



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۶/۲۸

پست

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۸۵/۱۱/۷۷۶
تاریخ ثبت:
اقدام کننده: ۸۵/۱۲۹
صبح
عصر

شورای محترم نگهبان

لایحه الحاق به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو که از سوی دولت به شماره

۳۱۸۲۷/۵۵۷۵۹ مورخ ۱۳۸۳/۹/۳۰ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ

۱۳۸۵/۱/۲۰ مجلس عیناً به تصویب رسید، در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری

اسلامی ایران جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می گردد.

غلامعلی حدادعادل

رئیس مجلس شورای اسلامی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره

۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ

۱۳۸۵/۰۹/۲۸

پوست

بیتسالی

لایحه الحاق به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو

ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو مشتمل بر یک مقدمه و چهل و پنج ماده و هشت ضمیمه به شرح پیوست ملحق و اسناد تصویب و الحاق به امین اسناد سپرده شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو

مقدمه

طرفهای متعاقد با الهام از آرزوی حفظ و توسعه و تحکیم هرچه بیشتر روابط و همکاریهای دوستانه بین کشورها؛

با آگاهی از تبادلات رو به رشد ملتها، به صورت منطقه‌ای و بین‌المللی؛

با اعتقاد به اینکه هیچ کشور، چه کشور بدون ساحل و یا کشور ساحلی، نباید از سایر نقاط جهان مجزا باشد؛

با اشتیاق به توسعه و حفظ یک سیستم منطقی حمل و نقل و ارتباطات که مورد توافق و بهره‌مندی متقابل باشد؛

با یادآوری برنامه جامع کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا - اقیانوسیه ملل متحد در مورد توسعه زیربنای حمل و نقل زمینی آسیا (ALTID) و گزارش دبیرکل ملل متحد در مورد شرایط جاری و پیشنهادات برای عملیات آینده در مورد سیستم‌های حمل و نقل ترانزیت کشورهای بدون ساحل در حال توسعه و تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و همسایگان آنان (A/19/10) و اعلامیه عشق‌آباد در مورد توسعه زیربنای ارتباطات و حمل و نقل و شبکه خط لوله‌های فراملی در منطقه اکو (۱۹۹۷) و نیز

با در نظر گرفتن اهداف و اصول تصریح شده در کنوانسیون تجارت ترانزیت کشورهای بدون ساحل، (۱۹۶۵) و سایر کنوانسیونهای بین‌المللی تجارت، گمرک و حمل و نقل، موافقتنامه تجارت ترانزیت اکو (۱۹۹۵).



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۴

تاریخ ۱۳۸۵/۰۷/۲۸

پوست

بیتالی

با تشخیص اهمیت فراهم آوردن ترتیبات کافی حمل و نقل ترانزیت برای تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی و برای پیشرفت اقتصادی کشورهای بدون ساحل؛
با تأکید بر تعهد خود برای تحکیم و رشد نقل و انتقال آسان، سریع و مؤثر کالا، مسافری و اثاثیه
بین طرفهای متعاقد به شرح ذیل توافق نموده‌اند.

فصل اول - مفاد کلی

ماده ۱ - تعاریف

از لحاظ این موافقتنامه:

الف - «کشور بدون ساحل» یعنی، کشوری که فاقد ساحل دریا می‌باشد.

ب - «کشور ترانزیت» یعنی، کشوری دارای یا فاقد ساحل دریا که به‌طور ترانزیتی از قلمرو آن عبور می‌گردد.

ج - «عبور ترانزیت» یعنی، ترانزیت افراد، اثاثیه، کالا و وسایط حمل و نقل از قلمرو طرف متعاقد در حالی که عبور از هر قلمرو بدون یا با حمل با کشتی، انبارداری، تقسیم کردن محموله فله کالای عمده یا تغییر در شیوه حمل و نقل، فقط بخشی از یک سفر کامل است که در طرفهای متعاقد شروع می‌شود و یا پایان می‌یابد که عبور (در مسیرهای توافق شده) از قلمروشان صورت می‌گیرد.

د - «مجوز» یعنی، سندی که توسط مقام ذی‌صلاحی از یک طرف متعاقد صادر شده باشد که به خودروهایی موتورثبت شده (نمره‌گذاری شده) در طرفهای متعاقد دیگر حق ورود یا خروج و ترانزیت از میان قلمرو طرف متعاقد دیگر را می‌دهد.

ه - «وسایل حمل و نقل» یعنی، هر وسیله‌ای که برای حمل و نقل مسافر، کالا و اثاثیه من‌جمله کانتینر و سایر تجهیزات حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

و - «حمل کننده» یعنی، شخص حقیقی یا حقوقی که مجاز به حمل و نقل بین‌المللی کالا یا مسافر است و به وسیله او یا به اسم او قرارداد حمل کالا یا مسافر با یک حمل کننده کالا/ حمل کننده با کشتی یا حمل کننده مسافر امضاء شده است.

ز - «حمل کننده با کشتی» یعنی، هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او قرارداد حمل



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۴

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتبالی

کالا با یک حمل کننده یا هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او که در حمل کالا به حمل کننده تحویل می شود در رابطه با قرارداد حمل کالا امضاء شده باشد.

ح - «شرکت باربری و حمل و نقل» یعنی، یک شخص حقیقی یا حقوقی که قرارداد خدمات ارسال کالا با یک حمل کننده با کشتی را امضاء می کند.

ط - «گیرنده» یعنی، شخصی که قرار است محموله را دریافت نماید.

ی - «حق العملکاری کالا» به کلیه خدماتی که به حمل، تحکیم بار، انبار، رسیدگی، بسته بندی و یا توزیع کالا و نیز خدمات مشاوره ای و معاونتی در رابطه با این موارد اطلاق می شود، ولی تنها به موضوعات گمرکی و مالی، اعلان کالا برای مقاصد اداری، فراهم کردن بیمه برای کالا و جمع آوری یا فراهم آوردن مدارک یا پرداختهای لازم مربوط به کالا محدود نمی شود.

ک - «کالا» یعنی، کلیه انواع کالا و کارهای اقتصادی من جمله حیوانات زنده، درحالی که کالاها در کانتینر، پالت یا اقلامی مشابه تحکیم شده و یا بسته بندی شده اند، در صورتی که ارسال کننده با کشتی چنین اقلام حمل و نقل یا بسته بندی را تهیه نموده باشد جزو «کالا» محسوب خواهد شد.

ل - «قرارداد حمل» یعنی، هر قراردادی که طی آن حمل کننده حمل کالا، مسافر یا اثاثیه ترانزیت در مقابل پرداخت پول از یکی از طرفهای متعاقد به طرفی دیگر برعهده می گیرد.

م - «مسافر» یعنی، هر شخص (حقیقی) که در اجرای قرارداد حمل که توسط او یا از سوی او بسته شده است به وسیله حمل کننده به طور رایگان یا دریافت پاداش حمل می گردد.

ن - «اثاثیه» کلیه اقلامی که تحت قرارداد حمل، من جمله خودروها را شامل گردد ولی لوکوموتیو و کامیونها در عبور و مرورهای تجاری را شامل نمی شود.

س - «قوانین داخلی» یعنی، تمامی بدنه قوانین ملی و بومی و مقررات جاری در قلمرو یک طرف متعاقد.

ع - «کنترل گمرکی» یعنی، تمامی محدوده اقدامات به کار گرفته شده توسط مقامات گمرکی طرفهای متعاقد به منظور حصول اطمینان از رعایت قوانین داخلی مربوط به گمرک و موافقتنامه های بین المللی مطاع طرفهای متعاقد که گمرکات، مسؤول ارائه آن هستند.

ف - «عوارض واردات و مالیاتها» یعنی، عوارض گمرکی و کلیه عوارض، مالیاتها، نرخها و هزینه های دیگر که برطبق قوانین داخلی، یا در ارتباط با واردات کالا جمع آوری می شوند ولی هزینه خدمات



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بسته‌بندی

ارائه شده را شامل نمی‌گردد.

ص - «کانتینر» یعنی یکی از اقلام تجهیزات حمل و نقل.

۱ - که به طور کامل یا پاره‌ای برای تشکیل یک جزء ضمیمه شده است تا کالاهایی را در خود جای دهد.

۲ - که خصوصیت ثابتی دارد و بنابراین باید برای استفاده مکرر به اندازه کافی مناسب و محکم باشد.

۳ - که به طور خاص برای تسهیل حمل کالا طراحی شده باشد، برای یک یا چند حالت حمل و نقل و بدون بارگیری مجدد واسطه‌ای.

۴ - که برای رسیدگی سریع، به‌ویژه هنگامی که از یک حالت حمل و نقل به حالت دیگر منتقل شده باشد، طراحی شده باشد.

۵ - که برای پرکردن و خالی کردن آسان طراحی شده باشد، و

ق - «کالای خطرناک» یعنی کالایی که قابلیت ایجاد خطری مهم برای سلامت، محیط زیست، امنیت یا اموالی که در حال حمل و نقل یا انباشته شدن در انبار و غیره بوده را داشته باشد.

ر - «طرف متعاقد» یعنی، دولت کشوری که این موافقتنامه را امضاء کرده و به آن محلق شده است.

ماده ۲ - مقاصد و اهداف

اهداف و مقاصد اصلی پیش‌نویس موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت و ضمایم آن بدین شرح می‌باشد:

الف - اعطای حق ترانزیت به هر یک از طرفهای متعاقد به منظور تسهیل نقل و انتقال کالا، اثاثیه و مسافر از طریق قلمروشان و تهیه کلیه تسهیلات لازم برای حمل و نقل ترانزیت در چارچوب مفاد موافقتنامه حاضر.

ب - تضمین ایمنی کالاها، اثاثیه و مسافری و اجتناب از تأخیرهای غیرضروری در حین عبور ترانزیت از قلمروهای طرفهای متعاقد.

ج - همکاری و هماهنگی تلاشهای طرفهای متعاقد برای جلوگیری از وقوع تقلبهای گمرکی و اجتناب از پرداخت مالیات و هماهنگ کردن امور اداری لازم مربوط به عبور ترانزیت.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بیتالی

ماده ۳ - حیطة کاربرد

مفاد این موافقتنامه در مورد عبور و مرور ترانزیتی به کار گرفته می شود که در (قلمرو یکی از طرفهای متعاقد آغاز شده و یا خاتمه می یابد).

فصل دوم - تسهیلات ترانزیت

ماده ۴ -

هر طرف متعاقد تسهیلات لازم برای ترانزیت از قلمرو خود را بر اساس شرایط مندرج در این موافقتنامه و ضمانت آن فراهم خواهد نمود.

ماده ۵ - عوارض گمرکی، مالیاتها و هزینه های دیگر

عبور ترانزیت خودروهای موتوری از عوارض و مالیاتهای گمرکی و سایر هزینه ها معاف می باشد به استثناء هزینه هایی که بابت خدمات خاص بر اساس قوانین داخلی از جمله عوارض جاده و هزینه تعمیر و نگهداری دریافت می گردد.

فصل سوم - تعیین مسیرهای حمل و نقل ترانزیت

ماده ۶ - تعیین مشخصات فنی مسیرهای جاده ای و راه آهن و راههای آبی داخلی

۱ - طرفهای متعاقد راهها، خطوط آهن و مسیرهای آبی داخلی مشخص شده در ضمیمه (۱) را اتخاذ می کنند.

۲ - مسیرهای اضافی دیگر و نیز مشخصات فنی آنها هر از گاهی از سوی شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TRCC) اعلام می گردد.

۳ - در هنگام ساخت یا بازسازی جاده ها، خطوط آهن و آبراههای داخلی در مسیرهای تعیین شده ترانزیت، حداقل مشخصات و ویژگیهای تعیین شده در ضمیمه های (۱) و (۲) مدنظر گرفته خواهد شد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

مبتنی

ماده ۷ - حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی

- ۱ - طرفهای متعاقد ترغیب و ارتقاء سطح حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی را برعهده می گیرند.
- ۲ - عملیات حمل و نقل چندوجهی براساس مستندات و مراحل شناخته شده بین المللی مبتنی می باشد.

ماده ۸ - تسهیلات مرزی

طرفهای متعاقد می بایست تسهیلات کافی و تأسیسات مربوطه لازم برای جاده ها، خطوط راه آهن و کشتیرانی داخلی و نیز حمل و نقل چندوجهی را فراهم آورند، مانند پایانه های حمل و نقل ترکیبی، نقاط عبور از مرز، ایستگاههای مبادله، بنادر اتصال کشتی های فری، وسایل کمکی کشتیرانی و فرکانس مشترک رادیویی.

ماده ۹ - اقدامات در نظر گرفته شده برای تسریع ترخیص حمل و نقل ترانزیت

- طرفهای متعاقد به منظور آسان و سرعت بخشیدن حمل و نقل ترانزیت تلاش می کنند تا
- الف - پاسگاههایی را در نقاط تعیین شده مرزی با محل های کنترل تأسیس کنند که از نظر فیزیکی همجوار بوده و به طریقی مهیا شده باشند که وسایط حمل و نقل و کالا را بتوان در همان محل کنترل کرد و در نتیجه از تخلیه و بارگیری مجدد بار اجتناب خواهد شد.
 - ب - اطمینان از اینکه منابع نیروی انسانی کافی برای انجام سریع تشریفات مرزی در دسترس می باشد.

ج - تأمین تسهیلات انبارداری برای نگاهداری کالاها.

د - هماهنگ کردن ساعات کار پست های مرزی همجوار.

ه - تأمین فضای کافی جهت پارک برای کانتینرها و کامیونها و دیگر وسیله های نقلیه ای که در انتظار ترخیص کالا هستند.

و - تأمین خدمات پستی و ارتباط دور معتبر.

ز - تسهیل کردن عبور سریع و مؤثر کالاها میان کشورهای طرف متعاقد و انتخاب مجموعه ای یک شکل از اسناد حمل.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتالی

ماده ۱۰ - ایمنی حمل و نقل ترانزیت

- ۱ - طرفهای متعاقد بایستی تمامی اقدامات ضروری را به منظور ایمنی و حفاظت محیط زیست در هنگام عبور در طول جاده‌های ترانزیت در نظر بگیرند.
- ۲ - طرفهای متعاقد بایستی تمامی کمک ممکن را در مواقع حادثه‌های عبور و مرور در کشورهايشان به عمل آورند من جمله حادثه در مورد وسایل نقلیه ترانزیت بخصوص هنگامی که مسافرین و مواد غذایی فسادپذیر مدنظر می‌باشد.

ماده ۱۱ - تأسیس دفاتر

- ۱ - طرفهای متعاقد به شرکتهای حمل و نقل که در خدمات ترانزیت در قلمروهایشان فعالیت دارند اجازه می‌دهند که دفاتری به منظور انجام دادن چنین عبور و مروری ایجاد نمایند.
- ۲ - تأسیس چنین دفاتری مطابق با قوانین داخلی طرفهای متعاقد می‌باشد.

ماده ۱۲ - روادید ورود مکرر و عبوری

- ۱ - طرفهای متعاقد به رانندگان وسایط نقلیه و افرادی که در عملیات عبور و مرور ترانزیت بین‌المللی اشتغال دارند و به اشخاصی که می‌باید روادید اخذ کنند، روادید ورود مکرر و ترانزیت که برای مدت یک سال معتبر است و هر بار حق دارند به مدت پانزده روز در کشور طرف متعاقد برای ترانزیت و تا پنج روز بیشتر در مکان بارگیری و تخلیه اقامت کنند اعطاء می‌نمایند.
- ۲ - در صورت بیماری یا جراحت اشخاص، تصادف یا خسارت به وسیله نقلیه، مدت اقامت مطابق با آن تمدید خواهد شد.
- ۳ - روشهای اعطای روادید که در بندهای (۱) و (۲) فوق اشاره شده مطابق با مقررات داخلی طرفهای متعاقد خواهد بود.

فصل چهارم - تسهیلات و بنادر دریایی

ماده ۱۳ - تسهیلات و بنادر دریایی

- طرفهای متعاقد که دارای بنادر دریایی می‌باشند در حد ظرفیت‌هایشان تأمین تسهیلات ضروری



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۴

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بیتسالی

بندری را برای طرفهای متعاقد دیگر موافقتنامه حاضر تقبل می کنند. این تسهیلات در بندری تأمین می گردد که به روی کشتی های خارجی گشوده می باشد و هزینه ها و شرایط از آنچه که به وسیله دیگر استفاده کنندگان خارجی از تسهیلات بندری پرداخت می گردد از نرخ استاندارد تجاوز نمی کند.

فصل پنجم - شرایط عمومی حمل و نقل جاده ای

ماده ۱۴ - مقررات عبور و مرور

- ۱ - طرفهای متعاقد اقدامات مناسبی به منظور تضمین اینکه مقررات حمل و نقل جاده ای جاری در قلمرو آنها در مفاد، با مقررات کنوانسیون حمل و نقل جاده ای ۱۹۶۸ و کنوانسیون علائم و نشانه های جاده ای ۱۹۶۸ مطابقت دارد، به عمل می آورند.
- ۲ - طرفهای متعاقد که هنوز عضو این کنوانسیونها نمی باشند تقبل می نمایند که اقدامات ضروری را به منظور الحاق به این کنوانسیونها به عمل آورند.

ماده ۱۵ - مجوزهای حمل و نقل جاده ای

- ۱ - در صورتی که مجوز حمل و نقل جاده ای شرطی برای حمل کالا، اثاثیه و مسافران در حمل و نقل ترانزیت باشد، چنین مجوزی در مطابقت با مقررات داخلی طرفهای متعاقد صادر می گردد.
- ۲ - طرفهای متعاقد هماهنگ کردن و تسهیل کردن ملزومات ضروری برای صدور مجوزهای حمل و نقل جاده ای حمل و نقل کالا، اثاثیه و مسافری در عبور و مرور ترانزیت را بدون هیچ گونه محدودیت و سهمیه ای تقبل می نمایند.

ماده ۱۶ - خدمات حمل و نقل

- ۱ - طرفهای متعاقد به منظور تأمین خدمات ترانزیتی در قلمرو خود اجازه استفاده از وسایل حمل و نقل که در طرف متعاقد دیگر به ثبت رسیده است را خواهند داد.
- ۲ - فقط در صورتی که مجوز ویژه از طرف متعاقد مرتبط با موافقتنامه دوجانبه کسب گردیده باشد، وسایل حمل و نقل که در قلمرو یک طرف متعاقد ثبت گردیده باشد اجازه خواهند داشت که کالا، اثاثیه و

مسافران را در کشور طرف دیگر متعاهد حمل و نقل نمایند.

ماده ۱۷ - پذیرش موقت وسایط حمل و نقل

۱ - هر طرف متعاهد اجازه می‌دهد که وسایل حمل و نقل طرفهای متعاهد دیگر مطابق با مقررات داخلی خود در کشورش باقی بماند.

۲ - وسایط نقلیه در صورتی که دارای جواز عبور ترانزیت باشد که در مطابقت با موافقتنامه مربوطه صادر گردیده باشد به هنگام عبور کردن از مرز یک طرف متعاهد نیازی به تأمین جواز عبور (کارنه دوپاساژ) یا هیچ سند جنبی دیگری ندارد.

ماده ۱۸ - ملزومات فنی خودروها

وسایل حمل و نقلی که در حمل و نقل ترانزیت جاده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرند با ملزومات فنی مربوط به ابعاد خودرو، حداکثر وزن کلی با بار، بار محوری و دیگر عواملی که در ضمیمه شماره (۴) ذکر گردیده است منطبق خواهند بود.

ماده ۱۹ - تهیه سوخت و روغنها

هر طرف متعاهد موافقت می‌نماید که وسایط حمل و نقل طرفهای دیگر در تهیه سوخت و روغنها، که برای فعالیتهایشان در قلمرو دو طرف ضروری است، محق باشند و این امر تحت شرایطی است که به وسیله طرفهای متعاهد تعیین می‌گردد.

ماده ۲۰ - شناسایی متقابل گواهینامه‌های رانندگی

طرفهای متعاهد گواهینامه‌های رانندگی که از سوی طرفهای متعاهد دیگر صادر گردیده است برای آن دسته از خودروها که در حمل و نقل ترانزیت استفاده می‌شود و مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۸ حمل و نقل جاده‌ای است را به رسمیت می‌شناسند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۴

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بیتبالی

ماده ۲۱ - شناسایی متقابل گواهی معاینه خودرو

طرفهای متعاقد گواهی‌های معاینه خودرو که از سوی طرفهای متعاقد دیگر صادر گردیده است و در موافقت با کنوانسیون عبور و مرور جاده‌ای سال ۱۹۸۸ می‌باشد را به رسمیت می‌شناسند. طرفهای متعاقد انجام بازرسی منظم وسایط نقلیه جاده‌ای خود را تقبل می‌نمایند.

ماده ۲۲ - برنامه بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری

۱ - طرفهای متعاقد اقدامات ضروری برای بیمه وسایل حمل و نقل موتوری خود را به عمل خواهند آورد تا از مسؤولیت بیمه شخص ثالث مشمول در مسیرهای عبور ترانزیت برخوردار گردند.
۲ - طرفهای متعاقد ایجاد برنامه بین‌المللی اجباری مسؤولیت بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری را تقبل می‌نمایند. همان‌گونه که در ضمیمه شماره (۵) مشخص گردیده است.
۳ - برنامه بین‌المللی اجباری مسؤولیت بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری حداقل تمامی تضمین‌هایی که به واسطه قوانین و مقررات مورد نیاز می‌باشد را تأمین می‌نماید. این قوانین و مقررات، بیمه اجباری شخص ثالث وسیله نقلیه موتوری را در کشور یا کشورهای عبور ترانزیت و مقصد در کنترل خود دارد.

ماده ۲۳ - هزینه‌ها و سایر پرداختها

طرفهای متعاقد درخصوص وسایل حمل و نقل طرفهای دیگر متعاقد هزینه‌ها و دیگر مبالغی را که اعمال می‌دارند در مطابقت با قوانین داخلی خواهد بود.

فصل ششم - شرایط عمومی برای حمل و نقل راه‌آهن

ماده ۲۴ - خدمات ترانزیت

۱ - خدمات ترانزیت بر روی خطوط آهن که کشورهای طرفهای متعاقد را به هم مرتبط می‌سازد در ایستگاههای ارتباطی انجام خواهد پذیرفت. این خدمات در ایستگاههای مبادلاتی تعیین شده به وسیله موافقتنامه منعقد شده میان ادارات خط آهن همجوار انجام می‌پذیرد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیست و نهم

۲ - ایستگاههای مرزی و ارتباطی همانهایی خواهد بود که در ضمیمه شماره (۱) تعیین گردیده است. ترتیبات عملیاتی اساسی مرتبط با چنین اموری همچون بازرسی فنی ترنهای روی خط آهن و بازرسی کالاها در عبور ترانزیت در ایستگاههای ارتباطی انجام خواهد پذیرفت.

۳ - طرفهای متعاقد ادارات خطوط آهنهای خود را به انعقاد موافقتنامههایی میان خطوط آهنهای یکدیگر و ترتیباتی که با مفاد موافقتنامه حاضر و ضمایم آن مطابق هستند تشویق می کنند.

۴ - طرفهای متعاقد قوانین استفاده از واگنها را تدوین می نمایند و چارچوب سازمان همکاری میان خطوط آهن، OSJD، RIV، PPWRIC را در نظر خواهند داشت.

۵ - طرفهای متعاقد قوانین و رویههایی در خصوص مسافریین بین المللی راه آهن و عبور و مرور تدوین خواهند نمود و قوانین موافقتنامه حمل و نقل بین المللی مسافر (SMPO) همچنین موافقتنامه حمل و نقل بین المللی کالا (SMGS)، COTIF/CIM، CIV را در نظر خواهند داشت و قوانین و رویهها را در چارچوب OSJD و UIC تدوین می نمایند.

فصل هفتم - شرایط عمومی حمل و نقل داخلی

ماده ۲۵ - کشتیرانی آبهای داخلی

۱ - طرفهای متعاقد موافقت می نمایند که کشتیرانی در آبهای داخلی آزاد باشد و عبور و مرور ترانزیت به روی کشتی ها و خدمه های طرفهای متعاقد در آبهای داخلی آنها و در مطابقت با قوانین داخلی طرفها گشوده باشد.

۲ - طرفهای متعاقد تأمین کمکهای کافی کشتیرانی و اتخاذ یک فرکانس رادیویی مشترک برای تمامی کشتی هایی که در کشتیرانی آبراههای داخلی شرکت دارند را در مطابقت با قوانین اتحادیه حمل و نقل بین المللی ITU تقبل می نمایند.

۳ - استفاده از وسایل راهبری در کشتیرانی، فرکانس رادیویی و دیگر تسهیلات بریک اساس غیرتبعیضی در دسترس قرار خواهد گرفت و اگر مبلغی اخذ گردد در مطابقت با قوانین داخلی می باشد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۱/۲۸

پوست

بسته‌بندی

ماده ۲۶ - مدارک کشتی

کشتی‌هایی که بار ترانزیت حمل می‌نمایند باید اسناد را بر روی کشتی حمل نمایند و در هر زمانی و به درخواست مقامات ذی‌صلاح طرفهای متعاقد و در مطابقت با کنوانسیون تسهیل حمل و نقل بین‌المللی دریایی ارائه می‌گردد.

فصل هشتم - قوانین در حمل و نقل جاده‌ای

ماده ۲۷ - قوانین حمل در حمل و نقل جاده‌ای

طرفهای متعاقد قوانین حمل کالا و مسافر و اثاثیه از طریق حمل و نقل جاده‌ای را براساس ضمیمه شماره (۶) اعمال خواهند کرد.

فصل نهم - کنترل گمرکات

ماده ۲۸ - ایجاد نظام گمرکی ترانزیت

- ۱ - به منظور تسهیل نقل و انتقال کالا در قلمرو خود طرفهای متعاقد یک نظام گمرکی ترانزیت برای کالا و وسایل حمل و نقل براساس کنوانسیونهای گمرکی بین‌المللی مربوط ایجاد می‌نمایند.
- ۲ - طرفهای متعاقد که عضو کنوانسیون گمرکی در خصوص حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش کنوانسیون (TTR) می‌باشند مفاد این کنوانسیون را در بین خود اعمال خواهند کرد. طرفهای متعاقد که هنوز به عضویت این کنوانسیون درنیامده‌اند الزامی در رعایت مفاد این کنوانسیون ندارند.
- ۳ - طرفهای متعاقد که هنوز به عضویت این کنوانسیون درنیامده‌اند امکان الحاق به این کنوانسیون را بررسی خواهند کرد.

ماده ۲۹ - ساده و هماهنگ سازی روشهای گمرکی

طرفهای متعاقد اقدامات لازم جهت ساده کردن امور کنترل گمرکی وسایل نقلیه، کالا، اثاثیه و مسافر که از قلمرو آنها عبور می‌نمایند را براساس مفاد ضمیمه (۷) انجام خواهند داد.

بیت‌المالی

فصل دهم - اسناد و روش کار

ماده ۳۰ - تلفیق و هماهنگ نمودن اسناد

- ۱ - طرفهای متعاقد اذعان دارند که اسناد و روش کار نشانگر عناصر مهم هزینه و زمان هستند که بر کارایی عملیات ترانزیت اثر می‌گذارند و توافق می‌نمایند که این هزینه‌ها و تأخیرها را به حداقل برسانند.
- ۲ - بنابراین طرفهای متعاقد متعهد می‌شوند که :
 - الف - تعداد اسناد را محدود ساخته و اقدامات و تشریفات موردنیاز برای عبور ترانزیتی آنها را حتی‌المقدور کاهش دهند.
 - ب - اسنادشان را با طرح و شیوه سازمان ملل برای اسناد تجاری هماهنگ سازند.
 - ج - حتی‌الامکان مشخصات و کد کالاها را با آنهايي که معمولاً در تجارت بین‌المللی مورد استفاده واقع می‌شوند هماهنگ سازند.
 - د - به‌صورت دوره‌ای نیاز به تمامی اسناد و اقدامات تجویز شده برای عبور ترانزیت و استفاده از آنها را مورد بررسی قرار دهند.
 - هـ - هرگونه سند و نیازمندی صوری را که زائد تلقی شدن آنها مورد توافق واقع شده و یا هیچگونه هدف خاصی را تأمین نمی‌کند حذف نمایند.

ماده ۳۱ - اعلام تغییر در اسناد و روش کار

- طرفهای متعاقد هرگونه نیازمندی و یا تغییر دیگری در اسناد و اقدامات تجویز شده را که باتوجه به عبور ترانزیتی قرار است صورت پذیرد قبلاً به اطلاع طرفهای متعاقد دیگر خواهند رسانند.

ماده ۳۲ - اسناد و اقدامات اولیه

- اسناد و اقدامات اولیه‌ای که قرار است توسط طرفهای متعاقد در جهت اجرای این موافقتنامه به‌کار گرفته شوند در ضمیمه (V) مشخص گردیده است.



بیتالی

فصل یازدهم - مفاد متفرقه

ماده ۳۳ - ارائه تسهیلات بیشتر

این موافقتنامه به هیچ وجه مستلزم لغو تسهیلات ترانزیتی که بیش از تسهیلات ترانزیتی قید شده در این موافقتنامه می باشد نیست مشروط بر اینکه شرایط و ضوابط استفاده از چنین تسهیلاتی با اصول مندرج در این موافقتنامه همخوانی و انطباق داشته باشد. علاوه بر این موافقتنامه مانع از اعطای چنین تسهیلات بیشتری در آینده نخواهد بود.

ماده ۳۴ - قوانین داخلی

۱ - مادامی که این موافقتنامه و ضوابط آن مقرر نداشته باشد قوانین و مقررات داخلی مربوط به حمل و نقل به صورت برابر و بدون تبعیض نسبت به حمل و نقل ترانزیتی اعمال می گردد.
۲ - طرفهای متعاقد متعهد می گردند که در راستای مفاد این موافقتنامه قواعد، مقررات و اقدامات اداری مربوط به حمل و نقل ترانزیتی را هماهنگ کرده و ساده سازند.

ماده ۳۵ - کنوانسیونهای بین المللی

این موافقتنامه از مفاد لازم الاجرای کنوانسیونهای بین المللی مربوط به موضوعات مورد بحث و موافقتنامه ممانعت به عمل نمی آورد مشروط بر اینکه اختلاف صرفاً بین طرفهای قرارداد حمل و نقل که جایگاه اصلی تجاری آنها در کشورهای عضو این کنوانسیونها است بروز کند.

ماده ۳۶ - نظارت و اجرای موافقتنامه

۱ - طرفهای متعاقد موافقت می کنند که ظرف شش ماه از لازم الاجرا شدن این موافقتنامه جهت هماهنگ سازی مسائل حمل و نقل ترانزیت مرجعی را تحت عنوان «شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC)» برای نظارت و اجرای این موافقتنامه بوجود آورند.
۲ - وضعیت این شورا از قبیل مقررات، ترکیب، وظایف و منابع بودجه آن در ضمیمه (۸) مشخص شده است.

ماده ۳۷ - حل و فصل اختلافات

۱ - در صورت بروز هر نوع اختلاف، بحث یا مطرح شدن هر نوع ادعا بین طرفهای متعاقد که ناشی از این موافقتنامه و ضمانت آن یا مربوط به آن باشد و یا در صورت نقض، خاتمه یا بی اعتبار شدن آن نتوان از طرق مشورت بین طرفها حل و فصل نمود، طرفین دعوا می توانند موضوع را به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) ارجاع نمایند.

۲ - هر اختلاف، بحث یا ادعا را که از طریق مشورت و یا از طریق وساطت شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) نتوان حل و فصل نمود بنا به درخواست هر یک از طرفهای متعاقد موضوع از طریق داوری حل و فصل خواهد شد و به این ترتیب به داورانی که با توافق بین طرفهای متعاقد انتخاب شده اند ارجاع می گردد.

۳ - در صورتی که هر یک از طرفهای متعاقد نتواند در جریان داوری مندرج در این ماده شرکت نماید، یا شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت نتواند در مورد انتصاب به توافق برسد هر یک از طرفهای متعاقد دعوی می تواند از رئیس دادگاه بین المللی دادگستری درخواست نماید که داوران را تعیین نماید و این داوران نباید از اتباع هیچ یک از طرفهای متعاقد باشند و این اتباع براساس مقررات داوری کمیسیون ملل متحد در خصوص حقوق بین المللی تجارت Uncitral در مورد حکمیت تصمیم اتخاذ خواهند نمود.

ماده ۳۸ - تصمیمات داوران

تصمیم داورانی که بر طبق ماده (۳۷) منصوب گردیده اند نهایی بوده و برای طرفهای متعاقد ذی ربط الزام آور می باشد.

ماده ۳۹ - گزارش داوران

داوران وجود و ماهیت اختلاف و نیز شرایط کلی حل و فصل را به اطلاع کلیه طرفهای متعاقد خواهند رساند. این اطلاعات که به زبان انگلیسی و روسی می باشد ظرف مدت یک ماه پس از آنکه رأی نهایی صادر گردید، فرستاده خواهد شد.



بیت‌نامی

فصل دوازدهم - بندهای نهایی

ماده ۴۰ - وظایف امین اسناد

- ۱ - این موافقتنامه و کلیه اسناد الحاق، تصویب و امضای مشخص به امین اسناد سپرده می‌شود. دبیرخانه سازمان همکاری اقتصادی به عنوان امین اسناد این موافقتنامه عمل خواهد کرد.
- ۲ - وظایف امین اسناد :
 - الف - متن اصلی این موافقتنامه را دریافت و نگهداری می‌کند.
 - ب - نسخه‌هایی برابر با متن اصلی این موافقتنامه را تهیه کرده و آنها را به طرفها و کشورهایی که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند منتقل می‌کند.
 - ج - هرگونه امضای این موافقتنامه را دریافت می‌کند و هرگونه سند، ابلاغ و اطلاع مربوط به آن را دریافت کرده و نگهداری می‌کند.
 - د - این که آیا امضاء و یا هرگونه سند، ابلاغ و یا اطلاع در رابطه با این موافقتنامه در شکل مناسب و صحیح آن می‌باشد یا خیر بررسی می‌کند و در صورت نیاز موضوع را به اطلاع کشور موردبحث می‌رساند.
 - هـ - اعمال، ابلاغها و اطلاعات مربوط به این موافقتنامه را به اطلاع طرفها و کشورهایی که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند می‌رساند.
 - و - به کشورهایی که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند اطلاع می‌دهد که چه وقت امضاء و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق موردنیاز برای لازم‌الاجرا شدن این موافقتنامه دریافت شده و یا به امانت گذاشته شده است.
 - ز - موافقتنامه فعلی مربوط به امضاء، تصویب و الحاق سایر کشورها را به اطلاع کشورهای شرکت کننده می‌رساند.
 - ح - موافقتنامه فعلی اجرای اصلاحات این موافقتنامه را به اطلاع کشورهای شرکت کننده می‌رساند.
 - ط - این موافقتنامه را نزد دبیرخانه سازمان ملل ثبت می‌کند.
- ۳ - در صورت بروز هرگونه اختلافی بین یک کشور و امین اسناد در رابطه با عملکرد وظایف امین اسناد، امین اسناد و یا آن کشور موضوع را به اطلاع کشورهای امضاءکننده و طرفهای متعاقد خواهند رساند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتالی

ماده ۴۱ - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱ - کشورهای عضو اکو حق دارند که عضو این موافقتنامه شوند. سایر کشورهایی که عضو اکو نیستند می‌توانند به شرط توافق همه «کشورهای عضو اکو» عضو این موافقتنامه گردند. یک کشور می‌تواند از طرق زیر عضو این موافقتنامه گردد:

الف - امضایی که مشروط به تصویب، پذیرش و یا تأیید نباشد، یا

ب - امضایی که مشروط به تصویب، پذیرش و یا تأیید بوده و آنها را به دنبال داشته باشد، یا

ج - الحاق.

۲ - پس از لازم‌الاجرا شدن، این موافقتنامه برای الحاق توسط کشورهای ذکر شده در بند اول که آن را امضاء نکرده‌اند مفتوح می‌باشد.

۳ - اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق به دبیرخانه سازمان همکاری اقتصادی سپرده می‌شود.

ماده ۴۲ - اعتبار اصلاحات

هر کشوری که به این موافقتنامه براساس مفاد ماده (۴۱) بند (۱) جزء (ج) بپیوندد به منزله این خواهد بود که تمام اصلاحات و یا ضمیمه جدید این موافقتنامه را که در زمان الحاق نافذ بوده پذیرفته است.

ماده ۴۳ - لازم‌الاجرا شدن

۱ - این موافقتنامه شش ماه پس از آنکه دولتهای شش کشور عضو اکو که حداقل یکی از آنها کشوری ساحلی می‌باشد آن را غیرمشروط به تصویب، پذیرش و تأیید امضاء کرده و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق را به امین اسناد سپرده باشند لازم‌الاجرا می‌گردد.

۲ - برای هر کشوری که متعاقب تأمین شرایط به اجرا درآمده (وقید گردیده در بند اول) این موافقتنامه را تصویب کرده، پذیرفته، تأیید نموده و یا به آن ملحق گردد، این موافقتنامه سه ماه پس از به سپرده گذاشتن سند لازم توسط چنین کشوری به اجرا درمی‌آید.

۳ - ضمیمه این موافقتنامه توسط مقامات ذیصلاح طرفهای متعاقد انجام، تکمیل و تصویب می‌شود و از تاریخ تصویب آنها توسط طرفهای متعاقد یا در تاریخی که این موافقتنامه لازم‌الاجرا می‌گردد، هر کدام که دیرتر باشد، به موقع اجرا گذاشته خواهد شد.

ماده ۴۴ - تاریخ اعمال

هر یک از طرفهای متعاقد مفاد این موافقتنامه را در رابطه با عبور ترانزیت و قراردادهای مربوطه



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

مستثنای

حمل کالا، اثاثیه و مسافر که در تاریخ لازم الاجرا شدن این موافقتنامه و یا پس از آن در خصوص آن کشور منعقد گردیده اعمال خواهد کرد.

ماده ۴۵ - اعلام فسخ قرارداد

۱ - هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در هر زمانی پس از انقضای مدت دو سال از تاریخ به اجرا درآمدن آن به وسیله اعلام کتبی خطاب به امین اسناد این موافقتنامه را فسخ کند.
۲ - چنین اعلام فسخی در اولین روز ماهی که متعاقب انقضای یک سال پس از دریافت اطلاعیه توسط امین اسناد می‌آید اجرا خواهد شد. در صورتی که مدت بیشتری در این اطلاعیه قید شده باشد با انقضای این مدت طولانی‌تر پس از دریافت اطلاعیه توسط امین اسناد اعلام فسخ قرارداد به اجرا درمی‌آید.

امضاء کنندگان زیر ضمن تأیید قرارداد و با اختیار تام نسبت به آن ذیلاً در تاریخ‌های قید شده امضای خود را اضافه کرده‌اند.
در روز نهم ماه می ۱۹۹۸ برابر با نوزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۷۷ در آلمانی در یک نسخه اصلی به زبان انگلیسی به امضاء رسید.

دولت اسلامی افغانستان

جمهوری آذربایجان

جمهوری اسلامی ایران

جمهوری قزاقستان

جمهوری قرقیزستان

جمهوری اسلامی پاکستان

جمهوری تاجیکستان

جمهوری ترکیه

ترکمنستان

جمهوری ازبکستان

بیتالی

ضمیمه شماره ۱

نقشه‌ها و مسیرهای مقرر ترانزیتی جاده‌ای، ریلی و
آبراههای داخلی در قلمروهای طرفهای متعاقد

که توسط طرفهای متعاقد موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو (TIFA) ارائه گردیده و
مشمول تصویب هیأت‌های تصمیم‌گیرنده اکو نمی‌باشد.

بخش اول - مسیرهای مقرر ترانزیتی جاده‌ای

مسیرهای ترانزیتی جاده‌ای که توسط هر یک از طرفهای متعاقد و در قلمرو آنها تعیین شده و ذیلاً
آمده است براساس احتساب موجود بین‌المللی (یا ملی) می‌باشد.
در هر یک از مسیرها، علائمی دال بر نقاط مرزی (ورود - خروج)، نام آنها و نیز نام بخشهای
اصلی و شهرهای استانی (ایالتی) داخل مسیر و فاصله بین آنها وجود دارد.

بخش دوم - مسیرهای مقرر ترانزیتی ریلی

مسیرهای ترانزیتی ریلی مقرر که توسط هر یک از طرفهای متعاقد در قلمرو مربوطه ذیلاً نقل
گردیده است، عمدتاً براساس موافقتنامه جنبه‌های سازمانی و عملیاتی خدمات حمل و نقل ترکیبی فی‌مابین
اروپا و آسیا - تهیه شده و توسط سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (OSZHD) - می‌باشد.

مسیرهای ریلی جهت ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی چندوجهی

تعیین مسیرها

الف - براساس حروف الفبا:

ACE - مسیرهای مندرج در AGC AGTC و موافقتنامه OSZHD.

AC - مسیرهای مندرج در AGTC و موافقتنامه OSZHD.

A - مسیری که فقط در موافقتنامه OSZHD ذکر شده‌اند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیت‌المالی

ب - براساس ارقام:

- مسیرهای اصلی توسط اعداد دو رقمی معین گردیده‌اند.

- شاخه‌های انشعابی از مسیرهای اصلی توسط اعداد سه رقمی و یا کسر، معین گردیده‌اند.

بخش سوم - مسیرهای مقرر ترانزیتی در آبهای داخلی

۱ - در دریای خزر:

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| باکو (آذربایجان) | ۱ - آکتائو (قزاقستان) |
| مخاچکالا (روسیه) | ۲ - آکتائو (قزاقستان) |
| نکا (ایران) | ۳ - آکتائو (قزاقستان) |
| نوشهر (ایران) | ۴ - آکتائو (قزاقستان) |
| امیرآباد (ایران) | ۵ - آکتائو (قزاقستان) |
| آستراخان (روسیه) | ۶ - آکتائو (قزاقستان) |
| آستراخان (روسیه) | ۷ - باکو (آذربایجان) |
| مخاچکالا (روسیه) | ۸ - باکو (آذربایجان) |
| نکا (ایران) | ۹ - باکو (آذربایجان) |
| انزلی (ایران) | ۱۰ - باکو (آذربایجان) |
| نوشهر (ایران) | ۱۱ - باکو (آذربایجان) |
| ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | ۱۲ - باکو (آذربایجان) |
| ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | ۱۳ - نکا (ایران) |
| آستراخان (روسیه) | ۱۴ - نوشهر (ایران) |
| مخاچکالا (روسیه) | ۱۵ - نوشهر (ایران) |
| ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | ۱۶ - نوشهر (ایران) |
| آستراخان (روسیه) | ۱۷ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |
| مخاچکالا (روسیه) | ۱۸ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |
| انزلی (ایران) | ۱۹ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت‌المالی

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۳

تاریخ ۱۳۸۵/۰۶/۲۸

پست

آستراخان (روسیه)
مخاچکالا (روسیه)
آکتائو (قزاقستان)

۲۰ - انزلی (ایران)
۲۱ - انزلی (ایران)
۲۲ - انزلی (ایران)

۲ - رودخانه‌ها و کانالها :

الف - خطوط کشتیرانی رودخانه ایرتیش

Omsk - Kazakhstan (Pavlodar - Semipalatinsk - Kamenogorsk - Ust
Sea Kara - Salekhard - Mansiysk - Khanty - Tobolsk - Russia
)Ocean Arctic(

ب - خطوط کشتیرانی رودخانه‌های پیانچ و آمودریا

Termez - Tajikistan (Pyani Nizhniy - Afganistan (sherhan Bender
)Turkemenistan (Mukry -)Uzbekistan(

بتیالی

ضمیمه شماره ۲

حداقل مشخصات فنی جاده‌هایی که برای حمل و نقل ترانزیت مورد استفاده قرار می‌گیرد :

به منظور آمد و شد روان در مسیرهای بین‌المللی قلمروهای طرفهای متعاقد و اطمینان از ایمنی تردد و آسایش خدمه‌ها و مسافرین، ارائه مشخصات فنی مشترک (یا کاملاً هماهنگ) جاده‌هایی که قرار است برای حمل و نقل ترانزیت مورد استفاده قرار گیرند، ضروری می‌باشند. بدین منظور موارد ذیل در این ضمیمه ارائه می‌گردند:

ماده ۱ -

۱ - طرفهای متعاقد این «ضمیمه» مواد ضمیمه‌های (۱) و (۲) را در موافقتنامه اروپایی شریانهای اصلی تردد بین‌المللی (۱۹۷۵ و AGR) با در نظر گرفتن مواد اصلاحی آنها که در ۲۴ ژوئن ۱۹۸۹ برابر با ۳ تیر ۱۳۶۸ لازم‌الاجرا شده است، اعمال خواهند کرد.

- شروطی که (موافقتنامه اروپایی) شریانهای اصلی تردد بین‌المللی باید با آنها مطابقت داشته باشد. (ضمیمه ۲ ECE/TRANS/۱۱/اصلاحیه ۲).

- شناسایی و علامتگذاری Roads-E (ضمیمه ۳ ECE/TRANS/۱۱/اصلاحیه ۲).

۲ - کشورهایی که به موافقتنامه فوق نیویسته‌اند، ممکن است احتمال پیوستن به آن را مدنظر داشته باشند و یا در رابطه با جاده‌های مقرر برای حمل و نقل ترانزیت بین‌المللی، شرایط فنی را که مشابه با شرایط فنی مطروحه در موافقتنامه (۱۹۷۵) AGR و ضمایم فوق‌الذکر این موافقتنامه می‌باشند را اعمال نمایند.

ماده ۲ -

در جریان احداث شریانهای جدید حمل و نقل بین‌المللی و مدرنیزه کردن شبکه موجود، مقامات ذی‌ربط طرفهای متعاقد اطمینان خواهند داد تا شرایطی را ایجاد کنند که با موارد مورد نظر متصدیان حمل و نقل اعم از اندازه، بار محوری و وزن کل وسایل نقلیه موتوری که در ماده‌های (۴) و (۵) ضمیمه (۴)، (نیازهای فنی و وسایل نقلیه جاده‌ای) TTFA سال ۱۹۹۸ در نظر گرفته شده است منطبق باشد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

ماده ۳ -

بیتالی

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

طرفهای متعاقد به منظور تسهیل در آمد و شد روان وسایل نقلیه موتوری در مسیرهای بین‌المللی درون قلمرو خود می‌توانند بر روی دیگر مشخصات فنی جاده‌ها از طریق شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC) موافقت کنند.

بیتالی

ضمیمه شماره ۳

حداقل مشخصات فنی حمل و نقل ریلی که در حمل و نقل ترانزیت مورد استفاده قرار می‌گیرد :
مشخصات فنی حمل و نقل ریلی که در ذیل به آن اشاره شده، براساس موافقتنامه جنبه‌های سازمان خدمات حمل و نقل ترکیبی منعقد شده میان اروپا و آسیا در سال ۱۹۹۷ و براساس چارچوب سازمان همکاری بین راه‌آهن‌ها (OSJD)، می‌باشد و با موافقتنامه اروپایی در زمینه خطوط مهم حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی و تأسیسات مربوط به آن (AGTC) منعقد شده در اول فوریه سال ۱۹۹۱ برابر با دوازدهم بهمن ۱۳۷۰، مطابقت دارد (ECE/TRANS/ 88)

مشخصات فنی خطوط ریلی که برای ترانزیت و حمل و نقل (چند وجهی) ترکیبی حائز اهمیت می‌باشد :

اهمیت پارامترهای خطوط ریلی برای ترانزیت و حمل و نقل (چند وجهی) ترکیبی در جدول شماره (۱) به شرح ذیل نمایش داده شده است. در ستون (الف) جدول، مقادیر هدف به نمایش درآمده است که می‌بایست به عنوان اهداف عمده‌ای در نظر گرفته شوند که مطابق با طرح‌های توسعه راه‌آهن ملی می‌توان به آنها دست یافت. مقادیر دیگر به عنوان استثناء در نظر گرفته خواهد شد.
خطوط راه‌آهن به دو دسته اصلی طبقه‌بندی گردیده است :

الف) خطوط موجود که در صورت نیاز می‌تواند مدرنیزه شود

در صورتی که مدرنیزه کردن و یا اصلاح خطوط مشکل و یا غیرممکن باشد، شرایط و نیازهای آسانتری برای این خطوط در نظر گرفته خواهد شد.

ب) احداث خطوط جدید

پارامترهایی که در جدول شماره (۱) نمایش داده شده است را نیز در صورت مناسب بودن می‌توان

بیتالی

برای خدمات فری^۱ که به عنوان جزء لاینفک شبکه راه آهن محسوب می گردد، به کار گرفت.

جدول ۱ - پارامترهای خطوط ریلی که برای ترانزیت

و حمل و نقل ترکیبی دارای اهمیت می باشد

ب	الف		طبقه بندی خطوط ریلی	
	مقادیر هدف	در حال حاضر	عوامل	
خطوط جدید ۱۴۳۵mm ^۲ ۱۵۲۰mm ^۲ ۱۶۷۶mm		۱۴۳۵mm ۱۵۲۰mm ۱۶۷۶mm	عرض خط	۱
۱-۲	۱-۲	۱-۲	تعداد خطوط	۲
UIC ^۴ OSJD	SJD/UIC ^۴ GB	طبق ضمیمه ۵ SMGS	گاباری خط (استاتیک)	۳
۴/۵-۴/۸ m	۴/۵-۴/ m	۴-۴/۸ m	حداقل فاصله مابین مراکز خطوط (۱)	۴
۱۲۰ Km/h ^۷ ۸	Km/h ^۶ ۹-۱۲۰	۶۰-۹۰ Km/h	حداقل سرعت اسمی	۵

^۱ - کشتی قطار بر Ferry

^۲ - پیشنهادی

^۳ - پیشنهادی

^۴ - UIC (اتحادیه بین المللی راه آهنها)

^۵ - UIC (اتحادیه بین المللی راه آهنها)

^۶ - حداقل استاندارد برای قطارهای حمل و نقل ترکیبی

^۷ - حداقل استاندارد برای قطارهای حمل و نقل ترکیبی

^۸ - خطوط ریلی دارای محدودیتی می باشند که با گاباری خط و ضمیمه ۵ متفاوت است که باید ادارات راه آهن طرفهای متعاقد دیگر از آن مطلع گردند.

سپتیمی

۲۲/۵۴	۲۲/۵۴	۱۷/۲۷-۲۲/۵۴	بارمحوری مجاز با توجه به سرعت	۶
۲۲/۵۴	۲۰۴	۲۰۴	< ۱۰۰ Km/h > ۱۰۰ Km/h	
۱۲/۵ m/mm	مشخص نشده	مشخص نشده	حداکثر شیب ^۱	۷
۷۵۰-۸۵۰ m	۷۵۰-۸۵۰ m	۳۸۵-۸۵۰ m	حداقل طول خطوط کناری مناسب در ایستگاهها	۸

توضیحات مربوط به بعضی از پارامترهای موجود در جدول فوق

۱ - تعداد خطوط:

خطوط ترانزیت و خطوط حمل و نقل ترکیبی باید ظرفیت مناسب را فراهم آورده و قابلیت تطابق دقیق با جدول زمان بندی حرکت قطارها را داشته باشند.
عموماً، این امکان وجود دارد تا هر دو نیاز را فقط در مورد مسیری حداقل دوطرفه برآورده نمود. با این وجود، در صورتی که پارامترهای دیگر موافقتنامه رعایت شوند، استفاده از مسیرهای تک خطه نیز مجاز می باشد.

۲ - گاباری خطوط:

حداقل گاباری خط برای ترانزیت و خطوط حمل و نقل ترکیبی در نمودار (۱) نمایش داده شده است.
از آنجایی که به کارگیری گاباری عریض در خطوط جدید معمولاً نیاز به سرمایه گذاری کلان ندارد لذا اتحادیه بین المللی راه آهن (UIC) برای خطوط جدید گاباری (GS) انتخاب گردیده است.
برای نمونه گاباری GC اتحادیه بین المللی راه آهن ها امکانات ذیل را فراهم می آورد:
الف - حمل و نقل کالا به وسیله وسایط نقلیه جاده ای و ناوگان جاده ای از جمله (کامیون با تریلر، وسایط نقلیه منفصل شونده، تراکتور و نیمه کشنده ها) که با گاباری جاده ای اروپا (با ارتفاع ۴m و پهنای ۵/۲m) و واگنهای ویژه با ارتفاع بار حداکثر ۶۰cm بالای سطح ریل مطابقت داشته باشد.

^۱ - ادارات خطوط آهن حدود سرعت موقت سطحهای مختلف غیر از سرعت مذکور در شماره (۵) جدول را تعیین می کند که باید ادارات خطوط آهن طرفهای متعاقد دیگر را از آن آگاه نماید.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

مبتنی بر

ب - حمل و نقل نیمه تریلرهای جاده‌ای معمولی با ارتفاع ۴m و پهنای ۲/۵m بر روی واگنهای با بوژیهای نرمان را امکان‌پذیر می‌سازد.

ج - حمل و نقل کانتینرهای ISO با ارتفاع ۲/۹m و پهنای ۲/۴۴m را روی واگنهای مسطح معمولی میسر می‌سازد.

د - حمل و نقل مخزن غیرثابت (SWAP) با پهنای ۲/۵m را روی واگنهای مسطح میسر می‌سازد.

ه - حمل و نقل کانتینرها/ و مخزنهای غیرثابت با ارتفاع ۲/۹m و پهنای ۲/۵m را روی واگنهای مسطح امکان‌پذیر می‌سازد.

خطوط موجود در مناطق کوهستانی دارای تونلهای زیادی هستند که با گاباری خط و یا گاباریهایی با ارتفاع نسبتاً بیشتر در مرکز خط مطابقت دارند. افزایش این امر جهت مطابقت با گاباری GC اتحادیه راه‌آهن‌ها UIC تقریباً در تمام موارد و از نقطه نظر اقتصادی و مالی امری غیرممکن می‌باشد. گاباری GB اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها برای این خطوط انتخاب شده که امکانات ذیل را فراهم می‌آورد:

الف - حمل و نقل کانتینرهای ISO با پهنای ۲/۴۴m و ارتفاع ۲/۹m را روی واگنهای مسطح کانتینری با ارتفاع بار ۱/۱۸m بالای سطح ریل را ممکن می‌سازد.

ب - حمل و نقل واگنهای مخزن غیرثابت با پهنای ۲/۵m و ارتفاع ۲/۶m را روی واگنهای مسطح معمولی (ارتفاع بارگیری ۱/۲۴۶m) فراهم می‌سازد.

ج - حمل و نقل نیمه تریلرها روی واگنهای انتهایی را میسر می‌سازد.

د - حمل و نقل کانتینرها/ و مخزنهای غیرثابت با ارتفاع ۲/۹m و پهنای ۲/۶m را روی واگنهای مخصوص Loader-Low امکان‌پذیر می‌سازد.

اکثر خطوط ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی موجود، حداقل، گاباری B اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) را ارائه می‌دهند. در موارد دیگر، ارتقاء کیفی آن استاندارد، معمولاً نیاز به سرمایه‌گذاری عظیم ندارد.

۳ - حداقل سرعت اسمی:

حداقل سرعت اسمی براساس مشخصات هندسی خط (شعاع قوسها)، تجهیزات ایمنی و ضرایب سیستم ترمز و سایط نقلیه مشخص می‌گردد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

مبتدائی

۴ - بار محوری مجاز:

بار محوری مجاز آن است که خطوط ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی باید قابلیت تحمل آن را دارا باشند. خطوط ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی باید قابلیت تحمل آمد و شد جدیدترین وسایل نقلیه در زمان حال و آینده را خصوصاً در زمینه‌های ذیل داشته باشند:

واگن با بار محوری ۲۰t که قابل قیاس با طبقه C اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) می‌باشد. به دنبال تصمیمات اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) یک واگن با بار محوری ۲۲/۵t باید با سرعت تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت مطابقت داشته باشد. بار محوری محدود ۲۰ تن، آنهایی هستند که براساس مقررات UIC تنظیم گردیده‌اند.

برطبق مقررات UIC بار محوری مذکور برای چرخهای با شعاع کمتر از ۸۴۰mm قابل اعمال می‌باشد.

بسته‌بندی

نمودار ۱

گاباری خط GA و GB و GC که در جزوه شماره ۵۰۶OR UIC اشاره شده است.

مشخصات عملیاتی و حداقل استانداردهای تأسیسات

زیربنایی جهت خدمات حمل و نقل

الف - امکانات لازم برای ترانزیت و خدمات حمل و نقل ترکیبی

۱ - به منظور تضمین جریان حمل و نقل مؤثر و سریع که لازمه روشهای جدید تولید و توزیع کالا می‌باشد خدمات ترانزیت و خدمات حمل و نقل ترکیبی باید نیازهای ذیل را به‌طور ویژه تأمین نمایند:

۱-۱ - زمان ورود/ خروج به خط براساس نیازهای مشتری (به‌ویژه زمان دیر هنگام بسته‌شدن جهت بارگیری و تحویل زودهنگام کالا) جهت تضمین ارائه خدمات منظم.

۲-۱ - حمل و نقل درب به درب، موقع‌شناسی، زمان مطمئن برای حمل و نقل.

۳-۱ - ارائه اطلاعات قابل اعتماد و به‌موقع درخصوص روشهای حمل و نقل، ارائه اسناد به روشی

ساده، ریسک پایین وارد شدن آسیب به کالا.

۴-۱ - توانایی حمل انواع کانتینرهای استاندارد و وسایل بارگیری دیگر که درجاده‌های بین‌المللی

میان اروپا و آسیا قابل حمل می‌باشد. در این ارتباط گزارش را باید براساس پیشرفتهای پیش‌بینی شده در مورد اوزان و ابعاد وسایل بارگیری تهیه نمود.

۲ - این شرایط باید از طریق مراحل ذیل تأمین شود:

۱-۲ - سرعت بالای حمل و نقل از مبدأ حرکت به مقصد شامل تمام توقف‌ها حدوداً مشابه باشد یا

بیشتر از زمان حمل و نقل مبدأ تا مقصد از طریق جاده نباشد.

۲-۲ - استفاده از سرعتهای غیرکاری گیرنده کالا (مثلاً حمل در شب) به‌طوری که کالا را بتوان در

صبح که مطلوب مشتری است، به او تحویل داد.

۳-۲ - دسترسی به تجهیزات مناسب به اندازه کافی و ظرفیت زیر ساخت.

۴-۲ - استفاده از قطارهای باری مستقیم در صورت امکان.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بسته فنی

۲-۵ - انجام اقدامات سازمانی جهت بهبود ارائه خدمات حمل و نقلی با استفاده از سیستمهای

مخابراتی جدید.

۳ - به منظور برآوردن نیازهای فوق، قطارها و زیر ساخت باید کارآیی مناسب را داشته باشند، بدین مفهوم که میبایست با حداقل استانداردهای معین که توسط کلیه مقامات مرتبط با حمل و نقل مشخصی رعایت می شود، مطابقت داشته باشد.

ب - پارامترهای عملیاتی قطارها

۴ - قطارهایی که جهت ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی مورد استفاده قرار می گیرند، باید حداقل استانداردی که در جدول (۲) نمایش داده شده است را دارا باشد.

جدول ۲ -

مقادیر حداقل پارامترها	در حال حاضر	در آینده هدف
سرعت	۶۰-۹۰ Km/h	۹۰-۱۰۰-۱۰۰-۱۲۰ Km/h
طول قطار	۳۵۶-۸۵۰ m	۷۵۰-۸۵۰ m
وزن قطار	۶۰۰-۳۲۰۰ t	۱۵۰۰-۳۲۰۰ t
بار محوری	۲۰ t	۲۰-۲۲/۵ t

اگر قطارهای مستقیم را نتوان به کار برد، در صورت امکان، قطارها باید شامل فقط تعداد محدودی از گروههای واگنی باشند که واگنها در هر گروه مقصدی یکسان داشته باشند. به علاوه تعداد ایستگاههای توقف برای قطارهای مستقیم که شامل نقاط مرزی هم می شود، باید به حداقل ممکن برسد.

۵ - وسایط نقلیه ریلی باید تمام استانداردهای فوق مربوط به سرعت و بار محوری را رعایت کرده و قابلیت حمل تمام واحدهای بار را با توجه به اوزان و ابعاد داشته باشد.

۶ - قطارهای ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی باید دارای بیشترین اولویت باشند. برنامه زمانی آنها باید طوری تنظیم گردد که تمام نیازهای مشتری را از جهت ارائه خدمات حمل و نقلی منظم و مطمئن برآورده سازد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بسته

ج - حداقل استانداردها برای خطوط ریلی

۷ - خطوط ریلی که برای ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی استفاده می‌شود، باید ظرفیت مناسب جهت جلوگیری از زمان انتظار برای قطارهای مشابه را داشته باشد.

۸ - به منظور بهبود خطوط ریلی که جهت استفاده در امر ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی طراحی گردیده است پارامترهای زیرساخت که توسط سازمان OSJD و اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UTC) پیشنهاد گردیده، باید قابل اجرا باشند.

د - حداقل استانداردها برای پایانه‌ها

۹ - به منظور حمل و نقل مناسب محمولات در پایانه‌ها، شرایط ذیل می‌باید فراهم شود:

۹-۱ مدت زمان از آخرین زمان پذیرش کالا تا خروج واگنها و از زمان ورود واگنها تا دسترسی به آنها جهت تخلیه نباید بیشتر از یک ساعت باشد.

۹-۲ - زمان انتظار برای تحویل کالا به وسیله وسایل نقلیه جاده‌ای و یا بارگیری کالا در پایانه‌ها نباید بیشتر از شصت دقیقه باشد.

۹-۳ - مکان پایانه‌ها باید به گونه‌ای انتخاب شده باشد که:

- امکانات دسترسی سریع و آسان به پایانه‌ها هم از طرف ارسال کننده و هم از طرف دریافت کننده کالا وجود داشته باشد.

- در داخل شبکه ریلی، پایانه‌ها باید به طور مناسب به خطوط ریلی مسافت طولانی متصل بوده و برای حمل بار توسط واگنهای باری امکان دسترسی به قطارهای سریع حمل کالا به صورت ترکیبی وجود داشته باشد.

۱۰ - حداقل استاندارد برای ایستگاههای میانی که در ذیل نشان داده شده است را می‌باید برای پایانه‌ها نیز مورد استفاده قرار داد.

ه - حداقل استانداردها برای ایستگاههای میانی

۱۱ - توقف‌هایی که به وسیله قطارهای حمل و نقل ترکیبی به دلایل فنی و یا عملیاتی اتفاق می‌افتد باید برای انجام وظایفی (از قبیل کنترل‌های مرزی، تعویض لکوموتیو) نیز صورت گیرد که در غیر این صورت



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۶/۲۸

پست

بیتسالی

منجر به توقف‌های اضافی خواهد شد. زیرساخت چنین ایستگاه‌های میانی باید با نیازمندی‌های ذیل مطابقت داشته باشد:

الف - ظرفیت انواع مختلف خطوط (خطوط ورودی و خروجی، خطوط مانوری قطار، خطوط ویژه، خطوط تقویت کننده و خطوط با عرض متغیر قابل تعویض) باید طوری باشد که توقف‌های ضروری را به حداقل ممکن خود برساند.

ب - خطوط فوق‌الذکر باید دارای گاباریه‌هایی باشند که با گاباریه‌های خطوط ریلی مورد استفاده مطابقت کنند (گاباری B UIC یا گاباری C UIC).

ج - طول خطوط باید به اندازه‌ای باشد که تمامی قطارهای حمل و نقل ترکیبی بر روی آن قرار گیرد.

د - در صورتی که کشش برقی مورد استفاده قرارگیرد، این خطوط باید به وسیله لکوموتیوهای الکتریکی قابل دسترسی باشند (در ایستگاه‌های مرزی، به وسیله لکوموتیوهای برقی در خطوط ریلی ارتباطی مربوطه).

هـ - ظرفیت انتقال بار، تعویض واگنها، تغییر عرض خط و کنترل مرزی باید به گونه‌ای باشد که توقف‌های ضروری به حداقل ممکن برسد.

۱-۱۱ - در ایستگاهها توقف جهت تعویض واگنها، نباید بیشتر از ۱۸۰ دقیقه باشد. این کار از طریق سازماندهی مناسب قطارهایی (که می‌باید طولانی‌ترین مسافت ممکن را در نقاط مرزی طی کنند) و ایجاد زیربنای مناسب در ایستگاههای تعویض واگن، حاصل می‌گردد.

۲-۱۱ - در نقاط مرزی، تا حد ممکن نباید هیچ توقفی توسط قطارهای حمل و نقل ترکیبی صورت بگیرد. اگر توقف غیرقابل اجتناب باشد، باید به حداقل ممکن خود برسد (کمتر از ۱۸۰ دقیقه). این اهداف با رعایت موارد ذیل حاصل می‌گردد:

الف - تأکید بر انجام اموری که معمولاً در نقاط مرزی می‌باید صورت پذیرد و در غیر این صورت در نقاط داخلی که قطارها به دلایل فنی، بازرگانی و اداری مجبور به توقف هستند، صورت خواهد پذیرفت.

ب - در مجموع یک بار توقف، در ایستگاههای مشترک مرزی.

۳-۱۱ - در ایستگاههای تعویض گاباری خطوط و انتقال کالا، به منظور برآوردن نیازهای آتی، توسعه فناوریهای مربوط به صرفه‌جویی وقت و کاهش هزینه‌ها ضروری به نظر می‌رسد. توقف در چنین



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۹/۲۸

پست

بیتنالی

ایستگاههایی می باید در حد امکان کوتاه باشد.

روشهای قابل دسترسی جهت تعویض گاباری و یا انتقال کالا باید به حدی باشد که باعث شود تا توقفهای کوتاه مدت قطعاً صورت گیرد. استانداردهای به کار گرفته برای انتقال واحدهای بارگیری به واگنها با گاباری متفاوت باید همان استانداردهایی باشند که در پایانهها جهت انتقال کالا به کار گرفته می شود.

۱۱-۴ - در بنادر / اتصالات فری، توقفها جهت حمل کالا در حمل و نقل ترکیبی و ترانزیت باید تا حد ممکن کوتاه باشد (در صورت ممکن نباید بیشتر از یک ساعت باشد). این امر از طریق فراهم آمدن زیربنای مناسب در ایستگاههای بندر فری و بنادر فری مناسب (به بند ۱۲ رجوع شود) و از طریق انجام اقدامات ذیل، امکان پذیر است :

الف - بکارگیری معیارهای کنترل مرزی مورد نیاز که در بند (۲-۱۱) به آن اشاره گردید.
ب - هماهنگی برنامه حرکت کشتی قطاربر و راه آهن و تهیه و تدارک اطلاعات پیشرفته جهت تسریع در بارگیری کشتیها و سازماندهی قطارها.

و - حداقل استانداردها برای کشتیهای قطاربر

۱۲ - کشتیهای قطاربری که برای ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی مورد استفاده قرار می گیرند، باید شرایط ذیل را رعایت نمایند :

الف - ابعاد و اندازهها باید با واحدهای بارگیری و واگنهایی که حمل می شوند مطابقت داشته باشد.
ب - بارگیری و تخلیه سریع کشتیهای قطاربر و جنس بار انبارشده / واگنها باید با شرایط حمل متعاقب توسط راه آهن (جداسازی حمل و نقل ترکیبی از حمل و نقل مسافر یا جادهای، به طور مناسب) مطابقت داشته باشد.

ج - اگر واحدهای بارگیری در حین عبور واگنها، روی آنها باقی بمانند، کشتیهای قطاربر می بایست به راحتی در دسترس باشند و عملیات مربوط به مانور جهت صرفه جویی در وقت، ضروری به نظر نمی رسد. در این حالت، گاباری خط، بار محوری و غیره باید با شرایط OSJD/UIC مطابقت داشته باشد.

د - اگر انتقال بار بدون بکارگیری واگن صورت گیرد، باید اتصالات جادهای مناسب و کوتاه برای حمل و نقل ضروری جادهای میان پایانه کشتی قطاربر و پایانه راه آهن در دسترس باشد.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتسالی

ضمیمه شماره ۴

نیازهای فنی وسایل نقلیه جاده‌ای

ماده ۱ - تعاریف

از نظر این ضمیمه معانی اصطلاحات به کار رفته به شرح ذیل خواهد بود :

بار محوری: وزن بار واقعی منتقل شده به روسازی جاده‌ها از طریق چرخهای متصل به یک محور یا گروهی از محورهای خاص.

وزن بارگیری شده: وزن واقعی وسیله نقلیه به صورت بارگیری شده به همراه خدمه و مسافران سوار آن.

وزن حداکثر مجاز: منظور حداکثر وزن وسیله نقلیه بارگیری شده است که توسط مقامات صلاحیتدار کشوری که وسیله نقلیه در آن به ثبت رسیده مجاز اعلام شده باشد.

وزن وسایط نقلیه بدون بار: منظور وزن وسیله نقلیه بدون خدمه، مسافران یا بار اما با مخزن پر از سوخت و به همراه ابزاری می‌باشد که وسیله نقلیه معمولاً حمل می‌نماید.

ماده ۲ - پذیرش وسایل نقلیه

طرفهای متعاقد، وسایل نقلیه‌ای را خواهند پذیرفت که نیازهای فنی مورد استفاده در قلمرو طرفهای متعاقد دیگر که وسایل نقلیه در آنجا به ثبت رسیده است را برآورند و دارای گواهی صلاحیت یا مدرک معادل دیگری باشند که توسط هیأت صلاحیتدار گواهی کننده کشوری که وسایل نقلیه در آن به ثبت رسیده است، صادر شده باشد.

ماده ۳ - تطبیق وسایل نقلیه برای ترانزیت گمرک

وسایل نقلیه‌ای که قرار است برای حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده طبق این ضمیمه مورد استفاده قرار گیرند به گونه‌ای ساخته خواهند شد تا ملزومات فنی مطروحه در ضمیمه (۲) کنوانسیون



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتالی

گمرکی حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش کارنه تیر (کنوانسیون تیر TIR) ۱۹۷۵ را برآورده سازند.

ماده ۴ - حداکثر بار محوری و اوزان بارگیری شده

۱ - حداکثر بار محوری مجاز در قلمرو طرفهای متعاقد به شرح ذیل می‌باشد:

هدف برای آینده	فعلی	
۱۰-۱۳ تن	۶-۱۲ تن	الف - تک محوره
۱۶/۵-۲۰ تن	۱۰-۲۲/۵ تن	ب - دو محوره
۲۰-۳۰ تن	۱۳-۳۳ تن	ج - سه محوره
۴۰-۴۲ تن	۳۶-۴۰ تن	د - وزن بارگیری شده

الف - این هدف از طریق محدودیت‌های زمانی مقرر در برنامه عمل اکو، دهه حمل و نقل و ارتباطات (۲۰۰۷ - ۱۹۹۸) حاصل خواهد شد.

ب - در صورتی که یک یا چند طرف متعاقد در موقعیتی نباشند که بتوانند انجام این وظیفه را تا پایان دهه فوق تضمین نمایند، می‌بایست اقداماتی را انجام دهند که امکان تحویل کالا به گیرنده کالا براساس قوانین ترانزیت گمرکی برای حمل کننده تضمین شود.

۲ - حداکثر بار محوری مجاز که توسط قوانین ملی طرفهای متعاقد برای استفاده عملی تعیین شده، در جدول (۱) مشخص شده‌اند.

۳ - اگر یکی از طرفهای متعاقد بخواهد استاندارد حداکثر بار مجاز محور را تغییر دهد باید آن را کمتر از دو ماه قبل از معرفی استاندارد جدید از طریق مجاری دیپلماتیک رسماً به سایر طرفهای متعاقد و شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت اطلاع دهد. در غیر این صورت هرگونه ادعا از سوی طرف متعاقدی که استاندارد یاد شده را تغییر داده است تا سه ماه پس از گذشت تاریخ لازم‌الاجرا شدن استاندارد جدید اعتبار نخواهد داشت.

بسته‌بندی

ماده ۵ - حداکثر ابعاد و وسایل نقلیه

ابعاد و وسایل نقلیه‌ای که برای حمل و نقل ترانزیتی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرند نباید از استانداردهای ذیل تجاوز کنند:

هدف برای آینده	کنونی	
۲/۵۰ متر	۲/۵۰ متر (در قلمرو پاکستان ۵/۲ متر)	در ارتباط با عرض:
۴/۵ - ۴ متر	۴ متر	در ارتباط با ارتفاع:
		در ارتباط با طول:
-	۱۱ - ۱۲ متر	برای وسایط نقلیه با شاسی صلب
-	۱۷/۴ متر	برای وسایط نقلیه مفصل دار
۲۴ متر	۱۸ - ۲۰ متر	برای کامیون و ترکیبات یدک آن

جدول - ۱

حداکثر بارهای محوری مجاز که در قلمرو طرفهای متعاقد، مطابق با قوانین داخلی آنها اعمال می‌گردد به شرح ذیل خواهد بود:

شماره	طرفهای متعاقد	بارهای حداکثر مجاز		
		برای تک محور	برای دو محور	برای سه محور
۱	حکومت اسلامی افغانستان	۱۰	۱۶	۲۲
۲	جمهوری آذربایجان	۱۰	۱۶	۲۲
۳	جمهوری اسلامی ایران	۱۳	۲۰	۲۶
۴	جمهوری قزاقستان	۸	۱۳/۲	۱۸/۸
۵	جمهوری قرقیزستان	۱۰	۱۶	۲۲



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰۷/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۶/۲۸

پست

بیتنالی

۴۰	۳۳	۲۲/۵	۱۲	جمهوری اسلامی پاکستان	۶
۳۶	۲۲	۱۴	۸	جمهوری تاجیکستان	۷
۴۰	۲۲	۱۶	۱۰	جمهوری ترکیه	۸
۳۶	۱۳	۱۰	۶	ترکمنستان	۹
۴۰	۲۴	۱۶	۸	جمهوری ازبکستان	۱۰

ضمیمه شماره ۵

بیمه شخص ثالث و سائل نقلیه موتوری

طرفهای متعاقد اذعان می‌دارند که بیمه و سائل نقلیه موتوری به منظور پوشش مسؤولیت شخص ثالث بسیار مهم بوده و بخش ضروری تشکیلات حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای محسوب می‌شود. بدین منظور، مواد ذیل تحت عنوان ضمیمه شماره (۵) احصاء می‌شود.

ماده ۱ - از لحاظ این ضمیمه طرفهای متعاقد مفاد موافقتنامه متحدالشکل میان دفاتر را که مسؤول مدیریت و اجرای سیستم کارت سبز می‌باشند میان خود به کار خواهند گرفت.

ماده ۲ - طرفهای متعاقدی که هنوز به عضویت سیستمهای بین‌المللی کارت سبز در نیامده‌اند باید اقدامات لازم را جهت امضای موافقتنامه فوق‌الذکر انجام دهند.

ماده ۳ -

۱ - از لحاظ این ضمیمه طرفهای متعاقد باید از طرح موقت بیمه مسؤولیت شخص ثالث و سائل نقلیه موتوری استفاده نمایند مگر اینکه تمامی طرفهای متعاقد به سیستم بین‌المللی کارت سبز ملحق شوند.

۲ - ترتیب و شرایط اجرای طرح موقت بیمه‌ای فوق توسط کمیته فرعی بیمه شورای هماهنگی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتبالی

حمل و نقل ترانزیت مشخص خواهد شد.

۳ - از زمان لازم الاجراء شدن این موافقتنامه، هر یک از طرفهای متعاقد ملزم می شوند تا در مدت سه ماه یک شرکت ملی بیمه خاص یا سازمان تخصصی دیگر را جهت شرکت در طرح موقت پیشنهادی بیمه به عنوان دفتر ملی بیمه وسایل نقلیه موتوری مشخص نمایند.

ماده ۴ - دو نماینده از جانب هر یک از طرفهای متعاقد می بایست در کمیته فرعی بیمه شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت حضور داشته باشند یعنی از هیأت نظارت بیمه و سازمان مذکور که به عنوان دفتر ملی بیمه وسایل نقلیه موتوری (شرکت مجاز بیمه) عمل می نمایند.

شرح وظیفه کمیته فرعی بیمه مذکور به قرار زیر است:

الف - تعیین تعرفه بیمه ای و تهیه شرایط مربوط به دریافت حق بیمه و پرداخت خسارات مورد مطالبه (زیان مالی و صدمات بدنی).

ب - تهیه پیش نویس موافقتنامه چندجانبه بیمه ای میان طرفهای متعاقد و نظارت بر اجرای آن پس از امضای موافقتنامه مذکور.

ج - تهیه بیمه نامه مسؤلیت شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری.

د - بررسی پیشنهادات طرفهای متعاقد و تسلیم موضوعات بحث انگیز به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت جهت حل و فصل آنها، توافق بر سر پیش نویس مدارک و اسناد ضروری به وسیله دولتهای طرفهای متعاقد.

ه - بررسی دیگر موضوعات بیمه ای به منظور تسهیل در اجرای TTFA.

ماده ۵ - با توجه به مواد فوق الذکر، طرفهای متعاقد می بایست اقدامات ذیل را انجام دهند:

الف - ملزم نمودن شرکت یا شرکتهای بیمه که در قلمرو طرفهای متعاقد تأسیس شده و بیمه نامه مسؤلیت شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری را صادر می کنند به اینکه حداقل پوشش بیمه ای را در سطحی که توسط موافقتنامه های طرفهای متعاقد مشخص شده، تأمین نمایند.

ب - هماهنگ نمودن قوانین داخلی که برای اجرای مفاد این ضمیمه مورد نیاز است و

ج - اجازه انتقال سرمایه به منظور جبران غرامت پرداختی توسط دفاتر ملی طرفهای متعاقد دیگر

بیتالی

مطابق با مفاد سیستم بین‌المللی کارت سبز.
ماده ۶ - پیشنهادات تهیه شده توسط کمیته فرعی بیمه، برای تصویب به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت تسلیم خواهد شد.

ضمیمه شماره ۶

قوانین مربوط به حمل از طریق حمل و نقل جاده‌ای

بخش اول - سازمان حمل و نقل بین‌المللی کالا

ماده ۱ - حمل و نقل بین‌المللی کالا

حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده در میان طرفهای متعاقد موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت می‌باید مطابق با کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (CMR) مصوب نوزدهم می ۱۹۵۶ میلادی برابر با بیست و نهم اردیبهشت ۱۳۳۵ هجری شمسی و پروتکل آن (ژنو، پنجم ژوئیه ۱۹۷۸ میلادی برابر با چهاردهم تیر ۱۳۵۷ هجری شمسی) به اجرا گذاشته شود.
کشورهایی که امضاءکننده کنوانسیون مذکور نیستند، در مقام دادن تسهیلات و امکانات مناسب به حمل‌کنندگان طرفهای متعاقد موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت (TIFA) نمی‌باشند.

بخش دوم - سازمان حمل و نقل بین‌المللی مسافران

ماده ۲ - بلیط مسافری

- ۱ - براساس حقوق بین‌الملل، بلیط مسافری، قرارداد حمل محسوب می‌شود.
- ۲ - در صورت حمل مسافر، متصدی حمل، بلیط فردی یا جمعی صادر خواهد نمود.
- ۳ - بلیط مذکور می‌باید نام متصدی حمل را نشان دهد و بدون هیچ‌گونه قید و شرطی به این نکته



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

مسئله

اشاره کند که قرارداد حمل مشمول مفاد این قوانین می باشد. همچنین باید نام و هویت مسافر را نیز نشان دهد.

۴ - فقدان، تخلف یا نقص در بلیط نباید موجودیت یا اعتبار قرارداد حمل را که مطابق با مفاد این قوانین می باید بدون نقص باقی بماند، تحت الشعاع قرار دهد. در صورت فقدان، تخلف یا نقص بلیط، مسافر باید هویت خود را به طرف صادرکننده بلیط به منظور باقی ماندن در قرارداد حمل ارایه و اثبات نماید.

ماده ۳ - ثبت توشه

هرگاه مسافر مایل باشد توشه خود را ثبت کند و حمل کننده نیز بپذیرد، متصدی حمل می تواند و بنا به درخواست مسافر می باید در حدامکان همراه بلیط، سند ثبت توشه و یا هرگونه مدرک مشابه دیگری که نشانگر تعداد و نوع توشه تحویلی به وی و ارزش اظهار شده آن می باشد را صادر نماید.

ماده ۴ - مسئولیت در قبال صدمه بدنی مسافران

۱ - در صورتی که سانحه ای که منجر به فوت یا نقص عضو مسافر شده باشد، مرتبط با وسیله نقلیه بوده و هنگامی به وقوع بپیوندد که مسافر سوار بر وسیله حمل و یا در حال سوار و یا پیاده شدن از آن باشد و یا در حال بارگیری یا جابجایی توشه باشد و ناشی از غفلت یا سهل انگاری متصدی حمل و یا سایر اشخاصی که متصدی حمل مسئول آنها است نظیر کارگزاران و خدمه و یا هر شخصی که به استناد قرارداد حمل، متصدی حمل برای انجام تعهداتش از آنها استفاده می کند، باشد، یا چنانچه کارگزاران، خدمه و سایر اشخاص در حیطه شغل خود عمل کنند اگر چه چنین اعمال یا سهل انگاری ها از جانب خود آنها باشد متصدی حمل در قبال زیان یا خسارت ناشی از مرگ و یا صدمه بدنی یا قطع کامل اعضاء و یا ناتوانی کامل و دائم و یا صدمه مغزی مسافر مسئول خواهد بود.

اگر مرگ یا صدمه بدنی و یا قطع کامل اعضاء و یا ناتوانی دائمی و یا صدمه مغزی مسافر ناشی از تصادف، انفجار و یا آتش سوزی باشد، در صورت فقدان ادله مبنی بر برائت از آن، چنین غفلت و سهل انگاری مدنظر قرار خواهد گرفت.

۲ - مطابق با بند (۱)، متصدی حمل مسئول ضرر و زیان وارده به مسافر خواهد بود، در صورتی که

این ضرر و زیان:

مسئله

الف - به علت بروز نقص در وسایل حمل و نقل یا عدم کارآیی مناسب تجهیزات آن و یا
ب - به علت اشتباه یا غفلت از طرف فردی که متصدی حمل، وسایل حمل و نقل را از وی اجاره
نموده یا اشتباه و غفلت از طرف اشخاصی که درقبال آنها فرد، در صورتی که خودش حمل کننده باشد،
مطابق بند (۱) مسؤولیت آنها را برعهده داشته است.
۳ - به منظور اجرای مفاد بندهای (۱) و (۲) فوق، متصدی حمل و نقل متعهد می گردد تا پوشش
بیمه‌ای را برای مسافرین فراهم آورد.

ماده ۵ - مسؤولیت درقبال فقدان یا زیان وارده به توشه

۱ - مسافر در زمان تحویل توشه خود به حمل کننده، می باید ارزش کالای خود را اظهار نماید.
براساس این اظهارنامه، درموقع فقدان یا زیان وارده کلی یا جزئی به توشه، در صورتی که فقدان یا زیان
وارده به توشه مسافر در حین حمل و یا به علت اشتباه یا سهل انگاری متصدی حمل و یا افرادی که مسؤول
این کار هستند صورت پذیرد، حمل کننده پاسخگو خواهد بود. در صورت عدم وجود ادله کافی در نفی آن،
چنین اشتباه و سهل انگاری مسلم فرض خواهد شد اگر:

الف - فقدان یا زیان وارده به توشه ناشی و مرتبط با تصادف، انفجار یا آتش سوزی باشد و یا
ب - جایی که توشه به متصدی حمل و نقل تحویل داده شده است، از زمانی که او مسؤولیت آن را
برعهده گرفته تا زمان دریافت آن توسط فردی که ذی حق است یا طبق مفاد قرارداد توشه به امانت نزد او
گذاشته شود.

۲ - بند «۱» (ب) این ماده شامل وسایط نقلیه موتوری حامل وسایل حمل و نقلی یا لوازم همراه
این گونه وسایل نقلیه نخواهد بود.

۳ - متصدی حمل و نقل زمانی مسؤول فقدان یا زیان وارده به توشه که در بند (۱) به آن اشاره
شده است خواهد بود که:

الف - فقدان یا زیان وارده ناشی از نقص فنی وسیله نقلیه یا عدم کارآیی درست تجهیزات آن باشد
یا

ب - فقدان یا زیان وارده ناشی از اشتباه یا سهل انگاری از طرف فردی باشد که متصدی حمل از او
وسیله نقلیه را کرایه کرده است یا از طرف کسانی باشد که آن شخص، اگر خود او متصدی حمل و نقل بوده

بیتالی

باشد، طبق بند (۱) مسؤلیت آنها را برعهده داشته است.

ماده ۶ - میزان غرامت برای صدمه بدنی مسافران

میزان کل غرامت که متصدی حمل برای صدمه بدنی یا فوت مسافرین ملزم به پرداخت آن است برطبق قوانین طرفهای متعاقد مشخص می گردد مشروط بر این که مفاد قرارداد حمل فی مابین طرفها، موارد دیگری را مقرر ننماید.

ماده ۷ - میزان غرامت برای فقدان یا زیان وارده به توشه

براساس این قواعد هنگامی که متصدی حمل و نقل مسؤل پرداخت غرامت فقدان یا زیان جزئی یا کلی وارده بر توشه باشد، چنین غرامتی معادل مبلغ فقدان یا زیان وارده به توشه که از ارزش اعلام شده اولیه توسط هر مسافر تجاوز نخواهد کرد، مطالبه خواهد شد. در صورتی که ارزش توشه از قبل اظهار نشده باشد، مبلغ غرامت مطابق با قوانین ملی کشوری که مسؤلیت متصدی حمل و نقل در آنجا شروع می شود، حداقل معادل پنج دلار آمریکا به ازای هر کیلوگرم از توشه گم شده یا آسیب دیده محاسبه خواهد شد.

ماده ۸ - غرامت هزینه های قانونی و سایر هزینه ها

هزینه های قانونی و سایر هزینه هایی که توسط طرفهای متعاقد در دفاع از حقوق خود مطالبه می شود و یا هزینه هایی که می باید توسط متصدی حمل پرداخت گردد و سود محاسبه شده مطابق با قانون لازم الاجراء توسط دادگاه یا محکمه ای که رسیدگی به دعوی مزبور را در اختیار دارد، به مبالغ مورد اشاره در مواد (۶) و (۷) این قوانین اضافه خواهد شد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دائرة ترخیص

شماره ۳۱۰/۸۰۰۴

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیتسالی

ضمیمه شماره ۷

کنترل گمرکی

بخش اول - مفاد کلی

ماده ۱ - تعاریف

از نظر این ضمیمه و افزون بر تعاریف مندرج در ماده (۱) موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت از اصلاحات زیر استفاده می‌شود:

مقامات (اداره) گمرکی:

خدمات دولتی که مسؤول اجرای قوانین گمرکی و جمع‌آوری حقوق و عوارض و مالیات واردات و صادرات است و همچنین مسؤولیت اجرای آن دسته از دیگر قوانین و مقررات مربوط به واردات، صادرات و ترانزیت کالا، میان اشخاص دیگر را برعهده دارد.

علایم تشخیص و شناسایی گمرکی:

شیوه شناسایی و تشخیص گمرکی کالا و وسایل نقلیه، شرکتها و سایر مکانهایی که توسط مقامات گمرکی از طریق مهر و موم و نصب برجسبهای حروفی و عددی و سایر برجسبها و نشانهای شناسایی و الصاق برجسب توصیف کالا، عکسها و استفاده از اسناد حمل و سایر اسناد، انجام می‌پذیرد.

عملیات ترانزیت گمرکی:

رویه‌ای گمرکی است که برطبق آن کالا تحت نظارت گمرکی از طریق قلمرو طرفهای متعاقد از اداره گمرک خروجی به اداره گمرک مقصد حمل می‌گردد.

بیت‌المالی

اظهارکننده:

شخص حقیقی یا حقوقی که اظهارنامه کالا را برای عملیات ترانزیت گمرکی امضاء می‌کند، یا اظهارنامه به نام وی امضاء می‌شود.

اظهارنامه کالا برای ترانزیت گمرکی:

شامل اظهاری است که در فرمی دستوری تهیه گردیده و از طریق آن اشخاص ذی‌نفع کالا را برای عملیات ترانزیت گمرکی اظهار می‌نمایند و مشخصات مورد تقاضای گمرک جهت انجام عملیات ترانزیت گمرکی در آن قید می‌گردد.

اداره گمرک خروجی:

هر یک از ادارات گمرک یکی از طرفهای متعاقد که از آنجا عملیات ترانزیت گمرکی آغاز می‌شود.

اداره گمرک بین راهی:

هر یک از ادارات گمرک یکی از طرفهای متعاقد که وسایل نقلیه در طی عملیات ترانزیت گمرکی از آن عبور می‌کنند.

اداره گمرک مقصد:

هر یک از ادارات گمرک یکی از طرفهای متعاقد که در آن عملیات ترانزیت گمرکی خاتمه می‌یابد.

ماده ۲ - حیظه شمول ضمیمه

مفاد این ضمیمه، کالاها و وسایل نقلیه‌ای که ممکن است به نحوی مؤثر توسط مقامات گمرکی مهر و موم شود، یا با وسایل نقلیه غیرقابل مهر و موم تحت ترانزیت گمرکی کالا (حمل شوند) را دربر می‌گیرد که:

الف - از قلمرو یک طرف متعاقد به مقصد مکانی در قلمرو کشور ثالث از طریق قلمرو یک یا چند طرف متعاقد دیگر حمل شده باشد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بسته مالی

ب - از قلمرو کشور ثالث به مقصد مکانی در قلمرو یک کشور متعاقد از طریق قلمرو یک یا چند طرف متعاقد حمل شده باشد.

ج - از قلمرو یک کشور متعاقد به مقصد مکانی در قلمرو طرف متعاقد دیگر از طریق قلمرو یک یا چند طرف متعاقد حمل شده باشد.

ماده ۳ - حقوق و عوارض گمرکی و مالیات در عملیات ترانزیت گمرکی

۱ - طرفهای متعاقد، بر اساس قوانین ملی خود، موافقت می نمایند تا مجوز ورود موقت مواد لازم جهت تعمیر و نگهداری وسایل نقلیه و قطعات و تجهیزات مورد استفاده در دوره تعمیر و نگهداری، نظیر تعویض قطعات و تجهیزات مورد استفاده و به کار رفته در وسایل نقلیه ای که قبلاً و به طور موقت در قلمرو کشورهایشان پذیرفته شده اند را صادر نمایند. برای این گونه قطعات و تجهیزات، می توان اسناد پذیرش موقت و ضمانتنامه تقاضا نمود.

۲ - طرفهای متعاقد همچنین موافقت می نمایند تا یکدیگر را از پرداخت حقوق و عوارض و مالیات واردات این موارد معاف نمایند: سوخت و روغن های روان کننده موجود در مخازن معمولی وسایل نقلیه ورودی، قطعات یدکی مورد نیاز، قطعات و تجهیزات جانبی شامل تجهیزات ویژه بارگیری، تخلیه بار، حمل و حفاظت بار که بخشی از وسیله نقلیه محسوب می گردند.

۳ - کالاهای حمل شده بر اساس تضمین مالی مؤسسات ضامن طرفهای متعاقد شامل استفاده از کارنه تیر کنوانسیون تیر ۱۹۷۵ مشمول هیچ گونه تأخیر و جلوگیری بی دلیل واقع نمی شوند و از حقوق و عوارض گمرکی و دیگر هزینه ها معاف هستند.

۴ - مؤسسات ضامن طرفهای متعاقد، متعهد می شوند تا حقوق و عوارض و مالیات واردات و صادرات و هرگونه جریمه ای که بر طبق قوانین و مقررات گمرکی کشوری که بی قانونی در آنجا به وقوع پیوسته است را بپردازند.

ماده ۴ - مسیرهای ترانزیت گمرکی

طرفهای متعاقد متعهد می شوند تا مسیرهای ترانزیتی را که خود معرفی کرده اند و جزء ضمیمه یک TIFA است را برای عملیاتهای ترانزیت گمرکی در قلمروهای مربوطه خود مورد استفاده قرار دهند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۶/۲۸

پست

بسته‌بندی

ماده ۵ - ساعات کاری و صلاحیت ادارات گمرکی مرزی جهت ترانزیت

- ۱ - از نظر این ضمیمه ادارات گمرکی مربوطه که در مرز مشترک قرار دارند برطبق برنامه مورد توافق طرفهای متعاقد باز خواهند بود.
- ۲ - طرفهای متعاقد، ادارات گمرکی مرزی مربوطه خود را جهت ترخیص کلیه کالاهای حمل شده تحت عملیات ترانزیت گمرکی مطابق با مفاد این ضمیمه مجاز می‌کنند.

ماده ۶ - اظهارنامه کالا جهت ترانزیت گمرکی

- ۱ - طرفهای متعاقد، هنگام ارسال کالا به وسیله یکی از روشهای حمل و نقل درآمد و شد بین‌المللی، اظهارنامه کالا را تکمیل خواهند نمود.
- ۲ - به استثنای کشورهایی که امضاء کننده کنوانسیون تیر ۱۹۷۵ نیستند، هنگامی که آمد و شد ترانزیت مطابق با کنوانسیون تیر ۱۹۷۵ صورت پذیرد، به جای اظهارنامه کالا از کارنه تیر استفاده خواهد شد.
- ۳ - طرفهای متعاقد به هنگام ارسال کالا به چنین کشورهایی یا بالعکس از اظهارنامه ملی کالا یا اسناد حمل با مشخصات مندرج در اصلاحیه شماره (۱) این ضمیمه استفاده خواهند نمود.
- ۴ - جدای از جزئیات مقرر، مشخصات سند حمل می‌تواند شامل اطلاعاتی درخصوص نقاط خروجی موقت ممکنه (مسیری که محموله بین نقطه خروج و تحویل طی می‌کند) و وزن خالص کالا که برای بازرسی/تخمین مناسب حجم عملیات ترانزیت ضروری است، باشد.

ماده ۷ - مهر و موم و چفت و بست گمرکی

- ۱ - مهر و موم و چفت و بست مورد استفاده جهت اجرای عملیات ترانزیت گمرکی باید حداقل تابع شرایط مقرر در اصلاحیه (۲) این ضمیمه باشد.
- ۲ - از نظر این ضمیمه مهر و موم و چفت و بست که توسط مقامات گمرکی سایر طرفهای متعاقد (یا کشور ثالث نصب شده است و تابع شرایط اصلاحیه (۲) می‌باشد مورد قبول واقع خواهد شد. هرگاه طرفهای متعاقد چنین مهر و موم و چفت و بستهای خارجی را ناقص یا غیرایمنی تشخیص دهند و یا هرگاه (جا) مقامات گمرکی آنها قصد بررسی کالاها را داشته باشند این حق را برای خود محفوظ می‌دارند که مهر و موم و چفت و بستهای خود را نصب نمایند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۹/۲۸

پست

بسته‌بندی

۳ - طرفهای متعاقد نمونه‌های مهر و موم و چفت و بستهای گمرکی مورد استفاده جهت مقاصد عملیات ترانزیت گمرکی را برای یکدیگر تهیه خواهند نمود.

ماده ۸ - کیفیت فنی وسایل نقلیه قابل مهر و موم

۱ - وسایل نقلیه‌ای که مقرر است توسط گمرک برای عملیات ترانزیت گمرکی تحت (شرایط) این ضمیمه مهر و موم گردد باید به گونه‌ای ساخته و تجهیز شده باشد که :

الف - مهر و موم گمرکی به سادگی و به نحو مؤثر قابل نصب بر آنها باشد.

ب - هیچ گونه کالایی نباید بدون شکستن مهر و موم گمرکی یا برجای نهادن نشانه‌های دستکاری آشکار قابل برداشته شدن یا داخل کردن در قسمت مهر و موم شده وسایل نقلیه، باشد.

ج - هیچ گونه فضای مخفی که کالا قابل پنهان کردن در آنجا باشد نداشته باشد.

د - تمام فضاهای محتوی کالا به راحتی قابل دسترسی جهت بازرسی گمرکی باشد و برای حمل و نقل کالا تحت مهر و موم گمرکی مطابق با بند (۲) این ماده تصویب شود.

۲ - طرفهای متعاقد متعهد می‌گردند تا بدون انجام بازرسی در آینده، وسایل نقلیه تأیید شده توسط مقامات صلاحیت‌دار طرفهای متعاقد دیگر و وسایل نقلیه‌ای که مطابق با سند بین‌المللی که شرایط فنی و رویه تأیید وسایل نقلیه به منظور حمل و نقل بین‌المللی کالا را پیش‌بینی نموده تحت مهر و موم گمرکی تأیید شده پذیرش نمایند.

ماده ۹ - مشخصات ویژه وسایل نقلیه غیر قابل مهر و موم

۱ - وسایل نقلیه‌ای که توسط مقامات گمرکی برای عملیات ترانزیت گمرکی تحت این پروتکل مهر و موم نمی‌شوند، به گونه‌ای ساخته و تجهیز می‌شوند که فضاها و گودیهایی برای پنهان نمودن کالا در آن وجود نداشته باشد.

۲ - تمام فضاها جهت مخفی نمودن کالا می‌باید کاملاً برای بازرسی گمرکی قابل دسترسی باشد.

۳ - ترانزیت کالا/ اقلامی که مشمول حقوق و عوارض گمرکی بالاتری در کشورهای طرفهای متعاقد می‌شوند، در وسایل نقلیه غیر قابل مهر و موم مجاز نمی‌باشد.

۴ - اقلام/ کالاهایی که در وسایل نقلیه غیر قابل مهر و موم حمل می‌شوند، باید دارای کیفیت یکسان

و در بسته‌بندی‌های استاندارد باشند، بطوری که انجام بازرسی وسایل نقلیه، عملی و کم زحمت باشد.
۵ - به منظور جلوگیری از امکان تقلب و بی‌نظمی گمرکی، اقلام و کالاهایی که براساس این موافقتنامه در وسایل نقلیه غیرقابل مهر و موم حمل می‌شوند، در نقاط ورودی و خروجی طرفهای متعاقد، به‌طور یکسان مشمول بازرسی گمرکی خواهند شد.

بخش دوم - همکاری‌های اداری دوجانبه

ماده ۱۰ - مبادله اطلاعات

مقامات گمرکی طرفهای متعاقد بنا به درخواست، در اسرع وقت موارد ذیل را با یکدیگر مبادله می‌کنند:

- الف - اطلاعات مربوط به اظهارنامه‌های کالا که در قلمروشان تکمیل و پذیرفته شده است و مورد ظن، جعلی و نادرست هستند.
- ب - اطلاعات مربوط به امکان تعیین اصالت مهر و مومی را که اعطاء می‌شود در قلمرو آنها نصب شده است و باید مورد تأیید قرار گیرد.

ماده ۱۱ - اعلام اشتباهات

- ۱ - مقامات گمرکی طرفهای متعاقد بدهتاً و بدون تأخیر یکدیگر را از اشتباهات جدی رخ داده در اظهارنامه کالا یا هرگونه بی‌نظمی مهم دیگری که در ارتباط با تردد ترانزیتی تحت مفاد این ضمیمه انجام شده است، آگاه خواهند کرد تا موضوع مورد رسیدگی قرار گیرد و حقوق و عوارض گمرکی مربوطه گردآوری و اخذ گردد و از هرگونه تکرار چنین وضعیتی جلوگیری شود.
- در موارد اظهارنامه غلط و بی‌نظمی یا دستکاری مهر و موم و گمرکی و غیره، مسئولیت آن توسط مقامات گمرکی مربوطه طرفهای متعاقد، برطبق قوانین ملی مربوط خودشان تعیین می‌گردد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترخیص

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیت‌المالی

بخش سوم - تسهیلات انبارداری

ماده ۱۲ - اجازه انبار کردن کالاهای ترانزیتی

هرگاه انبار کردن چه قبل و یا چه بعد از آمد و شد ترانزیت یا در هر مرحله در طی چنین عملیاتی برای مثال در پست مرزی برای مدتی مناسب که باعث می‌شود تا کالا به مقصد نهایی در کشور ثالث تحویل داده شود، ضروری باشد، طرفهای متعاقد می‌توانند مطابق با قوانین ملی کشورشان اجازه دهند تا کالاهایی که از/یا به مقصد قلمرو طرفهای دیگر حمل می‌شود، در قلمرو کشورهایشان یا در انبار موقت و یا انبار گمرکی، انبار شوند.

ماده ۱۳ - عملیاتی که جهت کالاهای انبار شده مجاز می‌باشد

۱ - باید اجازه داد تا کالاهای انبار شده در انبار گمرکی مشمول عملیات عادی لازم جهت حفظ آنها در شرایط مناسب شوند. چنین عملیاتی با مجوز و تحت نظارت گمرکی شامل تمیز کردن، گردزدایی، غبارروبی، قسمت‌بندی کردن، نحوه ارسال، بارگیری و تخلیه، انبار و تعمیر یا تعویض بسته‌های ناقص همچنین هوا دادن، خشک کردن، ایجاد شرایط انبار در دمای مناسب و استفاده از روغن‌های روان‌کننده محافظ و حفاظت‌کننده‌ها، پوشش ضدزنگ قبل از حمل و نقل می‌باشد.

۲ - باید اجازه داد تا کالاها مشمول عملیات عادی لازم، جهت تسهیل انتقال آنها از محل انبار و حمل و نقل طولانی‌تر آنها گردد، چنین عملیاتی با مجوز و تحت نظارت گمرکی شامل ستون‌بندی، وزن کردن، علامتگذاری و برجسب‌گذاری، همچنین انتقال به وسیله نقلیه دیگر، عملیات ساده مربوط به کامل شدن، قرار دادن در وضعیت کار کردن، انتقال از داخل انبار گمرکی به یک مکان خاص، خواهد بود.

ماده ۱۴ - اسناد مربوط به انبارداری

هنگام ورود کالا به محل انبار، به موجب سند بازرگانی یا حمل و مدارکی نظیر اظهارنامه بار، سند حمل چند وجهی، بارنامه، بارنامه هوایی یا اظهارنامه، کالا جهت ترانزیت گمرکی کالا در انبار موقت پذیرفته می‌شود. کالاهای جا داده شده در انبار تابع رویه ملی انبارداری گمرکی خواهند بود.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بیتنالی

بخش چهارم - متفرقه

ماده ۱۵ - اولویت برای محموله‌های خاص

طرفهای متعاقد در هر اداره گمرکی که در طی عملیات ترانزیت گمرکی، ترخیص گمرکی در آنجا صورت می‌پذیرد، اولویت را به محموله‌هایی که شامل حیوانات زنده، کالاهای سریع‌الفساد و سایر کالاهای مورد نیاز فوری که می‌بایست به سرعت حمل شوند، می‌دهد.

ماده ۱۶ - حوادث

اتفاقات و سایر حوادث غیرمترقبه در مسیر میان‌راهی که بر عملیات ترانزیت گمرکی تأثیرگذار می‌باشد باید به نزدیکترین مقامات گمرکی صلاحیتدار به صحنه حادثه یا سایر حوادث غیرمترقبه گزارش شود و توسط این مقامات مورد بررسی قرار گیرد.

ماده ۱۷ - کالاهای از بین رفته

۱ - هرگاه مقامات گمرکی موافقت نمایند کالاهایی که از/یا به قلمرو طرف متعاقد دیگر براساس ترانزیت گمرکی حمل می‌شوند، بر اثر تصادف یا حادثه غیرمترقبه از بین رفته‌اند و به‌طور غیرقابل جبران زیان دیده‌اند یا با توجه به نوع، شکننده می‌باشند، از پرداخت حقوق و عوارض و مالیات واردات معاف خواهند بود. در صورت صدمه به کالا، اظهارنامه ارزش کالا در سند حمل برای ارزیابی میزان حقوق و عوارض مالیات اجباری می‌باشد. توافق مقامات گمرکی می‌باید مطابق با قوانین داخلی طرفهای متعاقد باشد.

۲ - باقیمانده این گونه کالاها ممکن است :

الف - به کشور عزیمت آن مجدداً صادر گردد، یا

ب - تحت نظارت گمرکی بدون لطمه‌ای به درآمد (گمرکی) معدوم شود یا فاقد ارزش تجاری

شود، یا

ج - با رضایت مقامات گمرکی بدون هیچ‌گونه هزینه‌ای در انبار بماند.

بیتسالی

ماده ۱۸ - حمل و نقل کالای خطرناک

کالای خطرناک بر طبق مقررات داخلی طرفهای متعاقد حمل و نقل خواهد شد.

ماده ۱۹ - بازنگری نحوه اجرای مفاد این ضمیمه

نمایندگان ادارات گمرکی طرفهای متعاقد (اعضای کمیته تجارت ترانزیتی اکو) جهت نظارت بر اجرای مفاد این ضمیمه دست کم سالی یک بار یا بنا به درخواست یکی از طرفهای متعاقد، یا شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت بایکدیگر ملاقات خواهند کرد.

اصلاحیه ۱ مربوط به ضمیمه ۷

مشخصات سند حمل

- ۱ - سند حمل شامل مشخصات ذیل می باشد :
 - الف - تاریخ سند حمل و محل تنظیم آن.
 - ب - نام و نشانی فرستنده.
 - ج - نام و نشانی متصدی حمل و نقل.
 - د - مکان و تاریخ تحویل گرفتن کالا و محل پیش‌بینی شده جهت تحویل کالا.
 - هـ - نام و نشانی گیرنده کالا.
- و - شرح استفاده رایج از ماهیت کالا و شیوه (نوع) بسته‌بندی و در مورد کالاهای خطرناک مشخصات کلی جهت تحویل آنها.
- ز - تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های ویژه آنها.
- ح - وزن ناخالص کالا یا مقدار کالاهایی که به گونه دیگر بیان می‌شوند.
- ط - عوارض مربوط به باربری (عوارض باربری و عوارض تکمیلی) حقوق گمرکی و سایر عوارض ناشی از عقد قرارداد تا زمان تحویل.
- ی - دستورالعمل لازم جهت گمرک و سایر تشریفات.
- ک - اظهاری مبتنی بر این که حمل و نقل بی هیچ قید و شرطی تابع قرارداد مربوط به مفاد این

بسته‌بندی

موافقتنامه است.

- ۲ - در صورت لزوم، سند حمل مشخصات ذیل را نیز دربر می‌گیرد :
 - الف - اظهاریه مبتنی بر این که انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر مجاز نمی‌باشد.
 - ب - عوارضی که فرستنده متعهد به پرداخت آن می‌شود.
 - ج - مقدار عوارض مربوط به پرداخت بهای کالا به هنگام تحویل آن.
 - د - اظهارنامه ارزش کالا و مقدار مشخص کننده سود ویژه در مرحله تحویل.
 - هـ - دستورالعمل فرستنده کالا برای متصدی حمل و نقل در رابطه با بیمه کالا.
 - و - محدوده زمانی مورد توافقی که در طی آن عملیات حمل باید انجام شود.
 - ز - فهرست اسنادی که در اختیار متصدی حمل و نقل است.

اصلاحیه ۲ مربوط به ضمیمه ۷

حداقل شرایط لازم برای مهر و موم و چفت و بست گمرکی

- ۱ - مهر و موم و چفت و بست گمرکی حداقل باید دارای شرایط ذیل باشد :
 - الف - محکم و بادوام باشد.
 - ب - به آسانی و سریع قابل نصب باشد.
 - ج - به آسانی قابل بازرسی و شناسایی باشد.
 - د - امکان برداشتن آن (مهر و موم و چفت و بست) مردود باشد یا بازکردن بدون شکستن (آن) یا دستکاری آن بدون بجا گذاشتن علائم ممکن نباشد.
 - هـ - استفاده بیش از یک بار آن مجاز نباشد.
 - و - طوری ساخته شود که امکان نسخه برداری و جعل کردن آن مشکل باشد.
- ۲ - خصوصیات فیزیکی مهر و موم :
 - الف - شکل و اندازه مهر و موم به گونه‌ای باشد که هر نوع علائم مشخص کننده‌ای به راحتی قابل خواندن باشد.
 - ب - هر سوراخی در مهر و موم باید متناسب با چفت و بست مورد استفاده، به‌کار رفته باشد و

بسته‌بندی

جای آن طوری باشد که وقتی مهر و موم بسته است چفت و بست محکم در آن جای گیرد.

ج - مواد بکار رفته در آن به اندازه کافی محکم باشد تا از شکستن ناگهانی و خراب شدن زودهنگام

آن (به خاطر وضعیت هوا، کنش شیمیایی و غیره) و دستکاری غیرقابل کشف، مانع گردد.

۳ - علائم مشخص کننده و شناسایی :

مهر و موم یا چفت و بست‌ها به تناسب موارد ذیل علامتگذاری می‌شوند :

الف - با بکاربردن یکی از واژه‌های «گمرک» یا «Tamoxch» برای نشان دادن این موضوع که این مهر

و موم گمرکی است.

ب - جهت نشان دادن کشوری که مهر و موم را به کار برده است، ترجیحاً از طریق تابلویی که جهت

شناساندن کشور ثبت وسایل نقلیه موتوری در تردد بین‌الملل استفاده می‌شود.

ج - شناسایی اداره گمرکی که به وسیله آن یا تحت اختیار آن مهر و موم نصب می‌شود. برای مثال

با استفاده از اعداد و حروف کد.

ضمیمه شماره ۸

شرح وظایف شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC)

ماده ۱ - اختیارات و ترکیب شورا

۱ - شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت مسئول نیل به اهداف موافقتنامه چارچوب حمل و نقل

ترانزیت اکو (TTFA) خواهد بود. این شورا کار نظارت، اجرا و هماهنگی موضوعات مربوط به حمل و نقل

ترانزیت در میان طرفهای متعاقد را برعهده خواهد داشت.

۲ - شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت متشکل از رؤسای کمیته‌های بین وزارتخانه‌ای جهت

تسهیلات مرزی و ارتقای حمل و نقل بین‌المللی یا نمایندگان رده بالای طرفهای متعاقد که به موضوعات

حمل و نقل ترانزیت رسیدگی می‌کنند، می‌باشد.

۳ - شورا می‌تواند هیأت‌های معین خود را تأسیس کند، تا در انجام وظایفش به او یاری رسانند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پوست

بیست و نهم

ماده ۲ - اهداف و وظایف شورا

- ۱ - شورا موضوعات مربوط به حل و فصل مسائل حمل و نقل ترانزیت در متن موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت را مورد بررسی قرار می‌دهد:
- الف - مطالعه تمامی موضوعات مربوط به هماهنگی در زمینه آمد و شد ترانزیت که طرفهای متعاقد برای ارتقای آن موافقت می‌نمایند.
- ب - یافتن راههای رسیدن به توافق میان طرفهای متعاقد در زمینه موضوعات مربوط به پروژه‌های منطقه‌ای در قلمرو طرفهای متعاقد با هدف بهبود شرایط ترانزیت.
- ج - قاعده‌مند کردن اصول و مفاد کلی حاکم بر آمد و شد ترانزیت در میان طرفهای متعاقد.
- د - تضمین فهم و کاربرد یکسان مفاد موافقتنامه و ضمائم آن.
- هـ - در نظر گرفتن اقداماتی با هدف تطبیق موافقتنامه با نیازها و پیشرفتهای فن‌آوری جدید.

ماده ۳ - اجلاس شورا

- ۱ - شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت حداقل سالی یک بار تشکیل جلسه خواهد داد.
- ۲ - بنا به درخواست هر یک از طرفهای متعاقد، که از طریق دبیرخانه ارسال می‌گردد، شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأت‌های معین آن می‌توانند اجلاس فوق‌العاده برگزار نمایند.
- ۳ - ریاست شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأت‌های معین میان طرفهای متعاقد سالیانه و به طور ادواری خواهد بود.
- ۴ - نشست‌های منظم شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت در هر یک از طرفهای متعاقد به صورت ادواری و براساس اصل میهمان‌نوازی برگزار خواهد شد. در صورت توافق نشستهای فوق‌العاده، در هر یک از کشورهای طرفهای متعاقد و مطابق با همان شرایط فوق برگزار می‌گردد.
- ۵ - رؤسای شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأت‌های معین در طی دوره برگزاری اجلاس و تا زمان برعهده‌گرفتن مسؤلیتها توسط رئیس جدید، سمت خود را حفظ خواهند کرد.
- ۶ - وظایف دبیرخانه شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأت‌های معین آن توسط دبیرخانه اکو انجام می‌شود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

بیت

ماده ۴ - تصمیمات شورا و هیأت‌های معین آن

۱ - تصمیمات توسط شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و از طریق توافق عام اتخاذ خواهد شد و برای طرفهای متعاقد الزام‌آور می‌باشد. در صورت عدم دسترسی به توافق عام و عدم پذیرش نظر اکثریت توسط یکی از طرفهای متعاقد، شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و یا یکی از طرفهای متعاقد می‌تواند درخواست نماید تا موضوع از طریق داوری و مطابق با مفاد مواد (۳۷) تا (۳۹) موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت حل و فصل شود.

۲ - تصمیمات توسط هیأت‌های معین شورا و از طریق توافق عام اتخاذ خواهد شد و به وسیله شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت تصویب می‌شود. در صورت عدم دسترسی به توافق عام، موضوع به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت جهت اتخاذ تصمیم ارجاع داده خواهد شد.

پروتکل امضاء متون ضمانت موافقتنامه

چارچوب حمل و نقل ترانزیت (ECO)

کشورهای متعاقد، پس از امضاء موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت (ECO) در نهم ماه مه ۱۹۹۸ (مطابق با ۱۹ اردیبهشت ۱۳۷۷) در آلمانی، ضمانت‌ذیل را می‌پذیرند:

ضمیمه شماره ۱ - مسیرهای مقرر ترانزیتی جاده‌ای، ریلی و آبراههای داخلی.

ضمیمه شماره ۲ - حداقل مشخصات فنی جاده‌هایی که در حمل و نقل ترانزیت مورد استفاده قرار

می‌گیرد.

ضمیمه شماره ۳ - حداقل مشخصات فنی حمل و نقل ریلی که در حمل و نقل ترانزیت مورد

استفاده قرار می‌گیرد.

ضمیمه شماره ۴ - نیازهای فنی وسایل نقلیه جاده‌ای.

ضمیمه شماره ۵ - بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری.

ضمیمه شماره ۶ - قوانین مربوط به حمل از طریق حمل و نقل جاده‌ای.

ضمیمه شماره ۷ - کنترل گمرکی.

ضمیمه شماره ۸ - شرح وظایف شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت (TTCC).



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت‌المالی

شماره ۳۱۰/۸۰۰۲

تاریخ ۱۳۸۵/۰۱/۲۸

پست

در حضور شاهدان، امضاء کنندگان ذیل که از طرف دولتهای متبوع خود مختار هستند، این پروتکل

را امضاء نمودند :

- از طرف دولت اسلامی افغانستان
- از طرف دولت جمهوری آذربایجان
- از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران
- از طرف دولت جمهوری قزاقستان
- از طرف دولت جمهوری قرقیزستان
- از طرف دولت جمهوری اسلامی پاکستان
- از طرف دولت جمهوری تاجیکستان
- از طرف دولت جمهوری ترکیه
- از طرف دولت ترکمنستان
- از طرف دولت جمهوری ازبکستان

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و چهل و پنج ماده و هشت ضمیمه در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیستم فروردین ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و پنج مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

غلامعلی حدادعادل

رئیس مجلس شورای اسلامی