

کارنه تیر

(کنوانسیون تیر سال 1975)
همراه با آخرین اصلاحات تا
سال 2003

TIR CONVENTION

دفتر همکاریهای بین الملل
گمرک جمهوری اسلامی ایران

مقدمه :

سرزمین ایران به دلیل واقع شدن در بین سه قاره اروپا ، آسیا و آفریقا همواره در طول تاریخ اهمیت ترانزیتی داشته و بیش از دو هزار سال محل عبور کالاهای مورد مبادله بازرگانی چین و هند با بازرگانان امپراطوری های روم ، یونان و مصر بوده است .

دولت جمهوری اسلامی ایران با توجه به این موقعیت بی نظیر جغرافیائی و برای حداکثر بهره مندی از این مزیت ، توسعه ترانزیت و تسهیل و روانسازی فرآیند اداری و عملیاتی آن را به عنوان یکی از راهکارهای مهم رشد و توسعه اقتصادی کشور پیگیری می نماید ، به نحوی که توسعه ترانزیت و بهره گیری از مزیت های جغرافیائی کشور به عنوان یکی از سیاستها و رهنمودهای کلی برنامه سوم توسعه اقتصادی کشور مطرح می باشد .

با توجه به حجم عظیم و فزاینده حمل کالا از مرزهای بین المللی ، برای تسهیل و کنترل عبور کالا از مرزها ، مخصوصاً در حالت ترانزیت ، وجود یک سازو کار مورد توافق بین المللی ضروری است . کنوانسیون نیز سازمان ملل متحد که ایران یکی از امضاء کنندگان آن است این ساز و کار لازم را تأمین کرده است .

نظام تیر و کنوانسیون آن پیوسته در حال گسترش است زیرا کشورهای بیشتری که در آسیای مرکزی و خاورمیانه قرار دارند ، متقاضی الحاق به این کنوانسیون هستند . در این کنوانسیون دو مشکل عمده حمل و نقل بین المللی جاده ای حل شده است ، بدین مفهوم که تشریفات گمرکی کاهش یافته و در نتیجه سادگی و بهبود کیفی روشهای گمرکی را فراهم نموده است و از سوی دیگر حقوق و عوارض گمرکی کالای ترانزیتی را تضمین کرده است .

در ماده 62 کنوانسیون 1975 پیش بینی شده است که هر یک از کشورهای عضو می توانند تغییرات مورد نظر خود را به اطلاع دبیر کل سازمان ملل برسانند و دبیر کل از کشورهای عضو دعوت کند تا در کنفرانسی که بهمین منظور تشکیل می گردد ، شرکت نمایند . با توجه به تغییرات و تحولات سریعی که در چرخه تجارت جهانی رخ می دهد ، این مکانیسم تجدید نظر طولانی ، موردی و وقت گیر نمی تواند پاسخ گوی نیازهای زمان باشد ، لذا بنا بر تصمیم متخذه در 17 فوریه 1999 دو ارگان جدید برای به روز کردن مقررات کنوانسیون طراحی و تصویب شد :

(الف) تشکیل کمیته اداری مرکب از نمایندگان کشورها برای بررسی تغییرات و پیشنهادات رسیده از طرف کشورهای عضو و در صورت لزوم اصلاح کنوانسیون .

(ب) تشکیل یک هیأت اجرائی توسط کمیته اداری که به عنوان ارگان فرعی این کمیته ، امور ارجاعی از طرف کمیته اداری را بررسی و انجام می دهد .

اعضای هیأت اجرائی 9 نفر بوده که برای مدت 2 سال با رأی اکثریت اعضای حاضر کمیته اداری (که سالی دوبار تشکیل می شود) انتخاب می شوند . بنابراین کلیه تغییرات و پیشنهادات ابتداء در هیأت اجرائی بررسی و نتیجه جهت تصویب به کمیته اداری پیشنهاد می شود .

بموجب ماده 62 کنوانسیون تصمیمات کمیته اداری در صورتیکه اعتراضی از طرف هر یک از کشورهای عضو در مورد آن طرح نشود ، قطعی بوده و جایگزین مقررات قبلی خواهد شد .

این کمیته تا کنون 36 مورد تغییرات در کنوانسیون ایجاد کرده که کلیه تغییرات همراه با زمان لازم الاجرا شدن آن در متن حاضر ، به اطلاع خوانندگان عزیز می رسد .

امید است ترجمه کنوانسیون تیر 1975 و اصلاحات آن تا سال 2003 ، بتواند کمک موثری در حل مشکلات حمل و نقل کلیه دست اندرکاران امر تجارت خارجی اعم از گمرکات ، شرکتهای حمل و نقل بازرگانی ، شرکتهای بیمه و . . . بعمل آورد .

مسعود کرباسیان

کارنه تیر

(کنوانسیون تیر ، سال 1975)

همراه با آخرین اصلاحات تا سال 2003

طرفهای متعاہد ،

با تمایل به تسهیل حمل و نقل بین المللی کالاها از طریق وسایل نقلیه جاده ای ، با در نظر گرفتن اینکه بهبود شرایط حمل و نقل ، یکی از عوامل ضروری برای بسط همکاری میان آنها است ، با اعلام حمایت خود از ساده سازی و هماهنگ نمودن تشریفات اداری در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا ، بویژه در مرزها ،

بشرح ذیل به توافق نائل شدند :

فصل 1 - کلیات

ماده 1 - تعاریف

از لحاظ این کنوانسیون :

(الف) اصطلاح « عملیات تیر » یعنی حمل و نقل کالاها از یک گمرک مبداء به گمرک مقصد تحت رویه ای موسوم به رویه تیر مندرج و تشریح شده در این کنوانسیون ؛
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

(ب) اصطلاح « عملیات تیر » یعنی آن قسمت از حمل و نقل تیر که در قلمرو یک طرف متعاہد و از یک گمرک خانه مبداء یا گمرک ورودی (بین راهی) تا گمرک مقصد با خروجی (بین راهی) صورت می گیرد ؛
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

(پ) اصطلاح « شروع عملیات تیر » یعنی اینه وسیله نقلیه جاده ای ، وسیله نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینر و نیز بار و کارنه مربوط جهت بازرسی به گمرک مبداء یا ورودی (بین راهی) ارائه شده و ضمناً اینکه کارنه تیر مزبور مورد پذیرش (قبول) گمرک فوق قرار گرفته است ؛
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

(ت) اصطلاح « پایان عملیات تیر » یعنی اینکه وسیله نقلیه جاده ای ، وسیله نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینر ، همراه با کارنه تیر مربوطه جهت بازرسی به گمرک خانه مقصد یا خروجی (بین راهی) ارائه شده است ؛
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

(ث) اصطلاح « تسویه عملیات تیر » یعنی از نظر مقامات گمرکی ، عملیات به طور کامل و بی نقص در قلمرو یک طرف متعاہد خاتمه یافته است . تسویه عملیات نیز توسط مقامات گمرکی بر اساس یک مقایسه از داده ها و اطلاعات موجود در گمرک مقصد یا خروجی (بین راهی) و گمرک مبداء یا ورودی (بین راهی) انجام می شود ؛
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

(ج) اصطلاح « حقوق و عوارض واردات و صادرات » یعنی حقوق گمرکی و سایر حقوق ، عوارض ، حق الزحمه ها و هزینه های دیگر که در هنگام ، یا در ارتباط با واردات یا صادرات

کالاها اخذ می شود که البته این وجوه محدود به هزینه های تقریبی خدمات انجام شده نمی گردد :

(ج) اصطلاح « وسیله نقلیه جاده ای » به معنی نه تنها هر نوع وسیله نقلیه جاده ای موتوری بلکه هر نوع واگن یا واگنی کوچک است که به منظور اتصال به وسیله نقلیه جاده ای موتوری ساخته شده است :

(ح) اصطلاح « وسیله نقلیه ترکیبی » یعنی وسایل نقلیه ای که به یکدیگر متصل شده و در روی جاده و بصورت یک مجموعه واحد سفر می کنند :

(خ) اصطلاح « کانتینر (محفظه) » یعنی یک قسمت از وسیله حمل و نقل (لیفت ون « مخزن متحرک » با سایر مشابه) است که :

1- تمام یا قسمتی از آن پوشیده باشد بنحویکه محفظه ای برای جای دادن کالاها را تشکیل دهد ،

2- با دوام و محکم ساخته شده باشد و برای استفاه مکرر مناسب باشد ،

3- بویژه برای تسهیل حمل و نقل کالا بوسیله یک یا چند نوع وسیله حمل بدون بارگیری مجدد در بین راه ساخته شده باشد ،

4- برای انجام عملیات فوری ، بویژه زمانی که از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر منتقل می گردد ، ساخته شده باشد ،

5- به شکلی ساخته شده باشد که بتوان آنرا بسهولت بارگیری و تخلیه کرد ،

6- گنجایش داخلی آن یک متر مکعب یا بیشتر باشد ، « بدنه ها و محفظه های جداشدنی بار » به عنوان کانتینر تلقی می شوند :

(د) اصطلاح « گمرک مبدأ » یعنی هر گمرک طرف متعاهدی که حمل یک محموله یا بخشی از یک محموله طبق رویه حمل و نقل تیر از آنجا شروع می شود :

(ذ) اصطلاح « گمرک مقصد » یعنی هر گمرک طرف متعاهدی که در آنجا حمل یک محموله یا بخشی از یک محموله طبق رویه حمل و نقل تیر در آنجا به پایان می رسد :

(ز) اصطلاح « شخص » به اشخاص حقیقی و اشخاص حقوقی اطلاق می گردد :

(ژ) اصطلاح « دارنده کارنه تیر » یعنی شخصی که برای وی یک کارنه تیر طبق مقررات مربوطه در کنوانسیون صادر شده و وی رأساً یک اظهارنامه گمرکی به شکل کارنه تیر دال بر اظهار تمایل نسبت به حمل کالاها طبق رویه حمل و نقل تیر در گمرک مبدأ ارائه نموده است . وی نسبت به ارائه وسیله نقلیه جاده ای ، وسیله نقلیه ترکیبی و کانتینر به انضمام محموله و همچنین کارنه تیر مربوطه به مقامات گمرک مبدأ مسئول بوده و همچنین مسئول رعایت سایر مقررات کنوانسیون خواهد بود :

(س) اصطلاح « کالاهای سنگین یا حجیم » یعنی هر نوع شئی سنگین یا حجیم که بدلیل وزن ، اندازه یا ماهیت آن معمولاً بوسیله یک وسیله نقلیه یا کانتینر مسقف حمل نمی گردد :

ش) اصطلاح «موسسه ضامن» یعنی موسسه ای که توسط مقامات گمرکی یک طرف متعاقد بعنوان ضامن و وثیقه ای در قبال اشخاصی که از رویه حمل و نقل تیر استفاده می نمایند مورد قبول واقع شده باشد .

دامنه شمول کنوانسیون

ماده 2 -

این کنوانسیون در مورد حمل و نقل کالهای اعمال می گردد که در بین راه بارگیری مجدد نشده و در وسایل نقلیه جاده ای ، وسایل نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینرها (محفظه ها) و با عبور از یک یا چند مرز مابین گمرک مبدأ یک طرف متعاقد و گمرک مقصد طرف متعاقد دیگر یا همان متعاقد حمل شده باشد ، مشروط بر اینکه قسمتی از مسیر ما بین شروع و پایان عملیات حمل و نقل تحت پوشش کارنه تیر از طریق جاده طی شده باشد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است) .

ماده 3-

برای اینکه عملیات حمل و نقل مشمول مقررات این کنوانسیون شود باید :

(الف) عملیات حمل و نقل با شرایط ذیل انجام شود :

1- با وسایل نقلیه جاده ای ، وسایل نقلیه ترکیبی جاده ای یا کانتینرهای (محفظه های) که قبلاً شرایط مندرج در فصل 3 (الف) مورد قبول واقع (پذیرفته) شده اند ، یا

2- با سایر وسایل نقلیه جاده ای ، سایر وسایل نقلیه ترکیبی جاده ای یا سایر کانتینرها طبق شرایط مذکور در فصل 3 (ج) انجام شود ، یا

3- با وسایل نقلیه جاده ای یا وسایل نقلیه خاصی از قبیل اتوبوس ، جرثقیل ، جاروب کش ، ماشین بتون ریزي و غیره . . . صادر شده و خود بعنوان کالا از یک گمرک خانه مبدأ به گمرک مقصد و طبق شرایط مذکور در فصل 3 (ج) حمل شده باشد . در مواردیکه این وسایل نقلیه کالاهای دیگری حمل کنند شرایط مذکور در بندهای 1 و 2 ، به تناسب باید اعمال گردد ؛

(ب) عملیات حمل باید توسط موسساتی که طبق مفاد ماده 6 تأیید (قبول) شده اند ، ضمانت شده و تحت پوشش کارنه تیر طبق مدل ارائه شده در ضمیمه شماره (1) این کنوانسیون صورت گیرد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است) .

(ج) اصول

ماده 4 -

کالاهائیکه تحت رویه حمل و نقل تیر حمل می گردند نباید مشمول پرداخت یا تودیع حقوق گمرکی واردات یا صادرات و عوارض گمرکی در گمرکات بین راهی گردند .

ماده 5 -

1- کالاهائیکه تحت رویه حمل و نقل تیر و در وسایل نقلیه لاک و مهر شده جاده ای و یا کانتینرهای لاک و مهر شده حمل می شوند کلاً نباید در گمرکات بین راهی مورد بازرسی قرار گیرند .

2- با این وجود ، به منظور جلوگیری از سوء استفاده ، مقامات گمرکی می توانند در موارد استثنائی و علی

الخصوص هنگامیکه ظن عدم رعایت قانون وجود دارد
محموله ها را در این قبیل گمرکات بازرسی کنند .
فصل 2 - صدور کارنه های تیر

ماده 6 - تعهدات (مسئولیت‌های) موسسات ضامن

1- هر طرف متعهد می‌تواند به موسسات تا زمانی که آنها حداقل شرایط و الزامات مندرج در قسمت اول - ضمیمه (9) را رعایت می‌کنند ، مجوز صدور کارنه تیر ، چه بصورت مستقیم و چه از طریق موسسات ضامن ، به عنوان موسسات تضمین کننده ، اعطا نماید .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است.)

2- هیچ موسسه ضامن در کشوری تأیید نخواهد شد مگر اینکه تضمین های آن در بر گیرنده تعهدات (مسئولیت‌های) مربوط به عملیات تحت پوشش کارنه تیر در آن کشور توسط موسسات خارجی وابسته به همان سازمان بین المللی صادر باشد که خود نیز بدان وابسته است .

بند 2 مکرر - کمیته اداری باید به يك سازمان بین المللی ، همانگونه که در بند (2) نیز مذکور است ، مسئولیت ایجاد يك سیستم ضمانت بین المللی دارای تشکیلات و کارآئی موثر را تفویض نماید ، مشروط براینکه سازمان مزبور مسئولیت فوق را بپذیرد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

3- هر موسسه ضامن ، کارنه تیر را فقط برای اشخاصی صادر خواهد کرد که از نظر مقامات ذیصلاح کشور طرف متعاهدی که اشخاص مزبور در آن سکونت داشته یا زندگی می‌کنند مجاز به استفاده از رویه حمل و نقل تیر باشند .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است.)

4- مجوز استفاده از رویه حمل و نقل تیر فقط به افرادی اعطاء می‌شود که حداقل شرایط و الزامات مذکور در قسمت دوم ضمیمه (9) این کنوانسیون را دارا باشند . در صورت عدم حصول اطمینان از رعایت شرایط فوق ، مجوز مربوطه ، بدون لطمه به ماده 38 ، لغو خواهد شد .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است.)

5- مجوز استفاده از رویه حمل و نقل تیر ، طبق رویه مندرج در قسمت دوم - ضمیمه (9) ، این کنوانسیون اعطاء خواهد شد .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است.)

ماده 7 -

فرم های کارنه تیر که بوسیله موسسات خارجی مربوطه جهت موسسات ضامن ارسال شده است، مشمول پرداخت حقوق واردات و صادرات و نیز عوارض نبوده و باید از هر گونه ممنوعیتها و محدودیت‌های واردات و صادرات نیز معاف باشند .

ماده 8 -

1- موسسه ضامن باید متعهد شود که هر گونه حقوق گمرکی واردات و صادرات و عوارض و تیر هر گونه جریمه تأخیر را طبق قوانین و مقررات گمرکی کشوری که در آن دو رابط با عملیات تیر موارد تخلف مشاهده گردیده است ، پرداخت نماید . موسسه ضامن متفقاً و منفرداً به اتفاق

- اشخاصي که مبالغ فوق الذکر را باید پردازند در پرداخت این قبیل وجود مسئول می باشد .
- 2- در مواردیکه قوانین و مقررات یک طرف متعاهد پرداخت حقوق و عوارض گمرکی واردات و صادرات در بند (1) فوق الذکر را مقرر نکرده باشد ، موسسه ضامن باید متعهد به پرداخت مبلغی معادل میزان حقوق و عوارض واردات و صادرات و هر گونه جریمه تأخیر گردد .
- 3- هر یک از طرفین متعاهد حداکثر مبلغ قابل مطالبه از موسسه ضامن برای هر کارنه تیر را طبق مفاد بندهای 1 و 2 تعیین خواهد کرد .
- 4- مسئولیت موسسه ضامن در قبال مقامات کشوری که گمرک مبدأ در آن واقع شده از زمانی شروع می شود که کارنه تیر توسط گمرک مزبور پذیرفته شده باشد . در کشورهای بعدی که محموله طبق رویه حمل و نقل تیر حمل و عبور داده می شود این مسئولیت از زمانی شروع می شود که این محموله ها به این کشورها وارد می شوند یا ، در کشورهاییکه عملیات تیر طبق بندهای 1 و 2 ماده 26 بحالت تعلیق درآمده است از هنگامی آغاز می شود که کارنه تیر مورد پذیرش گمرکی قرار گرفته است که عملیات تیر از آنجا ادامه می یابد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است .)
- 5- مسئولیت موسسه ضامن علاوه بر کالاهای مذکور درکارنه تیر ، شامل هر نوع کالای دیگری ، ولو درکارنه تیر مذکور نباشد ، در قسمت لاک و مهر شده وسیله نقلیه جاده ای و یا در کانتینر لاک و مهر شده بارگیری شده نیز می گردد . این مسئولیت شامل سایر کالاها نمی گردد .
- 6- به منظور تعیین حقوق و عوارض گمرکی کالا طبق بندهای (1) و (2) این ماده ، مشخصات مندرج در کارنه تیر در صورت عدم اثبات خلاف آن باید صحیح تلقی گردد .
- 7- در سررسید پرداخت مبالغ مذکور در بندهای (1) و (2) این ماده ، مقامات ذیصلاح باید قبل از مطالبه از موسسه ضامن ، حتی الامکان پرداخت وجوه فوق را از شخص یا اشخاصی که مستقیماً مسئول می باشند ، مطالبه نمایند .

ماده 9-

- 1- موسسه ضامن باید مدت اعتبار کارنه تیر را با مشخص کردن و ذکر یک تاریخ قطعی اعتبار معین کند که پس از انقضاء اعتبار ، کارنه مورد پذیرش گمرک مبدأ قرار نخواهد گرفت .
- 2- در صورتیکه کارنه تیر در تاریخ انقضاء یا قبل از آن ، طبق بند (1) همین ماده ، مورد پذیرش گمرک مبدأ واقع شده باشد ، کارنه مزبور تا پایان عملیات تیر در گمرک مقصد معتبر خواهد بود .

ماده 10 -

- 1- تسویه عملیات تیر باید بدون هیچ تأخیری انجام شود .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است .)
- 2- مقامات گمرکی کشوری پس از تسویه عملیات تیر دیگر نمی توانند پرداخت مبالغ مذکور در بندهای (1) و (2) ماده (8) را از موسسه ضامن مطالبه نمایند ، مگر اینکه

گواهینامه پایان عملیات تیر بصورت نادرست و یا تقلبی
ارائه شده و یا اصلاً عملیات تیر تسویه نشده باشد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

ماده 11 -

1- هر گاه عملیات تیر تسویه نشده باشد ، مقامات ذیصلاح
حق ندارند پرداخت مبالغ مندرج در بندهای (1) و (2)
ماده (8) را از موسسه ضامن مطالبه نمایند . مگر
اینکه ظرف یکسال از تاریخ پذیرش کارنه تیر توسط همان
مقامات ، به موسسه ضامن موضوع عدم تسویه را کتباً
ابلاغ نمایند ، در مواردیکه گواهینامه تسویه عملیات
تیر بصورت نادرست و یا تقلبی ارائه شده بهمین نحو
عمل می شود با این تفاوت که مهلت دو سال خواهد بود .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

2- مطالبه پرداخت وجوه مندرج در بندهای (1) و (2) ماده
(8) از موسسه ضامن حداقل در عرض 3 ماه و حداکثر 2
سال پس از تاریخ اعلام عدم تسویه عملیات و یا اعلام
اینکه گواهینامه تسویه عملیات تیر بصورت نادرست یا
تقلبی ارائه شده ، صورت خواهد گرفت. با این وجود در
خلال دو سال فوق الذکر ، در مواردیکه مشمول اقدامات
قضائی می گردد ، مطالبه پرداخت وجوه باید ظرف یکسال
از تاریخ قابل اجرا شدن تصمیم دادگاه صورت گیرد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

3- موسسه ضامن سه ماه پس از تاریخ مطالبه فرصت دارد ،
مبلغ مطالبه شده را بپردازد . چنانچه ظرف دو سال پس
از تاریخ مطالبه برای مقامات گمرکی مشخص گردید که
هیچگونه تخلفی در عملیات حمل و نقل مزبور صورت
نگرفته ، مبالغ پرداختی به موسسه ضامن مسترد خواهد
شد .

فصل سوم - حمل و نقل کالاها تحت پوشش کارنه تیر

(الف) پذیرش وسایل نقلیه و کانتینرها

ماده 12-

برای اینکه وسایل نقلیه جاده ای مشمول مقررات مندرج در
بخشهای (الف) و (ب) در این فصل گردد باید از لحاظ ساختمان
و تجهیزات خود مطابق با شرایط مقرر در ضمیمه (2) این
کنوانسیون بوده و طبق رویه مذکور در ضمیمه شماره (3) این
کنوانسیون مورد تأیید قرار گرفته باشند .

ماده 13 -

1- برای اینکه کانتینرها مشمول مقررات بخشهای (الف) و
(ب) در این فصل قرار گیرند باید طبق شرایط مقرر در
قسمت اول - ضمیمه (7) ساخته شوند و همچنین باید
مطابق با رویه مذکور در قسمت دوم همان ضمیمه نیز
مورد تأیید قرار گرفته باشند .

2- کانتینرهائی که به موجب کنوانسیون گمرکی کانتینرها
مورخ 1956 ، و موافقت نامه های منتج از آن
منعقد تحت توجهات سازمان ملل ، کنوانسیون گمرکی
کانتینرها مورخ 1972 ، و یا هر سند بین المللی
دیگری که ممکن است جانشین کنوانسیون اخیر گردد و یا
آن را اصلاح نماید و برای حمل کالاهای تحت لاک و مهر
گمرکی مورد تأیید و پذیرش قرار گرفته اند مطابق با
مقررات بند (1) در فوق تلقی گردیده و باید بدون نیاز

به تأیید بیشتر جهت حمل به موجب رویه حمل و نقل تیر مورد پذیرش قرار گیرند.

ماده 14 -

- 1- هر يك از طرفهاي متعاقد اين حق را براي خود محفوظ مي دارد كه اعتبار تأييد وسايل نقليه جاده اي زميني يا كانتينرهائي كه با شرايط مندرج در موارد (12) و (13) در فوق مطابقت ندارند را رد نمايد . ولي با اين وجود , چنانچه طرفهاي متعاقد متوجه شوند , نقايص موجود كم اهميت بوده و احتمال قاچاق نيز وجود ندارد از به تاخير انداختن حمل كالاها خودداري خواهند كرد .
- 2- هر گونه وسايل نقليه يا كانتينر قبل از اينكه براي حمل كالاي با لاک و مهر گمركي مورد استفاده قرار گيرد , چنانچه با شرايط مقرر در هنگام اخذ پذيرش و تأييديه مطابقت نداشته باشد بايد به حالت اوليه برگردانده شده يا مجدداً براي اخذ پذيرش و تأييديه معرفي شود .

(ب) رویه حمل و نقل کالاها تحت پوشش کارنه تیر

ماده 15 -

- 1- براي ورود موقت وسيله نقليه جاده اي , وسيله نقليه تركيبی جاده اي و يا كانتينرهائي كه جهت حمل كالاها تحت رویه حمل و نقل تیر مورد استفاده قرار مي گيرند هيچ سند گمركي خاصي نبايد درخواست شود و هيچ تضميني نيز نبايد جهت وسيله نقليه جاده اي , وسيله نقليه تركيبی جاده اي و يا كانتينرهائي مزبور مطالبه گردد .
- 2- مفاد بند (1) اين ماده موجب آن نخواهد شد كه طرف متعاقدی براي حصول اطمینان از خروج مجدد وسايل نقليه جاده اي , وسايل نقليه تركيبی جاده اي و يا كانتينرها پس از اتمام و تکميل عمليات تیر , اجرائي تشریفات مقرر در قانون ملي خود در گمرک مقصد را مطالبه ننمايد .

ماده 16 -

هنگامیکه يك وسيله نقليه جاده اي يا وسيله نقليه تركيبی , روش حمل و نقل تیر را اجرا مي نمايد , بايد يك پلاك مستطیل شکل با درج کلمه « تیر » (TIR) طبق مشخصات مذکور در ضمیمه (5) اين کنوانسيون به قسمت جلو و به قسمت پشت وسيله نقليه يا وسيله نقليه تركيبی جاده اي نصب شود . اين پلاکها بايد بنحوي نصب گردد كه بوضوح قابل رویت باشند. آنها بايد متحرک بوده , يا بنحوي نصب يا طراحي شوند كه قابل ارائه کردن بوده يا بتوان آنها را پوشش تا کرد , يا بنحو دیگری كه گویاي عدم اجرائي حمل و نقل تیر باشد , نشان داد .

(اصلاحیه شماره 16 كه در تاريخ 24 ژوئيه 1994 لازم الاجراء شده است)
(اصلاحیه شماره 21 كه در تاريخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است)

ماده 17 -

- 1- برای هر وسيله نقليه جاده اي يا كانتينر , فقط يك کارنه تیر صادر خواهد شد . با اين وجود مي توان يك کارنه تیر را براي يك وسيله نقليه تركيبی و يا براي چندین كانتينر كه در يك وسيله نقليه و يا در يك وسيله نقليه تركيبی بارگيري شده اند , صادر كرد . در اينصورت در مانيفست تیر كالاهايي كه تحت کارنه تیر

هستند باید محتویات هر وسیله نقلیه یا هر وسیله نقلیه ترکیبی و یا هر کانتینر بطور جداگانه ذکر شود

2- کارنه تیر فقط برای يك بار معتبر خواهد بود , کارنه مزبور باید حداقل حاوي تعداد صفحات جدا شدني لازم برای عملیات تیر باشد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

ماده 18-

هر عملیات حمل و نقل تیر می تواند شامل چند گمرک مبداء و مقصد شود , ولي تعداد گمرکات مبداء و مقصد نباید از 4 فقره بیشتر شود . در صورتیکه کارنه تیر مورد پذیرش کلیه گمرکات مبداء قرار گرفته باشد می توان آنرا فقط به گمرکات مقصد ارائه کرد .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

ماده 19 -

همراه با کارنه تیر , کالاها , وسیله نقلیه جاده ای , وسیله نقلیه ترکیبی و یا کانتینر باید (جهت بررسی) به (مقامات) گمرک مبداء ارائه شود . مقامات گمرکی کشور مبداء برای حصول اطمینان از درستی و صحت مانیفست کالا و برای الصاق مهر و موم گمرکی و یا برای بازرسی مهر و موم گمرکی که تحت مسئولیت و نظارت مقامات گمرکی فوق الذکر و بوسیله افراد مجاز , الصاق شده , تدابیر لازم را اتخاذ خواهند کرد .

ماده 20 -

مقامات گمرکی می توانند در طول مسیر در قلمرو کشور خود محدودیت زمانی تعیین و مقرر نمایند که وسیله نقلیه جاده ای , وسیله نقلیه ترکیبی و یا کانتینر در مسیر مشخص شده حرکت کنند .

ماده 21 -

در هر يك از گمرکات بین راهی در گمرکات مقصد , وسیله نقلیه جاده ای , وسیله نقلیه ترکیبی جاده ای و کانتینر همراه با بار و کارنه تیر مربوطه باید جهت کنترل و بازرسی به مقامات گمرکی ارائه گردند .

ماده 22 -

1- مقامات گمرکات بین راهی در هر يك از طرفهای متعاهد بطور کامل , مگر هنگامیکه کالاها را طبق بند (2) ماده (5) مورد بازرسی قرار می دهند , باید مهر و موم گمرکی طرف متعاهد دیگر را در صورت سالم و دست نخورده بودن , بپذیرند در صورتیکه از لحاظ بازرسی ضرورت داشته باشد مقامات گمرکی فوق الذکر می توانند مهر و موم خود را نیز به آن اضافه نمایند .

2- لاک و مهر گمرکی پذیرفته شده بنحو فوق الذکر توسط يك طرف متعاهد در قلمرو گمرکی آن طرف متعاهد , باید از همان حمایت قانونی که در مورد لاک و مهرهای ملی خود اعمال می کند , برخوردار گردد .

ماده 23 -

مقامات گمرکی نباید الزام نمایند :

- وسائط نقلیه جاده ای ، وسائط نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینرها در قلمرو کشورشان با هزینه موسسات حمل و نقل اسکورت شوند .
 - وسائط نقلیه جاده ای ، وسائط نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینرها و نیز بار آنها در طول راه مورد بازرسی قرار گیرند .
- مگر در موارد خاص .

ماده 24 -

در صورتیکه مقامات گمرکی ، محموله يك وسیله نقلیه جاده ای ، وسیله نقلیه ترکیبی جاده ای و یا کانتینری را در جریان سفر و یا در يك گمرک بین راهی مورد بازرسی قرار دهند باید مشخصات لاک و مهرهای جدید الصاق شده و نیز بازرسی های صورت گرفته را در کارنه تیر مورد استفاده در کشورشان ، در ته قبض های مربوطه و نیز در اسناد باقیمانده در کارنه تیر مزبور ثبت نمایند .

ماده 25 -

در صورتیکه لاک و مهر گمرکی بصورتی غیر از شیوه مذکور در مواد (24) و (35) بین راه شکسته شود یا چنانچه کالایی بدون شکستن این لاک و مهرها از بین رفته یا صدمه ببیند ، رویه مذکور در ضمیمه (1) در این کنوانسیون جهت استفاده برای کارنه تیر ، بدون مخدوش کردن زمینه احتمالی اعمال مقررات قانونی ملی ، اجراء خواهد شد و در صورت مجلس گواهی شده کارنه تیر قید خواهد شد .

ماده 26 -

1- زمانیکه قسمتی از عملیات حمل تحت پوشش کارنه تیر در قلمرو کشوری صورت می گیرد که عضو متعاهد این کنوانسیون نیست ، عملیات حمل و نقل تیر در طول مسیر قلمرو آن کشور باید به حالت تعلیق درآید . در این حالت ، مقامات گمرکی طرف متعاهدی که سفر مزبور در قلمرو کشور آنها ادامه می یابد باید کارنه تیر را برای ادامه عملیات حمل و نقل تیر مورد پذیرش قرار دهند ، مشروط بر اینکه لاک و مهرهای گمرکی و یا علائم مشخصه دست نخورده و سالم باقی مانده باشند .
(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است .

2- همان رویه ، در مورد قسمتی از سفر در سرزمین طرف متعاهدی که بعلت وجود رویه های ساده تر ترانزیت گمرکی یا به علت عدم لزوم استفاده از رژیم ترانزیت گمرکی کارنه تیر مورد استفاده قرار نمی گیرد ، اعمال می گردد .

3- در چنین موارد گمرکاتی که عملیات تیر در آنها بحالت تعلیق در آمده یا ادامه پیدا کرده است باید به ترتیب گمرکات خروجی بین راهی و گمرکات ورودی بین راهی تلقی گردند .

(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است .)

ماده 27 -

بموجب مقررات این کنوانسیون و علی الخصوص مفاد ماده (18) ، گمرک مقصد دیگری می تواند جانشین گمرک مقصد قبلی گردد .

ماده 28 -

1- مقامات گمرک باید بدون هیچ تأخیری خاتمه عملیات تیر را گواهی نمایند . خاتمه عملیات تیر میتواند بصورت بدون قید و شرط و یا بطور مشروط گواهی شود : هر گاه خاتمه عملیات تیر با قید و شرط گواهی شود ، این مطلب باید طبق حقایق و علل مربوط به خود عملیات تیر باشد . این حقایق و علل باید روشن و واضح در کارنه تیر قید گردند .

(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

2- در مواردیکه کالاها تحت رویه گمرکی دیگری یا تحت سیستم نظارت گمرکی دیگری قرار دارند ، کلیه تخلفاتی که ممکن است تحت این رویه گمرکی یا با سیستم نظارت گمرکی صورت گیرد ، نباید به دارنده کارنه تیر ، یا هر شخص دیگری که از طرف او عمل می کند ، نسبت داده شود .

(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

(ج) مقررات مربوط به حمل و نقل کالاهای سنگین یا حجیم

ماده 29 -

1- مقررات این بخش صرفاً در مورد حمل کالاهای سنگین و یا حجیم که در ماده (1) ، زیر پاراگراف (ش) در این کنوانسیون تعریف شده اند اعمال می گردد .

(اصلاحیه شماره 21 که در تاریخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است.)

2- در موارد اعمال مقررات این بخش و نیز در صورت موافقت مقامات گمرک مبداء ، کالاهای سنگین و یا حجیم را می توان با وسایل نقلیه یا کانتینرهای لاک و مهر نشده حمل کرد .

3- مقررات این بخش را در صورتی می توان اعمال کرد ، که به نظر گمرک مبداء کالاهای سنگین و حجیم مورد حمل یا هر نوع لوازم همراه آنان را بتوان با سهولت با مراجعه به توضیحات ارائه شده تشخیص داد ، یا به آنها لاک و مهر و یا علائم مشخصه الصاق نمود تا از هر گونه تعویض و یا برداشت کالاها بدون اینکه مشهود و مشخص باشد ، جلوگیری گردد .

ماده 30 -

کلیه مقررات این کنوانسیون ، بجز آنها که بموجب مقررات این بخش مستثنی می گردند ، قابل اعمال به حمل و نقل کالاهای سنگین و حجیم که طبق رویه تیر صورت می گیرد ، می باشند .

ماده 31 -

مسئولیت موسسه ضامن نه تنها شامل کالاهای مذکور در کارنه تیر ، بلکه شامل آن دسته از کالاهایی می گردد که در کارنه تیر قید نشده اند ، ولی در قسمت بارگویی قرار داشته و یا در میان کالاهای مذکور در کارنه تیر جای داده شده باشند .

ماده 32 -

در روی جلد و کلیه اسناد کارنه تیر باید عبارت « کالاهای سنگین یا حجیم » با حروف درشت و پررنگ و به زبان انگلیسی یا فرانسه نوشته شود .

ماده 33 -

مقامات گمرک مبداء مي توانند ضميمه نمودن اسنادي نظير صورت بسته بندي ، تصاویر و نقشه ها و غيره به كارنه تير را جهت شناسائي كالاهاي مورد حمل درخواست نمايند . در اين صورت اين مقامات بايد اسناد مزبور را پشت نويسي و يك نسخه از اسناد فوق بايد به داخل (پشت) جلد كارنه تير ضميمه و در كلييه مانيفست هاي كارنه تير به اسناد فوق اشاره شود .

ماده 34 -

مقامات گمرکات بين راهي هر يك از طرفهاي متعاهد بايد لاک و مهر گمرکي و / يا علائم مشخصه ايکه توسط مقامات ذيصلاح طرف متعاهد ديگر نصب گرديده را بپذيرند . ولي با اين وجود ، اين مقامات ميتوانند لاک و مهر و / يا علائم مشخصه ديگري به کالا الصاق کنند . آنها بايد مشخصات لاک و مهرها و / يا علائم مشخصه جديد را در اسناد كارنه تير مورد استفاده در کشور خود و در ته قبض هاي مربوطه و در اسناد باقيمانده در كارنه تير ثبت نمايند .

ماده 35 -

اگر مقامات گمرکي بار را در گمرک بين راهي يا در طول مسير مورد بازرسي قرار دهند و مجبور شوند لاک و مهرها را بشکنند و / يا علائم مشخصه را پاک نمايند ، بايد لاک و مهرها و / يا علائم مشخصه جديد را در اسناد كارنه تير مورد استفاده در کشور خود و در ته قبض هاي مربوطه و در اسنادي که در كارنه تير باقيمانده است ، قيد نمايند .

فصل چهارم - تخلفات

ماده 36 -

در صورت هر گونه تخلف از مقررات اين کنوانسيون ، شخص متخلف در کشور محل وقوع تخلف ، مشمول مجازات مقرر در قانون آن کشور خواهد گرديد .

ماده 37 -

هر گاه نتوان سرزمين محل وقوع تخلف را مشخص کرد . سرمين آن طرف متعاهدي که در آن تخلف کشف شده ، محل وقوع تخلف تلقي خواهد شد .

ماده 38 -

1- هر يك از طرفهاي متعاهد حق دارد هر فرد مجرمي را که نسبت به قانون و مقررات گمرکي مشمول حمل و نقل بين المللي کالا مرتکب تخلف مهمي شده است ، از مزايای اين کنوانسيون بطور موقت يا دائم محروم نمايد .
2- اين محروميت بايد ظرف مدت يك هفته به مقامات صلاحيتدار کشور متعاهدي که شخص متخلف در قلمرو آن مستقر است و يا زندگي مي کند ، به موسسات ضامن در کشور و يا قلمرو گمرکي محل وقوع تخلف و نيز به هيئت اجرائي كارنه تير ابلاغ شود .
(اصلاحيه شماره 19 که در تاريخ 17 فوريه 1999 لازم الاجراء شده است .)

ماده 39 -

زمانیکه عمليات تير از جهات ديگر مورد پذيرش قرار مي گيرد :

- 1- طرفه‌هاي متعهد نبايد تخلفات جزئي در مورد رعايت محدوديت زماني و يا مسيره‌هاي تعيين شده را در نظر بگيرند .
- 2- بهمين ترتيب ، تفاوتهاي بين مشخصات مذکور در مانيفست کالاهاي کارنه تير و محتويات واقعي يك وسيله نقليه جاده اي ، وسيله نقليه ترکيبي جاد اي و يا کانتينر در زمانیکه مدارکي ارائه گردد و مقامات صلاحيتدار را مجاب نمايد که اين اختلافات در اثر خطاي عمدي و يا بواسطه اهمال در زمان بارگيري و يا ارسال کالاها و يا در هنگام صدور مانيفست بوده است ، بعنوان تخلف دارنده کارنه تير از مقررات اين کنوانسيون تلقي نخواهد گرديد .

ماده 40 -

مقامات گمرکات کشورهاي مبداء و مقصد ، دارنده کارنه تير را در رابطه با اختلافاتي که ممکن است در آن کشورها کشف شود مسئول نخواهند دانست ، مشروط بر اينکه اختلافات مزبور در واقع ناشي از اعمال رويه هاي گمرکي باشد که قبل يا بعد از عمليات حمل و نقل تير صورت گرفته و دارنده کارنه در آنها دخالتي نداشته است .
(اصلاحيه شماره 21 که در تاريخ 12 مه 2002 لازم الاجراء شده است .)

ماده 41 -

هر گاه مقامات گمرکي اطمینان حاصل نمايند ، کالاهاي مذکور در مانيفست کارنه تير در اثر حادثه و يا شرايط غير مترقبه (فورس ماژور) نابود شده و يا بطور قطعي مفقود شده اند و يا بعلت ماهيت خود نقصان و کسري دارند ، کالهاي فوق الذکر را راز پرداخت حقوق و عوارض گمرکي که معمولاً اخذ مي گردند ، معاف خواهند کرد .

ماده 42 -

به محض دريافت درخواست حاوي دلائل مربوطه از سوي يك طرف متعهد ، مقامات صلاحيتدار طرفه‌هاي متعهد دخيل در عمليات حمل و نقل تير کليه اطلاعات موجود مورد نیاز جهت اجراي مفاد مواد 39 ، 40 و 41 در فوق را در اختيار طرف متعهد متقاضي قرار خواهند داد .

ماده 42 ، مکرر

مقامات صلاحيتدار ، با همکاري نزديک با موسسات مزبور بايد براي حصول اطمینان از استفاده صحيح از کارنه هاي تير ، کليه تدابير لازم را اتخاذ نمايند . براي تحقق اين امر ، آنها مي توانند یکسري تدابير کنترلي ملي که در اين خصوص توسط مقامات ذيصلاح جهت تطبيق با مقررات اين کنوانسيون صورت مي گيرد ، فوراً به اطلاع هيأت مديره اجرائي رسانده شود .

تدابير مربوط به کنترل هاي بين المللي توسط کمیته اداري پذيرفته مي شود .

(اصلاحيه شماره 19 که در تاريخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است .)

فصل پنجم - يادداشتهاي توضيحي

ماده 43 -

يادداشتهاي توضيحي مذکور قسمت سوم ضمام (6) و (7) برخي از مقررات اين کنوانسيون و ضمام آن را تفسير و همچنين برخي از توصيه هاي اجرائي را تشریح مي نمايد .

فصل ششم - مقررات متفرقه

ماده 44 -

هر يك از طرفهاي متعاقد بايد تسهيلات ذيل را براي موسسات ضامن مربوطه فراهم نمايند :

الف) انتقال وجوه لازم مبالغی که مقامات طرفهاي متعاقد به موجب مفاد ماده (8) در اين کنوانسيون مطالبه نموده اند ؛ و

ب) انتقال وجه جهت پرداخت بهاي فرمهاي کارنه تير که توسط موسسات خارجي مربوطه و يا سازمانهاي بين المللي براي موسسات ضامن ارسال کرده اند .

ماده 45 -

هر طرف متعاقد بايد فهرست گمرکات مبداء ، گمرکات بين راهي ، و گمرکات مقصد را که جهت انجام عمليات تير مورد تأييد قرار داده است ، منتشر نمايد . طرفهاي متعاقد در سرزمينهاي مجاور يکديگر براي حصول توافق در مورد ادارات مرزي مربوطه و نيز ساعات کار آنها با يکديگر مشورت خواهند کرد .

ماده 46 -

1- در مقابل انجام امور گمرکي مربوط به عمليات گمرکي مذکور در اين کنوانسيون نبايد هيچگونه وجهي دريافت گردد ، مگر آنکه اين قبيل امور در روز ، ساعات يا مکانهاي غير از آنچه که معمولاً براي اينگونه عمليات در نظر گرفته شده است ، انجام گيرد .

2- طرفهاي متعاقد حتي الامکان تسهيلات لازم را در گمرکات جهت انجام عمليات گمرکي مربوط به کالاهاي فسادپذير فراهم خواهند کرد .

ماده 47 -

1- مقررات اين کنوانسيون مانع اعمال محدوديتها و نظارتهائي که طبق مقررات ملي در زمينه هاي اخلاق عمومي ، امنيت عمومي ، بهداشت و سلامت عمومي و يا بدلائل مربوط به دامپزشکي و يا گياه پزشکی وضع شده است نبوده و از اخذ عوارضي که به موجب چنين مقرراتي وصول مي شود ، جلوگیری نخواهد کرد .

2- مقررات اين کنوانسيون مانع اجراي ساير مقررات ملي و يا بين المللي حاکم بر حمل و نقل نخواهد بود .

ماده 48 -

هيچيك از مقررات اين کنوانسيون مانع از اين نخواهد شد که طرفهاي متعاهدي که يك اتحاديه گمرکي يا اتحاديه اقتصادي را تشكيل داده اند ، نتوانند مقررات ويژه اي را در مورد عمليات حمل و نقلي که از سرزمين آنها شروع شده يا در آن به اتمام مي رسد و يا از آن عبور مي کند وضع نمايند ، مشروط بر اينکه اين قبيل مقررات تسهيلات پيش بيني شده در اين کنوانسيون را کاهش ندهد .

ماده 49 -

اين کنوانسيون مانع اجراي تسهيلات بيشتري که طرفهاي متعاقد از طريق وضع مقررات يك جانبه ، يا به موجب موافقت نامه هاي دوجانبه يا چند جانبه اعطاء کرده اند يا ماييل به اعطاي آنها مي باشند ، نخواهد شد ، مشروط بر اينکه اين قبيل تسهيلات مانع اجراي مقررات اين کنوانسيون ، علي الخصوص مانع اجراي عمليات تير نگردند .

ماده 50 -

طرفه‌های متعاقد باید، بنا به درخواست، اطلاعات لازم برای اجرای مقررات این کنوانسیون، و بویژه اطلاعات مربوط به پذیرش و تأیید وسایل نقلیه جاده‌ای و یا کانتینرها و نیز اطلاعات مربوط به مشخصات فنی و ساخت آنها را در اختیار یکدیگر قرار دهند.

ماده 51 -

ضمائم این کنوانسیون، جزء لاینفک آن محسوب می‌شوند.

فصل هفتم - مقررات نهائی

ماده 52 - امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

1- کلیه کشورهای عضو سازمان ملل متحد، یا اعضاء هر نوع سازمان تخصصی یا اعضاء سازمان بین‌المللی انرژی اتمی یا طرفه‌های متعاقد به اساسنامه دادگاه عدالت بین‌المللی، و هر یک از کشورهای مدعو مجمع عمومی سازمان ملل متحد می‌توانند طرف متعاقد به این کنوانسیون شوند:

الف) با امضاء آن بدون شرط تصویب در مجلس، پذیرش و یا تأیید؛

ب) با تودیع سند تصویب، پذیرش و یا تأیید پس از امضاء آن منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

ج) یا تودیع سند الحاق.

2- این کنوانسیون از تاریخ اول ژانویه 1976 لغایت اول دسامبر 1976 جهت امضاء کشورهای مذکور در بند (1) این ماده در دفتر سازمان ملل واقع در ژنو مفتوح خواهد بود.

3- اتحادیه‌های گمرکی با اتحادیه‌های اقتصادی، همراه با کلیه کشورهای عضو آنان یا در هر زمان پس از آنکه کلیه کشورهای عضو آنها طرف متعاقد به این کنوانسیون شدند نیز می‌توانند طبق مفاد بندهای (1) و (2) در این ماده طرف متعاقد این کنوانسیون شوند ولی حق رأی نخواهند داشت.

4- اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق باید به دبیر کل سازمان ملل تودیع شود.

ماده 53 - لازم الاجراء شدن

1- این کنوانسیون شش ماه پس از تاریخی که پنج کشور از کشورهای مذکور در بند (1) ماده (5)، آن را بدون قید و شرط تصویب، پذیرش و یا تأیید امضاء یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و یا الحاق خود را تودیع نمودند، لازم الاجراء می‌گردد.

2- پس از آنکه پنج کشور از کشورهای مذکور در بند (1) ماده (52) این کنوانسیون را بدون قید و شرط تصویب، پذیرش یا تأیید امضاء و یا اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و یا الحاق خود را تودیع نمودند، این کنوانسیون برای طرفه‌های متعاقد دیگر شش ماه پس از تاریخ تودیع اسناد تصویب، پذیرش، تأیید و یا الحاق آنها لازم الاجراء می‌گردد.

- 3- هر سند تصویب ، پذیرش ، تأیید و یا الحاق که پس از لازم الاجراء شدن اصلاحیه ای برای کنوانسیون تودیع شود ، مشمول این کنوانسیون اصلاح شده خواهد بود .
- 4- این قبیل اسناد که بعد از پذیرفته شده اصلاحیه ای ولی قبل از لازم الاجراء شدن آن تودیع می شوند ، در تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه مزبور مشمول این کنوانسیون اصلاح شده تلقی خواهد شد .

ماده 54 - فسخ

- 1- هر طرف متعهد می تواند با اعلام به دبیر کل سازمان ملل متحد نسبت به فسخ این کنوانسیون مبادرت نماید .
- 2- فسخ این کنوانسیون پانزده ماه پس از تاریخی که دبیر کل سازمان ملل اعلامیه فسخ را دریافت کرد ، محقق می شد .
- 3- اعتبار کارنه های تیر که قبل از رسمیت یافتن فسخ توسط گمرک خروجی پذیرفته شده تغییری نکرده و ضمانت موسسات ضامن نیز طبق مقررات این کنوانسیون معتبر خواهد بود .

ماده 55 -

چنانچه ، پس از لازم الاجراء شدن این کنوانسیون ، تعداد کشورهای متعهد به مدت 12 ماه متوالی به کمتر از 5 کشور کاهش یافته باشد ، این کنوانسیون پس از پایان 12 ماه ملغی خواهد شد .

ماده 56 - انقضاء عملیات کنوانسیون تیر ، مورخ 1959

- 1- این کنوانسیون از تاریخ لازم الاجراء شدن کنوانسیون تیر سال 1959 در ارتباط با طرفهای متعهد را لغو و جانشین آن می شود .
- 2- گواهی های پذیرش که برای وسایل نقلیه جاده ای و کانتینرها طبق شرایط مذکور در کنوانسیون تیر سال 1959 صادر شده اند تا مدت اعتبار و تا زمان تمدید مدت اعتبار برای حمل کالاها تحت لاک و مهر گمرکی طرفهای متعهد به این کنوانسیون پذیرفته خواهند شد ، مشروط بر آنکه این قبیل وسایل نقلیه و کانتینرها شرایطی را که به موجب آن مورد قبول واقع شدند را کماکان رعایت نمایند .

ماده 57 - حل و فصل اختلافات

- 1- هر نوع اختلاف در رابطه با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون مابین دو یا چند طرف متعهد باید حتی الامکان از طریق مذاکره بین آنها با سایر طرق رفع اختلاف حل و فصل گردد .
- 2- هر گاه هر نوع اختلاف در رابطه با تفسیر و یا اجرای این کنوانسیون مابین دو یا چند طرف متعهد از طریق مذکور در بند (1) در این ماده برطرف نشود ، مورد اختلاف بدرخواست هر یک از آنها ، به یک هیأت داور متشکل از افراد زیر ارجاع خواهد شد . هر یک از طرفین دعوی یک نفر داور را تعیین خواهند کرد و داوران تعیین شده داور دیگری را بعنوان رئیس تعیین خواهند کرد . اگر سه ماه پس از دریافت درخواست ، یکی از طرفین نتوانند داور را تعیین کند و یا آنکه داوران نتوانند داور رئیس را انتخاب نمایند هر یک از طرفین می توانند از دبیرکل سازمان مللی درخواست تعیین یک داور یا رئیس هیأت داور را بنمایند .

- 3- تصمیم هیأت داورى که به موجب مفاد بند (2) تعیین شده اند برای طرفهای اختلاف لازم الاجراء خواهد بود .
- 4- هیأت داورى رأساً مقررات مربوط به دادرسی خود را تعیین خواهد کرد .
- 5- تصمیمات هیأت داورى با اکثریت آراء اتخاذ خواهد شد .
- 6- هر نوع اختلافی که در رابطه با تفسیر یا اجرای رأی صادره بین طرفهای اختلاف بروز کند می تواند توسط هر يك از طرفهای مزبور جهت داورى به همان هیأت داورى صادر کننده رأی ارجاع گردد .

ماده 58 - قید و شرط

- 1- هر کشور می تواند ، در زمان امضاء ، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون ، اعلام نماید که خود را ملزم به اجرای بندهای (2) تا (6) ماده (57) این کنوانسیون نمی داند . سایر طرفهای متعاقد به موجب بندهای فوق الذکر در قبال هر طرف متعاهدی که با چنین قید و شرطی عضو این کنوانسیون شده ، الزامی نخواهند داشت .
- 2- هر طرف متعاهدی که طبق بند (1) این ماده در هر زمان قید و شرطی را قائل شده می تواند با ابلاغ به دبیر کل سازمان ملل قید و شرط فوق را حذف نماید .
- 3- بغیر از شروط پیش بین شده در بند يك این ماده ، هیچ شرط دیگری در خصوص این کنوانسیون پذیرفته نخواهد شد .

ماده 58 مکرر - کمیته اداری

يك کمیته اداری مشتکل از کلیه طرفهای متعاقد تشکیل می گردد . ترکیب این کمیته ، وظایف و آئین نامه اجرائی آن در ضمیمه (8) مذکور است .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است .)

ماده 58 مکرر دوم - هیأت مدیره اجرائی تیر

کمیته اداری ، هیأت مدیره اجرائی تیر را بعنوان يك شاخه فرعی ایجاد ، که از طرف آن ، وظایف محوله بموجب کنوانسیون و کمیته اداری را انجام دهد . ترکیب ، وظیفه ، و آئین نامه اجرائی آن در ضمیمه شماره (8) مذکور است .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است .)

ماده 59 - رویه اصلاح کنوانسیون

- 1- این کنوانسیون و ضمائم آن را می توان در صورت پیشنهاد يك طرف متعاقد و طبق رویه مقرر در این ماده اصلاح نمود .
- 2- هر گونه اصلاحیه پیشنهادی در خصوص این کنوانسیون باید بوسیله کمیته اداری متشکل از کلیه طرفهای متعاقد و طبق مقررات مندرج در ضمیمه (8) مورد بررسی قرار گیرد . هرگونه اصلاحیه ای که در طول جلسه کمیته اداری مورد بررسی قرار گرفته یا تهیه شده باشد و اکثریت اعضا حاضر و رأی دهنده در جلسه نیز آن تصویب کرده باشند ، توسط دبیرکل سازمان ملل جهت پذیرش اعلام خواهد شد .
(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است .)

3- صرف نظر از مورد پیش بینی شده در ماده (60) ، هر اصلاحیه پیشنهادی که طبق بند پیشین ابلاغ شده است سه

ماه پس از انقضای يك دوره 12 ماهه بعد از تاریخ ابلاغ اصلاحیه پیشنهادی که در طی آن مدت هیچگونه اعتراضی نسبت به اصلاحیه پیشنهادی توسط کشوری که طرف متعاقد است به دبیر کل سازمان ملل تسلیم نشده باشد، برای کلیه طرفهای متعاقد لازم الاجراء خواهد بود.

4- چنانچه طبق بند (3) این ماده نسبت به اصلاحیه پیشنهادی اعتراضی تسلیم گردد، اصلاحیه مزبور پذیرفته نشده تلقی شده و بلااثر خواهد بود.

ماده 60 - روش مخصوص جهت اصلاح ضمايم 1 , 2 , 3 , 4 , 5 , 6 , 7 , 8 و 9

1- هرگونه اصلاحیه پیشنهادی به ضمايم 1 , 2 , 3 , 4 , 5 , 6 , 7 , 8 و 9 که طبق بندهای (1) و (2) ماده 59 مورد بررسی قرار گرفته باشد، از تاریخی که کمیته اداری در هنگام پذیرش آن اصلاحیه تعیین می نماید، لازم الاجراء خواهد شد، مگر اینکه در تاریخی قبل از تاریخ مذکور که همزمان توسط کمیته اداری تعیین گردیده یا پنج کشور از طرفهای متعاقد، هر کدام که کمتر باشند، اعتراض خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل سازمان ملل ابلاغ نمایند. تاریخی مندرج در این بند توسط کمیته اداری و با اکثریت افراد حاضر و رأی دهنده تعیین می گردد.

(اصلاحیه شماره 19 که در تاریخ 17 فوریه 1999 لازم الاجراء شده است.)

2- هر اصلاحیه که طبق روشهای مقرر در بند (1) فوق پذیرفته شود به محض لازم الاجراء شدن برای کلیه طرفهای متعاقد، هر يك از مقررات قبلی را که اصلاحیه به آن مربوط می گردد، لغو و جایگزین آن می شود.

ماده 61 - درخواست، اطلاعیه (ابلاغیه)، اعتراض

دبیر کل سازمان ملل کلیه طرفهای متعاقد و کلیه کشورهای مذکور در بند (1) ماده 52 این کنوانسیون را از هرگونه درخواست، ابلاغ یا اعتراض طبق مواد 59 و 60 در فوق و تاریخی را که هر اصلاحیه ای از آن تاریخ لازم الاجراء می شود، آگاه خواهد ساخت.

ماده 62 - کنفرانس بازنگری (تجدید نظر)

1- هر کشور متعاقد این کنوانسیون می تواند، با ابلاغ به دبیر کل سازمان ملل متحد، تشکیل کنفرانسی به منظور بازنگری (تجدید نظر) مفاد این کنوانسیون را درخواست کند.

2- کنفرانس بازنگری که از کلیه طرف های متعاقد و کلیه کشورهای مندرج در بند (1) ماده 52 برای شرکت در آن دعوت می شود، توسط دبیر کل سازمان ملل تشکیل خواهد گردید، البته در صورتیکه ظرف شش ماه پس از تاریخ ابلاغ دبیر کل، حداقل يك چهارم کشورهای متعاقد به این کنوانسیون هستند، موافقت خود را با تقاضای فوق به دبیر کل ابلاغ نمایند.

3- کنفرانس بازنگری که از کلیه طرفهای متعاقد و کلیه دولتهای مذکور در بند (1) ماده 52 برای شرکت در آن دعوت می شوند، می تواند توسط دبیر کل سازمان ملل پس از اطلاع از درخواست کمیته اجرائی تشکیل گردد. کمیته اجرائی در صورت موافقت و رأی اکثریت حاضرین در کمیته، تشکیل کنفرانس را درخواست می نماید.

4- در صورتیکه کنفرانس طبق بند (1) و یا (3) این ماده تشکیل شود ، دبیر کل سازمان ملل متحد مراتب را به اطلاع کلیه طرفهای متعاقد خواهد رساند و از آنها دعوت خواهد کرد ظرف سه ماه پیشنهاداتی را که مایلند در کنفرانس مورد بررسی قرار گیرد ، تسلیم نمایند . دبیر کل حداقل سه ماه قبل از تاریخی که کنفرانس تشکیل می شود ، دستور کار موقت کنفرانس و نیز متن پیشنهادات دریافتی را بین کلیه طرفهای متعاقد توزیع می کند .

ماده 63 - اطلاعیه ها

1- علاوه بر اطلاعیه ها و ابلاغیه های پیش بینی شده در مواد 61 و 62 ، دبیر کل سازمان ملل ، موارد ذیل را به کلیه کشورهای مذکور در ماده 52 ابلاغ خواهد کرد :
الف) امضاء ها ، مصوبه ها ، پذیرش ها ، تأییدیه ها و الحاقها طبق ماده 52 ؛
ب) تاریخ لازم الاجراء شدن این کنوانسیون طبق ماده 53 ؛
پ) هر گونه اقدام در خصوص فسخ کنوانسیون طبق ماده 54 ؛
ت) اختتام کنوانسیون طبق ماده 55 ؛
ث) قید شروط طبق ماده 58 ؛

ماده 64 -

پس از 31 دسامبر سال 1976 ، نسخه اصلی این کنوانسیون به دبیر کل سازمان ملل تودیع خواهد شد و وی نسخه های گواهی و تأیید شده این کنوانسیون را به هر يك از متعاهدین و کشورهای مذکور در بند (1) ماده 52 که جزء طرفهای متعاقد نیستند ارسال خواهد کرد .
در تأیید مراتب فوق ، امضاء کنندگان ذیل با اختیارات تام در این مورد ، این کنوانسیون را امضاء کردند .
منعقد در ژنو ، در روز 14 نوامبر سال یکهزار و نهمصد و هفتاد و پنج (1975) در يك نسخه به زبانهای انگلیسی ، فرانسه و روسی که هر سه متن از اعتبار مساوی برخوردار می باشد . (7-167)