewebtrans.com/blog/en/1pl-2pl-3pl-4pl-5pl-logistics-operators-differences-advantages/> last visited on April. 14, 2024.

^Gordon, Julia, <https://fulfillment-box.com/logistics-service-provider-term-functions-classification/> last visited on June. 14, 2024.

لجستیک خود را حفظ می‌کند. این شرکت‌ها در نتیجه در خدمات لجستیک خود به‌طور کامل خودکفا بوده^۹ و تعهدات حقوقی در این مدل محدود به خود شرکت است و مسائل پیچیده‌ای از لحاظ قراردادهای خارجی وجود ندارد.

ب) لجستیک گروه دوم (۲PL)

لجستیک گروه دوم^{۱۰} که معمولاً به‌عنوان ۲PL شناخته می‌شود، نشان‌دهنده یک مدل لجستیک است که در آن یک شخص تاجر مستقیماً با یک ارائه‌دهنده حمل‌ونقل یا شرکت حمل‌ونقل مشارکت می‌نماید. در این مشارکت و رابطه، ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل به بخشی جدایی‌ناپذیر از شبکه لجستیک تبدیل می‌شود و برای تسهیل جابه‌جایی کالا با تاجر همکاری و مشارکت دارد. برخلاف رویکرد کاملاً متکی‌به‌خود در وضعیت ۱PL، ۲PL از تخصص و دارایی‌های تخصصی شرکای حمل‌ونقل خارجی استفاده نموده و به‌نوعی خدمات حمل‌ونقل خود را برون‌سپاری می‌نماید. اصولاً لجستیک طرف دوم، یک شرکت یا یک شخص است که مالک وسائط نقلیه، انبار، سردخانه و یا تعمیرگاه است و مشخصه اصلی آن‌ها «دارایی محور بودن» است. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۹) این‌ها ارائه‌دهندگان خدماتی هستند که خدمات لجستیک خاص خود را در یک منطقه جغرافیایی بزرگ‌تر (ملی) نسبت به ۱PL ارائه می‌دهند.^{۱۲}

ارائه‌دهنده خدمات لجستیک گروه دوم شخص، متصدی حملی است که می‌تواند کالاها را به هر مکانی در سراسر زنجیره تأمین حمل کند. یک ۲PL، مالک کشتی‌ها، هواپیماها، وسایل نقلیه یا سایر روش‌های حمل‌ونقلی است که برای جابه‌جایی کالاها

^۹<https://www.dsv.com/en-nl/support/faq/what-is-the-meaning-of-1pl-2pl-3pl-4pl-en-5pl/> last visited on April. 14, 2024.

^{۱۰}Second Party Logistics (2PL)

^{۱۱}What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :۲۰۲۳/۰۴, last visited on December. 31, 2023.

^{۱۲}Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). Third-Party Logistics, p. 4.

استفاده می‌شود و حتی گاهی اوقات به‌عنوان یک شرکت حمل‌ونقل نامیده می‌شود.^{۱۳} علاوه بر حمل‌ونقل، گاهی اوقات با ارائه خدمات مربوط به انبارداری از محصولات مراقبت می‌کنند. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۵) لذا رابطه منطقی ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک گروه دوم (۲۰۰۰) با متصدی حمل یا متصدی انبار، رابطه عموم و خصوص من وجه است.^{۱۴}

پ) گفتار سوم - لجستیک گروه سوم (۳۰۰۰)

لجستیک گروه سوم^{۱۵} که به آن برون‌سپاری لجستیک^{۱۶} یا لجستیک قراردادی^{۱۷} نیز گفته می‌شود (Murphy, Jr. and Knemeyer, 2018: ۱۰۵)، برابر تعریفی از سوی^{۱۸} CSCMP، بنگاه‌هایی هستند که مجموعه‌ای از خدمات لجستیک را به مشتریان خود عرضه می‌نمایند. این خدمات به‌صورت بسته‌ای و یکپارچه ارائه می‌گردد و از جمله شامل حمل‌ونقل^{۱۹} انبارداری، ترانشیپمنت^{۲۰}، مدیریت انبار^{۲۱}، دسته‌بندی^{۲۲}، بسته‌بندی^{۲۳} است. (علی‌خانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۹) ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی شخص ثالث که معمولاً به‌اختصار ۳۰۰۰ نامیده می‌شوند، به‌عنوان واسطه بین شرکت‌ها و خدمات مختلف

^{۱۳}Neville, Paul, <https://supplychain.amazon.com/blog/difference-between-1pl-2pl->

۳۰۰۰-۴۰۰۰/ ۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ۰۰ ۰۰۰۰۰۰۰. ۲۳، ۲۰۲۴.

^{۱۴}<https://www.interlakemecalux.com/blog/logistics-providers-warehouses> /last

visited on April. 19, 2024.

^{۱۵}Third Party Logistics (3PL)

^{۱۶}logistics outsourcing

^{۱۷}contract logistics

^{۱۸}CSCMP- Council of Supply Chain Management Professionals

^{۱۹}Transportation

^{۲۰}Warehousing

^{۲۱}Transshipment

^{۲۲}Warehouse Management

^{۲۳}Grouping

^{۲۴}Packing

لجستیک عمل می‌کنند و فعالیت‌های لجستیکی را ساده و بهینه و به‌صرفه می‌نمایند.^۵ ذر ادبیات مدیریتی، ارائه‌کننده خدمات شخص ثالث^۶ همان فورواردر^۷ به حساب می‌آید. (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۷۹)

ت) لجستیک گروه چهارم (۴PL)

لجستیک گروه چهارم^۸ که معمولاً به‌عنوان ۴PL شناخته می‌شوند و نام دیگر آن یا تأمین‌کننده لجستیک پیشرو^۹ است (Murphy, Jr. and Knemeyer, 2018: ۱۰۵)، یک رویکرد لجستیکی بسیار پیشرفته را نشان می‌دهد که فراتر از خدمات ارائه‌شده توسط ارائه‌دهندگان سنتی ۳PL است و حتی امکان دارد برخی از سازمان‌ها از دو یا چند شرکت ۳PL برای پیشبرد فرایندهای لجستیکی استفاده نمایند. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) لجستیک گروه چهارم از اواسط دهه ۹۰ میلادی آغاز شد. ذر سال ۱۹۹۶، اکستور اصطلاح ۴PL را برای اولین بار ابداع و به‌عنوان یک علامت تجاری ثبت کرد. (Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Koźlak, A. 2012: ۳۰۵) این نسل از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی، به‌صورت تشکیلاتی مستقل است که پایه و اساس آن نه بر پایه دارایی‌های سرمایه‌ای خدمات لجستیکی (به‌مانند وسایط نقلیه و نگهداری) بلکه از نوع یکپارچه‌کنندگی است که منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های سازمان خود را با سایر شرکت‌ها و سازمان‌ها (شامل تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و حتی شرکت‌های ۳PL) یکپارچه نموده و از این راه، راه‌حل‌های مدیریت زنجیره تأمین جامع را برای مشتریان

۲۵What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :۲۰۲۳/۰۴، last visited on December. 31, 2023.

۲۶PL (Third Party Logistic) Provider

۲۷Freight Forwarder

۲۸Fourth Party Logistics (4PL)

۲۹LP- Lead Logistic Provider

۳۰. شایان‌ذکر است مفهوم ارائه‌دهنده لجستیک شخص چهارم در دهه ۱۹۷۰ توسط شرکت مشاوره‌ای Accenture متولد شد. (Shi, Waseem, 2020:4)

طراحی، ایجاد و اجرا می‌نماید. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۵۲) به بیان دیگر مأموریت سازمانی شرکت‌های مشاور لجستیک این گونه تعریف می‌شود: «سازمان‌هایی به منظور یکپارچه‌سازی فرایندها، منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های صنعت لجستیک، با قابلیت به کارگیری و ترکیب امکانات و توانمندی سازمانی خود و دیگر ارائه‌دهندگان خدمات، به منظور ارائه راه‌حل‌های جامع زنجیره تأمین برای مشتریان.»^{۳۱}

برخلاف ۳۰۰ که عمدتاً عملیات لجستیکی روزانه را انجام می‌دهد، ۴۰۰ حول ارائه راه‌حل‌های لجستیک جامع و ارائه راهنمایی‌های استراتژیک متمرکز است. (Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Koźlak, A. 2012: ۳۰۵) یک ارائه‌دهنده لجستیک ۴۰۰، هیچ دارایی حمل‌ونقل یا ظرفیت انبارداری خاصی ندارد. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) آن‌ها یک وظیفه تخصیص و یکپارچه‌سازی در یک زنجیره تأمین باهدف افزایش کارایی آن انجام می‌دهند. شرکت‌ها انتخاب ارائه‌دهنده لجستیک گروه سوم و بهینه‌سازی فرایند یکپارچه‌سازی آن‌ها را به یک ۴۰۰ به‌عنوان واسطه برون‌سپاری می‌کنند. آئین کار هزینه‌ها را کاهش می‌دهد و ۴۰۰ باید یک نمای کلی از کل بازار لجستیک داشته باشد تا بتواند بهترین ۳۰۰ را برای تمامی فعالیت‌های لجستیکی انتخاب کند. برای توانایی ارائه چنین راه‌حل ایده‌آلی، ارائه‌دهندگان لجستیک شخص چهارم نیاز به دانش خوب از شاخه لجستیک و یک زیرساخت فناوری اطلاعات مناسب دارند. یک ارائه‌دهنده لجستیک گروه چهارم ۳۰۰‌های موجود در بازار را که برای مسائل لجستیکی مشتری مناسب هستند، انتخاب می‌کند.^{۳۳}

ث) لجستیک گروه پنجم (۵۰۰)

۳۱. مبشر، ثمین، شش نسل شرکت‌های لجستیکی، قابل‌دسترس در سایت <https://tipaxco.com/292-3-83> تاریخ آخرین مراجعه: ۱۴۰۲، ۰۶، ۱۷.

۳۲. What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :۲۰۲۳/۰۴، last visited on December. 31, 2023.

۳۳. Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). Third-Party Logistics, p. 4.

لجستیک گروه پنجم^{۳۴} که غالباً به عنوان ۵۰۰ شناخته می‌شوند، نشان‌دهنده یک تحول نوآورانه و مبتنی بر فناوری در زمینه مدیریت تدارکات و لجستیک است. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) این گروه با رشد تجارت الکترونیک و گسترده شدن بازارهای جهانی و به دنبال آن خدمات لجستیک، شکل گرفتند. در یک ۵۰۰، کسب‌وکارها با برون‌سپاری فعالیت‌های لجستیکی خود، با شرکت‌هایی همکاری می‌کنند که از فناوری‌های پیشرفته و تجزیه و تحلیل داده‌ها برای بهینه‌سازی فرایندهای لجستیک استفاده می‌کنند. ارائه‌دهنده ۵۰۰، تقاضاهای مختلف ۳۰۰ ها و اعضای مختلف زنجیره تأمین را در یک ظرفیت حجیم، تجمع و یکپارچه می‌نمایند تا از این طریق آن‌ها امکان این را داشته باشند با مذاکرات دوجانبه، بتوانند بر روی نرخ‌های بهتر و مطلوب‌تری توافق نمایند.^{۳۵} مدل اصلی لجستیک طرف پنجم، وجود یک پلتفرم لجستیک هوشمند است تا با معرفی سازمان‌های مختلف در هر بخش از زنجیره لجستیک، مشتری را در انتخاب آزاد بگذارد تا زنجیره کامل خود را انتخاب کند. از آنجا که برای هر یک از مشتریان، زمان ارسال بسته از اهمیت خاصی برخوردار است، استفاده از روش‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات و ایجاد زیرساخت‌های تجارت الکترونیک^{۳۶} برای تسریع در عملیات، قابل بهره‌گیری خواهد بود. این شرکت‌ها قادر هستند با استفاده از خطوط کشتیرانی و هوایی متعلق به ۳۰۰ های مختلف، به منظور حمل بار در سطح بین‌المللی و یا ترکیب تقاضای مشتریان مختلف، مذاکره نمایند. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) این نسل همچون نسل قبل (۴۰۰) بر پایه دارایی‌های سرمایه‌ای نمی‌باشد. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۵۳)

^{۳۴}Fifth Party Logistics (5PL)

^{۳۵}What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :۲۰۲۳/۰۴, last visited on December. 31, 2023.

^{۳۶}E-Commerce

^{۳۷}. مبشر، ثمین، شش نسل شرکت‌های لجستیکی، قابل‌دسترس در سایت <https://tipaxco.com/292-3-83> تاریخ آخرین مراجعه: ۱۴۰۲، ۰۶، ۱۷.

۷. ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک

در سال‌های اخیر، با توجه به افزایش پیچیدگی‌های یک زنجیره تأمین و نیاز به هماهنگی بیشتر بین بخش‌های مختلف حمل و نقل، قراردادهای لجستیک نقش بسیار مهم در مدیریت این فرایندها ایفا می‌نمایند. باین حال، نبود توافق بر سر ماهیت حقوقی این قراردادها باعث بروز مشکلات متعددی برای شرکت‌ها و قضات شده است؛ لذا در این قسمت چستی قرارداد لجستیک مورد بررسی قرار می‌گیرد.

صرفاً با انعقاد قرارداد جهت خرید یا فروش، کالا در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود؛ بلکه می‌بایست اقدامات و اتفاقاتی پی‌درپی از قبیل بسته‌بندی، حمل و نقل، بیمه بار، انبارداری و... در این میان رخ دهد تا کالا به دست خریدار آن برسد. به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک»^۸ گفته می‌شود. در قراردادهای لجستیک، طرفین به توافق در مورد ارائه خدمات لجستیکی، حمل و نقل، انبارداری، توزیع و سایر فعالیت‌های مرتبط می‌پردازند. این توافقات معمولاً به صورت کتبی و با امضای طرفین تثبیت می‌شوند و حقوق و تعهدات قانونی طرفین را مشخص می‌نمایند.

لجستیک بیش از آنکه اصطلاحی حقوقی باشد، اصطلاحی اقتصادی است. قراردادهای لجستیکی از منظر حقوقی دارای چالش‌های خاصی هستند و به گمان بعضی از نویسندگان گاه‌به‌گاه مقرراتی دیده می‌شود که به صراحت واژه لجستیک را به کار برده باشند. این قراردادها باید به دقت تنظیم شوند تا تمامی جنبه‌های مربوط به ارائه خدمات، مسئولیت‌ها و تعهدات طرفین مشخص شود. ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک به دلیل پیچیدگی و تنوع فعالیت‌هایی که شامل می‌شوند، فاقد دسته‌بندی قراردادی خاصی هستند؛ از آن سو پیشرفت لجستیک در تمامی حوزه‌های فعالیت اقتصادی به طور قابل توجهی از تنظیمات قانونی توسط دولت و نهادهای دولتی پیشی گرفته است. (Pepanashvili, 2014: ۶) در واقع، این قراردادها مجموعه‌ای از خدمات مختلف را در بر

می‌گیرند که بسته به نیاز مشتری و ویژگی‌های محصول یا محموله متفاوت هستند. قرارداد لجستیک به‌طور کلی برای هماهنگی جریان‌های مواد و محصولات طراحی شده و شامل ترکیبی از چندین تعهد است که به یکدیگر وابسته‌اند و یک هدف اقتصادی مشترک را دنبال می‌کنند. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند (Kolli, Kamelia, 2017: ۱۰۷۱)؛ به بیان دیگر، هرگونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به‌طور خاص این مفهوم را به‌صورت جامع پوشش دهند، یعنی به‌عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند؛ اما با امعان‌نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادها به‌ویژه در یک دهه اخیر، دور از انتظار و توقع نیست که به‌زودی کشورها مقرراتی ویژه و اختصاصی حاکم بر قراردادهای لجستیک وضع نمایند. (Jané, Ochoa, 2006: 30)

هر قرارداد اغلب دربرگیرنده چند تعهد است. این تعهدات ارزش یکسان ندارند و می‌توانند مبتنی بر دو معیار تقسیم‌بندی شوند: ۱. تقسیم تعهدات به اصلی و فرعی، ۲. تقسیم تعهدات به خنثی و مؤثر. در میان تعهدات اصلی، برخی خنثی هستند، به مانند پرداخت ثمن. این نوع تعهدات نمی‌توانند ماهیت عقد را مشخص نمایند. این تعهدات مؤثر هستند که ماهیت توافق را نمایان می‌سازند و موضوع اصلی قرارداد را تشکیل می‌دهند. (Henry, ۱۹۹۲: ۱۳۴۶)

اگر قرارداد، تنها دربرگیرنده یک تعهد اصلی و مؤثر باشد، ساده و بسیط است؛ مانند قرارداد بیع یا حمل و نقل. در مقابل، زمانی که قرارداد از دو یا چند تعهد اصلی مؤثر تشکیل شده باشد، قرارداد، مختلط است. این شرایط در دو حالت متصور است: ۱. حالتی که قرارداد، معاوضی است و هر دو طرف عهده‌دار یک تعهد اصلی می‌شوند که هر دو مؤثر هستند؛ ۲. دو یا چند تعهد اصلی می‌توانند به عهده یکی از متعاقدين قرار گیرد. این امر زمانی اتفاق می‌افتد که تعهد، یک‌طرفه است یا آنکه طرف مقابل جز یک تعهد خنثی مانند

درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و ...؛ اسلامی گیلانی و نایب آقا | ۶۱

پرداخت ثمن، تعهد دیگری ندارد. (Ibdi: ۱۳۴۷) به این ترتیب موضوع اصلی در عقود مختلط از چند تعهد اصلی ترکیب می شود که هیچ یک در دیگری هضم نمی شود و فرع بر دیگری قرار نمی گیرد.

با پیشرفت فزاینده و رشد شتابان بشر در حوزه تجارت و صنعت، قراردادها نیز از حالت ساده خارج شده اند. در بسیاری از موارد، طرفین یک قرارداد، چندین قرارداد را در یک عقد می گنجانند. «عقد مختلط یا عقد مرکب»^۳ به توافقی اطلاق می شود که در آن عناصر و ویژگی های چند نوع عقد مختلف ترکیب شده اند. (Smith, 2017: 310) این نوع عقد، از ترکیب حقوق و تعهدات ناشی از چندین نوع عقد مستقل ایجاد می شود که هر کدام به تنهایی دارای ماهیت و آثار خاص خود هستند، اما در قالب یک توافق واحد ادغام شده اند. برای مثال، یک عقد ممکن است شامل تعهداتی در زمینه حمل و نقل کالا، انبارداری کالا، تهیه اسناد و مدارک و ... باشد. دکتر کاتوزیان بر این باور است در صورتی که قراردادی از چند عمل حقوقی تشکیل شده باشد و در عرف استقلال و شخصیت خاص خود را داشته باشد، این قرارداد مختلط را باید ممتاز و مستقل از اجزای خود دانست (کاتوزیان، ۱۳۹۹: ۹۷ و ۹۸). این نوع قراردادها به ویژه در معاملات تجاری پیچیده و قراردادهای بین المللی مطرح هستند، جایی که طرفین نیاز دارند تعهدات مختلفی را در قالب یک قرارداد واحد ادغام کنند.

با وجود تبیین مطلب در بالا اما دوباره با بیانی دیگر تأکید می گردد که هرگاه در روابط قراردادی، دو نوع قرارداد باهم در قالب یک قرارداد تلفیق شوند، دکرین معاصر این گونه قراردادها را بر این اساس که این قرارداد یک مجموعه واحد را تشکیل می دهد یا خیر، متمایز می نمایند. در صورت نخست، این قرارداد یک قرارداد مختلط پیچیده را تشکیل می دهد و در حالت دوم، این قرارداد یک عقد مرکب ساده و مجموعه ای از چند قرارداد است (Maurie, Gautier, 2009: ۸).

همان طور که از عنوان پیداست، قرارداد لجستیک معین و دارای نام است. به نظر

قراردادهای لجستیک به دلیل ماهیت چندبعدی و پیچیده خود، یک عقد مختلط پیچیده است؛ همان گونه که تبیین شد، زمانی می توان از قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه صحبت نمود که ارائه همه خدمات مزبور از سوی شخص واحدی (که در ادبیات مدیریتی به آن «ارائه کننده خدمات لجستیک شخص ثالث» گفته می شود و معادل همان عبارت فورواردر در ادبیات حقوقی است) تعهد شود تا با انعقاد قراردادهای فرعی با متصدی حمل و نقل، متصدی انبار عمومی، شرکت بیمه و... همه آن خدمات را در یک بسته ارائه نماید. با اینکه قرارداد لجستیک شامل تعهداتی از قبیل حمل و نقل کالا، بیمه کالا، تهیه مدارک، انجام امور گمرکی و ... است؛ اما باید به این مهم عنایت داشت که هر یک از این موارد دارای نظامات حقوقی و قواعد مخصوص به خود است. قرارداد لجستیک، قراردادی واحد، مستقل و درعین حال مختلط پیچیده است؛ به بیان دیگر، قراردادی است که ساختار اصلی و واحد آن برای تشکیل یک قرارداد جدید عناصرش را از قراردادهایی چون حمل و نقل، انبارداری، کارگزار امور گمرکی و ... اخذ نموده است.

۸. مقایسه قرارداد لجستیک با دیگر قراردادها

در این قسمت از پژوهش قراردادهای لجستیک با برخی قراردادهای مشابه مورد مقایسه و بررسی قرار می گیرد تا از این طریق هم با اختلافات عناصر تشکیل دهنده قراردادهای مطروح با یکدیگر آشنا شده و از آن گذشته هدف اصلی این فصل از پژوهش که آشنایی با ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک است حاصل گردد.

الف) قراردادهای لجستیک و قراردادهای حمل و نقل

پس از عقد بیع به منزله پایه تجارت، دومین قرارداد بنیادین که در صدر کلیه قراردادهای تجاری قرار دارد، قرارداد حمل و نقل است؛ چراکه خرید و فروش کالا می تواند بدون دخالت دیگر قراردادها صورت پذیرد، اما بدون حمل کالا به انبار یا اقامتگاه خریدار، هیچ عقد بیعی به نتیجه غایی خود نخواهد رسید. حمل و نقل کالا به یک امر کاملاً تخصصی مبدل گردیده است که در دنیای تجارت امروزی، اتصال دورترین نقاط دنیا را به یکدیگر

ممکن نموده است. متصدی حمل نیز در تعریفی چنین بیان گردیده؛ «افراد حرفه‌ای که در ازای دریافت اجرت و با تشکیل یک ساختار متشکل از وسایل حمل و نیروی انسانی ماهر به حمل و نقل کالا مبادرت می‌ورزند.» (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۸۱) مدت زمان حمل، از زمان بارگیری محموله تا زمانی که محموله از وسائط حمل تخلیه گردد، ادامه دارد. منطبق بر ماده ۳۸۸ قانون تجارت حامل تعهد به نتیجه دارد و باید کالا را در همان حالتی که دریافت نموده، تحویل دهد.^۱ بنابراین، او مسئول هرگونه خسارت وارده درحالی که کالا در اختیار او است، محسوب شده و متعهد به سالم رساندن کالا به مقصد نیز است؛ (زارع، پازوکی ۱۴۰۲: ۱۸۸) البته که او در مواردی می‌تواند از مسئولیت خود رفع اثر نماید؛ موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل با امعان نظر به قانون تجارت^۲ عبارت‌اند از: خسارات ناشی از جنس کالا، خسارات ناشی از تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه، خسارات ناشی از تعلیمات نادرست ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و سایر خسارات ناشی از قوه قهریه که هریک از این موارد می‌بایست به صورت جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. (زارع، پازوکی ۱۴۰۲: ۱۸۸)

در نظام حقوقی ایران، قرارداد حمل و نقل یک عقد دوجانبه میان فرستنده و متصدی حمل است. مهم‌ترین مقررهای که می‌توان به آن استناد نمود، ماده ۳۷۸ قانون تجارت است که وفق آن قرارداد حمل و نقل تابع مقررات و کالت است و معنای این عبارت است آنکه فرستنده نقش موکل و متصدی حمل نقش وکیلی را ایفا می‌کند که به امر فرستنده باید

۴۰. از جمله تعریف موجود وفق بند (۸) ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ۰۶، ۲۹؛ «مدت حمل از زمانی که بار در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد، مدت حمل محسوب می‌شود.»

۴۱. ماده ۳۸۸ قانون تجارت؛ «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل‌کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.»

۴۲. ماده ۳۸۶ قانون تجارت؛ «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده و یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید.»

کالا را به گیرنده تحویل دهد؛^{۴۳} لذا فارغ از آنکه اراده گیرنده در انعقاد قرارداد حمل دخالتی داشته باشد، قرارداد منعقد گردیده و تحویل کالا به گیرنده در زمان اجرای قرارداد حمل واقع می‌شود؛ قراردادی که قبلاً به صورت کامل منعقد شده است و به این ترتیب، گیرنده در قرارداد حمل ثالث محسوب می‌شود. حال، با عنایت به ثالث بودن گیرنده، حقوق او در مقابل طرفین قرارداد بر اساس «تعهد به نفع ثالث» (ماده ۱۹۶ ق.م.) قابل توجیه خواهد بود. در نظام حقوقی ایران، نمی‌توان گیرنده را طرف قرارداد حمل تلقی نمود؛^{۴۴} بلکه او نسبت به قرارداد حمل ثالث بوده و حقوقش مبتنی بر نهاد «تعهد به نفع ثالث» بدون نیاز به رضایت او قابل توجیه است (اشراقی آرانی، ۱۳۹۸: ۲۶۳-۲۶۲).

در مفهوم حقوقی سنتی، حقوق حمل و نقل عمدتاً بر اساس عمل فیزیکی جابه‌جایی کالاها استوار است. در واقع، برای هر حالت حمل و نقل یک قرارداد خاص وجود دارد که منجر به ایجاد یک نظام حقوقی خاص می‌شود. این مرزبندی حالت‌ها همچنین در موارد حمل و نقل متوالی و حمل و نقل ترکیبی صادق است. حمل و نقل متوالی به جابه‌جایی کالاها توسط حامل‌های مختلف که از همان حالت حمل و نقل استفاده می‌کنند، می‌پردازد. حمل و نقل ترکیبی مربوط به مواردی است که کالاها توسط حامل‌های مختلف که از حالت‌های حمل و نقل متفاوتی استفاده می‌کنند، جابه‌جا می‌شوند (Kolli, 2017: ۱۰۷۹).

با امعان نظر به موارد پیش گفته می‌توان ادعا کرد که با وجود آنکه تغییرات حمل و نقل نقشی چندگانه در گسترش رشته لجستیک داشته است (لانگ، اسدی، ۱۳۸۴: ۵۴)، قراردادهای حمل و نقل به راحتی از قرارداد لجستیک متمایز می‌شوند. قرارداد لجستیک نه تنها با جابه‌جایی فیزیکی سروکار دارد، بلکه شامل سایر خدماتی نیز می‌شود که از نظر هدف هماهنگی جریان‌های زنجیره لجستیک اهمیت برابر دارند. هدف جابه‌جایی از طریق یک روش حمل و نقل خاص نیست، بلکه مدیریت حرکت کالاها در سراسر زنجیره

۴۳. البته که پرواضح است اختلاف آشکاری میان قرارداد حمل و نقل و قرارداد وکالت وجود دارد که این مهم از قلمرو این نوشتار خارج است.

۴۴. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به: اشراقی آرانی، مجتبی، در اطراف قرارداد حمل و نقل کالا، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۸۷، (۱۳۹۸).

لجستیک از ید تولیدکننده تا ید مصرفکننده است. همانطور که کریستوف پولین بیان می‌کند: «دور از هدف یک جابه‌جایی ساده کالا و بدون اینکه بتوان یک تعهد اصلی را واقعاً شناسایی کرد، این قراردادها (قراردادهای لجستیک) تمام زنجیره کالاهای شرکت مشتری را به ارائه‌دهنده خدمات واگذار می‌کنند؛ موضوع و علت آنها بسیار بلندپروازانه‌تر از یک حمل‌ونقل ساده است» (Kolli, 2017: ۱۰۸۱).

مسئولیت ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی به تمام عملیات که شامل جابه‌جایی (بارگیری، جابه‌جایی، تخلیه، جابه‌جایی شامل تشریفات اداری مختلف مانند گمرک)، دوره‌های توقف کالا (انبارداری) و سایر خدمات ارزش‌افزوده (بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، گاهی اوقات مونتاژ، مدیریت موجودی‌ها یا حتی ردیابی از طریق خدمات ارتباطی) می‌شود. خدمات کامل ارائه‌شده از جابه‌جایی ساده کالاها از طریق یک روش حمل‌ونقل فراتر می‌رود.

ب) قراردادهای لجستیک و قرارداد امانت‌گذاری در انبار

زنجیره عرضه کالا یا حمل کالا از مبدأ به مقصد کامل نمی‌شود، بلکه در بسیاری از موارد کالا قبل از تحویل به گیرنده به انبار سپرده می‌شود تا تشریفات گمرکی ترخیص آن انجام شود و ممکن است گیرنده (خریدار) فضای لازم برای نگهداری کالا را در اختیار نداشته و به‌ناچار تا پیش از عرضه محموله یا کالای حمل شده به بازار و یافتن مشتری مناسب جهت فروش محمولات یا حتی به کارگیری کالا در فرایند تولید آن، در انبار نگهداری نماید. از سوی دیگر، سپردن کالا در انبار و اخذ قبض انبار ابزاری برای تأمین مالی (فاینانس) شده است و تاجر می‌تواند از قبض مزبور به منزله وثیقه برای گرفتن وام استفاده نماید (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۱).

در زنجیره لجستیک، چندین مرحله ذخیره‌سازی کالاها در زمان‌های متفاوت و مختلف تأمین، تولید یا توزیع کالا و محمولات وجود دارد. انبارداری معمولاً به‌عنوان قرارداد امانت‌گذاری شناخته می‌شود. قرارداد سپرده‌گذاری بر چهار عنصر استوار است: تحویل کالا، ماهیت منقول کالا، تعهد به نگهداری کالا و تعهد به بازگرداندن کالا. به‌طور

اصولی، این قرارداد به صورت رایگان منعقد می‌شود، اما گاهی به صورت پولی نیز می‌تواند منعقد شود. ماده ۲۲۸۹ قانون مدنی کبک دو درجه تعهد را پیش‌بینی می‌کند. هنگامی که سپرده‌گذاری به صورت رایگان انجام می‌شود، سپرده‌گذار تنها به تعهد به وسیله (تعهد به تلاش منطقی) متعهد است؛ اما در صورت سپرده‌گذاری پولی، سپرده‌گذار به تعهد به نتیجه (تحقق یک نتیجه خاص) متعهد است و فقط در صورت اثبات قوه قاهره می‌تواند از تعهدات خود رها شود. اصلی‌ترین دشواری در زمینه انبارداری کالاها این است که همیشه نتیجه یک قرارداد سپرده‌گذاری نیست. ممکن است به اجرای سایر قراردادها مرتبط باشد. در پرونده *Metrans warehousing c. Saurochels*، قرارداد اولیه‌ای که بین طرفین منعقد شده بود، یک قرارداد حمل‌ونقل بود. با این حال، فرستنده تحویل کالاها را به مدت شش روز به تأخیر انداخته بود. در این مدت، کالاها در محل‌های حمل‌کننده انبار شده بودند. دادگاه دعوت شد تا ماهیت روابط قراردادی را که در طول این دوره اضافی ایجاد شده بود، تعیین کند. دادگاه حکم داد که قرارداد حمل‌ونقل توسط فرستنده به طور موقت متوقف شده و در این مدت، وضعیت حمل‌کننده به وضعیت سپرده‌گذار تغییر کرده است؛ بنابراین، دادگاه این را یک قرارداد ترکیبی شامل قرارداد سپرده‌گذاری و قرارداد حمل‌ونقل در نظر گرفت. برعکس، در پرونده *Coiffure La Dominicaine c. Cargo*، دادگاه حکم داد که قرارداد حمل‌ونقل به سادگی با انبار موقت کالاها نه فسخ و نه تعلیق شده است. بر اساس تحلیل دوره حمل‌ونقل و به‌ویژه مفهوم تحویل توسط دادگاه استیناف در پرونده *Garfield Container Transport Inc. c. Chubb Insurance Co. of Canada*، دادگاه حکم داد که انبارداری برای تحویل کالاها ضروری است و بنابراین در قرارداد حمل‌ونقل گنجانده شده است (Kolli, 2017: ۱۰۸۵).

تصویب‌نامه قانونی مربوط به تأسیس انبارهای عمومی ۱۳۴۰ که از این پس به اختصار تصویب‌نامه گفته می‌شود، خالی از هرگونه تعریفی از قرارداد امانت‌گذاری می‌باشد، اما از ماده ۲ تصویب‌نامه می‌توان به نشانه‌هایی دقیق از ارکان چنین قراردادی پی برد؛ به موجب ماده مذکور؛ «انبارهای عمومی کالاها را (مواد اولیه و محصولات

صنعتی، فلاحتی و کالاهای صاحبان صنایع، کشاورزان و بازرگانان) در مقابل قبض رسید و برگ وثیقه که طبق مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های مربوط صادر می‌شود، به امانت می‌پذیرند. قبض رسید مدرک مالکیت و سپردن کالا در انبارهای عموم بوده و برگ وثیقه بعد از ظهرنویسی دلیل وثیقه بودن کالا می‌باشد» (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۲).

بنابراین می‌توان آن را قراردادی دانست که به موجب آن، صاحب کالا در ازای دریافت قبض انبار شامل قبض رسید و برگ وثیقه به انبار عمومی می‌سپارد و متصدی انبار به نگهداری از آن و تسلیم کالا به دارنده قبض انبار متعهد می‌شود. هرچند تعهد اخیر در قانون مارا اشاره ذکر نگردیده است، غایت این قرارداد باز پس دادن کالا به دارنده قبض انبار است. این رکن قرارداد امانت‌گذاری در ماده ۱۹۱۵ قانون مدنی فرانسه نیز مشهود است که عقد امانت را به قراردادی تعریف کرده است که به موجب آن، امین کالای دیگری را دریافت کرده است و متعهد به نگهداری و استرداد آن به همان صورت می‌شود. از سوی دیگر، قرارداد امانت‌گذاری یک عقد مستمر است و تعهد انباردار به نگهداری کالا در مدت توافق شده میان طرفین محدود است (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۳).

درنهایت، انبارداری می‌تواند به قرارداد لجستیک مرتبط باشد، به‌ویژه هنگامی که علاوه بر انبارداری، طرفین توافق به ارائه خدمات دیگری مانند انجماد، پالت‌سازی یا حتی تبدیل محصول می‌کنند. انبارداری در مراحل مختلف سیستم تولید ضروری است؛ این یک عملیات است که به جریان کالاها کمک می‌کند. ارائه‌دهنده خدمات لجستیک ممکن است مسئول نگهداری و حفظ کالاها باشد و سپس آن‌ها را بر اساس دستورالعمل‌های مشتری بازگرداند. باین حال، این به‌خودی‌خود قرارداد خدمات لجستیک را با قرارداد سپرده‌گذاری برابر نمی‌کند. تعهدات ارائه‌دهنده خدمات لجستیک بسیار گسترده‌تر است، زیرا او باید انبارداری را در کنار سایر عملیات قبل و بعد مدیریت کند. انبارداری می‌تواند در یک قرارداد لجستیک گنجانده شود بدون اینکه به‌عنوان یک خدمت مجزا یا اصلی تلقی شود (Kolli, 2017: ۱۰۸۷).

نتیجه‌گیری

با بررسی و تحلیل جامع مطالب و یافته‌های این پژوهش، می‌توان به نتایج، یافته‌ها و دستاوردهای مهمی اشاره نمود. در طول این مطالعه، چالش‌ها و موانع متعددی شناسایی و مورد بررسی قرار گرفته و در این مقاله نیز، راهکارها و پیشنهادهایی کاربردی برای رفع این چالش‌ها ارائه شده است. این راهکارها می‌توانند به عنوان مبنایی برای اقدامات آتی و توسعه‌های بعدی در این زمینه مورد استفاده قرار گیرند.

پژوهش حاضر که به بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک پرداخته، نشان می‌دهد که تحول در صنعت لجستیک نه تنها در بهبود فرایندهای فنی و عملیاتی تأثیرگذار بوده، بلکه به شکل مستقیم بر گستره و ماهیت تعهدات ناشی از این قراردادها نیز تأثیر گذاشته است. این تغییرات عمدتاً ناشی از افزایش تقاضا برای بهینه‌سازی جریان زنجیره تأمین، بهره‌برداری از فناوری‌های نوین و نیاز به مدیریت دقیق‌تر و کارآمدتر فرایندهای لجستیکی بوده است.

در بادی امر، متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، خدمات ساده‌ای مانند حمل‌ونقل و انبارداری را به مشتریان خود ارائه می‌دادند. این خدمات غالباً به صورت درون‌سازمانی (۱۰۰) یا با استفاده از خدمات ارائه‌دهندگان تخصصی حمل‌ونقل (۲۰۰) انجام می‌شد. با رشد پیچیدگی زنجیره‌های تأمین و نیاز به هماهنگی بیشتر بین اجزای مختلف آن، مشتریان علاوه بر خدمات مذکور، متقاضی خدمات دیگری نظیر انجام امور گمرکی، تهیه مدارک، ارائه مشاوره و... در یک بسته واحد شدند. در این مرحله قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه ظهور پیدا کرد؛ بدین شرح که به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد میان ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰ و مشتری منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. همان‌طور که تبیین گردید بر اثر عقد، میان دو طرف رابطه حقوقی نوینی برقرار می‌شود و طرفین با توجه به موضوع قرارداد نسبت به یکدیگر باید تعهداتی را انجام دهند. ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰، یک تأمین‌کننده خارجی است که بخشی یا تمام وظایف لجستیکی شرکت‌ها، از جمله حمل‌ونقل، انبارداری، تهیه مدارک و... را انجام می‌دهد. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد

لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ به بیان دیگر، هر گونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به طور خاص این مفهوم را به صورت جامع پوشش دهند، یعنی به عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند.

در تحقیق حاضر به این مهم دست یافتیم که در این مرحله قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه ظهور پیدا کرد؛ بدین شرح که به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد میان ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰ و مشتری منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. همان‌طور که تبیین گردید بر اثر عقد، میان دو طرف رابطه حقوقی نوینی برقرار می‌شود و طرفین با توجه به موضوع قرارداد نسبت به یکدیگر باید تعهداتی را انجام دهند. ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰، یک تأمین‌کننده خارجی است که بخشی یا تمام وظایف لجستیکی شرکت‌ها، از جمله حمل و نقل، انبارداری، تهیه مدارک و... را انجام می‌دهد. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ به بیان دیگر، هر گونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به طور خاص این مفهوم را به صورت جامع پوشش دهند، یعنی به عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند.

در ارتباط با دیگر دستاوردهای پژوهش حاضر، می‌توان به ارتباط میان قراردادهای لجستیک و قراردادهای مختلط یا ترکیبی^{۴۵} اشاره نمود. اگر قرارداد، تنها دربرگیرنده یک تعهد اصلی و مؤثر باشد، ساده و بسیط است؛ مانند قرارداد بیع یا حمل و نقل. در مقابل، زمانی که قرارداد از دو یا چند تعهد اصلی مؤثر تشکیل شده باشد، قرارداد، مختلط است. این شرایط در دو حالت متصور است: ۱. حالتی که قرارداد، معاوضی است و هر دو طرف

عهده‌دار یک تعهد اصلی می‌شوند که هر دو مؤثر هستند؛ ۲. دو یا چند تعهد اصلی می‌توانند به عهده یکی از متعاقدین قرار گیرد. این امر زمانی اتفاق می‌افتد که تعهد، یک طرفه است یا آنکه طرف مقابل جز یک تعهد خنثی مانند پرداخت ثمن، تعهد دیگری ندارد. به این ترتیب موضوع اصلی در عقود مختلط از چند تعهد اصلی ترکیب می‌شود که هیچ‌یک در دیگری هضم نمی‌شود و فرع بر دیگری قرار نمی‌گیرد. قرارداد مختلط، از ترکیب حقوق و تعهدات ناشی از چندین نوع عقد مستقل ایجاد می‌شود که هر کدام به تنهایی دارای ماهیت و آثار خاص خود هستند، اما در قالب یک توافق واحد ادغام شده‌اند. حال در صورتی که چند تعهد و خدمت که به صورت مستقل دارای ماهیت حقوقی خاص خود هستند، در قالب یک قرارداد کنار یکدیگر قرار گیرند، به نحوی که قراردادی نوین با ماهیت مستقل را تشکیل دهند، در این حالت ما با یک قرارداد پیچیده مواجه خواهیم بود. قرارداد لجستیک معین و دارای نام است. به نظر با عنایت به توضیحات داده شده و به دلیل ماهیت چندبعدی و پیچیده قراردادهای لجستیک، این قرارداد را می‌توان به عنوان یک قرارداد مختلط پیچیده دانست؛ با اینکه قرارداد لجستیک شامل تعهداتی از قبیل حمل و نقل کالا، بیمه کالا، تهیه مدارک، انجام امور گمرکی و... است اما باید به این مهم عنایت داشت که هر یک از این موارد دارای نظامات حقوقی و قواعد مخصوص به خود می‌باشد. قرارداد لجستیک، قراردادی واحد، مستقل و در عین حال مختلط پیچیده است؛ به بیان دیگر، قراردادی است که ساختار اصلی و واحد آن برای تشکیل یک قرارداد جدید عناصرش را از قراردادهایی چون حمل و نقل، انبارداری، کارگزار امور گمرکی و... اخذ نموده است. لذا قرارداد لجستیک، یک عقد معین مختلط پیچیده و مستقل از خدمات موضوع خود، محسوب می‌شود. با توجه به توضیحات یاد شده و با امعان نظر به ایرادات و موانع شناسایی شده در این پژوهش، حاصل این مطالعه ارائه نکاتی جهت بهبود و ارتقای مسیر پژوهش و پیشنهاد راهکارهای قابل اجرا و کارآمد در حوزه قراردادهای لجستیک است؛

۱. تأسیس سازمان بین‌المللی ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک: تأسیس سازمان

بین‌المللی ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک می‌تواند نقشی حیاتی در هماهنگ‌سازی و استانداردسازی خدمات لجستیکی در سطح جهانی ایفا کند. این سازمان به‌عنوان یک نهاد بین‌المللی مستقل، می‌تواند به بهبود کیفیت خدمات، کاهش اختلافات و تسهیل تجارت جهانی کمک کند. ضرورت تأسیس چنین سازمانی ناشی از پیچیدگی‌های روزافزون در زنجیره‌های تأمین جهانی، تغییرات فناوری و نیاز به هماهنگی بین کشورهای و نهادهای مختلف است. با توجه به این مسائل، یک سازمان بین‌المللی می‌تواند چارچوبی جهانی برای تنظیم، نظارت و ارتقای خدمات لجستیکی ایجاد کند.

۲. وضع مقرراتی ویژه و اختصاصی حاکم بر قراردادهای لجستیک: همان‌طور که تبیین گردید به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقررره یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ اگرچه مقرراتی به مانند نمونه مقررات صادره از سازمان فیاتا در حوزه حقوق و تعهدات ارائه‌دهنده خدمات ۳۰۰ و مشتری وجود دارد اما با امعان‌نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادها به‌ویژه در یک دهه اخیر، تدوین مقررات خاص برای هر گروه از قراردادهای لجستیک ۳۰۰، ۴۰۰ و ۵۰۰ به‌صورت مجزی امری ضروری و پیچیده است که نیازمند توجه دقیق به جنبه‌های مختلف حقوقی، فنی و تجاری این حوزه می‌باشد. نخستین گام در این راستا، تعریف و دسته‌بندی دقیق خدمات لجستیکی است. با توجه به تحولات سریع در این صنعت، لازم است که قوانین و مقررات به‌روزرسانی شده بتوانند به‌طور شفاف انواع مختلف خدمات لجستیکی از ۳۰۰ تا ۵۰۰ را تعریف کرده و ویژگی‌ها و مسئولیت‌های مربوط به هر یک را مشخص کنند. این دسته‌بندی نه تنها به تبیین نقش‌های مختلف در زنجیره تأمین کمک می‌کند، بلکه به طرفین قرارداد امکان می‌دهد تا با شناخت بهتر از انتظارات و تعهدات خود، وارد قرارداد شوند.

۳. ایجاد یک مدل قرارداد استاندارد برای انواع ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی: ایجاد چارچوب‌های استاندارد برای قراردادهای لجستیکی از اهمیت بالایی برخوردار

است، چرا که این چارچوب‌ها می‌توانند به‌عنوان مبنایی واحد و منسجم برای تنظیم، اجرا و تفسیر این قراردادها در تمامی روابط تجاری عمل کنند. یکی از مواردی که در ایجاد چارچوب‌های استاندارد باید به آن توجه کرد، سازگاری این استانداردها با مقررات ملی و بین‌المللی است.

منابع

۱. احمدی بافنده، محمد. (۱۳۹۹). *لجستیک و حمل و نقل در جهانی سازی اقتصاد ایران*. نشر ترنگ. صص ۵۵-۳۱.
۲. اشراقی آرانی، مجتبی. (۱۴۰۰). *حقوق تجارت نوین قراردادهای تجاری*. انتشارات دانشگاه تهران. صص ۸۱-۷۹ و ۱۱۲-۱۱۱.
۳. زاری، علی، و پازوکی، مهدیه. (۱۴۰۲). *حقوق حمل و نقل دریایی*. نشر گالوس. ص ۱۸۸.
۴. علیخانی کوشکک، رضا، و حجاززاده، محمد. (۱۳۹۸). *مدیریت لجستیک پیشرفته*. شرکت چاپ و نشر بازرگانی. صص ۱۸-۱۴ و ۱۵۱-۱۴۸.
۵. کاردر، لاله، و زنجیرانی فراهانی، رضا. (۱۳۸۹). *زنجیره تأمین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی*. انتشارات مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی. صص ۱۱-۴.
۶. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۹). *قواعد عمومی قراردادها (جلد ۱)*. نشر گنج دانش. چاپ هفتم. صص ۹۷ و ۹۸.
۷. لانگ، داگلاس، و اسدی، همایون. (۱۳۸۴). *لجستیک بین‌الملل*. انتشارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای. ص ۵۴.
۸. در اطراف قرارداد حمل و نقل کالا. (۱۳۹۸). *فصلنامه تحقیقات حقوقی (شماره ۸۷)*. صص ۲۶۳-۲۶۲.
۹. بزازان، فاطمه. (۱۴۰۲). *اهمیت و تحولات بخش لجستیک در اقتصاد ایران طی دوره ۱۳۶۵-۱۳۹۵*. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران. مهر. صص ۳۴-۲۸.
۱۰. یوسف نژاد آشکار، لیلا، و رحیم‌زاده، ایوب. (۱۳۹۵). *بررسی نقش و تأثیر جایگاه لجستیک بر ارتقاء رقابت پذیری محصولات صادراتی*. دومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و فناوری اطلاعات و ارتباطات، مرداد، صص ۶-۵.
۱۱. مبشر، ثمین. (۱۴۰۲). *شش نسل شرکت‌های لجستیکی*. قابل دسترس در <https://tipaxco.com/292-3-83>. تاریخ آخرین مراجعه: ۱۷، ۰۶، ۱۴۰۲.
۱۲. تصویب‌نامه قانونی مربوط به تأسیس انبارهای عمومی. (۱۳۴۰).

۱۳. قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱، ۰۲، ۱۳ مجلس شورای ملی.

۱۴. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ۰۶، ۲۹.

۱۵. قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷، ۰۲، ۱۸.

References

۱۶. Ghiani, G., G. Laporte, and R. Musmanno (2004), *Introduction to Logistic systems planning and control*, Chicester :John Wiley & Sons, pp. 27-28.
۱۷. Jané Marcet, Joan, and de Ochoa Martinez, Alfonso. (2006). *The Handbook of Logistics Contracts :A Practical Guide to a Growing Field*. Basingstoke, Hampshire; New York, pp. 27-48.
۱۸. Jané, Joan, Ochoa, Alfonso, (2006), *The Handbook of Logistics Contracts*, published by PALGRAVE MACMILLAN, Britain, pp. 27-48.
۱۹. Murphy, P. R., & Knemeyer, A. M. (2018). *Contemporary Logistics* (12th ed.). Pearson Education. Chapter on Customs Brokerage and Compliance, pp. 210-213.
۲۰. Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Koźlak, A. (2012). *Determinants of fifth party logistics (5PL) :Service providers for supply chain management*, International Journal of Logistics Systems and Management, pp. 304-311.
۲۱. Kolli, Kamelia, 2017, *Le contrat de prestations logistiques*, McGill Law Journal Revue de droit de McGill, pp. 1071- 1097.
۲۲. Murphy, Paul R., Jr. and Knemeyer, A. Michael, (2018), *Contemporary Logistics*, Pearson Education Limited, p. 105.
۲۳. Peapanashvili, N., Kochadze, I., & Kochadze, T. (2014). *Logistics legal regulation problems*. International Scientific Journal "Machines. Technologies. Materials.", p. 6.
۲۴. Rider, Graham W., (1970), Naval War College Review, *Evolution of the Concept of Logistics*, pp. 25-26.
۲۵. Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). *Third-Party Logistics*, p. 4.
۲۶. Gordon, Julia, <https://fulfillment-box.com/logistics-service-provider-term-functions-classification/> last visited on June. 14, 2024.
۲۷. <https://www.dsv.com/en-nl/support/faq/what-is-the-meaning-of-1pl-2pl-3pl-4pl-en-5pl/> last visited on April. 14, 2024.
۲۸. <https://www.ewebtrans.com/blog/en/1pl-2pl-3pl-4pl-5pl->

logistics-operators-differences advantages/ last visited on April. 14, 2024.

۲۹. <https://www.interlakemecalux.com/blog/logistics-providers-warehouses> /last visited on April. 19, 2024.
۳۰. Neville, Paul, <https://supplychain.amazon.com/blog/difference-between-1pl-2pl-3pl-4pl/> last visited on April. 23, 2024.
۳۱. *What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL?* : 2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

استناد به این مقاله: اسلامی گیلانی، محمدصادق، نایب آقا، نیما. (۱۴۰۳). درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۴۳-۷۵.



Marine and Port Services Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.