

## مغایرت‌های مقررات حمل و نقل ریلی ایران با اصول سازمان تجارت جهانی (WTO) و ارائه راهکار

محسن صادقی\*

استادیار موسسه حقوق تطبیقی دانشکده حقوق و علوم دانشگاه تهران

بهنام غفاری فارسانی

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران و پژوهشگر گروه حقوق اقتصادی موسسه

مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۱۱/۲ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۸/۱/۱۶)

### چکیده:

موافقت نامه عمومی سازمان تجارت جهانی (گتس)، حاوی یک سلسله اصول و مقررات تعیین کننده برای تجارت خدمات از جمله خدمات حمل و نقل ریلی است. کشورهای متقاضی الحاق به این سازمان از جمله ایران، مکلف هستند مغایرت قوانین و مقررات خود را در بخش حمل و نقل ریلی با اصول و مقررات گتس مرتفع سازند و البته برخی می توانند در زمان مذاکرات الحاق، معافیتها و استثنائاتی را بر این اصول بار کنند. این مقاله برای رفع خلاء ادبیات حقوقی کشور در این بعد، در گفتار نخست به تبیین مهم ترین اصول گتس در بخش حمل و نقل ریلی و انعطاف های آن و در گفتار دوم به بررسی مغایرت های قانونی کشور و در بخش نتیجه گیری به ارائه راهکار به قانونگذار و گروه مذاکره‌کنندگان ایران می پردازد.

### واژگان کلیدی:

سازمان تجارت جهانی، گتس، حمل و نقل ریلی، اصل دسترسی به بازار، اصل رفتار ملی، حقوق ایران.

## مقدمه

در میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل یعنی حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، دریایی، لوله‌ای و ریلی، قسم اخیر آن یعنی حمل و نقل ریلی به دلایل زیر دارای اهمیت بسیار است:

۱- این شیوه در حمل و نقل مقادیر زیاد بار و مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد و از این حیث، بیش از حمل و نقل جاده‌ای مورد توجه است؛ ۲- انتقال کالاهای با حجم بسیار بالا گاه از طریق خطوط حمل و نقل هوایی ممکن نبوده و یا بسیار هزینه برتر از حمل ریلی است؛ ۳- این شیوه برای سفرهای خانوادگی با توجه به راحتی و امکانات آن، بسیار مناسب و مورد استقبال است؛ ۴- امکان نظارت بر کالا در طول مسیر و خطرات کمتر آن نسبت به حمل جاده‌ای و دریایی نیز از مزایای این شیوه محسوب می‌شود؛ ۵- گسترش فناوری مربوط به حمل و نقل ریلی شامل ساخت قطارهای سریع‌السیر در کشورهای پیشرفته و راه‌اندازی راه‌آهن زیرزمینی (مترو) به عنوان یک وسیله نقلیه عمومی، حاکی از جایگاه این شیوه حمل و نقل در جابجایی مسافر در جهان امروز دارد؛ و ۶- برای کشورهای محصور در خشکی حمل و نقل ریلی با توجه به هزینه کمتر آن نسبت به حمل هوایی و امکان جابجایی حجم بالای کالا، گزینه‌ای مناسب محسوب می‌شود (Lamy, 1999, pp. 2 & seq).

با درک صحیح از جایگاه حمل و نقل ریلی در میان سایر بخشهای تجارت خدمات، تهیه کنندگان موافقت‌نامه عمومی تجارت خدمات سازمان تجارت جهانی یا گتس (General Agreement on Trade in Services (GATS)) در تدوین مقررات راجع به آزادسازی خدمات، به این شیوه‌های حمل و نقل توجه داشته و آن را در دسته بندی خدمات مندرج در ضمیمه موافقت‌نامه گنجانده‌اند (Transport Services, 2011, p.1). البته این بخش در اکثر کشورهای عضو در انحصار دولت است و در نتیجه کمتر از سایر حوزه‌های حمل و نقل مورد استقبال اعضا در مذاکرات قرار گرفته است اما در جدول تعهدات اعضا گاه به تعهدات این بخش اشاره شده است. این سازمان بر اصولی مانند اصل دسترسی به بازار (Market Access) و اصل رفتار ملی (National Treatment) و آزادسازی خدمات حمل و نقل ریلی و همه زیربخشهای آن شامل حمل و نقل مسافر، حمل و نقل بار، خدمات راجع به جلو راندن و یدک کشیدن، نگهداری و تعمیر تجهیزات حمل و نقل ریلی و خدمات پشتیبانی برای خدمات حمل و نقل ریلی تاکید کرده و کشورهای عضو را مکلف ساخته است تا در چارچوب مقرر در جدول تعهدات خود، پایبند باشند و مقررات خود را با این اصول منطبق سازند.

در این میان، الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی و پذیرش مفاد و اصول موافقت‌نامه گتس با عنایت به رواج نسبی شیوه حمل و نقل ریلی در کشور می‌تواند مزایای حقوقی مانند ایجاد ثبات و شفافیت در قوانین حاکم بر این بخش و امتیازات اقتصادی نظیر افزایش انگیزه

متصدیان حمل و نقل داخلی در نتیجه ورود رقبای خارجی و تجهیز خطوط و تجهیزات ریلی ایران در نتیجه ورود ابزار و وسایل مناسب و جدید خارجی و نیز افزایش ارتباطات تجاری با سایر اعضای سازمان تجارت جهانی - که بیش از ۹۵ درصد تجارت جهان را در اختیار دارند - به همراه داشته باشد؛ امری که در حال حاضر، با توجه به قوانین دست و پاگیر موجود، تبعیض آمیز و متغیر ایران و تجهیزات نامناسب ناوگان حمل و نقل ریلی کشور میسر نخواهد بود. در شرایط فعلی، در کنار مشکلاتی چون موانع و محدودیتهای صدور خدمات و زیرساختهای ضعیف، برخی مقررات حمل و نقل ریلی ما، با اصول موافقت نامه تعارض دارند. بی گمان برای الحاق به سازمان تجارت جهانی تغییر و اصلاح قوانین مغایر، پیش شرطی جدی و اساسی محسوب می شود و باید تا قبل از الحاق<sup>۱</sup> این انطباق حاصل شود؛ تحقق این تعهد، مستلزم انجام مطالعات تحقیقاتی، شناسایی موانع حقوقی الحاق و ارائه راهکار به قانونگذار جهت منطبق سازی قوانین مغایر با اصول این سازمان است که مقاله حاضر، درصدد پرداختن به این مهم است چرا که در این زمینه در کشور ما نوشته هایی چندان وجود ندارد.

مطالب این مقاله را در دو گفتار ارائه خواهیم داد: در گفتار نخست اصول سازمان تجارت جهانی را در بخش حمل و نقل ریلی به عنوان الگوی الزام آور برای قانونگذار کشورهای عضو تشریح می کنیم؛ البته از میان اصول گتس، به دو اصل دسترسی به بازار و اصل رفتار ملی می پردازیم؛ چرا که اهمیت این دو اصل از سایر اصول بیشتر است؛ وانگهی این دو اصل برخلاف اصول دیگر گتس، قابل انعطاف و مذاکره بوده و کشورها می توانند در مذاکرات الحاق، در مواردی از آن عدول کنند<sup>۲</sup>. همین امر باعث شده است جدول تعهدات کشورها در بخش خدمات و از جمله حمل و نقل ریلی، از اهمیتی بسزا برخوردار باشد. در گفتار دوم مقاله نیز به بررسی مغایرت های قانونی کشور و در بخش نتیجه گیری به ارائه راهکار به قانونگذار و گروه مذاکراتی ایران اشاره می کنیم.

۱. ایران در ۵ خرداد ماه سال ۱۳۸۴ به عضویت ناظر این سازمان درآمد است و باید برای الحاق دائم و رسمی بکوشد.  
 ۲. لازم به توضیح است که گتس حاوی اصول دیگری چون اصل دولت کامله الوداد، اصل مشارکت بیشتر کشورهای در حال توسعه، اصل شفافیت و مانند این می باشد. برای مطالعه در خصوص اعمال سایر اصول بر بخش حمل و نقل ریلی، به منبع زیر مراجعه شود (صادقی و غفاری فارسانی، ۱۳۸۷، صص ۱۲ به بعد).

## گفتار نخست - بررسی اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی با توجه به مقررات موافقت نامه تجارت خدمات (گتس)<sup>۱</sup>

با عنایت به هدف موافقتنامه گتس در بخش حمل و نقل ریلی یعنی افزایش و آزادسازی تجارت خدمات در این بخش، ایجاد شفافیت و حمایت از ارائه دهندگان خدمات خارجی، افزایش رقابت بین المللی و بهبود کیفیت خدمات و خلاقیت، تعدد گزینه ها برای صادرات خدمات حمل و نقل ریلی، می توان دریافت که تنها آن دسته از خدمات حمل و نقل ریلی مشمول اصول و قواعد گتس قرار می گیرند که اولاً: وصف تجاری داشته باشند یعنی با هدف تجاری انجام شوند؛ ثانیاً: جنبه بین المللی داشته باشند. بنابراین حمل و نقلهای کاملاً داخلی که فاقد عنصر خارجی هستند، مشمول گتس نیستند. بر اساس این معیار، تنها خدمات حمل و نقل ریلی که به اشکال زیر ارائه می شوند واجد عنصر خارجی می باشند: یک. موردی که سرمایه گذار خارجی اقدام به تاسیس شرکت یا شعبه یا نمایندگی در یکی دیگر از کشورهای عضو کرده است و خدمات حمل و نقل ریلی ارائه می دهد؛ دو. خدمات مرتبط با حمل و نقل ریلی که توسط اشخاص حقیقی خارجی مانند کارگران و مدیران خارجی در کشور دیگر انجام می شود؛ سه. مواردی که متقاضی خدمات حمل و نقل ریلی، خدمات خود را در کشور خارجی عضو دریافت می کند؛ چهار. جایی که ارائه دهنده خدمات در کشور خود باقی مانده اما خدمات را برای مصرف کنندگان کشور خارجی ارسال می کند.

در هر حال، موافقتنامه گتس به منظور تحقق اهداف خود، حاوی دو دسته اصول است: یکی اصول غیرقابل انعطاف و غیرقابل مذاکره شامل اصولی چون اصل دولت کامله الوداد، اصل شفافیت و مانند آن و از آنجا که میزان التزام دولتها بدین اصول به یک اندازه است، التزامات عمومی (General Obligations) نامیده می شوند. دسته دوم، حاوی اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی است که آنها را تعهدات خاص (Special Commitments) نیز می نامند چرا که میزان تعهد هر عضو، خاص همان کشور است و می تواند با دیگر کشورها متفاوت باشد. علت این امر آن است که برای اعضا این امکان وجود دارد بدون آنکه بتوانند خود را بطور کلی از

۱. این موافقتنامه از دو بخش اصلی به شرح زیر تشکیل می شود: بخش یکم، شامل متن موافقتنامه عمومی تجارت خدمات به همراه ضمیمه آن است و بخش دوم، شامل طبقه بندی سازمان تجارت جهانی در مورد بخشهای خدمات است و جزء لاینفک موافقتنامه است. متن موافقتنامه خود از ۶ قسمت تشکیل شده است: حوزه شمول و تعریف (ماده ۱)، تعهدات کلی (ماده ۲ تا ۱۵)، تعهدات خاص (ماده ۱۶ تا ۱۸)، آزاد سازی تدریجی (ماده ۱۹ تا ۲۱)، مقررات نهادی (ماده ۲۲ تا ۲۶)، مقررات پایانی (ماده ۲۷ تا ۲۹). گتس همچنین شامل ضمایمی است که مطابق ماده ۲۹ گتس، جزء لاینفک موافقت نامه بوده و به برخی از موضوعات تحت شمول اختصاص یافته و حاوی مقرراتی هستند که مشخص می سازند این موضوعات، چگونه و تحت چه شرایطی اعمال می شوند.

رعایت این دو اصل مستثنی کنند، محدودیتها و استثنائاتی را بر آنها وارد کرده و این استثنائات را در جدول تعهدات خاص خود بگنجانند. در نتیجه، هرچه میزان استثنائات و قیود وارد بر تعهدات خاص کمتر باشد؛ میزان تعهد آن کشور به تعهدات مزبور بیشتر خواهد بود (Houtt, 2002, pp. 10 & seq).

در این نوشتار، دسته اخیر اصول را مورد بررسی قرار داده، در بند الف، اصل دسترسی به بازار و در بند ب، اصل رفتار ملی را تبیین می‌کنیم:

### الف. اصل دسترسی به بازار

اصل دسترسی به بازار در بخش خدمات حمل و نقل ریلی، اعضای سازمان تجارت جهانی را مکلف می‌سازد تا امکان حضور و فعالیت عرضه کنندگان خارجی را در بازارهای داخلی خود تسهیل کرده و محدودیتها و موانع غیر ضروری دسترسی را تا حد امکان کاهش داده یا حذف کنند. در واقع، مطابق اصل دسترسی به بازار، کشورهای عضو ناگزیر شده اند سیاست محدود کردن دخالت دولت در وضع مقررات محدودکننده رقابت را درپیش بگیرند. به تعبیر دیگر، گتس به این دلیل بر اصل مزبور تاکید می‌کند که یکی از ابزارهای موثر آزادسازی تدریجی و افزایش رقابتی در بخش خدمات از جمله خدمات حمل و نقل ریلی، رفع محدودیتهای دسترسی به بازار داخلی اعضاست (Mashayekhi(b),2006, p.26). لذا این موافقتنامه در ماده ۱۶ خود به اصل مزبور اشاره می‌دارد و در عین حال اعضا را ملزم می‌کند که با دادن حق دسترسی به بازار به یک عضو، سایر اعضا نیز باید از این امتیاز بهره مند باشند. با اعمال ماده ۱۶ بر بخش خدمات حمل و نقل ریلی می‌توان گفت:

۱- در خصوص دسترسی به بازار از طریق روشهای عرضه تعیین شده، هر عضو رفتاری را در مورد خدمات حمل و نقل ریلی و عرضه کنندگان خدمات اعضای دیگر در پیش خواهد گرفت که از رفتار مقرر براساس ترتیبات، محدودیتها و شرایط مورد توافق و تعیین شده در جدولش، نامطلوبتر نباشد.

۲- در بخشهایی که تعهداتی در خصوص دسترسی به بازار تقبل می‌شود؛ اقداماتی که یک عضو نباید آنها را بر مبنای بخشهای فرعی منطقه ای یا بر پایه کل قلمروش - مگر در موارد مزبور در جدولش - ادامه داده یا اتخاذ کند به شرح زیر تعیین می‌شوند:

الف. برقراری محدودیتهایی در مورد تعداد عرضه کنندگان خدمات حمل و نقل ریلی، چه به صورت سهمیه‌های عددی، انحصارات، عرضه کنندگان انحصاری خدمات حمل و نقل ریلی یا در قالب الزامات ناشی از یک معیار نیازهای اقتصادی؛

ج. برقراری محدودیتهایی در مورد تعداد کل عملیات خدمات حمل و نقل ریلی یا مقدار کل ستانده خدماتی اعلام شده بر حسب واحدهای عددی تعیین شده، چه به صورت سهمیه یا در قالب الزام ناشی از یک معیار نیازهای اقتصادی؛

هـ. اقداماتی که انوعی خاص از واحدهای حقوقی یا سرمایه گذاری مشترک را که عرضه کننده خدمات حمل و نقل ریلی می‌تواند از طریق آنها خدمتی عرضه کند، مقرر می‌دارند یا ممنوع می‌سازند؛ و

و. برقراری محدودیتهایی در مورد مشارکت سرمایه خارجی از لحاظ حداکثر درصد سهام خارجی یا برحسب کل ارزش یکایک یا مجموع سرمایه گذاری های خارجی (ترجمه مواد گتس، مستنبط از منبع زیر است: *اسناد حقوقی سازمان جهانی تجارت*، ۱۳۸۶).

بنابراین، وقتی عضوی در خصوص بخشی خاص نظیر خدمات حمل و نقل ریلی، تعهدی می‌پذیرد باید محدودیتهای دسترسی به بازار را معلوم کند و اگر قصد اعمال یا حفظ محدودیتهایی را ندارد؛ اعلام کند. ماده ۱۶ گتس، از شش نوع محدودیت نام برده که قابل اعمال و یا حفظ نیست مگر اینکه کشورها در جدول تعهدات خود محدودیتهای موصوف را ذکر و تصریح کنند. این محدودیتها شامل چهار نوع محدودیت کمی (مشمول بر تعداد عرضه کنندگان خدمات حمل و نقل ریلی، کل ارزش مبادلات، تعداد کل عملیات و تعداد اشخاص حقیقی) و دو محدودیت کیفی (حاوی مشارکت سرمایه خارجی و محدودیت واحدهای حقوقی) می‌شود.

امکان عدول از اصل دسترسی به بازار موکول به مواردی است که در جدول تعهدات کشورها پس از مذاکره آنان با دیگر اعضا و حصول توافق بر سر آنها حاصل شده باشد. به همین خاطر، اصل مزبور را می‌توان اصلی انعطاف پذیر دانست. در صورتی که محدودیتهایی بر اصل دسترسی به بازار وجود داشته باشد باید در جدول تعهدات تصریح شود (Footer, 1994, pp.669 & 670).

### ب. اصل رفتار ملی

مطابق اصل رفتار ملی، کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی مکلف هستند در مواجهه با ارائه دهنده خدمات حمل و نقل ریلی خارجی و داخلی، رفتاری یکسان داشته باشند و برای رقبای خارجی نسبت به بخش داخلی، وضعی نامطلوب تر ایجاد نکنند. مفاد این اصل علاوه بر آنکه ناظر به ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل ریلی است، ناظر به محصولات حمل شده نیز هست. بدین معنا که اعطای امتیازات ویژه برای حمل کالاهای ایرانی نسبت به حمل کالاهای خارجی نیز با این اصل مغایرت دارد. فلسفه وضع این اصل آن است که در تجارت

آزاد که بازار، تعیین کننده اصول رقابت بوده و افراد فعال تر در بازار، برنده هستند؛ نباید تبعیضهای دولت کشور میزبان، این فضای رقابت را مخدوش کرده و دولت مزبور، با اعطای امتیاز به بخش داخلی و یا اعمال محدودیتهایی برای رقبای خارجی، کفه ترازو را به نفع بخش داخلی سنگین کند (UNCTAD and WTO Secretary, 2000, pp. 5 & seq). برای مثال، اگر کشور عضو سازمان تجارت جهانی، فقط متصدیان حمل و نقل ریلی تبعه خود را از معافیت مالیاتی برخوردار کند؛ آن کشور اصل رفتار ملی را نقض کرده است؛ زیرا برای اتباع داخلی خود، وضعی مطلوب تر نسبت به اتباع خارجی قائل شده است مگر آنکه این کشور در حین مذاکرات الحاق توانسته باشد امکان این معافیت را از کشورهای طرف مذاکره گرفته باشد و به دیگر سخن، استثنای مزبور را بر اصل رفتار ملی بار کرده باشد.

ماده ۱۷ موافقتنامه-که اقتباس از بند ۴ ماده ۳ موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت یا گات است- به اصل رفتار ملی بحث تصریح کرده است. هرچند اصل رفتار ملی، اعضا را مکلف می کند تا رفتاری که با خدمات و عرضه کنندگان خدمات عضو خود دارند با اعضا دیگر هم داشته باشند و این رفتار بگونه ای نامطلوب تر نباشد؛ اما این امکان از طریق انعقاد موافقتنامه های دو یا چند جانبه وجود دارد که عضوی، اقداماتی را که حاوی ارائه رفتار ملی مطلوب تر نسبت به عرضه کنندگان خدمات عضو خاص است، انجام دهد و بتواند آن را در ستون سوم جدول تعهدات به عنوان استثنایی بر اصل رفتار ملی درج کند (The World Bank Group's Transport, 2008, pp. 3 & seq). برخی از انواع این استثنائات عبارتند از: اعطای تخفیف یا معافتهای مالیاتی به اتباع داخلی، الزام به اقامت دایم یا تحصیل تابعیت برای اتباع خارجی به منظور تملک زمین، شرایط متفاوت صدور مجوز، اجازه یا تجدید شرایط ویژه برای ورود تجهیزات بدون عوارض گمرکی و دادن حق شرط به افراد و اشخاص نسبت به نوع یا حجمی خاص از فعالیتهای تجاری.

اصل رفتار ملی در موافقتنامه های سازمان تجارت جهانی راجع به کالا نیز اعمال می شود (سازمان تجارت جهانی، ۱۳۸۳، صص ۷ به بعد) و ممکن است این پرسش مطرح شود که چرا این اصل برخلاف بخش کالا، در بخش خدمات بطور کل و خدمات حمل و نقل ریلی بطور خاص از انعطاف پذیری برخوردار بوده و امکان مذاکره و عدول نسبی از این اصل پیش بینی شده است؟ در پاسخ باید گفت که از نظر تاریخی، کشورهای در حال توسعه در زمان بحث در خصوص درج اصل رفتار ملی در بخش خدمات، مخالفت خود را با آن اعلام کرده و اعمال این اصل بر خدمات را موجب از بین رفتن تدریجی نیروی داخلی خود می دانستند؛ لذا کشورهای توسعه یافته به منظور همگام ساختن کشورهای مخالف با خود، پذیرفتند که اصل

مزبور با امکان اضافه کردن قید و شرط بر آن، وارد حوزه خدمات شود (Mashayekhi(a), 2006, pp. 1 & seq).

از آنجا که گتس، اعمال رفتار تبعیض آمیز نسبت به عرضه کنندگان خدمات حمل و نقل خارجی را منع کرده است؛ برخی کشورهای در حال توسعه به منظور حمایت از خدمات نوپای خود، از شیوه هایی دیگر بهره می جویند. بدین معنا که صرفنظر از امتیازاتی که این کشورها گاه در حین مذاکرات در جدول تعهدات خود کسب می کنند و شیوه رایج حمایت قانونی محسوب می شود؛ در قراردادهای عرضه خدمات حمل و نقل ریلی نیز شرط انتقال مهارتها و دانش فنی و آموزش و بکارگیری کارکنان و کارگران داخلی را قید می کنند و آن را به نوعی در برابر شرط اعطای رفتار ملی قرار می دهند (WTO, 1999, pp. 4 & seq). البته گتس در این خصوص ساکت است چرا که این شرط قراردادی با هدف حمایت از خدمات نوپا صورت می گیرد که این موضوع جزء اهداف موافقتنامه محسوب نمی شود؛ با این حال، این نکته مهم باید مورد توجه گروه مذاکراتی ایران در الحاق به سامان تجارت جهانی باشد.

### **گفتار دوم - مغایرتهای مقررات حمل و نقل ریلی ایران با اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی و ارائه راهکارهای مقتضی**

در این گفتار از مقاله، به برخی از مهم ترین موارد مغایر قوانین و مقررات ایران در زمینه حمل و نقل ریلی اشاره و نقاط مغایرت بروشنی تبیین می شود و در مورد هر مقرر، راهکار مقتضی ارائه خواهد شد. این راهکارهای مشخص و دارای جنبه کاربردی می تواند راهنمایی مناسب برای قانونگذار جهت رفع مغایرتها و اصلاح قوانین ایران برای الحاق به سازمان تجارت جهانی و الگویی قابل استفاده ای برای گروه مذاکره کننده ایرانی در بخش خدمات حمل و نقل ریلی باشد؛ وانگهی دست اندرکاران حمل و نقل ریلی کشور را نیز با فضای قانونی ایران بعد از الحاق آشنا می سازد تا از هم اکنون تمهیدات اقتصادی مناسب را برای افزایش قدرت رقابتی بخش داخلی در مواجهه با رقبای قدرتمند خارجی اتخاذ کنند؛ پرداختن به این بحث علاوه بر اهمیت آن در خصوص الحاق ایران به سازمان مورد اشاره، از حیث سیاستهای فعلی و آینده نزدیک ایران در گسترش شبکه ریلی خود با برخی از کشورها بسیار حائز اهمیت است خصوصاً اینکه ایران از طریق مرز سرخس با ترکمنستان مرز ریلی دارد و ساخت راه آهن ایران با پاکستان از سمت شرق و ایران با ترکیه در حال بررسی است (<http://kayhannews.ir>, 2011, p.1 /850130/11.htm).



این گفتار را به دو بند تقسیم کرده‌ایم و مهم‌ترین مواد مغایر ایران را در زمینه حمل و نقل ریلی در مواجهه با اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی تشریح نکرده، مغایرت آن را بیان کرده و راهکار اصلاحی را پیشنهاد می‌دهیم:

### الف. وضعیت مقررات حمل و نقل ریلی ایران در مواجهه با اصل دسترسی به بازار

مهم‌ترین قوانین مغایر ایران با اصل دسترسی به بازار در بخش حمل و نقل ریلی عبارتند از:

#### ۱- اصل ۸۱ قانون اساسی

بر اساس این اصل:

«دادن امتیاز تشکیل شرکتها و موسسات در امور تجاری و صنعتی و کشاورزی و معادن و خدمات به خارجیان مطلقاً ممنوع است».

چنانکه از اطلاق اصل فوق برمی‌آید دادن امتیاز تشکیل شرکتها و موسسات در امور خدمات حمل و نقل ریلی به خارجیان مغایر اصل ۸۱ است و لذا مفاد این اصل کاملاً مغایر اصل دسترسی به بازار و آزاد سازی خدمات حمل و نقل ریلی خواهد بود و در صورت الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی ضرورتاً باید اصلاح شود. با این همه در سالهای بعد از تصویب قانون اساسی، اقدامات حقوقی در جهت تعدیل اصل ۸۱ صورت گرفت که می‌توان به سه مورد از مهمترین آنها اشاره داشت:

نخست اینکه اصل مورد بحث، در سال ۱۳۶۰ مورد تفسیر شورای نگهبان قرار گرفته و مطابق نظر این شورا: «شرکتهای خارجی که با دستگاههای دولتی ایران، قرارداد قانونی منعقد کرده اند می‌توانند جهت انجام امور قانونی و فعالیت خود در حدود قرارداد منعقد و طبق ماده ۳ قانون ثبت شرکتها به ثبت شعب خود در ایران مبادرت ورزند و این امر با اصل ۸۱ قانون اساسی مغایرتی ندارد» (مهرپور، ۱۳۷۱، صص ۴۱-۴۳).

با لحاظ کردن این تفسیر می‌توان گفت در صورتی که قراردادی میان ایران و کشوری در زمینه ارائه خدمات حمل و نقل ریلی وجود داشته باشد، تبعه کشور مزبور مطابق با مفاد موافقت‌نامه قادر به عرضه این خدمات از جمله تصدی به حمل و نقل ریلی و زیر بخشهای آن خواهند بود؛ دیگر آنکه قلمرو این اصل، تنها ناظر به ممنوعیت اعطای امتیاز تشکیل شرکتها و موسسات به خارجیان است و شامل مواردی نمی‌شود که خارجیان به تاسیس شرکت خود مثل شرکت حمل و نقل ریلی در خارج مبادرت کرده باشند و بخواهند در ایران فعالیت کنند.

اقدام دوم اینکه در سال ۱۳۷۶ قانونی به نام قانون اجازه ثبت شعبه یا نمایندگی شرکتهای خارجی به تصویب رسید که امکان ثبت شعبه هایی از شرکتهای خارجی از جمله شرکتهای حمل و نقل ریلی را تحت شرایطی خاص می دهد. مطابق این قانون که به صورت ماده واحده است: «ماده واحده - شرکتهای خارجی که در کشور محل ثبت خود شرکت قانونی شناخته می شوند، مشروط به عمل متقابل از سوی کشور متبوع، می توانند در زمینه هائی که توسط دولت جمهوری اسلامی ایران تعیین می شود در چهارچوب قوانین و مقررات کشور به ثبت شعبه یا نمایندگی خود اقدام کنند».

اقدام سوم، تصویب قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاستهای کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی است که با تایید شدن آن در تاریخ ۸۷/۳/۲۵ از سوی مجمع تشخیص مصلحت، در کشور ما لازم الاجرا شده است و اجازه فعالیت بخش خصوصی خارجی نیز در زمینه حمل و نقل ریلی صادر شده است. این قانون در قسمت ب تبصره ۲ ماده ۳ خود مقرر می دارد: «دولت مکلف است هشتاد درصد (۸۰٪) از ارزش مجموع سهام بنگاههای دولتی در هر فعالیت مشمول گروه دو ماده (۲) این قانون به استثناء راه و راه آهن را به بخشهای خصوصی، تعاونی و عمومی غیردولتی واگذار نماید». همچنین تبصره ۲ قسمت بند همین ماده اشعار می دارد: «بخشهای غیردولتی مجاز به فعالیت در زمینه راه و راه آهن هستند. سهم بهینه بخشهای دولتی و غیردولتی در فعالیتهای راه و راه آهن مطابق آئین نامه ای خواهد بود که به پیشنهاد مشترک وزارت راه و ترابری و وزارت اموراتصادی و دارایی به تصویب شورای عالی اجراء سیاستهای کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی خواهد رسید».

با توجه به اقدامات حقوقی فوق ممکن است این پرسش مطرح شود که آیا هنوز هم می توان اصل ۸۱ قانون اساسی را یکی از موانع حقوقی الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی در بخش حمل و نقل ریلی دانست؟ به نظر می رسد پاسخ مثبت باشد چرا که اولاً: گستره تفسیر شورای نگهبان و قانون اجازه ثبت شعبه یا نمایندگی شرکتهای خارجی، محدود بوده و در همه جا راهگشا نیست زیرا ایران با بسیاری از کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی قراردادی خاص با شرط رفتار متقابل امضا نکرده و به همین جهت، امکان حضور و رقابت اشخاص خارجی ارائه دهنده خدمات حمل و نقل ریلی در ایران بر اساس این تفسیر وجود ندارد که این امر، مطلوب سازمان تجارت جهانی نیست؛ ثانیاً: با توجه به اینکه آیین نامه راجع به مشارکت بخش خصوصی خارجی در ایران در بخش راه آهن، هنوز تهیه نشده است، مشخص نیست میزان آزادی عمل یا محدودیتهای این بخش کشور چه میزان است و این امر با اصل شفافیت سازی مقررات در سازمان تجارت جهانی مغایر بوده و نباید در این شرایط ابهام

آمیز انتظار داشت که سرمایه گذار خارجی وارد عرصه سرمایه گذاری در ایران شود؛ ثالثاً: کشورهای دیگر عضو سازمان تجارت جهانی در بررسی رژیم تجاری ایران برای عضویت در این سازمان، همه مقررات ایران را بررسی می‌کنند لذا با مشاهده اصل ۸۱ قانون اساسی و قرار دادن آن در کنار قانون ۱۳۷۶ و قانون اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی این ایراد را خواهند گرفت که تعارضاتی در این زمینه در نظام حقوقی ایران وجود دارد؛ وانگهی با توجه به ثبات بیشتر قانون اساسی در مقایسه با قوانین عادی، چه بسا این خطر برای بخش خصوصی خارجی وجود داشته باشد که با نسخ شدن قانون ۱۳۷۶ و قانون اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، باز هم مفاد اصل ۸۱ قانون اساسی بطور کامل حاکم شود. از این رو، اصلاح مفاد اصل مزبور برای رفع این مانع حقوقی الحاق پیشنهاد می‌شود.

## ۲- قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی

یکی دیگر از قوانین مغایر ایران، قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی است. بر اساس ماده ۱: «به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه گذاری‌های مورد نیاز و ارتقاء بهره‌وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی به شرکتهای حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکتهای و مؤسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن اجازه داده میشود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تأسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره برداری کنند».

این ماده از آن جا که بر حفظ مالکیت دولت در بخش حمل و نقل ریلی تاکید کرده است می‌تواند مغایر اصل دسترسی به بازار باشد چرا که ممکن است بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی با هدف کسب مالکیت قصد سرمایه‌گذاری در ایران را داشته باشند. در صورت عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی یا باید این قید حذف شود یا گروه مذاکره‌ای ایران موفق به حفظ آن شود و یا آن که به عنوان راه‌کار بینابین سرمایه‌گذاری در این بخش در قالب ساخت، بهره برداری و انتقال (BOT) (Build, Operation, Transfer) صورت پذیرد. در این صورت، هم سرمایه‌گذار خارجی برای مدتی مالک ناوگان و منافع حاصل از آن خواهد بود و هم پس از انقضای مدت مقرر، مالکیت به دولت مسترد می‌شود.

۱. در این قالب، سرمایه‌گذار خارجی، طرحی را ساخته، برای مدت معین مورد بهره برداری قرار داده و سپس به دولت میزبان سرمایه منتقل می‌سازد. برای مطالعه بیشتر در این زمینه، رک: (صادقی، ۱۳۸۵، صص ۱۲۱ به بعد).

## ب. وضعیت مقررات حمل و نقل ریلی ایران در مواجهه با اصل رفتار ملی و ارائه راهکار مقتضی

مهم ترین مقررات مغایر ایران در بخش حمل و نقل ریلی با اصل رفتار ملی عبارتند از:

### ۱- ضوابط اجرایی تبصره ذیل ماده ۲۰ آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

مطابق تبصره ماده ۲۰ قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی: «موارد استثنا در رابطه با صدور مجوز کلی برای کالاهایی که دارای شرایط خاص حجمی یا وزنی هستند بنا به پیشنهاد بالاترین مقام اجرایی دستگاههای ذیربط به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور می‌رسد». پیرو این تفویض اختیار قانونی، شورای مزبور در یکصد و چهل و نهمین جلسه خود، ضوابط اجرایی تبصره ماده ۲۰ آیین نامه را مشخص کرد که برخی ضوابط آن با اصول گتس مغایرت دارد؛ از جمله:

یک. ضابطه ۱ مقرر می‌دارد: «گشایش اعتبار و خرید کالا بصورت F.O.B شامل (FAS, EXW, FOB, FCA) مشروط به حمل کلیه کالاها با وسایل نقلیه ایرانی اعم از دریایی، زمینی<sup>۱</sup> و هوایی نیازی به اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری ندارد».

در صورت عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی، این مقرره شورای عالی هماهنگی ترابری با اصل رفتار ملی مغایر است زیرا در ضابطه ۱، تنها حمل کالا با وسایل نقلیه ایرانی را از اخذ مجوز وزارت راه و ترابری معاف کرده و با اعطای این معافیت، برای وسایل نقلیه زمینی ایرانی از جمله شبکه ریلی، امتیازی نسبت به وسایل مشابه خارجی قائل شده است که این امر با لزوم رفتار یکسان با تبعه داخلی و خارجی مغایرت دارد و باید حذف شود مگر آنکه کشورهای دیگر عضو بر وجود این امتیاز برای وسایل نقلیه ایرانی موافقت کنند که احتمال آن با توجه به موارد مشابه کشورهای منتخب وجود دارد.

دو. بر اساس بند ۲ تبصره ضابطه ۳: «تا زمانی که ناوگان ایرانی، امکانات حمل کالاهای خاص مانند مواد شیمیایی را بصورت فله ندارد، حمل کالاهای مذکور با ناوگان خارجی با اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری بدون پرداخت عوارض بلا مانع است».

این بند نیز حاوی امتیازی ویژه برای ناوگان ایرانی از جمله شبکه ریلی کشور بوده و ناقض اصل رفتار ملی است چراکه حمل کالاهای مشمول ماده تنها در صورتی برای ناوگان خارجی - آن هم پس از اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری - بلامانع خواهد بود که ناوگان

۱. حمل و نقل زمینی، شامل سه دسته حمل و نقل جاده ای، لوله ای و ریلی می شود.

ایرانی، امکان حمل آن کالاها را نداشته باشد. بنابراین، در شرایط مساوی، امکان حمل کالا بوسیله ناوگان خارجی وجود نداشته و استفاده از ناوگان خارجی مخالف ضوابط آیین نامه محسوب می‌شود و به طور طبیعی وزارت راه و ترابری نیز در صورت وجود این امکان برای ناوگان ایران، مجوز استفاده از ناوگان خارجی را صادر نخواهد کرد.

ممنوع ساختن اشخاص از استفاده از ناوگان خارجی در این شرایط، با اصل رفتار ملی مخالفت آشکار دارد زیرا با توجه به مبنا و فلسفه تجاری سازمان تجارت جهانی، ناوگانهای داخلی و خارجی فعال در یک بازار خدمات رقابتی، نه بر اساس منع یا مجوز قانونی دولت میزبان که باید بر اساس فاکتورهای دیگری چون کیفیت ارائه خدمات و مانند آن، بر سایر رقبا برتری داشته باشند. بنابراین، در صورت الحاق ایران به این سازمان، حکم مقرر در بند مورد بررسی باید حذف شود مگر در صورت توافق سایر اعضا بر ادامه این امتیاز و درج آن در فهرست استثنائات و محدودیتهای اصل رفتار ملی جدول تعهدات ایران که البته با عنایت به مطالعات تطبیقی انجام شده، احتمال پذیرش این استثنا از سوی سایر اعضا، ضعیف خواهد بود.

## ۲- مقررات ارزی در خصوص واردات کالا و خدمات مصوب ۱۳۸۱

اداره سیاستها و مقررات ارزی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مجموعه مقرراتی راجع به واردات کالا و خدمات مقرر داشته است که برخی مواد آن با اصل رفتار ملی مغایر است. برای نمونه مطابق بند ۱-۲ تبصره قسمت ب ماده ۱۹: بر اساس ماده ۳ قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور در اجرای پروژه ها و ایجاد تسهیلات به منظور صدور خدمات مصوب ۱۳۷۶/۱/۱۶ مجلس شورای اسلامی، دستگاههای موضوع این قانون در بحث گشایش اعتبار اسنادی در زمینه خرید خدمات و ورود آن باید کار را به شرکت ایرانی و یا با مشارکت ایرانی/خارجی که سهم آن نباید کمتر از ۵۱٪ باشد ارجاع دهند.

چنانکه ملاحظه می‌شود مطابق مقرر فوق، مغایر اصل رفتار ملی است چرا که برای شرکت ایرانی قائل به اولویت شده است و شرکت خارجی تنها با مشارکت ایرانی و با دارا بودن حداکثر ۴۹٪ سهم می‌تواند کار را انجام دهد. این مقرر تنها در صورتی پا برجا می‌ماند که گروه مذاکره‌ای ایران بتواند در خلال مذاکرات الحاق، این امتیاز را به نفع شرکتهای ایرانی فعال در خدمات حمل و نقل ریلی به دست آورد و به توجه به تجربه کشورهای تازه ملحق

شده به سازمان تجارت جهانی نظیر چین<sup>۱</sup>، عربستان<sup>۲</sup>، ویتنام<sup>۳</sup> و اوکراین<sup>۴</sup>، احتمال گرفتن این امتیاز به نفع ایران زیاد است<sup>۵</sup>.

### ۳- قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷

«در اجرای قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی مصوب ۱۳۸۰/۱۲/۱۹ به منظور جلب سرمایه گذاری خارجی، در اجرای طرحهای زیربنایی و تولیدی از قبیل طرحهای نیروگاهی، انتقال نیرو، پالایشگاه تأمین و انتقال آب، فاضلاب، راه آهن، راه و آزاد راه، فرودگاه، بندر، ناوگان ریلی و طرحهای مخابراتی با اولویت سرمایه گذار ایرانی به دولت اجازه داده می شود علاوه بر تضمین های قابل ارائه در چارچوب قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی مصوب ۱۳۸۰/۱۲/۱۹:

- ۱- نسبت به تضمین پرداخت تعهدات قراردادی شرکتهای دولتی ایرانی طرف قرارداد اقدام کند (که در نهایت کالا و خدمات آنها الزاماً باید بوسیله دولت خریداری شود).
- ۲- در صورتی که بنا بر تصمیم دولت یا قوانین رایج، بهای فروش محصول (کالا یا خدمات) تولیدی این طرحها به مشتریان کمتر از قیمت خرید تضمینی آن بوسیله دولت و شرکت دولتی از سرمایه گذار باشد، مابه التفاوت آن بوسیله سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در بودجه سنواتی پیش بینی و پرداخت آن بوسیله دولت (وزارت امور اقتصادی و دارایی) تضمین شود.
- ۳- در صورت اتخاذ تصمیم دولت به فروش شرکتهای دولتی عامل، شرایط فروش باید به نحوی پیش بینی شود که تعهدات شرکت به سهامداران جدید منتقل و تضمینهای دولت تا آخرین مراحل اجرای قرارداد معتبر و نافذ بماند.
- ۴- وزارت امور اقتصادی و دارایی با تصویب دولت، تعهدات مزبور را از محل وجوه و منابع متعلق به این شرکتها و با حق برداشت وجه از همه حسابهای بانکی و وجوه و منابع

۱. چین در سال ۲۰۰۱ به سازمان تجارت جهانی پیوسته است.

۲. عربستان در سال ۲۰۰۵ به سازمان تجارت جهانی پیوسته است.

۳. ویتنام در سال ۲۰۰۷ به سازمان تجارت جهانی پیوسته است.

۴. اوکراین در سال ۲۰۰۸ به سازمان تجارت جهانی پیوسته است.

۵. برای دیدن جدول تعهدات چهار کشور فوق در بخش حمل و نقل ریلی، به منابع زیر مراجعه شود:

-([http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm), 2011, pp. 1& seq); (Minister of Transport, 2011, p.1); ([http://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/serv\\_commitments\\_e.Saudia Arabia .htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_commitments_e.Saudia Arabia .htm), 2001, p.1).

متعلق به آنها تضمین می‌کند به نحوی که تعهدات آن از محل وجوه و منابع عمومی دولت نباشد. آئین نامه اجرایی این ماده شامل شرایط پرداخت و تعهدات قراردادی و انتخاب طرحها با پیشنهاد وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید».

این ماده با عنایت به این که اولویت سرمایه‌گذاری را به بخش ایرانی داده است مغایر اصل رفتار ملی است و یا باید این اولویت حذف شود و یا آن که گروه مذاکره‌ای ایران بتواند آن را به صورت یک محدودیت در جدول تعهدات ایران ذکر کند که با توجه به تجربه کشوری ملحق شده به سازمان تجارت جهانی احتمال گرفتن این امتیاز ضعیف است.

#### ۴- قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب

۱۳۷۴/۱۲/۲۲

ماده ۵ این قانون، تسهیلاتی را برای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ریلی ایرانی قائل شده که به شرکتهای خارجی قابل تسری نیست و از این رو این ماده بر خلاف اصل رفتار ملی است و باید اصلاح شود چرا که حاوی رفتاری مطلوب تر برای طرف ایرانی نسبت به شرکت خارجی است. طبق این ماده: «همه کالاهای ترانزیت خارجی که بوسیله شرکتهای سهامی حمل و نقل بین‌المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری حمل می‌شوند؛ از نظر سپردن وجه‌الضمان در حکم کالای مجاز تلقی شده، تضمین بانکی و یا ضمانت‌نامه‌های تضامنی بانکی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی و یا بیمه‌نامه‌های معتبر به جای وجه‌الضمان ترانزیت پذیرفته می‌شود».

#### ۵- قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۲/۷/۴

مطابق ماده ۶ این قانون: «اولویت حمل همه کالاهای وارداتی کشور با وسایل نقلیه ایرانی است، دستورالعمل مربوط به استفاده از وسایل نقلیه خارجی اعم از دریایی، هوایی، جاده‌ای و راه‌آهن را شورای عالی هماهنگی ترابری کشوری بر اساس آیین‌نامه مصوب هیأت وزیران تهیه می‌نماید».

ماده مورد اشاره از آنجا که اولویت حمل همه کالاهای وارداتی کشور حتی از طریق راه آهن را به وسایل نقلیه ایرانی داده و برای شرکتهای ایرانی نسبت به شرکتهای حمل و نقل ریلی خارجی، قائل به اولویت و امتیاز شده است، برخلاف اصل رفتار ملی بوده و باید این اولویت حذف شود زیرا گتس به اعضای سازمان تجارت جهانی اجازه اعطای اولویت به اتباع داخلی را نمی‌دهد زیرا این اولویت باید بوسیله رویه حاکم بر بازار رقابتی و از سوی مصرف

کنندگان اعطا شود نه از سوی قانونگذار داخلی هر یک از اعضا. نکته تکمیلی در خصوص این ماده آنکه اگر گروه مذاکره‌ای ایرانی بتواند در حین مذاکرات، این ماده را حفظ کند، نیازی به حذف یا اصلاح آن نیست با این حال امکان حفظ آن بدین ترتیب تقریباً بعید است.

### نتیجه و پیشنهادها

۱- موافقت نامه عمومی تجارت خدمات (گتس) به عنوان موافقت نامه تنظیم کننده قواعد حاکم بر تجارت خدمات در سازمان تجارت جهانی، به منظور تحقق اهداف اساسی خود از جمله آزادسازی تجارت خدمات، کشورهای عضو را به رعایت دو دسته تعهد ملزم ساخته است: یکی تعهدات عمومی شامل اصولی چون اصل دولت کامله الوداد، اصل شفافیت و مانند آن است و از آنجا که میزان التزام دولتها بدین اصول، به یک اندازه است، التزام (تعهد) عمومی نامیده می‌شوند. دسته دوم تعهدات، تعهدات خاص نام داشته و حاوی اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی می‌باشد. این اصول از آن رو تعهد خاص خوانده می‌شوند که تعهدات کشورهای عضو به آنها متفاوت بوده و امکان مذاکره برای بارنمودن محدودیتها و استثنائاتی بر آنها برای کشورهای در حال الحاق، وجود دارد. کشورهایی که درصدد الحاق به سازمان تجارت جهانی هستند، مکلف به سازگار سازی سیاست قانونی و اقتصادی خود با این دو دسته تعهد می‌باشند. این اصول بر تمامی بخشهای خدماتی از جمله خدمات حمل و نقل ریلی حاکمند بنابراین تعهد کشورها برای سازگاری، بی تردید ناظر به بخش خدمات حمل و نقل ریلی و همه زیر بخشهای آن یعنی حمل و نقل مسافر، حمل و نقل بار، خدمات راجع به جلوراندن و یدک کشیدن، نگهداری و تعمیر تجهیزات حمل و نقل ریلی و خدمات پشتیبانی برای خدمات حمل و نقل ریلی خواهد بود. البته تنها آن دسته از خدمات حمل و نقل ریلی مشمول اصول و قواعد این سند قرار می‌گیرند که اولاً: وصف تجاری داشته باشند یعنی با هدف تجاری انجام شوند؛ ثانیاً: جنبه بین‌المللی داشته باشند بنابراین حمل و نقلهایی که فاقد هیچ عنصر خارجی نیستند، مشمول گتس نمی‌باشند.

۲- با توجه به فضای فعلی حاکم بر مذاکرات الحاق، مجاب کردن دیگر اعضای سازمان که طرف مذاکره هستند به اعطای استثنائاتی به نفع ایران، آسان نبوده و هرچه الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی دیرتر صورت گرفته باشد، گرفتن امتیاز از دیگر اعضا بویژه کشورهای توسعه یافته و دارای نفع در بازار حمل و نقل ریلی کشور، دشوارتر می‌کند.

۳- برغم انطباق بسیاری از مقررات ایران با اصول گتس، هنوز شاهد وجود برخی قوانین و مقررات مغایر در بخش حمل و نقل ریلی هستیم. از آنجا که انطباق با اصول گتس باید قبل از الحاق صورت گیرد، لذا شناسایی و رفع این نقاط مغایر، ضرورتی انکار ناپذیر جلوه می‌کند. بر



این اساس جهت فراهم آوردن مقدمات الحاق، قانونگذار ایرانی باید نسبت به اصلاح قوانین ناهماهنگ با اصول گتس در بخشهای مختلف حمل و نقل ریلی اقدام کند. این قوانین مغایر تنها در صورت موافقت سایر اعضا در حین مذاکره می توانند به حیات خود ادامه دهند که با توجه به تجربه سایر کشورهای مورد مطالعه، سیاست کلی سازمان تجارت جهانی و منافع سایر اعضا در بازار خدمات ایران، احتمال موافقت طرف های مذاکره با ابقای برخی از قوانین مزبور به همین صورت بعید به نظر می رسد.

۴- با الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی و احتمال حضور رقبای قدرتمند خارجی و با توجه به تکلیف کشور به رعایت رفتار مساوی با شرکتهای حمل و نقل ریلی ایرانی و خارجی، وزارت راه و ترابری علاوه بر کوشش جهت اصلاح یا لغو آیین نامه های مغایر لازم است تا با بسترسازی مناسب نظیر نوسازی ناوگان حمل و نقل ریلی، زمینه ارتقاء سطح کیفی خدمات حمل و نقل کشور و ورود سرمایه گذاران و عرضه کنندگان خدمات خارجی را فراهم سازد. همچنین شرکتهای و متصدیان حمل و نقل ریلی کشور به منظور افزایش ظرفیت قدرت رقابتی و کاستن خطر حذف از عرصه رقابت باید از هم اکنون، پیش بینی های لازم را جهت بقاء در این فضای رقابتی اتخاذ نمایند؛ از جمله: ارتقاء سطح کیفی خدمات با جایگزینی ناوگان جدید بجای ناوگان های فرسوده و کم بازده کنونی و آمادگی جهت کاهش احتمالی سود ناشی از عرضه خدمات خود برای جلب مشتریان بیشتر و بازاریابی خارجی.

۵- به گروه مذاکره کننده ایرانی، در خصوص تلاش برای وارد کردن استثنائات و محدودیتهایی بر اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی در بخش حمل و نقل ریلی، پیشنهاد می شود:

- در خصوص اجازه تاسیس شعبات شرکتهای خارجی متصدی حمل و نقل ریلی در ایران، این امتیاز به نفع ایران گرفته شود که تاسیس هرگونه شرکت متصدی حمل و نقل ریلی، باید در قالب سرمایه گذاری مشترک باشد تا مشارکت ارائه دهندگان خدمات ایرانی فراهم شود و برای میزان سهم مشارکتی خارجی حداکثر سهم ۴۹٪ قید شود؛

- سرمایه گذاران خارجی در بخش مزبور را می توان مکلف به آموزش عرضه کنندگان داخلی دانست؛

- سرمایه گذاری و تاسیس شرکتهای و شعب حمل و نقل ریلی می تواند منوط به کسب مجوز از نهادهایی خاص مثل وزارت راه و ترابری و وزارت بازرگانی و احراز نیاز اقتصادی البته بدون تبعیض و رویه های دست و پاگیر باشد.

## منابع و مآخذ

### الف - فارسی

۱. امید بخش، اسفندیار (۱۳۸۵)، *از موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت تا سازمان تجارت جهانی*، مندرج در مجموعه آموزشی سازمان تجارت جهانی، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
۲. *اسناد حقوقی سازمان جهانی تجارت*، (۱۳۸۶) ترجمه گروه مترجمان، تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
۳. سازمان تجارت جهانی، (۱۳۸۳) *شناخت سازمان تجارت جهانی*، ترجمه محمد جواد ایروانی، تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
۴. صادقی، محسن و غفاری فارسائی، بهنام، (۱۳۸۷) *آثار حقوقی الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی (WTO) بر حمل و نقل ریلی و لوله ای*، طرح انجام شده در گروه حقوق اقتصادی موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
۵. صادقی، محسن، (۱۳۸۵) *بررسی قراردادهای بین المللی ساخت، بهره برداری و واگذاری (BOT) و جایگاه آن در نظام حقوقی ایران*، مجله پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۳۸، بهار .
۶. کمالی اردکانی، مسعود و نصیری، میترا، (۱۳۸۵)، *موافقت نامه عمومی تجارت خدمات، مندرج در: مجموعه آموزشی سازمان تجارت جهانی*، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
۷. مرکز تجارت بین المللی آنکتاد و WTO، (۱۳۸۳)، *تجارت خدمات در سازمان جهانی تجارت*، ترجمه مسعود کمالی اردکانی و میترا نصیری، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.

### ب - خارجی

- 1- Houtt, (2002), *The Law of International Trade*, London: Sweet & Maxwell.
- 2-Lamy S. A., (1999) *Transport*, Tome 2, Paris: Lamy.
- 3-Mary E. Footer, (1994) *Global and Regional Approaches to the Regulation of Trade in Services*, The International and Comparative Law Quarterly, Vol.43, No.3 July.
- 4- Mashayekhi Mina(a), (2006), *Services and Development*, WTO Accession Workshop for Islamic Republic of Iran, Tehran, Iran, 4-8 March.
- 5-Mashayekhi Mina(b), (2006), *Services, Development and WTO Accession: Strategic Considerations*, WTO Accession Workshop for Islamic Republic of Iran, Tehran, Iran, 4-8 March.
- 6-Minister of Transport, (2011) *VIETNAM'S Transport SECTOR AND THE WTO ACCESSION*, Available at: <http://www.worldbank.org.vn/WTO/Paper,%20MOTr.pdf>.
- 7-The World Bank Group's Transport, (2008), *Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development Business Strategy 2008-2012*, (WASHINGTON, D.C: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.
- 8-Transport Services: Uruguay Round and Post-Uruguay Round negotiations in maritime transport services, Available at: [www.wto.org](http://www.wto.org). last visited: 31/10/2011.
- 9-UNCTAD and WTO Secretary (2000), *Business Guide to the General Agreement on Trade in Services*, Revised Edition, ITC.
- 10- WTO, (1999), *An Introduction to the General Agreement on Trade in Services (GATS)*, (WTO Secretariat.
- 11-[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/serv\\_commitments\\_e.Saudia Arabia .htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_commitments_e.Saudia%20Arabia.htm) last visited: 31/10/2011 .
- 12- WWW.WTO.ORG last visited: 31/10/2011.
- 13-<http://kayhannews.ir/850130/11.htm>; last visited: 31/10/2011.
- 14- <http://www.etemaad.com/Released/86-12-13/278.htm> last visited: 31/10/2011.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

- «مفهوم و اعمال نظم عمومی در مراجع قضایی و شبه قضایی و جلوه‌های نوین آن»، سال ۱۳۸۴، شماره ۶۸. «جستاری نقادانه در اندیشه‌های هانس کلسن»، سال ۱۳۸۵، شماره ۷۴. «بررسی قراردادهای بین‌المللی طراحی، تهیه تجهیزات و ساخت با نگاهی به جایگاه آن در نظام حقوقی ایران»، تابستان ۸۷، شماره ۲. «حمایت از اختراعات دارویی و چالش‌های حقوق بشری آن»، سال ۱۳۸۸، شماره ۳. «مبثتی از مباحث حقوق و اقتصاد: چالش‌های حقوقی و اقتصادی ثبت «کاربرد جدید دارویی» برای کشورهای در حال توسعه»، سال ۱۳۸۹، شماره ۱. «تحلیل اقتصادی اعطای حق استرداد یا تعویض کالای سالم به مصرف‌کننده در ایران»، سال ۱۳۸۹، شماره ۳.