

کنوانسیون بین المللی TIR

نویسنده مسئول: دکتر محمدرضا حاکم زاده^۱

بهزاد کاموسی علمداری^۲

چکیده:

صنعت حمل و نقل جاده‌ای به عنوان یکی از اساسی ترین زیر ساختهای اقتصادی و مهمترین ابزار ارتباطی تلقی می گردد مهم ترین اسناد مطرح در حمل و نقل جاده ای کال حسب مورد بارنامه یا راه نامه می باشد، کشورها در سال ۱۹۷۵ کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی جاده ای (معروف به کنوانسیون تیر) را تصویب کردند. با تصویب این کنوانسیون، نگرانی متصدیان حمل رفع شد. کشورهای عضو کنوانسیون تیر، مهر و موم وسایل نقلیه و کانتینرهایی را که در کشورهای دیگر عضو انجام شده است، قبول می کنند؛ لذا وسایل نقلیه بدون بررسی و کنترل گمرکی از کشور مبدأ تا کشور مقصد، بدون هیچ گونه مشکلی عبور می کنند. مرحله ای که در ادارات گمرکی از کشور مبدأ تا مقصد صورت می گیرد، به سیستم تیر معروف است. کلیه مراحل سیستم تیر را اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای که به ایرو معروف است هماهنگ و اجرا می کند. کنوانسیون بین المللی TIR به عنوان منبع مهم و موثری در دسترس فعالان اقتصادی و شرکتهای حوزه حمل و نقل داخلی و بین المللی و صنوف حمل و نقل و اتاقهای بازرگانی قرار می گیرد که قطعاً جنبه علمی و کاربردی آن با توجه به تخصصی شدن حوزه حمل و نقل به عنوان یک رشته تخصصی در بیشتر کشورهای دنیا مفید فایده خواهد بود. قطعاً سازمانهایی نظیر سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور به عنوان متولی حمل و نقل داخلی و خارجی و از طرفی شرکتهای حمل و نقل فعال سراسر کشور و فعالان این حوزه قطعاً مورد استفاده قرار خواهند داد. روش گردآوری اطلاعات جهت تدوین این پژوهش به شیوه کتابخانه ای می باشد که به صورت توصیفی - تحلیلی مورد بررسی قرار گرفته است.

واژه های کلیدی : کنوانسیون تیر ، حمل و نقل بین المللی جاده ای ، متصدی حمل و نقل ، گمرک

^۱ عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد قم

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین الملل دانشگاه تهران

مقدمه

قراردادهای حمل و نقل واجد اوصاف و ویژگی هایی است که آن را از سایر قراردادها مشابه متمایز نموده و ماهیت حقوقی این قراردادها یکی از مهمترین بحثهای حقوقدانان در این زمینه بوده است. در قراردادهای حمل و نقل کالا طرفین قرارداد یعنی فرستنده و متصدی حمل و نقل هر یک تعهداتی دارند، در عین حال برای گیرنده نیز تکالیفی پیش بینی گردیده است. صنعت حمل و نقل جاده ای به عنوان یکی از مهم ترین راههای توسعه اقتصادی هر کشوری محسوب می شود و قطعاً در هر کشوری دارای مقررات و ضوابط خاص می باشد، نقش مهم حمل و نقل در گردش کال و توزیع ثروت در عرصه بین الملل تصویب مقرراتی یکنواخت که در مورد قبول کشورها باشد تحت عنوان کنوانسیون TIR ضروری گردانیده است با توجه به الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مذکور و ضرورت توسعه حمل و نقل بین المللی که به تبع آن صادرات کال را در پی خواهد داشت که این موضوع از اهداف عالی هر حکومت و دولتی می باشد شاید بتوان گفت در شرایط کنونی پرداخت به این موضوع دارای اهمیت فراوانی می باشد به طوری که قطعاً توسعه زیر ساختهای اقتصادی کشور منوط به بحث تجارت فرا سرزمینی است که حمل و نقل به عنوان اساسی ترین آن شناخته شده است. و نظر به سنخیت کامل موضوع به حوزه کاری و اجرایی اینجانب، قطعاً با چالشها و مشکلاتی که در حوزه حمل و نقل در داخل ایران و حتی فرا سرزمینی مواجه هستیم علیرغم وجود قوانین و کنوانسیونهای مختلف ولی کماکان در حوزه اجرا موانعی از لحاظ قانون و عدم آشنایی کامل به قوانین هنوز پابرجاست لذا با بررسی دقیق ماهیت و شرایط قراردادی در حوزه حمل و نقل و مسئولیت متصدیان در داخل ایران و کنوانسیون بین المللی TIR نگرارش و تدوین این پژوهش قطعاً راهگشا بوده و اهمیت پرداختن به آن بر هیچ ناقد بصیری پوشیده نخواهد ماند.

۱-۱- تاریخچه

۱-۱-۱- تصویب

اگر کالایی از طریق جاده و به وسیله کامیون به کشور همسایه ارسال شود در مرز، در دفاتر گمرکی دو کشور مورد بازرسی گمرکی قرار میگیرد بازرسی کامیون در مرز به منظوره‌های امنیتی و گمرکی، دور از انتظار نیست و هر دو کشور حق دارند نسبت به بازرسی کامیون اقدام کنند. اگر از مبدأ تا مقصد فقط همین دو کشور وجود داشته باشد مشکلی ایجاد نمیشود اما اگر قرار است همین کامیون بین دو کشور مبدأ و مقصد از چند کشور دیگر هم عبور کند و در مرز هر کشوری که عبور می کند، مورد بازرسی قرار گیرد و مجبور شود علاوه بر صرف وقت مبالغی هم به عنوان حق گمرکی پرداخت کند، مشکل بزرگی ایجاد خواهد شد. برای برون رفت از این معضل جامعه بین الملل به دنبال راهی بود تا این مشکل را حل نماید. برای حل این مشکل، روشی برای حمل سریع کالا از کشوری به کشور دیگری که در فاصله زیادی از مبدأ قرار دارد، ابداع شد که به سیستم تیر معروف است.^۱ این تنها سیستم در سطح جهانی است که مطابق آن کالا تحت پوشش کارنه تیر یا دفترچه (تیر از طریق جاده حمل و بدون اینکه تضمینات اضافی نزد گمرکات از یک اداره گمرک در کشور مقصد ارائه نماید و بدون معطلی کالا را از مبدأ تا مقصد حمل می نماید. علامت TIR را در پشت بسیاری از کامیونها در و آسیا میتوانیم ببینیم. این علامت برای راننده، متصدی حمل، فرستنده و گیرنده ی نشانگر حمل و نقل بین المللی سریع و مؤثر است. سیستم بین المللی تیر در طول حیات خود موفقیت خود را نشان داد؛ به طوری که الگویی برای سیستم های منطقه ای شد و هر کدام مستقیم یا غیر مستقیم با آن همکاری میکنند. سیستم تیر نه تنها در کشورهای اروپایی و آسیایی، بلکه در افریقا و آمریکای لاتین هم در تسهیل حمل و نقل جاده ای تسهیلاتی ایجاد کرده است. سیستم تیر صرفاً برای حمل و نقل جاده ای طراحی شد و در سالهای اول هم

^۱. The TIR System: TIR' stands for Transports Internationaux Routiers (International Road Trans!

http://www.iru.org/en_iru_about_tir (last visited: Jan. ۲۰۱۵).

^۲. سیستم تضمین توسط اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای (ایرو) اداره می شود

فقط این نوع حمل و نقل را شامل می شد ولی در سالهای بعد امکان پوشش حمل و نقل های ترکیبی، ریلی، دریایی و رودخانه ای هم به آن افزوده شد؛ البته به شرطی که حمل و نقل جاده ای، ف از حمل و نقل ترکیبی را تشکیل دهد.

در سال ۱۹۴۹ مدت کوتاهی پس از جنگ جهانی دوم تعداد محدودی از کشورهای اروپایی موافقت نامه تیر را امضا کردند این موافقتنامه نتایج مثبتی داشت و کشورها برای اولین بار، حمل و نقل آسان کالا بین چند کشور را تجربه کردند به دنبال آن در سال ۱۹۵۴ کشورها با حمایت کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا کنوانسیون تیر را تصویب کردند در این کنوانسیون، کشورها تصمیم گرفتند کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی و بدون انجام بازرسیهای گمرکی، از کشور مبدأ تا کشور مقصد را طی کند. حدود ۱۵ سال تجربه کشورها ضعف کنوانسیون ۱۹۵۴ را نشان داد.

کشورهای عضو کنوانسیون برای رفع نواقص و تلاش برای جذب کشورهای بیشتری تصمیم گرفتند کنوانسیون دیگری را تصویب و جایگزین آن نمایند. در سال ۱۹۷۵ کنفرانسی تحت نظر کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا تشکیل و کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش کارنه تیر (معروف به کنوانسیون تیر) را مورد تصویب قرار داد.

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای که به کنوانسیون تیر معروف است، در ۲۸ مارس ۱۹۷۸ به مرحله اجرا در آمده است. کنوانسیون تیر ۱۹۷۸ برای همه کشورهای عضو به جز ژاپن جانشین کنوانسیون ۱۹۵۹ گردید. کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ به علت عدم عضویت ژاپن در کنوانسیون ۱۹۷۸، در حمل و نقل بین این کشور و کشورهای دیگر همچنان قابل اجراست.

۱. Customs Convention on The International Transport of Goods under Cover of Tir Carnets (TIRConvention, 14v).www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/english/newtirhand/TIR -ORev ۱۰ En.pdf (last visited Jan, ۲۰۱۵)

۲. ماده ۵۶ کنوانسیون تیر

کلیه کشورهای عضو سازمان ملل متحد اعضای سازمانهای تخصصی سازمان ملل، اعضای سازمان بین المللی انرژی اتمی کشورهای که به اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری ملحق شده اند و هر کشور دیگری که به مجمع عمومی ملل متحد دعوت شده باشد میتواند عضو کنوانسیون تیر شود. کنوانسیون از تاریخ اول ژانویه ۱۹۷۶ تا اول دسامبر ۱۹۷۶ در دفتر سازمان ملل متحد در ژنو برای امضاء توسط کشورها مفتوح بود اتحادیه های گمرکی یا اقتصادی نیز می توانند همراه با کلیه اعضای خود یا هر زمانی که کلیه اعضای آنها به این کنوانسیون پیوستند طرف متعاهد این کنوانسیون بشوند این اتحادیه ها حق رأی نخواهند داشت.^۱

در حال حاضر (مارس ۲۰۱۵) ۶۸ کشور عضو کنوانسیون تیر ۱۹۷۸ هستند^۲ مجلس شورای اسلامی ایران در اول خرداد ۱۳۹۳ آن را تصویب کرد و در آذرماه همان سال به تایید شورای نگهبان رسید. هر کدام از اعضا می توانند با اعلام به دبیر کل سازمان ملل متحد از عضویت در کنوانسیون کناره گیری کند. کناره گیری از عضویت پانزده ماه پس از وصول اعلان لغو به دبیر کل سازمان ملل متحد تحقق پیدا خواهد کرد. اعتبار کارنه تیرهایی که قبل از تاریخ تحقق کناره گیری در گمرک مبدأ پذیرفته شده اند، همچنان باقی و ضمانت موسسات ضامن نیز طبق مقررات این کنوانسیون معتبر خواهند بود.^۳

^۱ . همان ماده ۵۲

^۲ . کشورهای عضو کنوانسیون تیر عبارت اند از: افغانستان، آلبانی، الجزایر، ارمنستان، اتریش، آذربایجان، بلاروس، بلژیک، بوسنی هرزگوین، بلغارستان، کانادا، شیلی، کروواسی، قبرس، جمهوری چک، دانمارک، استونی، فنلاند، فرانسه، گرجستان، المان، یونان، مجارستان، اندونزی، ایران، ایرلند، اسرائیل، ایسلند، ایتالیا، اردن، قزاقستان، کویت، قرقیزستان، لتونی، لبنان، لیبی، لیتوانی، لوکزامبورگ، مالت، مولدووا، مغولستان، مونته نگرو، مراکش، هلند، نروژ، لهستان، پرتغال، جمهوری کره، رومانی، روسیه، صربستان، اسلواکی، اسلونی، اسپانیا، سوئد، سوئیس، سوریه، تاجیکستان، مقدونیه، تونس، ترکیه، ترکمنستان، اکراین، استان، آمریکا، اروگوئه، ازبکستان، امارات متحده عربی و اتحادیه اروپا کشورهای اروپایی عضو کنوانسیون هستند و اتحادیه اروپا هم به عنوان یک نهاد واحد عضو کنوانسیون است کشورهای که عملیات حمل و نقل تیر در آنها انجام می شود، عبارت اند از: افغانستان، آلبانی، ارمنستان، اتریش، آذربایجان، بوسنی هرزگوین، بلغارستان، کروواسی، قبرس، جمهوری چک، دانمارک، استونی، فنلاند، فرانسه، گرجستان، مجارستان، ایران، ایرلند، اسرائیل، ایسلند، ایتالیا، اردن، قزاقستان، کویت، قرقیزستان، لتونی، لبنان، لیتوانی، مولدووا، مغولستان، مونته نگرو، مراکش، هلند، نروژ، لهستان، پرتغال، رومانی، روسیه، می شوند، سوئیس، سوریه، تاجیکستان، مقدونیه، تونس، ترکیه، ترکمنستان اگر این انگلستان عربستان، اسلواکی، ازبکستان

<http://www.unece.org/tir/system/tir-system-countries.html> (last visited March).

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg=no-XI-A&chapter=\\&lang=en>), (last visited March 10)

^۳ . ماده ۵۴ کنوانسیون تیر.

در صورتی که پس از لازم اجرا شدن کنوانسیون تعداد کشورهای عضو برای مدت ۱۲ ماه متوالی به کمتر از ۵ کشور کاهش یابد کنوانسیون پس از پایان یک دوره ۱۲ ماهه ملغی خواهد شد. کنوانسیون تیر دارای ۱۰ ضمیمه است. ضمایم کنوانسیون جزء لاینفک آن محسوب می شوند.^۱

۲-۱-۱- الحاق

ایران، طی قانون الحاق دولت شاهنشاهی در مورخه سی ام فروردین ماه یکهزار و سیصد و پنجاه به کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالاها در جاده ها پیوست و اسناد الحاق را مشتمل بر ۶۴ ماده و ضمیمه در مورخه بیست و سوم آبان یکهزار و سیصد و پنجاه و شش تسلیم نمود.

۳-۱-۱- به روز رسانی

کنوانسیون تیر از زمان تصویب آن در سال ۱۹۷۵ تاکنون سی و یک مرتبه اصلاح شده است. در سال ۱۹۹۵، کار گروه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا که مسئول بررسی مسائل گمرکی مؤثر در حمل و نقل شده بود، تصمیم گرفت سیستم تیر را کاملاً بررسی و به روز کند نخستین مرحله از بررسی در سال ۱۹۹۷ کامل شد و اصلاحاتی که در کنوانسیون به عمل آمد در فوریه ۱۹۹۹ برای کلیه کشورهای عضو کنوانسیون تیر لازم الاجرا شد. این اصلاحات دسترسی کنترل شده به سامانه تیر برای متصدیان حمل و نقل، مؤسسات ضامن نهادهای صادر کننده کارنه تیر و سازمانهای بین المللی چاپ و توزیع کننده کارنه تیر را شامل می شد. در این مرحله از اصلاحات همچنین اقداماتی برای شفاف سازی نظام بین المللی تضمین انجام گرفت و هیئت اجرایی تیر ایجاد شد که نهاد بین دولتی نظارتی است به دنبال آن، مرحله دوم از اصلاحات نیز تکمیل شد ولی در ماه مه ۲۰۰۲ به مرحله اجرا در آمد این اصلاحات مسئولیت های حقوقی و اداری مقامات گمرکی متصدیان حمل و نقل و سازمان بین المللی (ایرو) را کاملاً روشن و صریح بیان کرد. ایرو از آن زمان مسئولیت عملکرد مؤثر نظام ضمانت بین المللی را هم به عهده دارد. کارگروه مذکور، در سال ۲۰۰۰ مرحله سوم از بررسی کنوانسیون تیر را با اهدافی از جمله استفاده از ساز و کار پردازش داده ها به صورت الکترونیکی آغاز کرد تا با

۱. همان، ماده ۵۱

سامانه تیر را با فناوری مدرن هماهنگ کند. اصلاحات دیگری در اوت ۲۰۰۶ به عمل آمد که به اختتام عملیات تیر در ادارات مقصد و روش کنترل بین المللی کارنه تیر مربوط است. این روش به منظور حفل داده‌هایی است که از مقامات گمرکی انتقال یافته و برای موسسات و مجریان گمرکی قابل دسترسی است. هدف از ایجاد روش کنترل بین المللی این بود که در صنعت حمل و نقل و زنجیره تضمین بین المللی ابزار لازم را جهت اجرای مدیریت خطر در عملیات اقتصادی سیستم تیر فراهم آورد؛ همچنین در خاتمه عملیات، تیر مراحل تحقیق و بررسی گمرکات را تسهیل کند. اصلاحات کنوانسیون تیر ادامه خواهد یافت تا اطمینان حاصل شود که سیستم تیر نیازهای حمل و نقل بین المللی آینده را برآورده خواهد نمود اصلاحات کنوانسیون ضمن اینکه امکان کنترل دولتی را فراهم خواهد آورد، آنها را قادر خواهد ساخت در صورت نیاز در حمل و نقل ترانزیت بین المللی دخالت کنند.

هرگونه اصلاح پیشنهادی در خصوص کنوانسیون تیر را کمیته اداری^۱ بررسی می کند که از کلیه طرف های متعاقد تشکیل شده است^۲ کمیته، اداری هیئت مدیره اجرایی تیر^۳ را به صورت شاخه ای فرعی ایجاد کرده است که از طرف، آن وظایف محوله را که به موجب کنوانسیون و کمیته اداری به آن محول می شود، انجام دهد. هرگونه اصلاحیه ای که در جلسه کمیته اداری بررسی یا تهیه شود و اکثریت دو سوم اعضای حاضر و رأی دهنده در جلسه نیز به آن رأی مثبت داده باشند توسط دبیر کل سازمان ملل متحد جهت پذیرش به اعضا اعلام خواهد شد. لازم الاجرا شدن اصلاحیه های مربوط به مواد کنوانسیون و ضمایم آن متفاوت است: در خصوص مواد کنوانسیون، هر اصلاحیه پیشنهادی که دبیر کل سازمان ملل به اعضا اعلام کرده باشد، سه ماه پس از انقضای یک دوره ۱۲ ماهه، بعد از تاریخ ابلاغ اصلاحیه پیشنهادی در صورتی که در طی آن مدت ۱۲ ماهه هیچ گونه اعتراضی نسبت به اصلاحیه پیشنهادی از سوی کشور متعاقدی به دبیر کل سازمان ملل

^۱ Administrative Committee. Art. 51 bis of the TIR Convention.

^۲ . ترکیب این، کمیته، وظایف آیین نامه اجرایی و نیز نحوه بررسی پیشنهاد های اصلاحی در ضمیمه ۸ کنوانسیون ذکر شده

^۳ TIR Executive Board. Art. 51 ter of the TIR Convention.

متحد نشده باشد، اصلاحیه مزبور برای کلیه طرفهای متعاقد لازم الاجرا خواهد بود اگر اعتراضی از طرف کشوری داده شود، اصلاحیه مورد نظر پذیرفته نمی شود و ملغی الاثر خواهد بود.^۱

در خصوص ضمایم ده گانه کنوانسیون، هرگونه پیشنهاد اصلاحی از تاریخی که کمیته اداری هنگام پذیرش آن اصلاحیه تعیین می کند لازم الاجرا میشود؛ مگر اینکه یک پنجم از کشورهای عضو یا پنج عضو متعهد هر کدام که کمتر باشد قبل از تاریخ که همزمان از سوی کمیته اداری تعیین می شود، اعتراضی نسبت به آن صورت گرفته و به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام شده باشد. تاریخی که کمیته اداری بدین منظور تعیین میکند با تصویب حداکثر دو سوم از اعضای حاضر و رای دهنده خواهد بود. به محض لازم الاجرا شدن هر اصلاحیه ای که بدین ترتیب پذیرفته شود، مقررات قبلی حذف و مقررات جدید برای کلیه طرف های متعهد جایگزین مقررت، قبلی که اصلاحیه به آن مربوط می شود، خواهد بود. هر کشور عضو کنوانسیون تیر با ابلاغ به دبیر کل سازمان ملل متحد میتواند درخواست کند که کنفرانسی برای تجدید نظر در آن تشکیل شود دبیر کل سازمان ملل، موضوع درخواست را به کلیه کشورهای عضو ابلاغ خواهد کرد. در صورتی که ظرف شش ماه پس از ابلاغ دبیر کل سازمان ملل متحد، حداقل یک چهارم کشورهای متعاقد موافقت خود را با تقاضای مزبور اعلام کند، کنفرانس تجدید نظر تشکیل خواهد شد برای کنفرانس مزبور از کلیه متعاهدین کنوانسیون دعوت به عمل خواهد آمد. امکان تشکیل کنفرانس بازنگری با درخواست کمیته اجرایی هم وجود دارد. دبیر کل سازمان ملل، باید کنفرانس بازنگری را در صورت درخواست کمیته اجرایی تشکیل دهد کمیته اجرایی زمانی در خواست تشکیل کنفرانس را می کند که اکثریت حاضر در جلسه با تشکیل کنفرانس موافق باشد. در این کنفرانس نیز باید از کلیه طرفهای عضو دعوت به عمل آید. در صورت تشکیل کنفرانس دبیر کل سازمان ملل متحد از طرفهای عضو خواهد خواست ظرف سه ماه پیشنهادهایی را که تمایل دارند در کنفرانس مورد بررسی قرار گیرند ارائه نمایند. دبیر کل سازمان ملل، حداقل سه ماه قبل از تاریخ تشکیل کنفرانس دستور کار موقت کنفرانس و نیز متن پیشنهادهای واصل شده را بین طرفهای متعاقد توزیع خواهد کرد.

^۱ همان ماده ۵۹

۱-۲- ساختار و شرایط

۱-۲-۱- ساختار

۱-۲-۱-۱- کمیته اداری تیر^۱

کمیته اداری که از تمام کشورهای عضو تشکیل میشود بالاترین مرجع سیستم تیر محسوب می شود. کمیته معمولاً سالی دو مرتبه تحت حمایت کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا، در بهار و پاییز تشکیل جلسه می دهد. کمیته در خصوص اصلاحات مربوط به کنوانسیون تصمیم می گیرد و این امکان را به کشورهای عضو مراجع ذی صلاح و سازمانهای بین المللی می دهد که در مورد سیستم تیر تبادل نظر کنند. علاوه بر اصلاحاتی که تاکنون در کنوانسیون تیر صورت گرفته کمیته تصمیمات، توصیه ها و نظریات مهمی را برای ارتقاء سیستم تیر ارائه داده است.^۲ هرچند این نظریات برای کشورهای عضو الزام آور نیستند ولی به هر حال منعکس کننده نظریات کمیته اداری تیر است و برای تفسیر صحیح کنوانسیون و یکسان کردن مقررات تیر در سطح بین المللی، نقش بسزایی دارند.

۱-۲-۱-۲- هیئت اجرایی تیر^۳

هیئت اجرایی تیر در سال ۱۹۹۹ به وسیله کشورهای عضو کنوانسیون تیر تشکیل شد. هدف از تشکیل این هیئت توسعه روابط و همکاری بین المللی بین ادارات گمرکی در خصوص کنوانسیون تیر است. کمیته بر اجرای کنوانسیون تیر نظارت و از سیستم تضمین بین المللی آن حمایت می کند. کمیته ۹ عضو دارد که کشورهای عضو آنان را برای مدت دو سال انتخاب می کنند، هیئت، وظایف و مسئولیت های مختلفی دارد که از جمله عبارت اند از نظارت چاپ و توزیع کارنه های تیر، نظارت بر عملکرد سیستم بیمه و تضمین بین المللی و همکاری و تقویت تبادل اطلاعات گمرکی بین ادارات گمرکی و مقامات دولتی

^۱. An. ۶۰ of the Convention: ECE TRANS/۱۷/Amend. ۱۹. entered into force on ۱۷ February ۱۹۹۲ ECE TRANS/ ۱۷/Amend.۲۷; entered into force on ۱۲ August ۲۰۰۶;

^۲ TIR Handbook, op. cit. at 41.

^۳ Executive Board (TIREXB)

تصمیمات هیئت اجرایی تیر را دبیر تیر اجرا می کند که دبیرخانه تیر^۲ با او همکاری و از او حمایت می کند. دبیر تیر کی از اعضای دبیرخانه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا است. هزینه های هیئت اجرایی در حال حاضر از طریق صدور کارتهای تیر تأمین می شود.^۳

ج: کارگروه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل در خصوص مسائل گمرکی موثر در حمل و نقل^۴

این کارگروه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا از اقدامات کمیته اداری تیر حمایت می کند. دو یا سه مرتبه در سال تشکیل جلسه می دهد و معمولاً جلسات آن هماهنگ یا همزمان با جلسات کمیته اداری تیر تشکیل می شود. همه اعضای سازمان ملل متحد و سازمانهای بین المللی که علاقه مند باشند، می توانند در جلسات این کارگروه شرکت کنند.

کارگروه مزبور به طور منظم در خصوص مواد کنوانسیون تیر اظهار نظر و تصمیماتی اتخاذ می کند. بدیهی است که نظرات با تصمیمات این کارگروه در مورد مواد کنوانسیون برای کشورها الزام آور نیستند، لیکن در جهت تفسیر یکسان و برای اجرای هماهنگ کنوانسیون توسط کشورها کمک می کنند؛ زیرا از آنجا که نمایندگان همه کشورها در جلسات آن حق شرکت دارند و معمولاً بسیاری از آنها حضور پیدا می کنند؛ لذا نظر این کارگروه در حقیقت نظر اکثریت کشورهای عضو است ضمناً نظر ها و تصمیمات این کارگروه، معمولاً برای بررسی و حمایت به کمیته اداری تیر فرستاده می شوند.^۵

۳-۱- شرایط

کنوانسیون تیر در خصوص حمل و نقل کالاهایی اعمال می شود که:

- حمل و نقل بین ادارات گمرک دو کشور متعاقد صورت گرفته باشد؛ و یا

^۱ TIR Secretary

^۲ TIR Secretariat.

^۳ TIR Handbook op. cit. at 84

^۴ UNECE Working Party on Customs Questions Affecting Transport (WP.91).

^۵ TIR Handbook, op. cit. at 84-85.

- حمل و نقل از اداره گمرک یک کشور متعاقد شروع شود و در اداره گمرک همان کشور خاتمه یابد. در این صورت قسمتی از سفر باید در قلمرو کشور خارجی انجام گیرد.

به شرطی که کالاها در وسایل نقلیه جاده ای وسایل نقلیه ترکیبی جاده ای و یا در کانتینر انجام شود و در بین راه مجدداً بارگیری نشده باشد. اگر مبدأ و مقصد حمل کالا در یک کشور باشد، مقامات گمرکی آن کشور میتوانند علاوه بر کارنه، تیر سند ملی خود را برای حصول اطمینان از ورود مجدد کالا مطالبه کنند.^۱

کنوانسیون در خصوص کالاهایی که با روش های مختلف (دریایی، ریلی و...) حمل می شوند ولی فقط قسمتی از مسیر مابین شروع و خاتمه عملیات حمل و نقل، تحت پوشش کارنه تیر از طریق جاده صورت میگیرد نیز قابل اجراست. مهم نیست چه قسمتی از سفر با وسیله نقلیه جاده ای باید صورت گیرد، اما همین که قسمتی از سفر پوشش بین مبدأ و مقصد از طریق جاده انجام شود، کنوانسیون قابل اجرا خواهد بود.

در مواردی ممکن است قصد فرستنده این بوده باشد که کالا از طریق جاده حمل شود، ولی به علل پیش بینی ناپذیر مانند حوادث طبیعی یا به علت های پیش بینی نشده، تجاری کالا از طریق جاده حمل نشود، در این موارد طرفین کنوانسیون باید کارنه تیر را بپذیرند و مسئولیت مؤسسات ضامن، باید به قوت خود باقی بماند. در مدتی که حمل و نقل با غیر وسیله جاده ای صورت می گیرد دارنده کارنه تیر ممکن است از مقامات گمرکی بخواهد مطابق بند ۲ ماده ۲۶، حمل و نقل بر اساس سیستم تیر را به حالت تعلیق در آورند. برای

^۱ . ماده ۲ کنوانسیون تیر ، مسعود کرباسیان کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای (TIR) مصوب ۱۳۷۵ میلادی همراه با تفاسیر ، یادداشت های توضیحی و آخرین اصلاحات تا سال ۲۰۰۳ میلادی دفتر همکاری های بین المللی کمرگ جمهوری اسلامی ایران

ECE TRANS/۱۷/Amend.۲۱; entered into force on ۱۲ May ۲۰۰۲

^۲ . ماده ۲۶ کنوانسیون تیر

زمانی که قسمتی از حمل و نقل تحت پوشش کارنه تیر، در قلمرو کشوری صورت می گیرد که عضو متعاقد این کنوانسیون نیست، عملیات حمل و نقل تیر باید در آن بخش از سفر در طول مسیر قلمرو کشور مزبور، به حالت تعلیق درآید. در این حالت در ادامه مسیر مقامهای گمرکی طرف متعاقدی که سفر مزبور در قلمرو آن کشور 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، یا علائم مشخصه آن دست نخورده و سالم باقی مانده باشند. زمانی که لاک و مهرهای گمرکی دست نخورده باقی نمانده باشد، مقامات گمرکی ممکن است کارنه تیر را برای ادامه عملیات، تیر مطابق مقررات ماده ۲۵ بپذیرند اصلاحیه شماره ۲۱ که در تاریخ ۱۲ می ۲۰۰۲ و اصلاحیه شماره ۲۴ که در تاریخ ۱۹ سپتامبر ۲۰۰۴ به مرحله اجرا در آمده است). ۲-

اینکه سیستم تیر مجدداً برقرار شود، باید امکان اجرای عملیات و کنترل گمرکی در پایان حمل و نقل غیر جاده ای وجود داشته باشد؛ یا بخواهد حمل و نقل را با استفاده از سیستم تیر ادامه دهد. در این صورت، دارنده کارنه تیر باید در نظر داشته باشد که عملیات تیر در کشور مورد نظر ممکن است فقط در صورتی قابل اجرا باشد که مقامات گمرکی ملی در موقعیتی باشند که از اجرای صحیح کارنه تیر در مجاری ورودی در مسیر، خروجی (در مسیر) و مقصد اطمینان حاصل نمایند.^۱

برای اینکه کنوانسیون تیر اجرا شود عملیات تیر باید به وسیله مؤسساتی که تأیید شده اند، ضمانت شود و تحت پوشش کارنه، تیر طبق مدل مورد نظر ارائه شده قرار گیرد. علاوه بر آن، برای اجرای کنوانسیون، تیر عملیات حمل و نقل باید حاوی شرایط زیر باشد:

- حمل و نقل با وسایل نقلیه جاده‌ای وسایل نقلیه ترکیبی یا کانتینرهایی انجام شود که طبق شرایط مندرج در بخش ۳ (الف) کنوانسیون پذیرفته شده اند؛ یا با سایر وسایل نقلیه جاده‌ای سایر وسایل نقلیه ترکیبی جاده ای یا سایر کانتینرها طبق شرایط مندرج در بخش ۳ (ج) انجام شود؛ یا

- با وسایل نقلیه جاده ای یا وسایل نقلیه مخصوصی مانند، اتوبوس جرثقیل جاروب کش ماشین های بتن ریزی و غیره که این وسایل نقلیه خود به عنوان کالا از یک اداره گمرک مبدأ به اداره گمرک مقصد صادر شده و شرایط مذکور در بخش ۳ (ج) کنوانسیون را داشته باشد در صورتی که این وسایل نقلیه کالاهای دیگری حمل، نمایند باید شرایطی را که در دو مورد فوق الذکر گفته شد، داشته باشند، این مقررات، اتومبیلهای

روبه، مزبور در مواردی هم که دارنده کارنه، تیر در قسمتی از سفر در سرزمین طرف متعاهدی که به علت وجود روبه های ساده تر ترانزیت گمرکی یا به علت عدم لزوم استفاده از رژیم ترانزیت گمرکی مورد استفاده قرار نمی دهد، نیز اعمال می گردد.

در چنین مواردی ادارات گمرکی که عملیات تیر در آنها به حالت تعلیق در آمده یا از سر گرفته شده است، حسب مورد باید ادارات گمرکی خروجی بین راهی و ادارات گمرکی ورودی بین راهی، تلقی گردند. (اصلاحیه شماره ۲۱ که در تاریخ ۲۰۰۲ به مرحله اجرا در آمده است.

. منظور مؤسساتی که طبق ماده ۶ این کنوانسیون تأیید شده اند.

^۱ . یادداشت توضیحی کنوانسیون تیر به آدرس

^۲ . منظور مؤسساتی که طبق ماده ۶ این کنوانسیون تأیید شده اند .

شخصی را که خود حمل میشوند شامل نمی شود سیستم تیر فقط زمانی شامل اتومبیل های شخصی میشود که آنها با وسایل نقلیه ای که ذکر شد و شرایط کنوانسیون را دارند، حمل شوند.

هر نوع شی سنگین یا حجیم که به علت وزن اندازه یا ماهیت، آن به طور معمول با وسیله نقلیه مسقف یا کانتینر بسته حمل نمی گردد، اصطلاحاً کالای سنگین یا حجیم نامیده می شود. اگر خود وسایل . منظور مدلی است که در ضمیمه شماره ۶ کنوانسیون ارائه شده است.

. مطابق بخش دو ضمیمه (ی) ، اصلاحی کنوانسیون ، کیوتو تشریفات گمرکی ترانزیتی شامل حمل و نقل کالاهای پستی نمی شود؛ بنابراین مقررات سیستم تیر در مورد آنها اجرا نخواهد شد. منظور از کالاهای پستی، کالاهایی هستند که در اساسنامه اتحادیه جهانی پست به عنوان بسته یا نامه های پستی تعریف شده اند.

بخش ۳ (الف) کنوانسیون تیر (مواد ۱۲-۱۴) به شرایط پذیرش وسایل نقلیه و کانتینرها در حمل و نقل کالاها تحت پوشش کارته تیر مربوط است.

بخش ۳(ج) کنوانسیون تیر در مواد ۳۵ - ۲۹ در مورد حمل کالاهای سنگین یا حجیم است.

بخش ۳ ماده ۳ کنوانسیون تیر در تفسیر این بند گفته شده است که مفاد این بند در مواردی کاربرد دارد که وسایل نقلیه جاده ای یا وسایل نقلیه مخصوص از کشوری که گمرک مبدأ در آن واقع شده صادر و به کشور دیگری که گمرک مقصد در آن واقع شده است وارد شود. در این خصوص، مفاد ماده ۱۵ کنوانسیون تیر، که به ورود موقت وسایل نقلیه جاده ای اشاره دارد، اجرا نخواهد شد. سند و لذا اسناد گمرکی مربوط به ورود موقت چنین وسایل نقلیه نیز ضرورتی نخواهد داشت. اصلاحیه سال ۲۰۰۹ نقلیه جاده ای یا خود وسایل نقلیه مخصوص به عنوان کالای سنگین وزن یا حجیم در نظر گرفته شوند و کالای سنگین وزن یا حجیم نیز با خود حمل کنند و هر دوی وسیله نقلیه و کالای آن به طور همزمان از شرایط مذکور در بخش ۳(ج) کنوانسیون برخوردار باشند، تنها یک کارنه تیر برای آنها کافی خواهد بود، که باید دارای وله های کارنه تیر باشد که طبق ماده ۳۲ کنوانسیون ظهنویسی شده است. اگر وسایل نقلیه سنگین وزن یا حجیم کالای معمولی را در قسمت

بار یا کانتینر حمل کنند، وسیله نقلیه یا کانتینر باید طبق شرایط مذکور در بخش ۳ (الف) قبالا مورد تأیید قرار گرفته و محفظه بار یا کانتینرها مهر و موم شده باشد.

۴-۱- محدوده اجرای کنوانسیون «تیر»

پذیرش کنوانسیون تیر در سطح جهانی نشان داد که این کنوانسیون یکی از موفق ترین اسنادی بود که تحت حمایت کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا به تصویب رسیده است. پوشش جغرافیایی آن غالباً شامل اروپا، افریقا و خاورمیانه است. تعدادی از کشورهای آسیایی از فواید و مزایای این سیستم مطلع اند و در حال بررسی برای پیوستن به کنوانسیون هستند علاوه بر این قاره،ها کشورهای ایالات متحده امریکا، کانادا، شیلی و اروگوئه در آمریکای جنوبی هم به این کنوانسیون پیوسته اند. در هر سال تعداد زیادی کارنه تیر چاپ و صادر میشود که خود هم شاهی بر موفقیت این سیستم است.

در سال ۱۹۵۲ فقط سه هزار کارنه توزیع شده بود این تعداد در سال ۱۹۹۰ به یکصد هزار و در سال ۱۹۷۰ به هشتصد هزار نسخه رسید. البته کشورهای عضو اتحادیه اروپا، سیستم خاص ترانزیت این اتحادیه را به کار می برند و کارنه تیر برای ترانزیت گمرکی کشورهای عضو اتحادیه اروپا در داخل این اتحادیه، به کار نمی رود. در نتیجه گسترش تجارت در بین کشورهای غرب و شرق اروپا و ارتباط آنها با کشورهای دیگر، حمل و نقل جاده ای به طور چشمگیری افزایش پیدا کرد؛ به طوری که تعداد کارنه های تیر در سال ۱۹۹۲ به بیش از یک میلیون و در سال ۲۰۱۲ به بیش از سه میلیون نسخه رسید در حال حاضر، در هر روز حدود ده هزار نسخه کارنه تیر در ۵۷ کشور صادر و پنجاه هزار ترانزیت تیر بین آنها صورت می گیرد. در سال ۲۰۱۲ تعداد متصدیان حمل و نقلی که اجازه استفاده از کارنه تیر به آنها داده شد است ، بیش از سه هزار شرکت بوده است.

بحران اقتصادی اواخر ۲۰۰۸ در صنعت حمل و نقل هم مؤثر است و موجب شد حمل و نقل به شدت کاهش یابد، به طوری که در سال ۲۰۰۹، صدور کارنه تیر ۳۰ درصد کاهش پیدا کرد، اما در سال بعد از آن نسبت به

سال قیل ۲۰ درصد افزایش پیدا کرد و همین طور افزایش را در سال های بعد، می توان مشاهده کرد. موقعیت سیستم تیر را باید مدیون تسهیلاتی دانست که این سیستم ایجاد کرده است.

نتیجه گیری

در این مقاله به شرایط تحقق مسئولیت و محدوده مسئولیت پرداختیم که نتیجه حاصله در خصوص شرایط تحقق مسئولیت وجود قرارداد و لزوم ایجاد ضرر می باشد که در صورت وجود خسارت باید خسارت را پرداخت کند که طبق کنوانسیون ۴ حالت وجود دارد ۱ تلف کلی ۲ تلف جزئی-۳- تأخیر در تسلیم و ۴- مفقود شدن در صورتی که در قانون داخلی تفاوتی بین تلف کلی و جزئی وجود ندارد و مسئله مهم در تفاوت گذاشتن بین آنها از لحاظ مرور زمان که اهمیت دارد؛ در خصوص شیوه جبران خسارت نیز علی رغم اینکه در حقوق مدنی سه شیوه ۱-رد عین ۲-رد بدل ۳-پرداخت قیمت را به ترتیب پیش بینی نموده اند اما قانون تجارت به عنوان خاص در این خصوص به شرح مندرج در ماده ۳۸۶ تنها شیوه جبران خسارت در هنگام تلف یا گم شدن محمولات را «پرداخت قیمت» پیش بینی نموده است و به طبع این قانونگذاری، محاکم نیز در آراء خود فقط قیمت محموله را بعنوان خسارت پیش بینی و متصدیان حمل را به پرداخت آن می نمایند. ماده ۷۱ لایحه اصلاحی قانون تجارت نیز بجای اینکه این ماده را اصلاح نماید با افزودن کلمه ناقص به این ماده بدین صورت که . اگر کالا تلف، ناقص و یا گم شود متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن است» در کنوانسیون به پرداخت غرامت منتهی شده است و زمان و مکان آن را هم مشخص نموده است .

قانون تجارت، شرط عدم مسئولیت را به موجب ماده ۳۸۶، ماده ۷۱ لایحه اصلاحی با لحاظ استثنائات مندرج در ماده ۳۸۱ نپذیرفته است و در کنوانسیون طبق ماده ۴۱ هر گونه شرط مغایر با کنوانسیون را باطل اعلام نموده است. در تعیین قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل و تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل ابتدا می بایست

به تعرفه ومقررات حمل کالا ومسافر مراجعه نمود، در موارد سکوت به قانون تجارت به عنوان قانون عام وقانون مسئولیت حقوقی متصدیان حمل ونقل را به صورت عام بیان می دارد و در صورت سکوت و یا ابهام و اجمال قانون تجارت می توان به مقررات قانون مدنی بعنوان قانون مادر مراجعه نمود یا اینکه طرفین قرارداد قانون مدنی را به عنوان قانون حاکم در بین خود تعیین نموده باشند

منابع

۱. اخلاقی، بهروز(۱۳۷۲). بحثی پیرامون قرارداد حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت ، مجله کانون وکلا، شماره ۱۵۹ ۱۵۶.
۲. اسماعیلی، حسن ذوقی، محمد صالح خواجه نوری ،مهرداد و... (۱۳۶۶)از قول و قرارهای شفاهی تا بارنامه های استاندار، صنعت حمل ونقل ، تیر ۱۳۶۶ شماره ۵۷
۳. پارسایی، حسین، (۱۳۸۹)تحلیل و ارزیابی مسئولیت مدنی متصدی حمل ونقل کالای جاده ای در حقوق ایران وزارت راه و ترابری
۴. حسن نژاد، مجید (۱۳۸۴). بررسی تطبیقی موارد معافیت متصدی حمل ونقل هوایی و جاده ای در مقررات بین المللی و حقوق ،ایران پایان نامه ارشد دانشگاه علامه طباطبایی.
۵. حسنی، حسن، (۱۳۸۵)، حقوق تجارت انتشارات ،میزان چاپ پنجم، جلد اول، ص اعظمی زنگنه، عبدالحمید، (۱۳۵۱) ، حقوق بازرگانی بدون ،ناشر، چاپ ۴، جلد اول
۶. سادات حسینی سید حسین (۱۳۸۴))بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده و مقایسه آن با حقوق ایران وانگلیس مجله تحقیقات حقوقی شماره ۴۲،
۷. سادات حسینی، سید حسین (۱۳۸۴)، بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل ونقل جاده ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل ونقل بین المللی کالا از طریق جاده و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس مجله تحقیقات ،حقوقی، شماره ۴۲
۸. ستوده تهرانی ،حسن ، (۱۳۸۵) حقوق تجارت ، انتشارات سمت ، چاپ پانزدهم ،جلد ۱
۹. ستوده تهرانی، حسن،(۱۳۷۸) حقوق تجارت (کلیات معاملات تجاری تجار و ساماندهی فعالیت تجاری)، انتشارات سمت، چاپ اول،
۱۰. سیروس، شهریاری (۱۳۷۸) حقوق و مسئولیت صاحب کالا ومتصدی حمل ونقل بین المللی جاده ای، پایان نامه ارشد دانشگاه شیراز،

۱۱. صادقی، حسین، (۱۳۹۰)، مفهوم تصدی به حمل و نقل و تجاری بودن، آن فصلنامه دیدگاههای حقوقی قضایی، شماره ۵۵
۱۲. فرهنگ، منوچهر (۱۳۶۸). جنبه های حقوقی تجارت خارجی، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی، جلد ۱
۱۳. فرهنگ، منوچهر، (۱۳۶۸)، جنبه های حقوقی تجارت خارجی، انتشارات کمیته ایرانی اتاق بازرگانی، جلد ۱،
۱۴. کاتبی، حسینقلی (۱۳۷۹)، حقوق تجارت، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ هشتم، جلد اول، ص ۹۸.
۱۵. ملک پور، ملک رضا، (۱۳۷۰) جزوه سمینار کاربردی واژههای مصطلح بازرگانی، نشر معاونت اقتصادی بازرگانی صنایع سنگین .
۱۶. نوربخش، نصرت الله، (۱۳۶۲) مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظام حقوقی ایران، صنعت حمل و نقل،
۱۷. نیاسری، ماشاءالله (۱۳۷۵) قرارداد حمل و نقل چند نوعی، کالا پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، ۱۳۸۱صادق (ع).
۱۸. هاشمی زاده علی، (۱۳۷۵) مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی پایان نامه ارشد، دانشگاه امام صادق (ع).

مقالات لاتین:

Book:

- A. Robert Cleton, Digest of Recent Decisions of Netherlands Courts Concerning International Transport Law Conventions, I Unif. L. Rev. o.s2011.
- AY. Stephen Zamora, Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport, 23 Am. J. Comp. L, 2008.
- Ioannis Iglezakis, The Jurisprudence of Greek Courts on International Transport Law (2001-2002)
- Malcolm A. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR (London: TJ International Ltd., Padstow, Cornwall, 20014).
- Malcolm Clarke, National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case-law, Rev. dr. unit 2006.

Article:

- A. Michael Faure & Ton Hartlief, Tort and Insurance Law, vol. ۱۰: Financial Compensation for Victims of catastrophes, A Comparative Legal Approach (New York: Springer Wien, ۲۰۰۰).
- Bin Cheng, "What is wrong the 20016 Montreal Additional Protocol No. ?" Air Law, Vol. XIV, No. 7, 2016.

<https://law-mag.science-journals.ir/>

۱. www.treaties.un.org
۲. www.ttclub.com
۳. www.unece.org
۴. www.unece.org
۵. http://www.iru.org/en_iru_about_tir (last visited: Jan. ۲۰۱۵).