

نقل از شماره ۱۷۹۲۸ - ۱۳۸۵/۶/۲۳ روزنامه رسمی

۱۳۸۵/۶/۷

شماره ۳۱۰/۹۰۴۰۴

جناب آقای دکتر محمود احمدی نژاد

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

لایحه الحاق به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل عبوری (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 ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس با اصلاحاتی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست ارسال می گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل

۱۳۸۵/۶/۲۱

شماره ۶۷۵۴۹

وزارت راه و ترابری

قانون الحاق به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل عبوری (ترانزیت) اکو که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیست و دوم مرداد ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و پنج مجلس

شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۵/۶/۱ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۳۱۰/۹۰۴۰۴ مورخ ۱۳۸۵/۶/۷ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده است، به پیوست جهت اجراء ابلاغ می گردد.

رئیس جمهور - محمود احمدی نژاد

قوانین

### قانون الحاق به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل عبوری (ترانزیت) اکو

**ماده واحده -** به دولت اجازه داده می شود با رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در ماده (۳۷) و بند (۱) ماده (۴) ضمیمه (۸) و با رعایت اصل پانزدهم (۱۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در درج عبارت فارسی به جای متون لاتین در بندهای (الف) و (ب) جزء (۲) بخش سوم ضمیمه شماره (۱) به موافقتنامه چارچوب حمل و نقل عبوری (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 عبوری (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/49/150) و اعلامیه عشق‌آباد در مورد توسعه زیربنای ارتباطات و

حمل و نقل و شبکه خط لوله‌های فراملی در منطقه اکو (۱۹۹۷) میلادی و نیز؛

با در نظر گرفتن اهداف و اصول تصریح شده در کنوانسیون تجارت ترانزیت کشورهای

بدون ساحل، (۱۹۶۵) میلادی و سایر کنوانسیونهای بین‌المللی تجارت، گمرک و حمل و نقل،

موافقتنامه تجارت ترانزیت اکو (۱۹۹۵).

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.
- پ - «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 (درمسیرهای توافق شده) از قلمروشان صورت می‌گیرد.
- ت - «مجوز» یعنی، سندی که توسط مقام ذی‌صلاحی از یک طرف متعاقد صادر شده باشد که به خودروهایی موتوری ثبت شده (نمره‌گذاری شده) در طرفهای متعاقد دیگر حق ورود یا خروج و ترانزیت از میان قلمرو طرف متعاقد دیگر را می‌دهد.
- ث - «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.
- ج - «حمل‌کننده» یعنی، شخص حقیقی یا حقوقی که مجاز به حمل و نقل بین‌المللی کالا یا مسافر است و به‌وسیله او یا به اسم او قرارداد حمل کالا یا مسافر با یک حمل‌کننده کالا/ حمل‌کننده با کشتی یا حمل‌کننده مسافر امضاء شده است.
- چ - «حمل‌کننده با کشتی» یعنی، هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او قرارداد حمل کالا با یک حمل‌کننده یا هر فردی که توسط او یا به اسم او یا از طرف او که در عمل کالا به حمل‌کننده تحویل می‌شود 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 حمل‌کننده با کشتی را امضاء می‌کند.
- خ - «گیرنده» یعنی، شخصی که قرار است محموله را دریافت نماید.
- د - «حق‌العملکاری کالا» به کلیه خدماتی که به حمل، تحکیم بار، انبار، رسیدگی، بسته‌بندی و یا توزیع کالا و نیز خدمات مشاوره‌ای و معاونتی در رابطه با این موارد اطلاق می‌شود، ولی تنها به موضوعات گمرکی و مالی، اعلان کالا برای مقاصد اداری، فراهم کردن

بیمه برای کالا و جمع‌آوری یا فراهم آوردن مدارک یا پرداختهای لازم مربوط به کالا محدود نمی‌شود.

ذ - «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 بسته‌بندی شده‌اند، در صورتی که ارسال‌کننده با کشتی چنین اقلام حمل و نقل یا بسته‌بندی را تهیه نموده باشد جزو «کالا» محسوب خواهد شد.

ر - «قرارداد حمل» یعنی، هر قراردادی که طی آن حمل‌کننده حمل کالا، مسافر یا اثاثیه ترانزیت در مقابل پرداخت پول از یکی از طرفهای متعاقد به طرفی دیگر برعهده می‌گیرد.  
 ز - «مسافر» یعنی، هر شخص (حقیقی) که در اجرای قرارداد حمل که توسط او یا از سوی او بسته شده است به وسیله حمل‌کننده به‌طور رایگان یا دریافت پاداش حمل می‌گردد.  
 س - «اثاثیه» کلیه اقلامی که تحت قرارداد حمل، من جمله خودروها را شامل گردد ولی لوکوموتیو و کامیونها در عبور و مرورهای تجاری را شامل نمی‌شود.

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

ص - «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 موافقتنامه‌های بین‌الملل مطاع طرفهای متعاقد که گمرکات، مسؤول ارائه آن هستند.

ض - «عوارض واردات و مالیاتها» یعنی، عوارض گمرکی و کلیه عوارض، مالیاتها، نرخها و هزینه‌های دیگر که برطبق قوانین داخلی، یا در ارتباط با واردات کالا جمع‌آوری می‌شوند ولی هزینه خدمات ارائه شده را شامل نمی‌گردد.

ط - «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 به‌طور 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

ظ - «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.

ع - « 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 پیش نویس موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت و ضمایم آن بدین شرح می باشد:

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 مسافرین و اجتناب از تأخیرهای غیرضروری در حین عبور ترانزیت از قلمروهای طرفهای متعاقد.

پ - 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.

## 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 براساس شرایط مندرج در این موافقتنامه و ضmann 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 براساس 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 (ITCC) 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.

## ماده ۷ - حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی

۱- طرفهای متعاقد ترغیب و ارتقاء سطح حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی را برعهده می‌گیرند.

۲- عملیات حمل و نقل چندوجهی براساس مستندات و مراحل شناخته شده بین‌المللی مبتنی می‌باشد.

## ماده ۸ - تسهیلات مرزی

طرفهای متعاقد باید تسهیلات کافی و تأسیسات مربوطه لازم برای جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و کشتیرانی داخلی و نیز حمل و نقل چندوجهی را فراهم آورند، مانند پایانه‌های حمل و نقل ترکیبی، نقاط عبور از مرز، ایستگاههای مبادله، بنادر اتصال کشتی‌های 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 می‌کنند تا

الف - پاسگاههایی را در نقاط تعیین شده مرزی با محل‌های 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 می‌باشد.

پ - تأمین تسهیلات انبارداری برای نگاهداری کالاها.

ت - هماهنگ کردن ساعات کار پست‌های مرزی همجوار.

ث - تأمین فضای کافی جهت پارک برای کانتینرها و کامیونها و دیگر وسیله‌های نقلیه‌ای که در انتظار ترخیص کالا هستند.

ج - تأمین خدمات پستی و ارتباط دور معتبر.

چ - تسهیل عبور سریع و مؤثر کالاها میان کشورهای طرف متعاقد و انتخاب مجموعه‌ای یک شکل از اسناد حمل.

## ماده ۱۰- ایمنی حمل و نقل ترانزیت

۱- طرفهای متعاقد باید تمامی اقدامات ضروری را به منظور ایمنی و حفاظت محیط زیست در هنگام عبور در طول جاده‌های ترانزیت در نظر بگیرند.

۲- طرفهای متعاقد باید تمامی کمک ممکن را در مواقع حادثه‌های عبور و مرور در کشورهايشان به‌عمل آورند من جمله حادثه در مورد وسایل نقلیه ترانزیت بخصوص هنگامی که مسافزین و مواد غذایی فسادپذیر مد نظر می‌باشد.

## ماده ۱۱ - تأسیس دفاتر

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

## ماده ۱۲ - روادید ورود مکرر و عبوری

- ۱- طرفهای متعاقد به رانندگان وسایط نقلیه و افرادی که در عملیات عبور و مرور ترانزیت بین المللی اشتغال دارند و به اشخاصی که باید روادید اخذ کنند، روادید ورود مکرر و ترانزیت که برای مدت یک سال معتبر است و هربار 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 می نمایند.

- 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 می باشند در حد ظرفیت هایشان تأمین تسهیلات ضروری 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 جادهای

#### ماده ۱۴ - مقررات عبور و مرور

- ۱- طرفهای متعاقد اقدامات مناسبی به منظور تضمین اینکه مقررات حمل و نقل جادهای جاری در قلمرو آنها در مفاد، با مقررات کنوانسیون حمل و نقل جادهای ۱۹۶۸ میلادی و کنوانسیون علائم و نشانه های جادهای ۱۹۶۸ میلادی 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 جادهای

- ۱- در صورتی که مجوز حمل و نقل جادهای 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 جاده‌ای حمل و نقل کالا، اثاثیه و مسافرین در عبور و مرور ترانزیت را بدون هیچ‌گونه محدودیت و سهمیه‌ای تقبل می‌نمایند.

#### 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 متعاقد حمل و نقل نمایند.

#### ماده ۱۷ - پذیرش موقت وسایط حمل و نقل

۱- هر طرف متعاقد اجازه می‌دهد که وسایل حمل و نقل طرفهای متعاقد 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 متعاقد 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 متعاقد 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 متعاقد تعیین می‌گردد.

#### ماده ۲۰ - شناسایی متقابل گواهینامه‌های رانندگی

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

#### 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 میلادی 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 در خصوص 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.

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 می‌کنند.

۴- طرفهای متعاقد قوانین استفاده از واگنها را تدوین می‌نمایند و چارچوب سازمان همکاری میان خطوط آهن، OSJD, RIV, PPW, RIC را در نظر خواهند داشت.

۵- طرفهای متعاقد قوانین و رویه‌هایی در خصوص مسافری بین‌المللی راه‌آهن و عبور و مرور تدوین خواهند نمود و قوانین موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی مسافر (SMPO) همچنین موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی کالا (SMGS)، CIV, COTIF/CIM را در نظر خواهند داشت و قوانین و رویه‌ها را در چارچوب OSJD و UIC تدوین می‌نمایند.

## فصل هفتم - شرایط عمومی حمل و نقل داخلی

### ماده ۲۵ - کشتیرانی آبهای داخلی

۱- طرفهای متعاقد، موافقت می‌نمایند که کشتیرانی در آبهای داخلی آزاد باشد و عبور و مرور ترانزیت به روی کشتی‌ها و خدمه‌های 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 کشتی‌هایی که در کشتیرانی آبراههای داخلی شرکت دارند را در مطابقت با قوانین اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی ITU تقبل می‌نمایند.

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

### 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 (TIR) 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.

## فصل دهم - اسناد و روش کار

### ماده ۲۰ - 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 می گذارند و توافق می نمایند که این هزینه ها و تأخیرها را به حداقل برسانند.

۲- بنابراین طرفهای متعاقد متعهد می شوند که:

الف - تعداد اسناد را محدود ساخته و اقدامات و تشریفات مورد نیاز برای عبور ترانزیتی آنها را حتی المقدور کاهش دهند.

ب - اسنادشان را با طرح و شیوه سازمان ملل برای اسناد تجاری هماهنگ سازند.

پ - حتی الامکان مشخصات و کد کالاها را با آنهایی که معمولاً در تجارت بین المللی مورد استفاده واقع می شوند هماهنگ سازند.

ت - به صورت دوره ای نیاز به تمامی اسناد و اقدامات تجویز شده برای عبور ترانزیت و استفاده از آنها را مورد بررسی قرار دهند.

ث - هرگونه سند و نیازمندی صوری را که زائد تلقی شدن آنها مورد توافق واقع شده و یا هیچگونه هدف خاصی را تأمین نمی کند 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 با توجه به عبور ترانزیتی قرار است صورت پذیرد قبلاً به اطلاع طرفهای متعاقد دیگر خواهند رساند.

### ماده ۳۲ - اسناد و اقدامات اولیه

اسناد و اقدامات اولیه ای که قرار است توسط طرفهای متعاقد در جهت اجرای این موافقتنامه به کار گرفته شود در ضمیمه (۷) مشخص گردیده است.

## 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 در 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 (CCTT)» 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 ضامائم 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.

## فصل دوازدهم - بندهای نهایی

### ماده ۴۰ - وظایف امین اسناد

۱- این موافقتنامه و کلیه اسناد الحاقی، تصویب و امضای مشخص به امین اسناد سپرده می شود. 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 می کند.  
ب - نسخه هایی برابر با متن اصلی این موافقتنامه را تهیه کرده و آنها را به طرفها و کشورهای که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند منتقل می کند.  
پ - هرگونه امضای این موافقتنامه را دریافت می کند و هرگونه سند، ابلاغ و اطلاع مربوط به آن را دریافت کرده و نگهداری می کند.  
ت - این که آیا امضاء و یا هرگونه سند، ابلاغ و یا اطلاع در رابطه با این موافقتنامه در شکل مناسب و صحیح آن می باشد یا خیر بررسی می کند و در صورت نیاز موضوع را به اطلاع کشور مورد بحث می رساند.  
ث - اعمال، ابلاغها و اطلاعات مربوط به این موافقتنامه را به اطلاع طرفها و کشورهای که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند می رساند.  
ج - به کشورهای که حق دارند عضو این موافقتنامه شوند اطلاع می دهد که چه وقت امضاء و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق مورد نیاز برای لازم الاجرا شدن این موافقتنامه دریافت شده و یا به امانت گذاشته شده است.  
چ - موافقتنامه فعلی مربوط به امضاء تصویب و الحاق سایر کشورها را به اطلاع کشورهای شرکت کننده می رساند.  
ح - موافقتنامه فعلی اجرای اصلاحات این موافقتنامه را به اطلاع کشورهای شرکت کننده می رساند.  
خ - این موافقتنامه را نزد دبیرخانه سازمان ملل ثبت می کند.  
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 امضاء کننده و طرفهای متعاقد خواهند رساند.

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

۱- کشورهای عضو آکو حق دارند که عضو این موافقتنامه شوند. سایر کشورهای عضو آکو نیستند می‌توانند به شرط توافق همه « کشورهای عضو آکو » 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 داشته‌باشد، یا  
پ - 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 (پ) پیوندد 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 آکو 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 (و قید 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 سپرده‌گذاشتن 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 حمل کالا، اثاثیه و مسافر که در تاریخ لازم‌الاجرا 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 در آمدن آن به وسیله اعلام کتبی خطاب به امین اسناد این موافقتنامه را فسخ کنند.

۲- چنین اعلام فسخی در اولین روز ماهی که متعاقب انقضای یک سال پس از دریافت اطلاعاتیه توسط امین اسناد می‌آید اجرا خواهد شد. در صورتی که مدت بیشتری در این اطلاعاتیه قید شده باشد با انقضای این مدت طولانی‌تر پس از دریافت اطلاعاتیه توسط امین اسناد اعلام فسخ قرارداد به اجرا درمی‌آید.

امضاءکنندگان 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 میلادی برابر با نوزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۷۷ هجری شمسی در آلماتی در یک نسخه اصلی به زبان انگلیسی به امضاء رسید.

جمهوری اسلامی افغانستان	جمهوری آذربایجان	جمهوری اسلامی ایران
جمهوری قزاقستان	جمهوری قرقیزستان	جمهوری اسلامی پاکستان
جمهوری تاجیکستان	جمهوری ترکیه	ترکمنستان
جمهوری ازبکستان		

#### 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 (TTFA) 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 AGTC AGC و موافقتنامه OSZHD.

AC - مسیرهای مندرج در AGTC و موافقتنامه OSZHD.

A - مسیرهایی که فقط در موافقتنامه OSZHD ذکر شده‌اند

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:

- |                             |                        |
|-----------------------------|------------------------|
| ۱ - آکتائو (قزاقستان)       | باکو (آذربایجان)       |
| ۲ - آکتائو (قزاقستان)       | مخاچکالا (روسیه)       |
| ۳ - آکتائو (قزاقستان)       | نکا (ایران)            |
| ۴ - آکتائو (قزاقستان)       | نوشهر (ایران)          |
| ۵ - آکتائو (قزاقستان)       | امیرآباد (ایران)       |
| ۶ - آکتائو (قزاقستان)       | آستراخان (روسیه)       |
| ۷ - باکو (آذربایجان)        | آستراخان (روسیه)       |
| ۸ - باکو (آذربایجان)        | مخاچکالا (روسیه)       |
| ۹ - باکو (آذربایجان)        | نکا (ایران)            |
| ۱۰ - باکو (آذربایجان)       | انزلی (ایران)          |
| ۱۱ - باکو (آذربایجان)       | نوشهر (ایران)          |
| ۱۲ - باکو (آذربایجان)       | ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |
| ۱۳ - نکا (ایران)            | ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |
| ۱۴ - نوشهر (ایران)          | آستراخان (روسیه)       |
| ۱۵ - نوشهر (ایران)          | مخاچکالا (روسیه)       |
| ۱۶ - نوشهر (ایران)          | ترکمن‌باشی (ترکمنستان) |
| ۱۷ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | آستراخان (روسیه)       |
| ۱۸ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | مخاچکالا (روسیه)       |
| ۱۹ - ترکمن‌باشی (ترکمنستان) | انزلی (ایران)          |
| ۲۰ - انزلی (ایران)          | آستراخان (روسیه)       |
| ۲۱ - انزلی (ایران)          | مخاچکالا (روسیه)       |
| ۲۲ - انزلی (ایران)          | آکتائو (قزاقستان)      |

۲ - رودخانه‌ها و کانالها:

الف - خطوط کشتیرانی در رودخانه ایرتیش (IRTYSH)



اوست (Ust) - کامینوگست (Kamenogrsk) - سمیپالاتینسک (Semipalatinsk) - پاولودار (Pavlodar) - قزاقستان (Kazakistan) - امسک (Omsk) - روسیه (Russia) - تابولسک (Tobolsk) - خانتی (Khanty) - مانسیسک (Mansiysk) - سالیهار (Salekhard) - کاراسی (KaraSea) - اقیانوس منجمد شمالی (Arctic Ocean) - ب - خطوط کشتیرانی در رودخانه‌های پیانچ و آمودریا: شیرخان بندر (Bender Sherhan) - افغانستان (Afghanistan) - نیژنی پیانچ (Nizhniy Pyanj) - تاجیکستان (Tajikistan) - ترمذ (Termez) - ازبکستان (Uzbekistan) - مکری (Mukry) - ترکمنستان (Turkmenistan)

### ضمیمه شماره ۲

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

قرار می‌گیرد:

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

#### ماده ۱ -

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

- شروطی که (موافقتنامه اروپایی) شریانهای اصلی تردد بین‌المللی باید با آنها مطابقت داشته باشد. (ضمیمه ۲ / ECE/TRANS/۱۶ / اصلاحیه ۲).

- شناسایی و علامتگذاری E Roads - E (ضمیمه ۳ ECE/TRANS/۱۶ اصلاحیه ۲).

۲- کشورهایی که به موافقتنامه فوق نیبوسته‌اند، 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 میلادی) AGR و ضمایم فوق‌الذکر این موافقتنامه می‌باشد 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 میلادی در نظر گرفته شده است منطبق باشد.

**ماده ۳ -** 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.

### 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 میلادی 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 میلادی برابر با دوازدهم بهمن ۱۳۷۰ هجری شمسی، 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 باید به‌عنوان اهداف عمده‌ای در نظر گرفته شود که مطابق با طرحهای توسعه راه‌آهن ملی می‌توان به آنها دست یافت. مقادیر دیگر به‌عنوان 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 برای خدمات فری<sup>۱</sup> که به عنوان جزء لاینفک شبکه راه‌آهن محسوب می‌گردد، 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	
	خطوط موجود	در حال حاضر	عوامل	
خطوط جدید	مقادیر هدف			
۱۴۳۵mm <sup>۱</sup> ۱۵۲۰mm <sup>۲</sup> ۱۶۷۶mm		۱۴۳۵mm ۱۵۲۰mm ۱۶۷۶mm	عرض خط	۱
۱-۲	۱-۲	۱-۲	تعداد خطوط	۲
UIC <sup>۳</sup> OSJD	SJD, UIC <sup>۲</sup> GB	طبق ضمیمه ۵ SMGS	گاباری خط (استاتیک)	۳
۴/۵-۴/۸ m	۴/۵-۴/۸ m	۴-۴/۸ m	حداقل فاصله مابین مراکز خطوط (۱)	۴
۱۲۰ Km/h <sup>۶</sup> ۷	Km/h <sup>۵</sup> ۹-۱۲۰	۴۰-۹۰ Km/h	حداقل سرعت اسمی	۵
۲۲/۵t ۲۲/۵t	۲۲/۵t ۲۰t	۱۷/۲۷-۲۲/۵t ۲۰t	بارمحوری مجاز با توجه به سرعت < ۱۰۰ Km/h > ۱۰۰ Km/h	۶
۱۲/۵m /mm	مشخص نشده	مشخص نشده	حداکثر شیب <sup>۸</sup>	۷
۷۵۰-۸۵۰m	۷۵۰-۸۵۰m	۳۸۵-۸۵۰m	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 باشد. 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 شود، استفاده از مسیرهای تک خطه نیز مجاز می باشد.

- ۱- پیشنهادی
- ۲- پیشنهادی
- ۳- UIC (اتحادیه بین المللی راه آهنها)
- ۴- UIC (اتحادیه بین المللی راه آهنها)
- ۵- حداقل استاندارد برای قطارهای حمل و نقل ترکیبی
- ۶- حداقل استاندارد برای قطارهای حمل و نقل ترکیبی
- ۷- 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.
- ۸- 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.

## 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 سرمایه‌گذاری کلان ندارد لذا اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (UIC) برای خطوط جدید گاباری (GS) انتخاب گردیده است.

برای نمونه گاباری GC اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها امکانات ذیل را فراهم می‌آورد:  
الف - حمل و نقل کالا به وسیله وسایط نقلیه جاده‌ای و ناوگان جاده‌ای از جمله کامیون با تریلر، وسایط نقلیه منفصل شونده، تراکتور و نیمه‌کشنده‌ها) که با گاباری جاده‌ای اروپا (بارتفاع ۴m و پهنا ۲/۵m) و واگنهای ویژه با ارتفاع بار حداکثر ۶۰cm بالای سطح ریل مطابقت داشته باشد.

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

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

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

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

خطوط موجود در مناطق کوهستانی دارای تونلهای زیادی است که با گاباری خط و یا گاباریهایی با ارتفاع نسبتاً بیشتر در مرکز خط مطابقت دارد. افزایش این امر جهت مطابقت با گاباری GC اتحادیه راه‌آهن‌ها UIC تقریباً در تمام موارد و از نقطه‌نظر 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 پهنا 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 پهنا ۲/۵m و ارتفاع ۲/۶m را روی واگنهای مسطح معمولی (ارتفاع بارگیری ۱/۲۴۶m) فراهم می‌سازد.

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

ت - حمل و نقل کانتینرها/ و مخزنهای غیرثابت با ارتفاع ۲/۹m و پهنا 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 وسایط نقلیه مشخص می گردد.

### ۴- بار محوری مجاز:

بار محوری مجاز آن است که خطوط ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی باید قابلیت تحمل آن را دارا باشد. 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 باشد:

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.

### نمودار ۱

گاباری خط GA و GB و GC که در جزوه شماره ۵۰۶ OR ICU 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.

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

۱-۳- ارائه اطلاعات قابل اعتماد و به‌موقع در خصوص روشهای حمل و نقل، ارائه اسناد

به روشی ساده، ریسک پایین وارد شدن آسیب به کالا.

۱-۴- توانایی حمل انواع کانتینرهای استاندارد و وسایل بارگیری دیگر که در جاده‌های

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.
- ۵-۲- 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	۲۵۶-۸۵۰ 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.

## پ - 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 (UIC) پیشنهاد گردیده، باید قابل اجرا باشند.

## ت - حداقل استانداردها برای پایانه‌ها

۹ - به منظور حمل و نقل مناسب محمولات در پایانه‌ها، شرایط ذیل می‌باید فراهم شود:  
۱-۹ - 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.  
۲-۹ - زمان انتظار برای تحویل کالا به وسیله وسایل نقلیه جاده‌ای و یا بارگیری کالا در پایانه‌ها نباید بیشتر از شصت دقیقه باشد.

۳-۹ - 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.

## ث - 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 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 UICB یا گاباری UIC).

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

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

ث - 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 ایستگاههایی می‌باید 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 به‌کار گرفته برای انتقال واحدهای بارگیری به واگنها با گاباری متفاوت باید همان استانداردهایی باشند که در پایانه‌ها جهت انتقال کالا به‌کار گرفته می‌شود.

۴-۱۱- 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، امکان‌پذیر است:

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

### ج - حداقل استانداردها برای کشتی‌های قطاربر

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



الف - ابعاد و اندازه‌ها باید با واحدهای بارگیری و واگنهایی که حمل می‌شوند مطابقت داشته باشد.

ب - بارگیری و تخلیه سریع کشتی‌های قطاربر و جنس بار انبارشده/ واگنها باید با شرایط حمل متعاقب توسط راه‌آهن (جداسازی حمل و نقل ترکیبی از حمل و نقل مسافر یا جاده‌ای، به طور مناسب) مطابقت داشته باشد.

پ - اگر واحدهای بارگیری در حین عبور واگنها، روی آنها باقی بمانند، کشتی‌های قطاربر می‌بایست به راحتی در دسترس باشند و عملیات مربوط به مانور جهت صرفه‌جویی در وقت، ضروری به‌نظر نمی‌رسد. در این حالت، گاباری خط، بار محوری و غیره باید با شرایط OSJD/UIC مطابقت داشته باشد.

ت - 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 راه‌آهن در دسترس باشد.

#### ضمیمه شماره ۴

#### نیازهای فنی وسایل نقلیه جاده‌ای

##### ماده ۱ - تعاریف

از نظر این ضمیمه معانی اصطلاحات به‌کار 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 ایزاری 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 گواهی‌کننده 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 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 می باشد:

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

قوانین

الف - این هدف از طریق محدودیت‌های زمانی مقرر در برنامه عمل آکو، 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 حمل‌کننده 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 غیراین صورت هرگونه ادعا از سوی طرف متعاقدی که استاندارد یاد شده را تغییر داده‌است تا سه ماه پس از گذشت تاریخ لازم‌الاجرا شدن استاندارد جدید اعتبار نخواهد داشت.

## ماده ۵ - حداکثر ابعاد وسایل نقلیه

ابعاد 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 ۲/۵ متر)	در ارتباط با عرض:
۴ - ۴/۵ 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 کلمیون 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			حداکثر وزن بارگیری شده مجاز
		برای تک محور	برای دو محور	برای سه محور	
۱	حکومت اسلامی افغانستان	۱۰	۱۶	۲۲	۳۶
۲	جمهوری آذربایجان	۱۰	۱۶	۲۲	۳۶
۳	جمهوری اسلامی ایران	۱۳	۲۰	۲۶	۴۰
۴	جمهوری قزاقستان	۸	۱۳/۲	۱۸/۸	۳۶
۵	جمهوری قرقیزستان	۱۰	۱۶	۲۲	۳۶
۶	جمهوری اسلامی پاکستان	۱۲	۲۲/۵	۳۳	۴۰
۷	جمهوری تاجیکستان	۸	۱۴	۲۲	۳۶
۸	جمهوری ترکیه	۱۰	۱۶	۲۲	۴۰
۹	ترکمنستان	۶	۱۰	۱۳	۳۶
۱۰	جمهوری ازبکستان	۸	۱۶	۲۴	۴۰

### ضمیمه شماره ۵

#### بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری

طرفهای متعاقد اذعان می‌دارند که بیمه وسایل 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 وسایل 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 حمل و نقل ترانزیت مشخص خواهد شد.

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

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

شرح وظیفه کمیته فرعی بیمه مذکور به قرار زیر است:

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

ب - تهیه پیش‌نویس موافقتنامه چندجانبه بیمه‌ای میان طرفهای متعاقد و نظارت بر اجرای آن پس از امضای موافقتنامه مذکور.

پ - تهیه بیمه‌نامه مسؤلیت شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری.

ت - بررسی پیشنهادات طرفهای متعاقد و تسلیم موضوعات بحث‌انگیز به شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت جهت حل و فصل آنها، توافق بر سر پیش‌نویس مدارک و اسناد ضروری به‌وسیله دولتهای طرفهای متعاقد.

ث - بررسی دیگر موضوعات بیمه‌ای به‌منظور تسهیل در اجرای TIFA.

ماده ۵- با توجه به مواد فوق‌الذکر، طرفهای متعاقد می‌بایست اقدامات ذیل را انجام دهند:

الف - ملزم نمودن شرکت یا شرکتهای بیمه که در قلمرو طرفهای متعاقد تأسیس شده و بیمه‌نامه مسؤلیت شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری را صادر می‌کنند به‌اینکه حداقل پوشش بیمه‌ای را در سطحی که توسط موافقتنامه‌های طرفهای متعاقد مشخص شده، تأمین نمایند.

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

پ - اجازه انتقال سرمایه به‌منظور جبران غرامت پرداختی توسط دفاتر ملی طرفهای متعاقد دیگر 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 حمل کنندگان طرفهای متعاقد موافقتنامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت (TTFA) 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 باید نام متصدی حمل را نشان دهد و بدون هیچ‌گونه قید و شرطی به این نکته اشاره کند که قرارداد حمل مشمول مفاد این قوانین می‌باشد. 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 باید بدون نقص باقی بماند، تحت‌الشعاع 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 حمل‌کننده نیز بپذیرد، متصدی حمل می‌تواند و بنا به درخواست مسافر باید درحداکثر همراه بلیط، سند ثبت توشه و یا هرگونه مدرک مشابه دیگری که نشانگر تعداد و نوع توشه تحویلی به وی و ارزش اظهارشده آن می‌باشد را صادر نماید.

#### ماده ۴ - مسؤلیت در قبال صدمه بدنی مسافران

- ۱- در صورتی که سانحه‌ای 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 سهل‌انگاری متصدی حمل و یا سایر اشخاصی که متصدی حمل مسؤول آنها است نظیر کارگزاران و خدمه و یا هر شخصی که به استناد قرارداد حمل، متصدی حمل برای انجام تعهداتش از آنها استفاده می‌کند، باشد، یا چنانچه کارگزاران، خدمه و سایر اشخاص در حیطه شغل خود عمل کنند اگر چه چنین اعمال یا سهل‌انگاری‌ها 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 مسؤول 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 آتش‌سوزی باشد، در صورت فقدان ادله مبنی بر براءت از آن، چنین غفلت و سهل‌انگاری مدنظر قرار خواهد گرفت.

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

- الف - به علت بروز نقص در وسایل حمل و نقل یا عدم کارایی 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 در قبال آنها فرد، در صورتی که  
 خودش حمل‌کننده 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 می‌گردد  
 تا پوشش بیمه‌ای را برای مسافریین فراهم آورد.

#### ماده ۵ - مسؤولیت در قبال فقدان یا زیان وارده به توشه

۱- مسافر در زمان تحویل توشه خود به حمل‌کننده، باید ارزش کالای خود را اظهار نماید.  
 براساس این اظهارنامه، در موقع 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 سهل‌انگاری متصدی  
 حمل و یا افرادی که مسؤول این کار هستند صورت پذیرد، حمل‌کننده پاسخگو خواهد بود.  
 در صورت عدم وجود ادله کافی در نفی آن، چنین اشتباه و سهل‌انگاری مسلم فرض خواهد شد اگر:  
 الف - فقدان یا زیان وارده به توشه ناشی و مرتبط با تصادف، انفجار یا آتش‌سوزی  
 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 ذی‌حق است یا طبق  
 مفاد قرارداد توشه به امانت نزد او گذاشته شود.

۲- جزء (ب) بند (۱) این ماده شامل وسایط نقلیه موتوری حامل وسایل حمل و نقلی  
 یا لوازم همراه این‌گونه 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 کارایی درست  
 تجهیزات آن باشد یا

ب - فقدان یا زیان وارده ناشی از اشتباه یا سهل‌انگاری 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 باشد، طبق بند (۱) مسؤولیت آنها را برعهده داشته است.

#### ماده ۶ - میزان غرامت برای صدمه بدنی مسافران

میزان کل غرامت که متصدی حمل برای صدمه بدنی یا فوت مسافریین ملزم به پرداخت

آن است بر طبق 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

بر اساس این قواعد هنگامی که متصدی حمل و نقل مسؤول 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 مسؤولیت 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.

#### 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 اصطلاحات زیر استفاده می شود:

#### مقامات (اداره) گمرکی:

خدمات دولتی که مسؤول اجرای قوانین گمرکی و جمع آوری 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 برچسبهای حروفی و عددی و سایر برچسبها و نشانهای شناسایی و الصاق برچسب توصیف کالا، عکسها و استفاده از اسناد حمل و سایر اسناد، انجام می پذیرد.

#### عملیات ترانزیت گمرکی:

رویه ای گمرکی است که برطبق آن کالا تحت نظارت گمرکی از طریق قلمرو طرفهای متعاقد از اداره گمرک خروجی به اداره گمرک مقصد حمل می گردد.

## اظهارکننده:

شخص حقیقی یا حقوقی که اظهارنامه کالا را برای عملیات ترانزیت گمرکی امضاء می کند، یا اظهارنامه به نام وی امضاء می شود.

## اظهارنامه کالا برای ترانزیت گمرکی:

شامل اظهاراری است که در فرمی دستوری تهیه گردیده و از طریق آن اشخاص ذی نفع کالا را برای عملیات ترانزیت گمرکی اظهار می نمایند و مشخصات مورد تقاضای گمرک جهت انجام عملیات ترانزیت گمرکی در آن قید می گردد.

## اداره گمرک خروجی:

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

## اداره گمرک بین راهی:

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

## اداره گمرک مقصد:

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

## ماده ۲ - حیطة شمول ضمیمه

مفاد این ضمیمه، کالاها و وسایل نقلیه ای 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 می گیرد 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.

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

پ - از قلمرو یک کشور متعاقد به مقصد مکانی در قلمرو طرف 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، براساس 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 روغن‌های روان‌کننده 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 براساس 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 هزینه‌ها معاف هستند.

۴- مؤسسات ضامن طرفهای متعاقد، متعهد می شوند تا حقوق و عوارض و مالیات واردات و صادرات و هرگونه جریمه‌ای که برطبق 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 TTFA است را برای عملیات ترانزیت گمرکی در قلمروهای مربوطه خود مورد استفاده قرار دهند.

#### 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 می کنند.

#### ماده ۶- اظهارنامه کالا جهت ترانزیت گمرکی

۱- طرفهای متعاقد، هنگام ارسال کالا به وسیله یکی از روشهای حمل و نقل در آمد و شد بین المللی، اظهارنامه کالا را تکمیل خواهند نمود.

۲- به استثنای کشورهایی که امضاءکننده 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 می تواند شامل اطلاعاتی درخصوص نقاط خروجی موقت ممکنه (مسیری که محموله بین نقطه خروج و تحویل طی می کند) 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 بستى که توسط مقامات گمرکی سایر طرفهای متعاقد (یا) کشور ثالث نصب شده است و تابع شرایط اصلاحیه (۲) می باشد مورد قبول واقع خواهد شد. هرگاه طرفهای متعاقد چنین مهر و موم و چفت و بستهای خارجی را ناقص یا غیرایمن تشخیص دهند و یا هرگاه (جا) مقامات گمرکی آنها قصد بررسی کالاها را داشته باشند این حق را برای خود محفوظ می دارند که مهر و موم و چفت و بستهای خود را نصب نمایند.

۳- طرفهای متعاقد نمونه های 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 نقلیه ای که مقرر است توسط گمرک برای عملیات ترانزیت گمرکی تحت (شرایط) این ضمیمه مهر و موم گردد باید به گونه ای 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 نشانه های دستکاری آشکار قابل برداشته شدن یا داخل کردن در قسمت مهر و موم شده وسایل نقلیه، باشد.

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

ت - 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 می گردند تا بدون انجام بازرسی درآینده، وسایل نقلیه تأیید شده توسط مقامات صلاحیتدار طرفهای متعاقد دیگر و وسایل نقلیه ای که مطابق با سند بین المللی که شرایط فنی و رویه تأیید وسایل نقلیه به منظور حمل و نقل بین المللی کالا را پیش بینی نموده تحت مهر و موم گمرکی تأیید شده پذیرش نمایند.

## ماده ۹ - مشخصات ویژه وسایل نقلیه غیرقابل مهر و موم

۱- وسایل نقلیه ای که توسط مقامات گمرکی برای عملیات ترانزیت گمرکی تحت این پروتکل مهر و موم نمی شوند، به گونه ای ساخته و تجهیز می شوند که فضاها و گودیهایی برای پنهان نمودن کالا در آن وجود نداشته باشد.

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

۳- ترانزیت کالا/ اقلامی که مشمول حقوق و عوارض گمرکی بالاتری در کشورهای طرفهای متعاقد می شوند، در وسایل نقلیه غیرقابل مهر و موم مجاز نمی باشد.

۴- اقلام/ کالاهایی که در وسایل نقلیه غیرقابل 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 شده‌است 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 ابتدا و بدون تأخیر یکدیگر را از اشتباهات جدی رخ داده در اظهارنامه کالا یا هرگونه بی‌نظمی مهم دیگری که درارتباط 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، مسؤولیت آن توسط مقامات گمرکی مربوطه طرفهای متعاقد، برطبق قوانین ملی مربوط خودشان تعیین می‌گردد.

### 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 متعاقد دیگر حمل می‌شود، در قلمرو کشورهايشان 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 با 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 برچسب‌گذاری، 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.

#### 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 مبدأ آن مجدداً صادر گردد، یا  
ب - تحت نظارت گمرکی بدون لطمه‌ای به درآمد (گمرکی) معدوم شود یا فاقد  
ارزش تجاری شود، یا

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

### ماده ۱۸ - حمل و نقل کالای خطرناک

کالای خطرناک برطبق 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 دست‌کم 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 می‌باشد:

الف - تاریخ سند حمل و محل تنظیم آن.

ب - نام و نشانی فرستنده.

پ - نام و نشانی متصدی حمل و نقل.

ت - مکان و تاریخ تحویل گرفتن کالا و محل پیش‌بینی شده جهت تحویل کالا.

ث - نام و نشانی گیرنده کالا.

ج - شرح استفاده رایج از ماهیت کالا و شیوه (نوع) بسته‌بندی و در مورد کالاهای  
خطرناک مشخصات کلی جهت تحویل آنها.

چ - تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های ویژه آنها.

ح - وزن ناخالص کالا یا مقدار کالاهایی که به گونه دیگر بیان می‌شوند.

خ - عوارض مربوط به باربری (عوارض باربری و عوارض تکمیلی) حقوق گمرکی و  
سایر عوارض ناشی از عقد قرارداد تا زمان تحویل.

د - دستورالعمل لازم جهت گمرک و سایر تشریفات.

ذ - اظهاری مبتنی بر این که حمل و نقل بی‌هیچ قید و شرطی تابع قرارداد مربوط  
به مفاد این موافقتنامه است.

۲ - در صورت لزوم، سند حمل مشخصات ذیل را نیز دربر می‌گیرد:

الف - اظهاری 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.

پ - مقدار عوارض مربوط به پرداخت بهای کالا به هنگام تحویل آن.

- ت - اظهارنامه ارزش کالا و مقدار مشخص کننده سود ویژه در مرحله تحویل.  
 ث - دستورالعمل فرستنده کالا برای متصدی حمل و نقل در رابطه با بیمه کالا.  
 ج - محدوده زمانی مورد توافقی که در طی آن عملیات حمل باید انجام شود.  
 چ - 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 با دوام باشد.
  - ب - به آسانی و سریع قابل نصب باشد.
  - پ - به آسانی قابل بازرسی و شناسایی باشد.
  - ت - امکان برداشتن آن (مهر و موم و چفت و بست) مردود باشد یا باز کردن بدون شکستن (آن) یا دستکاری آن بدون بجا گذاشتن علائم ممکن نباشد.
  - ث - استفاده بیش از یک بار آن مجاز نباشد.
  - ج - 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، به کار رفته باشد و جای آن طوری باشد که وقتی مهر و موم بسته است چفت و بست محکم در آن جای گیرد.
  - پ - 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:
  - الف - 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 بین الملل استفاده می‌شود.
    - پ - 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 مسؤول 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.

#### 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.
  - پ - قاعده‌مند کردن اصول و مفاد کلی حاکم بر آمد و شد ترانزیت در میان طرفهای متعاقد.
- ت - تضمین فهم و کاربرد یکسان مفاد موافقتنامه و ضمانت آن.
- ث - 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 یکبار 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 فوق العاده، در هر یک از کشورهای طرفهای متعاقد و مطابق با همان شرایط فوق برگزار می گردد.

۵ - رؤسای شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأتهای معین در نطنی دوره برگزاری اجلاس و تا زمان برعهده گرفتن مسؤولیتها توسط رئیس جدید، سمت خود را حفظ خواهند کرد.

۶ - وظایف دبیرخانه شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیت و هیأتهای معین آن توسط دبیرخانه آکو انجام می شود.

#### 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 الزام آور می باشد. 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 می تواند 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 می شود. 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 آلماتی، ضمانت ذیل را می پذیرند:  
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 می گیرد.

ضمیمه شماره ۳ - حداقل مشخصات فنی حمل و نقل ریلی که در حمل و نقل ترانزیت مورد استفاده قرار می گیرد.

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).

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

قانون 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 بیست و دوم مرداد ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۵/۶/۱ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی - غلامعلی حدادعادل