

اللجنة الاقتصادية لأوروبا
(UNECE)

كتيب النقل البري الدولي



الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع
بموجب بطاقات النقل البري الدولي
(اتفاقية النقل البري الدولي، 1975)



الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، 2010

ملاحظة

النصّ الذي يحتفظ به الأمين العام للأمم المتحدة بمثابته وكيل اتفاقية النقل البري الدولي يكن هو فقط نصّ اتفاقية النقل البري الدولي الرسمي. لذلك، تُنصح الأطراف المتعاقدة أن تبني قانونها الوطني على النصّ القانوني الرسمي لاتفاقية النقل البري الدولي وليس على هذا النّشر.

لا تنطوي التسمية المستخدمة في هذا المنشور والعرض الوارد فيه للمادة، على التعبير عن أي رأي كان من جانب أمانة الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد، أو إقليم، أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

تحمّل الطبعات المنقحة السابقة لكتيب النقل البري الدولي الإشارات التالية:

- ECE/TRANS/TIR/1 - أول طبعة منقحة 1989
- ECE/TRANS/TIR/2 - الطبعة الثانية المنقحة 1991
- ECE/TRANS/TIR/3 - الطبعة الثالثة المنقحة 1993
- ECE/TRANS/TIR/4 - الطبعة الرابعة المنقحة 1995
- ECE/TRANS/TIR/5 - الطبعة الخامسة المنقحة 1999
- ECE/TRANS/TIR/6 - الطبعة السادسة المنقحة 2002
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.1 - الطبعة السابعة المنقحة 2005
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.8 - الطبعة السابعة المنقحة 2007

ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9

كتيب النقل البري الدولي*/

قامت أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، التابعة للأمم المتحدة (UNECE) بإعداد هذا المنشور، بالتعاون مع أمانة النقل البري الدولي، وفقاً لطلب أبعده اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، في دورتها السادسة المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر 1983. وكانت اللجنة قد قررت أنه ينبغي إصدار كتيب يحوي نص اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، والتعليقات المبداءة على أحكام معينة، والمعلومات الأخرى المفيدة لتستعين بها سلطات الجمارك والهيئات المتعدهة بالنقل.

تحل هذه الطبعة محل الطبعة السابقة الصادرة في عام 2005، و التي تتضمن ثلاثة أقسام رئيسية:

فالقسم الأول يصف نظام المرور العابر (ترانزيت) للنقل البري الدولي، ونطاق تطبيقه، وهدفه وأداء وظيفته، وتحليلات التطورات المحتملة في المستقبل.

ويحتوي القسم الثاني على النص الكامل لاتفاقية النقل البري الدولي، 1975، اعتباراً من 12 آب/أغسطس 2006. ويحذو مخطط هذا القسم، بصفة أساسية، حذو هيكل اتفاقية النقل البري، 1975. أما المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق 6 والمرفق 7 بالجزء الثالث من الاتفاقية، فقد وضعت مع الأحكام المتعلقة بها في الاتفاقية.

كما وضعت التعليقات مع أحكام الاتفاقية المشار إليها. والتعليقات الواردة في كتيب النقل البري الدولي، ليست ملزمة قانوناً للأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، 1975. إلا أنها هامة فيما يتعلق بتفسير وتنسيق وتطبيق هذه الاتفاقية نظراً لأنها تعبر عن رأي اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، 1975، ورأي الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا، التابعة للأمم المتحدة (UNECE)، كما هو مبين بشأن كل تعليق.

ويقدم القسم الثالث معلومات عن تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، ويحوي، كمثال، نماذج لبطاقة النقل البري الدولي المستوفاة حسب الأصول.

*/ "TIR" يرمز إلى "النقل البري الدولي"، "Transport Internationaux Routiers".

المحتويات

1	نظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي.....	1
1-1	مقدمة.....	1
1-1-1	الخلفية.....	1
2-1-1	التغطية الجغرافية.....	2
3-1-1	تطور اتفاقية النقل البري الدولي.....	3
4-1-1	الهدف والمزايا.....	3
2-1	المبادئ.....	6
1-2-1	الموافقة على الناقلات والحاويات البري.....	8
2-2-1	نظام الضمان الدولي.....	8
3-2-1	بطاقة النقل البري الدولي.....	10
4-2-1	الاعتراف الدولي بتدابير المراقبة الجمركية.....	10
5-2-1	ضوابط الوصول إلى نظام النقل البري الدولي.....	11
3-1	الهيكل الإداري.....	12
1-3-1	اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي.....	15
2-3-1	المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.....	15
3-3-1	الفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (ورقة عمل 30).....	16
4-3-1	فريق الاتصال التابع للنقل البري الدولي.....	16
4-1	نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً.....	17
5-1	تطوير نظام النقل البري مستقبلاً.....	20
1-5-1	التطبيق العالمي لنظام النقل البري الدولي.....	20
2-5-1	نظام النقل البري الدولي وإعداد البيانات الإلكتروني.....	20
6-1	الاستنتاج.....	22
7-1	معلومات عن نظام النقل البري الدولي.....	24

- 8-1 عدد بطاقات النقل البري الدولي الصادرة من الاتحاد الدولي للنقل البري إلى مختلف الجمعيات الوطنية.....25
- 9-1 أدوار و مسؤوليات الأطراف المعنية المشتركة في نظام النقل البري الدولي25
- 1-9-1 مسؤولية الحكومة26
- 2-9-1 مسؤولية الجمعية الوطنية الضامنة28
- 3-9-1 مسؤولية الوكالة المتعده بالنقل29
- 4-9-1 مسؤولية المنظمة الدولية (وهي حالياً: الاتحاد الدولي للنقل البري)29
- 5-9-1 مسؤولية المجلس التنفيذي و الأمين العام للنقل البري الدولي، وفقاً للمرفق 8، المادة 10 من اتفاقية النقل البري الدولي32
- 2 اتفاقية النقل البري الدولي، 1975.....35
- 1-2 متن اتفاقية النقل البري الدولي، 1975 (بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات بشأنها).....37
- 2-2 المرفقات باتفاقية النقل البري الدولي، 1975 (بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات بشأنها).....101
- المرفق 1 نموذج بطاقة النقل البري الدولي103
- المرفق 2 لائحة بشأن الشروط التقنية القابلة للتطبيق على المركبات البرية التي يمكن قبولها لتقوم بالنقل الدولي بموجب أختام جمركية125
- المرفق 2 الرسوم التوضيحية.....164
- المرفق 3 الإجراءات المقررة للتصديق على المركبات البرية الممتلئة للشروط التقنية المبينة بوضوح في اللائحة الواردة في المرفق 2.....175
- المرفق 4 الشهادة النموذجية للتصديق على مركبة برية.....181
- المرفق 5 لوحات النقل البري الدولي187
- المرفق 6 مذكرات تفسيرية189
- المرفق 7 في ما يتعلق بالتصديق على الحاويات.....197
- المرفق 8 تشكيل ومهام اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والنظام الداخلي لكل منهما235

- المرفق 9 وسائل الوصول إلى نظام النقل البري الدولي 242
الجزء الأول: الترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل
البري الدولي 242
الجزء الثاني : الترخيص للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين
باستخدام 248
- المرفق 10 المعلومات التي يتعين على الأطراف المتعاقدة توفيرها
للرابطات المعتمدة (بموجب المادة 42 ثالثاً) ولمنظمة دولية
(بموجب المادة 6-2 مكرراً) 2353
- 3- الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، لعام 1975 257
- 4- القرارات والتوصيات المتعلقة باتفاقية النقل البري الدولي، 1975 259
القرار رقم 49 259
توصية 259
- 5- أمثلة عن أفضل الممارسات 265
1-5 مقدمة 265
2-5 إجراءات إنهاء عملية النقل البري الدولي 265
3-5 إجراءات تصفية عمليات النقل البري الدولي 266
4-5 إجراءات التحقيق 268
5-5 قائمة بالوثائق الواجب تقديمها برهاناً على عدم التصفية 274
6-5 المعلومات و التوثيق، خلاف بطاقات النقل البري الدولي التي قد تُطلب عند
مكاتب الجمارك على الطريق بخصوص عملية النقل البري الدولي 275
7-5 توصيات من أجل تحسين الاتصال بين السلطات الوطنية المختصة والجمعيات
الوطنية الضامنة 275
- 6- مثال لتصريح للجمعيات لإصدار بطاقات النقل البري الدولي و العمل كضامن و مثال
للاتفاقية 294

- 1-6 مثال لتصريح للجمعيات لإصدار بطاقات النقل البري الدولي و للعمل كضامن294
- 2-6 مثال للإتفاقية.....296
- 7 بطاقة نقل بري دولي.....302**
- 1-7 مثال لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب302
- 2-7 أفضل الممارسات فيما يتعلق باستخدام بطاقة النقل البري الدولي.....317

1 نظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي

1-1 مقدمة

1-1-1 الخلفية

نتج عن مؤتمر استعراضي عقد في تشرين الثاني/نوفمبر 1975 تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، إبرام اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975، التي أصبحت سارية المفعول في عام 1978. ومنذئذ أثبتت هذه الاتفاقية أنها إحدى أنجح اتفاقيات النقل الدولي، وأنها في الواقع، حتى الآن، النظام العالمي الوحيد الموجود للمرور العابر. فالفكرة التي قامت عليها اتفاقية النقل البري الدولي ونظامها الخاص للمرور العابر، قد شكلت الأساس لكثير من نظم المرور العابر الإقليمية، وأسهمت بالتالي بصفة مباشرة وغير مباشرة في تسهيل النقل الدولي، ولا سيما النقل البري الدولي، ليس في أوروبا والشرق الأوسط فحسب، بل أيضاً في أجزاء أخرى من العالم مثل أفريقيا وأمريكا اللاتينية.

وسوف يتعرف أي مسافر في أي وقت بالطرق البرية الأوروبية، على الصفيحة المعدنية المألوفة ذات اللونين الأزرق والأبيض، التي تحملها الآلاف من سيارات الشحن وشبه القاطرات التي تستخدم نظام المرور العابر الجمركي. فبالنسبة إلى السائق ومتعهد النقل والشاحن بالسفن، تمثل هذه الصفيحة المعدنية النقل البري الدولي السريع والكفؤ.

فسرعان ما بدأ العمل على وضع نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، بعد الحرب العالمية الثانية، تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وقد تم عقد الاتفاق الأول للنقل البري الدولي في عام 1949 بين عدد قليل من البلدان الأوروبية. وأدى نجاح هذا المشروع المحدود إلى التفاوض على إبرام اتفاقية للنقل البري الدولي، اعتمدها في عام 1959 لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، وأصبحت سارية المفعول في عام 1960. وجرى في عام 1975 تنقيح هذه الاتفاقية الأولى للنقل البري الدولي لتأخذ في الحسبان التجربة العملية في تشغيل هذا النظام، وتضفي الفعالية على تطورات التقدم التقني ومتطلبات الجمارك والنقل المتغيرة.

وهكذا استخدمت الخبرة المكتسبة في السنوات العشر إلى الخمس عشرة الأولى من تشغيل هذا النظام لتجعل نظام النقل البري الدولي أكثر فعالية وأقل تعقيداً ويحظى في الوقت ذاته بالمزيد من الأمن الجمركي. وهناك سبب آخر لضرورة تعديل النظام الأصلي للنقل البري الدولي، وهو ظهور تقنية نقل جديدة في أوائل الستينات، ألا وهي: الحاوية البحرية. وظهرت بعد ذلك بوقت قصير، الحاوية البرية الداخلية التي تستخدمها السكك الحديدية الأوروبية، كما تستخدمها هيئة الائتمان المتبادل المستحدثة من أجل تحسين فعالية النقل البري/النقل بالسكك الحديدية.

وقد استلزمت هذه التقنيات الجديدة المتبعة في النقل المشترك أو المتعدد الوسائط قبول الحاوية باعتبارها، بشروط معينة، وحدة شحن مأمونة من الناحية الجمركية. ويعني ذلك أيضاً أن نظام النقل البري الدولي لم يعد يغطي النقل البري فحسب، بل يمتد ليشمل أيضاً النقل بالسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية بل حتى النقل البحري، ولو أن جزءاً واحداً، على الأقل، من عملية النقل الإجمالية، لا يزال هو النقل البري حتماً.

وبدخولها حيز النفاذ، ألغت الاتفاقية الجديدة الاتفاقية القديمة لعام 1959 وحلت محلها. إلا أن الاتفاقية السابقة ما زالت سارية المفعول لأسباب مختلفة، أحدها أن طرفاً من الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية القديمة (اليابان) لم ينضم بعد إلى اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975.

2-1-1 التغطية الجغرافية

أثبتت اتفاقية النقل البري الدولي أنها من أصلح الصكوك الدولية الفعالة التي تم إعدادها تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. فقد انضم إليها حتى الآن 68 طرفاً متعاقداً، من بينها الجماعة الأوروبية. وتغطي أوروبا بأكملها، وتمتد لتغطي شمال أفريقيا والشرقين الأدنى والأوسط. وأخبرت بلدان في آسيا بالتسهيلات التي يوفرها هذا النظام العالمي للنقل العابر الجمركي، والاهتمام الذي أبدته هذه البلدان بهذا النظام يدل على أنها قد تنضم إلى أي اتفاقية في القريب العاجل. ومن الأطراف المتعاقدة أيضاً في الوقت الحاضر الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، وكذلك شيلي وأوروغواي في أمريكا الجنوبية (انظر الفصل 3 من كتيب النقل البري الدولي).

كما يمكن الحكم على نجاح نظام النقل البري الدولي، استناداً إلى عدد دفاتر النقل البري الدولي الصادرة كل عام. فبينما لم يصدر في عام 1952 سوى ما يزيد بقليل على 3 000 بطاقة، تزايد هذا العدد باطراد حتى بلغ 100 000 في عام 1960 ثم 800 000 في عام 1970. وخلال السبعينات والثمانينات تراوح الطلب على دفاتر النقل البري الدولي بين حوالي 500 000 و 900 000. ويمكن تفسير ذلك بتوسع الجماعة الأوروبية التي أعدت نظامها الخاص للمرور العابر، وبالتالي لم تعد هذه البطاقات لازمة لعمليات المرور العابر بين بلدانها الأعضاء.

ونتيجة لتوسع التجارة الأوروبية بين الشرق والغرب وزيادة الهائلة المقابلة في النقل البري الدولي، تجاوز عدد دفاتر النقل البري الدولي الصادرة مليون دفتر في عام 1992، وهو يبلغ الآن 3.6 مليون (2006)، وهذا ما يمثل حوالي 10 000 عملية مرور عابر في أكثر من 55 بلداً، وأكثر من 50 000 اجتياز جمركي يومياً. كما يفوق عدد متعهدي النقل المصرح لهم من قبل السلطات الجمركية القومية باستخدام الدفاتر 38 000 متعهد.*/

*/ يوجد في إطار الفصل 1-8 المزيد من التفاصيل الرقمية عن عدد بطاقات النقل البري الدولي الصادرة في مختلف البلدان.

انضمام عدد من بلدان أوروبا الوسطى للمجموعة الأوروبية في سنة 2004 ، لم تؤدي إلى حد لأن إلى أي انخفاض في عدد عمليات نظام النقل البري الدولي في هذا الجزء من أوروبا. و في نفس الوقت يمكن أن نتوقع أن عدد عمليات النقل البري الدولي في و إلى بلاد الشرق الأوسط وآسيا سوف تستمر في الزيادة في المستقبل. .

الأزمة المالية والاقتصادية التي أصبحت واضحة في الربع الأخير من سنة 2008 والتي تؤثر تأثيراً عميقاً على صناعة النقل البري ، أدت إلى انخفاض حاد في نشاط النقل البري. ونتيجة لذلك ، وبعد عقود من النمو ، قد انخفض عدد بطاقات النقل البري الدولي التي وزعها الاتحاد الدولي للنقل البري خلال سنة 2009 بنسبة أكثر من 30 في المئة.

وفي الواقع فإن الزيادة المستمرة في استعمال بطاقات النقل البري الدولي يمكن تفسيرها بالسمات الخاصة لنظام النقل البري الدولي الذي يتقدم إلى متعهدي النقل والسلطات الجمركية، بنظام بسيط ومرن وفعال من حيث التكلفة ومأمون فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع عبر الحدود.

3-1-1 تطور اتفاقية النقل البري الدولي

منذ 1975، عدلت اتفاقية النقل البري الدولي ثمانية وعشرين مرة. ، في عام 1995، بدأت الفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (WP.30) مدعومة من قبل عدة فرق خبراء مختصة، في العمل على مراجعة شاملة لنظام النقل البري الدولي..

لقد انتهت المرحلة الأولى لعملية مراجعة اتفاقية النقل البري الدولي بنجاح في 1997. ودخلت حيز النفاذ في كل الدول المتعاقدة في 17 شباط/فبراير 1999. وتضمنت إمكانية مراقبة دخول متعهدي النقل نظام النقل البري الدولي، بالإضافة إلى المنظمة الدولية المسؤولة عن طباعة دفاتر النقل البري الدولي وتوزيعها المركزي. كما راعت المرحلة الأولى شفافية طريقة عمل نظام الضمان الدولي ووضعت هيئة إشراف حكومية دولية هي لجنة مراقبة النقل البري الدولي (المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي).

كما دخلت رزمة ثانية من التعديلات لاتفاقية النقل البري الدولي (المرحلة الثانية) أعتها الفرقة العاملة حيز النفاذ في 12 أيار/ مايو 2002. وهي تنص بشكل واضح على المسؤوليات القانونية والإدارية لسلطات الجمارك ومتعهدي النقل والمنظمة الدولية التي أصبحت هي الأخرى مسؤولة عن التنظيم والسير الفعال لنظام الضمان الدولي.

وفي عام 2000، بدأت أشغال المرحلة الثالثة من عملية مراجعة اتفاقية النقل البري الدولي بقصد السماح بأمور من بينها استعمال الآليات العصرية للمعالجة الإلكترونية للبيانات في نظام النقل البري الدولي، بدون المساس بلفسفته الأساسية أو هيكله القانوني الإداري والذي تم تحديثه مؤخراً.

أقر أحد التعديلات الأخيرة الذي دخل حيز النفاذ في 12 آب/أغسطس 2006 بإنشاء نظام لمراقبة بطاقات النقل البري الدولي للحفاظ على البيانات التي تحيلها هيئات الجمارك وتطلع عليها الرابطات وإدارات الجمارك فيما يتعلق بانتهاء عمليات النقل البري الدولي في مكاتب المقصد. الهدف من نظام المراقبة الدولي هو تزويد متعهدي النقل و نظام الضمان الدولي بأداة مهمة جداً يستخدمها قطاع النقل وسلسلة الضمان الدولية في تطبيق إدارة المخاطر في العمليات التجارية لنظام النقل البري الدولي. وكذلك فإن وصول السلطات الجمركية إلى قاعدة بيانات نظام النقل البري الدولي المأمون قد سهل إلى حد بعيد إجراءات التحري بعد انتهاء عمليات النقل البري الدولي الوطنية.

ومع انتهاء عملية مراجعة اتفاقية النقل البري الدولي، سيكون نظام النقل البري الدولي جاهزاً تماماً لمراجعة المتطلبات المستقبلية للنقل والتجارة والإجراءات الجمركية. ومن جهة أخرى، سيستمر مراجعة اتفاقية النقل البري الدولي الرقابة الحكومية، والأمن، وإمكانية التدخل عند الحاجة لضمان إجراء عبور جمركي فعال لا بد منه في النقل والتجارة في العصر الحديث.

4-1-1 الهدف والمزايا

لقد استتبعت نظم المرور العابر لكي تسهل إلى أقصى حد ممكن حركة البضائع الخاضعة للأختام الجمركية، في التجارة الدولية، وتكفل ما يلزم من الأمن والضمانات الجمركية. وحتى يتسنى لمثل هذا النظام أن يؤدي مهامه على ما يرام، من الضروري ألا تفرط الإجراءات الواجب القيام بها في إرهاب السلطات الجمركية، أو تفرط في تعقيد مهمة متعهدي النقل ووكالاتهم. ولذلك يجب التوصل إلى توازن بين متطلبات السلطات الجمركية من ناحية ومتطلبات متعهدي النقل من الناحية الأخرى.

والمعتاد أنه حينما تعبر البضائع أراضي دولة أو دول أثناء النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية، تقوم السلطات الجمركية في كل دولة بتطبيق الضوابط والإجراءات الوطنية. وهذه تختلف من دولة إلى دولة، ولكنها في كثير من الأحيان تتضمن تفتيش الشحنة في كل الحدود الوطنية، كما تقوم بفرض اشتراطات أمن وطنية (ضمان أو سند أو كفالة أو مبلغ ضمان بقيمة الرسوم الجمركية، وما إلى ذلك) بغية تغطية الرسوم والضرائب المحتملة التي تنطوي على مخاطرة أثناء المرور العابر للبضائع في كل إقليم. وكانت هذه التدابير المطبقة تبعاً في كل بلد من بلدان المرور العابر، تؤدي إلى نفقات باهظة وتأخيرات وعقبات في سبيل النقل الدولي.

وقد تم استنباط نظام النقل البري الدولي في محاولة لتخفيف هذه المصاعب التي تواجه متعهدي النقل، وفي الوقت ذاته لتزويد الإدارات الجمركية بنظام دولي للضوابط يحل محل الإجراءات الوطنية التقليدية، مع حماية فعالة لإيرادات كل دولة يجري نقل البضائع عبرها.

(أ) المزايا المتاحة للإدارات الجمركية

فيما يتعلق بتدابير المراقبة الجمركية على الحدود، يكفل نظام النقل البري الدولي بوضوح مزايا لصالح الإدارات الجمركية لأنه يقلل من الاشتراطات الوطنية لإجراءات المرور العابر. ويتفادى في الوقت ذاته الحاجة - الباهظة التكاليف من حيث القوى العاملة والمرافق - إلى التفتيش المادي من بلدان المرور العابر، عدا فحص الأختام والأحوال الخارجية لمقصورة أو حاوية الشحنة. كما يُغني عن الحاجة إلى تطبيق ضمانات ونظم توثيق وطنية.

وفضلاً عن ذلك هناك مزايا أخرى ناشئة عن حقيقة أن عملية المرور العابر الدولي تغطيها وثيقة مرور عابر واحدة فقط، هي دفتر النقل البري الدولي، مما يقلل من احتمال تقديم معلومات غير صحيحة إلى الإدارات الجمركية.

وفي حالة الشك، تمتلك سلطات الجمارك حق تفتيش السلع تحت ختم الجمارك في أي وقت من الأوقات، وإذا دعت الحاجة، وقف عملية النقل البري الدولي أو اتخذ الإجراءات اللازمة بموجب التشريع الوطني. ونظراً للأحكام الصارمة لاتفاقية النقل البري الدولي واهتمام كل من متعهدي النقل وسلطات الجمارك بتطبيق هذه الأحكام، فإن مثل هذه الترخيلات يجب أن تبقى استثنائية. لذلك يمكن أن تقلل السلطات الجمركية إجراءات الجمارك الإدارية الروتينية إلى الحد الأدنى وتكرس مواردها المحدودة لإجراءات مراقبة محددة تستند إلى تقدير المخاطر والمعلومات السرية.

المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، بوصفه هيئة حكومية دولية، يسهر على قيام كل جهة من الجهات الفاعلة في الإجراءات بموجب اتفاقية النقل البري الدولي بتطبيق أحكام الاتفاقية كما ينبغي. وفي حالة وجود صعوبات في تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي على المستوى الدولي، يمكن لسلطات الجمارك التوجه إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والتماس نصائحه ودعمه. والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي هو أيضاً في خدمة كل الأطراف المتعاقدة لتنسيق وتشجيع تبادل المعلومات السرية وغيرها من المعلومات.

(ب) المزايا المتاحة لصناعة النقل

إن المزايا التي توفرها الاتفاقية للتجارة والنقل واضحة بجلاء. إذ يجوز للبضائع أن تمر عبر الحدود الوطنية بأدنى حد ممكن من تدخل الإدارات الجمركية. وبتذليل العقبات التقليدية القائمة في سبيل الحركة الدولية للبضائع، يعمل نظام النقل البري الدولي على تشجيع تنمية التجارة الدولية. وبالإقلال من التأخيرات في المرور العابر يتيح هذا النظام تحقيق وفورات لا يستهان بها في تكاليف النقل.

كما تتيح اتفاقية النقل البري الدولي بفضل سلسلة ضماناتها الدولية، إمكانية الوصول المبسط نسبياً إلى الضمانات المطلوبة التي هي شرط أساسي لإفادة صناعة النقل والتجارة من تسهيلات أنظمة العبور الجمركي.

وأخيراً يؤدي هذا النظام، بتذليله العقبات القائمة في سبيل حركة المرور الدولية بالطرق البرية، بسبب الضوابط الجمركية، إلى تمكين المصدرين من اختيار أسلوب النقل الأنسب لاحتياجاتهم بمزيد من السهولة.

2-1 المبادئ

يقدم أُناه وصف موجز لنظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي حسبما هو منصوص عليه في اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975. ويبين هذا الوصف الموجز مدى جاذبية هذا النظام بالنسبة لمتعهدي النقل والسلطات الجمركية نظراً لسيطته وفعاليته.

ولكي يتسنى ضمان مرور البضائع بأدنى تدخل في طريقها، وفي نفس الوقت تقديم أقصى الضمانات إلى الإدارات الجمركية، يحتوي نظام النقل البري الدولي على خمسة شروط أساسية تشكل الدعائم الخمس التي سيقوم عليها نظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي (انظر الشكل 1):

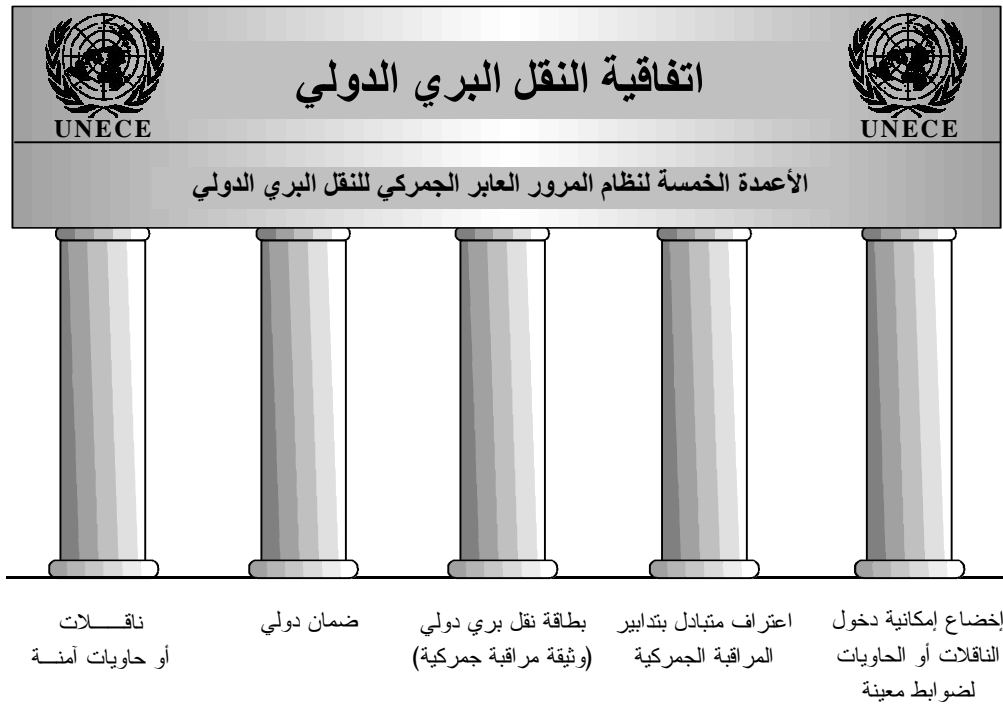
- (1) ينبغي نقل البضائع في ناقلات أو حاويات آمنة توفر للجمارك كل الضمانات الأمنية؛
- (2) ينبغي طوال الرحلة تغطية الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة، بضمن معترف به دولياً؛
- (3) ينبغي أن تكون البضائع مصحوبة بدفتر نقل بري دولي مقبول دولياً ومستعمل في بلد المغادرة ويعمل بمثابة وثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة وبلدان المرور العابر وبلدان المقصد؛

(4) ينبغي أن تقبل جميع بلدان المرور العابر وبلدان المقصد تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة؛

(5) النفاذ إلى إجراءات النقل البري الدولي المتاحة أمام:

- الجمعيات الوطنية من أجل إصدار بطاقات النقل البري الدولي، وأمام
 - الأشخاص الطبيعيين والقانونيين من أجل استخدام بطاقات النقل البري الدولي،
- ينبغي أن ترخص به السلطات الوطنية المختصة.

الشكل البياني 1: مبادئ نظام النقل البري الدولي



1-2-1 الموافقة على الناقلات والحاويات البري

فيما يتعلق بضمان الأمن، تشترط اتفاقية النقل البري الدولي أن تنقل البضائع في حاويات أو ناقلات برية ذات مقصورات للشحن مشيدة بحيث لا يمكن النفاذ إلى داخلها حينما تكون محتومة بختم جمركي، وأن أي تلاعب بها سيكون ظاهراً بوضوح.

وفي سبيل هذا الهدف وضعت الاتفاقية معايير للتشييد وإجراءات للموافقة، ولا تنقل البضائع إلا بموجب بطاقة نقل بري دولي إذا كانت مقصورة الشحن في الناقلات أو الحاوية البرية قد تمت الموافقة عليها وفقاً لهذه المعايير. وإذا كانت الحاوية أو مقصورة الشحن مستوفية لاشتراطات الاتفاقية، يكون على سلطات الموافقة أو التفتيش الوطنية المختصة، أن تصدر ما يسمى بشهادة الموافقة في حالة الناقلات البرية أو لوحة الموافقة في حالة الحاويات. من حيث المبدأ، يجب أن تكون هذه الشهادات معترفاً بها في كل الأطراف المتعاقدة.

وإذا ساور الشك سلطات الموافقة أو التفتيش الوطنية فيما إذا كانت أشكال التشييد الجديدة المقترحة من أصحاب المصانع متماشية مع المواصفات التقنية المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري الدولي، يجوز لهذه السلطات أن تتقدم عن طريق السلطات الحكومية الخاصة بكل منها، إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي و/أو إلى اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي و/أو إلى الفرقة العاملة المعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (WP.30) التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، وتطلب إبداء الرأي بشأن هذه المسألة. ويجوز للفرقة العاملة واللجنة الإدارية للنقل البري الدولي إبداء تعليق، أو القيام، إذا لزم الأمر في حالة شكل تشييد جديد قابل للتطبيق عموماً ولم تشملته حتى الآن الاتفاقية، بإعداد اقتراح تعديل لنص الاتفاقية.

2-2-1 نظام الضمان الدولي

العنصر الثاني الأساسي من نظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي هو نظامه المعمول به للضمان الدولي. فقد استنبط هذا النظام بغية ضمان تغطية جمعية وطنية ضامنة للرسوم الجمركية والضرائب المعرضة للمخاطر أثناء عمليات المرور العابر في أية لحظة، إذا لم يكن من الممكن إلقاء المسؤولية على عاتق الهيئة المتعهدة بالنقل التابعة لنظام النقل البري الدولي.

والعمل بنظام الضمان التابع للنقل البري الدولي واضح المعالم. فكل جمعية ممثلة لمصالح قطاع النقل في بلد معين ومفروضة من قبل الإدارة الجمركية لذلك البلد، يكون عليها أن تضمن القيام داخل ذلك البلد بتسديد أية رسوم وضرائب قد تصبح مستحقة السداد في حالة أية مخالفة تحدث في سير عملية النقل البري الدولي. وبالتالي تضمن هذه الجمعية الوطنية الضامنة تسديد الرسوم والضرائب الخاصة بالناقلات الوطنية والأجنبية بموجب دفاتر النقل البري الدولي الصادرة عن هذه الجمعية الوطنية الضامنة ذاتها أو عن جمعية مماثلة في بلد آخر.

وبذلك يحظى كل بلد بفائدة ضمان مكفول في أرضه، عن جميع عمليات النقل التابعة لنظام النقل البري الدولي التي تجري داخل أراضيه. فهناك على الدوام، إذا جاز التعبير، شريك وطني تستطيع السلطات الجمركية أن تتقدم إليه بوجهة نظرها في حالات المخالفة. ولذا يمكن اعتبار نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، بمثابة سلسلة متوالية من عمليات المرور العابر الوطنية، التي تقوم على ضمانات دولية وليس على ضمانات وطنية. لكن الترتيبات التي تحكم أعمال الضمان تركز على أساس اختصاص قضائي وطني ويرد النص عليها عادة في اتفاق بين السلطات الجمركية الوطنية والجمعيات الوطنية (ويرد مثال لذلك الاتفاق في الفصل 6 من كتيب النقل البري الدولي).

والجمعيات الوطنية الضامنة كلها تشكل سلسلة ضمان تربط بين جميع بلدان النقل البري الدولي. وسلسلة الضمان الوحيدة الموجودة والعاملة حالياً هي تلك التي يديرها الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)، ومقره في جنيف (سويسرا)، وهو منظمة غير حكومية تمثل مصالح الهيئات المتعدهة بالنقل البري على نطاق عالمي. وسلسلة الضمان يغطيها تأمين عدة شركات تأمين دولية كبيرة، تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (TIRExB).

وفي حالة حدوث أية مخالفة، يجب على السلطات الجمركية، قبل التوجه إلى الجمعية الضامنة، أن تسعى حيثما أمكن، إلى الحصول على تسديد المبالغ المستحقة من الشخص المسؤول قانونياً بصفة مباشرة. أما إذا كان من المحتم تطبيق الضمان (مثلاً بسبب إعسار الشخص المسؤول قانونياً)، فنكون دائماً الجمعية الضامنة التابعة للبلد الذي وجدت فيه المخالفة هي التي تسعى إليها السلطات الجمركية التابعة لذلك البلد، بغية تسوية هذه المسألة داخل البلد طبقاً للتشريع الوطني. ومع ذلك يجوز لهذه الجمعية الضامنة أن تتقدم، عن طريق سلسلة الضمان الدولية، بطلب لاسترداد النفقات التي دفعتها.

ويجري تعيين الحدود النقدية للضمان بالنسبة لكل بلد على حدة. والحد الأقصى الموصى به للمبلغ الذي يطلب من كل جمعية وطنية، وهو محدد في الوقت الراهن بمبلغ 50 000 دولار أمريكي عن كل دفتر نقل بري دولي (200 000 دولار أمريكي عن كل دفتر نقل بري دولي في حالة نقل التبغ/الكحول).

3-2-1 بطاقة النقل البري الدولي

يُشكل دفتر النقل البري الدولي التي هي وثيقة جمركية دولية، الأساس الإداري لنظام النقل البري الدولي، وتقدم الدليل القاطع على وجود ضمان دولي لصالح البضائع المنقولة في إطار هذا النظام.

وتحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدول (TIRExB) يعتبر الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) المنظمة الدولية الوحيدة المفوضة للقيام بطبع وتوزيع دفاتر النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية الضامنة بمقتضى الشروط المبينة في التزام تعاقدي موقع مع الاتحاد الدولي للنقل البري. وعلى كل جمعية وطنية بدورها أن تقوم بإصدار دفاتر النقل البري إلى متعهدي النقل في بلدها وفقاً للشروط المبينة في إعلان الالتزام المعقود بين متعهد النقل والجمعية.

أما صفحة غلاف دفتر النقل البري الدولي وسلسلة الكعوب والقسيما، المرتبة في مجموعات من اثنتين في الداخل، فهي تمثل المهمة الأساسية لدفتر النقل البري الدولي من وجهة نظر عمليات التفتيش التي تقوم بها السلطات الجمركية، ومن أجل أعمال نظام الضمان. وكل بلد يقوم بعملية نقل بري دولي يستخدم كعبين وقسيمتين.

فتقديم دفتر نقل بري دولي ساري المفعول ويحمل أسماء وأختام وتوقيعات المنظمة الدولية والجمعية التي أصدرتها، ويكون متعهد النقل قد ملاءه حسب الأصول، هو في حد ذاته دليل على وجود وصلاحيّة الضمان. ويظل هذا الدفتر ساري المفعول إلى حين إنجاز عملية النقل البري الدولي في مكتب الجمارك بمكان المقصد النهائي، شريطة أن يكون قد نفذ في مكتب الجمارك ببلد المغادرة في غضون الوقت الذي حددته الجمعية التي أصدرته.

4-2-1 الاعتراف الدولي بتدابير المراقبة الجمركية

إن العنصر الرابع الذي يقوم عليه نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، هو المبدأ الذي يقضي بأن تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة ينبغي أن تقبلها بلدان المرور العابر وبلدان المقصد.

ويترتب على هذا المبدأ كون البضائع المنقولة في إطار عملية النقل البري الدولي في مقصورات شحن مختومة في ناقلات أو حاويات النقل البري لا تخضع، كقاعدة عامة، للفحص في مكاتب الجمارك أثناء المرور العابر، وهنا تحديداً تكمن إحدى المزايا الرئيسية لنظام النقل البري الدولي بالنسبة للهيئة المتعهدة بالنقل. إلا أن ذلك لا يستبعد حق مكاتب الجمارك في إجراء فحوص متفرقة في المكان في حالات الاشتباه بوجود مخالفات. ولكن المفهوم بل وحتى المشترك من الاتفاقية أن تكون مثل هذه الفحوص تدابير استثنائية.

فهذا الإجراء المغربي جداً للهيئة المتعهدة بالنقل يعني أساساً أن الفحص الذي يقوم به مكتب الجمارك التابع لبلد المغادرة مقبول لدى جميع مكاتب الجمارك الأخرى أثناء عملية المرور العابر للنقل البري الدولي. ونتيجة لذلك، وبغية تبرير ثقة السلطات الجمركية بحسن سير نظام النقل البري الدولي، يقوم مكتب الجمارك في بلد المغادرة بدور حاسم.

ولذا فمن الضروري أن يكون التفقيش أو الفحص الجمركي في مكتب بلد المغادرة صارماً وكاملاً لأن أداء مهام نظام النقل البري الدولي برمته يعتمد عليه. كما يجب على هذا المكتب، قبل وضع أختامه، أن يفحص حالة مقصورة الشحن في مركبة أو حاوية النقل البري، وفي حالة المقصورة أو الحاويات ذات الأغلبية الوقائية، يجب على المكتب أن يفحص حالة هذه الأغلبية ومرابط تثبيتها، نظراً لأن هذه المعدات ليست مدرجة في شهادة الموافقة.

1-2-5 ضوابط الوصول إلى نظام النقل البري الدولي

في عام 1999، أدخلت المرحلة الأولى لعملية مراجعة نظام النقل البري الدولي الحالية عدداً من التعديلات على اتفاقية النقل البري الدولي بدأ سريانها في عام 1999 وهي تحدد شروطاً والتزامات جديدة لاستخدام صناعة النقل لنظام النقل البري الدولي. فقد استحدثت هذه التدابير بغية حماية هذا النظام من أنشطة الاحتيال التي ترتكبها بصفة خاصة الجريمة المنظمة دولياً.

وفي مرفق جديد للاتفاقية هو المرفق رقم 9، الذي ينص على التفويض الممنوح من السلطات الوطنية المختصة (عادة السلطات الجمركية) إلى الجمعيات الوطنية، بإصدار دفاتر النقل البري الدولي، تم وضع حد أدنى من الشروط والمتطلبات لهذا التفويض (الذي يمكن الحصول عليه بإبرام عقد مكتوب أو بموجب مرسوم حكومي). وبالإضافة إلى الاشتراطات التجارية التي قد تطلبها المنظمة الدولية (أي الاتحاد الدولي للنقل البري)، تنص الاتفاقية المعدلة على أن الجمعيات الوطنية لن يسمح بتفويضها إلا إذا كانت قائمة بالفعل لمدة سنة على الأقل، وتتمتع بوضع مالي سليم، وتستخدم موظفين متمرسين، ولم ترتكب أية مخالفات خطيرة أو متكررة للتشريعات الجمركية أو الضريبية. فضلاً عن ذلك، يجب على هذه الجمعيات عقد اتفاق مكتوب مع السلطات المختصة التابعة للبلد الذي تقيم فيه كما يجب عليها، ضمن واجبات أخرى، تقديم دليل على تغطية ضمان عن جميع مسؤولياتها المحتملة تجاه السلطات الجمركية الوطنية (يرد مثال لاتفاقية التفويض في الفرع 6 من كتيب النقل البري الدولي).

ويُدخل المرفق 9 الجديد بالاتفاقية أيضاً ضرورة أن تقوم السلطات الجمركية بمراقبة وصول جميع مستخدمي نظام النقل البري الدولي، أي الناقلين، إلى هذا النظام. ويشمل الحد الأدنى من الشروط والمتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقية، الوضع المالي السليم، وعدم وجود مخالفات خطيرة أو متكررة للتشريعات الجمركية أو الضريبية، وإيداع إعلان مكتوب لدى الجمعية الوطنية التي تقوم بإصدار دفاتر النقل البري الدولي، يحدد مسؤوليات متعهد النقل.

أما المعلومات عن جميع متعهدي النقل المرخص لهم باستخدام دفاتر النقل البري الدولي فيجري تخزينها مركزياً في (ITDB) TIR Data Bank لدى المجلس التنفيذي لنظام النقل البري الدولي في جنيف تحت رمز تعريف موحد. ويجري أيضاً تسجيل أي سحب للتفويض تعمد إليه السلطات الجمركية طبقاً للمادة 38 من الاتفاقية.

3-1 الهيكل الإداري

إن اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 هي إحدى أحدث وأكمل الاتفاقيات الجمركية الدولية العصرية. فهي تعمل بكفاءة عالية ولم تقع بشأنها سوى حالات قليلة من المنازعات قد تكون ناجمة عن نصوص أحكام غامضة ومبهمه وتفسيرات مختلفة.

وتوجد عدة أسباب لسهولة تطبيق الاتفاقية، أحدها مصلحة جميع الأطراف المعنية، سواء الهيئات المتعهدة بالنقل أو السلطات الجمركية، في المحافظة على سير هذا النظام إذ إنه يوفر الوقت والمال لجميع هذه الأطراف المعنية.

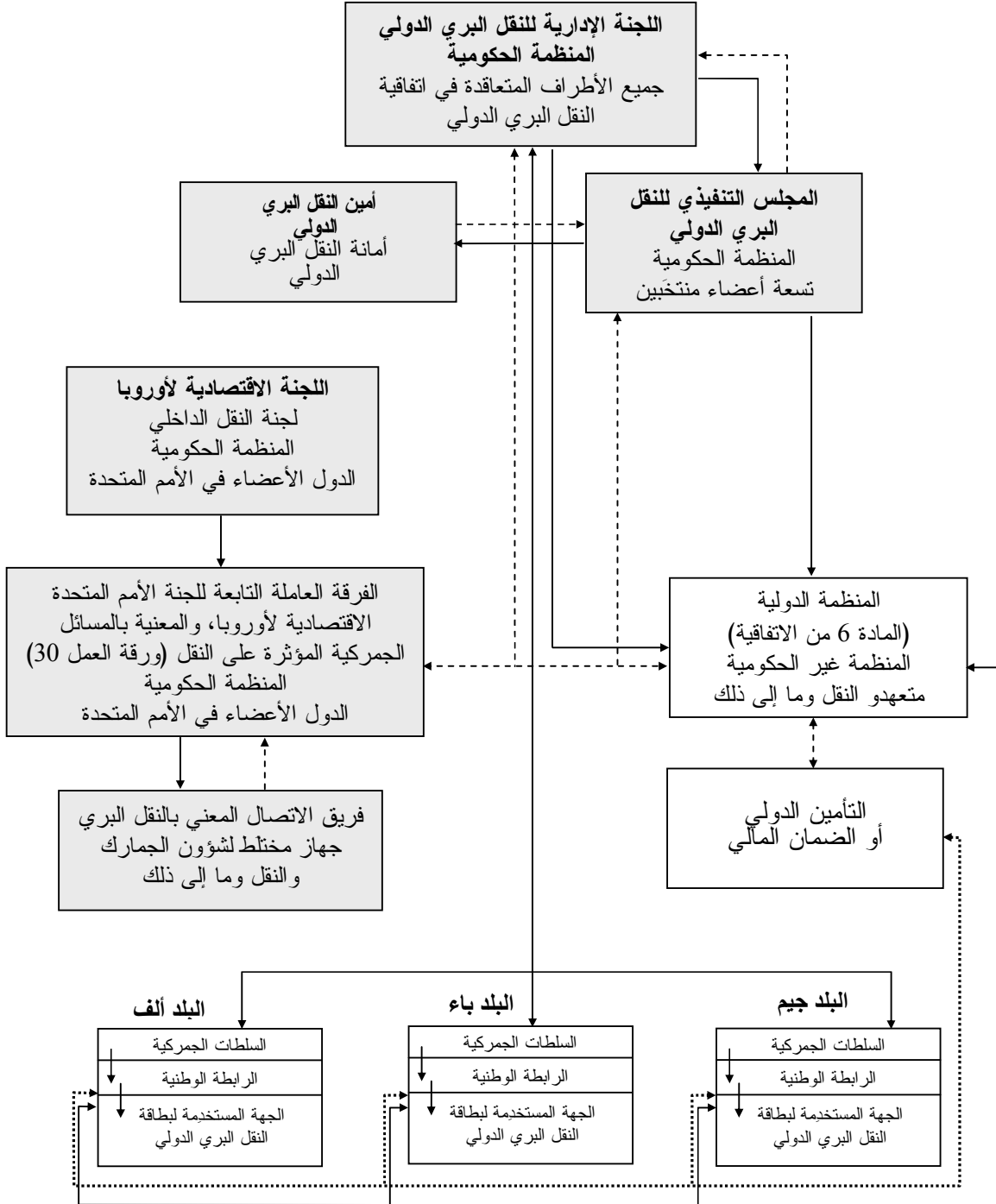
وهناك سبب آخر هو أن واضعي اتفاقية النقل البري الدولي قدموا بالفعل تفسيراً للنص القانوني من خلال إيراد ملاحظات تفسيرية في صلب الاتفاقية. فهذه الملاحظات التفسيرية (الواردة في المرفق 6 للاتفاقية)، تشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية. وهي تقدم إيضاحات لبعض أحكام الاتفاقية ومرفقاتها، وتصف بعض الممارسات الموصى بها بشأن حسن السير اليومي لنظام النقل البري الدولي. وهذه الملاحظات التفسيرية لا تعدل أحكام الاتفاقية ولكنها تجعل محتوياتها وهدفها أكثر دقة ووضوحاً.

وتحدث التغيرات التكنولوجية اليوم بسرعة فائقة، وما كان "أمراً واقعاً" في عام 1975 عندما وُضعت الاتفاقية، لا يسري بالضرورة في الوقت الحاضر. ولا يؤثر ذلك على التقنيات الجمركية فحسب، بل يؤثر أيضاً على صناعة السيارات والحاويات وعلى تقنيات التحايل. وبالإضافة إلى ذلك، ومع تزايد ارتفاع ثمن البضائع المهربة، وخاصة العقاقير المخدرة، أن أرباح المهربين يتزايد ارتفاعها، مما ينتج عنه استنباط تقنيات تهريب متزايدة التطور. ونظراً لهذه التطورات، يجب دائماً تحديث نظام النقل البري الدولي واتفاقية النقل البري الدولي باعتبارها أساسه القانوني. وقد عُهد بهذه المهمة إلى اللجنة الإدارية المعنية باتفاقية النقل البري الدولي، وإلى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بجنيف (UNECE).

ويرد في الشكل 2 أدناه، مخطط مجمل للهيكل الإداري لاتفاقية النقل البري الدولي.

وتقدم فيما يلي بموجب الفرع 1-9 من كتيّب النقل البري الدولي نبذة عن الخطوات الرئيسية التي ينبغي أن تتخذها كافة الأطراف المتعاقدة في نظام النقل البري الدولي.

الشكل البياني 2: الهيكل الإداري لاتفاقية النقل البري الدولي



- القرار أو الموافقة
 - - - - المشورة أو الاستشارة
 نظام التأمين الدولي أو الضمانة المالية
 □ قسم من هيكل المنظمات الحكومية الدولية

1-3-1 اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي

إن اللجنة الإدارية، المكونة من جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، هي أعلى هيئة تابعة للاتفاقية. فهي تجتمع مرتين في العام، في الربيع والخريف، تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ومقرها في جنيف، من أجل الموافقة على التعديلات المدخلة على الاتفاقية، وإتاحة الفرصة لجميع البلدان والسلطات المختصة والمنظمات الدولية المعنية لتبادل الآراء بشأن سير النظام. وقد تم حتى الآن اعتماد اثنين وعشرين تعديلاً لاتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975. كما وافقت اللجنة على العديد من القرارات والتوصيات والتعليقات.

2-3-1 المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

قامت الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بإنشاء هذا المجلس التنفيذي في عام 1999 وهدفه هو تعزيز التعاون الدولي بين السلطات الجمركية في تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، وإيجاد هيئة دولية حكومية للإشراف وتقديم الدعم في تطبيق نظام النقل البري الدولي ونظام الضمان الدولي. وهذا المجلس التنفيذي مكون من 9 أعضاء تنتخبهم، بصفتهم الشخصية، الحكومات التي تكون أطرافاً متعاقدة في الاتفاقية، ليعملوا بولاية مدتها عامان.

والمجلس التنفيذي مفوض لأمر من بينها الإشراف على الطباعة والتوزيع المركزيين لدفاتر النقل البري الدولي، ومراقبة نظام الضمان والتأمين الدولي، وكذلك تنسيق وتشجيع تبادل المعلومات السرية بين السلطات الجمركية وسائر السلطات الحكومية.

ويتولى أمين المجلس تنفيذ قرارات هذا الأخير، بمساعدة الأمانة. ويكون أمين النقل البري الدولي عضواً في أمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

وتموّل أنشطة المجلس في الوقت الحاضر عن طريق ضريبة تُفرض على كل دفتر للنقل البري الدولي يوزع.

1-3-3 الفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (ورقة عمل 30)

تقوم الفرقة العاملة، التي تعقد ما بين دورتين وثلاث دورات في العام في جنيف، وذلك بشكل عام بتزامن مع دورات لجنة إدارة اتفاقية النقل البري الدولي، بدعم أعمال اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي. والمشاركة في هذه الفرقة العاملة مفتوحة أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وأمام المنظمات الدولية المهتمة بالأمر.

كما تقوم الفرقة العاملة، على نحو منتظم، باعتماد التعليقات على بعض أحكام الاتفاقية. فهذه التعليقات ليست ملزمة قانوناً بالنسبة للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، بمثل ما تلزمها مواد الاتفاقية والملاحظات التفسيرية لها. ومع ذلك فهي هامة فيما يتعلق بتفسير وتنسيق وتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، لأنها تعبر عن توافق في آراء الفرقة العاملة الممثلة فيها أغلبية الأطراف المتعاقدة والهيئات الرئيسية التي تستخدم نظام النقل البري الدولي (والتعليقات التي تعتمد عليها الفرقة العاملة ترسل عادة إلى اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي للنظر فيها والتصديق عليها).

1-3-4 فريق الاتصال التابع للنقل البري الدولي

أنشأت هذا الفريق الفرقة العاملة التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا والمعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (WP.30)، من أجل توفير آلية استشارية بين الحكومات الأعضاء في هذه اللجنة الاقتصادية، والأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، والمنظمات المعنية غير الحكومية، لكي يتسنى رد الفعل بسرعة إزاء المشاكل الجديدة الناشئة في تطبيق نظام النقل البري الدولي، والنهوض بأعباء نهج منسق دولياً في تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي على المستوى الوطني.

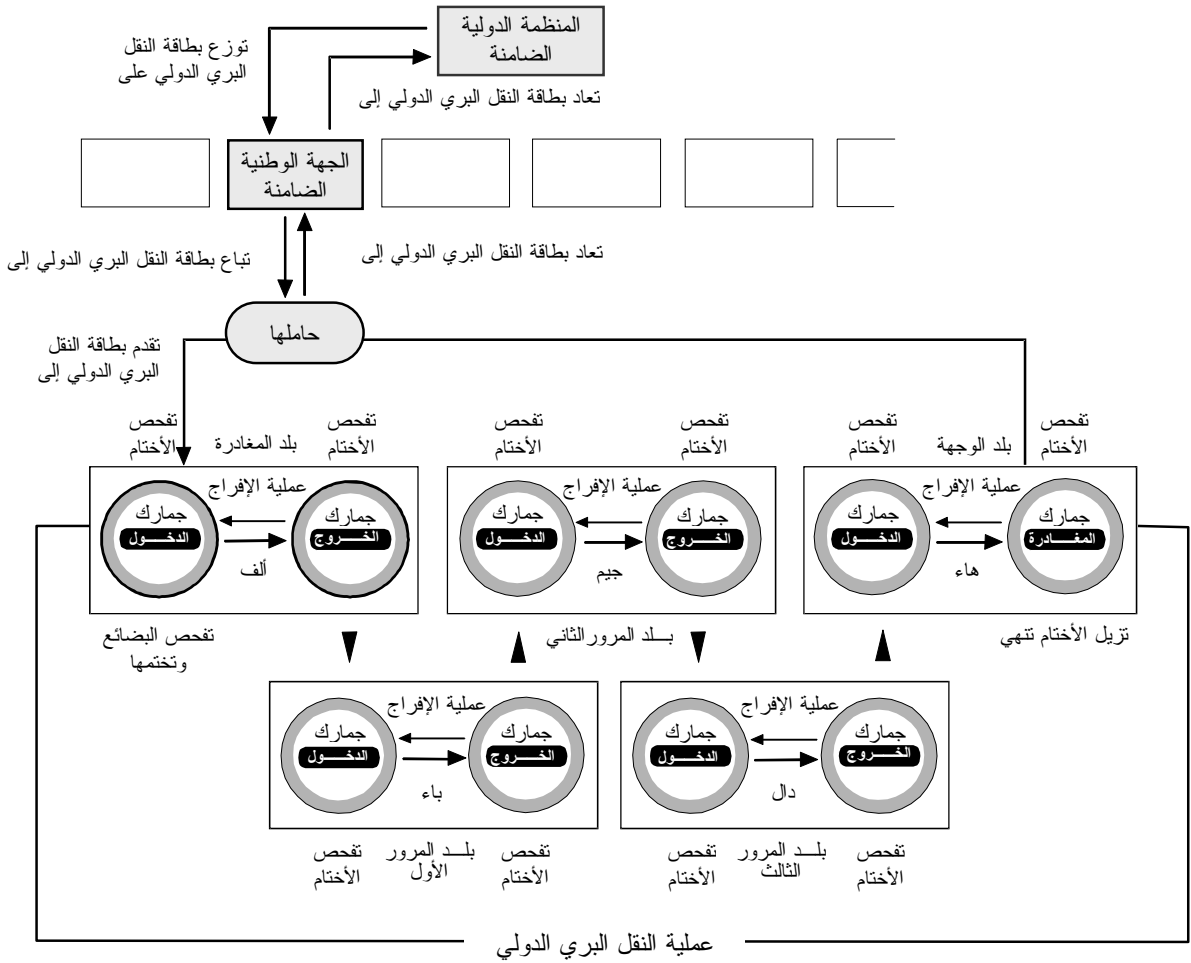
ويقدم فريق الاتصال التقارير مباشرة إلى الفرقة العاملة (WP.30)، وتساعد في ذلك أمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

في المرة الأخيرة كانت مجموعة الاتصال عقد النقل البري الدولي يعود إلى سنة 2002

4-1 نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً

تبيين الإجراءات الموصوفة أدناه، بشكل مبسط، طريقة عمل نظام النقل البري الدولي حالياً، مع إشارة خاصة إلى إجراءات الرقابة الجمركية (انظر الشكل 3 أدناه). الشكل

الشكل 3: نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً



عند مكتب جمارك المغادرة، وهو عادة المكان الذي يجري فيه إتمام إجراءات التصدير، تقوم الجمارك بفحص الشحنة على أساس المعلومات المقدمة في دفتر النقل البري الدولي الذي تملؤه الهيئة المتعده بالنقل. كما تقوم الجمارك بختم مقصورة الشحنة وتقديم تقرير بذلك في دفتر النقل البري الدولي والاحتفاظ بقسيمة واحدة (البطاقة البيضاء) وتوثيق العكس المقابل لها. ويُعاد الدفتر إلى متعهد النقل الذي يبدأ عملية النقل. وعند عبور حدود الخروج من ذلك البلد، تقوم الجمارك بفحص الأختام وفصل قسيمة ثانية (البطاقة الخضراء) من الدفتر وتوثيق العكس المقابل لها. ويجوز للناقلة أن تغادر البلد إذ إن القسامين اللتين تكون السلطات الجمركية قد ملأتهما تقدمان الدليل على أن عملية النقل البري الدولي في ذلك البلد قد أُنجزت.

وتقوم السلطات الجمركية بعد ذلك بتصفية عملية النقل البري الدولي، أي أنها تعترف بأن عملية النقل البري الدولي قد أُتْمِيتْ بطريقة سليمة طبقاً للإجراء التالي (بالرغم من أن إجراءات أخرى، مثل استعمال الوسائل الإلكترونية أو المكاتب المركزية، قد تُستعمل أيضاً): مكتب الجمارك عند الخروج (أي المكتب على الحدود) يقوم بإرسال القسيمة المفصولة (البطاقة الخضراء) إلى مكتب المغادرة الذي يقوم بمقارنة القسيمة التي تسلمها مع القسيمة التي احتفظ بها مبدئياً. وإذا لم تكن هناك اعتراضات ولا تحفظات من جانب مكتب الخروج، فإنه بإمكان السلطات الجمركية أن تعلن تصفية عملية النقل البري الدولي.

أما إذا كانت القسيمة التي فصلها مكتب الخروج تحوي تحفظات، أو إذا لم تصل القسيمة إلى مكتب الجمارك عند المغادرة، أو إذا كان لدى السلطات الجمركية أي سبب آخر يبعث على القلق إزاء حسن سير عملية النقل البري الدولي، يتم فتح تحقيق داخلي. ومتعهد النقل والجمعية الضامنة الوطنية المعنيان يُخبران أيضاً بأن نهاية عملية النقل البري الدولي، قد تم إقرارها مع التحفظات، أو لم تحصل على الإطلاق، أو أنه لأسباب أخرى قد أدت إلى الشك في ذات حسن سير عملية النقل البري الدولي، وتطلب منها تفسيرات. وإذا كانت التفسيرات المقدمة لا ترضي سلطات الجمارك تطبق هذه الأخيرة اتفاقية النقل البري الدولي والتشريعات الوطنية لتحديد الضرائب والرسوم المستحقة للجمارك. وإذا كان يبدو من المستحيل الحصول عليها من الشخص المسؤول قانوناً بصفة مباشرة فإن سلطات الجمارك تخطر الجمعية الضامنة بأنه يجب عليها أن تسدد المبلغ المطلوب في الأجل المحددة في الاتفاقية.

وفي كل بلد مرور عابر تخضع العملية لنفس النظام المطبق في بلد المغادرة. ويقوم مكتب الدخول الجمركي في كل بلد مرور عابر، بفحص الأختام وسحب قسيمة من دفتر النقل البري الدولي. ويباشر مكتب الخروج عمله بالمثل. وتجري مقارنة القسمتين تمهيداً لمراقبة نهائية، ويجوز عندئذ إعلان انتهاء عملية النقل البري الدولي، أو تخضع القسيمان، في حالة وجود مخالفات، إلى الإجراء المبين أعلاه. وفي بلد المقصد، إذا كان مكتب الدخول الواقع على الحدود هو أيضاً مكتب المقصد، يكون عليه أن يقوم بملء دفتر النقل البري الدولي ويحفظ بقسمتين ويصبح مسؤولاً عن البضائع المزعمة نقلها إلى نظام جمركي آخر (تخزين أو تخليص جمركي عند الاستيراد وما إلى ذلك). وإذا تحتم نقل الشحنة إلى مكتب آخر في البلد يكون على مكتب الدخول أن يعمل بمثابة مكتب دخول على الحدود ويصبح المكتب التالي داخل البلد هو مكتب الوجهة النهائية.

ويجري تنفيذ النظام عادة على النحو الموضح أعلاه، إلا أن الإجراءات الإدارية الوطنية وحقوق الرقابة المكفولة لكل مكتب جمركي ضالع في العملية تظل غير منقوصة. فإذا اشته أحد المكاتب بحدوث احتيال أو وجد أختاماً في حالة غير سوية أو خشي من حدوث تلاعب بدفتر النقل البري الدولي، يكون من حقه أن يفحص البضائع، أو أن يقوم، إذا استوجب الأمر بوقف عملية النقل البري الدولي.

ولكي يتسنى توفير ضوابط أكثر فعالية، يجوز للجمارك أن تقرر طريق نقل تسلكه المركبات يجعل من السهل اكتشافها بلوحة النقل البري الدولي التي يجب أن تحملها. وينبغي أيضاً إنجاز الرحلة في غضون حد زمني معقول. وعلى متعهد النقل الذي لا يستطيع الالتزام بمواعيد أو مسالك السفر لأي سبب (فيضان أو جليد أو عطل وهلم جرا) أن يكون قادراً على تبرير موقفه. وفي الحالات الأشد خطورة (الأختام المكسورة، أو الحاجة إلى نقل شحنة البضائع إلى مركبة أخرى، أو دمار الشحنة التام أو الجزئي) يكون على متعهد النقل أن يحصل على بيان رسمي من أية سلطة محلية متيسرة، مستخدماً التقرير المصدق عليه الوارد في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى أساس مثل هذا التقرير يجوز للسلطات الجمركية أن تبدأ أي تحقيق لازم لتقييم مصداقية التقارير.

وترد أمثلة على أفضل الممارسات لإنهاء العملية وإجراءات التحقيق في الفصل 5 من كتيب النقل البري الدولي.

5-1 تطوير نظام النقل البري مستقبلاً

1-5-1 التطبيق العالمي لنظام النقل البري الدولي

يجري تعزيز نظام النقل البري الدولي تحت رعاية الأمم المتحدة، لكي يكون متاحاً على أوسع نطاق ممكن أمام جميع البلدان الراغبة في الاستفادة منه. ففي عام 1984. اعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC) قراراً (1984/79)، يوصي بأن تقوم البلدان في شتى أرجاء العالم بدراسة إمكانية الانضمام إلى الاتفاقية، وإبراج نظام النقل البري الدولي في تشريعاتها الوطنية. ويوصي فضلاً عن ذلك بأن تقوم المنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، ولا سيما اللجان الاقتصادية التابعة للأمم المتحدة، بتشجيع إقرار نظام النقل البري الدولي كنظام عالمي للمرور العابر الجمركي.

وفقاً لهذا القرار الذي اعتمده المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة، أُخذت إجراءات للنهوض بتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي في سائر البلدان إضافة إلى الأطراف المتعاقدة حالياً وعددها 67. وعدة حلقات دراسية وندوات إقليمية ودون إقليمية قد نظمت بالفعل في أوروبا وآسيا والشرق الأوسط لإطلاع الحكومات وصناعة التجارة والنقل على التسهيلات التي توفرها الاتفاقية.

العمل مستمر حالياً على تمديد نطاق نظام النقل البري الدولي إلى آسيا والشرق الأوسط. وبصفة خاصة تقوم بهذا العمل أمانات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UN ESCAP)، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA)، التي تعزز نظام النقل البري الدولي باعتباره أحد الأركان الأساسية لتحقيق نقل بري دولي فعال في آسيا والشرق الأوسط. وتدعم هذه الجهود عدة هيئات ومصارف دولية، مثل اللجنة الأوروبية ومصرف التنمية الآسيوي أو منظمة التعاون الاقتصادي، التي تعتبر نظام النقل البري الدولي بمثابة عنصر هام لتسهيل النقل البري على طول طريق الحرير التاريخية أو في الإقليم الفرعي من الميكونغ الأكبر في الشرق الأقصى من آسيا.

2-5-1 نظام النقل البري الدولي وإعداد البيانات الإلكترونية

إن تبديل الوثائق الورقية في شتى أرجاء العالم عن طريق التجهيز الإلكتروني للبيانات مستمر وسوف يكتسب المزيد من الأهمية أيضاً بالنسبة للإدارات الجمركية والهيئات المتعاقدة بالنقل. سيؤثر هذا الاتجاه بشكل متزايد على إجراءات الجمارك وعلى المستندات التي تستخدمها السلطات الجمركية.

والأسباب هي أن الإدارات الجمركية تواجه معضلة حقيقية . فهي، من ناحية، محكومة بقوانين تلزمها بجمع وتحصيل الإيرادات بأسلوب فعال، ومنع الاحتيال والتهريب. ومن ناحية أخرى. فهي موضع انتقاد متزايد من الأطراف التجارية المعترفة (مثل المستوردين والمصدرين ومتعهدي النقل ووكلاء الشحن) بسبب عدم تسهيلها الإسراع بمعدل حركة البضائع المشحونة.

وإذا أخذنا في الحسبان قيود القوى العاملة في الجمارك والإتقان المتزايد لطرق الاحتيال الجمركي والتهريب، يبدو أنه لا يوجد أي بديل آخر سوى زيادة الإنتاجية والضوابط الجمركية فضلاً عن تكييف الإجراءات الإدارية الوطنية والدولية باستخدام أحدث التكنولوجيات والمعالجة الإلكترونية للبيانات.

أخذت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي بالحوسبة الإلكترونية لنظام النقل البري الدولي في برنامج المرحلة الثالثة من عملية مراجعة الاتفاقية. كما اعترفت بأن الحوسبة الإلكترونية لنظام النقل البري الدولي حتمية على ضوء ما يلي:

- السرعة الفائقة لتطور التكنولوجيا حالياً، على أساس تكنولوجيات الإنترنت والبطاقات الذكية، التي تؤثر خصوصاً على النقل والتجارة الدوليين؛

- الحاجة المتزايدة لتسحين فعالية إجراءات الجمارك والممارسات التجارية؛ و

- ضرورة مكافحة الأنشطة الاحتيالية التي يجب محاربتها بأكثر الوسائل ملائمة وفعالية.

وبالنظر إلى تعدد وتنوع الهيكل الإداري في اتفاقية النقل البري الدولي للأطراف الثمانية والسنتين المتعاقدة ، يجب أن يكون أي نظام محوسب من هذا القبيل قادراً على العمل بأسلوب لا مركزي ومرن للغاية على أساس القليل فقط من العناصر المعيارية المقبولة دولياً. مثل إنشاء بنك معلومات دولي مركزي تحت المراقبة الجمركية وإدارة بيانات الضمانات من قبل الجمارك. وهذه مهمة صعبة لكن مغرية سيتعين عليها تحقيق مستوا مناسب في الربط مع نظام تكنولوجيا المعلومات للنقل البري الدولي القائم . ولكن ليس هناك من شك: فنظام النقل البري الدولي يجب أن يظل متمشياً مع أحدث التطورات التقنية للمعالجة الإلكترونية للبيانات، التي أحدثت بالفعل، وسوف تحدث بصفة متزايدة، تغييراً عميقاً في كل أنشطة الجمارك والنقل والتجارة. وإذا لم يتسن ذلك فإن نظام النقل البري الدولي، ولا سيما نظام دفتر النقل البري الدولي الورقي، سيصبح عقبة أمام نجاعة النقل والتجارة الدوليين وسيعرض للخطر فعالية الإجراءات والضوابط الجمركية.

تحت إشراف للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (WP.30)، بدأت الأطراف المتعاقدة في عام 2003 ما يسمى بـ "مشروع eTIR". والهدف من مشروع eTIR، وخاصة نظام eTIR الدولي، هو ضمان التبادل الآمن للبيانات بين نظم الجمارك الوطنية لنقل الدولي للبضائع والمركبات أو الحاويات وفقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي والسماح للجمارك بإدارة البيانات حول الضمانات التي تصدرها سلسلة الضمان لمستخدمين النظام النقل البري الدولي المصرح لهم. وسيقوم النظام eTIR بتقديم فوائد لجميع الأطراف المشاركة في نظام النقل البري الدولي. أولاً، سوف يجلب الأمن وفرص إضافية لإدارة المخاطر، وبالتالي تقليص مخاطر الاحتيال. ثانياً، التعاون الدولي المتقدم سوف يمكن جميع الجهات الفعالة للحد بشكل كبير من أعبائها الإدارية وتعظيم فوائد إدارة سلاسل التوريد. وأخيراً، فإن توفير المعلومات المسبقة عن البضائع وتبادل المعلومات في الوقت الحقيقي من شأنه تسريع إجراء النقل البري الدولي.

6-1 الاستنتاج

لقد أثبتت نظام النقل البري الدولي، الذي أنشئ منذ أكثر من ستين عاماً، كما أثبتت اتفاقية النقل البري الدولي، فعاليتها الهائلة كنظام مرور عابر جمركي دولي، وقاماً بدور هام في تسهيل التجارة والنقل الدوليين، لا سيما داخل أوروبا، ومؤخراً أيضاً بين أوروبا والبلدان المجاورة.

ومع الزيادة السريعة في حركة المرور بين شرق وغرب أوروبا، وظهور العديد من البلدان المستقلة حديثاً في وسط وشرق أوروبا، أصبح الآن على نظام النقل البري الدولي العابر أن يواجه تحديات جديدة لم يسبق لها مثيل. في نفس الوقت، تواجه السلطات الجمركية عدداً لا يُحصى من عمليات الاحتيال والتهرب الجمركية، نتيجة للأحوال السياسية والاقتصادية والاجتماعية المتغيرة في كثير من البلدان في هذه المنطقة، وبسبب الرسوم والضرائب الجمركية المتزايدة بشدة.

هذا بالإضافة إلى أن إدارة ومراقبة نظام النقل البري الدولي تطرحان مشاكل أمام سلطات الجمارك الوطنية، التي ما زالت، ولا سيما في البلدان المستقلة حديثاً، تفتقر للخبرة اللازمة، ولما يكفي من الموظفين المدربين الملائمين.

ولتفادي هذه التطورات غير المرغوبة، تفرض أحياناً بعض الحكومات ومعها جهات فاعلة أخرى في نظام النقل البري الدولي تدابير أحادية الطرف من قبيل اشتراط ضمانات إضافية لعمليات المرور العابر للنقل البري الدولي أو استبعاد فئات معينة من السلع وهذان أمران لا يتماشيان مع أحكام وروح اتفاقية النقل البري الدولي.

ومع أن مثل هذه التدابير قد تكفل شيئاً من الارتياح المؤقت، فإنها على المدى الطويل سوف لا تقتصر على إغراء بلدان أخرى باستحداث تدابير مماثلة، بل أيضاً ستجعل التجارة الدولية والنقل الدولي أكثر تكلفة، وقد تؤدي في نهاية المطاف إلى الانهيار التام في نظام النقل البري الدولي دون وجود بديل صالح منظور.

وتتيح اتفاقية النقل البري الدولي ذاتها بالفعل عدداً من التدابير لحماية المصالح المشروعة للسلطات الجمركية، مثل اشتراط خدمات المرافقة وتعيين طرق المرور العابر وتخفيض الأوقات التي يستغرقها هذا المرور. ويجوز إعداد تدابير أخرى إذا رغبت في ذلك الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي.

أما الحلول الثابتة الطويلة الأجل فلا يمكن إيجادها إلا في عمل مشترك متضافر تقوم به كافة الأطراف المعنية المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي. ويتيح المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، وكذلك لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وفرقتها العاملة المعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (ورقة العمل 30)، منبراً لمثل هذا التعاون والتنسيق. وقد أوضحت التجربة أن الحلول لكثير من المشاكل المستجدة حديثاً في تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، أمكن إيجادها داخل مختلف الأجهزة والهيئات المنشأة في إطار هذه الاتفاقية واللجنة الاقتصادية لأوروبا.

وهدف أمانة النقل البري الدولي، وكذلك اللجنة الاقتصادية لأوروبا وأمانتها، هو مواصلة العمل في هذا الاتجاه وإتاحة آلية دولية جيدة الأداء لزيادة تحسين التعاون والتنسيق بين الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي وصناعة النقل. ومن الضروري استمرار تحسين الإطار القانوني الذي يعمل في داخله نظام النقل البري الدولي، وترشيد عمله لكي يكون نظام المرور العابر للنقل البري الدولي متمشياً على الدوام مع متطلبات صناعة النقل وسلطات الجمارك.

والأمم المتحدة، باعتبارها منظمة عالمية، هي وديع اتفاقية النقل البري الدولي، وتكفل الإطار والخدمات اللازمة لإدارة هذه الاتفاقية وتكييفها حيثما لزم الأمر وفقاً للمتطلبات المتغيرة. وقد أوضحت التجربة الماضية أن اتفاقية النقل البري الدولي، كجزء من أعمال تسهيل النقل المضطلع بها في إطار اللجنة الاقتصادية لأوروبا، قد خدمت مصالح جميع الأطراف المعنية، سواء السلطات الجمركية أو الهيئات المتعاقدة بالنقل، وهناك ما يكفي للاعتقاد بأنها ستظل تخدمها في المستقبل.

7-1 معلومات عن نظام النقل البري الدولي

بالإضافة إلى كتيب النقل البري الدولي الحالي، المتوفر في شكل ورقي وفي شكل إلكتروني وبلغات عديدة، توجد عدة مصادر أخرى للمعلومات عن اتفاقية النقل البري الدولي والأطراف المتعاقدة فيها.

وأشمل المصادر وأكثرها استيفاء هو موقع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا على شبكة الإنترنت الذي يُدار بالاشتراك بين اللجنة وأمانة النقل البري الدولي (<http://tir.unece.org>). ويوفر هذا الموقع، بالإضافة إلى نص كتيب النقل البري الدولي بلغات عديدة، معلومات حديثة عن إدارة وتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي في كل الأطراف المتعاقدة. كما يحتوي على آخر المعلومات عن التفسيرات القانونية لاتفاقية النقل البري الدولي، وعلى إخطارات الوديع، وعلى إجراءات المراقبة التي أدخلتها السلطات الجمركية واللجنة الإدارية للنقل البري الدولي. ويحتوي أيضاً موقع اتحاد النقل البري الدولي على كل الوثائق والتقارير الصادرة بخصوص دورات اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي والفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل (WP.30) وفريق خبرائها المخصص (بالإنكليزية والروسية والفرنسية).

وبالإضافة إلى ذلك فإن أمانة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لديها دليل دولي لنقاط الاتصال في مجال النقل البري الدولي في جميع البلدان التي تستخدم نظام النقل البري الدولي. وهؤلاء الخبراء من السلطات الجمركية الوطنية والجمعيات الوطنية يجوز الاتصال بهم بخصوص تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي على المستوى الوطني. والمعلومات عن نقاط الاتصال في مجال النقل البري الدولي متاحة أيضاً على موقع اتحاد النقل البري الدولي على الإنترنت (كلمة السر يمكن الحصول عليها بالاتصال بأمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا أو أمانة النقل البري الدولي).

وللجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وأمانة النقل البري الدولي سجل دولي بأجهزة الختم والطابع الجمركية وهو متاح فقط للاستخدام العصري من قبل السلطات الجمركية.

يمكن الاتصال بأمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، والأمانة العامة للنقل البري الدولي على العنوان التالي:

OFFICE 401-3, PALAIS DES NATIONS
CH-1210 GENEVA (SWITZERLAND)
TEL: +41-22-917-24 53;
FAX: +41-22-917-00 39
OR +41-22-917-06 14;
E-MAIL: TIREXB@UNECE.ORG.

8-1 عدد بطاقات النقل البري الدولي الصادرة من الاتحاد الدولي للنقل البري إلى مختلف الجمعيات الوطنية

2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	البلد
499 900	424 000	375 650	313 550	263 700	192 800	236 800	الاتحاد الروسي
5 500	5 000	3 950	1 900	1 300	3 600	4 000	أذربيجان
50	100	0	150	100	150	0	الأردن
550	300	200	250	100	200	-	أرمينيا
3 000	2 000	3 000	2 000	2 200	2 000	1 000	إسبانيا
47 000	43 000	56 000	91 000	90 000	97 000	79 600	إستونيا
0	0	0	0	0	0	500	إسرائيل
800	800	400	400	500	250	0	ألبانيا
32 300	35 200	42 050	39 950	42 950	42 950	41 400	ألمانيا
4 500	1 800	2 400	900	1 300	600	900	أوزبكستان
324 000	266 000	251 000	222 500	190 000	200 000	184 000	أوكرانيا
48 000	33 000	33 000	33 000	20 000	15 000	30 000	إيران (الجمهورية الإسلامية)
19 500	25 000	37 000	45 500	44 000	41 000	40 000	إيطاليا
1 300	3 000	700	200	200	0	0	البرتغال
500	800	1 200	1 300	1 150	2 200	2 400	بلجيكا/لكسمبرغ
394 500	349 000	313 000	303 000	252 000	211 000	205 000	بلغاريا
291 500	188 000	273 500	244 000	213 500	167 000	244 500	بولندا
197 500	182 200	187 000	237 600	284 200	232 000	230 200	بيلاروس
689 000	589 000	544 000	419 000	412 000	327 200	336 000	تركيا
1 000	400	200	150	0	150	-	تركمانستان
300	50	0	-	-	-	-	تدجيكستان
0	0	0	0	0	0	0	تونس
42 500	37 850	39 700	38 950	34 850	34 700	32 550	الجمهورية التشيكية
31 550	27 700	27 400	27 400	29 300	22 100	17 050	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
61 050	58 500	46 900	46 800	24 450	21 100	18 000	ملدوفا
4 300	3 600	1 050	2 000	500	2 500	1 000	جورجيا
1 000	300	2 600	5 100	6 550	6 350	7 350	الدانمرك
397 200	514 700	486 300	472 900	462 600	363 800	333 000	رومانيا
23 050	20 900	18 450	34 800	28 050	31 100	35 550	سلوفاكيا
16 400	6 550	22 000	18 600	17 800	19 300	20 500	سلوفينيا
1 200	1 550	1 500	3 400	2 600	5 200	4 900	السويد
1 600	1 450	1 600	2 600	2 400	3 200	2 200	سويسرا
800	1 500	900	1 300	900	1 400	700	سوريا
8 800	-	-	-	-	-	-	صربيا
-	5 000	5 350	2 050	1 400	700	-	صربيا و الجبل الأسود
8 200	10 000	12 300	13 050	13 700	14 250	18 750	فرنسا
13 300	17 200	16 300	20 050	19 700	20 300	17 000	فنلندا
750	450	1 000	1 100	950	1 150	1 000	قبرص
32 650	19 600	17 000	17 400	6 400	9 100	10 400	كازاخستان
9 300	9 500	9 700	7 650	9 800	7 900	7 700	كرواتيا
11 450	6 250	4 900	2 700	1 250	550	100	كرغستان
0	300	50	500	0	0	500	الكويت
50	0	0	50	50	-	-	لبنان
105 500	90 000	91 000	154 500	132 000	124 300	127 500	لاتفيا
165 000	151 600	148 700	327 200	299 500	275 900	247 000	ليتوانيا
100	0	100	0	0	0	0	المغرب
1 650	2 600	4 400	6 000	7 650	9 800	10 900	مملكة بريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
0	-	150	-	-	-	-	منغوليا
100	100	0	0	500	500	500	النرويج
14 150	21 700	19 850	20 900	18 100	21 000	15 100	النمسا
35 800	34 300	44 900	67 650	95 450	123 500	150 600	هنغاريا
21 000	15 600	22 200	22 600	30 950	33 350	46 450	هولندا
30 700	33 200	40 500	23 600	29 400	22 000	20 000	اليونان
-	-	-	800	1 400	700	-	يوغسلافيا
3 599 850	3 240 650	3 211 050	3 298 000	3 095 200	2 710 150	2 782 600	المجموع

9-1 أدوار و مسؤوليات الأطراف المعنية المشتركة في نظام النقل البري الدولي

إن نظام النقل البري الدولي نظام ذي آلية جيدة التوازن مبني على أساس التعاون بين الأطراف المتعاقدة و قطاع المواصلات، مع السهر على ضمان تسهيل طريقة العمل، إته من الأساسي أن تكون كل الأطراف - حكومات، المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، الجمعيات الوطنية الضامنة، الوكالات المتعده بالنقل و المنظمات الدولية - استجابت لواجباتها وفقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي. ملخص للأدوار و مسؤوليات مختلف الأطراف في نظام النقل البري الدولي تُوجد أسفله.

1-9-1 مسؤولية الحكومة

- قبول اتفاقية النقل البري الدولي وفقاً للقانون الوطني (أي نشرها في الجريدة الرسمية)؛
- إيداع صك انضمام لدى مكتب الأمم المتحدة القانوني في نيويورك (الوديع) (المادة 52 من الاتفاقية)؛
- تفويض المنظمة الوطنية أو المنظمات الوطنية الضامنة (المادة 6 والجزء الأول من المرفق 9 بالاتفاقية)؛
- تفويض أشخاص لاستخدام دفاتر النقل البري الدولي، (المادة 6 والجزء الثاني من المرفق 9 للاتفاقية)؛
- نشر قائمة بالمكاتب الجمركية المؤهلة للقيام بعمليات النقل البري الدولي (المادة 45 من الاتفاقية)؛
- تدريب موظفي الجمارك في مجال تنفيذ الإجراءات الجمركية للنقل البري الدولي؛
- إنشاء أو تعيين سلطة مسؤولة عن الموافقة على الناقلات والحاويات الخاصة بالنقل البري (المادة 12 من الاتفاقية)؛
- إرسال إلى المنظمة الدولية أو الجمعية الوطنية الضامنة، إذا أمكن عن طريق المكاتب الإقليمية أو المركزية للمعلومات في شكل موحد فيما يتعلق بجميع دفاتر النقل البري الدولي التي تقدم في مكاتب الجمارك المقصد، وفقاً للمادة 1 (1) من الاتفاقية بموجب المادة 42 ثالثاً و المرفق 10، المادة 1 من الاتفاقية (الأجل المحدد: بأسرع وسائل الاتصال (الفاكس، البريد الإلكتروني، وما إلى ذلك)، وإن أمكن يومياً

- تقديم الوثائق والمعلومات التالية إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي:

نظام الضمان الدولي

- نسخة مصدقة للاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر بين السلطات المختصة (الجمارك) والجمعيات الوطنية وأيضاً أية تعديلات مدخلة على الاتفاق أو على الصك (المهلة: بأسرع ما يمكن)؛
- نسخة مصدقة لعقد التأمين أو عقد الضمان المالي وأيضاً أية تعديلات مدخلة على العقد (المهلة: بأسرع ما يمكن)؛
- نسخة شهادة التأمين التي تجدد سنوياً (المهلة: بأسرع ما يمكن).

مراقبة النفاذ إلى إجراء النقل البري الدولي

- تفاصيل كل شخص مفوض من قبل المسؤولين المعتمدين لاستخدام دفاتر النقل البري الدولي أو سحب ترخيصه (المهلة: أسبوع واحد)؛
- قائمة كاملة وحديثة بكل الأشخاص المفوضين من قبل المسؤولين المعتمدين لاستخدام دفاتر النقل البري الدولي أو الذين سحب ترخيصهم (المهلة: كل 31 كانون الأول/ديسمبر من السنة وبأسرع ما يمكن)؛
- تفاصيل استبعاد كل شخص من الإفادة من منافع الاتفاقية وفقاً للمادة 38 (المهلة: أسبوع واحد). إجراءات المراقبة الوطنية
- تفاصيل أي إجراءات مراقبة وطنية يعتزم المسؤولون الوطنيون المعتمدون اتخاذها وفقاً للمادة 42 مكرراً (المهلة: بأسرع ما يمكن).

1-9-2 مسؤولية الجمعية الوطنية الضامنة

- إبرام عقد (اتفاق) التزام مع السلطات الجمركية الوطنية؛ و تتعهد بتسديد مبالغ رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير، بالإضافة إلى أية فائدة على التخلف عن التسديد، تكون مستحقة بموجب القوانين واللوائح الجمركية للبلد الذي لوحظت فيه مخالفة فيما يتعلق بالنقل البري الدولي. وستكون الجمعية الوطنية مسؤولة قانونياً عن تسديد هذه المبالغ على انفراد وبالاشتراك مع الأشخاص المستحقة منهم المبالغ المذكورة أعلاه؛

- إبرام اتفاق مكتوب بخصوص طريقة عمل نظام الضمان الدولي مع منظمة دولية (حالياً يقوم الاتحاد الدولي للنقل البري بإدارة نظام الضمان الدولي الوحيد الموجود) (المذكرة التفسيرية 0-6-2 مكرراً)؛

- العمل كضامن (المادة 6، الفقرة 1) وسوف يغطي هذا الضمان المسؤوليات المحتملة بالإرتباط مع بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة من جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها؛

- إصدار بطاقات نقل بري دولي إلا للأشخاص المستوفين الحد الأدنى للشروط والمتطلبات (المادة 6، الفقرة 1 و المرفق 9، الجزء الثاني) الذين لم يكن دخولهم إلى نظام النقل البري الدولي قد رفضته السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي يكون الشخص المعني مقيماً أو مستقراً فيها (المادة 6، الفقرة 1)؛

- عقد إعلان التزام مع الوكالة المتعهدة بالنقل التي تطلب دفاتر النقل البري الدولي (وبإمكان الجمعية الضامنة أن تشترط وجود ضمان أو إيداع مصرفي)؛

- إصدار بطاقات النقل البري الدولي على أساس نظام إدارة المخاطر؛

- أن تعمل، بالتعاون الوثيق مع السلطات المختصة، على اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان الاستعمال الصحيح لبطاقات النقل البري الدولي (المادة 42 مكرر)

- إرسال الوثائق والمعلومات التالية إلى الهيئة القومية المعتمدة:

نظام الضمان الدولي

- نسخة مصدقة من عقد التأمين أو عقد الضمان المالي وأيضا أي تعديلات مدخلة على العقد (المهلة: بأسرع ما يمكن)؛
- نسخة من شهادة التأمين التي تجدد سنوياً (المهلة: بأسرع ما يمكن).

مراقبة النفاذ إلى إجراء النقل البري الدولي

- المعلومات عن كل شخص يطلب التصريح من السلطات المختصة لاستخدام دفاتر النقل البري الدولي؛
- قائمة كاملة وحديثة بكل الأشخاص المفوضين من قبل السلطات المختصة لاستخدام دفاتر النقل البري الدولي أو الذين سحب ترخيصهم (المهلة: كل 31 كانون الأول/ديسمبر من كل سنة خلال الأسبوع الأول بعد تاريخ 31 كانون الأول/ديسمبر).

3-9-1 مسؤولية الوكالة المتعهددة بالنقل

- عقد إعلان التزام مع الجمعية الوطنية الضامنة (بضع الشروط اللازمة لاستعمال دفاتر النقل البري الدولي)؛
- الحصول على شهادة الموافقة المتعلقة بالناقلات والحاويات البرية، التي يجب أن تُصدرها سلطات التفتيش الوطنية المختصة؛
- إلصاق لوحة النقل البري الدولي على الناقلات والحاويات البرية (المادة 16 من الاتفاقية).

4-9-1 مسؤولية المنظمة الدولية (وهي حالياً: الاتحاد الدولي للنقل البري)

- الحصول على تصريح لتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره، و تمنحه اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي، (الفقرة 2 مكرراً من المادة 6 من الاتفاقية)؛
- الحصول على موافقة الجمعية الوطنية الضامنة عن طريق تأمين أو ضمان دولي؛
- تزويد السلطات المختصة بنسخ مصدق عليها من عقد الضمان الدولي و تقديم دليل على تغطية ضمان؛

- إبرام اتفاقات مكتوبة بشأن تشغيل نظام الضمان الدولي مع الجمعيات الوطنية الضامنة، (المذكرة التفسيرية 0-6-2 مكرراً)؛
- الحصول على تصريح طبع وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي، الذي تمنحه اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي (المادة 10 (ب) من المرفق 8)؛
- إبرام اتفاق خطي مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، يعكس التصريحات الممنوحة وفقاً للمادة 2.6 مكرراً و/أو المرفق 8، المادة 10 (ب) و ينص على أن تفي المنظمة الدولية بالأحكام ذات الصلة من الاتفاقية، وأن تحترم اختصاصات الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية وأن تمتثل لقرارات اللجنة الإدارية وطلبات المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي. وبالتوقيع على الاتفاق، تؤكد المنظمة الدولية أنها تقبل المسؤوليات التي يفرضها التصريح (المذكرة التفسيرية 0-6-2 مكرراً-2 و 10.8 (ب)).
- إبلاغ جميع الجمعيات الوطنية الضامنة والسلطات الجمركية الوطنية علماً بقبول جمعيات ضامنة جديدة؛
- إدارة نظام الضمان و تزويد السلطات المختصة، على أساس سنوي، بكامل البيانات لعدد المطالبات المقامة، المدفوعة و المعلقة؛
- إدارة نظام بطاقات النقل البري الدولي، وضمان الطباعة المركزية لدفاتر النقل البري الدولي وتوزيعها على الجمعيات الوطنية الضامنة؛
- أخذ كلّ الاحتياطات المعقولة لتقليل من خطر تزوير بطاقات النقل البري الدولي؛
- أخذ العمل التقويمي المناسب في القضايا التي فيها أخطاء أو نقص بوثيقة الجمارك الدولية، قد أظهرتها بطاقات النقل البري الدولي،
- تزويد السلطات المختصة بالمعلومات عن الأحكام و الإجراءات التي حدّدت إصدار بطاقات النقل البري الدولي من طرف الجمعيات الوطنية الضامنة؛
- تزويد السلطات المختصة بالبيانات الإحصائية على عدد بطاقات النقل البري الدولي الموزعة إلى كلّ طرف متعاقد؛

- تزويد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بتفاصيل سعر الإصدار بالمنظمة الدولية لكل نوع من بطاقات النقل البري الدولي؛
- عرض خدماته و خبرته لدعم تدريب موظفي الأطراف المهمة بالأمر، مثل، الجمعيات الوطنية؛
- يدير نظام تحكّم إلكترونيّ لبطاقات النقل البري الدولي، أنشأ وفقاً للمرفق 10 من الاتفاقية خصوصاً:
- يخبر الأطراف المتعاقدة و السلطات المختصة بالمشاكل التي يواجهها النظام؛
- يزود السلطات المختصة بالإحصاءات و البيانات على أداء الأطراف المتعاقدة فيما يخصّ نظام التّحكّم الإلكترونيّ؛
- يحاول باستمرار تحسين نظام التّحكّم الإلكترونيّ لتحسين فاعليّته كأداة إدارة المخاطر و مكافحة الإحتيال؛
- يعمل كمراقب، يشارك بدوره في جلسات اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي (الملحق 8، المادة 1 (الثاني) من الاتفاقية)، المجلس التنفيذي (الملحق 8، المادة 11، الفقرة 5 من الاتفاقية)، الفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (WP.30) و فريق الاتصال المعني بالنقل البري؛
- يشارك في أنشطة المجلس التنفيذي، خصوصاً:
- يشارك في القضايا حيث يُستدعى المجلس التنفيذي لتسهيل تسوية المنازعات
- يزود، بناء على طلب المجلس التنفيذي، المعلومات الكاملة و المكتملة عن إشتغال نظام النقل البري الدولي، بشرط أن لا يخالف هذا الطلب القانون بخصوص حماية سرية البيانات، إلخ.؛
- أن يبلغ فوراً المجلس التنفيذي بأية مشكلة تتضمنّ الأنشطة المحتملة أو صعوبات أخرى لها علاقة الاتفاقية النقل البري الدولي؛
- أن يكون متوفر للاجتماعات الغير رسميّة المنتظمة مع كتابة النقل البري الدولي؛

1-9-5 مسؤولية المجلس التنفيذي و الأمين العام للنقل البري الدولي، وفقاً للمرفق 8، المادة 10 من اتفاقية النقل البري الدولي

- يشرف على تطبيق الاتفاقية. لهذا الغرض، المجلس التنفيذي، من ضمن واجبات أخرى، يعدّ عيّات، يتم باستفتاءات، يدير زيارات على الميدان، مثلاً. يعطي إنتباه خاصّ للمجالات التالية:

- مطابقة المركبات؛
- تصريح الجمعيات الوطنية؛
- مطابقة إجراءات الإنهاء و الإجهاض؛
- تمييز؛ اتخاذ إجراءات قانونية، و طلب الدّفع من الأشخاص المسؤولين مباشرة عن حالة خرق النقل البري الدولي؛
- الاستبعاد و الانسحابات من إجراء النقل البري الدولي، وفقاً للمادة 38 و الملحق 9، الجزء الثاني من اتفاقية النقل البري الدولي؛
- تنفيذ التعديلات لإتفاقية النقل البري الدولي؛
- تطابق اللغات الرّسمية الثلاث للاتفاقية و ملحقاتها؛
- الإلتزام بتدابير المراقبة الجديدة المأخوذة من قبل أيّ طرف متعاقد (المادة 42 مكررة)؛
- الإشراف على سير نظام الضّمان الدولي. لهذا الغرض، يفحص و يسأل المجلس التنفيذي (حيثما لزم الأمر) عقد الضمان الدولي، الوثيقة الوطنية للضمانات و شهادات الضمان السنوية. يطالب المجلس التنفيذي أيضاً المنظمة الدولية أن تزود على أساس سنوي، بكامل البيانات لعدد المطالبات المقامة، المدفوعة و المعلّقة؛
- إنجاز المهام المسندة إليه من قبل اللجنة الإدارية؛

- الإشراف على مركزية الطباعة والتوزيع لبطاقات النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية التي تقوم به المنظمة الدولية. يتضمن هذا من جملة الأمور، متابعة مطابقة بطاقة النقل البري الدولي وفقاً لاشتراطات الإتفاقية مع تزويد الموافقة التمهيدية لأبنيّ تعديلات تقع على شكل البطاقة؛

- تنسيق وتشجيع تبادل الاستخبارات والمعلومات السرية وغيرها من المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة. يعمل المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي على تشجيع السلطات المختصة لتبادل المعرفة و تجارب الاتجاهات الجديدة و طرق الاحتيال بالإضافة إلى أمثلة لأفضل الممارسات. بمجرد ما يُتلقَى مثل هذه المعلومات، يعمل المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي كمستودعها و يتولّى الاهتمام بنشرها؛

- تنسيق وتشجيع تبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية. يتضمّن هذا، على سبيل المثال، بخصوص نظام المراقبة الإلكترونيّ، أمثلة عن أفضل الممارسات، الى غير ذلك؛

- تسهيل تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة والجمعيات وشركات التأمين والمنظمات. يستخدم المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي مساعيه الحميدة للتوسّط و، حيثما هو مناسب، المساعدة في تسوية أيّ نزاع؛

- دعم تدريب موظفي السلطات الجمركية والأطراف الأخرى المهتمة والمعنية بنظام النقل البري الدولي؛

- الاحتفاظ بسجل مركزي بشأن تزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات عن جميع القواعد والإجراءات المقررة بشأن إصدار بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات، بقدر ما هي متعلقة بالحد الأدنى من الشروط والمتطلبات المبينة بوضوح في المرفق 9؛

- يقوم بمتابعة سعر بطاقات النقل البري الدولي، أخذاً في الاعتبار مدى حساسية هذه القضية.

يقوم بتنفيذ قرارات المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، الأمين العام للنقل البري الدولي، الذي يكون عضواً في اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة. وستساعد هذا الأمين العام أمانة تابعة لنظام النقل البري الدولي تقرر حجمها اللجنة الإدارية.

2 اتفاقية النقل البري الدولي، 1975

يتضمن هذا القسم النص الكامل لاتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975، في تاريخ 12 آب/أغسطس 2006. ويحذو تخطيط هذا القسم حذو تخطيط هيكل اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975.

أما **المذكرات التفسيرية** الواردة في المرفق 6 وفي الجزء الثالث من المرفق 7 من الاتفاقية، فقد أدرجت مع ذلك بعد الأحكام التي تشير إليها في الاتفاقية، باستثناء الرسوم البيانية الواردة في المرفق 6. ووفقاً لأحكام المادة 43 من الاتفاقية، تفسر هذه المذكرات بعض أحكام الاتفاقية ونصوص مرفقاتها. كما تصف ممارسات معينة موصى بها.

ولا تتضمن المذكرات التفسيرية أي تعديل لأحكام هذه الاتفاقية أو نصوص مرفقاتها، بل تقتصر على مجرد تحديد محتوياتها ومعناها ونطاقها بأكثر دقة ووضوحاً. وبالنظر خاصة إلى أحكام المادة 12 من هذه الاتفاقية ومرفقها 2 فيما يتعلق بالشروط التقنية اللازمة للموافقة على الناقلات البرية الخاصة بالنقل بموجب الختم الجمركي، تحدد المذكرات التفسيرية، حيثما كان ذلك ملائماً، تقنيات التشييد التي ينبغي أن تقبلها الأطراف المتعاقدة باعتبارها ممتثلة لتلك الأحكام. كما تحدد المذكرات التفسيرية، حيثما كان ذلك ملائماً، تقنيات التشييد المخالفة لتلك الأحكام.

وهكذا تتيح المذكرات التفسيرية وسيلة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية ومرفقاتها مع مراعاة تطور التكنولوجيا والمتطلبات الاقتصادية.

وأدرجت **التعليقات** بعد أحكام الاتفاقية المتعلقة بها. أما التعليقات الواردة في كتيب النقل البري الدولي، فليست ملزمة قانوناً للأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975. إلا أنها ذات أهمية فيما يتعلق بتفسير الاتفاقية وتنسيقها وتطبيقها، نظراً لأنها تعبر عن وجهات نظر اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975، والفرقة العاملة المعنية بالمشاكل الجمركية ذات الصلة بالنقل والتابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، كما هو مبين بشأن كل تعليق.

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS/GE.30/55}

1-2 متن اتفاقية النقل البري الدولي، 1975
(بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات بشأنها)

الاتفاقية المعنية بالنقل الدولي للبضائع التي تشملها بطاقات النقل البري الدولي
(اتفاقية النقل البري الدولي، 1975)

إن الأطراف المتعاقدة

إذ ترغب تسهيل النقل الدولي للبضائع بواسطة المركبات البرية،

وإذ تضع في اعتبارها أن تحسين أحوال النقل يشكل أحد العوامل الأساسية لتنمية
التعاون فيما بينها،

وإذ تعلن أنفسها محبذة تبسيط وتنسيق الرسمىات الإدارية في مجال النقل الدولي، ولا
سيما على الحدود،

قد اتفقت على النحو التالي:

الفصل الأول

أحكام عامة

(أ) تعاريف

المادة 1

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) سوف يعني المصطلح " عملية النقل البري"، نقل البضائع من مكتب جمارك مغادرة إلى
مكتب جمارك مقصد، بموجب الإجراء المسمى "إجراء النقل البري الدولي"، المبين في
هذه الاتفاقية،

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

(ب) تعني عبارة "عملية النقل البري الدولي" جزءاً من النقل البري الدولي ينعقد في طرف متعاقد من مكتب جمارك في نقطة المغادرة أو الدخول (في الطريق) إلى مكتب جمارك المقصد في نقطة الوصول أو الخروج (في الطريق)؛
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية للمادة 1(ب)

1-0 (ب) تعني المادة 1(ب) أنه، حيثما تقع عدة مكاتب جمركية للمغادرة أو الوصول في بلد أو عدة بلدان، يمكن إجراء أكثر من عملية نقل بري دولي في طرف متعاقد. وفي هذه الظروف، يعتبر الجزء الوطني من النقل البري الدولي الذي أجري بين مكتبين جمركيين متعاقبين، بصرف النظر عما إذا كانا مكتبين مغادرة أو وصول أو عبور، عملية نقل بري دولي".
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 2005}

(ج) تعني عبارة "بداية عملية النقل البري" أن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية قد عرضت لأغراض الرقابة على مكتب جمارك المغادرة أو الدخول (في الطريق) ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة وأن مكتب الجمارك قبل بطاقة النقل البري الدولي؛
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

(د) تعني عبارة "انتهاء عملية النقل البري الدولي" أن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية قد عرضت لأغراض الرقابة على مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق) ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها؛
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

(هـ) تعني عبارة "الإفراج عن عملية النقل البري الدولي" اعتراف سلطات الجمارك بأن عملية النقل البري الدولي قد أنهيت بشكل صحيح في طرف متعاقد. وهو ما تثبته السلطات الجمركية على أساس مقارنة البيانات أو المعلومات المتاحة لمكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق) والبيانات أو المعلومات المتاحة في مكتب جمارك المغادرة أو الدخول (في الطريق)؛
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

(و) سوف يعني المصطلح "رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير"، الرسوم الجمركية وكافة الرسوم الأخرى، والضرائب والمصروفات والتكاليف الأخرى، التي يجري تحصيلها عن أو بشأن استيراد أو تصدير البضائع، ولكنها لا تشمل المصروفات والتكاليف المقتصرة في مبلغها على التكلفة المقدرة للخدمات المقدمة.

المذكرات التفسيرية المتعلقة بالمادة 1

1-0(و) تعني المصروفات والنفقات المستثناة في الفقرة الفرعية (و) من المادة 1، كافة المبالغ، ما عدا رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير، التي تفرضها الأطراف المتعاقدة عن أو بشأن الاستيراد أو التصدير. وسوف تكون هذه المبالغ مقتصرة في مقدارها على التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة ولن تمثل حماية غير مباشرة للمنتجات المحلية أو ضريبة على الواردات أو الصادرات لأغراض مالية. فهذه المصروفات ولفقات تشمل عدة موضوعات من بينها مدفوعات بشأن:

- شهادات المصدر إذا كانت مطلوبة للمرور العابر،
- التحاليل التي تجريها مختبرات الجمارك لأغراض المراقبة،
- عمليات التفتيش الجمركي وعمليات التخليص الأخرى التي يجري إنجازها خارج ساعات العمل العادية أو بعيداً عن مكاتب الجمارك.
- عمليات التفتيش التي تجري لأسباب صحية أو بيئية أو باثولوجية نباتية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

- (ز) سوف لا يقتصر معنى المصطلح "مركبة برية" على أية مركبة برية ذات محرك كهربائي، بل يشمل أيضاً أية عربة مقطورة أو شبه مقطورة مصممة للاقتران بها،
- (ح) سوف يعني المصطلح "مجموعة مؤتلفة من المركبات"، مركبات مترابطة تسافر على الطريق كوحدة،
- (ط) سوف يعني المصطلح "حاوية" صنف من معدات النقل (عربة رافعة أو صهريج متحرك أو جهاز آخر مماثل):

- ‘1‘ مغلف كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة أعدت لغرض احتواء البضائع،
- ‘2‘ وذو ميزة دائمة وبالتالي قوي بما يكفي ليكون مناسباً للاستعمال المتكرر،
- ‘3‘ ومصمم خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بأسلوب واحد أو أكثر من واحد من أساليب النقل بدون إعادة شحن وسطي،
- ‘4‘ ومصمم لأغراض الاستعمال السريع، وخاصة عند تحويله من أسلوب نقل إلى آخر،
- ‘5‘ ومصمم بحيث يسهل ملؤه وتفريغه،
- ‘6‘ وله حجم داخلي سعته متر مكعب أو أكثر،
- وتعتبر "الأجهزة القابلة للتفكيك" بمثابة حاويات

مذكرات تفسيرية للمادة 1(ب)

- 1-0 (ب) يعني المصطلح "جهاز قابل للتفكيك"، مقصورة شحن ليست مزودة بمحرك آلي ومصممة خصيصاً لنقلها على مركبة برية. ويكون هيكلها المعدني مع الإطار التحتي للجهاز مكيفاً بصفة خاصة لهذا الغرض. ويشمل أيضاً جهاز تبادل في شكل مقصورة شحن مصممة بصفة خاصة للنقل المزدوج بالطرق البرية والسكك الحديدية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية للمادة 1(ب)1

- 1-0 (ب) ‘1‘ المصطلح "مغلف جزئياً" كما هو مطبق على المعدات والأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) ‘1‘ من المادة 1 متعلق بالأجهزة المكونة عموماً من أرضية وبنية فوقية تفصل مساحة شحن مساوية لتلك المساحة الموجودة في حاوية. كما أن الحاويات من هذا النوع قد تتضمن واحداً أو أكثر من الجدران الجانبية أو الأمامية. وفي بعض الحالات لا يوجد سوى سقف واحد مربوط إلى الأرضية بأعمدة. وهذا النوع من الحاويات مستعمل بصفة خاصة لنقل البضائع الضخمة (كالسيارات مثلاً).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

- (ي) يعني المصطلح "مكتب جمارك المغادرة"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع بموجب إجراء النقل البري الدولي،
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- (ك) يعني المصطلح "مكتب جمارك المقصد"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد حيث ينتهي النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع بموجب إجراء النقل البري الدولي،
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- (ل) يعني المصطلح "مكتب جمارك في الطريق"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد يجري بواسطته استيراد أو تصدير مركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية في سياق عملية نقل بري دولي،
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- (م) يعني المصطلح "شخص"، الشخصين الطبيعي والاعتباري على السواء،
- (ن) يعني مصطلح "حامل" بطاقة النقل البري الدولي الشخص الذي صدرت له بطاقة نقل بري دولي وفقاً لأحكام الاتفاقية ذات الصلة، والذي صدر نيابة عنه إعلان جمركي في شكل بطاقة نقل بري دولي تبين رغبته في وضع بضائع تحت إجراء النقل البري الجوي في مكتب جمارك المغادرة. ويكون هذا الشخص مسؤولاً عن عرض المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي المتعلقة بها على مكتب جمارك المغادرة، ومكتب الجمارك في الطريق ومكتب جمارك المقصد، وعن المراعاة الواجبة لأحكام الاتفاقية الأخرى ذات الصلة؛
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- (س) يعني المصطلح "بضائع ثقيلة أو ضخمة"، أي شيء ثقيل أو ضخم لا يجري عادة نقله في مركبة مغلقة أو حاوية مغلقة بسبب وزنه أو حجمه أو طبيعته،
- (ع) يعني المصطلح "جمعية ضامنة"، جمعية وافقت عليها سلطات الجمارك التابعة لطرف متعاقد باعتبارها كفالة لصالح الأشخاص مستعملي إجراء النقل البري الدولي.

(ب) النطاق

المادة 2

سوف تنطبق هذه الاتفاقية على نقل البضائع، بدون إعادة شحن وسطي، في مركبات برية أو مجموعة من المركبات أو في حاويات عبر واحد أو أكثر من الحدود بين مكتب جمارك مغادرة تابع لأحد الأطراف المتعاقدة، ومكتب جمارك مقصد تابع لطرف آخر أو لنفس الطرف، شريطة أن يجري بالطرق البرية جزء من الرحلة بين بداية ونهاية عملية النقل البري الدولي. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

المذكرات التفسيرية

1-2-0 تنص المادة 2 على أنه يجوز أن تبدأ وتنتهي في نفس البلد أي عملية بموجب بطاقة نقل بري دولي، بشرط أن يجري إنجاز جزء من الرحلة في أرض أجنبية. وفي هذه الحالات ليس هناك ما يمنع سلطات جمارك بلد المغادرة من أن تطلب، بالإضافة إلى بطاقة النقل البري الدولي، وثيقة وطنية مقصود بها تأمين إعادة استيراد البضائع بدون جمارك. ومع ذلك يوصي بأن على السلطات الجمركية ألا تصر على استعمال مثل هذه الوثيقة، بل تقبل بدلاً منها مصادقة ملائمة موقعة على بطاقة النقل البري الدولي.

2-2-0 لا تسمح أحكام هذه المادة بنقل البضائع تحت غطاء بطاقة نقل بري دولي، إلا إذا كان إنجاز جزء من الرحلة يجري بالطرق البرية. فهي لا تحدد الجزء من الرحلة الذي يجب أن يجري براً، بل يكفي أن يحدث ذلك من نقطة ما بين بداية ونهاية النقل البري الدولي. إلا أنه قد يحدث لأسباب غير منظورة ذات طابع تجاري أو عرضي، أنه لا يمكن إنجاز أي جزء من الرحلة بطريق بري رغم نوايا الراسل في بداية الرحلة. وفي هذه الحالات يكون على الأطراف المتعاقدة أن تقبل بطاقة النقل البري الدولي، وأن تظل مسؤولية الجمعيات الضامنة قانوناً سارية المفعول.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليق على المادة 2

استعمال بطاقات النقل البري الدولي

يحدث في بعض المناسبات استعمال بطاقات النقل البري الدولي لرحلات تتم كلياً داخل بلد واحد (مثلاً من مكتب في داخل البلد إلى مكتب خروج على الحدود، بدون تقديم البطاقة عند الدخول إلى البلد الذي يليه) وذلك لغرض الحصول على أختام جمركية لأغراض احتيالية.

ويتعهد الاتحاد الدولي للنقل البري بإحاطة سلطات الجمارك الوطنية علماً بمثل هذه الحالات

{الفقرة 34 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، والفقرتان 64 و65 من الوثيقة {TRANS/WP /GE.30/35

استعمال نظام النقل البري الدولي في حالة عدم القيام بجزء من الرحلة عبر الطريق

وفقاً للمادة 2 من الاتفاقية، يمكن استخدام وسائل النقل الأخرى (السكك الحديدية، الطرق المائية الداخلية) في جزء من الرحلة، بين ابتدائها و انتهائها، طالما أجري عبر الطريق. كما يمكن لصاحب بطاقة النقل البري الدولي في حالة القيام بجزء من الرحلة على ما غير البر أن؛

- يطلب من السلطات الجمركية تعليق عملية المرور العابر وفقاً لأحكام المادة 26، الفقرة 2 من الاتفاقية حتى يمكن إستئناف عملية المرور العابر، يجب وجود الخدمات الجمركية و الرقابة الجمركية عند انتهاء الجزء الذي على ما غير البر. و في حالة تداول كامل الرحلة داخل بلد المغادرة على ما غير البر، يمكن إبتداء عملية النقل البري الدولي وتصديق انائها فوراً في مكتب جمارك المغادرة بسحب الأصالات رقم 1 و رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي. و بالتالي و تحت هذه الظروف، لن يقدم أي ضمان لما تبقى من الرحلة داخل نفس البلد. كذلك، و وفقاً لأحكام المادة 26 من الاتفاقية، يمكن إستئناف عملية النقل البري الدولي عند نهاية الجزء الذي على ما غير البر في مكتب جمارك طرف متعاقد آخر.

- أن يستخدم إجراء النقل البري الدولي. لكن، في هذه الحالة، يجب على صاحب البطاقة أن يأخذ في الاعتبار أن عملية النقل البري الدولي في بلد ما، لن تجرى إلا في حالة ضمان السلطات الجمركية القومية حسن معاملة بطاقة النقل البري الدولي عند النقاط التالية (كساري المفعول): الدخول (في الطريق)، المغادرة (في الطريق) و المقصد.

{الفقرة 23 من الوثيقة TIRExB/REP/13/Rev.1؛ الفقرة 64 من الوثيقة

TRANS/WP.30.AC.2/67 و المرفق 4 }

المادة 3

لكي تصبح أحكام هذه الاتفاقية قابلة للتطبيق:

(أ) يجب إنجاز عمليات النقل

‘1‘ بواسطة مركبات برية أو مجموعة مركبات أو حاويات تمت الموافقة عليها مسبقاً بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث (أ)، أو

‘2‘ بواسطة مركبات برية أخرى أو مجموعة مركبات أخرى أو حاويات أخرى بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث (ج) ، أو

‘3‘ بواسطة مركبات برية أو مركبات خاصة، مثل حافلات نقل الركاب والآلات الرافعة والجرافات وآلات صب الخرسانة وما شابه ذلك من المركبات والآلات التي يتم تصديرها والتي تعتبر هي نفسها بالتالي بضائع مسافرة بوسائلها الخاصة من مكتب جمركي في نقطة المغادرة إلى مكتب جمركي في نقطة الوصول وذلك بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث (ج). وإذا كانت هذه المركبات محملة ببضائع أخرى، تطبق عليها، تبعاً لذلك، الشروط المشار إليها في الفقرة 1 أو الفقرة 2 أعلاه؛

مذكرة تفسيرية للفقرة 3 (أ) من المادة 3

3-3-0 (أ) لا تسري أحكام المادة 3 (أ)؛ 3؛ سيارات الركاب (HS-code 8703) على المسافرين بوسائلهم الخاصة. غير أنه يجوز نقل سيارات الركاب بموجب إجراءات النقل البري الدولي إذا كان ذلك بواسطة مركبات أخرى على النحو المشار إليه في الفقرتين الفرعيتين (أ) 1؛ و (أ) 2؛ من المادة 3. { الفقرة 24 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95 }¹

(ب) يجب أن تكون عمليات النقل مكفولة من قبل رابطات موافق عليها طبقاً لأحكام المادة 6، ويجب أن تنجز تحت غطاء بطاقة نقل بري دولي مطابقة للنموذج المستنسخ في المرفق 1 بهذه الوثيقة".

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.22، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليق على المادة 3المركبات البرية المعتبرة كبضائع ضخمة أو ثقيلة

في حالة اعتبرت مركبات برية أو مركبات خاصة نفسها سلع ثقيلة أو ضخمة و هي تكن تشحن سلع ثقيلة أو ضخمة و تكن كل من المركبات و السلع مستوفية في نفس الوقت الشروط المذكورة في الفصل الثالث (ج) من الاتفاقية، فلا حاجة إلا لبطاقة نقل بري دولي واحدة، يحمل غلافها وجميع مستنداتها المصادقة على الشروط المشار إليه في المادة 32 من الاتفاقية. إن كانت مثل هذه المركبات تحمل سلع عادية في مقصورة الشحن أو في الأوعية، يجب أولاً على المركبة أو الأوعية أن تستوفي الشروط المبينة في الفصل الثالث (أ)، كما يجب ختم الأوعية أو مقصورة الشحن.

¹ دخل حيز النفاذ في 1 أكتوبر/تشرين الأول 2009، ما لم تكن قد تلقت ما لا يقل عن 5 اعتراضات لحد 1 يوليو/تموز 2009؛

تطبق أحكام المادة 3 (أ) (3) من الاتفاقية في حالة تصدير مركبات برية أو مركبات خاصة من البلد حيث كان مكتب الجمارك للمغادرة إلى بلد آخر حيث يكون مكتب الجمارك للمقصد. في هذه الحالة، تشير أحكام المادة 15 من الاتفاقية إلى أن الإستيراد المؤقت لمركبة برية غير ساري المفعول. و لهذا، فالوثائق الجمركية بخصوص الإستيراد المؤقت لمثل هذه المركبات لن تُطلب. {الفقرة 39 و 40 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/65 والمرفق 2؛ الفقرة 61 و 62 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 6؛ الفقرة 72 من الوثيقة {TRANS/WP.30/200

إجراءات النقل البري الدولي والمواد البريدية

وفقاً للفصل الثاني من الملحق الخاص (J) للاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة)، لا تخضع المواد البريدية للإجراءات الجمركية أثناء نقلها العابر. ولذلك، لا ينبغي تطبيق إجراءات النقل البري الدولي على المواد البريدية التي تعرف وفق إجراءات الاتحاد البريدي العالمي المعمول بها حالياً بأنها الرسائل أو الطرود البريدية عند نقلها بواسطة مصلحة خدمات بريدية أو لحسابها.

{الفقرة 17 من الوثيقة TIRExB/REP/2007/34؛ الفقرة 28 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr.1؛ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95 {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr. 2

(ج) المبادئ

المادة 4

لن تكون البضائع المنقولة بموجب إجراء النقل البري الدولي معرضة لتسديد أو إيداع رسوم وضرائب استيراد أو تصدير عند مكاتب جمارك على الطريق.

التعليق على المادة 4

يرجى الرجوع إلى التعليقات على المذكرة التفسيرية 3-8 (الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة) وإلى المادة 23 (مرافقة المركبات البرية).

الإعفاء من دفع رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير أو الضمان الإضافي

يتمثل المبدأ الأساسي للنظم الجمركية للنقل العابر في الإعفاء من دفع رسوم وضرائب الاستيراد والتصدير على البضائع العابرة، شريطة تقديم أي ضمان مطلوب. وبما أن البضائع المنقولة بموجب إجراءات النقل البري الدولي تكون مشمولة بضمان في كل وقت، بموجب الشروط المبينة في المادة 3(ب)، فإنه لا يطلب أثناء عملية النقل البري الدولي دفع رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير أو أي ضمان في أي شكل آخر في بلد كل طرف متعاقد مشارك في عملية النقل البري الدولي.

{ الفقرة 28 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/240 الفقرة 28 من الوثيقة
{ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97

المادة 5

- 1- كقاعدة عامة، لن تكون البضائع المنقولة بموجب إجراء النقل البري الدولي في مركبات برية أو مجموعة مركبات أو حاويات محكمة الإغلاق، معرضة للفحص عند مكاتب جمارك على الطريق.
- 2- ولكن، منعاً لإساءة الاستعمال يجوز لسلطات الجمارك في حالات استثنائية، وخاصة في حالة الاشتباه بوجود مخالفة، أن تجري فحصاً للبضائع عند هذه المكاتب.

مذكرة تفسيرية للمادة 5

5-0 لا تستبعد هذه المادة الحق في إجراء فحوص سريعة على البضائع، ولكنها تشدد على أن تكون هذه الفحوص محدودة جداً في عددها. وفي الواقع يكفل إجراء بطاقة النقل البري الدولي حماية أكبر مما تكفله الإجراءات الوطنية. فأولاً يجب أن يتفق بند هذه البطاقة المتعلق بالبضائع مع البنود المقدمة على الوثائق الجمركية التي قد تكون مطلوبة في بلد المغادرة. هذا بالإضافة إلى أن بلدان المرور العابر والمقصد تكفل لها الحماية بالضوابط التي تتم عند المغادرة وتصدق عليها سلطات الجمارك في مكتب المغادرة (أنظر المذكرة تحت المادة 19).

تعليق على الفقرة 2 من المادة 5

الفحصات في مكاتب الجمارك في الطريق أو الفحوص المتفرقة بناء على طلب من متعهدي النقل

الحالات الغير عادية، التي ذكرت في الفقرة 2 من المادة 5، حيث تتخذ السلطات الجمركية الفحصات سوى في مكاتب الجمارك في الطريق أم أثناء الرحلة بطلب من متعهدي النقل في حالة شكّ منهم أن أية مخالفة قد حدثت أثناء سير عملية المرور العابر. في مثل هذا الوضع، ينبغي على السلطات الجمركية أن لا ترفض إجراء الفحصات إلا إذا اعتبرت الطلب غير مبرر.

الحالات حيث تقوم السلطات الجمركية بفحص بطلب من متعهد النقل، تكون تكاليف الخدمات على عاتق هذا الأخير، طبقاً لأحكام المادة 46، الفقرة 1 و تعليقها، معاً بكلّ التكاليف الأخرى التي قد تظهر بسبب الفحص.
{الفقرة 66 و 67 من الوثيقة TRANS/WP.30/196 والمرفق 3؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63 و المرفق 3}

الفصل الثاني

إصدار بطاقات النقل البري الدولي

مسؤولية الجمعيات الضامنة

المادة 6

1- يجوز لكل طرف من الأطراف المتعاقدة تفويض جمعيات لتقوم بإصدار بطاقات نقل بري دولي إما مباشرة أو عن طريق جمعيات متماثلة، ولتعمل بمثابة جمعيات ضامنة، طالما كان هناك امتثال لأدنى الشروط والمتطلبات كما هي مبينة في المرفق 9 بالجزء الأول. ويجوز إلغاء التفويض إذا لم تعد هذه الشروط والمتطلبات مستوفاة.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، و دخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

2- لا تتم الموافقة على جمعية في أي بلد ما لم يكن ضمانها يغطي أيضاً المسؤوليات القانونية المحتملة في ذلك البلد فيما يتعلق بالعمليات المغطاة ببطاقات نقل بري دولي صادرة من جمعيات أجنبية منضمة إلى نفس المنظمة الدولية التي تكون تلك الجمعية ذاتها منضمة إليها.

مذكرة تفسيرية للفقرة 2 من المادة 6

2-6-0 يجوز بموجب أحكام هذه الفقرة أن توافق السلطات الجمركية لبلد ما على أكثر من جمعية واحدة تتحمل كل منها المسؤولية القانونية الناشئة من العمليات المضطلع بها تحت غطاء البطاقات الصادرة منها أو من الجمعيات المتطابقة معها.

2 مكرراً- تخول اللجنة الإدارية منظمة دولية، على النحو المشار إليه في الفقرة 2، تولى مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره، شريطة أن تقبل هذه المسؤولية".
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية للفقرة 2 مكرر من المادة 6

2-6-0 مكرراً-1 تحدد العلاقة بين المنظمة الدولية و الجمعيات الأعضاء فيها بموجب إتفاقات مكتوبة بشأن سير عمل نظام الضمان الدولي.
{الوثيقة ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

2-6-0 مكرراً-2 يرد التصريح الممنوح وفقاً للمادة 2-6 مكرراً في اتفاق خطي يبرم بين لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة الدولية. وينص الاتفاق على أن تفي المنظمة الدولية بالأحكام ذات الصلة من الاتفاقية، وأن تحترم اختصاصات الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية وأن تمتثل لقرارات اللجنة الإدارية وطلبات المجلس التنفيذي لاتفاقية النقل البري الدولي. وبالتوقيع على الاتفاق، تؤكد المنظمة الدولية أنها تقبل المسؤوليات التي يفرضها التصريح. ويسري الاتفاق أيضاً على مسؤوليات المنظمة الدولية الواردة في المرفق 8، المادة 10 (ب) في حالة قيام المنظمة الدولية المشار إليها أعلاه بطباعة وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي بشكل مركزي. وتعتمد اللجنة الإدارية الاتفاق.

{الوثيقة ECE/TRANS/17/Amend.27، و دخل حيز النفاذ في 12 آب/أغسطس

{2006

3- لا يجوز لجمعية أن تصدر بطاقات نقل بري دولي إلا إلى الأشخاص الذين لم يكن دخولهم إلى نظام النقل البري الدولي قد رفضته السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي يكون الشخص المعني مقيماً أو مستقراً فيها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، و دخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

4- لا يجوز منح ترخيص بالدخول إلى نظام النقل البري الدولي إلا إلى الأشخاص الذين استوفوا أدنى الشروط والمتطلبات المبينة في المرفق 9 بالجزء الثاني من هذه الاتفاقية. ودون الإخلال بالمادة 38 يجوز إلغاء الترخيص إذا لم يعد استيفاء هذه المعايير مضموناً.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، و دخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

5- سوف يتم منح الترخيص بالدخول إلى نظام النقل البري الدولي، وفقاً للإجراء المبين في المرفق 9 بالجزء الثاني من هذه الاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، و دخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

المادة 7

لن تكون نماذج بطاقة النقل البري الدولي المرسلّة إلى الجمعيات الضامنة من الجمعيات الأجنبية المماثلة أو من المنظمات الدولية، مسؤولة قانونياً عن تسديد رسوم وضرائب استيراد وتصدير وستكون معفية من محظورات وقيود الاستيراد والتصدير.

المادة 8

1- تتعهد الجمعية الضامنة بتسديد مبالغ رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير، بالإضافة إلى أية فائدة على التخلف عن التسديد، تكون مستحقة بموجب القوانين واللوائح الجمركية للبلد الذي لوحظت فيه مخالفة فيما يتعلق بالنقل البري الدولي. وستكون مسؤولة قانونياً عن تسديد هذه المبالغ على أفراد وبالإشتراك مع الأشخاص المستحقة منهم المبالغ المذكورة أعلاه.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليقات على المادة 8

غرامات إدارية

لا تشمل المسؤولية القانونية التي تتحملها الجمعيات الضامنة، حسب النص الوارد في الفقرة 1 من المادة 8، الغرامات الإدارية أو العقوبات المالية الأخرى. {الفقرات 68-70 من الوثيقة TRANS/WP.30/137، والمرفق 3 بالوثيقة {TRANS/WP.30/AC.2/29

تحصيل مبالغ إضافية

تسمح الفقرتان 1 و 2 من المادة 8 لسلطات الجمارك بتحصيل مبالغ إضافية مثل تعويضات سائلة أو جزاءات أخرى، من حامل البطاقة إذا رأت ذلك ضرورياً. {الفقرات 52-55 من الوثيقة TRANS/WP.30/135؛ والفقرة 69 من الوثيقة {TRANS/WP.30/137

2- في الحالات حيث قوانين ولوائح طرف متعاقد لا تنص على تسديد رسوم وضرائب استيراد أو تصدير كما ورد في نص المادة 1 أعلاه، يكون على الجمعية الضامنة أن تتعهد بأن تقوم، حسب نفس الشروط، بتسديد مبلغ يساوي في مقداره رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير وأية فائدة ناجمة عن التخلف في التسديد.

مذكرات تفسيرية للفقرة 2 من المادة 8

2-8-0 في حالة وجود مخالفات من النوع المنصوص عليه في الفقرة 1 من المادة 8 يجوز تطبيق أحكام هذه الفقرة، حيث تنص قوانين ولوائح طرف متعاقد على تسديد مبالغ غير رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير، مثل مبالغ غرامات إدارية أو عقوبات مالية أخرى. ومع ذلك لا يجوز أن يتجاوز المبلغ المزمع تسديده قيمة رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير التي كان من المقدر لها أن تكون مستحقة إذا كانت البضائع مستوردة أو مصدرة وفقاً للأحكام الجمركية المتعلقة بها. ويزاد هذا المبلغ بإضافة أية فوائد تخلف عن التسديد. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

3- يجوز لكل طرف متعاقد أن يقرر الحد الأقصى للمبلغ عن كل بطاقة نقل بري دولي، الذي يمكن طلبه من الجمعية الضامنة على أساس نصوص الفقرتين 1 و 2 أعلاه.

مذكرات تفسيرية للفقرة 3 من المادة 8

3-8-0 أوصت هذه الفقرة سلطات الجمارك بتحديد مبلغ يساوي 50 000 دولار أمريكي لكل بطاقة نقل بري دولي، باعتباره الحد الأقصى للمبلغ الذي يمكن استحقاقه من الجمعية الضامنة. أما في حالة نقل الكحول والتبغ الواردة تفصيلهما أدناه ويتجاوزان مستويات الحد الأقصى المبينة أيضاً أدناه، يجوز لسلطات الجمارك أن تزيد الحد الأقصى للمبلغ الممكن المطالبة به من الجمعية الضامنة إلى مبلغ يساوي 200 000 دولار أمريكي:

(1) الكحول الايثيلي غير المتغيرة طبيعته وله قوة بالحجم تبلغ 80% أو أعلى (HS Code 22.07.10)

(2) الكحول الايثيلي غير المتغيرة طبيعته وله قوة بالحجم أقل من 80%، والمسكرات الكحولية والروحيات المعطرة وغيرها من المشروبات الكحولية، والمستحضرات الكحولية المركبة من النوع المستعمل لصناعة المشروبات (HS Code 22.08)

(3) السيكار والشبوت واللفافات التي تحوي تبغ (HS Code 24.02.10)

(4) السجاير التي تحوي تبغ (HS Code 24.02.20)

(5) تبغ التدخين سواء يحوي أو لا يحوي بدائل تبغ بأية نسبة (Code HS 24.03.10)

يوصى بتحديد الحد الأقصى للمبلغ الممكن المطالبة به من الجمعية الضامنة بمبلغ يساوي 50 000 دولار أمريكي إذا لم تتجاوز كميات فئات التبغ والكحول المذكورة أعلاه الكميات التالية:

(1) 300 لتر

(2) 500 لتر

(3) 40 000 قطعة

(4) 70 000 قطعة

(5) 100 كيلو غرام.

ويجب إدراج الكميات بالتحديد (اللترات والقطع والكيلوغرامات) من الفئات أعلاه للتبغ والكحول، في بيان البضائع الوارد في بطاقة النقل البري الدولي. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994، والتعديل ECE/TRANS/17/Amend.18، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1995}

تعليق على المذكرات التفسيرية 0-8-3

الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة

وفقاً للمادة 4 من الاتفاقية، لن تكون البضائع المنقولة بموجب نظام النقل البري الدولي معرضة لتسديد أو إيداع أية رسوم وضرائب استيراد أو تصدير مهما كان الأمر، حتى ولو كانت الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة تتجاوز المبلغ المحدد بمقدار 50 000 دولار أمريكي عن الشحنات المنقولة بموجب بطاقة النقل البري الدولي العادية، ومبلغ 200 000 دولار أمريكي عن الشحنات المنقولة بموجب بطاقة النقل البري الدولي الخاصة "بالتبغ والكحول"، أو أي مبلغ مماثل تحدده سلطات الجمارك الوطنية. ومع ذلك يجوز في مثل هذه الحالات لسلطات الجمارك في بلدان المرور العابر، أن تطالب، وفقاً للمادة 23 من الاتفاقية، بمرافقة المركبات البرية على حساب الوكالات المتعهدة بالنقل على أراضي بلدانها.

{الفقرتان 34 و 35 من الوثيقة TRANS/GE.30/59، والفقرتان 75 و 76 من الوثيقة TRANS/WP.30/137، والفقرة 25 من الوثيقة TRANS/WP.30/159}

4- تبدأ المسؤولية القانونية التي تتحملها الجمعية الضامنة نحو سلطات البلد حيث يقع مكتب جمارك المغادرة، في الوقت حينما يقبل مكتب الجمارك بطاقة النقل البري الدولي. وفي البلدان التالية التي يجري خلالها نقل البضائع بموجب نظام النقل البري الدولي، تبدأ هذه المسؤولية في الوقت حينما يجري استيراد البضائع، أو حيث يجري تعليق النقل البري الدولي بموجب نص الفقرتين 1 و 2 من المادة 26 - في الوقت حينما يقبل البطاقة مكتب الجمارك حيث يجري استئناف النقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

5- لن تقتصر مسؤولية الجمعية الضامنة على تغطية البضائع المدرجة في بطاقة النقل البري الدولي فحسب، بل تغطي أيضاً أية بضائع، ولو لم تكن مدرجة في البطاقة، قد تكون محفوظة في الجزء المحكم الإغلاق من المركبة البرية أو في الحاوية المسدودة. ولن تشمل هذه المسؤولية أية بضائع أخرى.

مذكرات تفسيرية للفقرة 5 من المادة 8

5-8-0 إذا كان الضمان موضع تساؤل بشأن بضائع ليست مدرجة في بطاقة النقل البري الدولي، يكون على الإدارة المعنية أن تبين الحقائق التي بنت عليها رأيها بأن البضائع كانت مستوعبة في الجزء المحكم الإغلاق من المركبة البرية أو الحاوية المغلقة .
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.6، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1985}

6- لأغراض تحديد الرسوم والضرائب المذكورة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة، سوف يفترض أن تفاصيل البضائع كما هي مدرجة في البطاقة، صحيحة، في حالة عدم وجود دليل على النقيض.

مذكرات تفسيرية للفقرة 6 من المادة 8

6-8-0 1- إذا لم توجد في بطاقة النقل البري الدولي خصائص مفصلة بما يكفي للتمكن من تحديد الرسوم على البضائع، يجوز للأطراف المعنية تقديم ما يدل على طبيعتها بدقة.

2- أما في حالة عدم تقديم أي دليل فسوف تفرض رسوم وضرائب، لا بسعر جزافي لا علاقة له بطبيعة البضائع، بل بأعلى سعر قابل للتطبيق على نوع البضائع التي تشملها الخصائص الواردة في بطاقة النقل البري الدولي.

7- حينما يصبح تسديد المبالغ المذكورة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة مستحقاً، يجوز للسلطات المختصة، بقدر الإمكان، أن تطلب هذا التسديد من الشخص أو الأشخاص المسؤولين مباشرة، قبل أن تعمد إلى المطالبة ضد الجمعية الضامنة.

مذكرات تفسيرية للفقرة 7 من المادة 8

7-8-0 تشمل التدابير التي تتخذها السلطات المختصة لمطالبة الشخص أو الأشخاص المسؤولين مباشرة بالدفع على الأقل إخطاراً بعدم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي و/أو تحويل المطالبة بالدفع إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

المادة 9

- 1- سوف تقوم الجمعية الضامنة بتحديد مدة صلاحية بطاقة النقل البري الدولي، وذلك بتحديد تاريخ نهائي لا يجوز بعده تقديم البطاقة من أجل قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة.
- 2- وبشرط قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة في أو قبل التاريخ النهائي للصلاحية، كما هو منصوص عليه في الفقرة 1 من هذه المادة، ستظل البطاقة صالحة حتى نهاية عملية النقل البري الدولي عند مكتب جمارك المقصد.

المادة 10

- 1- يتم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي دون تأخير.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- 2- حين تكون سلطات الجمارك في بلد ما قد أفرجت عن عملية نقل بري دولي، لا يعود بإمكانها مطالبة الجمعية الضامنة بسداد المبالغ المذكورة في الفقرتين 1 و2 من المادة 8 إلا إذا كانت شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية، أو لم يكن قد حدث إنهاء للعملية.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرة تفسيرية للمادة 10

- 10-0 سوف تعتبر شهادة إنهاء عملية النقل البري الدولي أنها تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية، حينما تكون عملية النقل البري الدولي قد أنجزت بواسطة مقطورات شحن أو حاويات مهيأة لأغراض احتيالية، أو حينما يكتشف سوء تصرف مثل استعمال وثائق مزيفة أو غير صحيحة، أو استبدال البضائع أو التلاعب بالأختام الجمركية وما شابه ذلك، أو حينما تكون هذه الشهادة قد تم الحصول عليها بوسائل أخرى غير مشروعة.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

المادة 11

1- في حالة عدم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي لا يكون للسلطات المختصة الحق في المطالبة بتسديد المبالغ المذكورة في الفقرتين 1 و 2 من المادة 8 على حساب الجمعية الضامنة، إلا إذا كانت تلك السلطات قد قامت في غضون مدة عام من تاريخ قبولها هذه البطاقة بإبلاغ الجمعية كتابة بعدم الإفراج. وينطبق هذا الحكم ذاته حيث تكون شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية، إلا أن المدة في هذه الحالة ستكون محددة بعامين.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية للفقرة 1 من المادة 11

1-11-0 ينبغي للسلطات الجمركية بالإضافة إلى إخطار الجمعية الضامنة، أن تخطر كذلك حامل بطاقة النقل البري الدولي بأسرع ما يمكن عندما لا يفرج عن عملية نقل بري دولي. ويمكن أن يتم ذلك في نفس وقت إخطار الجمعية الضامنة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليقات على الفقرة 1 المادة 11**تسديد الرسوم والضرائب**

يجب على السلطات المختصة أن تقتصر، في التجائها إلى الجمعيات الضامنة، على تسديد الرسوم والضرائب المتهرب منها بصدد ذلك الجزء من البضائع الذي ارتكبت فيه مخالفات.

{الفقرة 22 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة 8 من الوثيقة

{TRANS/GE.30/GRCC/11

الحد الزمني للإخطارات

فيما يتعلق بالحد الزمني لإخطار الجمعية الوطنية الضامنة بعدم الإفراج عن بطاقات النقل البري الدولي، يكون تاريخ الاستلام، وليس تاريخ الإرسال، هو التاريخ الحاسم. إلا أن طريقة إثبات الإخطار فهي متروكة للإدارة الجمركية المعنية (البريد المسجل مثلا هو بمثابة دليل يثبت الاستلام). وفي حالة تجاوز الحد الزمني، لا تعود الجمعية الوطنية الضامنة مسؤولة قانونا.

{الفقرة 28 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12 الفقرتان 47 و 48 من الوثيقة

{TRANS/GE.30/35، والفقرتان 14 و 15 من الوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11

إخطار الجمعية/الجمعيات الضامنة

ينبغي على السلطات الجمركية إخطار الجمعية الضامنة القومية بأسرع ما يمكن للحالات المغطاة بالمادة 11، الفقرة 1، ذلك عندما لم يقع الإفراج عن عملية النقل البري الدولي.

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192 و الفقرة 46 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 5 }

إخطار حامل بطاقة النقل البري الدولي

مطلب الإخطار صاحب بطاقة النقل البري الدولي المشار إليه في مذكرة

تفسيرية 7-8-0 و 1-11-0 يمكن أن يُحَقَّق بإرسال خطاب مسجل

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192 و الفقرة 46 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 5 }

2- تُقدّم المطالبة بالمبالغ المذكورة في الفقرتين 1 و 2 من المادة 8 إلى الجمعية الضامنة خلال أول ثلاثة شهور بعد التاريخ الذي أحيطت فيه الجمعية علماً بأن عملية النقل البري الدولي لم يفرج عنها، أو أن شهادة انتهاء عملية النقل البري قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية، وبحد أقصى لا يزيد عن مدة عامين من هذا التاريخ. ولكن في الحالات التي تصبح، خلال مدة العامين المذكورة أعلاه، موضع إجراءات قانونية، يجوز تقديم المطالبة بالتسديد في غضون عام من التاريخ الذي يصبح فيه قرار المحكمة قابلاً للتفويض. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002 }

مذكرات تفسيرية، للفقرة 2 من المادة 11

2-11-0 يجب على سلطات الجمارك في اتخاذها قراراً بالإفراج أو عدم الإفراج عن البضائع أو المركبة، وتكون لديها وسائل أخرى في القانون لحماية المصالح التي تتولى المسؤولية عنها، أن تتجنب التأثير عليها بالحقيقة القائلة إن الجمعية الضامنة مسؤولة قانوناً عن تسديد الرسوم والضرائب وفوائد التخلف عن السداد التي يجب أن يتحملها حامل البطاقة.

3- سوف تكون أمام الجمعية الضامنة مدة ثلاثة شهور من تاريخ تقديم المطالبة بالتسديد إليها لتقوم خلالها بتسديد المبالغ المطلوبة. ويجوز أن تعاد هذه المبالغ إلى الجمعية إذا حدث في فترة العامين بعد تاريخ تقديم المطالبة بالتسديد، تقديم إثبات يقتنع سلطات الجمارك بأنه لم ترتكب أية مخالفة فيما يتعلق بعملية النقل المعنية بهذا الصدد.

مذكرات تفسيرية، للفقرة 3 من المادة 11

3-11-0

إذا طلب من جمعية ضامنة، وفقاً للإجراء المبين في المادة 11 تسديد المبالغ المشار إليها في الفقرتين 1 و 2 من المادة 8 وقصرت عن هذا التسديد في غضون الحد الزمني المقرر بثلاثة شهور كما نصت عليه الاتفاقية، يجوز للسلطات المختصة أن تعتمد على اللوائح الوطنية في المطالبة بتسديد المبالغ المستحقة، لأن الأمر يعني في هذه الحالات تقصيراً عن تنفيذ عقد ضمان دخلت فيه الجمعية الضامنة بموجب القانون الدولي.

الفصل الثالثنقل البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي(أ) التصديق على المركبات والحاوياتالمادة 12

لكي يتسنى الوقوع داخل إطار الفرعين (أ) و(ب) من هذا الفصل، يجب أن تكون كل مركبة برية فيما يتعلق ببنيتها وتجهيزها مستوفية الشروط المبينة في المرفق 2 بهذه الاتفاقية، كما يجب أن تكون مصدقاً عليها وفقاً للإجراء المبين في المرفق 3 بهذه الاتفاقية. وتكون شهادة التصديق عليها متطابقة مع النموذج المستنسخ في المرفق 4.

تعليق على المادة 12شهادة التصديق

لكي تطابق النموذج الوارد في المرفق 4 يجب أن تكون شهادة التصديق بالشكل ألف 3 منطوية على جزئين.

{الفقرة 33 من الوثيقة TRANS/GE.30/10، والفقرات 27-30 من الوثيقة

TRANS/WP.30/157، والمرفق 6 بالوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35}

التزويد بشهادة تصديق ولوحة تصديق

ينبغي أن توضع شهادة تصديق، كما هو منصوص عليه في المرفق 4 بالاتفاقية، على المركبة مقتصرة على مقصورة الشحنة بالمركبة حسب الوصف الوارد في المادة 1 من المرفق 2 بالاتفاقية. وفي حالة نقل شيء قابل للتفكيك، كما هو موضح في المرفق 6 في المذكرة التفسيرية 0-1 (هـ)، أو حاوية، ينبغي إلصاق لوحة تصديق، كما هو منصوص عليه في المرفق 7، الجزء الثاني من الاتفاقية، على الشيء القابل للتفكيك المصدق عليه أو الحاوية المصدق عليها.

{الفقرة 38 من الوثيقة TRANS/WP.30/168، والفقرة 17 من الوثيقة
{TRANS/WP.30/AC.2/39

المادة 13

1- لكي يتسنى الوقوع داخل إطار الفرعين (أ) و(ب) من هذا الفصل، يجب أن تكون الحاوية مشيدة حسب الشروط المبينة في الجزء الأول من المرفق 7 كما يجب أن تكون مصدقاً عليها وفقاً للإجراء المبين في الجزء الثاني من ذلك المرفق.

2- أما الحاويات المصدق عليها لأغراض نقل البضائع بموجب ختم الجمارك وفقاً للاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، عام 1956، أو الاتفاقيات الناشئة عنها المبرمة تحت رعاية الأمم المتحدة، أو الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، عام 1972، أو أية صكوك دولية قد تلغي أو تعدل هذه الاتفاقية، فسوف تعتبر ممتثلة لأحكام الفقرة 1 أعلاه ويجب قبولها لأغراض النقل بموجب إجراء النقل البري الدولي بدون المزيد من التصديق.

المادة 14

1- يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بصلاحيية التصديق على المركبات أو الحاويات البرية التي تستوفي الشروط المبينة في المادتين 12 و13 أعلاه. ومع ذلك ينبغي أن تتجنب الأطراف المتعاقدة تأخير حركة المرور حينما تكون النقائص المكتشفة طفيفة الأهمية ولا تتضمن أية مخاطرة تهريب.

2- قبل الاستخدام مرة أخرى لأغراض نقل البضائع بموجب ختم الجمارك، ينبغي في حالة أية مركبة أو حاوية برية لم تعد تستوفي الشروط التي تبرر التصديق عليها، إما أن يعاد تجديدها إلى حالتها الأصلية، أو تقديمها لإعادة التصديق عليها.

(ب) الإجراء لمتعلق بالنقل تحت غطاء بطاقة نقل بري دولي

المادة 15

1- لا يجوز طلب وثائق جمركية خاصة فيما يتعلق بالاستيراد المؤقت لمركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية تحمل بضائع تحت غطاء نظام النقل البري الدولي. كما لا يجوز طلب ضمان عن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية.

2- لن تمنع أحكام الفقرة 1 من هذه المادة أي طرف متعاقد من المطالبة بأن تستوفي لدى مكتب جمارك المقصد، تلك الرسوم التي وضعتها لوائحه الوطنية بغية ضمان إعادة تصدير المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية، بمجرد إنجاز عملية النقل البري الدولي.

مذكرة تفسيرية للمادة 15

15-0 ربما تنشأ بعض الصعوبات في حالة مركبات ليست خاضعة للتسجيل، كما هو الحال في بعض البلدان، بشأن المقطورات أو شبه المقطورات، حينما لا تكون الوثائق الجمركية مطلوبة من أجل السماح بالدخول المؤقت. ففي هذه الحالة يكون من الممكن التقييد بالمادة 15 مع تأكيد الحماية الكافية للسلطات الجمركية، وذلك بتسجيل خصائص هذه المركبات (الصنع والأرقام) على المستدين 1 و 2 من بطاقة النقل البري الدولي التي تستعملها البلدان المعنية، وعلى الأرومات المقابلة لها.

تعليقات على المادة 15

الوثائق الجمركية

نظراً لعدم المطالبة بوثيقة أو ضمان عن المركبة، ستعمل لأغراض الفحص تلك المستندات التي فصلت عند نقطة الدخول ونقطة المغادرة. فحدوث تدمير المركبة لا يثير أية مشكلة، في ضوء المادة 41 من الاتفاقية. وفي حالة مجرد اختفاء المركبة يجب اتخاذ إجراءات بموجب القانون الوطني للمطالبة بتعويض من الوكالة الناقلة المبين عنوانها على بطاقة النقل البري الدولي.

{الفقرتان 26 و27 من الوثيقة TRANS/GE.30/10}

الإجراءات الجمركية

إن لائحة الجماعة الاقتصادية الأوروبية 88/4151 الصادرة في 21 تشرين الثاني/نوفمبر 1988 (367 O.J.L، 31.12.1988، الصفحة 1) المعنية بإدارة الإجراءات الجمركية بشأن البضائع المستوردة في أراضي الجماعة، ولائحة الجماعة 89/1855 الصادرة في 14 حزيران/يونيه 1989، (186 O.J.L، 30.06.1989، الصفحة 8) بشأن الاستيراد المؤقت لوسائل النقل، لا تغيران الإجراءات الجمركية كما هي مشترطة بموجب اتفاقية النقل البري الدولي، لعام 1975، ولا تتعارض مع المادة 15 من اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975.

{الفقرتان 37 و38 من الوثيقة TRANS/WP.30/131}

المعاملة الجمركية لوحدات الجرارات القائمة بعمليات النقل البري الدولي

لتجنب المعاملة المنفصلة بشأن السماح بالدخول المؤقت لوحدة جرار مسجلة في الخارج، ينبغي لحامل بطاقة النقل البري الدولي أن يشير إلى أرقام تسجيل وحدة الجرار على غلاف البطاقة ومستنداتها. ودون الإخلال بتطبيق الأحكام الأخرى لاتفاقية النقل البري الدولي، إذا استعيض عن وحدة الجرار أثناء عملية النقل البري الدولي، فينبغي لحامل البطاقة إدخال التصويبات السليمة عليها، والحصول على تصديق السلطات الجمركية عليها، في خلال المهلة المحددة ووفقاً للإجراءات التي تحددها اللوائح الوطنية. وينبغي لوحدة الجرار المستعاض عنها، التي لم تعد تقوم بعملية نقل بري دولي، أن تعامل وفقاً للتشريعات الوطنية.

{الفقرة 12 من الوثيقة TIRExB/REP/31، الفقرة 25 من الوثيقة

{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91}

المادة 16

ينبغي في حالة مركبة برية أو مجموعة مركبات قائمة بإجازة نقل بري دولي، أن تكون هناك لوحة معدنية مستطيلة الشكل تحمل الحروف المنقوشة "TIR" وتتطابق المواصفات المعينة في المرفق 5 بهذه الاتفاقية، ملصقة على مقدمة المركبة أو مجموعة المركبات البرية ولوحة أخرى ملصقة على مؤخرتها. وينبغي وضع اللوحتين في مكان يتيح رؤيتهما بوضوح. ويكون من الممكن نزعهما أو تركيبهما أو تصميمهما على نحو يتيح قلب وضعهما أو تغطيتهما أو تثبيتهما أو ما يشير بأي أسلوب آخر يشير إلى عدم وجود عملية نقل بري دولي جارية

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.16، و دخل حيز النفاذ في 24 حزيران/يونيه 1994}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليق على المادة 16

الخصائص التقنية للوحات النقل البري الدولي

يجب أن تكون لوحات النقل البري الدولي لوحات صلبة مطابقة للاشتراطات التقنية المبينة في المادة 16 والمرفق 5 بهذه الاتفاقية. فالأوراق المصمغة ذات الالتصاق الذاتي ليست مقبولة لأغراض الاستعمال كلوحات نقل بري دولي.

{الفقرة 61 من TRANS/WP.30/157}

المادة 17

1- يجوز إصدار بطاقة نقل بري دولي واحدة بشأن كل مركبة أو حاوية برية ومع ذلك يجوز إصدار بطاقة بشأن مجموعة من المركبات أو عدة حاويات محملة على مركبة برية واحدة أو على مجموعة مركبات. وفي هذه الحالة يكون على بيان النقل البري الدولي للبضائع المغطاة ببطاقة النقل البري الدولي أن يدرج في قائمة، على حدة، محتويات كل مركبة في مجموعة المركبات أو كل حاوية.

مذكرات تفسيرية، للفقرة 1 من المادة 17

1-17-0 ليس المقصود من النص على إلزام بيان البضائع المغطاة ببطاقة النقل البري الدولي بأن يبين، على حدة، محتويات كل مركبة أو مجموعة مركبات أو كل حاوية من الحاويات، سوى تسهيل التفتيش الجمركي على محتويات كل مركبة أو حاوية. ولذلك لا يجوز تفسير هذا النص بصرامة تجعل كل اختلاف بين المحتويات الفعلية لمركبة أو حاوية وبين محتويات تلك المركبة أو الحاوية كما هي مدرجة في البيان، يعتبر خرقاً لأحكام الاتفاقية.

وإذا استطاعت الوكالة الناقلة إقناع السلطات المعنية، رغم هذا الاختلاف، بأن جميع البضائع المدرجة في البيان متوافقة مع مجموع البضائع المشحونة في مجموعة المركبات أو في جميع الحاويات المغطاة ببطاقة النقل البري الدولي، فإن ذلك لا يعتبر عادة خرقاً للمتطلبات الجمركية.

2- تكون بطاقة النقل البري الدولي صالحة لرحلة واحدة فقط. وتحتوي على الأقل عدد المستندات الممكن نزعها اللازمة للنقل البري الدولي المعني.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية، للفقرة 2 من المادة 17

2-17-0 أما في حالة عمليات نقل الأثاث المنزلي، فمن الممكن تطبيق الإجراء المبين في الفقرة 10(ج) من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، وتكون قائمة المنقولات المعنية موجزة على نحو معقول.

تعليق على المادة 17

إصدار بطاقات النقل البري الدولي بشأن القطارات البرية ومجموعات شبه المقطورات الجرارة

عند مكتب جمارك المغادرة يترك الأمر لحرية تصرف سلطات الجمارك فيما إذا كان من اللازم إصدار بطاقة واحدة أو عدة بطاقات نقل بري دولي بشأن مجموعة مركبات أو عدة حاويات محملة على مركبة برية واحدة أو على مجموعة مركبات، كما هو مبين في المادة 1(ج) و(د) من الاتفاقية. وما أن يتم هذا الإصدار، فلن يسمح، على أية حال، وفقاً للمادة 4 من الاتفاقية، بطلب بطاقات نقل بري دولي إضافية عند المكاتب الجمركية الواقعة على الطريق للمرور.

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/157}

إصدار بطاقات النقل البري الدولي بشأن حمولة مختلطة تتكوّن من البضائع العادية و الأمتعة الضخمة أو الثقيلة.

عند أخذ قرار على عدد بطاقات النقل البري الدولي المطلوبة لشحن حمولة مختلطة تتكوّن من كلا البضائع العادية والأمتعة الثقيلة أو الضخمة، أنّ مكتب الجمارك للمغادرة سيأخذ في الاعتبار البنود المعيّنة للمادة 32 التي طبقاً لها، ينبغي أن يحمل غلاف وجميع مستندات بطاقة النقل البري الدولي، المصادقة على "البضائع الضخمة أو الثقيلة". وبما أن التصديق لم يقدّم طلباً للسلع العادية المنقولة تحت ختم الجمارك، سيُطلب بطاقة نقل بري دولي منفصلة (أو بطاقات النقل البري الدولي) لتغطية نقل البضائع العادية.

{الفقرة 57 من الوثيقة TRANS/WP.30/206؛ المرفق 3، TRANS/WP.30/AC.2/71}

الاستخدام المترامن لعدة بطاقات نقل بري دولي

عند قبول مكتب جمارك المغادرة عدة بطاقات نقل بري دولي لعملية مرور عابر واحدة، على هذا المكتب أن يشير إلى كل أرقام مراجع تلك البطاقات في الإطار "للاستعمال الرسمي" وذلك على كل الإيصالات لكل بطاقة نقل بري دولي مقبولة.

{الفقرة 52 من الوثيقة TRANS/WP.30/208؛ المرفق 3، TRANS/WP.30/AC.2/71}

المادة 18

ربما يستخدم النقل البري الدولي عدة مكاتب جمركية للمغادرة والمقصد، ولكن العدد الإجمالي لهذه المكاتب لن يتجاوز أربعة مكاتب. وقد لا ينبغي تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلا إلى المكاتب الجمركية للمغادرة إذا كانت مكاتب المغادرة الجمركية كلها قد قبلت هذه البطاقة

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.10، و دخل حيز النفاذ في 23 أيار/مايو 1989}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

مذكرات تفسيرية للمادة 18

1-18-0 من الضروري لتسهيل سير عملية النقل البري الدولي، أنه يجب على سلطات الجمارك التابعة لأحد البلدان أن ترفض تعيين مكتب خروج جمركي إليها بمثابة مكتب جمركي للمقصد بالنسبة لعملية نقل مستمرة في طريقها إلى بلد مجاور إذا كان ذلك البلد هو أيضاً طرف متعاقد في هذه الاتفاقية، ما لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر الطلب.

1-18-0 -1 يجب أن تكون البضائع مشحونة على نحو يجعل الشحنة المزعم تفريغها عند أول نقطة تفريغ، يمكن إخراجها من المركبة أو الحاوية دون أن يكون من الضروري تفريغ الشحنة أو الشحنات الأخرى من البضائع المقرر تفريغها في نقاط تفريغ أخرى.

2- حيث تتضمن عملية نقل التفريغ في أكثر من مكتب واحد، يكون من الضروري أن يجري، بعد تفريغ جزئي وضع تسجيل له في المربع 12 على جميع البيانات الباقية على بطاقة النقل البري الدولي، ويجري في الوقت ذاته وضع تسجيل آخر على المستندات الباقية والأرومات المقابلة لها بما يعني وضع أختام جديدة.

تعليق على المادة 18

عدة مكاتب جمركية للمغادرة

ربما تستخدم عملية مرور عابر أكثر من مكتب جمركي واحد للمغادرة و/أو المقصد في بلد واحد أو عدة بلدان، شريطة ألا يتجاوز مجموع عدد المكاتب الجمركية للمغادرة والمقصد أربعة مكاتب. وفقا للبند 6 للأحكام بخصوص استعمال بطاقة النقل البري الدولي (الملحق 1 من الاتفاقية، نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النسخة 1، النسخة 2 و الصفحة 3 للغلاف)، و يتطلب لكل مكتب جمارك إضافي للمغادرة أو المقصد وصلين إضافيين. أما ملء بطاقة النقل البري الدولي حيثما تستخدم عدة مكاتب جمركية للمغادرة، فيجب أن يتم بطريقة تجعل البضائع شحن/إفراغ فيما بعد عند مكاتب مختلفة من الواجب إضافتها/شطبها في بيان البضائع، ويجب على مكاتب المغادرة/المقصد المصادقة على البضائع المشحونة فيما بعد بموجب البند 16.

{الفقرة 22 من الوثيقة TRANS/GE.30/55؛ والفقرتين 39-41 من الوثيقة

TRANS/WP.30/141؛ المرفق 3 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31؛ و الفقرة

26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ و الفقرة 46 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5 }

امكانيات رفع عدد مراكز الشحن و الإفراغ النقاط إلى أكثر من أربعة في الحالات الخاصة

طبقاً للمادة 18 والبند 5 للأحكام بخصوص استعمال بطاقة النقل البري الدولي (المرفق 1)، لن تتجاوز عملية مرور عابر واحدة أربعة نقاط للشحن و الإفراغ. للزيادة في عدد مكاتب الشحن و الإفراغ أثناء عملية مرور عابر واحدة، قد تقوم مركبة أو مجموعة مركبات أو حاويات بعدة عمليات مرور عابر متتالية أو في مرة واحدة، كل منها تحت بطاقة نقل بري دولي منفصلة. لهذه الغاية، قد تُستخدَم: الخيارات التالية:

(1) الاستخدام المتزامن لبطاقتي نقل بري دولي لعملية نقل واحدة طبقاً للتعليق على المادة 28 "احتمال استخدام بطاقتي نقل بري دولي لعملية مرور عابر واحدة". قد تتضمن بطاقة النقل البري الدولي الأول إلى حد 4 مكاتب جمارك للمغادرة و المقصد. بعد الإنتهاء و الإفراج عن عملية النقل في مكتب الجمارك الرابع، قد تُفتح بطاقة نقل بري دولي جديدة و تُستخدَم لباقي عملية النقل. في هذه الحالة، يجب أن يعكس ذلك كتابيا على كلتي بطاقتي النقل البري الدولي . و بالتالي، يصبح آخر مكتب جمارك للمقصد تحت ستار بطاقة النقل البري الدولي الأولى، هو مكتب جمارك المغادرة لبطاقة النقل البري الدولي الثانية التي قد تتضمن إلى حد ثلاثة مكاتب جمارك للمقصد. يجب أن تذكر على بطاقة النقل البري الدولي الأولى كلّ السلع الموجهة إلى مكاتب جمارك المقصد لبطاقة النقل البري الدولي الثانية، وأنها وجهة مكتب الجمارك الأخير للمقصد. قد يغطي مثل هذا الإجراء إلى حد سبعة مكاتب جمارك للمغادرة و المقصد. حتى تستوفى الشروط المذكورة في المادة 2 من الاتفاقية، إته من الأساسي أن تقوم كلتي عمليتي المرور العابر بعبور على الأقلّ مركز حدود واحد. نظر لوجود بطاقتي نقل بري دولي قد أستعملتا على التوالي، فضمان دولي واحد يستخدم لتغطيتهما؛

(2) الاستعمال المتزامن لعدّة مركبات برية (مثال، مجموعة مركبات) أو عدّة حاويات. طبقاً لأحكام المادة 17، الفقرة 1 من إتفاقية النقل البري الدولي، قد تُصدّر لكلّ مركبة برية أو حاوية بطاقة نقل بري دولي منفصلة. تغطي كلّ بطاقة نقل بري دولي إلى حد أربعة نقاط للشحن و الإفراج. ينبغي أن يشير مكتب/مكاتب الجمارك للمغادرة إلى كلّ أرقام المرجع تلك بطاقات النقل البري الدولي في الإطار المخصص له "للاستعمال الرّسمي" على جميع المستندات لكلّ بطاقة نقل بري دولي قبلت.

أيا كانت الإمكانية المستخدمة، الشحنات المزعم تفريغها في نقاط تفريغ مختلفة يجب أن تُفصل عن بعضها البعض، كما هو مشترط في المذكرة التفسيرية 0-18، الفقرة 1.

{الفقرة 28 من الوثيقة TRANS/WP.30/208 و المرفق؛ الفقرة 71 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/71 و المرفق 3 }

تعليق على المذكرة التفسيرية 2-18-0إفراغ السلع

عبارة "الإفراغ" المشار إليها، وبصفة خاصة، في المذكرة التفسيرية 2-18-0 لا تدل بالضرورة على إزالة السلع من المركبة أو الوعاء، مثال، الحالات حيث تستمر عملية النقل في نفس المركبة أو الوعاء بعد أن انتهت عملية المرور العابر. لكن، إذا انتهت هذه العملية لشحن جزئي من السلع و تستمر لباقي الشحنة، سوف تخرج هذه الأخيرة من مقصورة الشحن المغلقة أو الوعاء أو، في حالة سلع ثقيلة أو ضخمة، سنفصل عن السلع الثقيلة أو الضخمة المتبقية التي لها تستمر عملية المرور العابر.

{الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192}

المادة 19

يجب تقديم البضائع والمركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية في المكتب الجمركي للمغادرة. وعلى السلطات الجمركية لبلد المغادرة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لافتتاحها بصحة بيان البضائع وإما من أجل وضع الأختام الجمركية أو من أجل فحص الأختام الجمركية الموضوعة تحت مسؤولية السلطات الجمركية المذكورة. ويقوم بذلك أشخاص مفوضون حسب الأصول.

مذكرة تفسيرية للمادة 19

19-0 يتضمن اشتراط قيام المكتب الجمركي للمغادرة بفحص صحة بيان البضائع ضرورة التحقق على الأقل من أن الخصائص الواردة في بيان البضائع متطابقة مع الخصائص الواردة في وثائق التصدير وفي وثائق النقل أو وثائق تجارية أخرى متعلقة بالبضائع. وقد يكون على المكتب الجمركي للمغادرة أن يقوم أيضاً بفحص البضائع. ويجب عليه أيضاً، قبل وضع الأختام، أن يفحص حالة المركبة أو الحاوية البرية. وفي حالة المركبات أو الحاويات المغطاة بغلاف يجب فحص حالة الأغطية ومرابط تثبيتها، إذ أن هذه التجهيزات ليست مدرجة في شهادة التصديق.

تعليق على المادة 19

التفتيش في مكتب المغادرة

من الضروري لتسهيل عمل نظام النقل البري الدولي أن يكون التفتيش في مكتب المغادرة صارماً وكاملاً، نظراً لأن أداء هذا النظام يعتمد عليه. ويجب منع الحالات التالية بصفة خاصة:

- الإعلان المزيف عن بضائع بما يسمح بتبديلها ببضائع أخرى أثناء الرحلة (مثلاً تكون الشحنة سجاير ولكن يعلن أنها ورق جدران، ويجري فيما بعد تفريغ السجاير وشحن ورق الجدران).

- نقل بضائع ليست مدرجة في بيان بطاقة النقل البري الدولي (مثل السجاير والكحول والعقاقير المخدرة والأسلحة).

{الفقرة 31 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، والفقرات 19-21 من الوثيقة
{TRANS/GE.30/GRCC/11

قد يحاول المحتالون تزوير قبول مكتب الجمارك ببلد المغادرة لبطاقة نقل بري دولي صحيحة ولكنها تحمل أختاماً وطوابع جمركية مزورة

وهذه الممارسات الخاطئة خطيرة للغاية، لأنه طبقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي، تعتمد السلطات الجمركية في بلدان العبور وبلدان المقصد في العادة على عمليات الفحص التي تجري في مكتب الجمارك ببلد المغادرة. وبالتالي يضطلع مكتب جمارك الخروج الموجود في بلد المغادرة (أو تضطلع مكاتب جمارك الخروج الموجودة في بلدان المغادرة) بدور حاسم في كشف مثل هذه الأنشطة الاحتمالية وينبغي له (أو لها) فحص صحة أختام الجمارك وطوابعها والتحقق، إن أمكن، من أن التفاصيل المذكورة في بيان البضائع الوارد في بطاقة النقل البري الدولي تتفق مع تلك الواردة في الوثائق المصاحبة (مثل إعلان تصدير السلع ورسالة عقد النقل بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي) والتي يفحصها في العادة مكتب الجمارك ببلد المغادرة. وعند الضرورة، يقوم مكتب جمارك الخروج هذا (أو مكاتب جمارك الخروج هذه) بغير ذلك من عمليات الفحص الجمركية اللازمة فيما يتصل بعملية نقل بري دولي في بلد (أو بلدان) المغادرة.

{الفقرة 29 من الوثيقة TIRExB/REP/2003/18، و المرفق 3؛ الفقرة 61 من الوثيقة
{TRANS/WP.30/AC.2/75/Corr.3 TRANS/WP.30/AC.2/75

مواصفات أختام الجمارك

لا تتصدى اتفاقية النقل البري الدولي لمسألة معايير واشتراطات أختام الجمارك. فهي تشترط فقط، كقاعدة عامة، قبول الأطراف المتعاقدة لأختام الجمارك المستعملة من جانب الأطراف المتعاقدة الأخرى. وبالتالي فإن مواصفات أختام الجمارك متروكة لتقدير سلطات الجمارك الوطنية. ومن أجل ضمان فعالية أختام الجمارك، من المستصوب لإدارات الجمارك أن تستخدم أختاماً تستوفي أحدث متطلبات هذا الميدان. وفي هذا الصدد، يسترعى انتباه سلطات الجمارك إلى المتطلبات الدنيا الواردة في المرفق الخاص هاء بالفصل الأول من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المعدلة). فضلاً عن ذلك، يمكن الرجوع إلى الفصل 6 من المرفق العام بالاتفاقية المذكورة، حسبما أُعدت تحت رعاية منظمة الجمارك العالمية.

{الفقرة 67 من الوثيقة TRANS/WP.30/216 و المرفق 2 و

TRANS/WP.30/AC.2/77, الفقرة 54 من الوثيقة TRANS/WP.30/216/Corr.1

و المرفق 3}

المادة 20

يجوز لسلطات الجمارك، فيما يتعلق بالرحلات التي تجري في أراضي بلدها، أن تحدد فترة زمنية قصوى وتطلب من المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاويات، أن تسلك طريقاً معيناً.

مذكرة تفسيرية للمادة 20

في حالة تحديد فترات زمنية قصوى لنقل البضائع داخل أراضيها، يجب على السلطات الجمركية أن تأخذ في اعتبارها بالمثل، ضمن جملة أمور، أية لوائح خاصة تخضع لها الوكالات الناقلة، ولا سيما اللوائح الخاصة بساعات العمل وفترات الراحة المكفولة لسائقي المركبات البرية. وهناك توصية بالألا تمارس هذه السلطات حقها في تعيين طريق إلا إذا اعتبرت ذلك ضرورياً.

20-0

التعليق على المادة 20

في حالة حدوث خرق للالتزامات المستمدة من المادتين 20 و 39 وتكون العقوبات المالية مطلوبة، فلا يجوز طلبها من الجمعية الضامنة، بل فقط من حامل بطاقة النقل البري الدولي. أو الشخص المسؤول عن هذا الخرق.
{الفقرة 29 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/14، والفقرة 30 من الوثيقة
{TRANS/GE.30/39

المادة 21

يجب في كل مكتب جمركي على الطريق وفي المكاتب الجمركية للمقصد، تقديم المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية إلى السلطات الجمركية من أجل أغراض المراقبة، مع الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي المتعلقة بها.

مذكرات تفسيرية للمادة 21

- 1-21-0 لا تفيد أحكام هذه المادة حق السلطات الجمركية في فحص جميع أجزاء مركبة ما عدا مقصورة الشحن المغلقة إغلاقاً محكماً.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}
- 2-21-0 يجوز لمكتب الدخول الجمركي أن يرد الناقل إلى مكتب الخروج الجمركي للبلد المجاور، إذا وجد أن ذلك المكتب لم يمنح أي تصريح بشأنها أو إذا لم يكن هذا التصريح ممنوحاً بالشكل الواجب. وفي هذه الحالات يدخل مكتب الدخول الجمركي مذكرة في بطاقة النقل البري الدولي موجهة إلى مكتب الخروج الجمركي المعني.
- 3-21-0 إذا حدث أثناء إجراء فحص أن عمدت السلطات الجمركية إلى سحب عينات من البضائع، فإنه يجب على تلك السلطات أن تعد مذكرة تسجل فيها جميع خصائص عينات البضائع المأخوذة على بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي.

التعليق على المادة 21

إنتهاء عملية نقل بري في مكتب الجمارك للخروج (في الطريق) و في مكتب الجمارك للمقصد

الإنتهاء في الطريق

أن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية قد عرضت لأغراض الرقابة على مكتب جمارك الخروج (في الطريق) ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها.

الإنتهاء الجزئي

أن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية قد عرضت لأغراض الرقابة على مكتب جمارك للمقصد ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها تُبعتها عملية إفراغ جزئي.

الإنتهاء النهائي

أن المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية قد عرضت لأغراض الرقابة على آخر مكتب جمارك للمقصد ومعها الشحنة أو الشحنة المتبقية في حالة إنتهاء/أو إنتهاءات جزئية سابقة و بطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها.

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5 }

المادة 22

1- كقاعدة عامة، وفيما عدا أثناء فحص البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 5 يكون على السلطات الجمركية للمكاتب الجمركية على الطريق لكل طرف من الأطراف المتعاقدة، أن تقبل الأختام الجمركية الصادرة من أطراف أخرى متعاقدة، شريطة أن تكون الأختام سليمة. ومع ذلك يجوز للسلطات الجمركية المذكورة آنفاً أن تضيف أختامها الخاصة إذا كانت متطلبات المراقبة تجعل ذلك ضرورياً.

2- وسوف تحظى الأختام الجمركية التي قبلها هكذا طرف متعاقد، في أراضي ذلك الطرف، بمزايا نفس الحماية القانونية المضافة على الأختام الوطنية.

التعليق على المادة 22

مواصفات أختام الجمارك

لا تتصدى اتفاقية النقل البري الدولي لمسألة معايير واشتراطات أختام الجمارك. فهي تشترط فقط، كقاعدة عامة، قبول الأطراف المتعاقدة لأختام الجمارك المستعملة من جانب الأطراف المتعاقدة الأخرى. وبالتالي فإن مواصفات أختام الجمارك متروكة لتقدير سلطات الجمارك الوطنية. ومن أجل ضمان فعالية أختام الجمارك، من المستصوب لإدارات الجمارك أن تستخدم أختاماً تستوفي أحدث متطلبات هذا الميدان. وفي هذا الصدد، يسترعى انتباه سلطات الجمارك إلى المتطلبات الدنيا الواردة في المرفق الخاص هاء بالفصل الأول من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المعدلة). وفضلاً عن ذلك، يمكن الرجوع إلى الفصل 6 من المرفق العام بالاتفاقية المذكورة، حسبما أعدت تحت رعاية منظمة الجمارك العالمية.

{الفقرة 67 من الوثيقة TRANS/WP.30/216 و المرفق 2 و

TRANS/WP.30/216/Corr.1, الفقرة 54 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/77

و المرفق 3}

المادة 23

لا يجوز للسلطات الجمركية:

- أن تشترط فرض حراسة على المركبات البرية أو مجموعة المركبات أو الحاويات المارة فوق أراضي بلدها، على حساب الوكالات الناقلة.
- أن تشترط إجراء فحص في الطريق على المركبات البرية أو مجموعة المركبات أو الحاويات وشحناتها،

إلا في حالات خاصة.

تعليق على المادة 23حراسة المركبات البرية

تشير المادة 23 ضمناً إلى جواز فرض حراسة في ظروف استثنائية فقط إذا تعذر ضمان الامتثال لقانون الجمارك بطرق أخرى. وينبغي أن يستند أي قرار بشأن الحراسة إلى تحليل للمخاطر. وبوجه خاص، ينبغي للسلطات الجمركية أن تحلل خطر عدم قيام متعهد النقل بتقديم المركبة أو المركبات البرية مع البضائع إلى مكتب جمارك المقصد أو الخروج (العابر) وخطر التداول الحر للبضائع بصورة غير شرعية. فإن فعلت ذلك، توصي السلطات الجمركية بتقييم عدة عوامل، منها العوامل التالية (دون التزام بترتيب معين):

- معلومات عن المخالفات الجمركية التي ارتكبتها حامل بطاقة النقل البري الدولي، وكذلك عن سوابق سحبه رخصته أو استبعاده من إجراءات النقل البري الدولي؛
- معلومات عن سمعة متعهد النقل؛
- مبلغ رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير المعرض للخطر؛
- منشأ البضائع وخط سيرها.

ووفقاً للمذكرة التفسيرية. 0-1 (و) ينبغي أن تقتصر قيمة رسوم الحراسة على التكلفة التقديرية للخدمات المقدمة، وأن لا تشكل حماية غير مباشرة للمنتجات المحلية أو ضريبة على الواردات أو الصادرات لأغراض جبائية.

الفقرة 26 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/240؛ الفقرة 26 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97.

المادة 24

إذا قامت السلطات الجمركية بإجراء فحص على شحنة مركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية أثناء سير الرحلة أو عند مكتب جمركي على الطريق، يكون على تلك السلطات أن تسجل، على مستندات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الأرومات المقابلة لها، وعلى المستندات الباقية في البطاقة، تفاصيل الأختام الجديدة، التي وضعت والضوابط التي أجريت.

المادة 25

إذا حدث كسر الأختام الجمركية على الطريق في ظروف مختلفة عن الظروف المنصوص عليها في المادتين 24 و 35 أو إذا حدث لأي من البضائع تدمير أو إتلاف دون كسر تلك الأختام، يجوز تطبيق الإجراء المبين في المرفق الأول بهذه الاتفاقية فيما يتعلق باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، دون إخلال بالتطبيق المحتمل لأحكام القانون الوطني. وينبغي استكمال التقرير الموثق الوارد في هذه البطاقة.

المادة 26

1- حينما يكون النقل بموجب بطاقة نقل بري دولي قد حدث جزئياً في أراضي دولة ليست طرفاً متعاقداً في هذه الاتفاقية، يجب وقف النقل البري الدولي مؤقتاً أثناء ذلك الجزء من الرحلة. وفي تلك الحالة يكون على السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الذي ستستمر الرحلة على أرضيه، أن تقبل بطاقة النقل البري الدولي من أجل استئناف النقل البري الدولي، شريطة أن تكون الأختام الجمركية و/أو العلامات المميزة قد ظلت سليمة. إذا لم تبقى الأختام الجمركية سليمة، يمكن أن تقبل السلطات الجمركية بطاقة النقل البري الدولي لاستئناف عملية النقل البري طبقاً لأحكام المادة 25.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.24، ودخل حيز النفاذ في 12 أيلول/سبتمبر 2004}

2- وسوف ينطبق ذلك ذاته إذا حدث في جزء من الرحلة أن حامل بطاقة النقل البري الدولي لم يستعمل البطاقة في أراضي طرف متعاقد وذلك بسبب وجود إجراءات مرور جمركي عابر مبسطة، أو حينما يكون استعمال نظام مرور جمركي عابر ليس ضرورياً.

3- وفي مثل هذه الحالات سوف تعتبر المكاتب الجمركية حيث يجري وقف أو استئناف النقل البري الدولي، بمثابة مكاتب خروج جمركية على الطريق، ومكاتب دخول جمركية على الطريق، على التوالي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليق على المادة 26

تعليق عملية نقل بري في بلد طرف متعاقد حيث لا وجود لجمعية ضامنة

كما تنطبق أيضاً المادة 26 على الأطراف المتعاقدة حيث لا وجود لجمعية ضامنة موافق عليها و بالتالي، تكن أحكام الاتفاقية غير سارية المفعول، وفقاً للمادة 3، الفقرة (ب). سوف تنشأ اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي و المجلس التنفيذي قائمة لمثل هؤلاء الأطراف المتعاقدة على أساس الوثائق المودعة لدى المجلس التنفيذي من قبل الأطراف المتعاقدة كما هو مدرج في الجزء الأول من الملحق 9 من إتفاقية النقل البري الدولي.

{الفقرتان 59 و 60 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63 و المرفق 3}

استعمال أحكام الاتفاقية في حالة القيام بجزء من الرحلة على ما غير البر

وفقاً للمادة 2 من الاتفاقية، يمكن استخدام وسائل النقل الأخرى (السكك الحديدية، الطرق المائية الداخلية) في جزء من الرحلة، بين ابتدائها و انتهائها، طالما يجري عبر الطريق. كما يمكن لصاحب بطاقة النقل البري الدولي في حالة القيام بجزء من الرحلة على ما غير البر:

- يطلب من السلطات الجمركية تعليق عملية المرور العابر وفقاً لأحكام المادة 26، الفقرة 2 من الاتفاقية حتي يمكن إستئناف عملية المرور العابر، يجب وجود الخدمات الجمركية و الرقابة الجمركية عند انتهاء الجزء الذي على ما غير البر. و في حالة تداول كامل الرحلة داخل بلد المغادرة على ما غير البر، يمكن ابتداء عملية النقل البري الدولي وتصديق انتهائها فوراً في مكتب جمارك المغادرة بسحب الأصالات رقم 1 و رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي. و بالتالي و تحت هذه الظروف، لن يقدم أي ضمان لما تبقى من الرحلة داخل نفس البلد. كذلك، و وفقاً لأحكام المادة 26 من الاتفاقية، يمكن إستئناف عملية النقل البري الدولي عند نهاية الجزء الذي على ما غير البر في مكتب جمارك طرف متعاقد آخر.

- أن يستخدم إجراء النقل البري الدولي. لكن، في هذه الحالة، يجب على صاحب البطاقة أن يأخذ في الاعتبار أن عملية النقل البري الدولي في بلد ما، لن تجرى إلا في حالة ضمان السلطات الجمركية القومية حسن معاملة بطاقة النقل البري الدولي عند النقاط التالية (كساري المفعول): الدخول (على الطريق)، المغادرة (على الطريق) و المقصد.

{الفقرة 23 من الوثيقة TIRExB/REP/13/Rev.1؛ الفقرة 64 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/67 و المرفق 4 }

المادة 27

رهنأ بأحكام هذه الاتفاقية، وعلى وجه الخصوص المادة 18 يجوز أن يحل مكتب جمركي آخر للمقصد محل مكتب جمركي للمقصد مبين في الأصل.

المادة 28

1- تشهد السلطات الجمركية بانتهاء عملية النقل البري الدولي دون تأخير. ويمكن أن تصدر شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي دون تحفظات أو بتحفظات: وإذا كانت شهادة الانتهاء مصحوبة بتحفظ يكون هذا التحفظ بسبب وقائع ترتبط بعملية النقل البري الدولي ذاتها. وتبين هذه الوقائع بوضوح في بطاقة النقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002 }

2- إذا وضعت البضائع تحت نظام آخر للإجراءات الجمركية أو نظام آخر للرقابة الجمركية، لا تعزى أي مخالفة ترتكب بمقتضى هذا الإجراء الجمركية الآخر أو نظام الرقابة الجمركية إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي بصفته هذه، أو لأي شخص يتصرف نيابة عنه.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002 }

مذكرة تفسيرية للمادة 28

28-0 يجب أن يكون استعمال بطاقة النقل البري الدولي مقتصرأ على المهمة المقصود منها أن تغطيها، وهي عملية النقل. ويجب عدم استعمال هذه البطاقة، مثلاً لتغطية تخزين البضائع الخاضعة للمراقبة الجمركية عند المقصد.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002 }

تعليق على المادة 28

إعادة بطاقات النقل البري الدولي

يجب التشديد على أن إعادة هذه البطاقة فوراً لصاحبها أو أي شخص ينوبه، سواء أنهت بتحفظات أو بدون تحفظات، واجب أساسي على المكتب الجمركي للمقصد. فذلك لا يقتصر على تسهيل الفحص الذي تقوم به المنظمة الدولية والجمعية التي أصدرت البطاقة كما أشير إليه في المادة 6، بل أيضاً يمكن الاتحاد من إصدار بطاقة جديدة إلى الوكالة الناقلة عند إعادة البطاقة. أما عدد البطاقات المستعملة في أية مرة واحدة، فهو محدود.

{الفقرة 33 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، والفقرتان 24 و25 من الوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 5}

إمكانية استعمال بطاقتين للنقل البري الدولي

يحدث أحياناً أن يكون عدد الصحائف في بطاقة النقل البري الدولي ليس كافياً لإنجاز عملية نقل بري دولي كاملة. وفي هذه الحالات يجب إنجاز عملية النقل البري الدولي الأولى وفقاً للمادتين 27 و28 من الاتفاقية، ويجب استعمال بطاقة نقل جديدة التي لا بد أن تقبل من نفس مكتب الجمارك الذي صدق على إنتهاء عملية النقل البري الدولي السابقة و المستعملة لباقي العملية. لا بد أن يبين ذلك على كلى بطاقتي النقل البري الدولي.

{الفقرة 21 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 5}

الإجراءات السارية المفعول بعد إنتهاء عملية نقل بري دولي

تنص المادة 28 على أن التصديق على إنتهاء عملية نقل بري دولي عند مكتب المقصد، يجب أن يتم دون تأخير، سيتم الإنتهاء بشرط أن توضع البضائع تحت نظام آخر للمراقبة الجمركية أو تحت إجراء جمركي آخر. قد يمكن أن تكون مرخصة للاستعمال الداخلي، أو نقل عبر حدود بلد ثالث أو منطقة حرّة أو تخزين في مكان موافق عليه من السلطات الجمركية أثناء انتظار إعلان خضوعها لإجراء جمركي آخر.

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 والمرفق 5}

إنهاء عملية نقل بري دولي

1- في الحالات التي قد صدّق على إنهاء عملية نقل بري دولي بدون تحفظات، ينبغي على السلطات الجمركية التي تعلن أنه قد وقع الحصول على شهادة الإنهاء إحتيالا أو بطرق غير شرعية أن تشير في إخطارها لعدم الإفراج و/أو الطلب للدّفعة أسبابها لإعلان هذا الإنهاء إحتيالي أو غير شرعي.

2- لا ينبغي أن تُصدق السلطات الجمركية على إنهاء عمليات النقل البري الدولي التي تسند لها تحفظات معتادة غير محددة، دون إعطاء الأسباب. ذلك بغية تجنّب متطلبات المادة 10، الفقرة 1 و المادة 11، الفقرة 1 لا غير.
{الفقرة 25 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، والفقرة 12 من الوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

إبداء التحفظات

ينبغي على السلطات الجمركية أن تشير بكل وضوح إلى أي تحفظات إزاء إنهاء عملية نقل بري دولي، كما ينبغي أن تبين وجود التحفظات في الإطار 27 من الوصل رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي بوضع "أر" تحت البند رقم 5 على المستند رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي مع إتمام تقرير بطاقة النقل البري الدولي المصدّق عليه، إذا استوجب الأمر.

{الفقرة 12 من الوثيقة TRANS/GE.30/8؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

الأشكال البديلة التي تعتبر إثباتاً لإنهاء عملية نقل بري دولي

بغية إنشاء أشكال بديلة لإثبات إنهاء عملية نقل بري دولي، هناك توصية مقدمة إلى السلطات الجمركية بأن تقبل، بصفة استثنائية، كدليل على إثبات صحة الإفراج عن بطاقات النقل البري الدولي، تمد المعلومات التالية على سبيل المثال، إستجابات لتساؤلاتهم:

- أي شهادة رسمية أو تأكيد إنهاء عملية النقل البري الدولي تحت غطاء نفس عملية نقل بري دولي أجرت من قبل طرف متعاقد آخر و تلت هذه عملية النقل البري الدولي المعنية أو تأكيد إنتقال السلع إلى إجراء جمركي آخر أو نظام رقابة جمركية آخر، على سبيل المثال تحويل أغراض للإستعمال المنزلي؛

- القسيمة رقم 1 أو رقم 2 محتومة من قبل هذا الطرف المتعاقد أو نسخة منها تمدها المنظمة الدولية كما تشير لذلك المادة 6 من الاتفاقية إثباتاً لأنها نسخة مطابقة للأصل.

{الفقرة 38 من الوثيقة TRANS/WP.30/159، الفقرة 26 من الوثيقة

TRANS/WP.30/192 و الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5 }

إجراءات محسنة لاستخدام بطاقات النقل البري الدولي من جانب الهيئات المتعاهدة بالنقل

قد يحدث لدى بعض الأطراف المتعاهدة ألا يكون للهيئة المتعاهدة بالنقل صلات مباشرة مع الموظفين المختصين في مكتب جمارك بلد المقصد قبل أن يبدأ المرسل إليه أو وكلاؤه بالإجراءات الجمركية الضرورية لتخليص البضائع من أجل الاستهلاك المحلي أو وضعها تحت أي نظام آخر للمراقبة الجمركية في وقت لاحق لعملية النقل البري الدولي. وكي تتمكن الهيئة المتعاهدة بالنقل، أو السائق الذي يعمل لحسابها، من التحقق من أن السلطات الجمركية المختصة قد أنهت حسب الأصول عملية النقل البري الدولي، يحق للهيئة المتعاهدة بالنقل، أو للسائق الذي يعمل لحسابها، إذا رغبت في ذلك، أن تحتفظ ببطاقة النقل البري الدولي وألا تُعطي المرسل إليه أو وكلائه سوى نسخة من الورقة الصفراء رقم 1/رقم 2 (غير المخصصة للسلطات الجمركية) من بطاقة النقل البري الدولي، وكذلك أية وثيقة أخرى مطلوبة. وعند نهاية عملية التخليص الجمركي للبضائع المعدة للاستهلاك المحلي أو لوضعها تحت أي نظام آخر للمراقبة الجمركية، ينبغي أن يكون من حق الهيئة المتعاهدة بالنقل، أو السائق الذي يعمل لحسابه، أن تتقدم شخصياً لدى المسؤول الجمركي المختص من أجل الحصول على شهادة بانتهاء عملية النقل البري الدولي

(ج) الأحكام المتعلقة بالبضائع الثقيلة أو الضخمة

المادة 29

1- لا تنطبق أحكام هذا الفرع إلا على نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة كما هي موضحة في الفقرة الفرعية (ع) من المادة 1 من هذه الاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002 }

2- وفي حالة انطباق أحكام هذا الفرع، يجوز نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة بواسطة مركبات أو حاويات غير مسدودة إذا قررت ذلك السلطات عند المكتب الجمركي للمغادرة.

3- ولا تنطبق أحكام هذا الفرع إلا إذا كان في رأي تلك السلطات أن البضائع الثقيلة أو الضخمة المنقولة والأشياء الإضافية المنقولة معها، يمكن تمييزها بسهولة بالرجوع إلى الأوصاف المبينة، أو يمكن تقديمها مع الأختام الجمركية و/أو العلامات المميزة، وذلك لكي يتسنى منع أي تبديل أو إزالة للبضائع دون أن يكون ذلك واضحاً للعيان.

مذكرة تفسيرية للمادة 29

29-0 لا تطلب شهادة تصديق عن المركبات أو الحاويات البرية الناقلة بضائع ثقيلة أو ضخمة. ومع ذلك تكون مسؤولية المكتب الجمركي للمغادرة أن يتأكد من استيفاء الشروط الأخرى المبينة في هذه المادة بشأن هذا النوع من عملية النقل. وعلى المكاتب الجمركية لأطراف أخرى متعاقدة أن تقبل قرار المكتب الجمركي للمغادرة إلا إذا كان في رأيها أنه متناقض بوضوح مع أحكام المادة 29.

تعليق على المادة 29

المركبات البرية المعتبرة كبضائع ضخمة أو ثقيلة

في حالة اعتبرت مركبات برية أو مركبات خاصة نفسها سلع ثقيلة أو ضخمة و هي تكن تشحن سلع ثقيلة أو ضخمة و تكن كل من المركبات و السلع مستوفية في نفس الوقت الشروط المذكورة في الفصل الثالث (ج) من الاتفاقية، فلا حاجة إلا لبطاقة نقل بري دولي واحدة، يحمل غلافها وجميع مستنداتها المصادقة على الشروط المشار إليه في المادة 32 من الاتفاقية. إن كانت مثل هذه المركبات تحمل سلع عادية في مقصورة الشحن أو في الأوعية، يجب أولاً على المركبة أو الأوعية أن تستوفي الشروط المبينة في الفصل الثالث (أ)، كما يجب ختم الأوعية أو مقصورة الشحن.

تطبق أحكام المادة 3 (أ) (3) من الاتفاقية في حالة تصدير مركبات برية أو مركبات خاصة من البلد حيث كان مكتب الجمارك للمغادرة إلى بلد آخر حيث يكون مكتب الجمارك للمقصد. في هذه الحالة، تشير أحكام المادة 15 من الاتفاقية إلى أن الإستيراد المؤقت لمركبة برية غير ساري المفعول. و لهذا، فالوثائق الجمركية بخصوص الإستيراد المؤقت لمثل هذه المركبات لن تُطلب. {الفقرة 61 و 62 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 6؛ الفقرة 39 و 40 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/65 و المرفق 2؛ الفقرة 72 من الوثيقة {TRANS/WP.30/200

نقل الماشية

يجب تطبيق أحكام المادة 29 من الاتفاقية بشأن نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة على نقل الماشية. {الفقرة 30 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/21

المادة 30

تنطبق جميع أحكام هذه الاتفاقية على نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة بموجب نظام النقل البري الدولي، فيما عدا تلك الحالات التي استثنتها الأحكام الخاصة لهذا الفرع.

المادة 31

لا تقتصر مسؤولية الجمعية الضامنة على شمول البضائع المدرجة في بطاقة النقل البري الدولي، بل تشمل أيضاً أية بضائع موجودة على منصة الشحن أو بين البضائع المدرجة في هذه البطاقة، حتى ولو لم تكن البضائع المعنية مدرجة في البطاقة.

المادة 32

ينبغي أن يحمل غلاف وجميع مستندات بطاقة النقل البري الدولي، المصادقة على "البضائع الضخمة أو الثقيلة"، بحروف بارزة باللغة الإنكليزية أو الفرنسية.

تعليق على المادة 32

إصدار بطاقات النقل البري الدولي لحمولة مختلطة تتكوّن من سلع عاديّة و سلع ثقيلة أو ضخمة

عند أخذ قرار على عدد بطاقات النقل البري الدولي المطلوبة لشحن حمولة مختلطة تتكوّن من كلا السلع العاديّة و السلع الثقيلة أو الضخمة، سيأخذ مكتب الجمارك للمغادرة في الاعتبار أحكام المادة 32 التي طبقاً لها، لشحن السلع الثقيلة أو الضخمة الغطاء سيحمل غلاف بطاقة النقل و كلّ إيصالاتها التأييد "سلع ثقيلة أو ضخمة". بما أن هذا التأييد لا ينطبق على السلع العاديّة المنقولة تحت ختم جمركي، بطاقة نقل بري دولي منفصلة (أو بطاقات نقل بري دولي) تُتطلب لتغطية شحن السلع العاديّة .

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71، و المرفق 3؛ الفقرة 57 من

{الوثيقة TRANS/WP.30/206

المادة 33

يجوز لسلطات المكتب الجمركي للمغادرة أن تطلب قوائم تعبئة البضائع أو صورها الفوتوغرافية أو رسوماتها أو ما شابه ذلك، مما يكون ضرورياً لتمييز البضائع المنقولة، لكي تضيفها إلى بطاقة النقل البري الدولي. وفي هذه الحالة يكون على تلك السلطات أن تصادق على هذه الوثائق تلصق نسخة منها على الصفحة الداخلية من غلاف البطاقة وأن تتضمن جميع بيانات بطاقة النقل البري الدولي إشارة إلى هذه الوثائق.

المادة 34

يجب على السلطات في المكاتب الجمركية الواقعة على الطريق لكل من الأطراف المتعاقدة، أن تقبل الأختام الجمركية و/أو العلامات المميزة التي وضعتها السلطات المختصة التابعة لأطراف متعاقدة أخرى. ومع ذلك يجوز لها وضع أختام إضافية و/أو علامات مميزة أخرى، وعليها أن تسجل تفاصيل الأختام الجديدة و/أو العلامات المميزة، على مستندات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الأرومات المقابلة لها وعلى المستندات الباقية من هذه البطاقة.

المادة 35

إذا كانت السلطات الجمركية القائمة بإجراء فحص على الشحنة في مكتب جمركي على الطريق أو أثناء سير الرحلة، ملزمة بكسر الأختام و/أو إزالة العلامات المميزة، يكون عليها أن تسجل الأختام الجديدة و/أو العلامات المميزة، على مستندات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الأرومات المقابلة لها وعلى المستندات الباقية في هذه البطاقة.

الفصل الرابع

المخالفات

المادة 36

إن أي انتهاك لأحكام هذه الاتفاقية، فعل يجعل المنتهك معرضاً، في البلد حيث ارتكب الانتهاك، إلى العقوبات التي يفرضها قانون ذلك البلد.

المادة 37

إذا لم يكن من الممكن إثبات في أي أرض ارتكبت مخالفة، فسوف تعتبر أنها ارتكبت في أرض الطرف المتعاقد حيث حدث اكتشافها.

المادة 38

1- سيكون لكل من الأطراف المتعاقدة الحق في أن تستبعد مؤقتاً أو بصفة دائمة من أعمال تنفيذ هذه الاتفاقية، أي شخص مذنب بجريمة خطيرة ضد القوانين أو اللوائح الجمركية المطبقة على النقل الدولي للبضائع.

مذكرة تفسيرية للفقرة 1 من المادة 38

1-38-0 وقع حذف هذه المذكرة التفسيرية.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.23، ودخل حيز النفاذ في 7 تشرين الثاني/نوفمبر
2003}

2- وسيجري إبلاغ هذا الاستبعاد، في غضون أسبوع، إلى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه، وإلى الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد أو الأرض الجمركية حيث ارتكبت الجريمة، وإلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

مذكرة تفسيرية للفقرة 2 من المادة 38

2-38-0

وقع حذف هذه المذكرة التفسيرية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير

{1999

تعليق على المادة 38

التعاون بين السلطات المختصة

فيما يخصّ تصريح شخص لاستغلال بطاقات النقل البري الدولي وفقاً للمرفق 9، الجزء الثاني من الاتفاقية، ينبغي على السلطات المختصة للطرف المتعاقد حيث يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً أن تأخذ في الاعتبار أيّ معلومات خطيرة من قبل طرف متعاقد آخر وفقاً للمادة 38، الفقرة 2 عن ارتكابه لجرح خطيرة أو مكررة لقانون الجمارك. لهذا، للسماح بالتفكير الكفء للحالة من قبل الطرف المتعاقد حيث يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً، ينبغي أن يحتوي هذا الإخطار على أكثر ما يمكن من التفاصيل.

{الفقرة 76 من الوثيقة TRANS/WP.30/196؛ الفقرة 68 من الوثيقة

TRANS/WP.30/200؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67 والمرفق 3}

استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي

لكي يستبعد من نظام النقل البري الدولي متعهد نقل قومي ارتكب جنحة خطيرة إزاء قوانين الجمارك على أرض البلد حيث يكون مقيماً أو قاطناً، هناك توصية مقدمة إلى السلطات الجمركية باستخدام بنود المادة 6، الفقرة 4 و الملحق 9، الجزء الثاني، الفقرة 1 (د) بدلاً عن أحكام المادة 38، الفقرة 1.

{الفقرة 77 من الوثيقة TRANS/WP.30/196؛ الفقرة 68 من الوثيقة

TRANS/WP.30/200؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67 والمرفق 3}

المادة 39

في حالة قبول عمليات النقل البري الدولي باعتبارها سليمة من النواحي الأخرى:

1- يجوز للأطراف المتعاقدة أن تتغاضى عن التناقضات الطفيفة في مراعاة الحدود الزمنية أو المسالك المقررة.

2- وبالمثل في حالة تناقضات بين تفاصيل خصائص البضائع المبينة على بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي وبين المحتويات الحقيقية لمركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية، فهي لن تعتبر انتهاكات للاتفاقية ارتكبتها حامل هذه البطاقة، إذا جرى تقديم أدلة تفتع السلطات المختصة بأن هذه التناقضات لم تكن ناجمة عن أخطاء مرتكبة عن علم أو عن طريق الإهمال في وقت شحن البضائع أو تفريغها أو في وقت إعداد ذلك البيان.

مذكرة تفسيرية للمادة 39

39-0 أما التعبير "أخطاء مرتكبة عن طريق الإهمال"، فينبغي أن يؤخذ على أنه يعني الأفعال التي مع أنها لم ترتكب عن عمد وعلم تام بالحقائق، قد نجمت عن تقصير في اتخاذ خطوات معقولة ولازمة لضمان صحة الحقائق في أية حالة خاصة.

المادة 40

لا يجوز للإدارات الجمركية التابعة لبلدان المغادرة وبلدان المقصد أن تعتبر حامل بطاقة النقل البري الدولي مسؤولاً عن التناقضات التي قد تكتشف في هذه البلدان، في حين أن هذه التناقضات ترجع في الواقع إلى إجراءات جمركية سبقت أو أعقبت النقل البري الدولي لم يكن حامل البطاقة ضالماً فيها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

المادة 41

في حالة إثبات يقنع السلطات الجمركية بأن البضائع المبيّنة بالتفصيل على بطاقة النقل البري الدولي، قد حدث تدميرها أو فقدانها بحيث يتعذر استردادها أو بسبب حادث أو قوة قاهرة أو أنها ناقصة بحكم طبيعتها، يجوز التنازل عن تسديد الرسوم والضرائب المستحقة عادة.

المادة 42

عند استلام طلب من طرف متعاقد يرجو فيه إبداء الأسباب الملائمة، يكون على السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة المعنية في عملية نقل بري أن تزود ذلك الطرف المتعاقد بجميع المعلومات المتاحة اللازمة لتنفيذ أحكام المواد 39 و40 و41 أعلاه. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002}

تعليق على المادة 42

التعاون بين السلطات الجمركية

غالباً ما يكون من الصعب على السلطات الجمركية، في حالة عدم الإفراج عن بطاقات النقل البري الدولي، أن تقرر رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير المستحقة للمطالبة بها، نظراً لأن وصف البضائع في البطاقة غالباً ما يكون غامضاً جداً وقيمتها ليست مبيّنة. ولذلك غالباً ما يطلب إلى المكتب الجمركي للمغادرة تقديم معلومات إضافية عن البضائع المشحونة. وفي هذه الحالات يكون من المهم وجود تعاون وثيق وتبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة لجميع الأطراف المتعاقدة، إذ ليس هناك سوى الامتثال التام لأحكام المادتين 42 و 50 ما يمكن أن يضمن الأداء الفعال لنظام المرور العابر للنقل البري الدولي.

{الفقرتان 39 و40 من الوثيقة TRANS/WP.30/131}

المادة 42 مكررة

على السلطات المختصة أن تعمل، بالتعاون الوثيق مع الجمعيات، على اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان الاستعمال الصحيح لبطاقات النقل البري الدولي. وقد تتخذ لهذا الغرض التدابير الملائمة للمراقبة الوطنية والدولية. ويجب على الفور إبلاغ تدابير المراقبة الوطنية إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي الذي سيفحص مطابقتها مع أحكام الاتفاقية. أما تدابير المراقبة الدولية فسوف تعتمدها اللجنة الإدارية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

المادة 42 ثالثاً

توفر السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة، حسب الاقتضاء، للرابطات المعتمدة، المعلومات التي تحتاج إليها للوفاء بالتعهد الملزم به وفقاً للمادة 1(و)3 من الجزء الأول من المرفق 9.

يحدد المرفق 10 المعلومات الواجب توفيرها في حالات بعينها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في 12 آب/أغسطس 2006}

الفصل الخامس

المذكرات التفسيرية

المادة 43

تفسر المذكرات التفسيرية الواردة في المرفقين 6 و7 بالجزء الثالث، بعض أحكام هذه الاتفاقية ومرفقاتها. وتصف أيضاً ممارسات معينة موصى بها.

الفصل السادس

أحكام متفرقة

المادة 44

يجب على كل طرف متعاقد أن يزود الجمعيات الضامنة المعنية بتسهيلات تتيح ما يلي:

- (أ) تحويل العملة اللازمة للمبالغ التي تطالب بها سلطات الأطراف المتعاقدة، بمقتضى أحكام المادة 8 من هذه الاتفاقية،
- (ب) وتحويل العملة اللازمة لتسديد تكاليف نماذج بطاقة النقل البري الدولي، المرسلة إلى الجمعيات الضامنة من الجمعيات الأجنبية المقابلة لها أو من المنظمات الدولية.

المادة 45

يجب على كل طرف متعاقد أن يعمل على نشر قائمة بالمكاتب الجمركية للمغادرة، والمكاتب الجمركية الواقعة على الطريق، والمكاتب الجمركية للمقصد، التي صادقت عليها هذه الأطراف لتقوم بإتجاز عمليات النقل البري الدولي. وعلى الأطراف المتعاقدة ذات الأراضي المتجاورة أن تتشاور مع بعضها البعض بغية الاتفاق على المكاتب الحدودية المقابلة وعلى الساعات التي تكون فيها مفتوحة.

مذكرة تفسيرية للمادة 45

45-0 توصي هذه المادة الأطراف المتعاقدة بأن تجعل أكبر عدد ممكن من المكاتب الجمركية، سواء داخل الأرض أو على الحدود، متاحاً للتعامل مع عمليات النقل البري الدولي.

المادة 46

1- لا يجوز فرض رسوم مقابل الخدمات الجمركية المتعلقة بالعمليات الجمركية المذكورة في هذه الاتفاقية، إلا إذا كانت هناك شروط بشأن الأيام أو على الأوقات أو الأماكن المختلفة عن تلك المعينة عادة لمثل هذه العمليات.

2- على الأطراف المتعاقدة أن تعمل إلى أكمل مدى ممكن على ترتيب تسهيلات في المكاتب الجمركية، لصالح العمليات الجمركية المتعلقة بالبضائع القابلة للتلف.

تعليق على المادة 46

تكاليف الفحوصات الجمركية عند طلبها من متعهد النقل:

أيّ تكاليف متعلّقة بتدخل الجمارك تلبّيتاً لطلب متعهد النقل، كما هو مطروح في التعلّيق على المادّة 5 من اتفاقية النقل البري الدولي، سوف يتكفلها هذا الأخير.
{الفقرة 66 و 67 من الوثيقة TRANS/WP.30/196 والمرفق 3؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63 والمرفق 3}

المادة 47

1- لا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق القيود والضوابط المفروضة بموجب اللوائح الوطنية على أساس المبادئ الأخلاقية العامة أو الأمن العام أو الإصحاح أو الصحة العامة أو لأسباب بيطرية أو أمراض نباتية، كما لا تحول دون فرض رسوم مستحقة بموجب مثل هذه اللوائح.

2- ولا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق أحكام أخرى سواء وطنية أو دولية تحكم النقل.

تعليق على المادة 47

التسهيل التجاريّ و الفحوصات الجمركية

اتفاقية النقل البري الدولي هي اتفاقية جمركية استهدفت نظام المرور العابر الجمركي. هدف المادة 47 هو السماح باستخدام قيود وفحوصات جمركية إضافية تركز على لوائح قومية أخرى يكون مصدرها غير القوانين الجمركية. لذلك فهو لا يجب أن يُستخدَم لتبرير مطالب جمركية إضافية.

حيث أمكن تطبيق المادة 47، الفقرة 1، غالباً ما تؤدي مثل هذه القيود والفحوصات إلى تأخيرات و تكاليف إضافية لشحن البضائع. وبالتالي و يقبل هذا، يجب إبقاء القيود والفحوصات على حد أدنى ومقتصرة على الحالات حيث الظروف أو المخاطر الحقيقية تبرر مثل هذه الضوابط.
{الفقرة 58 من الوثيقة TRANS/WP.30/204؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 و المرفق 3}

الوثائق المصاحبة

ينبغي للوثائق المطلوبة بموجب الاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض، 1973) أن تصحب دائماً السلع المعنية. وفي هذه الحالة يمكن أن تيسر الإشارة إلى هذه الوثائق على بطاقة النقل البري الدولي من تطبيق الضوابط الجمركية.
{الفقرة 72 من الوثيقة TRANS/WP.30/216 و المرفق 2؛ الفقرة 54 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/77 و المرفق 3}

المادة 48

ليس في هذه الاتفاقية أي شيء يمنع الأطراف المتعاقدة الأعضاء في اتحاد جمركي أو اقتصادي، من سن أحكام خاصة متعلقة بعمليات النقل التي تبدأ أو تنتهي أو تمر في أراضيها، شريطة ألا ينتج من هذه الأحكام توهين التسهيلات التي نصت عليها هذه الاتفاقية.

المادة 49

لا تحول هذه الاتفاقية دون تطبيق المزيد من التسهيلات التي تمنحها الأطراف المتعاقدة أو قد ترغب في منحها إما عن طريق أحكام من جانب واحد أو بموجب اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف، شريطة ألا تعرقل هذه التسهيلات تطبيق أحكام هذه الاتفاقية وخاصة عمليات النقل البري الدولي.

المادة 50

على الأطراف المتعاقدة أن تزود بعضها البعض، بناء على طلب، بالمعلومات الضرورية لتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية، ولا سيما المعلومات المتعلقة بالتصديق على المركبات أو الحاويات البرية، والمتعلقة بالخصائص التقنية لتصميمها.

المادة 51

تشكل المرفقات بهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية.

الفصل السابع

مواد ختامية

المادة 52

التوقيع والإبرام والقبول والمصادقة والانضمام

1- يجوز لجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو الأعضاء في أية وكالة من الوكالات المتخصصة أو في الوكالة الدولية للطاقة الذرية أو الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية وأية دولة أخرى تدعوها الجمعية العامة للأمم المتحدة، أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية:

(أ) بالتوقيع عليها دون تحفظ خاص بالإبرام أو القبول أو المصادقة؛ أو

(ب) بإيداع صك إبرام أو قبول أو مصادقة بعد التوقيع عليها رهناً بالإبرام أو القبول أو المصادقة؛ أو

(ج) بإيداع صك انضمام.

2- ستكون هذه الاتفاقية مفتوحة من أول كانون الثاني/يناير 1976 حتى أول كانون الأول/ديسمبر 1976، ضمناً، لتوقع عليها، في مكتب الأمم المتحدة بجنيف، الدول المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة. وستكون بعد ذلك مفتوحة لانضمامها إليها.

3- يجوز للاتحادات الجمركية أو الاقتصادية، ومعها جميع دولها الأعضاء، أو في أي وقت بعد أن تكون جميع دولها الأعضاء قد أصبحت أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية، أن تصبح أيضاً أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية وفقاً لأحكام الفقرتين 1 و2 من هذه المادة. إلا أن هذه الاتحادات لا يكون لها الحق في التصويت.

4- أما صكوك الإبرام أو القبول أو المصادقة أو الالتزام، فسوف يجري إيداعها لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة 53

بدء النفاذ

1- سيبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد ستة شهور من التاريخ الذي تكون فيه خمس من الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52، قد وقعت عليها دون تحفظ خاص بالإبرام أو القبول أو المصادقة، أو تكون فيه قد أودعت صكوكها الخاصة بالإبرام أو القبول أو المصادقة أو الانضمام.

2- بعد أن تكون خمس من الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 قد وقعت على الاتفاقية دون تحفظ خاص بالإبرام أو القبول أو المصادقة، أو تكون قد أودعت صكوكها الخاصة بالإبرام أو القبول أو المصادقة أو الانضمام، سيبدأ نفاذ هذه الاتفاقية لأجل المزيد من الأطراف المتعاقدة بعد ستة شهور من تاريخ إيداع صكوكها الخاصة بالإبرام أو القبول أو المصادقة أو الانضمام.

3- أن أي صك خاص بالإبرام أو القبول أو المصادقة أو الانضمام، يتم إيداعه بعد بدء نفاذ تعديل على هذه الاتفاقية، سوف يعتبر منطبقاً على هذه الاتفاقية كما هي معدلة.

4- إن أي صك كهذا يتم إيداعه بعد قبول تعديل ما ولكن قبل بدء نفاذه، سوف يعتبر منطبقاً على هذه الاتفاقية كما هي معدلة، في تاريخ بدء نفاذ هذا التعديل.

المادة 54

الانسحاب

- 1- يجوز لأي طرف متعاقد أن ينسحب من هذه الاتفاقية بأن يقدم إشعاراً بهذا الانسحاب إلى الأمين العام للأمم المتحدة.
- 2- يصبح الانسحاب نافذ المفعول بعد 15 شهراً من تاريخ استلام الأمين العام هذا الإشعار.
- 3- لن يؤثر هذا الانسحاب على صلاحية بطاقات النقل البري الدولي التي قبلها مكتب جمارك المغادرة قبل تاريخ نفاذ مفعول الانسحاب، كما أن الضمان الذي تكفله الجمعية الضامنة سيظل صالحاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة 55

الإنهاء

إذا حدث بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية أن انخفض عدد الدول الأطراف المتعاقدة خلال فترة زمنية لمدة 12 شهور متتالية، إلى أقل من خمس دول، فإن نفاذ مفعول هذه الاتفاقية ينتهي من نهاية فترة الإثني عشر شهراً.

المادة 56

إنهاء تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي، عام 1959

- 1- سوف تنهى هذه الاتفاقية اتفاقية النقل البري الدولي عام 1959 وتحل محلها بشأن العلاقات بين الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية.
- 2- سوف تكون شهادات المصادقة الصادرة بشأن المركبات والحاويات البرية تحت شروط اتفاقية النقل البري الدولي عام 1959، مقبولة أثناء مدة صلاحيتها أو أي تمديد لها من أجل نقل البضائع بموجب أختام جمركية وضعتها الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية شريطة أن تظل هذه المركبات والحاويات مستوفية الشروط التي تمت بموجبها الموافقة عليها في الأصل.

المادة 57

تسوية المنازعات

- 1- في حالة أي نزاع بين اثنين أو أكثر من اثنين من الأطراف المتعاقدة يثار بشأن تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، يجب بقدر الإمكان أن تجري تسوية هذا النزاع عن طريق التفاوض بينها أو بأي طريق آخر للتسوية.
- 2- في حالة أي نزاع بين اثنين أو أكثر من اثنين من الأطراف المتعاقدة يثار بشأن تطبيق هذه الاتفاقية، وليس من الممكن تسويته بالوسائل المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، فإنه يجب أن يحال هذا النزاع، بناء على طلب أحد هذه الأطراف، إلى محكمة تحكيم مكونة على النحو التالي: على كل طرف من أطراف النزاع أن يعين وسيطاً وعلى هؤلاء الوسطاء أن يعينوا وسيطاً آخر يصبح رئيساً لهيئة التحكيم. وإذا حدث بعد ثلاثة شهور من استلام طلب الإحالة، أن أحد الأطراف لم ينجح في تعيين وسيط، أو لم ينجح الوسطاء في اختيار هذا الرئيس، فإنه يجوز لأي طرف من هذه الأطراف أن يطلب إلى الأمين العام للأمم المتحدة تعيين وسيط أو تعيين رئيس محكمة التحكيم.
- 3- سيكون قرار محكمة التحكيم المتخذ بموجب أحكام الفقرة 2 ملزماً على أطراف النزاع.
- 4- يجوز لمحكمة التحكيم أن تقرر نظامها الداخلي الخاص.
- 5- ستتخذ قرارات محكمة التحكيم بأغلبية الأصوات.
- 6- في حالة أي خلاف قد يثار بين أطراف النزاع فيما يتعلق بتفسير وتنفيذ الحكم فإنه يجوز لأي من هذه الأطراف أن يقدم هذا الخلاف إلى محكمة التحكيم التي أصدرت الحكم لتصدر قراراً بشأنه.

المادة 58

التحفظات

- 1- يجوز لأية دولة، في وقت توقيعها أو تصديقها أو انضمامها إلى هذه الاتفاقية، أن تعلن أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بالفقرات 2 إلى 6 من المادة 57 من هذه الاتفاقية. ولن تكون الأطراف المتعاقدة الأخرى ملزمة بهذه الفقرات فيما يتعلق بأي طرف متعاقد أبدى مثل هذا التحفظ.

2- ويجوز لأي طرف متعاقد، يكون قد أبدى تحفظاً حسب المنصوص عليه في الفقرة 1 من هذه المادة، أن يسحب في أي وقت هذا التحفظ عن طريق تقديم إشعار بذلك إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

3- وفيما عدا التحفظات المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لن يسمح بإبداء أي تحفظ نحو هذه الاتفاقية.

المادة 58 (مكررة)

سوف يجري إنشاء لجنة إدارية مكونة من جميع الأطراف المتعاقدة. ويوجد في المرفق 8 وصف يبين تكوينها ومهامها ونظامها الداخلي.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

المادة 58 (ثالثاً)

المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

ستقوم اللجنة الإدارية بإنشاء مجلس تنفيذي للنقل البري الدولي كهيئة فرعية ستقوم نيابة عنها بإنجاز المهام المسندة إليها من قبل الاتفاقية واللجنة. ويوجد في المرفق 8 وصف يبين تكوين هذا المجلس ومهامه ونظامه الداخلي.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

المادة 59

الإجراءات المقررة بشأن تعديل هذه الاتفاقية

1- يجوز تعديل هذه الاتفاقية، بما في ذلك مرفقاتها، بناء على اقتراح مقدم من أحد الأطراف المتعاقدة، تبعاً للإجراء المعين في هذه المادة.

2- سوف تقوم اللجنة الإدارية، المكونة من جميع الأطراف المتعاقدة، وفقاً للنظام الداخلي المبين في المرفق 8 ببحث أي تعديل مقترح لهذه الاتفاقية، فأي تعديل من هذا القبيل يتم بحثه أو إعداده أثناء اجتماع اللجنة الإدارية وتعتمده هذه اللجنة بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين المشتركين في التصويت، سيقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإبلاغه إلى الأطراف المتعاقدة من أجل قبولها به.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

3- فيما عدا المنصوص عليه بموجب المادة 60 يبدأ نفاذ أي تعديل مقترح يتم إبلاغه وفقاً للفقرة السابقة فيما يتعلق بجميع الأطراف المتعاقدة، بعد ثلاثة شهور من انقضاء مدة إثني عشر شهراً عقب تاريخ إبلاغ التعديل المقترح لا يكون قد جرى خلالها تقديم أي اعتراض على التعديل المقترح إلى الأمين العام للأمم المتحدة من أية دولة تكون إحدى الدول الأطراف المتعاقدة.

4- في حالة اعتراض على التعديل المقترح يتم تقديمه وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة سوف يعتبر هذا التعديل غير مقبول ولن يكون له مفعول أياً كان.

المادة 60

إجراء خاص لتعديل المرفقات 1 و2 و3 و4 و5 و6 و7 و8 و9 و10

1- يبدأ نفاذ أي تعديل يقترح إدخاله على المرفقات 1 و2 و3 و4 و5 و6 و7 و8 و9 و10 ويكون قد تم بحثه وفقاً للفقرتين 1 و2 من المادة 59 في تاريخ تحدد اللجنة الإدارية وقت اعتماده، ما لم يحدث بحلول تاريخ مسبق تحدد اللجنة الإدارية في الوقت ذاته أن يكون خمس الدول التي هي أطراف متعاقدة أو خمس منها، أيهما أقل، قد أخطر الأمين العام للأمم المتحدة باعترضها على التعديل. وتحدد اللجنة الإدارية المواعيد المشار إليها في هذه الفقرة بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في 12 آب/أغسطس 2006}

2- وعند دخوله حيز النفاذ، يكون أي تعديل معتمد وفقاً للإجراءات المبينة في الفقرة 1 أعلاه، قد أصبح بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة يحل محل أية أحكام سابقة يشير إليها هذا التعديل ويبطل مفعولها.

المادة 61

الطلبات والبلاغات والاعتراضات

سوف يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإحاطة جميع الأطراف المتعاقدة وجميع الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 من هذه الاتفاقية، علماً بأي طلب أو بلاغ أو اعتراض بموجب المادتين 59 و60 أعلاه، وبتاريخ بدأ نفاذ أي تعديل.

المادة 62

مؤتمر الاستعراض

1- يجوز لأية دولة من الأطراف المتعاقدة أن تتقدم إلى الأمين العام للأمم المتحدة بطلب لعقد مؤتمر لغرض استعراض هذه الاتفاقية وإعادة النظر فيها.

2- سوف يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بتوجيه الدعوة إلى عقد مؤتمر استعراضي تدعى إليه كافة الأطراف المتعاقدة وكافة الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 إذا حدث في غضون مدة ستة شهور عقب تاريخ توجيه هذه الدعوة، أن ما لا يقل عن ربع عدد الدول الأطراف المتعاقدة قد أحاط الأمين العام للأمم المتحدة علماً بقبولها طلب عقد هذا المؤتمر.

3- وسيقوم الأمين العام للأمم المتحدة أيضاً بتوجيه الدعوة إلى عقد مؤتمر استعراضي تدعى إليه كافة الأطراف المتعاقدة وكافة الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 في حالة تلقيه طلباً بذلك من اللجنة الإدارية. وسوف تتقدم اللجنة الإدارية بهذا الطلب إذا وافقت عليه أغلبية الحاضرين الذين أدلوا بأصواتهم في اللجنة.

4- وفي حالة الدعوة إلى عقد مؤتمر وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 3 من هذه المادة سيقوم الأمين العام للأمم المتحدة بتوجيه هذه الدعوة إلى جميع الأطراف المتعاقدة ويطلب إليها أن تقدم في غضون مدة ثلاثة شهور المقترحات التي ترغب أن يبحثها المؤتمر. وسيتولى الأمين العام تزويد جميع الأطراف المتعاقدة بمنشور يتضمن جدول الأعمال المؤقت للمؤتمر ومعه نصوص تلك المقترحات، وذلك قبل ثلاثة شهور على الأقل من التاريخ المحدد لانعقاد المؤتمر.

المادة 63

البلاغات

بالإضافة إلى البلاغات والإشعارات المنصوص عليها في المادتين 61 و 62 سيحيط الأمين العام للأمم المتحدة جميع الدول المشار إليها في المادة 52 علماً بما يلي:

- (أ) حالات التوقيع والإبرام والقبول والمصادقة والانضمام بموجب المادة 52؛
- (ب) مواعيد بدء نفاذ هذه الاتفاقية وفقاً للمادة 53؛
- (ج) حالات الانسحاب بموجب المادة 54؛
- (د) إنهاء هذه الاتفاقية بموجب المادة 55؛
- (هـ) التحفظات بموجب المادة 58.

المادة 64

النص الأصلي

سوف يتم، بعد 31 كانون الأول/ديسمبر 1976، إيداع أصل هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي سيقوم بإرسال نسخ صحيحة معتمدة منها إلى كل من الأطراف المتعاقدة وإلى الدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 وهي ليست من الأطراف المتعاقدة.

وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه، المفوضين لهذا الغرض تفويضاً صحيحاً، قد وقعوا هذه الاتفاقية.

حررت في جنيف هذا اليوم الرابع عشر من تشرين الثاني/نوفمبر عام ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين، في نسخة واحدة باللغات الإنكليزية والفرنسية والروسية، وأن النصوص الثلاثة متساوية في الحجية.

2-2 المرفقات باتفاقية النقل البري الدولي، 1975

(بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات بشأنها)

المرفق 1

نموذج بطاقة النقل البري الدولي

النص 1

1- إن بطاقة النقل البري الدولي مطبوعة باللغة الفرنسية باستثناء الصفحة 1 من الغلاف حيث البنود مطبوعة أيضاً باللغة الإنكليزية. كذلك "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" المبينة بالفرنسية على الصفحة 2 من الغلاف مطبوعة أيضاً بالإنكليزية على الصفحة 3 من الغلاف. ومن الممكن أيضاً أن يظهر على جانبها المقلوب، "التقرير المعتمد" بلغة غير الفرنسية حسب ما يكون ملائماً.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.18، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1995}

2- ويجوز أن تكون البطاقات المستعملة في عمليات النقل البري الدولي في إطار سلسلة ضمان إقليمي، مطبوعة بأية لغة رسمية أخرى من لغات الأمم المتحدة، باستثناء الصفحة 1 من الغلاف حيث البنود مطبوعة أيضاً بالإنكليزية أو الفرنسية. كذلك "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة على الصفحة 2 من الغلاف باللغة الرسمية المستعملة من لغات الأمم المتحدة، ومطبوعة أيضاً بالإنكليزية أو الفرنسية على الصفحة 3 من الغلاف.

النص 2

3- في حالة نقل التبغ والكحول التي قد يطلب فيها تقديم مزيد من الضمان من الجمعية الضامنة، وفقاً للمذكرة التفسيرية 0-8-3- بالمرفق 6، يجوز للسلطات الجمركية أن تطلب أن تكون بطاقات النقل البري الدولي موسومة بوضوح بعلامة "تبغ/كحول"، وأن توضع علامة "تبغ/كحول" على الغلاف وعلى جميع المستندات. وبالإضافة إلى ذلك يجب أن تقدم تفاصيل، باللغتين الفرنسية والإنكليزية على الأقل، بشأن فئات التبغ والكحول المكفولة بالضمان، وذلك على ورقة منفصلة مدخلة في البطاقة عقب الصفحة 2 من غلاف البطاقة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994}

مذكرة تفسيرية عن نموذج بطاقة النقل البري الدولي

10-1 (ج) الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

قوائم الشحن المرفقة مع بيان البضائع

إن المادة 10 (ج) من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، تسمح باستعمال قوائم شحن بمثابة مرفق إلى هذه البطاقة حتى ولو كانت هناك رغم ذلك، مساحة من البيان كافية لإدراج جميع البضائع المنقولة. إلا أن ذلك مسموح به فقط إذا كانت قوائم الشحن تحوي جميع التفاصيل اللازمة لبيان البضائع بشكل واضح مقروء وممكن تمييزه، وأن تكون كافة الأحكام الأخرى المنصوص عليها في المادة 10 (ج) معمول بموجبها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend. 2، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1980}

تعليقات على نموذج بطاقة النقل البري الدولي

طريقة إرفاق وثائق إضافية

وفقاً للمادة 10 (ج) أو المادة 11 بشأن استعمال بطاقة النقل البري الدولي، في حالة وجود ما يدعو إلى إرفاق وثائق إضافية مع مستندات أو غلاف هذه البطاقة، يكون على السلطات الجمركية أن ترفقها مع البطاقة بواسطة دباسات أو أدوات أخرى، وأن توسمها بأختام على نحو يجعل إزالتها تترك أثراً واضحة بجلاء على البطاقة.

{الفقرة 43 من الوثيقة TRANS/WP.30/139، والمرفق 3 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/29، الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

وصف البضائع في بيان البضائع (الإطار 9-11 في المستندات)

يجب على الإدارات الجمركية وحملة بطاقات النقل البري الدولي، الالتزام بمراجعة تامة للأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي. كما يجب، إذا لزم الأمر، وصف البضائع في وثائق مرفقة يوضع عليها ختم الجمارك ويشار إليها في الإطار 8 المحدد في المستندات. فمن الضروري على الأقل الوصف التجاري المعتاد للبضائع بما يسمح بتعيين هويتها بوضوح دون التباس للأغراض الجمركية.

{الفقرات 12-15 من الوثيقة TRANS/GE.30/17، الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

إعلان قيمة البضائع

إن عدم وجود إعلان قيمة البضائع على بطاقة النقل البري الدولي لا يتيح أساساً يسمح للإدارات الجمركية باحتجاز البضائع.
{الفقرة 44 من الوثيقة TRANS/GE.30/17}

إنهاء عملية النقل البري الدولي

بالإضافة للكتابات المطلوبة، وجود ختم جمركي واحد وتوقيع واحد فقط ضرورياً وكافياً لإثبات إنهاء عملية النقل البري الدولي، و يمكن ذلك في الإطار 24 إلى 28 من الأرومة رقم 2. ولا يحق لسلطات أخرى غير الجمركية أن تختم أو توقع المستندات؛ القسيمات أو الغلاف الأمامي. تكن تعبئة السلطات المختصة للأرومة رقم 2 من القسيمة، متضمنة ختم الجمارك واحد، التاريخ و الإمضاء، لتبين إلى صاحب بطاقة النقل البري الدولي و الجمعية الضامنة أن إنهاء عملية النقل البري الدولي قد صدّق، مع أو بدون تحفظات.
{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

الأختام الجمركية على الأرومة

يحدث أحياناً أن السلطات الجمركية في بلدان العبور تمتنع عن وضع ختم على الأرومات الموجودة في بطاقات النقل البري الدولي كما هو مشروط في الاتفاقية. ومع أن حدوث مثل هذه الحالات غير مسموح به، إلا أنها لا تضر بصلاحية عملية النقل البري الدولي طالما تقوم مكاتب المقصد بقبول بطاقة النقل البري الدولي (في الطريق).
{الفقرة 57 من الوثيقة TRANS/GE.30/135؛ الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

الأختام الجمركية على الورقة الصفراء

طلبت السلطات الجمركية في بعض البلدان وضع أختام جمركية على الورقة الصفراء الموجودة في بطاقة النقل البري الدولي والتي ليست معروضة للاستعمال الجمركي ولكنها أدخلت في البطاقة لتكون بمثابة مثال بلغة بلد المغادرة من أجل تعبئة المستندات. ولذلك أبديت توصية بإدخال صلائب في بطاقة النقل البري الدولي في الإطارات 13-15 والإطارات 23 و28 في الإطار 6 المحدد على أرومة الورقة الصفراء يتبين بوضوح أن الأختام والتوقيعات الجمركية ليست ضرورية على هذه الورقة الصفراء الموجودة في بطاقة النقل البري الدولي.
{الفقرتان 48 و49 من الوثيقة TRANS/WP.30/139}

الترجمات اللغوية للأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

أبدت توصية بأن تظهر "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" أيضاً على ظهر صفحة بيان البضائع (ليس للاستعمال الجمركي) في هذه البطاقة، بأية لغة قد تكون ملائمة لتسهيل التعبئة الصحيحة للبطاقة وحسن استعمالها.

{الفقرة 45 من الوثيقة TRANS/WP.30/159}

الأشكال البديلة التي تعتبر إثباتاً لإنهاء عملية نقل بري دولي

بغية إنشاء أشكال بديلة لإثبات إنهاء عملية نقل بري دولي، هناك توصية مقدمة إلى السلطات الجمركية بأن تقبل، بصفة استثنائية، كدليل على إثبات صحة الإفراج عن بطاقات النقل البري الدولي، تمد المعلومات التالية على سبيل المثال، استجابنا لتساؤلاتهم:

- أي شهادة رسمية أو تأكيد إنهاء عملية النقل البري الدولي تحت غطاء نفس عملية نقل بري دولي أجرت من قبل طرف متعاقد آخر و تلت هذه عملية النقل البري الدولي المعنية أو تأكيد انتقال السلع إلى إجراء جمركي آخر أو نظام رقابة جمركية آخر، على سبيل المثال تحويل أغراض للاستعمال المنزلي؛

- القسيمة رقم 1 أو رقم 2 محتومة من قبل هذا الطرف المتعاقد أو نسخة منها تمدها المنظمة الدولية كما تشير لذلك المادة 6 من الاتفاقية إثباتاً لأنها نسخة مطابقة للأصل.

{الفقرة 38 من الوثيقة TRANS/WP.30/159؛ الفقرة 26 من الوثيقة

TRANS/WP.30/192 و الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

إيداء التحفظات

ينبغي على السلطات الجمركية أن تشير بكل وضوح إلى أي تحفظات إزاء إنهاء عملية نقل بري دولي، كما ينبغي أن تبين وجود التحفظات في الإطار 27 من الوصل رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي بوضع حرف "R" تحت البند رقم 5 على المستند رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي مع إتمام تقرير بطاقة النقل البري الدولي المصدق عليه، إذا أستوجب الأمر.

{الفقرة 12 من الوثيقة TRANS/GE.30/8؛ الفقرة 26 من

الوثيقة TRANS/WP.30/192؛ الفقرة 46 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59 و

المرفق 5}

نموذج و أشكال بطاقة النقل البري الدولي التي تطبع و توزع حاليا

لكي تعرقل طرق تزييف بطاقة النقل البري الدولي و لتسهيل توزيعها و تسجيلها، أشكال بطاقة النقل البري الدولي المطبوعة و الموزعة حاليا قد تحتوي على التفاصيل و السمات الإضافية التي لا تظهر في نموذج بطاقة النقل البري الدولي المدرج في الملحق 1، مثل الهوية، أعداد الصفحات و مشفر بالبار بالإضافة إلى سمات واقية أخرى. هذه التفاصيل و السمات الإضافية يجب أن تُقر اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي في شأنها.

{الفقرة 26 من الوثيقة TRANS/WP.30/192 و الفقرة 46 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/59 و المرفق 5}

تعبئة بطاقة النقل البري الدولي

رقم 10 (ب) من الأحكام بخصوص استعمال بطاقة النقل البري الدولي لا يمنع التعبئة يدوياً أو بأيّ وسائل أخرى، طالما تكون التفاصيل مقروءة بوضوح.

{الفقرة 77 من الوثيقة TRANS/WP.30/200؛ الفقرة 63 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/67 و المرفق 3}

تعبئة الإطار 26 من المستند رقم 2 و البند 3 على القسيمة رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي

هناك توصية بأن تقع تعبئة هذه الإطارات المشار إليها أعلاه (26 من المستند رقم 2 و البند 3 على القسيمة رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي) عند إفراغ الشحن، من طرف مكاتب الجمارك للوجهة فقط، و ليس من قبل مكاتب الجمارك للخروج (في الطريق).

{الفقرة 61 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 و المرفق 4 الفقرة 11 من الوثيقة

{TIRExB/REP/15

استخدام أوراق إضافية في حالة وجود عدة مكاتب جمارك ببلد المغادرة أو بلد المقصد

طبقاً للفقرة 6 من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، يلزم استخدام ورقتين إضافيتين لكل مكتب جمارك إضافي ببلد المغادرة أو بلد المقصد. وتمشياً مع المذكرة التفسيرية 0-1(ب)، فإن كل مرحلة وطنية لنقل بري دولي تقع بين مكاتب جمارك متتاليين، مهما كان وضعهما، يمكن اعتبارها عملية نقل بري دولي. ولضمان عدم حدوث انقطاع في الضوابط الجمركية، ينصح باستخدام مجموعة واحدة من القسيمات رقم 1/رقم 2 وتطبيق عملية إفراج منفصلة لكل عملية نقل بري دولي. وحيثما وجدت عدة مكاتب جمارك للمغادرة، فإن مكاتب جمارك المغادرة المتعاقبة لا تبدأ فقط عملية نقل بري دولي جديدة وإنما تشهد أيضاً على انتهاء عملية النقل البري الدولي السابقة وذلك بملء القسيمة رقم 2 والكعب رقم 2 المناظرين في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى ذلك فإن مكاتب جمارك المغادرة المتتالية تضطلع أيضاً بدور مكاتب جمارك المقصد أو الخروج (على الطريق) بالنسبة للسلع المحملة في مكاتب المغادرة السابقة. وينطبق هذا أيضاً، مع ما يلزم من تعديل، في حالة وجود عدة مكاتب جمارك ببلد المقصد. فمكتب المقصد السابق (أو مكاتب الجمارك السابقة) لا يشهد (أو تشهد) على انتهاء عملية النقل البري الدولي السابقة وحسب، وإنما يبدأ (أو تبدأ) عملية نقل بري دولي جديدة بملء القسيمة رقم 1 والكعب رقم 1 المناظرين في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى هذا، مكتب (أو مكاتب) المقصد السابق (أو السابقة) يضطلع (تضطلع) بدور بمكتب جمارك المغادرة أو الدخول (على الطريق) بالنسبة للسلع المتجهة إلى مكتب (أو مكاتب) المقصد التالي (أو التالية).

{الفقرة 25 من الوثيقة TIRExB/REP/17 والمرفق؛ الفقرة 68 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/71 والمرفق 2}

مراجع للنسخة الأولى من نموذج بطاقة النقل البري الدولي

- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.26، و دخل حيز النفاذ في أول نيسان/أبريل 2006
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.10، و دخل في حيز النفاذ في 23 أيار/مايو 1989
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل في حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1987
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، و التعديل 1، الذين دخلا حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1986
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.2، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1980

مراجع للنسخة الأولى من نموذج بطاقة النقل البري الدولي

- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.26، و دخل حيز النفاذ في أول نيسان/أبريل 2006
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

الصفحة 1 من الغلاف

[الصفحة 3
من المرفق 1]

(إسم المنظمة الدولية)
بطاقة النقل البري الدولي*
المرفق
المستندات
<p>1- صالحة لقبول البضائع لدى مكتب جمارك المغادرة حتى تاريخ _____</p> <p>2- جهة الإصدار _____ (اسم جهة الإصدار)</p> <p>3- إسم حامل البطاقة _____ (رقم الهوية الإسم والعنوان والبلد)</p> <p>4- توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وخاتم الجهة: _____ 5- توقيع أمين المنظمة الدولية:</p>
<p>(يُملأ قبل استخدام حامل البطاقة)</p> <p>6- بلد المغادرة _____</p> <p>7- بلد/بلدان الوجهة⁽¹⁾ _____</p> <p>8- رقم/أرقام تسجيل الناقلات/الناقلات البرية⁽¹⁾ _____</p> <p>9- شهادة/شهادات قبول الناقلات/الناقلات البرية (رقمها/أرقامها وتاريخها/تواريخها)⁽¹⁾ _____</p> <p>10- رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات⁽¹⁾ _____</p> <p>11- الملاحظات _____</p> <p>12- توقيع حامل البطاقة: _____</p> <p>(1) يرجى حذف العبارة التي لا تنطبق على الحالة</p>
<p>* انظر المرفق 1 من اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، التي أعدت برعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.</p>

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

الصفحة 2 من الغلاف

[الصفحة 4
من المرفق 1]

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

الف - أحكام عامة

- 1- **الإصدار:** يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- 2- **اللغة:** تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة 1 من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنجليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة 2 من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- 3- إن البطاقات المستخدمة في عمليات النقل البري الدولي داخل شبكة ضمانات إقليمية يمكن طباعتها بأية لغة أخرى من اللغات الرسمية للأمم المتحدة ما عدا الصفحة الأولى من الغلاف، حيث تطبع البنود أيضاً بالإنجليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة 2 من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنجليزية أو الفرنسية في الصفحة 3 من الغلاف.
- 4- **الصلاحية:** تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي بالبلد المقصود، شريطة أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند 1 من الصفحة 1 من الغلاف).
- 5- **عدد البطاقات:** يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قارورة ومقطورة) أو لمجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (نظر أيضاً البند 10 (د) (أناه)).
- 6- **عدد مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة:** يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة، شريطة ألا يزيد عددهما الإجمالي عن أربعة مكاتب. ولا يجوز تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود إلا إذا كانت جميع مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة قد قبلت تلك البطاقة (نظر أيضاً البند 10 (د) (أناه)).
- 7- **عدد الاستمارات:** عندما يكون هناك مكتب جمارك واحد في بلد المغادرة ومكتب جمارك واحد في بلد المقصد، يجب أن تتضمن بطاقة النقل البري الدولي ما لا يقل عن صفحتين من أجل بلد المغادرة وصفحتين من أجل بلد المقصد وصفحتين من أجل كل بلد يتم عبوره. ويلزم صفتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
- 8- **تقديم البطاقة في مكاتب الجمارك:** تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/الحاويات في كل مكتب جمركي في بلاد المغادرة أو البلاد التي تقع على الطريق والبلاد المقصودة. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب جمارك في بلاد المغادرة بالتوقيع ووضع ختم التاريخ عند البند 17 الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- 9- **المسح والكتابة فوق الكلام:** لا يجوز المسح أو الكتابة فوق الكلام في بطاقة النقل البري الدولي. ويتم تصحيح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي أجرى التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصدق السلطات الجمركية على ذلك.
- 10- **المعلومات المتعلقة بالتسجيل:** عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- 11- **بيان البضائع:**
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق لسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتقديراً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالنصوص المترجمة المطلوبة.
 - (ب) ينبغي طباعة البيانات الواردة في بيان البضائع بواسطة الآلة الكتبية أو نسخها بحيث تكون مقروءة بوضوح على جميع الصفحات. ولن تقبل سلطات الجمارك أية صفحات غير مقروءة.
 - (ج) يجوز أن ترفق بالمستندات صفحات منفصلة مثل بيان البضائع أو المستندات التجارية للبيانات المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: 1° عدد الصفحات المرفقة (المربع 8)؛ 2° عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربع 9 من 9 إلى 11).
 - (د) عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، تدرج محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع).
 - (هـ) وبالمثل، إذا كان ثمة أكثر من بلد جمارك في بلاد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تتم معابقتها أو التي يفترض أن يعاينها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- 12- **قوائم التغليف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك:** عندما تطلب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة 2 من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع 8 من جميع المستندات.
- 13- **التوقيع:** يجب أن تكون جميع المستندات (البندان 14 و 15) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- 14- **جيم - العوارض أو الحوادث**

في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادث على الطريق، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، إذا كان هناك مكتب جمارك على مقربة، أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، بالاتصال بأية سلطات أخرى من سلطات البلد المخصصة. وتتولى السلطات المعنية، بالسرعة الممكنة، تحرير التقرير المصدق الواردة في بطاقة النقل البري الدولي.
- 15- في حال وقوع حادث تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. ويجب أن تتضمن البطاقة العبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة" لكي تكون المركبة أو الحاوية النبيلة مرخصة لنقل البضائع المحتومة بختم الجمارك. وعلاوة على ذلك، يتم ختمها وتدرج بيانات الختم في التقرير المصدق. غير أنه، في حال عدم وجود مركبة أو حاوية مرخصة، يجوز نقل البضائع إلى مركبة أو حاوية غير مرخصة، شريطة أن تتوفر فيها ضمانات كافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية البت فيما إذا كانت هي أيضاً تستسمح بمواصلته نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
- 16- في حال وجود خطر محقق يستوجب تفريغ كامل الحمولة أو جزء منها فوراً، يجوز للناقل أن يتخذ هذا الإجراء بمبادرة منه وبدون طلب أو انتظار أي إجراء من قبل السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لاتخاذ ذلك الإجراء حرصاً على سلامة المركبة أو الحاوية أو الشحنة. وحال اتخاذ ما قد تقتضيه الحالة الطارئة من تدابير وقائية، عليه إبلاغ إحدى السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه بغية التحقق من الواقع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- 17- يظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- 18- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة ببطاقة النقل البري الدولي ذاتها يُنصوب أن تقوم جهات إصدار البطاقة بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان المرور.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

[الصفحة 5

من المرفق 1
(بيضاء)]

المستند رقم 1 الصفحة 1		1- بطاقة تير رقم	
2- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة _____ -1 _____ -2 _____ -3		3- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		4- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
		5- بلد المغادرة	
		6- بلد/بلدان الوجهة	
7- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		8- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
بيان البضائع			
9- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات أو المواد (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		10- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
		11- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	
		16- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)	
12- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		13- أقر بأن البيانات الواردة في البنود 1-12 أعلاه صحيحة وكاملة	
		14- المكان والتاريخ	
		15- توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
1- مكتب الجمارك		17- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وخاتم التاريخ	
2- مكتب الجمارك			
3- مكتب الجمارك			
18- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر			
19- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		20- الوقت المسموح به للمرور	
21- تم التسجيل في مكتب الجمارك في		تحت رقم	
22- متفرقات (حظ السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)			
23- توقيع موظف الجمارك وخاتم التوقيع			

الإيصال رقم 1 الصفحة 1		لبطاقة تير رقم	
1- قبله مكتب الجمارك في _____		6- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ	
2- تحت الرقم _____			
3- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة _____			
4- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة			
5- متفرقات (الطريق المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

الصفحة 6
من المرفق 1
[[خضراء]]

المستند رقم 2 الصفحة 2		1- بطاقة تبر الرقم	
2- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة -1 _____ -2 _____ -3 _____		3- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		4- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
		5- بلد المغادرة	
		6- بلد/بلدان الوجهة	
7- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		8- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
بيان البضائع			
9- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		10- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
		11- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	
		16- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)	
12- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		13- أقر بأن البيانات الواردة في البنود 1-12 أعلاه صحيحة وكاملة	
		14- المكان والتاريخ	
		15- توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
1- مكتب الجمارك		17- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وخاتم التاريخ	
2- مكتب الجمارك			
3- مكتب الجمارك			
18- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر		24- شهادة الإفراج (من قبل مكتب جمارك بلد الخروج أثناء المرور أو بلد الوجهة)	
19- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		20- الوقت المسموح به للمرور	
21- تم التسجيل في مكتب الجمارك في تحت رقم		25- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	
22- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)		26- عدد الطرود المفرج عنها	
23- توقيع موظف الجمارك وخاتم التوقيع		27- الحجوزات	
28- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ			

الإيصال رقم 1 الصفحة 1		لبطاقة تبر الرقم	
1- وقت الوصول المسجل من قبل مكتب الجمارك		6- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ	
2- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة			
3- أفرج عن _____ طرد أو مادة (كما هو موضح في بيان البضائع)			
4- الأختام الجديدة			
5- الحجوزات			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

الصفحة 7
من المرفق 1
[صفرأء]

تقرير مصدق			
موضوع وفقا لأحكام المادة 25 من اتفاقية النقل البري الدولي (انظر أيضا القواعد من 13 إلى 17 المتعلقة باستخدام بطاقة النقل البري الدولي (بطاقة تير))			
1- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	2- بطاقة تير	رقم	
	3- إسم المنظمة الدولية		
4- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات	5- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)		
6- خاتم الجمارك	8- ملاحظات	غير سليم	سليم
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7- مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها		غير سليمة	سليمة
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9- <input type="checkbox"/> لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة <input type="checkbox"/> السلع المحددة في البنود 10 إلى 13 مفقودة أو تالفة على النحو المبين في العمود 12			
10- (أ) مقصورة/مقصورات الشحنة /الشحنات أو حاويتها/حاوياتها (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها	11- عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع	12- مفقودة أو تالفة (التالفة)	13- ملاحظات (يرجى بيان تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة)
14- تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملابسها			
15- التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من مواصلة <input type="checkbox"/> وضع أختام جديدة. عددها _____ وصفها _____ <input type="checkbox"/> تحويل الحمولة (انظر البند 16 أدناه) <input type="checkbox"/> تدابير أخرى			
16- في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة/المركبات الحاوية/الحاويات المستخدمة بديلا رقم تسجيلها هل			
(أ) المركبة	تمت الموافقة	رقم مصدقة عليها الموافقة	عدد الخواتم وتفاصيلها
	لا <input type="checkbox"/>		
	نعم <input type="checkbox"/>		
رقم التعريف	<input type="checkbox"/>		
(ب) الحاوية	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>		
17- السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق		18- إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه واسطة النقل البري الدولي	
المكان/التاريخ/الخاتم		التوقيع	
التوقيع			

يرجى وضع إشارة X داخل المربع المناسب

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 1

الصفحة 3 من الغلاف

[الصفحة 8

من المرفق 1]

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

الف - أحكام عامة

- 1- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- 2- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة 1 من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنجليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة 2 من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- 3- إن البطاقات المستخدمة في عمليات النقل البري الدولي داخل شبكة ضمانات إقليمية يمكن طباعتها بأية لغة أخرى من اللغات الرسمية للأمم المتحدة ما عدا الصفحة الأولى من الغلاف، حيث تطبع البنود أيضاً بالإنجليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة 2 من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنجليزية أو الفرنسية في الصفحة 3 من الغلاف.
- 3- الصلاحية: تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي بالبلد المقصود، بشرط أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند 1 من الصفحة 1 من الغلاف).
- 4- عدد البطاقات: يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قاطرة ومقطورة) أو مجموعة من الحاويات بحملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند 10 (د) أدناه).
- 5- عدد مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة: يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة، بشرط ألا يزيد عددها الإجمالي عن أربعة مكاتب. ولا يجوز تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود إلا إذا كانت جميع مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة قد قبلت تلك البطاقة (انظر أيضاً البند 10 (هـ) أدناه).
- 6- عدد الاستمارات: عندما يكون هناك مكتب جمارك واحد في بلد المغادرة ومكتب جمارك واحد في بلد المقصد، يجب أن تتضمن بطاقة النقل البري الدولي ما لا يقل عن صفحتين من أجل بلد المغادرة وصفحيتين من أجل بلد المقصد وصفحيتين من أجل كل بلد يتم عبوره. ويلزم صفحتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
- 7- تقديم البطاقة في مكاتب الجمارك: تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/الحاويات في كل مكتب جمركي في بلاد المغادرة أو البلاد التي تقع على الطريق والبلاد المقصودة. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب جمارك في بلاد المغادرة بالتوقيع ووضع ختم التاريخ عند البند 17 الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- 8- المسح والكتابة فوق الكلام: لا يجوز المسح أو الكتابة فوق الكلام في بطاقة النقل البري الدولي. ويتم تصحيح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي أجرى التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصديق السلطات الجمركية على ذلك.
- 9- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- 10- بيان البضائع:
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق لسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتعادياً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالنصوص المترجمة المطلوبة.
 - (ب) ينبغي طباعة البيانات الواردة في بيان البضائع بواسطة الآلة الكاتبة أو نسخها بحيث تكون مقروءة بوضوح على جميع الصفحات. ولن تقل سلطات الجمارك أية صفحات غير مقروءة.
 - (ج) يجوز أن ترفق بالمستندات صفحات منفصلة مثل بيان البضائع أو المستندات التجارية المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: "1" عدد الصفحات المرفقة (الربيع 8)؛ "2" عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدروحة في الصفحات المرفقة (المربعات من 9 إلى 11).
 - (د) عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، تدرج محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع).
 - (هـ) وبالمثل، إذا كان ثمة أكثر من بلد جمارك في بلاد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تتم معابنتها أو التي يفترض أن يعابنها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- 11- قوائم العلف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك: عندما تطلب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة 2 من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع 8 من جميع المستندات.
- 12- التوقيع: يجب أن تكون جميع المستندات (البنود 14 و 15) موقعة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- 13- جيم - العوارض أو الحوادث: في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادث على الطريق، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، إذا كان هناك مكتب جمارك على مقربة، أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، بالاتصال بأية سلطات أخرى من سلطات البلد المختصة. وتتولى السلطات المعنية، بالسرعة الممكنة، تحرير التقرير المصدق الواردة في بطاقة النقل البري الدولي.
- 14- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. ويجب أن تتضمن البطاقة العبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة" لكي تكون المركبة أو الحاوية البديلة مرخصة لنقل البضائع المحتومة بحتم الجمارك. وعلاوة على ذلك، يتم ختمها وتدرج بيانات الختم في التقرير المصدق. غير أنه، في حال عدم وجود مركبة أو حاوية مرخصة، يجوز نقل البضائع إلى مركبة أو حاوية غير مرخصة، بشرط أن تتوفر فيها ضمانات كافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية الت فيما إذا كانت هي أيضاً ستسمح بمواصله نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
- 15- في حال وجود خطر حاد قد يستوجب تفريغ كامل الحمولة أو جزء منها فوراً، يجوز للناقل أن يتخذ هذا الإجراء بمبادرة منه ودون طلب أو انتظار أي إجراء من قبل السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لاتخاذ ذلك الإجراء حرصاً على سلامة المركبة أو الحاوية أو الشحنة. وحال اتخاذ ما قد تقتضيه الحالة الطارئة من تدابير وقائية، عليه إبلاغ إحدى السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه بغية التحقق من الوقائع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- 16- يظل التقرير المصدق مرفقاً بطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- 17- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة بطاقة النقل البري الدولي ذاتها يُستصوب أن تقوم جهات إصدار البطاقة بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان المرور.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

الصفحة 1 من الغلاف

[الصفحة 9

من المرفق 1]

(إسم المنظمة الدولية)
بطاقة النقل البري الدولي*
الرقم
المستندات.....
1- صالحة لقبول البضائع لدى مكتب جمارك المغادرة حتى تاريخ _____
2- جهة الإصدار _____
(اسم جهة الإصدار)
3- إسم حامل البطاقة _____
(رقم الهوية الإسم والعنوان والبلد)
4- توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وخاتم الجهة: _____
5- توقيع أمين المنظمة الدولية: _____
(يملأ قبل استخدام حامل البطاقة)
6- بلد المغادرة _____
7- بلد/بلدان الوجهة ⁽¹⁾ _____
8- رقم/أرقام تسجيل الناقلات/الناقلات البرية ⁽¹⁾ _____
9- شهادة/شهادات قبول الناقلات/الناقلات البرية (رقمها/أرقامها وتاريخها/تواريخها) ⁽¹⁾ _____
10- رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات ⁽¹⁾ _____
11- الملاحظات _____
12- توقيع حامل البطاقة: _____
(1) يرجى حذف العبارة التي لا تنطبق على الحالة

* انظر المرفق 1 من اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، التي أعدت برعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

الصفحة 2 من الغلاف

الصفحة 10
من المرفق 1

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

الف - أحكام عامة

- 1- **الإصدار:** يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- 2- **اللغة:** تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة 1 من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنجليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة 2 من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- إن البطاقات المستخدمة في عمليات النقل البري الدولي داخل شبكة ضمانات إقليمية يمكن طباعتها بأية لغة أخرى من اللغات الرسمية للأمم المتحدة ما عدا الصفحة الأولى من الغلاف، حيث تطبع البنود أيضاً بالإنجليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة 2 من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنجليزية أو الفرنسية في الصفحة 3 من الغلاف.
- 3- **الصلاحية:** تنقل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي بالبلد المقصود، شريطة أن يكون قد تم تقديمتها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند 1 من الصفحة 1 من الغلاف).
- 4- **عدد البطاقات:** يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قائرة ومقطورة) أو لمجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (نظر أيضاً البند 10 (د) أعلاه).
- 5- **عدد مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة:** يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة، شريطة ألا يزيد عددها الإجمالي عن أربعة مكاتب. ولا يجوز تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود إلا إذا كانت جميع مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة قد قبلت تلك البطاقة (نظر أيضاً البند 10 (هـ) أعلاه).
- 6- **عدد الاستمارات:** عندما يكون هناك مكتب جمارك واحد في بلد المغادرة ومكتب جمارك واحد في بلد المقصد، يجب أن تتضمن بطاقة النقل البري الدولي ما لا يقل عن صفتين من أجل بلد المغادرة و صفتين من أجل بلد المقصد و صفتين من أجل كل بلد يتم عبوره. ويلزم صفتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
- 7- **تقديم البطاقة في مكتب الجمارك:** تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/الحاويات في كل مكتب جمركي في بلاد المغادرة أو البلاد التي تقع على الطريق والبلاد المقصودة. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب جمارك في بلاد المغادرة بالتوقيع ووضع ختم التاريخ عند البند 17 الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي ستستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.

باء - كيفية ملء بطاقة النقل البري الدولي

- 8- **المسح والكتابة فوق الكلام:** لا يجوز المسح أو الكتابة فوق الكلام في بطاقة النقل البري الدولي. ويتم تصحيح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي أجرى التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصدق السلطات الجمركية على ذلك.
- 9- **المعلومات المتعلقة بالتسجيل:** عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأنشابه المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- 10- **بيان البضائع:**
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق لسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتغادياً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالنصوص المترجمة المطلوبة.
 - (ب) ينبغي طباعة البيانات الواردة في بيان البضائع بواسطة الآلة الكاتبة أو نسخها بحيث تكون مقروءة بوضوح على جميع الصفحات. ولن تقبل سلطات الجمارك أية صفحات غير مقروءة.
 - (ج) يجوز أن ترفق بالمستندات صفحات منفصلة مثل بيان البضائع أو المستندات التجارية للبيانات المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: '1' عدد الصفحات المرفقة (المربع 8)؛ '2' عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربع 9 من 11).
 - (د) عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، تدرج محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع).
 - (هـ) وبالمثل، إذا كان ثمة أكثر من بلد جمارك في بلاد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تتم معابنتها أو التي يعترض أن يعاينها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- 11- **قوائم التغليف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك:** عندما تطلب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة 2 من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع 8 من جميع المستندات.
- 12- **التوقيع:** يجب أن تكون جميع المستندات (البندان 14 و 15) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- 13- **جيم - العوارض أو الحوادث**
في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادث على الطريق، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، إذا كان هناك مكتب جمارك على مقربة، أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، بالاتصال بأية سلطات أخرى من سلطات البلد المختصة. وتتولى السلطات المعنية، بالسرعة الممكنة، تحرير التقرير المصدق الواردة في بطاقة النقل البري الدولي.
- 14- في حال وقوع حادث تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. ويجب أن تتضمن البطاقة العجزة 'بضائع ثقيلة أو ضخمة' لكي تكون المركبة أو الحاوية البديلة مرخصة لنقل البضائع المختومة بختم الجمارك. وعلاوة على ذلك، يتم ختمها وتدرج بيانات الختم في التقرير المصدق. غير أنه، في حال عدم وجود مركبة أو حاوية مرخصة، يجوز نقل البضائع إلى مركبة أو حاوية غير مرخصة، شريطة أن تتوفر فيها ضمانات كافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية البت فيما إذا كانت هي أيضاً ستسمح بمواصلة نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
- 15- في حال وجود خطر محقق يستوجب تفريغ كامل الحمولة أو جزء منها فوراً، يجوز للنقل أن يتخذ هذا الإجراء بمبادرة منه وبدون طلب أو انتظار أي إجراء من قبل السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لاتخاذ ذلك الإجراء حرصاً على سلامة المركبة أو الحاوية أو الشحنة. وحال اتخاذ ما قد تقتضيه حالة الطارئة من تدابير وقائية، عليه إبلاغ إحدى السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه بغية التحقق من الوقوع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- 16- يظل التقرير المصدق مرفقاً بطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- 17- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة بطاقة النقل البري الدولي ذاتها يُستصوب أن تقوم جهات إصدار البطاقة بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان المرور.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

[الصفحة 11 من
المرفق 1]

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)



قائمة بالبضائع التي يجب نقلها بموجب بطاقة


النقل البري الدولي للتبغ/الكحول هذه

- (1) الكحول الايثيلي غير المتغير طبيعته وله قوة بالحجم تبلغ 80 في المائة أو أعلى (HS Code: 22.07.10)
- (2) الكحول الايثيلي غير المتغير طبيعته وله قوة بالحجم أقل من 80 في المائة، والمسكرات الكحولية والروحيات المعطرة وغيرها من المشروبات الكحولية، والمستحضرات الكحولية المركبة من النوع المستعمل لصناعة المشروبات (HS Code: 22.08)
- (3) السيكار والشيروت واللفافات التي تحوي تبغ (HS Code: 24.02.10)
- (4) السجاير التي تحوي تبغ (HS Code: 24.02.20)
- (5) تبغ التدخين سواء يحوي أو لا يحوي بدائل تبغ بأية نسبة (HS Code: 24.03.10)

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

[الصفحة 12
من المرفق 1
(بيضاء)]

المستند رقم 1 الصفحة 1		1- بطاقة تير //رقم//	
2- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة _____ -1 _____ -2 _____ -3		3- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		4- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
		5- بلد المغادرة	6- بلد/بلدان الوجهة
7- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		8- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
بيان البضائع			
9- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		10- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
		11- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	16- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)
12- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		13- أقر بأن البيانات الواردة في البنود 1-12 أعلاه صحيحة وكاملة	17- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وخاتم التاريخ
		14- المكان والتاريخ	
		15- توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
		العدد	
1- مكتب الجمارك			
2- مكتب الجمارك			
3- مكتب الجمارك			
18- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر			
19- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		20- الوقت المسموح به للمرور	
21- تم التسجيل في مكتب الجمارك في		تحت رقم	
22- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)			
23- توقيع موظف الجمارك وخاتم التوقيع			

الإيصال رقم 1 الصفحة 1		لبطاقة تير //رقم//	
1- قبله مكتب الجمارك في _____		6- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ	
2- تحت الرقم _____			
3- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة _____			
4- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة			
5- متفرقات (الطريق المحددة، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

[الصفحة 13
من المرفق 1
(خضراء)]

المستند رقم 2 الصفحة 2		1- بطاقة تير رقم	
2- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة _____ -1 _____ -2 _____ -3		3- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		4- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
		5- بلد المغادرة	
		6- بلد/بلدان الوجهة	
7- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		8- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
بيان البضائع			
9- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		10- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
		11- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	
		16- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)	
12- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		13- أقر بأن البيانات الواردة في البنود 1-12 أعلاه صحيحة وكاملة	
		14- المكان والتاريخ	
		15- توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
1- مكتب الجمارك			
2- مكتب الجمارك			
3- مكتب الجمارك			
18- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر		24- شهادة الإفراج (من قبل مكتب جمارك بلد الخروج أثناء المرور أو بلد الوجهة)	
19- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		20- الوقت المسموح به للمرور	
21- تم التسجيل في مكتب الجمارك في تحت رقم		25- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	
22- متفرقات (حظ السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)		26- عدد الطرود المفرج عنها	
23- توقيع موظف الجمارك وخاتم التوقيع		27- الحجوزات	
28- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ			
الإيصال رقم 1 الصفحة 1			
لبطاقة تير			
1- وقت الوصول المسجل من قبل مكتب الجمارك			
2- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة			
3- أفرج عن _____ طرد أو مادة (كما هو موضح في بيان البضائع)			
4- الأختام الجديدة			
5- الحجوزات			
6- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

الصفحة 14
من المرفق 1
(صفراء)

تقرير مصدق			
موضوع وفقا لأحكام المادة 25 من اتفاقية النقل البري الدولي (انظر أيضا القواعد من 13 إلى 17 المتعلقة باستخدام بطاقة النقل البري الدولي (بطاقة تير))			
1- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	2- بطاقة تير رقم		
	3- إسم المنظمة الدولية		
4- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات	5- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)		
6- خاتم الجمارك	سليم	غير سليم	8- ملاحظات
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7- مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها	سليمة	غير سليمة	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9- لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة <input type="checkbox"/> السلع المحددة في البنود 10 إلى 13 مفقودة أو تالفة على النحو المبين في العمود 12			
10- (أ) مقصورة/مقصورات الشحنة /الشحنات أو حاويتها/حاوياتها (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها	11- عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع	12- مفقودة أو تالفة (التالفة)	13- ملاحظات (يرجى بيان تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة)
14- تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملابسها			
15- التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من مواصلة <input type="checkbox"/> وضع أختام جديدة. عددها _____ وصفها _____ <input type="checkbox"/> تحويل الحمولة (انظر البند 16 أدناه) <input type="checkbox"/> تدابير أخرى			
16- في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة/المركبات/الحاوية/الحاويات المستخدمة بديلاً رقم تسجيلها هل تمت الموافقة نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> رقم التعريف <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> رقم التعريف <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> رقم التعريف <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> رقم التعريف <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
17- السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق		18- إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه واسطة النقل البري الدولي	
المكان/التاريخ/الخاتم		التوقيع	
التوقيع		التوقيع	
يرجى وضع إشارة X داخل المربع المناسب			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص 2

الصفحة 3 من الغلاف

الصفحة 15

من المرفق 1

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

الف - أحكام عامة

- 1- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- 2- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة 1 من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنجليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة 2 من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- 3- الصلاحية: تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي بالبلد المقصود، شريطة أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (بند 1 من الصفحة 1 من الغلاف).
- 4- عدد البطاقات: يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قاطرة ومقطورة) أو لمجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند 10 (د) إن شاء الله).
- 5- عدد مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة: يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصودة، شريطة ألا يزيد عددها الإجمالي عن أربعة مكاتب. ولا يجوز تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود إلا إذا كانت جميع مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة قد قبلت تلك البطاقة (انظر أيضاً البند 10 (هـ) إن شاء الله).
- 6- عدد الاستمارات: عندما يكون هناك مكتب جمارك واحد في بلد المغادرة ومكتب جمارك واحد في بلد المقصد، يجب أن تتضمن بطاقة النقل البري الدولي ما لا يقل عن صفتين من أجل بلد المغادرة وصفتين من أجل بلد المقصد وصفتين من أجل كل بلد يتم عبوره. ويلزم صفتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
- 7- تقديم البطاقة في مكاتب الجمارك: تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/الحاويات في كل مكتب جمركي في بلاد المغادرة أو البلاد التي تقع على الطريق والبلاد المقصودة. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب جمارك في بلاد المغادرة بالتوقيع ووضع ختم التاريخ عند البند 17 الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- 8- المسح والكتابة فوق الكلام: لا يجوز المسح أو الكتابة فوق الكلام في بطاقة النقل البري الدولي. ويتم تصحيح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي أجرى التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصدق السلطات الجمركية على ذلك.
- 9- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- 10- بيان البضائع:
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق لسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتقالياً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالنصوص المترجمة المطلوبة.
 - (ب) ينبغي طباعة البيانات الواردة في بيان البضائع بواسطة الآلة الكاتبة أو نسخها بحيث تكون مقروءة بوضوح على جميع الصفحات. ولن تقبل سلطات الجمارك أية صفحات غير مقروءة.
 - (ج) يجوز أن ترفق بالمستندات صفحات منفصلة مثل بيان البضائع أو المستندات التجارية للبيانات المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: 1° عدد الصفحات المرفقة (المربع 8)؛ 2° عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربعات من 9 إلى 11).
 - (د) عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، تدرج محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع).
 - (هـ) وبالمثل، إذا كان ثمة أكثر من بلد جمارك في بلاد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تتم معالجتها أو التي يفترض أن يعالجها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- 11- قوائم التغليف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك: عندما تطلب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة 2 من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع 8 من جميع المستندات.
- 12- التوقيع: يجب أن تكون جميع المستندات (البندان 14 و 15) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.

جيم - العوارض أو الحوادث
- 13- في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادث على الطريق، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، إذا كان هناك مكتب جمارك على مقربة، أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، بالاتصال بجهة سلطات أخرى من سلطات البلد المختصة. وتتولى السلطات المعنية، بالسرعة الممكنة، تحرير التقرير المصدق الواردة في بطاقة النقل البري الدولي.
- 14- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. ويجب أن تتضمن البطاقة العبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة" لكي تكون المركبة أو الحاوية البديلة مرخصة لنقل البضائع المحتومة بختم الجمارك. وعلاوة على ذلك، يتم ختمها وترجح بيانات الختم في التقرير المصدق. غير أنه، في حال عدم وجود مركبة أو حاوية مرخصة، يجوز نقل البضائع إلى مركبة أو حاوية غير مرخصة، شريطة أن تتوفر فيها ضمانات وافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية البت فيما إذا كانت هي أيضاً ستسمح بمواصلته نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
- 15- في حال وجود خطر محقق يستوجب تفريغ كامل الحمولة أو جزء منها فوراً، يتخذ هذا الإجراء بمبادرة منه ونون طلب أو انتظار أي إجراء من قبل السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لاتخاذ ذلك الإجراء حرصاً على سلامة المركبة أو الحاوية أو الشحنة. وحال اتخاذه ما قد تقتضيه الحالة الطارئة من تدابير وقائية، عليه إبلاغ إحدى السلطات المذكورة في البند 13 أعلاه بغية التحقق من الواقع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- 16- بظل التقرير المصدق مرفقاً بطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- 17- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة ببطاقة النقل البري الدولي ذاتها يُستصوب أن تقوم جهات إصدار البطاقة بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان المرور.

المرفق 2

لائحة بشأن الشروط التقنية القابلة للتطبيق على المركبات البرية التي يمكن قبولها لتقوم بالنقل الدولي بموجب أختام جمركية

المادة 1

المبادئ الأساسية

إن المصادقة على القيام بعمليات النقل الدولي للبضائع بموجب أختام جمركية لا يجوز منحها إلا للمركبات التي تكون مقصورات الشحن فيها مشيدة ومجهزة على نمط يكفل ما يلي:

- (أ) أنه لا يمكن نقل البضائع من الجزء المغلق تماماً من المركبة أو إدخالها فيه بدون ترك آثار واضحة بجلاء للتلاعب أو بدون كسر الختم الجمركي،
- (ب) أنه يمكن وضع الأختام الجمركية عليها بسهولة وفعالية،
- (ج) أنها لا تحوي مساحات مخبأة يمكن إخفاء البضائع فيها،
- (د) أن كافة المساحات الكفيلة باستيعاب البضائع متاحة بسهولة للتفتيش الجمركي.

تعليقات على المادة 1

الصهاريج الأسطوانية الخاصة بالمركبات

لا تعتبر الصهاريج الاختيارية بمثابة مقصورات شحن طالما تستعمل لغرض تزويد المركبة بالوقود، كما أن الصهاريج الإضافية المستعملة لغرض نقل بضائع غير الوقود لا تعتبر بمثابة مقصورات شحن نظراً للمصاعب التقنية المتعلقة بالمصادقة عليها وتمييزها من صهاريج الوقود العادية.

{الفقرات 51-54 من الوثيقة TRANS/GE.30/39}

وجود علامات على مقصورات الشحن

يمكن السماح بوجود صور زيتية ورسومات منقولة بالاحتكاك وأطواق من المواد العاكسة للضوء أو الصوت والعلامات الأخرى المماثلة التي لا يمكن انتزاعها من جدران أو ألواح مقصورات الشحن، إذا لم تكن تخفي هيكل الجدران أو الألواح الذي يجب مع ذلك أن يكون مرئياً بوضوح. إلا أنه لا يمكن السماح بوجود ملصقات وعلامات أخرى مماثلة يمكن أن تخفي فتحات في مقصورات الشحن (أنظر أيضاً التعليق على الفقرة 5 من المادة 3 في المرفق 2).

{الفقرة 39 من الوثيقة TRANS/WP.30/151، والفقرة 45 من الوثيقة
{TRANS/GE.30/57

المادة 2

هيكل مقصورات الشحن

1-1 - تلبية لمتطلبات المادة 1 من هذه اللوائح:

(أ) يجري تجميع الأجزاء المكونة لمقصورة الشحن (الجوانب والأرضية والأبواب والسقف والأعمدة والإطارات والقطع العرضية وما شابه ذلك) إما بواسطة أدوات لا يمكن أن تزال وتستبدل من الخارج دون ترك آثار واضحة للعيان أو بواسطة طرق تؤدي إلى هيكل لا يمكن تعديله دون ترك آثار واضحة تماماً. وحينما تكون الجوانب والأرضية والأبواب والسقف مكونة من أجزاء مختلفة يجب أن تكون هذه الأجزاء مستوفية نفس الاشتراطات وذات قوة كافية.

مذكرة تفسيرية للفقرة 1(أ) من المادة 2

1-2-2 (أ) تجميع الأجزاء المكونة

(أ) في حالة استعمال أدوات ربط (مسامير برشمة وقلاووظ وملولبة وصمولة ومثلها) يجب إدخال عدد كاف من هذه الأدوات من الخارج عبر الأجزاء المكونة المجمععة وتبرز في الداخل حيث تكون مثبتة بشدة (مثلاً بمسامير برشمة أو لحام أو لولب أو بالتطريق أو اللحام على الصمولة). ومع ذلك يمكن أيضاً إدخال مسامير البرشمة التقليدية (أي مسامير برشمة يتطلب وضعها إدخالها من كلا جانبي مجمع الأجزاء المكونة) وذلك من الداخل.

دون الإخلال بما ذكر أعلاه يمكن تثبيت أرضية مقصورة الشحن بواسطة مسامير قلاووظ ذاتية السد أو مسامير برشمة ذاتية الحفر أو مسامير برشمة يجري إدخالها بعبوة متفجرة أو دبابيس مدخلة بالهواء المضغوط حيثما توضع من الداخل وتمر بزوايا قائمة خلال الأرضية والقطع العرضية المعدنية تحتها. ويشترط فيما عدا حالة مسامير قلاووظ ذاتية السد، أن تكون أطرافها في محاذاة مع مستوى الجزء الخارجي من القطعة العرضية أو باللحام عليها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.3، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1981}

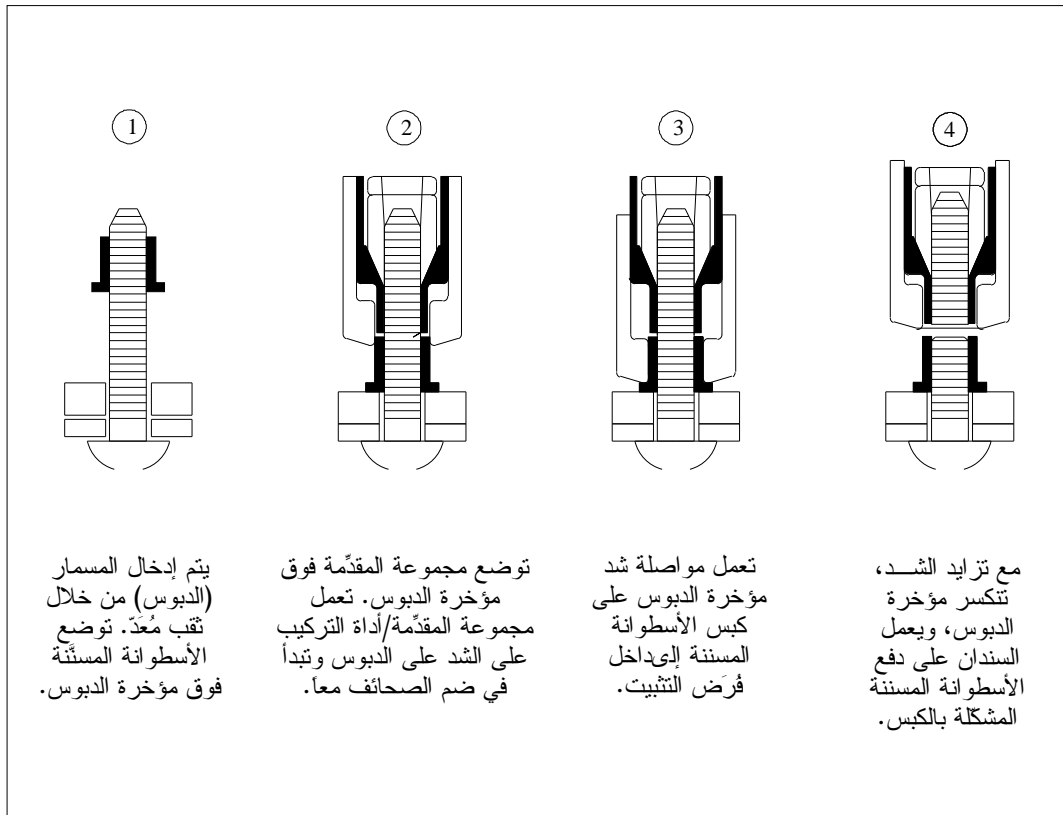
- (ب) على السلطة المختصة أن تقرر ما هي أدوات الربط (الوصلات)، وكم عددها لكي تستوفي متطلبات الفقرة الفرعية (أ) من هذه المذكرة. وعليها أن تفعل ذلك بأن تتأكد من أن الأجزاء المكونة المجمع هكذا لا يمكن أن تزال أو تستبدل دون ترك آثار واضحة جلية. ولا تخضع حالة اختيار أو وضع أدوات ربط أخرى لأية قيود.
- (ج) لا يسمح بموجب الفقرة الفرعية (أ) بأية أدوات ربط يمكن أن تزال أو تستبدل دون ترك آثار واضحة جلية، أي دون اشتراط تداولها من كلا جانبي الأجزاء المكونة المزمع تجميعها. ومن أمثلة هذه الأدوات مسامير برشمة التمديد والمسدودة من جانب واحد والمشابهة لها.
- (د) تنطبق طرق التجميع الموصوفة أعلاه على المركبات الخاصة، مثل المركبات المعزولة بغلاف والمركبات الثلجة والمركبات الصهرجية بقدر ما تكون غير مخالفة للاشتراطات التقنية التي يجب أن تستوفيها هذه المركبات فيما يتعلق باستخدامها. وإذا حدث لأسباب تقنية أنه لا يمكن عملياً تثبيت الأجزاء بالطريقة الموصوفة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه المذكرة، فسوف يكون من الممكن ربط الأجزاء المكونة بواسطة الأدوات المذكورة في الفقرة الفرعية (ج) من هذه المذكرة بشرط أنه لا يمكن الوصول من الخارج إلى الأدوات المستخدمة على الوجه الداخلي من الجدار.

تعليقات على المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ)

1- أداة للربط

يجري استعمال أداة الربط الموضحة بالرسم أدناه وفقاً للفقرة 1 (أ) من المادة 2 الواردة في المرفق 2 بشرط إدخال عدد كاف من هذه الأدوات من الخارج وتثبيتها بإحكام من الداخل حسب الاشتراط المنصوص عليه في المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ) الواردة في المرفق 6.

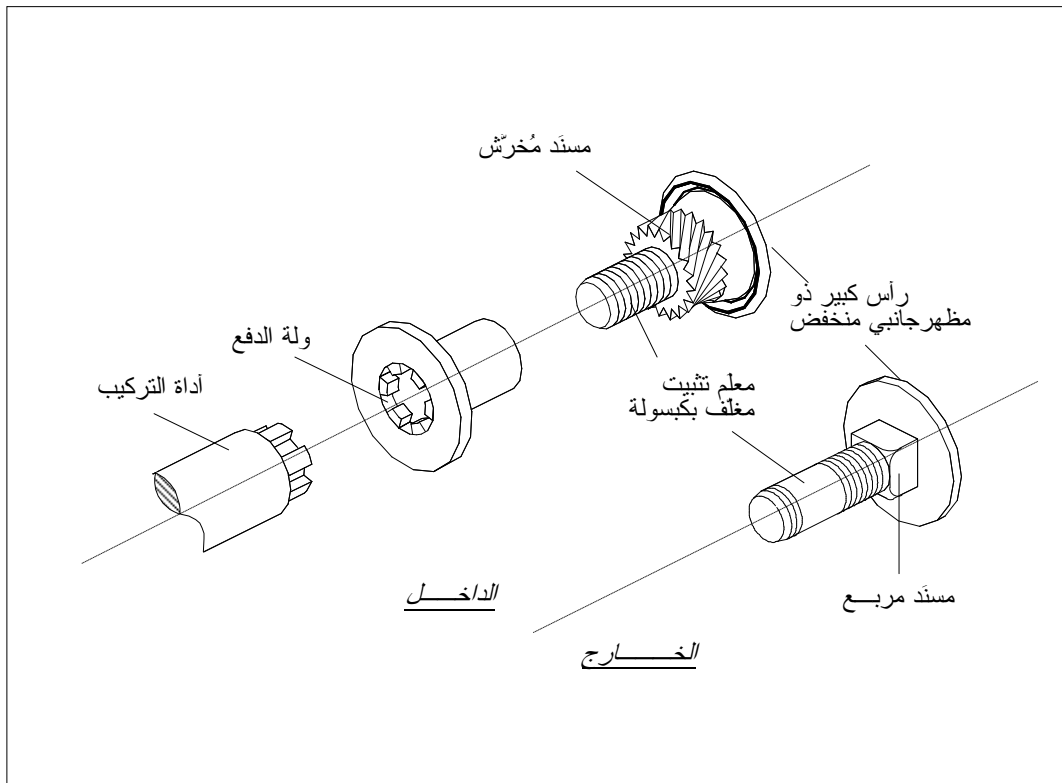
{الفقرات 34-36 من الوثيقة TRANS/WP.30/123، والفقرة 45 من الوثيقة TRANS/WP.30/127، والمرفق 3 بالوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23}

سلسلة التركيب

2- أداة للربط

يجري استعمال أداة الربط، الواردة أدناه أمثلة لها، وفقاً للمذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ) الواردة في المرفق 6. ونظراً لخصائصها التقنية الملزمة، مثل الرأس الكبير ذي المظهر الجانبي المنخفض، والمسند المخرّش أو المربع على الجانب السفلي من هذا الرأس، ومعلم التثبيت المغلف بكبسولة (مقبض من البلاستيك) يمكن تثبيت هذه الأداة بإحكام على باطن مقصورات الشحن دون حاجة إلى لحام أو برشمة وما إلى ذلك. وفي حين أن تجميع أداة الربط يتطلب العمل من كلا جانبي الأجزاء المكونة المزمع تجميعها، فإن هذه الأداة لا يمكن فتحها إلا على جانب صمولة الدفع، مثلاً على باطن مقصورة الشحن. وتستعمل الأداة ذات المسند المربع عادة لتثبيت مفصلات على مقصورات الشحن.

{الفقرتان 43 و44 من الوثيقة TRANS/WP.30/135، والفقرات 59-61 من الوثيقة TRANS/WP.30/AG.2/27} والمرفق 3 بالوثيقة TRANS/WP.30/137

أمثلة لأداة ربط

المسامير (الدبابيس) المدخلة بالضغط الهوائي لتثبيت أرضية مقصورة الشحن

يجري في أحد أنظمة التشييد، استعمال مسامير ذات جذوع مسلكة - حلزونية، مما يشابه في كثير من الأوجه مسامير القلووظ ذاتية اللولبة ويعطي المزيد من قوة التثبيت في حالة الأرضية الرقيقة نسبياً. ففي هذه الطريقة يؤدي الاحتكاك الناتج عند إدخال المسمار، إلى ذوبان طبقة كرومات الزنك المغطية للجذع ومادة القطعة المتعارضة من الأرضية، وبذلك يتم على ما يرام لحامهما معاً.

{الفقرة 125 من الوثيقة TRANS/GE.30/33، والفقرات 52-54 من الوثيقة

{TRANS/GE.30/GRCC/10

مسامير القلاووظ ذاتية اللولبة وذاتية الحفر

لا يعتبر مسمار القلاووظ ذاتي اللولبة وذاتي الحفر المبين في الرسم التخطيطي 1- كمسمار ذاتي اللولبة بالمعنى الوارد في المذكرة التفسيرية 2-2-1 (أ) (أ) للمرفق 6 بالاتفاقية. فذلك المسمار سيجري لحامه على القطع المتعارضة المعدنية تحته وفقاً لأحكام المذكرة التفسيرية 2-2-1 (أ) (أ) و(ب) للمرفق 6. وكخيار آخر يمكن بدلاً من ذلك، ثني بعض هذه المسامير إلى زاوية لا تقل عن 45 درجة كما هو مبين في الرسم التخطيطي 2. أما في حالة استعمالها مع قاعدة أرضية كما في الأمثلة الموضحة لها في الرسمين 3 و4 فلن يعتبر لحام أو ثني المسامير ضرورياً.

{الفقرات 48-51 من الوثيقة TRANS/WP.30/135، والمرفق 3 بالوثيقة

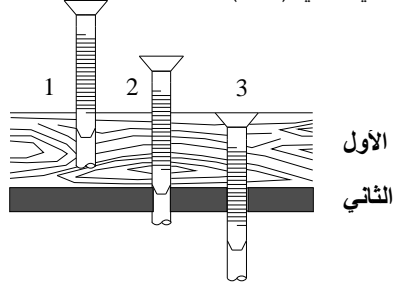
{TRANS/WP.30/AC.2/27

الرسم التخطيطي 1

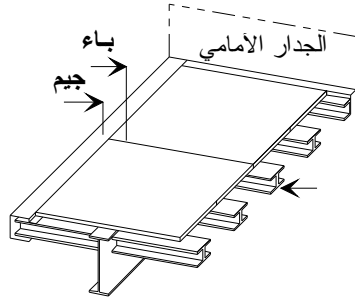
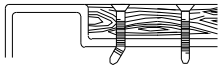
المكون الهيكل الأول (خشب)
المكون الهيكل الثاني (فولاذ)

طريقة التركيب

- 1- يُحفر في الخشب.
- 2- تُثقب الطبقتان الخشبية والفولاذية (تتكسر الأجنحة لدى ملامستها للمعدن)
- 3- انتهاء عملية اللولبية (ربط المكونين الهيكلين الأول والثاني ببعضهما البعض)

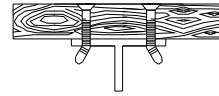


المقطع باء - جيم



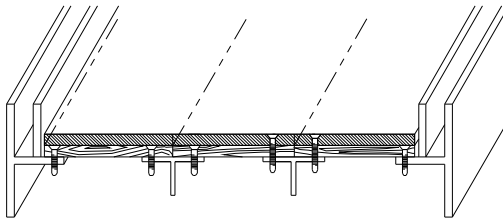
المخطط 2

المنظر ألف



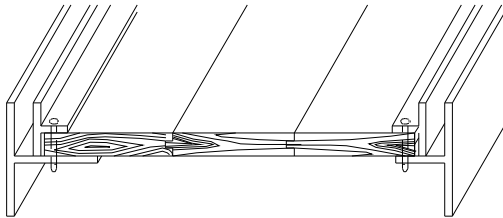
الرسم التخطيطي 3

تثبيت الأرضية وأغطية الأرضية المتينة الإضافية
بهيكل المركبة السفلي بواسطة مسامير فلاووظ
ذاتية الحفر وذاتية اللولبية



الرسم التخطيطي 4

تثبيت الأرضية، المكونة من ألواح متوافقة،
بهيكل المركبة السفلي بواسطة مسامير
فلاووظ ذاتية الحفر وذاتية اللولبية



شرعية مسامير البرشمة مسدودة الطرف

بصفة عامة لا تسمح الاتفاقية، كما هو مشروط في المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ) (ج)، في المرفق 6، باستعمال مسامير برشمة مسدودة الطرف لتجميع الأجزاء المكونة لمقصورة الشحن. ومع ذلك يمكن استعمال هذه المسامير بشرط استعمال عدد كاف من الآلات الرابطة كما هو وارد في المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ) (أ) من الاتفاقية من أجل تجميع الأجزاء المكونة. {الفقرات 54-58 من الوثيقة TRANS/WP.30/137، والوثيقة {TRANS/WP.30/AC.29/Annex3

(ب) يجب تزويد الأبواب وجميع أجهزة الإغلاق الأخرى (بما في ذلك محابس التدفق وأغطية فتحات الدخول والحوافي الناتئة وما شابه ذلك)، بجهاز يمكن أن توضع عليه الأختام الجمركية ويجب أن يكون هذا الجهاز بشكل لا يمكن إزالته أو تغييره من الخارج دون ترك آثار واضحة جلية ولا يمكن فتح الباب أو أدوات الربط دون كسر الأختام الجمركية، وهي يجب أن تكون مزودة بوقاية كافية. وسوف يسمح بسقوف للفتح.

مذكرات تفسيرية للفقرة 1 (ب) من المادة 2

1-2-2 (ب) الأبواب وأجهزة الإغلاق الأخرى

(أ) يجب أن يكون الجهاز الذي يمكن أن توضع عليه الأختام الجمركية:

‘1‘ مثبتاً بلحام أو بما لا يقل عن جهازين من أجهزة الربط طبقاً للفقرة (أ) من المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ)؛

أو

‘2‘ مصمماً بشكل لا يمكن إزالته دون ترك آثار واضحة جلية، بعد إغلاق مقصورة الشحن وسدها بإحكام.

ويجب أيضاً:

- ‘3‘ أن يحتوي على ثقب لا يقل قطرها عن 11 ملليمتر أو على شقوق لا يقل طولها عن 11 ملليمتر وعرضها عن 3 ملليمترات.
- ‘4‘ وأن يكفل تثبيتاً مساوياً مهماً كان نوع الختم والسد المستعمل.

(ب) يجب أن تكون المفصلات الطرفية والمفصلات الطوقية والمسامير المفصلية والأجهزة الأخرى الخاصة بالأبواب المعلقة وما يماثلها، مثبتة طبقاً للاشتراطات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) (1) و (2) من هذه المذكرة. فضلاً عن ذلك يجب أن تكون المكونات المختلفة لهذه الأجهزة (مثل الألواح المفصلية أو المسامير أو المحاور) مثبتة بشكل لا يسمح بإزالتها أو تفكيكها بعد إغلاق مقصورة الشحن، دون ترك آثار واضحة جلية، بشرط أن تكون ضرورية لضمان الأمان الجمركي لمقصورة الشحن. (أنظر الرسم التخطيطي رقم 1 (أ) الملحق بالمرفق 6).

وعلى أية حال حيث لا يتسنى الوصول إلى هذا الجهاز من الخارج، سوف يكفي أنه لا يمكن نزعها من المفصلة أو جهاز مماثل دون ترك آثار واضحة جلية بعد إغلاق وختم الباب أو ما يماثلها. وحيث يكون للباب أو جهاز الإغلاق أكثر من مفصلتين، يقتصر التثبيت على أقرب مفصلتين إلى أطراف الباب، طبقاً للاشتراطات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) (1) و (2) أعلاه.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1987}

تعليق على المذكرة التفسيرية 1-2-2(ب)(ب)

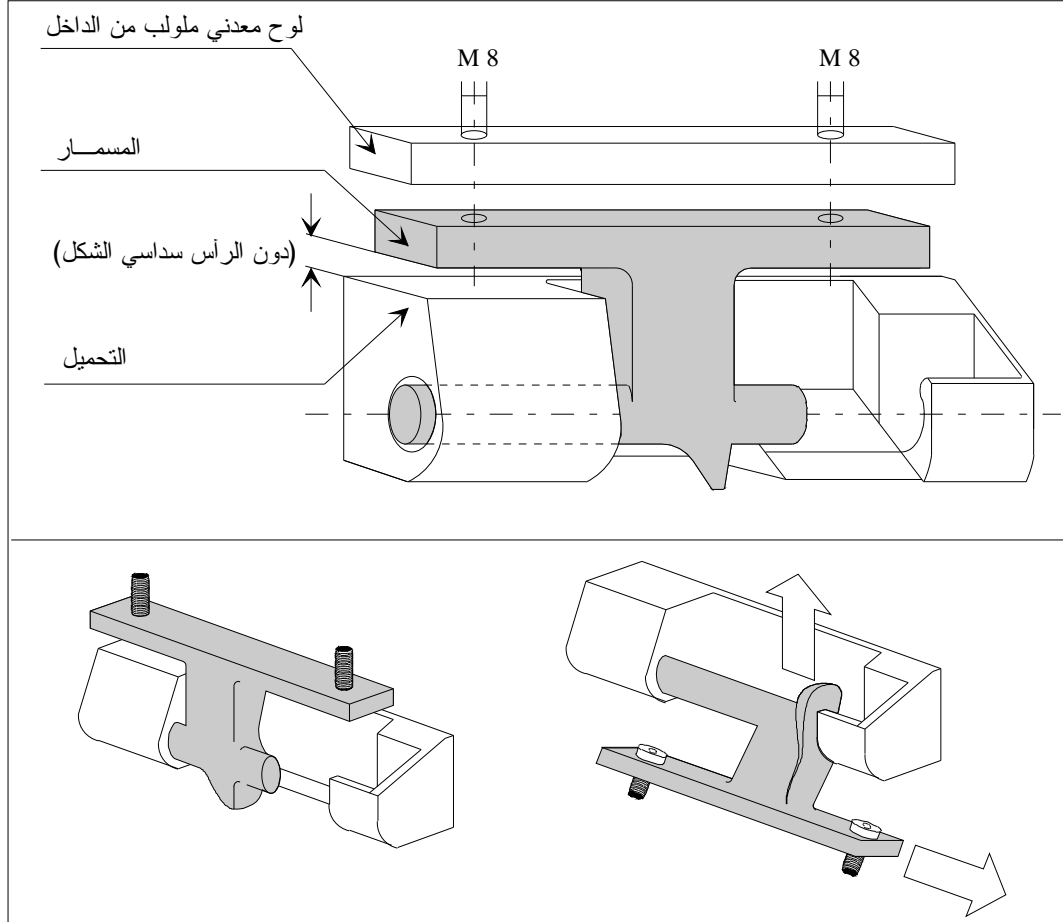
باب أو جهاز إغلاق له أكثر من مفصلتين

في حالة وجود باب أو جهاز إغلاق له أكثر من مفصلتين، يجوز للسلطات المختصة أن تطلب تثبيت مفصلات إضافية لاستيفاء الاشتراطات الواردة في المادة 1 من المرفق 2 بالاتفاقية.

{الفقرة 45 من الوثيقة TRANS/WP.30/155؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35 و المرفق 6}

المفصلات الطرفية

يستوفي الجهاز الموضح بالرسم أدناه الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (ب) بالافتتان مع الفقرة الفرعية (أ) (2) من المرفق 6 بالمذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب).

الوصف

لمسمار وتحميل هذا الجهاز شكل خاص يجعل من المستحيل تفكيك هذه المواد حينما تكون المفصلة مغلقة. وينبغي استعمال مسمار ملولب له رأس سداسي الشكل ناتئ وراء مسمار الجهاز، كما ينبغي أن تكون المساحة بين رأس المسمار اللولبي والتحميل صغيرة إلى حد يمنع إزالة المسمار اللولبي بدون ترك آثار واضحة جانبية. وفي هذه الحالة لن يكون من الضروري لحام المسامير اللولبية.

{الفقرتان 46 و47 من الوثيقة TRANS/WP.30/123 والمرفق 2؛ الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/23 والمرفق 3}

(ج) وبصفة استثنائية، في حالة مركبات ذات مقصورات شحن معزولة فإن أجهزة الأختام الجمركية والمفصلات وأية أجهزة تتيح إزالتها الوصول إلى داخل مقصورة الشحن أو المساحات التي يمكن إخفاء البضائع فيها، قد يجوز تثبيتها على أبواب مقصورات الشحن هذه بواسطة الأجهزة التالية:

‘1‘ مسامير تثبيت أو مسامير ربط ملولبة يجري إدخالها من الخارج ولكنها دون ذلك لا تستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة (أ) أعلاه من المذكرة التفسيرية 2-2-1 (أ)، وذلك بشرط:

- أن تكون ذيول هذه المسامير مثبتة في داخل لوح لولبة أو جهاز مماثل مركب خلف الطبقة أو الطبقات الخارجية من هيكل الباب.

- وأن تكون رؤوس العدد الملائم من هذه المسامير ملحومة على أجهزة الأختام الجمركية والمفصلات وما يماثلها بشكل يجعلها مشوهة تماماً، و

- أن هذه المسامير لا يمكن أن تزال دون ترك علامات مرئية للتلاعب. (أنظر الرسم البياني رقم 1 الملحق بالمرفق 6).

‘2‘ وأن تكون مزودة بجهاز ربط يجري إدخاله من باطن هيكل الباب المعزول وذلك بشرط:

- أن يجري تجميع مسمار الربط وطوق التثبيت للجهاز بأدوات ضغط هوائي أو مائي وتثبيتها خلف لوح أو جهاز مماثل مركب بين الطبقة الخارجية من هيكل الباب والمادة العازلة،

- وأن يكون مسمار الربط في وضع لا يمكن الوصول إليه من باطن مقصورة الشحن، و

- أن يكون هناك عدد كاف من أطواق التثبيت ومسامير الربط الملحومة معا وأن هذه الأجهزة لا يمكن أن تزال دون ترك علامات مرئية للتلاعب (أنظر الرسم البياني رقم 5 الملحق بالمرفق 6).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.13؛ و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1991}

ينبغي أن يؤخذ مصطلح "مقصورة الشحن المعزولة" على أنه يشمل مقصورات الشحن المتلجة ومقصورات الشحن ذات الحرارة الثابتة.

تعليق على المذكرة التفسيرية 2-2-1(ب)(ج)؛ 2

من الممكن تحسين فهم نص المدخلة الأولى إذا جرى بعد التعبير "تجميع بأدوات ضغط هوائي أو مائي"، تبديل التعبير: "وتثبيتهما" بالتعبير: "تثبيت رأس المسمار".

{الفقرة 25 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/29}

(د) يجب تصميم المركبات التي تحتوي على أجهزة إغلاق مثل الصمامات والمحابس وفتحات الدخول والحوافي النائثة وما يماثلها، بشكل يبقى عدد الأختام الجمركية على الحد الأدنى. وفي سبيل هذه الغاية يجب أن تكون أجهزة الإغلاق المتجاوزة مترابطة بجهاز مشترك لا يتطلب سوى ختم جمركي واحد، ويجب تزويده بغطاء يفي بنفس الغرض.

(هـ) يجب تشييد المركبات ذات السقوف المخصصة للفتح، بأسلوب يسمح بختمها بأقل

عدد من الأختام الجمركية.

(و) الحالات التي تُتطلب أكثر من ختم جمركي واحد حتى تصير مؤمنة الأختام الجمركية، سيُشار لعدد هذه الأختام في شهادة التصديق تحت النقطة 5 (الملحق 4 من إتفاقية النقل البري الدولي، 1975). رسم تخطيطي أو صور مركبة الطريق سترفق لشهادة التصديق مبيّنا المكان الدقيق للأختام الجمركية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.23، ودخل حيز النفاذ في 7 تشرين

الثاني/نوفمبر 2003}

تعليق على المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و)

الفترة الزمنية للإضافة على شهادة المصادقة عدد و مكان الأختام عندما تُتطلب الحاجة لأكثر من ختم جمركي واحد

أحكام المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و) التي دخلت حيز النفاذ في 7 آب/أغسطس 2003 ستطبق على مركبات البرية التي يصادق عليها للمرة الأولى أو بمناسبة عملية الكشف و تجديد شهادة التصديق التي تقوم بها كل سنين، بعد دخول المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و) حيز النفاذ حيثما يكون ذلك ملائماً. بالتالي، و اعتباراً من تاريخ 7 آب/أغسطس 2005، كل مركبات البرية التي تطلب أكثر من ختم واحد لبلوغ الختم الجمركي المأمّن، سوف تحتاج لشهادة تصديق طبقاً للمذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و).

{الفقرة 62 من الوثيقة TRANS/GE.30/206 و المرفق 2؛ الفقرة 59 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 و المرفق 2؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

تعليقات على الفقرة 1 (ب)، من المادة 2

تنبيت الأبواب

في حالة أبواب المركبات أو الحاويات التي ليست مثلجة ولا معزولة ولكن لها بطانة داخلية، يجب أن تمر الأجهزة (المسامير الملولبة ومسامير البرشمة وأمثالها) المثبتة للمفصلات وجهاز الختم الجمركي، من خلال سمك الباب بكامله (بما في ذلك البطانة) وأن تكون مثبتة بوضوح مرئي على البطانة.

{الفقرة 10 من الوثيقة TRANS/GE.30/14}

عدد الأختام الجمركية

حذف التعليق

{المرفق 2 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69}

أمثلة لأجهزة الختم الجمركي

لكي يتسنى الحصول على ختم جمركي ثابت لإحكام سد مقصورات وحاويات الشحن، يتعين على أجهزة السد المحكم أن تستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (بالمرفق 6 (أنظر الرسم التوضيحي 1-4). فضلاً عن ذلك يتعين وضع الأختام الجمركية وفقاً للاشتراطات التالية:

لا يزيد طول حبل الربط على الطول الضروري وأن يكون مربوطاً بإحكام ملائم؛

وأن يمر حبل الربط من خلال حلقات جهاز النقل البري الدولي؛

وأن توضع الأختام بأقصى ما يمكن من الإحكام؛

وأن يجري تثبيت الأجزاء الأخرى من جهاز الإغلاق مثل مقابض أليات الإغلاق وأجهزة تعشيق الكامات ومقاعد قضبان الإغلاق حسب الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية 1-2-2 (أ) (بالمرفق 6 (أنظر الرسم التوضيحي 1).

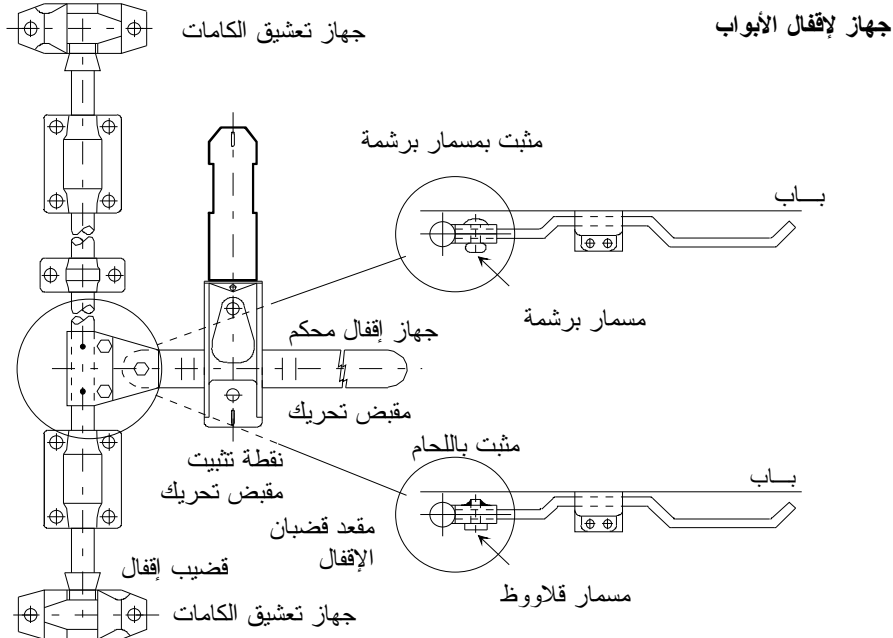
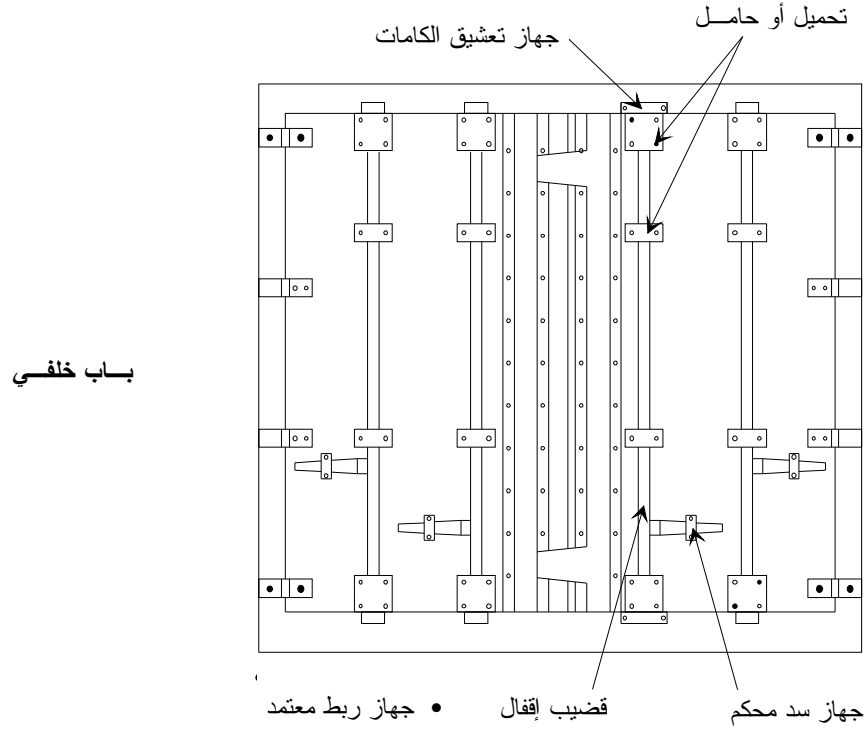
وينبغي أن يوضع في الذهن أن فعالية أي جهاز إغلاق محكم سوف تنخفض في حالة وجود البلى بالاستعمال، مثلاً في قضبان الإغلاق أو المفصلات أو أجهزة كامات التعشيق. فيجب اتخاذ التدابير الملائمة لمعرفة هوية مثل هذه الحالات.

{الفقرة 17 من الوثيقة TRANS/WP.30/145، والمرفق 3 بالوثيقة

{TRANS/WP.30/AC.2/31

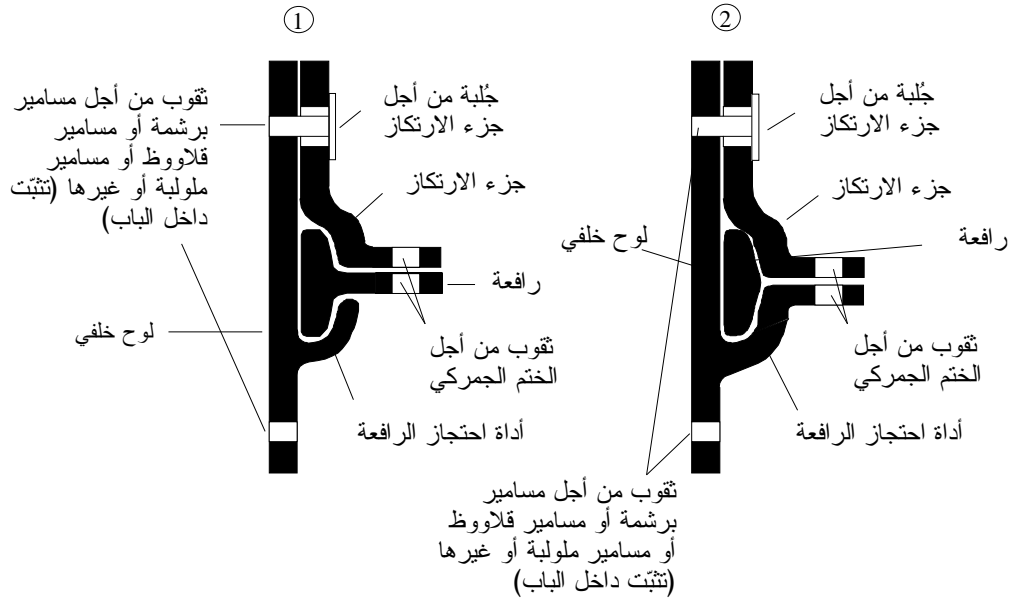
الرسم التوضيحي 1

مثال لباب خلفي لمقصورات وحاويات الشحن ببيان جهاز لإقفال الأبواب بإحكام حسب المعايير الجمركية

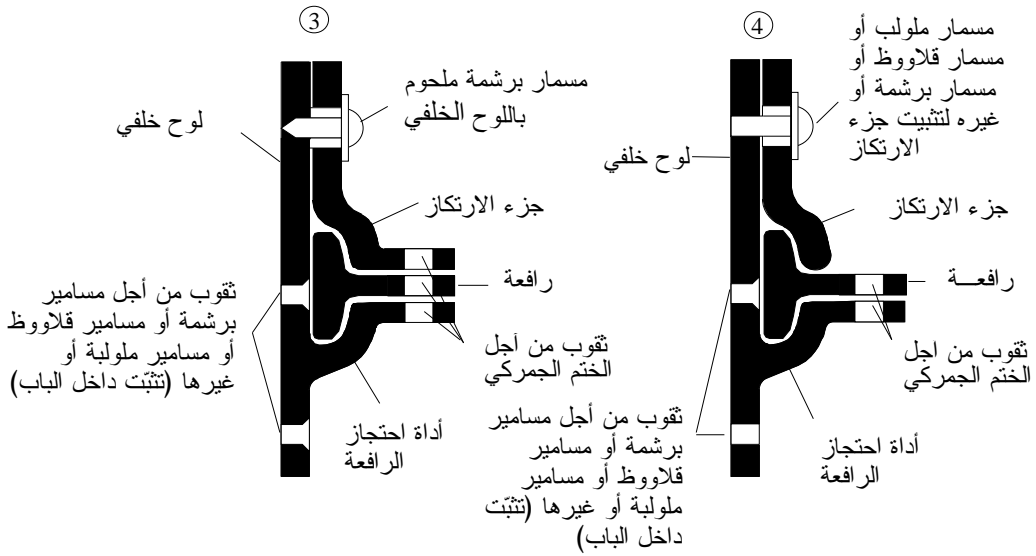


الرسم التوضيحي 2

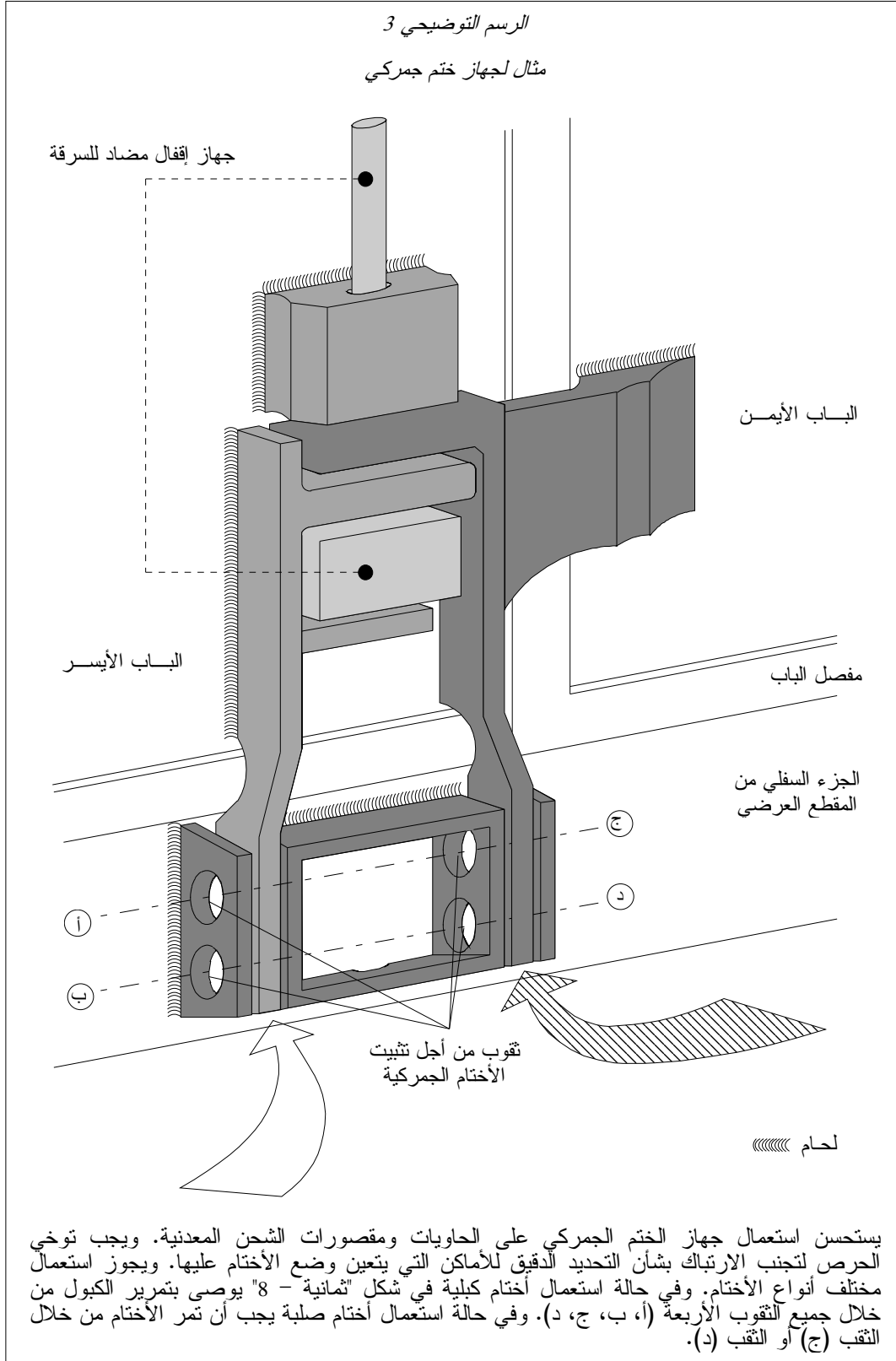
أمثلة لأجهزة الختم الجمركي

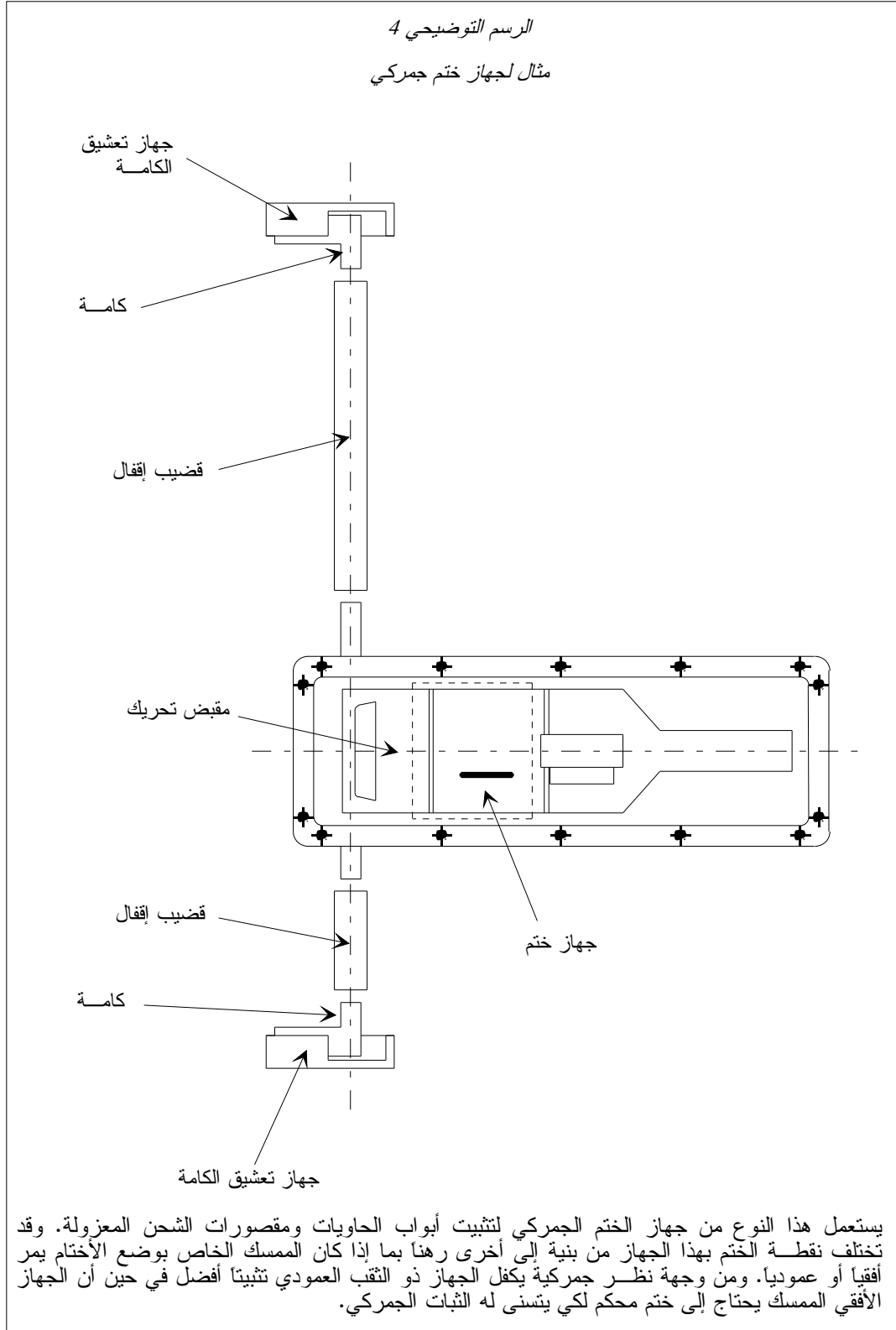


إن جهاز الإقفال المحكم رقم 1 معرض للتلاعب والعبث إذا لم تكن الاشتراطات المذكورة أعلاه مستوفاة. وبالنظر إلى تحسين حمايتها ضد العبث قبل وضع الأختام الجمركية يستحسن استعمال الأجهزة المذكورة أدناه.



ومن الممكن أيضاً استعمال أجهزة الختم الجمركي رقم 3 ورقم 4 لتثبيت أبواب الحاويات ومقصورات الشحن المتلثة والمعزولة. وفي حالة هذا الاستعمال يجوز تثبيت هذه الأجهزة بواسطة ما لا يقل عن اثنين من مسامير التثبيت أو الملولبة يجري تثبيتهما في باطن لوح لولبية معدني مدخل بشكل يجعلها مشوهة تماماً (انظر أيضاً الرسم التوضيحي رقم 1 في المرفق 6). {الفقرة 35 من الوثيقة TRANS/GE.30/6}





(ج) سوف يتم تزويد منافذ التهوية والتصريف بجهاز يمنع الوصول إلى باطن مقصورة الشحن. ويجب أن يكون هذا الجهاز في شكل لا يسمح بإزالته أو تبديله من الخارج بدون ترك آثار واضحة جلية.

مذكرة تفسيرية للفقرة 1(ج) من المادة 2

1-2-2(ج)-1 منافذ التهوية

(أ) يجب، من حيث المبدأ، ألا يتجاوز أكبر أبعادها 400 ملليمتر،

(ب) يجب سد المنافذ التي تسمح بالدخول المباشر إلى مقصورة الشحن:

‘1‘ بواسطة شبكة سلكية أو ستائر مثقبة (البعد الأقصى للثقب هو: 3 ملليمترات في الحالتين) وعليها وقاية بشبكة معدنية ملحومة (البعد الأقصى للثقب هو: 10 ملليمترات)، أو

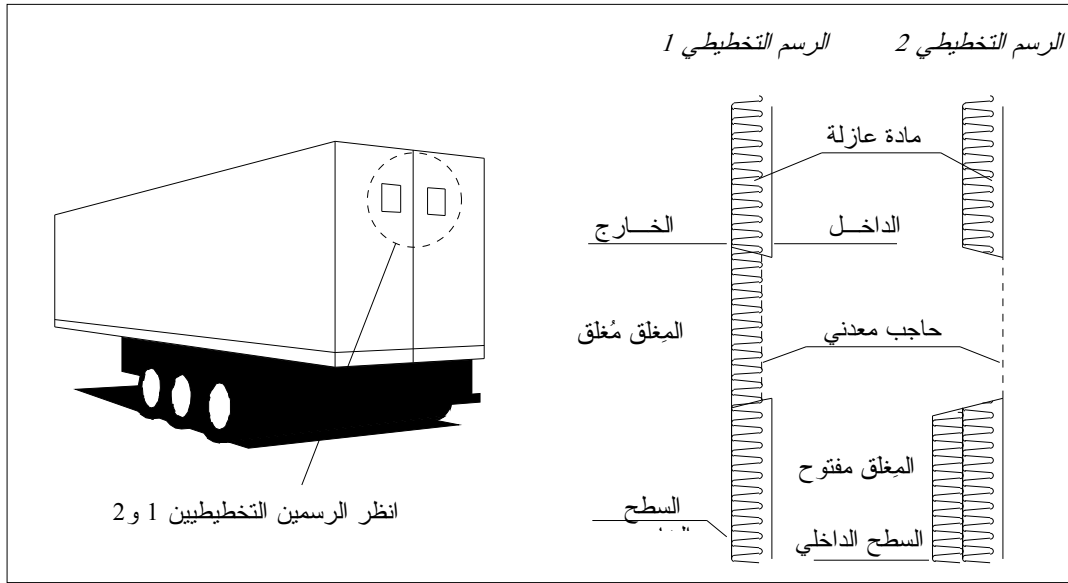
‘2‘ بواسطة ستارة معدنية مثقبة واحدة ذات قوة كافية (البعد الأقصى للثقب هو: 3 ملليمترات، وسمك الستارة: ملليمتر واحد على الأقل).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.12، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1990}

تعليق على المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ج) 1

منافذ التهوية لمقصورات الشحن المعزولة

- مثال لستارة مهيأة بين السطحين الداخلي والخارجي لمقصورات شحن معزولة .
 {الفقرة 43 من الوثيقة TRANS/WP.30/127، المرفق 3 بالوثيقة
 {TRANS/WP.30/AC.2/25



- (ج) يجب تزويد المنافذ التي لا تسمح بالدخول المباشر إلى مقصورة الشحن (مثلاً بسبب أجهزة مرفقية أو ألواح درعية) بالأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) التي يجوز فيها مع ذلك أن تزيد أبعاد الثقوب إلى ما يبلغ 10 ملليمترات (للشبكة السلكية أو الستارة المعدنية) و 20 ملليمترًا (للشبكة المعدنية الواقية).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.12، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1990}

- (د) في حالة ثقب فتحات في ألواح معدنية، يجب من حيث المبدأ الأمر باستعمال الأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه المذكرة. ومع ذلك سوف يسمح باستعمال أجهزة إغلاق في شكل ستارة معدنية مثقبة مثبتة من الخارج وشبكة سلكية أو أخرى مثبتة من الداخل.

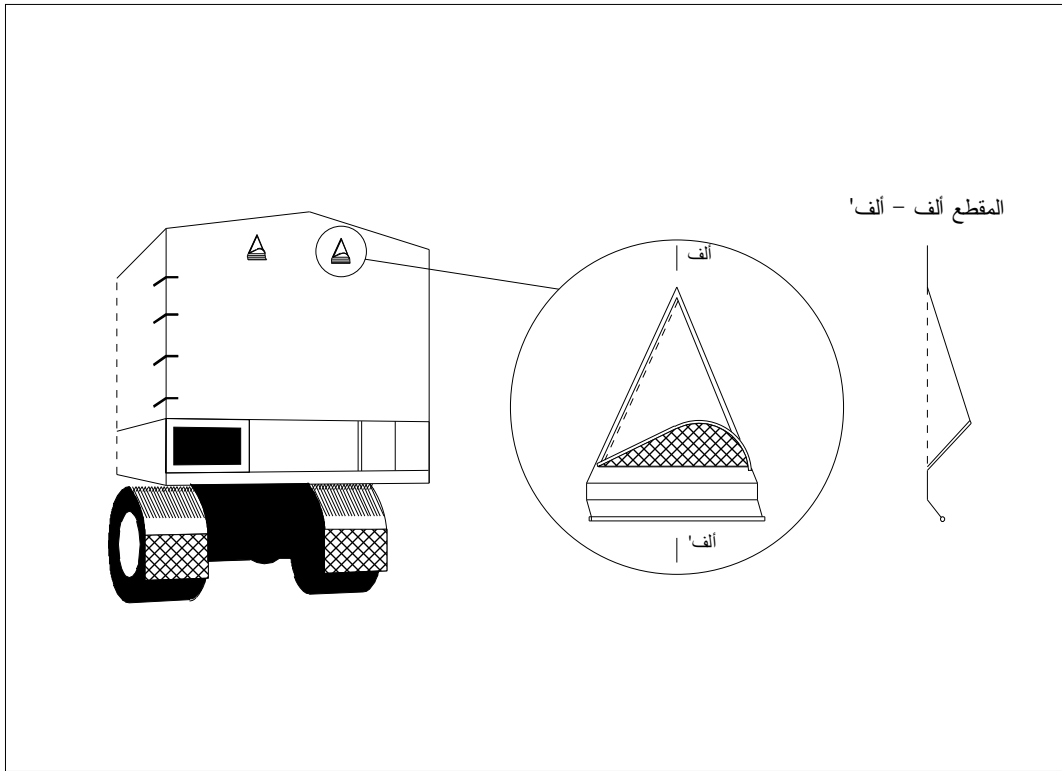
(هـ) يجوز السماح باستعمال أجهزة مطابقة غير معدنية بشرط أن تكون الثقوب مستوفية الأبعاد المشترطة وأن تكون المادة المستعملة قوية بما يكفي لمنع توسيع الثقوب فعلياً دون إتلاف واضح للعيان. هذا بالإضافة إلى أنه يجب أن يكون من المستحيل تبديل جهاز التهوية بالعبث من جانب واحد فقط من اللوح.

(و) يجوز تزويد منفذ التهوية بجهاز واق يجري تثبيته على اللوح المعدني بطريقة تسمح بالتفتيش الجمركي على المنفذ. وسيكون هذا الجهاز الواقي مثبتاً على اللوح على مسافة لا تقل عن 5 سنتيمترات من ستارة منفذ التهوية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.5، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1984}

تعليقات على المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ج) 1-

مثال لجهاز واق



منافذ التهوية في مقصورات الشحن

مع أن منافذ التهوية يجب، من حيث المبدأ، ألا تتجاوز 400 ملليمتر، فإنه يجوز لأية إدارة مختصة، في حالة الوفاء بجميع الاشتراطات الأخرى، أن تعطي موافقتها على منفذ يتجاوز 400 ملليمتر إذا قدم إليها مثل هذا المنفذ. {الفقرة 102 من الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرتان 36 و37 من الوثيقة TRANS/WP.30/143، المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31}

مذكرة تفسيرية للفقرة 1(ج) من المادة 2

منافذ التصريف 2-2-1(ج)2

- (أ) يجب من حيث المبدأ ألا يتجاوز أكبر أبعادها 35 ملليمترًا.
- (ب) يجب تزويد المنافذ التي تسمح بالوصول المباشر إلى مقصورة الشحن بالأجهزة الوارد وصفها في الفقرة الفرعية (ب) من المذكرة التفسيرية 2-2-1(ج)1 المتعلقة بمنافذ التهوية.
- (ج) في حالة منافذ التصريف التي لا تسمح بالوصول المباشر إلى مقصورة الشحن، لن يتعين استعمال الأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه المذكرة، بشرط أن تكون هذه المنافذ مزودة بجهاز حاجز يمكن الوصول إليه بسهولة من باطن مقصورة الشحن.

2- على الرغم من أحكام المادة 1(ج) من هذه اللوائح، يجوز السماح بوجود أجزاء مكونة لمقصورة الشحن يتعين لأسباب عملية أن تشمل مساحات فارغة (مثلاً بين الحواجز الفاصلة لجدار مزدوج). ولكي يتسنى منع استعمال هذه المساحات لإخفاء البضائع:

- 1' يجب في حالة تغطيتها الارتفاع الكامل من الأرضية إلى السقف، أو في حالات أخرى، حيث يكون الفراغ بينها وبين الجدار الخارجي محصوراً تماماً، أن يكون تبطين الجزء الداخلي من مقصورة الشحن مثبتاً بشكل لا يسمح بإزالته أو تغييره دون ترك آثار واضحة للعيان.

‘2 وفي حالة تبطين يقل ارتفاعه عن الارتفاع الكامل، وتكون الفراغات بين التبطين والجدار الخارجي ليست محصورة تماماً، وفي جميع الحالات الأخرى حيث توجد فراغات في بنية مقصورة شحن، يجب إبقاء عدد هذه الفراغات على الحد الأدنى، وتكون هذه الفراغات قابلة للوصول إليها بسهولة لأغراض التفتيش الجمركي.

تعليق على الفقرة 2 من المادة 2

إزالة الأجزاء الهيكلية في العارضات المفرغة

يجب إبقاء الأجزاء الهيكلية من مقصورات الشحن ذات الفراغات المحصورة مثل العارضات المفرغة، على أدنى حد وأن تزال بالتدرج في تصميم مقصورات شحن جديدة تستخدم عارضات جانبية مفتوحة حيثما أمكن ذلك. وإذا حدث لأسباب إنشائية استعمال فراغات محصورة في الأجزاء الهيكلية من مقصورات الشحن، فمن الجائز السماح بتزويدها بتقويب يقصد بها تسهيل التفتيش الجمركي على المساحات المفرغة. ويجب تدوين وجود هذه التقويب التفتيشية في إطار البند 12 في شهادة التصديق على المركبات البرية (المرفق 4 من الاتفاقية).

{الفقرات 63-65 من الوثيقة TRANS/WP.30/135؛ الفقرات 65-67 من الوثيقة TRANS/WP.30/137؛ المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/27؛ الفقرات 33-36 من الوثيقة TRANS/WP.30/151}

3- يجوز السماح باستعمال نوافذ بشرط أن تكون مصنوعة من مواد ذات قوة كافية وأنها لا يمكن أن تزال أو تستبدل من الخارج دون ترك آثار واضحة جلية. ومع ذلك يجوز السماح باستعمال زجاج، ولكن في حالة استعمال زجاج غير زجاج أمان، يجب تزويد النوافذ بشبكة معدنية مثبتة لا يمكن أن تزال من الخارج. ولا تتجاوز عيون هذه الشبكة 10 ملليمترات. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1986}

مذكرة تفسيرية للفقرة 3 من المادة 2

زجاج الأمان

3-2-2

يعتبر الزجاج زجاج أمان إذا لم تكن هناك مخاطرة من إتلافه نتيجة لأي عامل عادي يحدث في الظروف العادية لاستعمال مركبة. ويجب أن يحمل الزجاج علامة تميزه بأنه زجاج أمان.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1986}

4- يجوز السماح بصنع فتحات في الأرضية لأغراض تقنية مثل التزيت والصيانة وتعبئة صندوق الرمل، وذلك فقط بشرط أن تكون هذه الفتحات مزودة بغطاء يمكن تثبيته بطريقة تجعل مقصورة الشحن غير قابلة للوصول إليها من الخارج.

تعليق على الفقرة 4 من المادة 2

تأمين الفتحات الأرضية لأغراض تقنية

يجب أن تكفل وقاية كافية لأغطية الفتحات الأرضية لأغراض تقنية، إذا كانت ترتيبات منع الوصول إلى مقصورة الشحن من الخارج موجودة ذاتها داخل مقصورة الشحن.

{الفقرات 35-39 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/14}

المادة 3

المركبات المصفحة بغلاف واق

1- حيثما يكون ذلك ملائماً، سوف تنطبق أحكام المادتين 1 و 2 من هذه اللوائح على المركبات المصفحة. هذا بالإضافة إلى أن هذه المركبات سوف تعمل وفقاً لهذه المادة.

2- ويكون هذا الغلاف مصنوعاً إما من قماش القنب أو قماش مغطى بالبلاستيك أو معالج بالمطاط وأن يكون ذا قوة كافية وغير قابل للمط وفي حالة جيدة ومركب بطريقة تجعل من المستحيل، بعد تثبيت جهاز الإغلاق، الوصول إلى مقصورة الشحن دون ترك آثار واضحة بجلاء.

3- وإذا كان هذا الغلاف مكوناً من عدة قطع فإنه يجب أن تكون أطرافها مطوية في بعضها البعض ومخاطة معاً بدرزات تبعد عن بعضها بمسافة لا تقل عن 15 ملليمترًا. وتوضع هذه الدرزات كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم 1 الملحق بهذه اللوائح. أما في حالة بعض أجزاء هذا الغلاف (مثل الأطراف المتدلية والزوايا المقواة) إذا لم يكن من الممكن تجميع القطع مع بعضها البعض بتلك الطريقة، فسوف يكفي طي طرف الجزء العلوي ووضع الدرزات كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم 1 ورقم 2 (أ) الملحق بهذه اللوائح. ولا تكون إحدى الدرزات مرئية إلا من الداخل ويكون لون الخيط المستعمل لتلك الدرزة مختلفاً بوضوح عن لون الغلاف ذاته وعن لون الخيط المستعمل للدرزة الأخرى. وتخاط الدرزات جميعها بالماكينة.

مذكرة تفسيرية للفقرة 3 من المادة 3

3-3-2 الأغلفة المكونة من عدة قطع

(أ) قد تكون القطع المتعددة المكونة لغلاف واحد مكونة من مواد مختلفة مطابقة لأحكام الفقرة 2 من المادة 3 بالمرفق 2.

(ب) وسوف يسمح بأي ترتيب للقطع يضمن الأمان كما ينبغي في تكوين الغلاف بشرط أن تكون القطع مجمعة وفقاً لاشتراطات المادة 3 من المرفق 2.

4- إذا كان الغلاف مصنوعاً من قماش مغطى بالبلاستيك ومكوناً من عدة قطع، فإنه يجوز اختيارياً لحامها معاً على النحو المبين في الرسم التوضيحي رقم 3 الملحق بهذه اللوائح. وينبغي أن تتداخل أطراف القطع بما لا يقل عن 15 ملليمترًا. وتكون القطع ملحومة معاً على كامل عرض التداخل. وسوف يكون طرف الغلاف الخارجي مغطى بشريط من البلاستيك لا يقل عرضه عن 7 ملليمترات مثبتاً بعملية اللحام ذاتها. وسيكون لشريط البلاستيك والغلاف على كل جانب منه لعرض لا يقل عن 3 ملليمترات، نمط تصريف منتظم واضح المعالم مختوماً عليها. وتكون القطع ملحومة بشكل يجعل من غير الممكن فصلها وإعادة وصلها دون ترك آثار واضحة بجلاء.

تعليقات على الفقرة 4 من المادة 3

شريط من البلاستيك

إن اشتراط التغطية بشريط من البلاستيك أمر ضروري لإغراض الأمان الجمركي. وبالتالي لا يسمح بالاستغناء عنه.
{الفقرة 99 من الوثيقة TRANS/GE.30/17}

تداخل أطراف قطع الغلاف

مع أنه يكفي لأغراض الأمان الجمركي تداخل أطراف قطع الغلاف لما لا يقل عن 15 ملليمترًا فإنه يجوز السماح بتداخل يبلغ 20 ملليمترًا أو أكثر. وقد يكون ذلك ضرورياً لأغراض تقنية رهناً بنوع قماش الغلاف والتحامه.
{الفقرتان 64 و65 من الوثيقة TRANS/WP.30/162، المرفق 6 الوارد في الوثيقة
{TRANS/WP.30/AC.30/AC.2/37}

الطرق المقررة للحام قطع الغلاف

ينبغي للطرق المقررة للحام قطع الأغلفة باعتبارها ذات أمان جمركي إذا طبقت وفقاً لأحكام المرفق 2 بالاتفاقية، أن تشمل "طريقة اللحام" حيث تلحم قطع الأغلفة باستعمال درجات حرارة عالية وطريقة "الذبذبة العالية"، وحيث تلحم قطع الأغلفة باستعمال ذبذبة عالية وضغط عال.
{الفقرتان 64 و65 من الوثيقة TRANS/WP.30/162، المرفق 6 الوارد في
الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37}

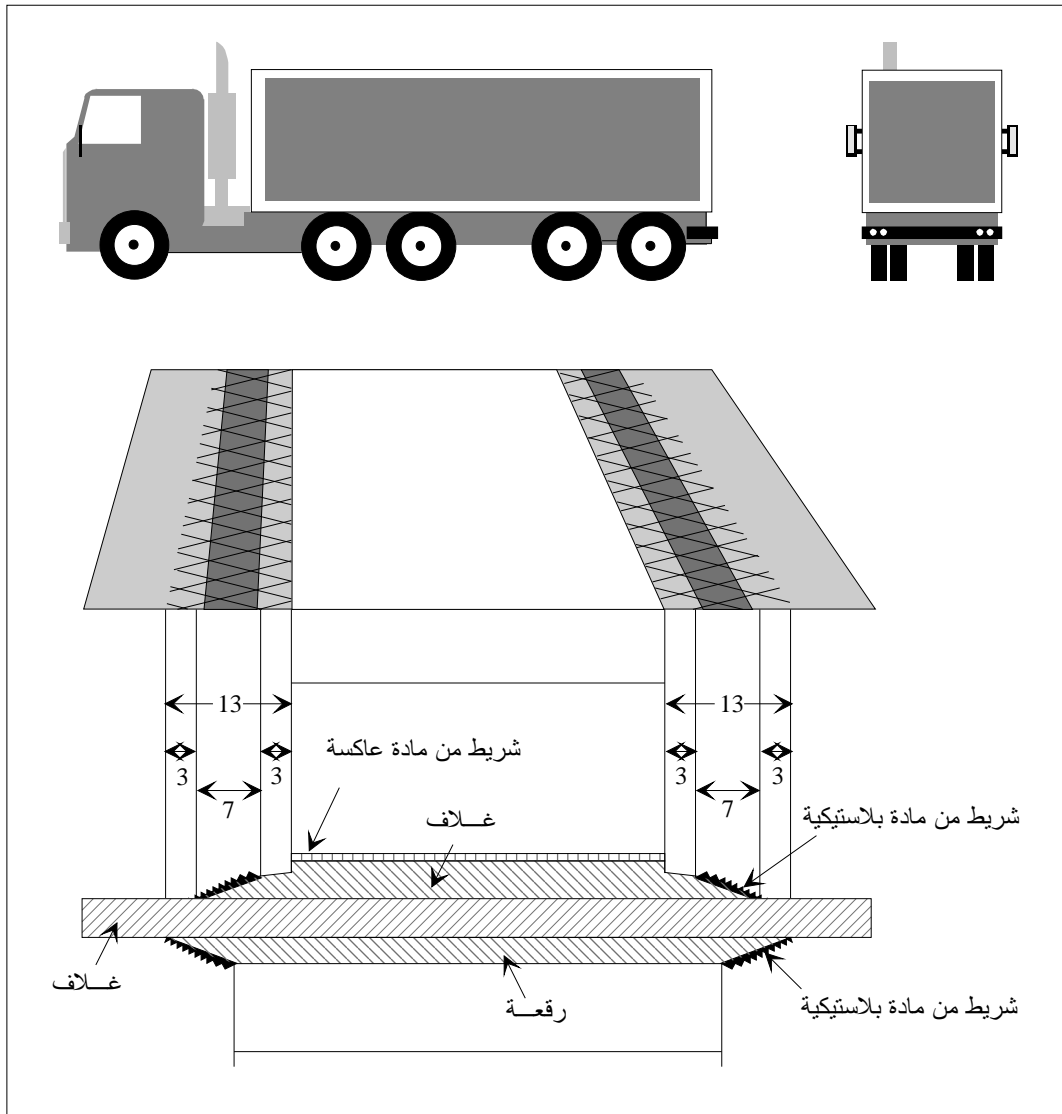
5 - سوف تجرى إصلاحات وفقاً للطريقة الموصوفة في الرسم التوضيحي رقم 4 الملحق بهذه اللوائح. فتطوى الأطراف في بعضها البعض وتخاط معاً بدرزتين مرئيتين بفاصل بينهما لا يقل عن 15 ملليمترًا. وسيكون لون الخيط المرئي من الباطن مختلفاً عن لون الخيط المرئي من الخارج ومختلفاً عن لون الغلاف ذاته. وتكون الدرزات جميعها مخاطة بماكينه خياطة. وفي حالة إصلاح إتلاف غلاف قرب الأطراف بتبديل الجزء المتلف برقعة، يكون من الممكن أيضاً وضع الدرزة وفقاً لأحكام الفقرة 3 من هذه المادة والرسم التوضيحي رقم 1 الملحق بهذه اللوائح. ومن الممكن كبديل إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك وفقاً للطريقة الموصوفة في الفقرة 4 من هذه المادة. ولكن يجب في هذه الحالة أن يكون شريط البلاستيك ملصقاً بجانب الغلاف وأن تكون الرقعة مثبتة على باطن الغلاف.

تعليقات على الفقرة 5 من المادة 3

شرائط من مادة عاكسة

يجوز السماح باستعمال شرائط من مادة عاكسة يمكن نزعها وتكون مغطية هيكل الأغلفة الواقية لمقصورات الشحن، وإذا كانت مع ذلك ملحومة تماماً على الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك ومثبتة وفقاً للاشتراطات الواردة في الفقرة 5 من المادة 3 في المرفق 2 بالاتفاقية (أنظر الرسم التوضيحي رقم 9 أدناه).

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS/WP.30/151}



إصلاح الأغلفة المصنوعة لإصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك

يجوز السماح بالعملية التالية لإصلاح مثل هذه الأغلفة: يستعمل الفينيل المسال تحت ضغط وحرارة لتثبيت القطعة على الغلاف بالذوبان. ومن الواضح الجلي في مثل هذه الحالات إلصاق شريط من البلاستيك مختوم بنمط تصريف على طرف القطعة على جانبي الغلاف.

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS/GE.30/6، الفقرة 33 من الوثيقة
{TRANS/GE.30/GRCC/4

6- يجب تثبيت الغلاف على المركبة بتطابق صارم مع الشروط المبينة في المادة 1(أ) و(ب) من هذه اللوائح. ومن الممكن استعمال الأجهزة التالية:

(أ) يمكن تثبيت الغلاف بواسطة:

1' حلقات معدنية مثبتة على المركبات

2' عروات مدخلة في طرف الغلاف

3' حبل رابط يمر من خلال الحلقات فوق الغلاف ومرئي من الخارج بكامل طوله.

وسوف يتداخل الغلاف مع الأجزاء الصلبة من المركبة بما لا يقل عن 250 ملليمتر تقاس من وسط حلقات التثبيت، ما لم يكن نظام بنية المركبة في حد ذاتها تمنع كل الوصول إلى مقصورة الشحن.

مذكرات تفسيرية للفقرة 6(أ) من المادة 3

1-6-3-2(أ) مركبة ذات حلقات منزلقة

إن حلقات التثبيت المعدنية المنزلقة على قضبان معدنية مثبتة على المركبات، مقبولة لأغراض هذه الفقرة (أنظر الرسم التوضيحي رقم 2 الملحق بالمرفق 6) وذلك بشرط:

(أ) أن تكون القضبان مثبتة على المركبة وبينها مسافات أقصاها 60 سنتيمتراً وبطريقة لا تسمح بإزالتها وتبديلها دون ترك آثار وواضحة جلية.

(ب) وأن تكون الحلقات مصنوعة بطوق مزدوج أو مزودة بقضيب مركزي ومدمجة في قطعة واحدة بدون استعمال لحام

(ج) وأن يكون الغلاف مثبتاً على المركبة بتطابق صارم مع الشروط المبينة في المرفق 2 بالمادة 1 (أ) من هذه الاتفاقية.

مركبات ذات حلقات دوارة 2-6-3-2 (أ)

يجوز لأغراض هذه الفقرة قبول حلقات معدنية دوارة، تدور كل منها في سناد قوسي معدني مثبت على المركبة (أنظر الرسم التوضيحي رقم 2 (أ) الملحق بالمرفق 6) وذلك بشرط :

(أ) أن يكون كل سناد قوسي مثبتاً على المركبة بطريقة تجعل من غير الممكن إزالته وتبديله دون ترك آثار واضحة جلية

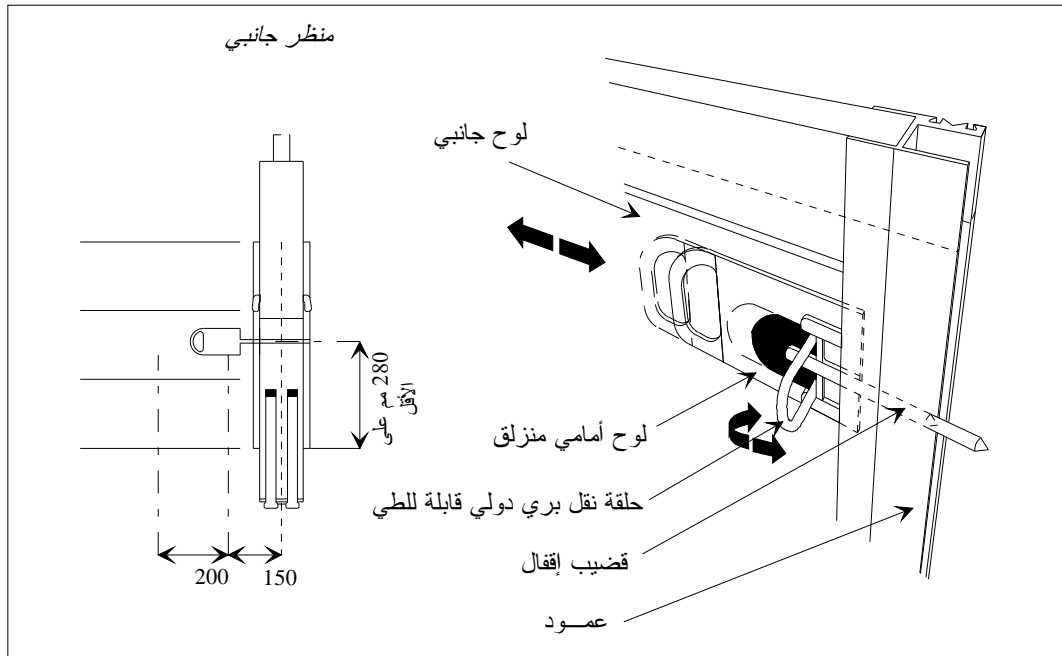
(ب) أن يكون اللولب تحت كل سناد قوسي مطوقاً تماماً بغطاء معدني في شكل جرس.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.4، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أكتوبر 1982}

تعليقات على الفقرة 6 (أ) من المادة 3

مثال لإنشاء قضيب إغلاق

يستوفي الجهاز الموضح بالرسم أدناه الاشتراطات الواردة في المرفق 2 بالمادة 1 في الفقرة (أ) والمرفق 2 بالمادة 3 في الفقرتين 6 (أ) و 8.



وصف الرسم التوضيحي أعلاه

سيجري تركيب الجهاز على اللوح الجانبي في نفس الوضع كنوع تقليدي من حلقة النقل البري الدولي، وبطريقة تجعل هذه الحلقة من الجهاز واقعة على مسافة أقصاها 150 ملليمترًا من خط الوسط للعمود. وسيكون الجهاز مثبتًا على اللوح الجانبي ببرشامتين مماثلتين لبرشمة حلقات النقل البري الدولي المعتادة. ويتكون من ثلاثة أجزاء معدنية مدمجة: لوح قاعدي وحلقة نقل بري دولي قابلة للطّي ولوح أمامي منزلق يشمل قضيب إغلاق. وحينما يزلق اللوح الأمامي إلى داخل وضع الإغلاق، يمر قضيب الإغلاق من خلال ثقب في العمود ويغلق اللوح الجانبي إلى العمود. ومع ذلك سيدخل قضيب الإغلاق في العمود بما لا يقل عن 20 ملليمترًا. وفي الوقت ذاته تنطوي حلقة النقل البري الدولي تلقائيًا إلى الخارج. وفي هذا الوضع التلقائي ومع مرور حبل الربط من خلال الحلقة فوق الغلاف يكون اللوح الأمامي المنزلق مغلقًا ومثبتًا ولا يمكن زلقه عائداً في وضع الفتح.

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS/WP.30/125، الفقرتان 46 و47 من الوثيقة

TRANS/WP.30/127، المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AG.2/23}

شكل عروات الغلاف

من الممكن أن تكون العروات المثقوبة في الأغلفة مستديرة أو بيضاوية الشكل وألا تبرز الحلقات أكثر مما هو ضروري من الأجزاء الملائمة في المركبة. ولكي يتسنى ضمان ذلك يجري تثبيت الأغلفة كما ينبغي. وعلى السلطات الجمركية أن تتأكد عند ختمها المركبة البرية من أن حبل الربط مشدد بإحكام صحيح.

{الفقرة 35 من الوثيقة TRANS/GE.30/57}

أمثلة الحلقات المعدنية المطلوبة لربط أغلفة المركبات بإحكام

يجري دمج نوع ينطوي من حلقة نقل بري دولي معدنية في الدعامات المعدنية الملحومة التي تدعم وتحوي آليات الإغلاق اللازمة للألواح الجانبية. ومن الممكن طي حلقة النقل البري الدولي خارجياً باليد من خلال ثقب صغير مفتوح في اللوح الخارجي من الدعامات. ويجري إبقاء هذه الحلقة بواسطة شحنة لولبية إما في الوضع "داخل" أو الوضع "خارج". ويتم إدماج أداء هذه الحلقة الخاصة في جهاز إغلاق اللوح الجانبي على النحو التالي:

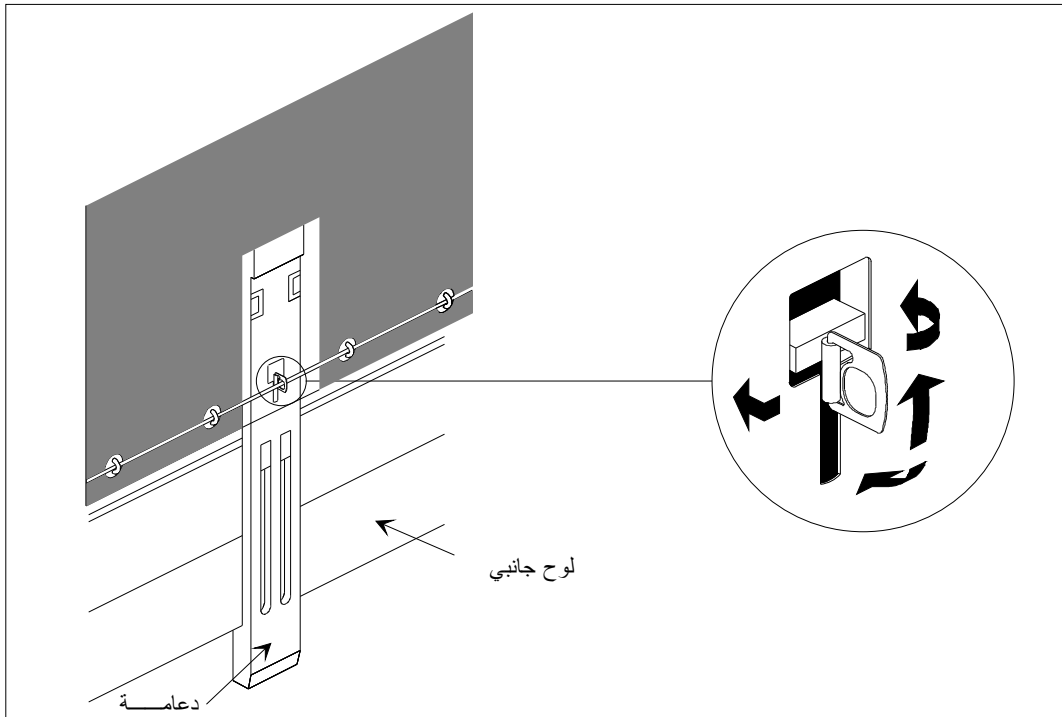
يجري لحام قطعة من المعدن على كل مسمار إغلاق اللوح الجانبي بشكل يقيد الحركة العمودية لمسمار الإغلاق ويجعل إطلاق الألواح الجانبية غير ممكن. وفي الوقت ذاته يمنع شكل وموقع هذه القطع المعدنية الطي خارجياً لحقات النقل البري الدولي ذات أقفال ألواح جانبية مفتوحة.

وهذا يعني أن حلقة النقل البري الدولي، حينما تكون في وضع الطي خارجياً ومثبتة بالغلاف ومربوطة بحبل يمر من خلال الحلقة، ستعمل في المقام الأول على تثبيت الألواح الجانبية على الدعامة، وتعمل في المقام الثاني على تثبيت الدعامة على أرضية مقصورة الشحن (دعم جانبي).

وفضلاً عن ذلك سيعمل مسمار إغلاق الدعامة العليا الملحوم على أحد مسامير الإغلاق للألواح الجانبية، على تثبيت كيان السقف العلوي في نفس وقت تثبيت الألواح الجانبية.

وطالما بقيت حلقة النقل البري الدولي في وضع الطي خارجياً يجب أن تكون الدعامة متلفة تماماً قبل إمكانية فتح اللوح الجانبي أو كيان السقف العلوي. {الفقرة 15 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة 109 من الوثيقة TRANS/GE.30/35 والمرفق 2، والفقرات 27-29 من الوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، أنظر الرسم التوضيحي أسفله}

مثال للحلقات المعدنية المطلوبة لربط أغلفة المركبات باحكام



(ب) حينما يجب تثبيت أي طرف غلاف بصفة دائمة على مركبة، فإنه يجب وصل السطحين معاً بدون فاصل وتثبيتهما في مكانهما بأجهزة قوية.

مذكرة تفسيرية للفقرة 6(ب) من المادة 3

6-3-2(ب) الأغلفة المثبتة بصفة دائمة

حينما يجري تثبيت طرف أو أطراف الغلاف بصفة دائمة على جسد المركبة، فإنه يجب تثبيت الغلاف في مكانه بشريط أو أشرطة من المعدن أو أي قماش آخر مناسب على جسد المركبة بأجهزة وصل تستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية 2-2-1(أ) في المرفق 6.

تعليق على الفقرة 6(ب) من المادة 3

يستوفي الجهاز المبين في الرسم التوضيحي رقم 4 الملحق بالمرفق 6 الاشتراطات الواردة في المرفق 2 وفي الفقرتين الفرعيتين 6(أ) و6(ب) من المادة 3.

{الفقرة 41 من الوثيقة TRANS/GE.30/55}

(ج) في حالة استعمال جهاز إغلاق غلاف فإنه يجب بعد إغلاقه أن يكون موصلاً للغلاف بإحكام إلى ظاهر مقصورة الشحن (أنظر كمثال الرسم التوضيحي رقم 6).
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1986}

7 - سيجري دعم سناد الغلاف بكيان إنشائي علوي ملائم (أعمدة أو جوانب أو أقواس أو ألواح الخ).

تعليق على الفقرة 7 من المادة 3

دعائم لأغطية المركبة

قد تكون الأطواق الساندة للغلاف مجوفة في بعض الأحيان ومن الممكن استعمالها كمخابئ. ولكن من الممكن دائماً تفتيشها كما هو الحال لكثير من الأجزاء الأخرى في المركبة. ويجوز في هذه الحالات السماح باستعمال أطواق مجوفة.

{الفقرة 90 من الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرتان 100 و 101 من الوثيقة

{TRANS/GE.30/12، الفقرة 41 من الوثيقة TRANS/GE.30/6}

8 - يشترط في حالة المسافات بين الحلقات والمسافات بين العروات ألا تزيد على 200 ملليمتر ومع ذلك قد يجوز أن تزداد ولكن دون أن تتجاوز 300 ملليمتر بين الحلقات والعروات على كل من جانبي العمود إذا كان كيان المركبة والغلاف مبني بشكل يمنع كل وصول إلى مقصورة الشحن. وسوف تتم تقوية العروات.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.1، ودخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1979}

مذكرة تفسيرية للفقرة 8 من المادة 3

8-3-2 يجوز قبول مسافات تزيد على 200 ملليمتر ولكنها لا تتجاوز 300 ملليمتر فوق الأعمدة إذا كانت الحلقات مدخلة في الألواح الجانبية وتكون العروات ببيضاوية الشكل وصغيرة إلى حد يمكنها من مجرد المرور فوق الحلقات فقط.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.1، ودخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1979}

9- تُستخدم أدوات الربط التالية:

- (أ) حبال من السلك الفولاذي لا يقل قطرها عن 3 ملليمترات، أو
- (ب) حبال من القنب الهندي أو قنب السيزال لا يقل قطرها عن 8 ملليمترات ومغطاة بكساء في غلاف شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
- (ج) حبال تتكون من مجموعات من الألياف البصرية المنفوفة في غلاف فولاذي ملوي ملفوف في غلاف شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
- (د) حبال تتكون من لب نسيجي محاط بما لا يقل عن أربع جدران من أسلاك الفولاذ لا غير تغطي اللب بالكامل، شريطة أن لا يقل قطر الحبال عن 3 ملليمترات (دون حساب الغلاف الشفاف إن وجد).

ويمكن وفقاً للفقرة 9 (أ) أو (د) من هذه المادة أن تكون الحبال ملفوفة في غطاء شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط.

أما في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشييد متطابق في النواحي الأخرى مع أحكام الفقرة 6 (أ) من هذه المادة، فإنه يمكن استعمال سير جلدي كأداة ربط (وهناك مثال لجهاز تشييد من هذا النوع مبين في الرسم التوضيحي رقم 7 الملحق بهذا المرفق). ويجب أن يتطابق السير الجلدي مع المتطلبات المشترطة في الفقرة 11 (أ) (3) فيما يتعلق بمادة صنعه وأبعاده وشكله.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.11، ودخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1989؛
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، وقد دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994؛
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 2005}

مذكرة تفسيرية للفقرة 9 من المادة 3

9-3-2 وقع حذف هذه المذكرة التفسيرية.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 2005}

تعليق على المذكرة التفسيرية 9-3-2

حبال من النايلون

لا يسمح باستعمال حبال من النايلون المغطاة بغلاف من البلاستيك، نظراً لأنها لا تستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة 9 من المادة 3 بالمرفق 2.
{الفقرة 16 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرات 30-33 من الوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرة 34 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/232 والمرفق ؛ الفقرة 24 من الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91}

حبل الربط

من الممكن في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشبيد متطابق في النواحي الأخرى مع أحكام الفقرة 6(أ) من المادة 3 أن يستعمل، بدلاً من سير جلدي، حبل ويتكون من قطعتين.
{الفقرة 33 من الوثيقة TRANS/WP.30/125}

10- يتكون كل حبل من قطعة واحدة وله قطعة طرفية معدنية صلبة على كل من الطرفين. وتسمح كل قطعة طرفية معدنية بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. وتشمل أداة الربط لكل قطعة معدنية، وفقاً لأحكام الفقرة 9 (أ) و(ب) و(د) من هذه المادة، برشامة مجوفة تمر من خلال الحبل بحيث تسمح بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. ويبقى الحبل مرئياً على كل من جانبي البرشامة المجوفة بحيث يتسنى التأكد من أن الحبل سليم في قطعة واحدة (انظر الرسم التوضيحي رقم 5 الملحق بهذه اللوائح).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 2005}

11- سوف يجري على فتحات الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ وصل السطحين معاً. ومن الممكن استعمال الأجهزة التالية:

(أ) سيكون لطرفي الغلاف تداخل ملائم. ويجري أيضاً تثبيتهما بأدوات الربط التالية:

‘1‘ رفر ف مخاط أو ملحوم وفقاً للفقرتين 3 و 4 من هذه المادة،

‘2‘ حلقات وعروات تستوفي الشروط الواردة في الفقرة 8 من هذه المادة وتكون الحلقات مصنوعة من معدن،

‘3‘ سير جلدي مصنوع من قماش ملائم، في قطعة واحدة سليمة، وغير قابل للتمطط، ويبلغ عرضه 20 ملليمترًا على الأقل ولا يقل سمكه عن 3 ملليمترات ويمر من خلال الحلقات ويثبت معاً طرفي الغلاف والرُفرف. وسيجري تثبيت هذا السير الجلدي في باطن الغلاف وتزويده بما يلي:

إما عروة لاستيعاب الحبل المذكور في الفقرة 9 من هذه المادة،

أو

عروة يمكن ربطها إلى حلقة معدنية مذكورة في الفقرة 6 من هذه المادة وتثبيتها بالحبل المذكور في الفقرة 9 من هذه المادة.

ولن يطلب استعمال رُفرف إذا جرى تثبيت جهاز خاص مثل لوح اعتراض يمنع الوصول إلى مقصورة الشحن دون ترك آثار واضحة بجلاء. كما لا يطلب استعمال رُفرف في حالة المركبات ذات الأغلفة المنزلفة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14؛ دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1992؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.20 و عدل.1؛ دخل حيز النفاذ في 12 حزيران/يونيه 2001}

مذكرة تفسيرية للفقرة 11(أ) من المادة 3

1-3-2(أ)1- رُفرف شد الغلاف

يجري تزويد أغلفة الكثير من المركبات على ظهرها برُفرف أفقي تخترقه عروات تمر على طول جانب المركبة. وتستعمل هذه الرُفرف، المعروفة باسم رُفرف الشد، من أجل شد الغلاف بواسطة حبال شد أو أجهزة مماثلة. وقد استعملت هذه الرُفرف لإخفاء شقوق أفقية مفتوحة في الغلاف تتيح الوصول غير المشروع إلى البضائع المحمولة في المركبة. ولذلك أهدت توصية تدعو إلى عدم السماح باستعمال رُفرف من هذا النوع. ومن الممكن استعمال الأجهزة التالية بدلاً منها:

(أ) رُفرف شد ذات تصميم مماثل مثبتة على باطن الغلاف، أو

(ب) رفارف صغيرة فردية تخترق كل واحد منها عروة واحدة مثبتة على السطح الخارجي للغلاف ومتباعدة على مسافات بحيث تسمح بشد ملائم للغلاف.

وكخيار بديل قد يكون من الممكن في بعض الحالات تجنب استعمال رفارف الشد على الأغلفة.

2-11-3-2 (أ) سيور الغلاف

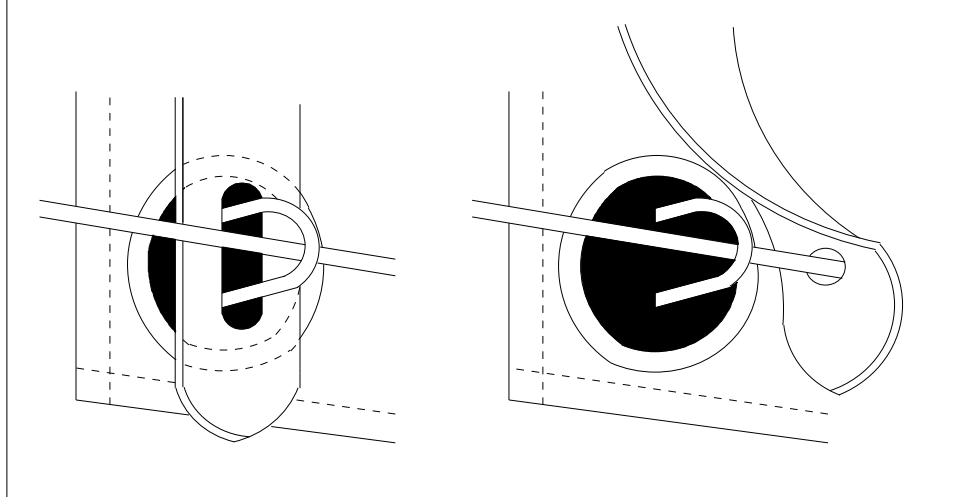
تعتبر الأقمشة التالية ملائمة لصنع السيور:

(أ) الجلد؛

(ب) أقمشة غير قابلة للتمطط تشمل القماش المغطى بالبلاستيك أو المعالج بالمطاط، بشرط أن هذه الأقمشة لا يمكن بعد قطعها أن يتم لحامها أو يعاد تكوينها بدون ترك آثار واضحة بجلاء. هذا بالإضافة إلى أن قماش البلاستيك المستعمل لتغطية السيور يجب أن يكون شفافاً وناعم السطح.

تعليقات على المذكرة التفسيرية 2-11-3-2 (أ)

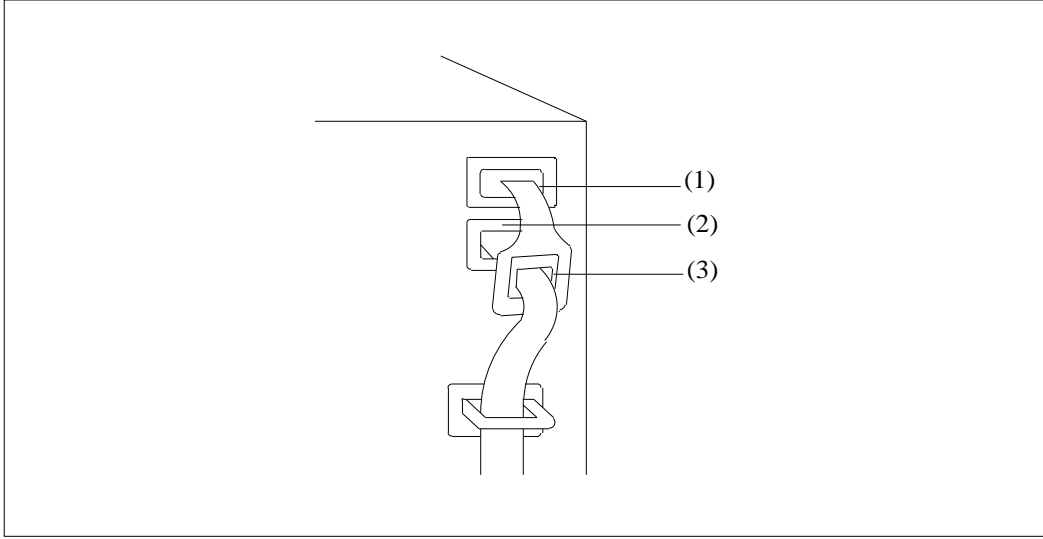
مثال للسيور المخصصة لربط أغلفة المركبات بإحكام



تري اللجنة الإدارية أن العروات الموجودة في السير الجلدي يجب تدعيمها.
{الفقرة 16 من الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12}

تثبيت السيور

يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات الواردة في الفقرة 11(أ) 3، من المادة 3 بالمرفق 2.

الوصف

يجب تمرير السيور الجلدي من خلال العروة العليا (1) في فتحة الغلاف المخصصة للشحن والتفريغ، وأن يخرج من مقصورة الشحن من خلال العروة السفلى (2) ثم يجري تمريره من خلال العروة المدعمة (3) على نهاية العروة. {الفقرات من 45 إلى 47 من الوثيقة TRANS/WP.30/123، والمرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23}

3-11(أ) يستوفي الجهاز المبين في الرسم التوضيحي رقم 3 الملحق من المرفق 6 الاشتراطات الواردة في الجزء الأخير من المرفق 2 في الفقرتين 6(أ) و 6(ب) من المادة 3.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.15، ودخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1993؛
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994}

(ب) تزويد الغلاف بجهاز إغلاق خاص يربط ويغلق طرفي الغلاف معاً بإحكام حينما تكون مقصورة الشحن مغلقة ومبرشمة. وسيجري تزويد هذا الجهاز بفتحة يمكن أن تمر من خلالها حلقة معدنية مذكورة في الفقرة 6 من هذه المادة، وتثبيته بالحبل المذكور في الفقرة 9 من هذه المادة. ويوجد وصف لمثل هذا الجهاز في الرسم التوضيحي رقم 8 الملحق بهذا المرفق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14؛ دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1992}

المادة 4

المركبات ذات الأغلفة المنزقة

1- حيثما كان ملائماً، تنطبق أحكام المواد 1 و2 و3 من هذه اللوائح على المركبات ذات الأغلفة المنزقة. وعلاوة على ذلك، يجب أن تفي هذه المركبات بأحكام هذه المادة.

2- يتعين أن تفي الأغلفة المنزقة والأرضية والأبواب وغيرها من العناصر التي تشكل مقصورة الشحن إما باشتراطات الفقرات 6 و8 و9 و11 من المادة 3 من هذه اللوائح، أو بتلك الواردة في الفقرات الفرعية '1' إلى '6' التالية.

'1' يتعين تجميع الأغلفة المنزقة والأرضية والأبواب وغيرها من العناصر المكونة لمقصورة الشحن بحيث لا يمكن فتحها أو إغلاقها دون ترك آثار مرئية.

'2' يتعين أن يغطي غلاف المركبة العناصر الصلبة ابتداءً من أعلى المركبة حتى ربع المسافة الفعلية على الأقل بين سيور التثبيت. كما ينبغي أن يغطي الغلاف ما لا يقل عن 50 ملليمتراً من العناصر الصلبة في أسفل المركبة. وينبغي أن لا تتجاوز الفتحة الأفقية بين الغلاف والعناصر الصلبة من مقصورة الشحن مسافة 10 ملليمترات عمودياً على المحور الطولي للمركبة، في أي مكان بعد إغلاق مقصورة الشحن وختمها من قبل الجمارك.

‘3‘ ينبغي تجميع قناة انزلاق الغلاف وغيرها من الأجزاء المتحركة بحيث لا يمكن فتح الأبواب المغلقة والمختومة من جانب الجمارك وغيرها من الأجزاء المتحركة ولا إغلاقها من الخارج دون ترك آثار مرئية. وينبغي تجميع قناة انزلاق الغلاف وغيرها من الأجزاء المتحركة بحيث يستحيل الوصول إلى داخل مقصورة الشحن دون ترك آثار مرئية. وهذا النظام موصوف في الرسم التوضيحي رقم 9 المرفق بهذه اللوائح.

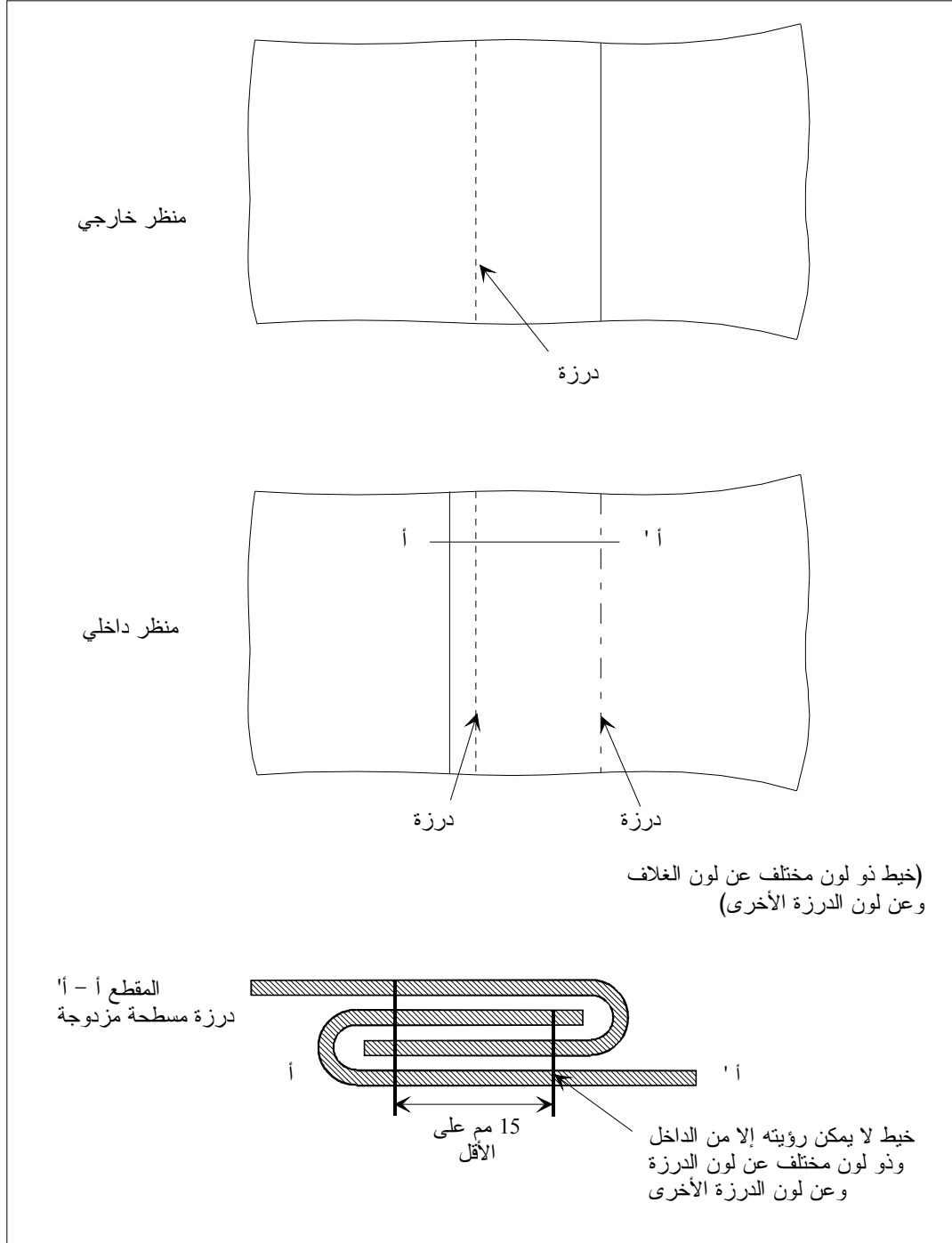
‘4‘ ينبغي ألا تتجاوز المسافة الأفقية بين سيور التثبيت، المستخدمة لأغراض الجمارك، على العناصر الصلبة في المركبة مسافة 200 ملليمتر. ومع ذلك يمكن أن تكون المسافة الفاصلة أكبر من ذلك ولكن ينبغي ألا يكون هنالك أكثر من 300 ملليمتر بين سيور التثبيت إلى يمين أو يسار أية عارضة عمودية إذا كان تصميم المركبة والغلاف من شأنه أن يحول دون الوصول بأي شكل إلى داخل مقصورة الشحن. وفي جميع الأحوال ينبغي مراعاة الشروط الموصوفة في الفقرة 2 أعلاه.

‘5‘ ينبغي ألا تتجاوز المسافة الفاصلة بين سيور التثبيت 600 ملليمتر.

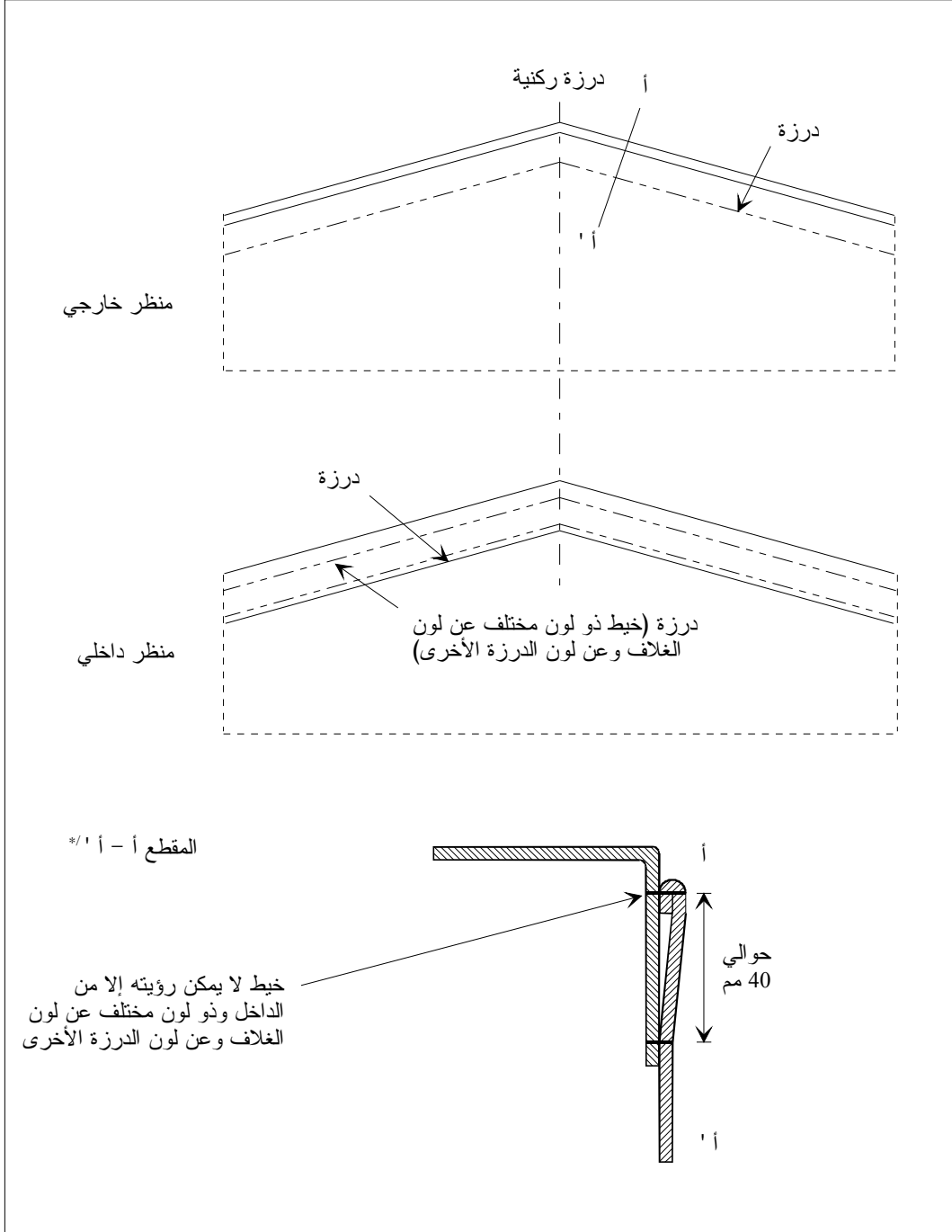
‘6‘ ينبغي أن تفي روابط الإغلاق المستخدمة لتثبيت الغلاف على العناصر الصلبة من المركبة بالاشتراطات الواردة في الفقرة 9 من المادة 3 من هذه اللوائح.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.20؛ و دخل حيز النفاذ في 12 حزيران/يونيه 2001}

الرسم التوضيحي رقم 1
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً

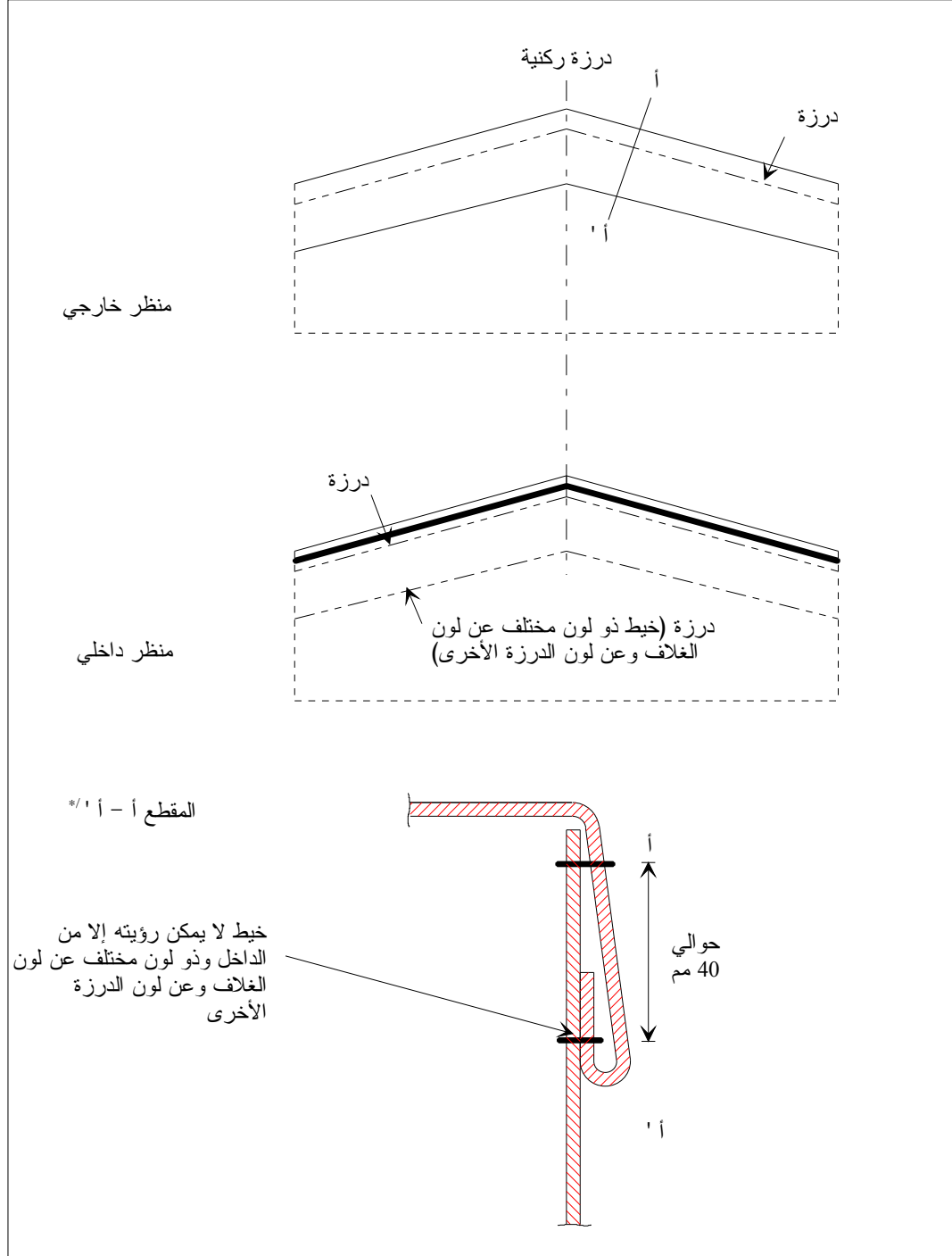


الرسم التوضيحي رقم 2
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً



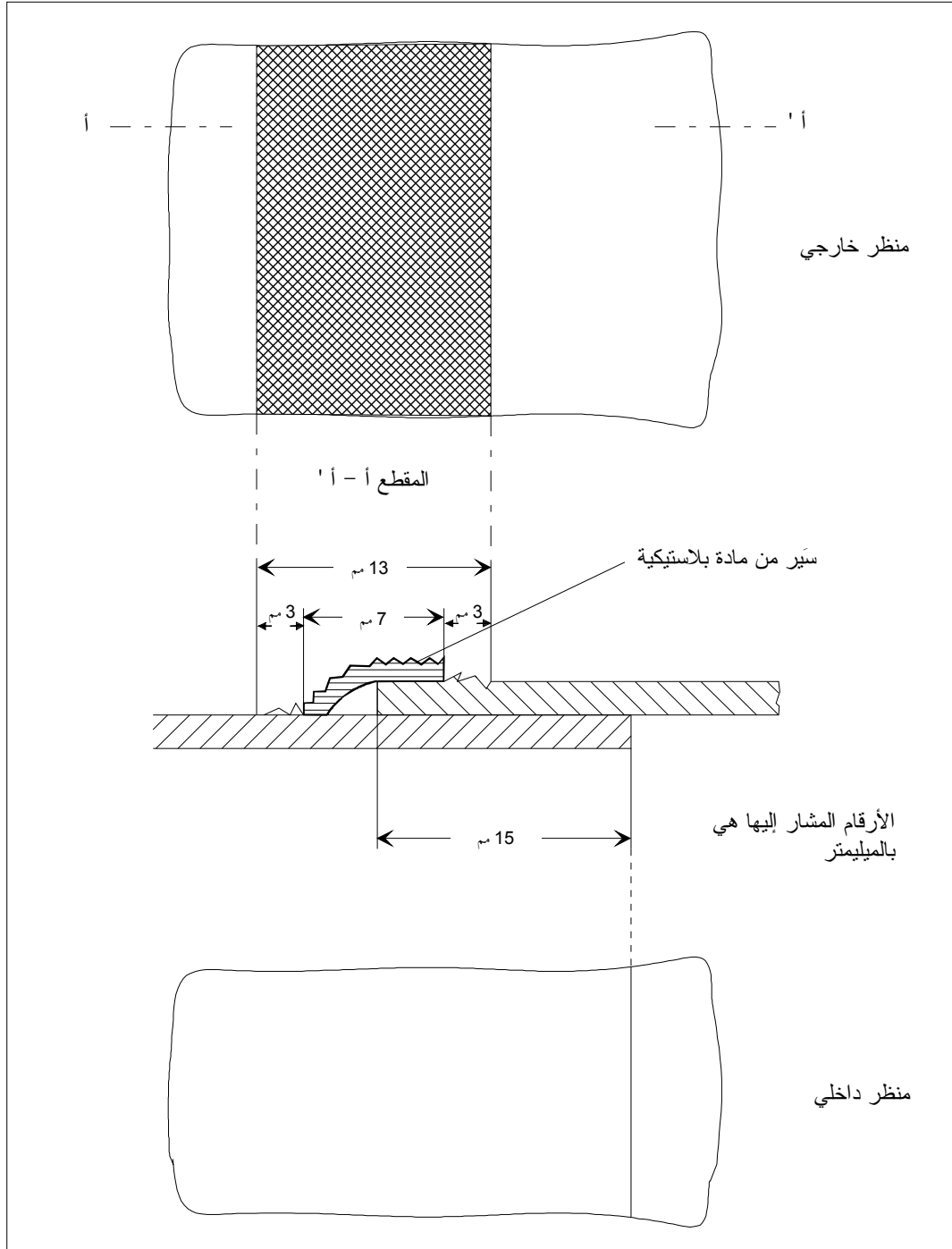
* / يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغطاء وفقاً لأحكام الفقرة 3 من المادة 3 من المرفق 2.

الرسم التوضيحي رقم 2 (أ)
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً

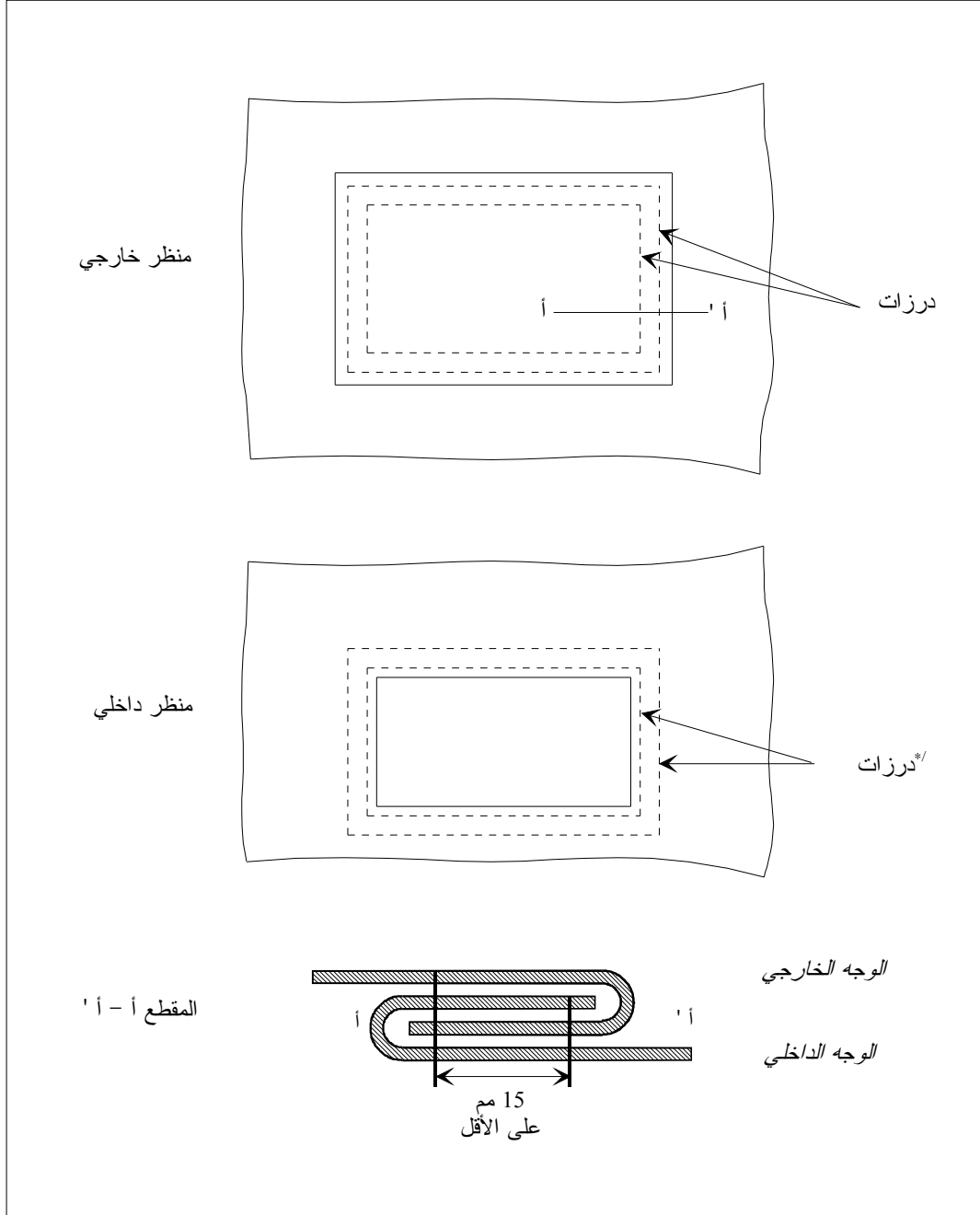


*1 يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغطاء وفقاً لأحكام الفقرة 3 من المادة 3 من المرفق 2.

الرسم التوضيحي رقم 3
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً



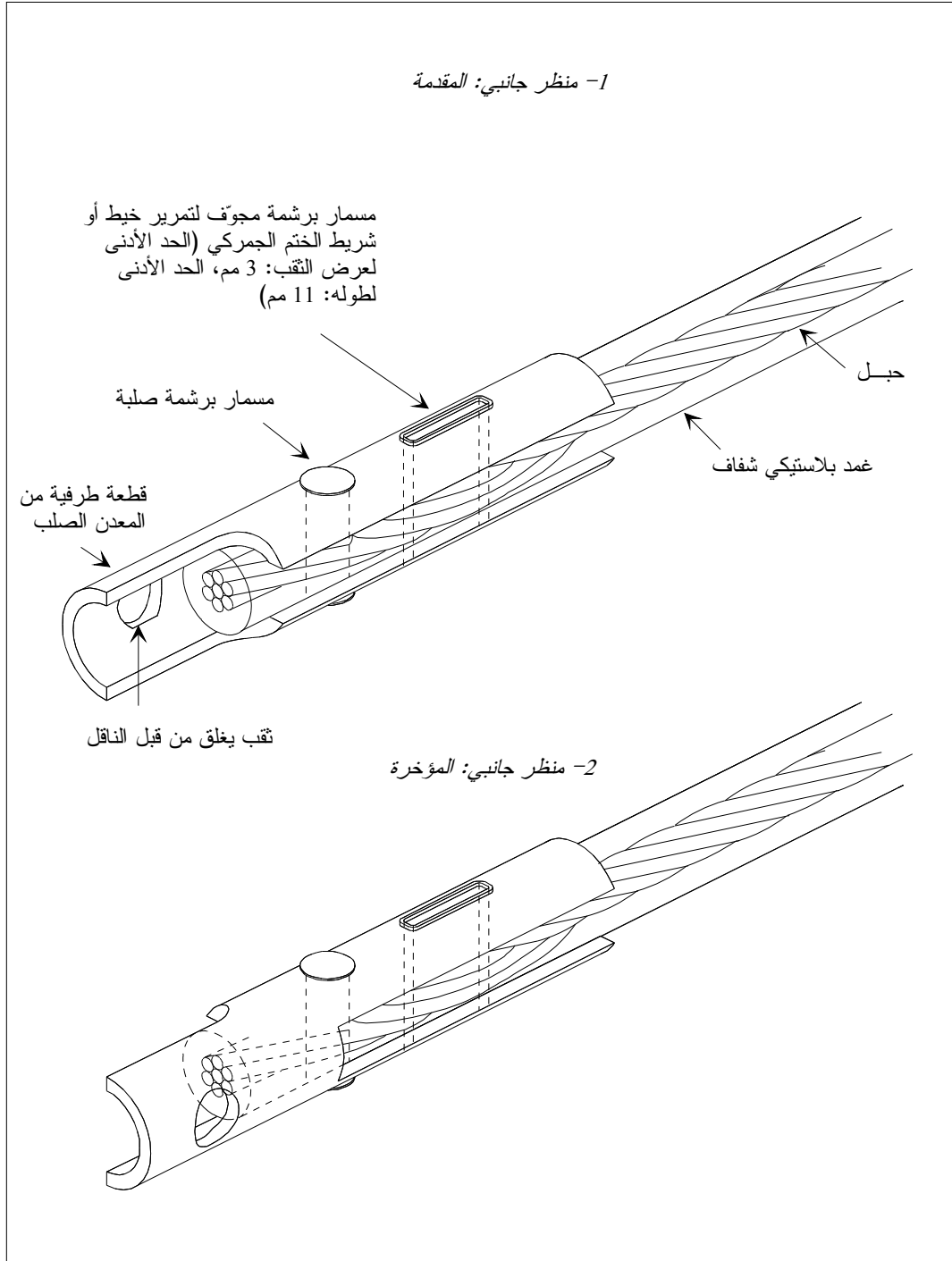
الرسم التوضيحي رقم 4
ترميم الغلاف



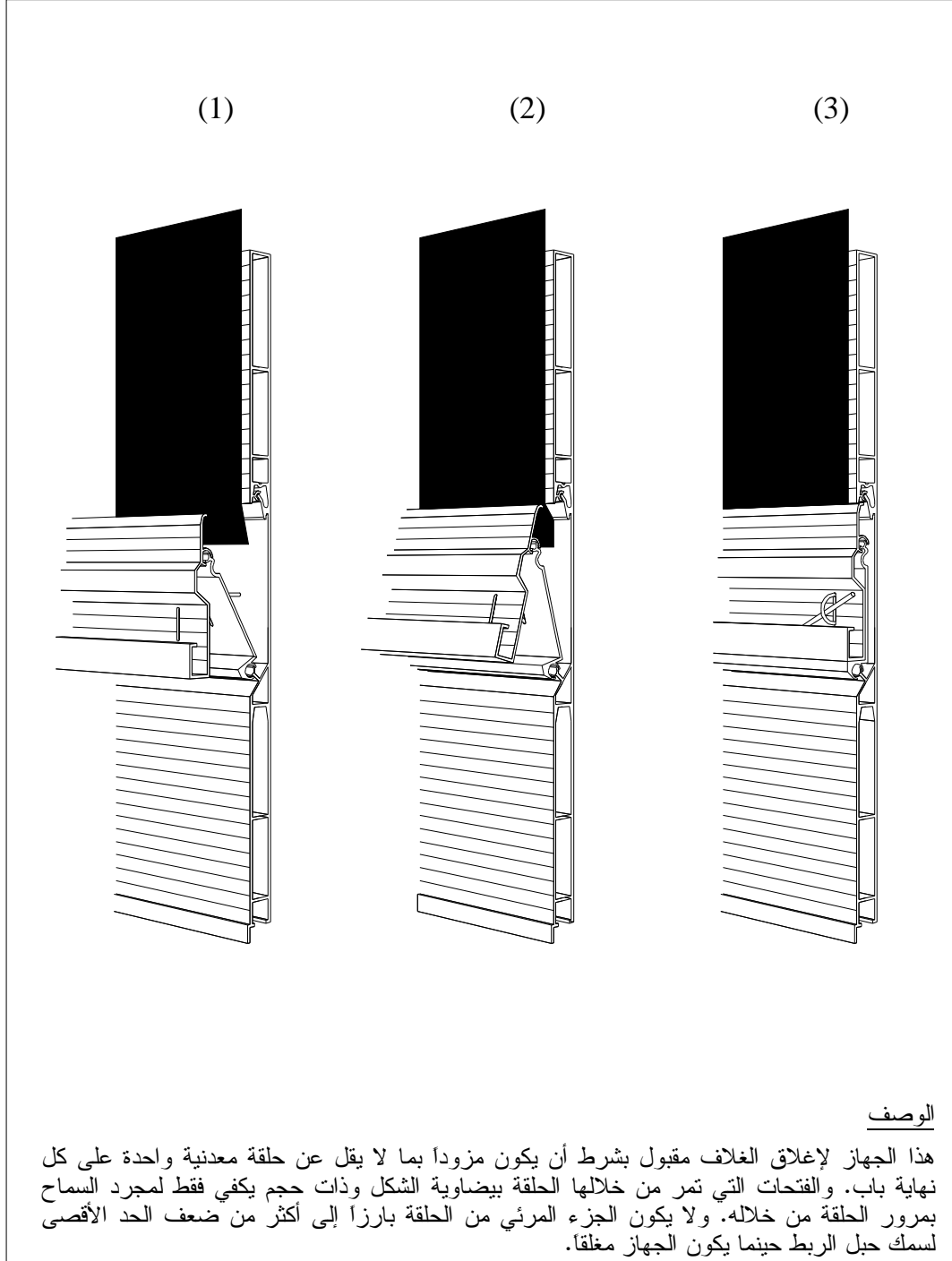
* يكون لون الخيوط المرئية من الداخل مختلفاً عن لون الخيوط المرئية من الخارج وعن لون الغطاء.

الرسم التوضيحي رقم 5

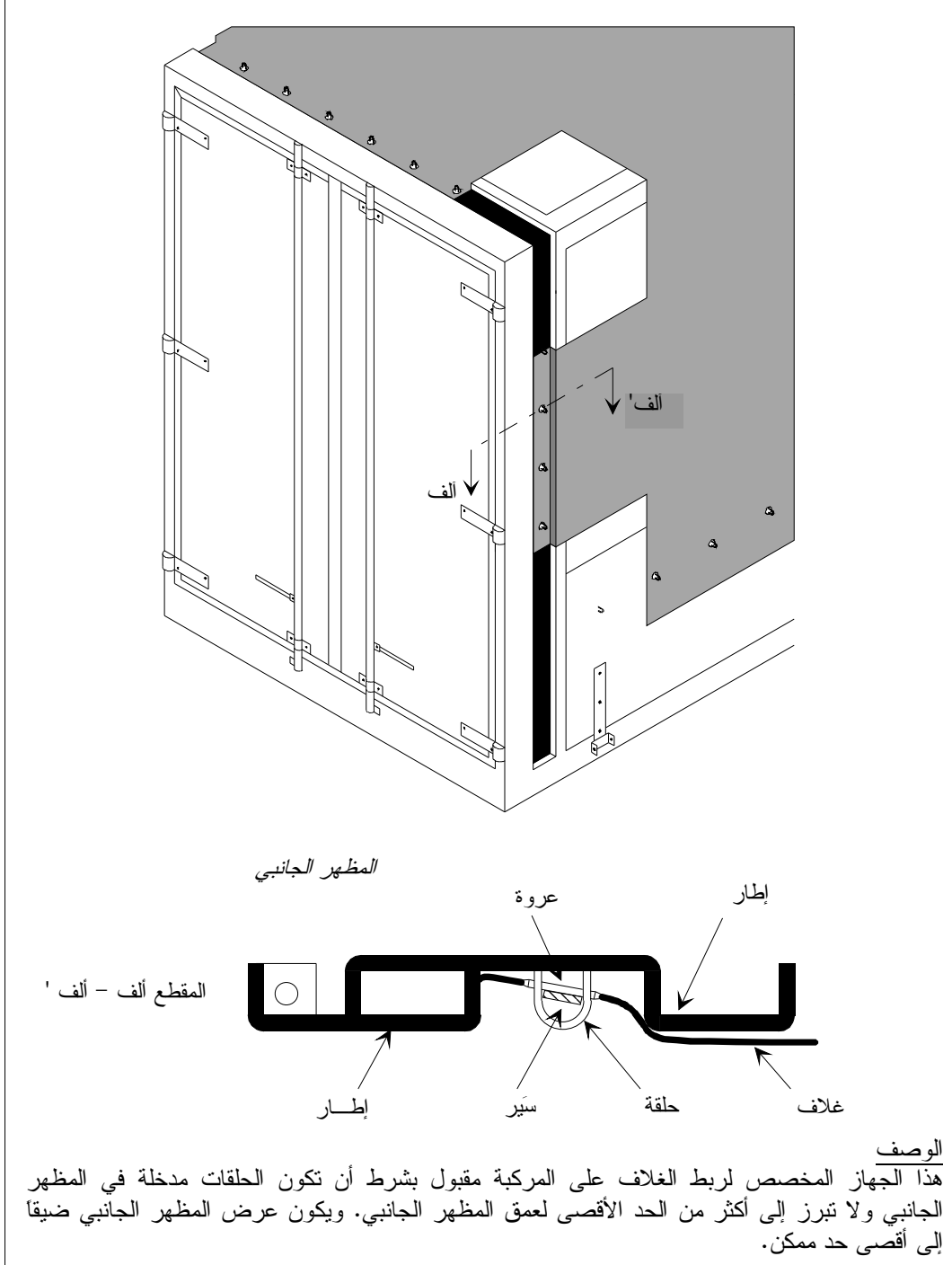
مثال للقطعة الطرفية



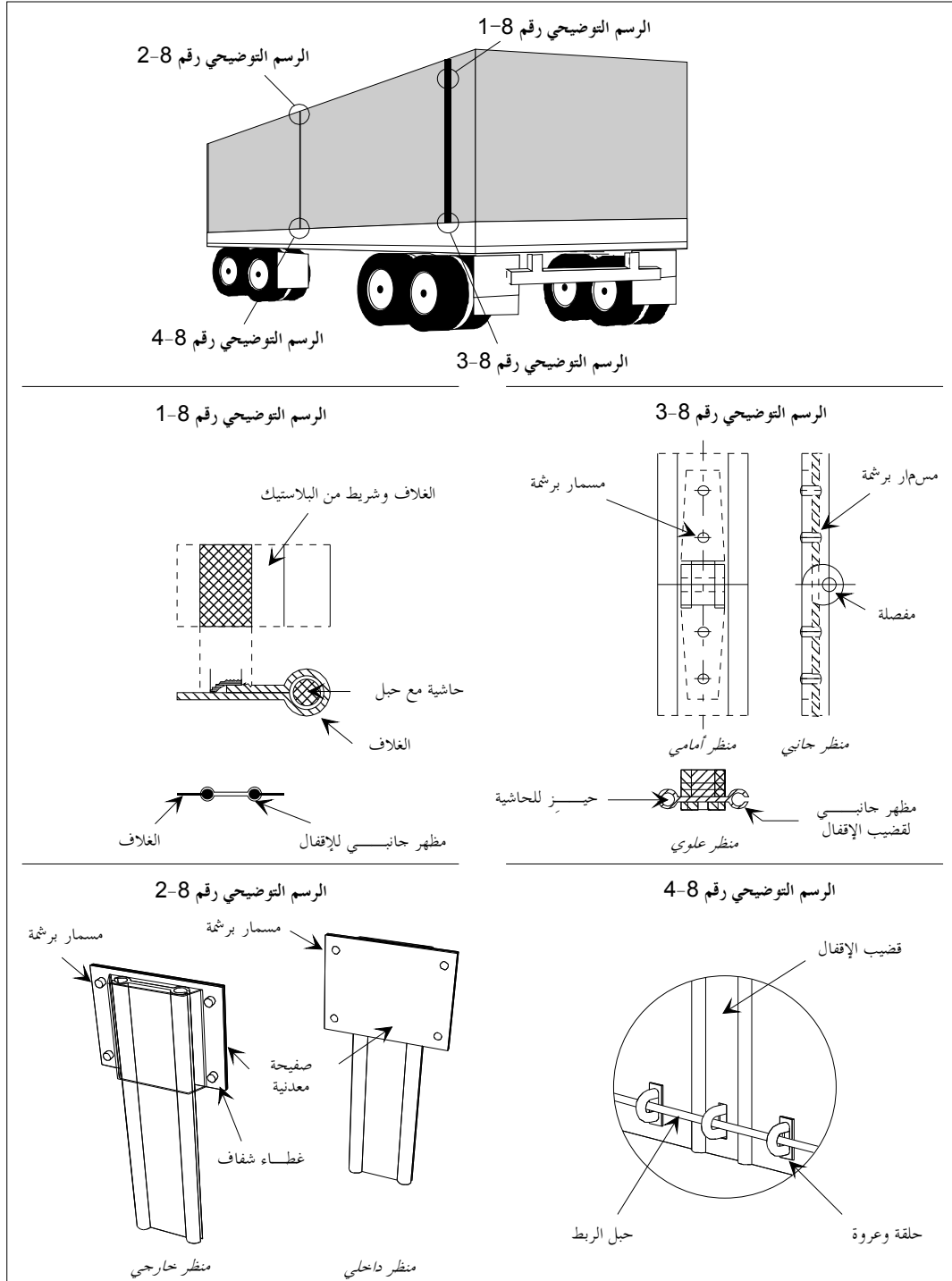
الرسم التوضيحي رقم 6
مثال لجهاز إغلاق الغلاف



الرسم التوضيحي رقم 7
مثال للأغلفة المثبتة على إطار من شكل خاص



الرسم التوضيحي رقم 8
جهاز إغلاق الغلاف على الفتحات المخصصة للشحن والتفريغ
 {انظر الوصف على الصفحة التالية}



الوصف

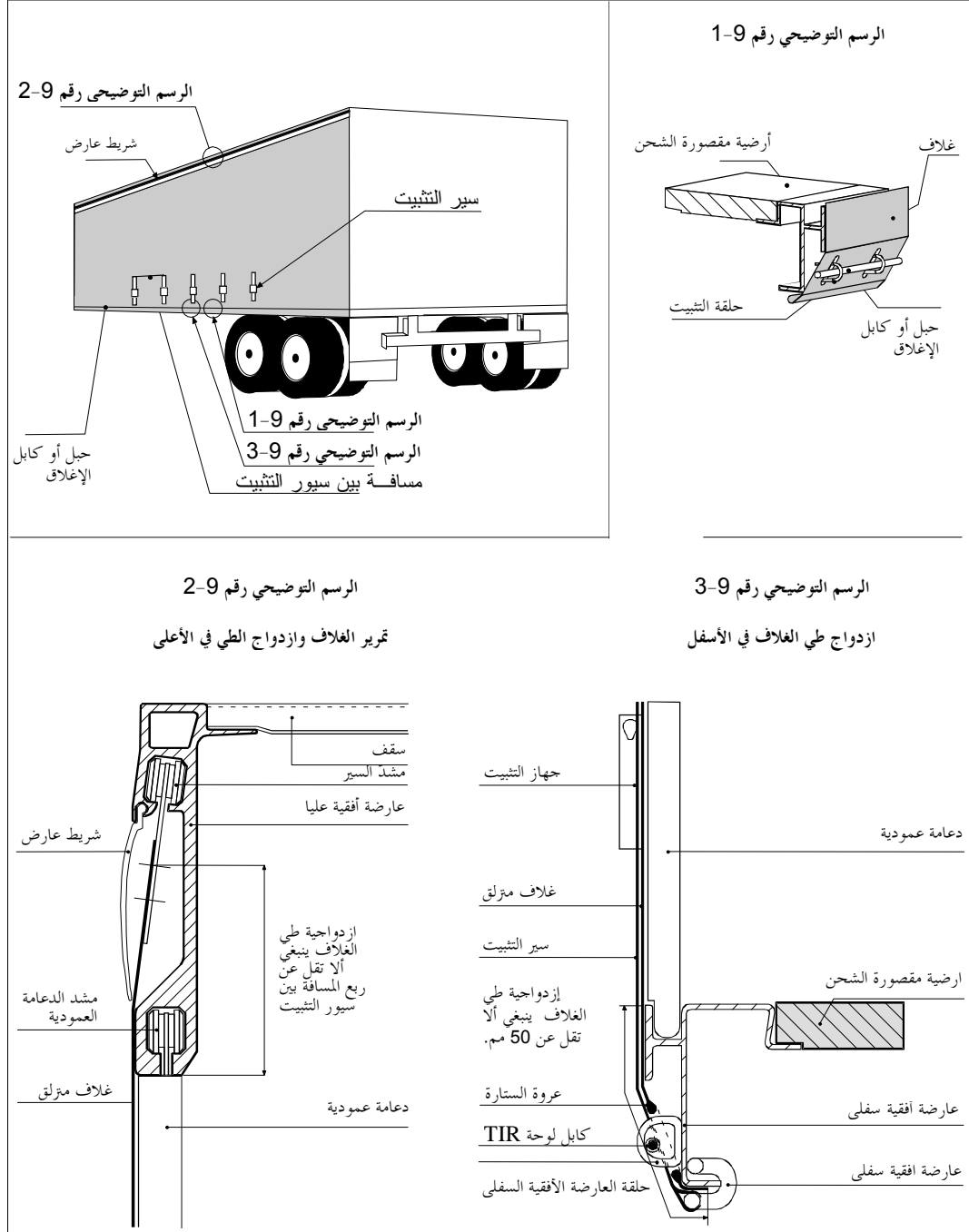
في هذا الجهاز المخصص للإغلاق يجري الربط بين الطرفين على الفتحات في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ والتحامهما معاً بواسطة قضيب إغلاق من الألمنيوم. وفتحات الغلاف مزودة بحاشية فوق كامل طولها المغطى لحبل (انظر الرسم التوضيحي رقم 1-8). وذلك يجعل من المستحيل جذب الغلاف إلى خارج جهاز قضيب الإغلاق. وسوف تكون الحاشية قائمة على الخارج وملحومة وفقاً للفقرة 4 من المادة 3 في المرفق 2 بالاتفاقية.

ويجري تمرير الطرفين في الجانبين المفتوحين على قضيب الإغلاق المصنوع من الألمنيوم: وإزلاقهما في قناتين طوليتين متوازيتين ينبغي إغلاقهما عند طرفهما الأسفل. وحينما يكون قضيب الإغلاق في وضعه الأعلى يتم التحام طرفي الغلاف معاً.

وعند الطرف الأعلى من الفتحة يتم وقف قضيب الإغلاق بغطاء شفاف من البلاستيك مثبت ببرشمة على الغلاف (انظر الرسم التوضيحي رقم 2-8). ويتكون قضيب الإغلاق من جزئين موصلين معاً بمفصلة مبرشمة لإتاحة الطي من أجل تسهيل التثبيت والإزالة. ويجب أن تكون هذه المفصلة مصممة بطريقة لا تسمح بإزالة المسمار الدوار ما أن يتم إغلاق الجهاز (انظر الرسم التوضيحي رقم 3-8).

وعند الجزء الأسفل من قضيب الإغلاق توجد فتحة تمر الحلقة من خلالها. وهذه الفتحة ببيضاوية الشكل وذات حجم يكفي فقط لإتاحة مرور الحلقة من خلالها (انظر الرسم التوضيحي رقم 4-8). وسيجري جذب حبل الربط للنقل البري الدولي من خلال هذه الحلقة لتثبيت قضيب الإغلاق.

الرسم التوضيحي رقم 9 نموذج بناء حاوية ذات أغلفة منزلقة



المرفق 3

الإجراءات المقررة للتصديق على المركبات البرية الممثلة للشروط التقنية
المبينة بوضوح في اللائحة الواردة في المرفق 2

بوجه عام

1- يجوز التصديق على المركبات البرية بأحد الإجراءات التالية:

(أ) فرادى، أو

(ب) حسب نوع التصميم (سلسلة من المركبات البرية).

2- سيجري بشأن المركبات المصدق عليها، إصدار شهادة تصديق مطابقة للنموذج القياسي الوارد في المرفق 4. وسيجري طبع هذه الشهادة بلغة البلد الصادرة منه وباللغة الفرنسية أو الإنكليزية. وسوف ترفق بالشهادة صور فوتوغرافية أو رسوم بيانية موثقة من السلطة التي منحت التصديق إذا رأت تلك السلطة أن ذلك ضروري. وحينئذ تقوم تلك السلطة بإدراج عدد هذه الوثائق في البند 6 من شهادة التصديق.

تعليقات على الفقرة 2

وضع اسم المالك على الشهادة

قد يحدث في حالة تغيير المالك أن الاسم المبين في المربع 8 (المالك) ليس هو اسم المالك الجديد. ولا ينبغي أن يثير ذلك أي نزاع.
{الفقرة 37 من الوثيقة TRANS/GE.30/12}

الاسم المبين على المركبات

قد يحدث في نفس الظروف أن يظهر على الصور الفوتوغرافية المرفقة بالشهادة اسم غير ذلك الاسم المبين بالفعل على المركبة. ولا ينبغي في هذه الحالة منع المركبة من الدخول، إذ أن الغرض الوحيد من الصورة الفوتوغرافية هو أن تبين المظهر العام للمركبة.

{الفقرتان 38 و39 من الوثيقة TRANS/GE.30/12}

مساحة غير كافية في المربع 5 على الشهادة

إذا لم تكن المساحة في المربع 5 (خصائص أخرى) كافية، فإنه يجوز إدراج البيانات اللازمة في مذكرة على ظهر الشهادة.

{الفقرتان 40 و41 من الوثيقة TRANS/GE.30/12}

3 - ينبغي حفظ شهادة التصديق على ظهر المركبة البرية.

تعليق على الفقرة 3

يجب أن تكون هذه الشهادة هي الأصل وليست نسخة منها بأية حال.

{الفقرة 52 من الوثيقة TRANS/GE.30/33}

4- لأغراض التفتيش وتجديد التصديق حيثما كان ذلك ملائماً، سيجري كل عامين تقديم المركبات البرية إلى السلطات المختصة التابعة للبلد المسجلة في المركبة، أو البلد المقيم فيه مالكوها أو مستعملها، في حالة المركبات غير المسجلة.

5- إذا لم تعد أية مركبة برية مستوفية الشروط التقنية المقررة للتصديق عليها، فإنه يجب، قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع في ظل بطاقات النقل البري الدولي، أن تعاد إلى الحالة التي بررت التصديق عليها، لكي تستوفي الشروط التقنية المذكورة.

6- في حالة حدوث تغيير في الخصائص الأساسية للمركبة البرية، ستتوقف تغطية المركبة بالتصديق، ويجب أن تعيد السلطات المختصة التصديق عليها قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع في ظل بطاقات النقل البري الدولي.

7- يجوز للسلطات المختصة التابعة للبلد المسجلة فيه المركبة أو التابعة للبلد المقيم فيه مالكيها أو مستعملها، في حالة المركبات التي لا يلزم تسجيلها، أن تقوم، حسب الحالة، بسحب أو تجديد شهادة التصديق، أو بإصدار شهادة تصديق جديدة في الظروف المبينة بوضوح في المادة 14 من هذه الاتفاقية، وفي الفقرات 4 و5 و6 من هذا المرفق.

الإجراءات اللازمة للتصديق بصفة فردية

8- يجب على المالك أو القائم بالتشغيل أو ممثل أي منهما أن يتقدم بطلب إلى السلطات المختصة للحصول على تصديق بصفة فردية. وعلى السلطات المختصة أن تقوم بتفتيش المركبة البرية المعروضة وفقاً للقواعد العامة المبينة في الفقرات 1 إلى 7 أعلاه وتقتنع بأن المركبة مستوفية الشروط التقنية المقررة في المرفق 2 وتقوم بعد التصديق بإصدار شهادة مطابقة للنموذج الوارد في المرفق 4.

الإجراءات اللازمة للتصديق حسب نوع التصميم (سلسلة من المركبات البرية)

9- حيث تكون المركبات البرية مصنوعة حسب سلسلة النوع، يجوز لصانعها أن يتقدم بطلب إلى السلطات المختصة التابعة لبلد صنعها من أجل التصديق عليها حسب نوع التصميم.

10- على الصانع أن يبين في طلبه أرقام أو حروف الهوية التي تعين نوع المركبة البرية المتعلقة بها طلبه للتصديق.

11- يكون الطلب مصحوباً برسومات وتعيين تفصيلي لنوع المركبة البرية المطلوب التصديق عليها.

12- أن يقدم الصانع تعهداً مكتوباً بأنه سيقوم بما يلي:

(أ) بأن يقدم إلى السلطة المختصة مركبات من النوع المعني حسب ما ترغب تلك السلطة في فحصه؛

(ب) بأن يسمح للسلطة المختصة بالمزيد من فحص وحدات أخرى في أي وقت أثناء إنتاج سلسلة النوع المعني؛

(ج) بأن يخطر السلطة المختصة عن أي تغيير مهما كان طفيفاً في التصميم أو المواصفة قبل المضي قدماً بهذا التغيير؛

(د) بأن يضع على المركبات البرية في مكان مرئي أرقام أو حروف هوية نوع التصميم، والرقم المسلسل للمركبة في سلسلة النوع: (رقم الصانع)؛

(هـ) بأن يحفظ سجلاً للمركبات المصنوعة حسب نوع التصميم المصدق عليه.

13- على السلطة المختصة أن تبين ما هي التغييرات، إن وجدت، التي يجب إجراؤها على نوع التصميم المقترح لكي يتسنى منح التصديق.

14- لن يمنح أي تصديق حسب نوع التصميم ما لم تقتنع السلطة المختصة، بعد فحص واحدة أو أكثر من واحدة من المركبات المصنوعة حسب نوع التصميم المعني بأن المركبات من ذلك النوع مستوفية الشروط التقنية المقررة في المرفق 2.

15- ستخطر السلطة المختصة الصانع كتابة بقرارها منح التصديق حسب النوع. وسيكون هذا القرار مؤرخاً ومرقماً. وستكون السلطة التي اتخذت القرار معينة بوضوح.

16- سوف تتخذ السلطة المختصة الخطوات اللازمة لإصدار شهادة تصديق توقعها حسب الأصول بصدد كل مركبة صنعت طبقاً لنوع تصميم مصدق عليه.

17- يجب على حامل شهادة التصديق قبل استعماله المركبة لنقل البضائع تحت ظل بطاقة نقل بري دولي، أن يدرج حسب المطلوب على شهادة التصديق ما يلي:

- رقم التسجيل الممنوح للمركبة (البند رقم 1) أو

- تفاصيل اسمه وعنوان أعماله في حالة مركبة ليست خاضعة للتسجيل (البند رقم 8).

مذكرة تفسيرية للفقرة 17

17-0-3 إجراءات التصديق

1- ينص المرفق 3 على أنه يجوز للسلطات المختصة التابعة لطرف متعاقد أن تصدر شهادة تصديق بشأن مركبة أنشئت داخل أراضيها، وأنه لن تكون هناك أية إجراءات تصديق إضافية ينبغي تطبيقها بشأن مثل هذه المركبة في البلد المسجلة فيه أو البلد الذي يقيم فيه مالکها، حسب ما تكون الحالة.

2- ليس المقصود بهذه الأحكام تقييد حق السلطات المختصة التابعة لطرف متعاقد حيث المركبة مسجلة أو حيث يقيم مالکها، في طلب شهادة تصديق كهذه، إما عند الاستيراد أو بالتالي لأغراض مرتبطة بتسجيل أو مراقبة المركبة أو بمتطلبات قانونية مماثلة.

18- في حالة تصدير مركبة مصدق عليها حسب نوع التصميم إلى بلد آخر يكون أحد الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية، فلن تكون هناك إجراءات تصديق أخرى مطلوبة في ذلك البلد فيما يتعلق باستيرادها.

الإجراءات اللازمة للمصادقة
على شهادة التصديق

19- في حالة وجود نقائص رئيسية في مركبة مصدق عليها تحمل بضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي، يجوز للسلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة، إما أن ترفض السماح للمركبة بمواصلة رحلتها بموجب بطاقة نقل بري دولي، أو تسمح للمركبة بمواصلة رحلتها بموجب هذه البطاقة على أراضيها مع اتخاذ الاحتياطات الأمنية الوقائية اللازمة. ويجب أن تعاد المركبة المصدق عليها إلى حالة مقبولة بأسرع ما يمكن، وعلى أية حال، قبل استعمالها مرة أخرى لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي.

20- وفي كل من هذه الحالات ستقوم السلطات الجمركية بمصادقة ملئمة في البند رقم 10 من شهادة التصديق على المركبة. وحينما تعاد المركبة إلى حالة تبرر التصديق عليها فسوف يجري تقديمها إلى السلطات المختصة التابعة لطرف متعاقد لتقوم بإعادة شرعية الشهادة بأن تضيف مصادقة إلى البند رقم 11 تلغي الملاحظات السابقة. كما أن أية مركبة تمت المصادقة عليها في البند رقم 10 بموجب أحكام الفقرة السابقة، لا يجوز استعمالها مرة أخرى لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي، حتى تتم إعادتها إلى حالة مقبولة، وحتى يتم إلغاء المصادقة المدرجة في البند رقم 10 كما هو مبين أعلاه.

مذكرة تفسيرية للفقرة 20

3-0-20 الإجراءات اللازمة للمصادقة على شهادة التصديق

في حالة إلغاء مصادقة متعلقة بنقائص، بعد إعادة المركبة إلى حالة مقبولة، فإنه يكفي أن يبين تحت البند رقم 11 المدرج لهذا الغرض، تعبير أن "النقائص تم تصحيحها" يتبعه اسم وتوقيع وختم السلطة المختصة المعنية.

تعليق على الفقرة 20

من الممكن أن تدرج في المربع رقم 10 على شهادة التصديق، أية نقائص لوحظت في الأغلفة أو جهاز تثبيتها.
{الفقرات 46 - 49 من الوثيقة TRANS/GE.30/33}

21- ينبغي أن تكون كل مصادقة واردة على الشهادة، مؤرخة وموثقة من قبل السلطات المختصة.

22- في حالة وجود نقائص في المركبة تعتبرها السلطات الجمركية ذات أهمية طفيفة ولا تنطوي على مخاطرة التهريب، فإنه من الممكن الترخيص بمواصلة استعمال المركبة لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي. وسوف يحاط حامل شهادة التصديق علماً بهذه النقائص، ويجب عليه أن يعيد ترميم مركبته إلى حالة مقبولة في غضون وقت معقول.

المرفق 4

الشهادة النموذجية للتصديق على مركبة برية

تعليقات

شهادة التصديق

ينبغي أن تكون شهادة التصديق بالشكل ألف 3 مطوية في ثنتين، انظر العينة في ما بعد

{الفقرة 33 من الوثيقة TRANS/GE.30/10، الفقرات 27-29 من الوثيقة TRANS/WP.30/157، المرفق 6 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35}

صور فوتوغرافية أو رسوم بيانية ينبغي إرفاقها

حيثما يستدعي الأمر إرفاق صور فوتوغرافية أو رسوم بيانية بشهادة التصديق وفقاً لنص المرفق 4 بالاتفاقية فإنها يجب أن تعبر بدقة وبطريقة محدثة عن المركبة الحقيقية.

{الفقرة 31 من الوثيقة TRANS/WP.30/157}

التصديق على الأجزاء القابلة للفصل

كما هو مشروط في المادة 1(هـ) من الاتفاقية، ينبغي أن تعامل الأجزاء القابلة للفصل باعتبارها حاويات. وبالتالي لا تكون شهادات التصديق المنصوص عليها في المرفق 4 بالاتفاقية، مطلوبة بشأن الأجزاء القابلة للفصل حسب تعريفها في المذكرة التفسيرية 0-1(هـ) للمرفق 6. ومع ذلك تطلب لوحات تصديق وفقاً لأحكام الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية.

{الفقرة 59 من الوثيقة TRANS/WP.30/157}

مكان و عدد الأختام الجمركية

في الحالات التي تُتطلب أكثر من ختم جمركي واحد لبلوغ حالة الختم الجمركي المأمّن، سيُشار لعدد هذه الأختام في شهادة المصادقة تحت النقطة 5 (الملحق 4 من إتفاقية النقل البري الدولي، 1975). رسم تخطيطي أو صور المركبة البرية ستُرفق لشهادة التصديق مبيّنا المكان الدقيق للأختام الجمركية. أحكام المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و) التي دخلت حيز النفاذ في 7 آب/أغسطس 2003 ستطبق على مركبات الطريق التي يصادق عليها للمرة الأولى أو بمناسبة عملية الكشف و تجديد شهادة التصديق التي تقوم بها كلّ سنتين، بعد دخول المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و) حيز النفاذ حيثما يكون ذلك ملائماً. بالتالي، و اعتباراً من تاريخ 7 آب/أغسطس 2005، كلّ المركبات البرية التي تُطلب أكثر من ختم واحد لبلوغ الختم الجمركي المأمّن، سوف تحتاج لشهادة تصديق طبقاً للمذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب) (و).

{الفقرة 62 من الوثيقة TRANS/GE.30/206 و المرفق 2؛ الفقرة 59 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 و المرفق 2؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69}

فترة انتقالية من أجل إدخال الشهادة النموذجية الجديدة

سيكون الشكل الجديد لشهادة التصديق النموذجية لمركبة برية، الذي أصبح نافذ المفعول في أول آب/أغسطس 1995 (المرفق 4 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35) مطلوباً بشأن المركبات البرية المراد التصديق عليها لأول مرة أو بمناسبة الفحص كل سنتين وتجديد التصديق على مركبات برية أخرى حيثما كان ذلك ملائماً. وبناء عليه يجب، اعتباراً من أول آب/أغسطس 1997، تزويد جميع المركبات البرية بالشكل الجديد للشهادة النموذجية.

{الفقرات 46-48 من الوثيقة TRANS/WP.30/R.164؛ الوثيقة TRANS/WP.30/R.158؛ الفقرة 42 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37 و المرفق 6}

شهادة التصديق النموذجية لمركبة برية*

شهادة التصديق

لمركبة برية من أجل نقل البضائع
بموجب ختم جمركي

رقم الشهادة.....

اتفاقية النقل البري الدولي المبرمة في 14 تشرين الثاني/نوفمبر 1975

صادرة من.....
(السلطة المختصة)

[الصفحة 1]

* / {التعديل 18 الوارد في الوثيقة ECE/TRANS/17، وقد دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1995}

شهادة التصديق النموذجية لمركبة برية (تابع)

رقم الشهادة		
التعريف		
1-	رقم التسجيل	
2-	نوع المركبة	
3-	رقم الشاسيه	
4-	الماركة التجارية	
5-	تفاصيل أخرى	
6-	عدد المرفقات	
صالحة حتى		7- التصديق
الختم	<input type="checkbox"/> التصديق بصفة فردية* <input type="checkbox"/> التصديق حسب نوع التصميم* رقم الترخيص (إذا كان وارداً)	
	المكان	
	التاريخ	
	التوقيع	
	تفاصيل أخرى	
الاسم والعنوان		
8- تفاصيل أخرى		
الاسم والعنوان		
9- التجديدات		
		صالحة
		المكان
		التاريخ
		التوقيع
		الختم

* / وضع علامة "x" على البديل القابل للتطبيق.

يرجى نظر "الملاحظة الهامة" على الصفحة
[الصفحة 2]

شهادة التصديق النموذجية لمركبة برية (تابع)

رقم الشهادة		ملاحظات (محجوزة للسلطات المختصة)	
-11 تصحيح النقائص		-10 النقائص الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
-11 تصحيح النقائص		-10 النقائص الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
-11 تصحيح النقائص		-10 النقائص الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
-12 ملاحظات أخرى			

يرجى نظر "الملاحظة الهامة" على الصفحة 4
[الصفحة 3]

شهادة التصديق النموذجية لمركبة برية (تابع)

ملاحظة هامة

- 1- حينما ترى السلطة التي منحت التصديق أن ذلك ضروري، فإنه يجب إرفاق صور فوتوغرافية أو رسوم بيانية موثقة من تلك السلطة على شهادة التصديق. وحينئذ يكون على السلطة المختصة أن تدرج عدد تلك الوثائق في إطار البند رقم 6 من الشهادة.
- 2- وينبغي حفظ الشهادة على ظهر المركبة البرية. ويجب أن تكون هي الشهادة الأصلية وليست نسخة فوتوغرافية منها بأية حال.
- 3- وينبغي تقديم المركبات البرية كل عامين من أجل أغراض التفتيش وتجديد التصديق حيثما كان ذلك ملائماً، إلى السلطات المختصة التابعة للبلد المسجلة فيه المركبة أو للبلد المقيم فيه مالکها أو مستعملها في حالة المركبات غير المسجلة.
- 4- إذا لم تعد المركبة البرية مستوفية الشروط التقنية المقررة بشأن التصديق عليها، فإنه يجب، قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع تحت ظل بطاقات نقل بري دولي، أن يعاد ترميمها إلى الحالة التي بررت التصديق عليها، لكي تستوفي مرة أخرى تلك الشروط التقنية المذكورة.
- 5- إذا حدث تغيير في الخصائص الأساسية لمركبة برية فإن تغطية المركبة بالتصديق عليها ستوقف حتى تعيد السلطة المختصة التصديق عليها قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع تحت ظل بطاقات النقل البري الدولي.

المرفق 5

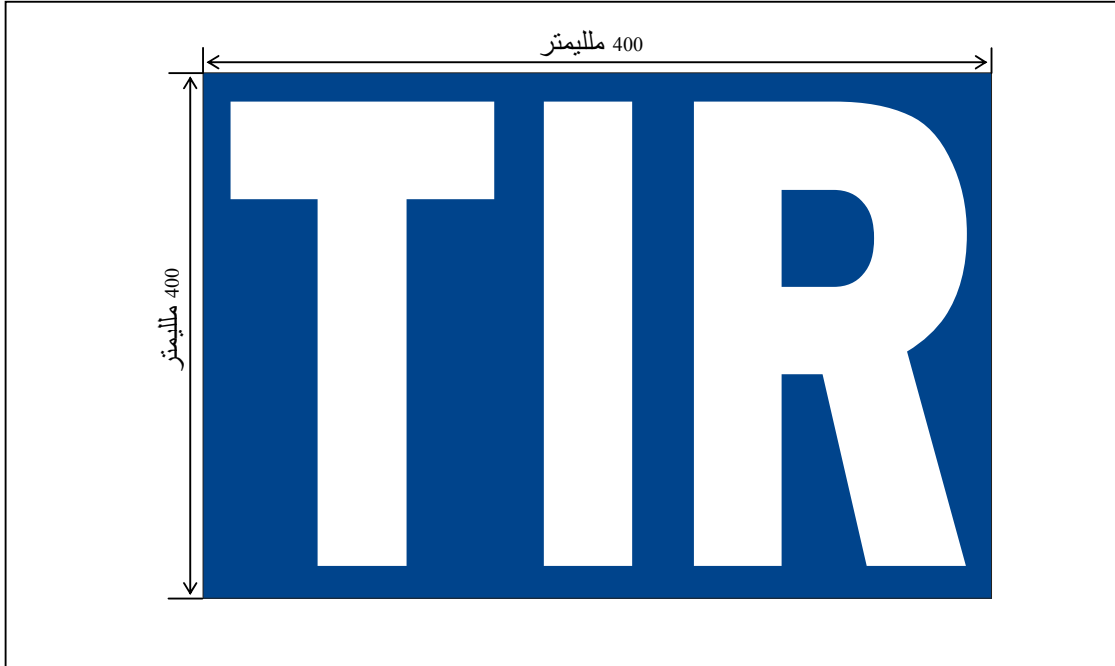
لوحات النقل البري الدولي

1- ستكون أبعاد اللوحة بمقياس 250 × 400 ملليمتر.

2- تكون الحروف "TIR" مكتوبة بالحروف اللاتينية الكبيرة، وذات ارتفاع يبلغ 200 ملليمتر وعرض لا يقل عن 20 ملليمترًا. وستكون الحروف بيضاء اللون على خلفية زرقاء اللون.

تعليق

مبين أدناه نموذج للوحة نقل بري دولي طبقاً لنص المرفق 5. حروف لاتينية كبيرة بيضاء اللون على خلفية زرقاء اللون (طابع الحروف: ارتفاعها 200 ملليمتر وعرض جرة قلم لا يقل عن 20 ملليمترًا) ملف إلكتروني (شكل الحاشية المغلفة EPS) يحتوي على لوحة النقل البري الدولي مطابقة للملحق 5، كما هو مدرج فوق، موجود على موقع الإنترنت للنقل البري الدولي (<http://tir.unece.org>) أو يمكن الحصول عليه بالاتصال بكتابة النقل البري الدولي.



{الفقرة 62 من الوثيقة TRANS/WP.30/204؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 والمرفق 3}

المرفق 6

مذكرات تفسيرية

مقدمة للمذكرات التفسيرية

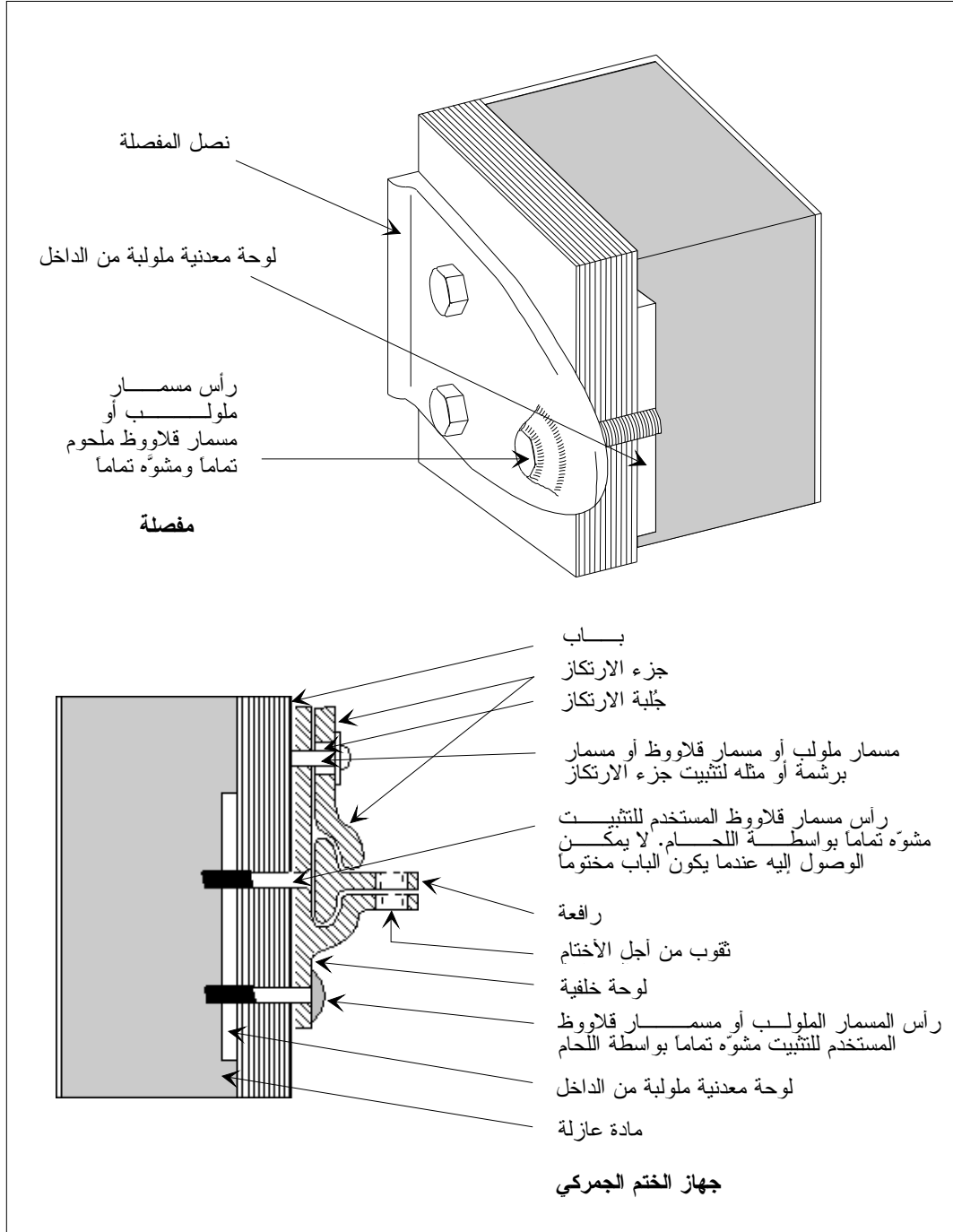
- ‘1‘ وفقاً لأحكام المادة 43 من هذه الاتفاقية، تفسر المذكرات التفسيرية بعض أحكام هذه الاتفاقية ونصوص مرفقاتها. وتصف أيضاً بعض الممارسات الموصى بها،
- ‘2‘ ولا تعدل المذكرات التفسيرية أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام مرفقاتها، بل تقتصر على جعل محتوياتها ومعناها ونطاقها أكثر دقة،
- ‘3‘ وبصفة خاصة، وبالنظر إلى أحكام المادة 12 من هذه الاتفاقية وأحكام المرفق 2 المتعلقة بالشروط التقنية للتصديق على المركبات البرية لتقوم بالنقل بموجب ختم جمركي، تعين المذكرات التفسيرية، حيثما يكون ذلك ملائماً، تقنيات التشييد التي ينبغي أن تقبلها الأطراف المتعاقدة باعتبارها متطابقة مع تلك الأحكام. وتعين هذه المذكرات أيضاً، حيثما كان ذلك ملائماً، ما هي تقنيات التشييد التي لا تتطابق مع هذه الأحكام،
- ‘4‘ وتتيح المذكرات التفسيرية وسيلة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية وأحكام مرفقاتها بحيث تأخذ في الاعتبار تطور التكنولوجيا والمتطلبات الاقتصادية.

ملاحظة:

{المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق 6 موضوعة مع الأحكام المتعلقة بها. والرسوم التوضيحية المتعلقة بالمذكرات التفسيرية واردة في هذا المرفق }

الرسم التوضيحي رقم 1

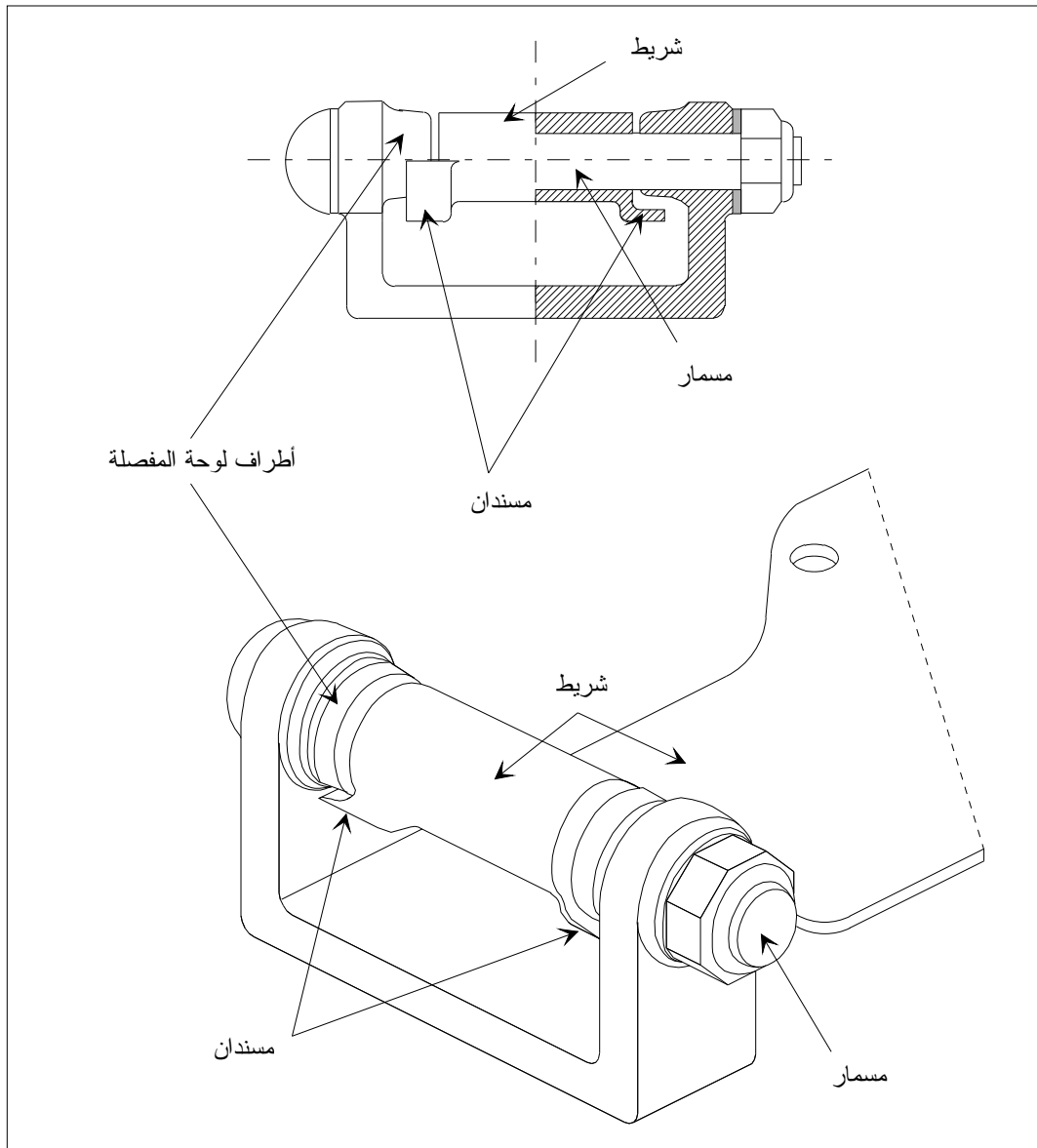
مثال لمفصلة وجهاز إغلاق جمركي محكم على أبواب المركبات التي تضم مقصورات شحن معزولة بغلاف



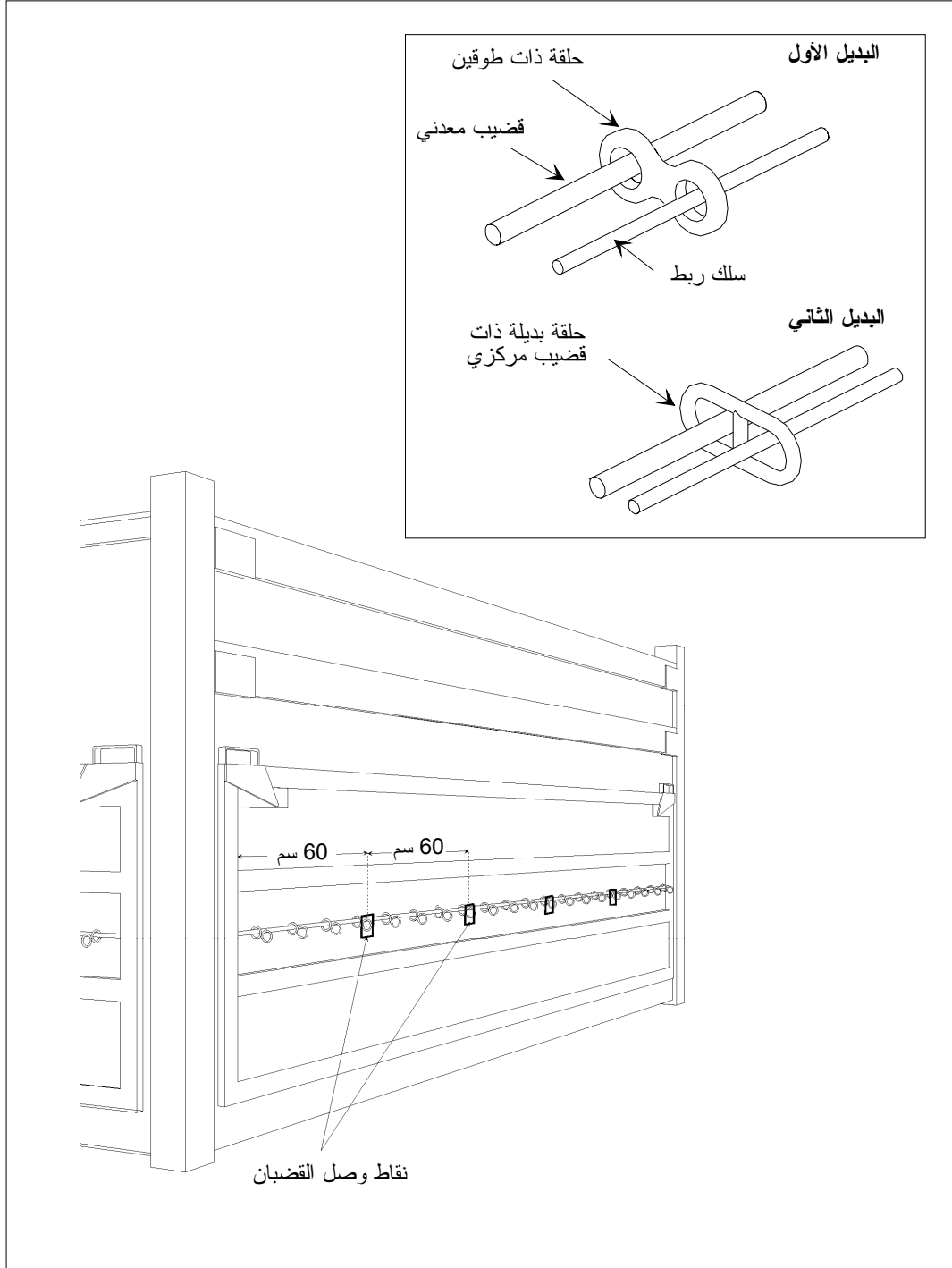
الرسم التوضيحي رقم 1 (أ)

مثال لمفصلة لا تحتاج إلى وقاية خاصة لمسمار المفصلة

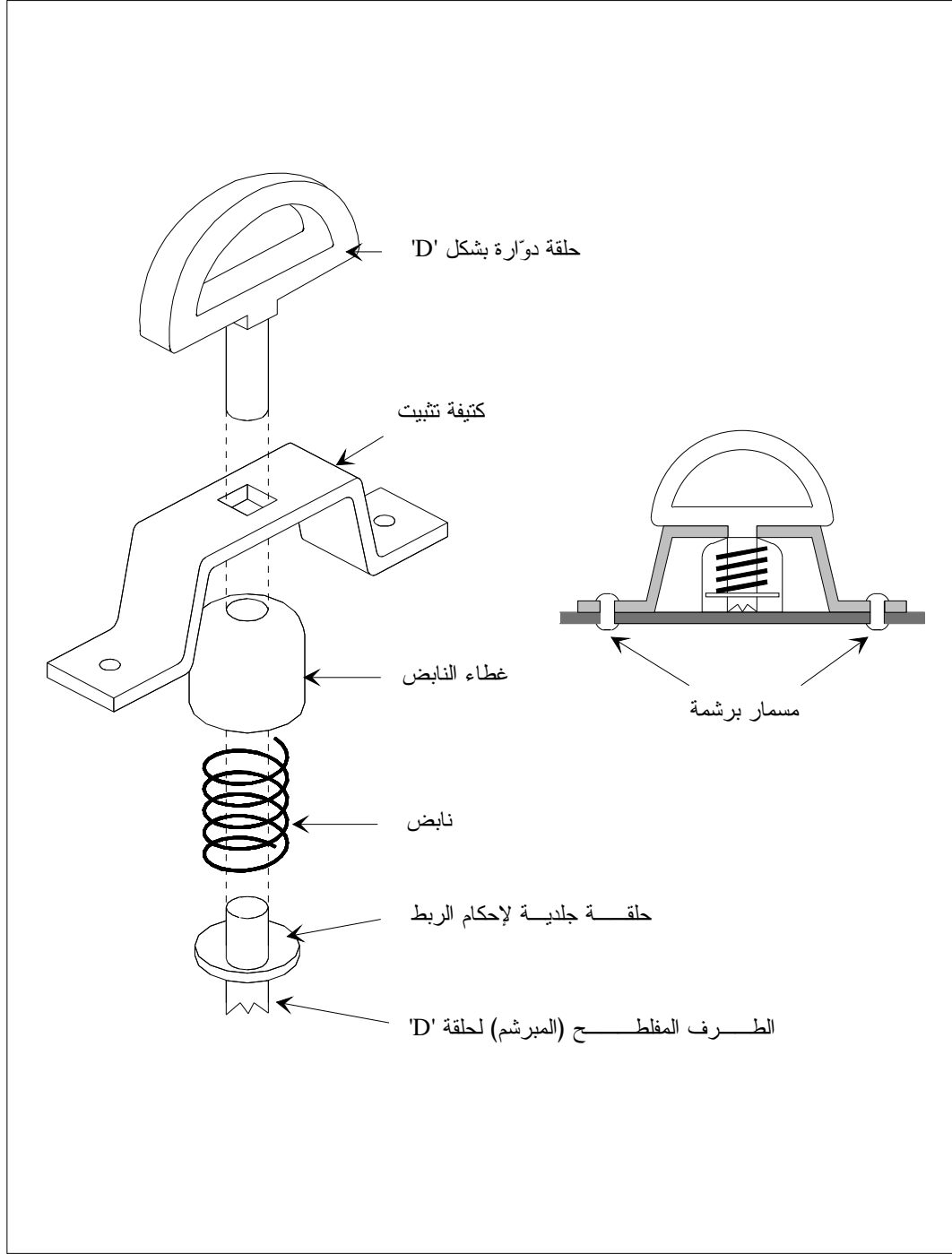
تتطابق المفصلة المبينة أدناه مع الاشتراطات الواردة في الجملة الثانية في الفقرة (ب) من المذكرة التفسيرية 1-2-2 (ب). فتصميم الشريط ولوحة المفصلة يجعل أية وقاية خاصة للمسماير غير ضرورية، إذ إن مساند الشريط تمتد وراء أطراف لوحة المفصلة. وبالتالي تمنع هذه المساند فتح باب الإغلاق الجمركي المحكم على الجانب المجهز بمفصلات دون ترك آثار واضحة بجلاء، حتى ولو أزيل المسماير المنعّم الواقية.



الرسم التوضيحي رقم 2
مركبة مغلقة ذات حلقات منزلقية

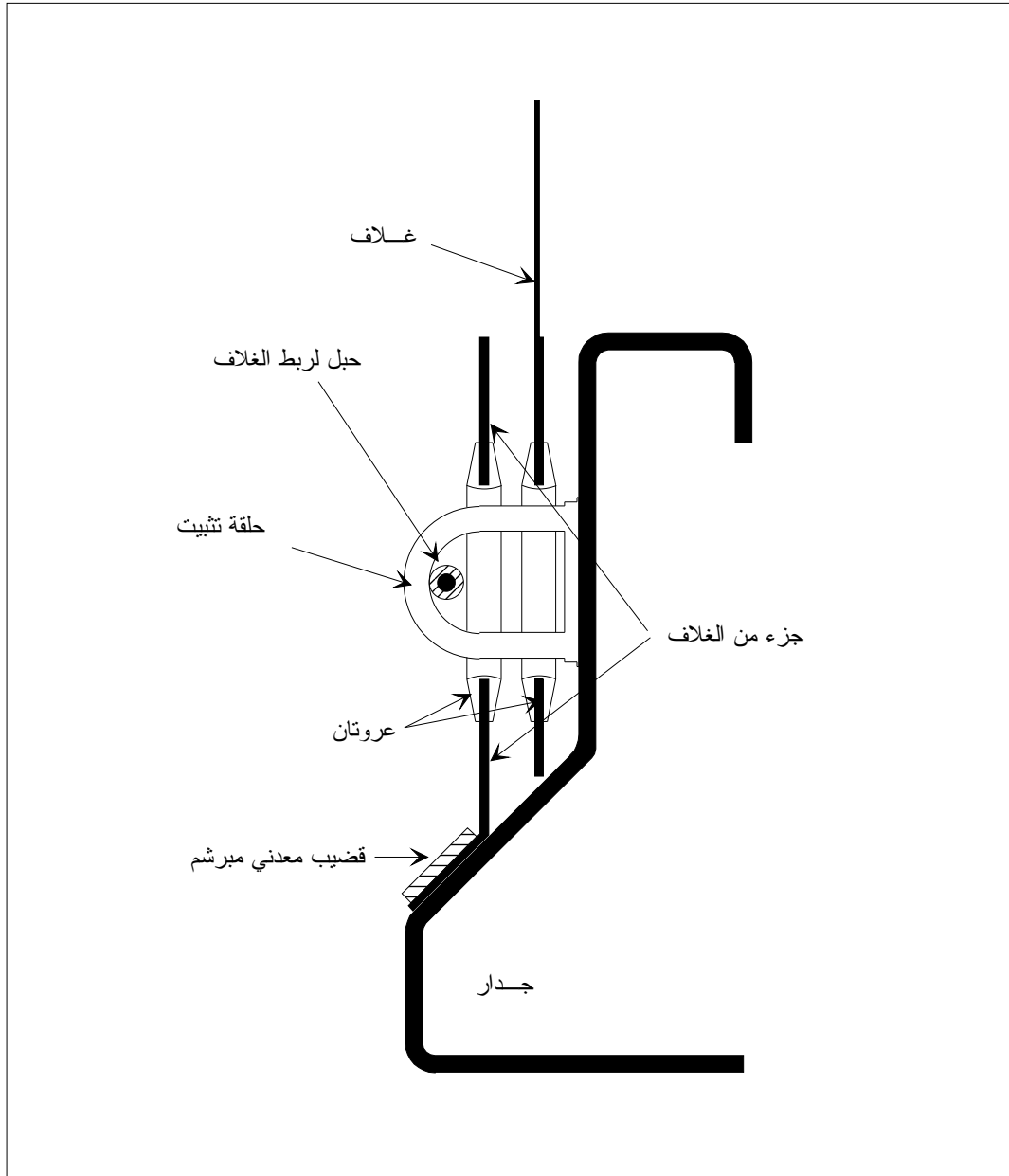


الرسم التوضيحي رقم 2 (أ)
مثال لحلقة دوارة (حلقة "D")



الرسم التوضيحي رقم 3 مثال لجهاز مخصص لربط أغلفة المركبة بإحكام

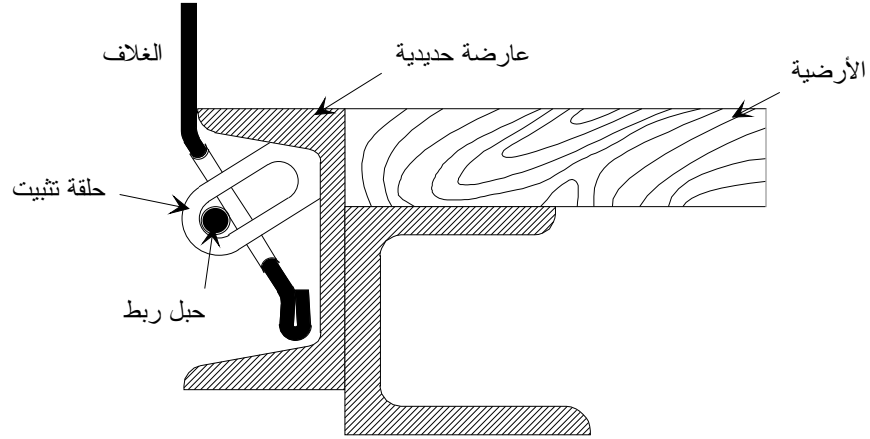
يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات الواردة في الجزء الأخير من الفقرة 11 (أ) من المادة 3 بالمرفق 2 كما يستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرتين 6 (أ) و6 (ب) من المادة 3 بالمرفق 2. { التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994 }



الرسم التوضيحي رقم 4

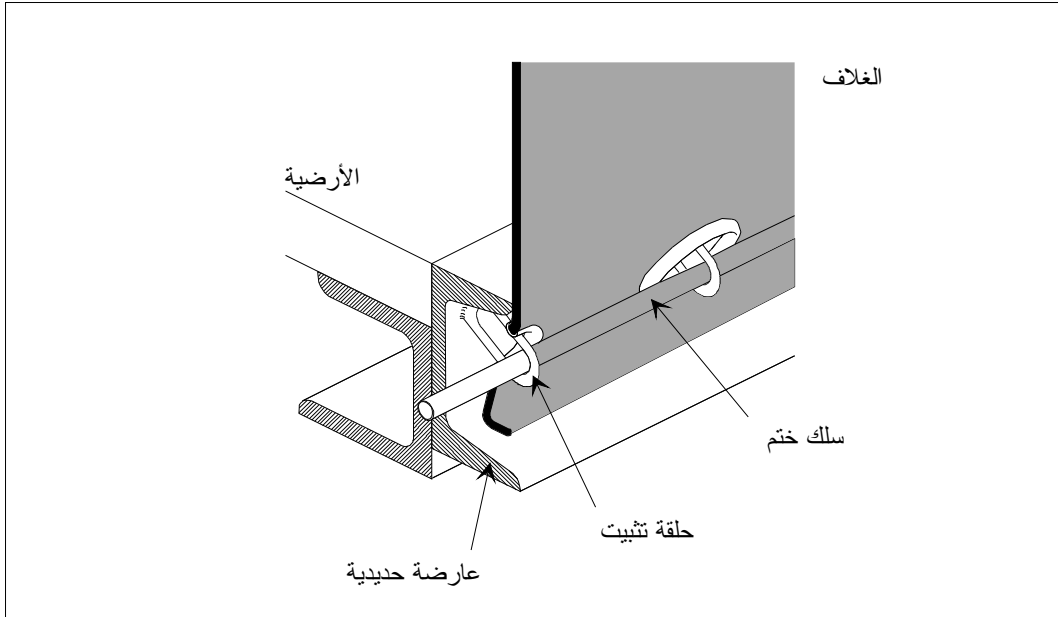
جهاز لربط الأغلقة

يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات الواردة في المرفق 2، الفقرة الفرعية 6 (أ) من المادة 3.

تعليق

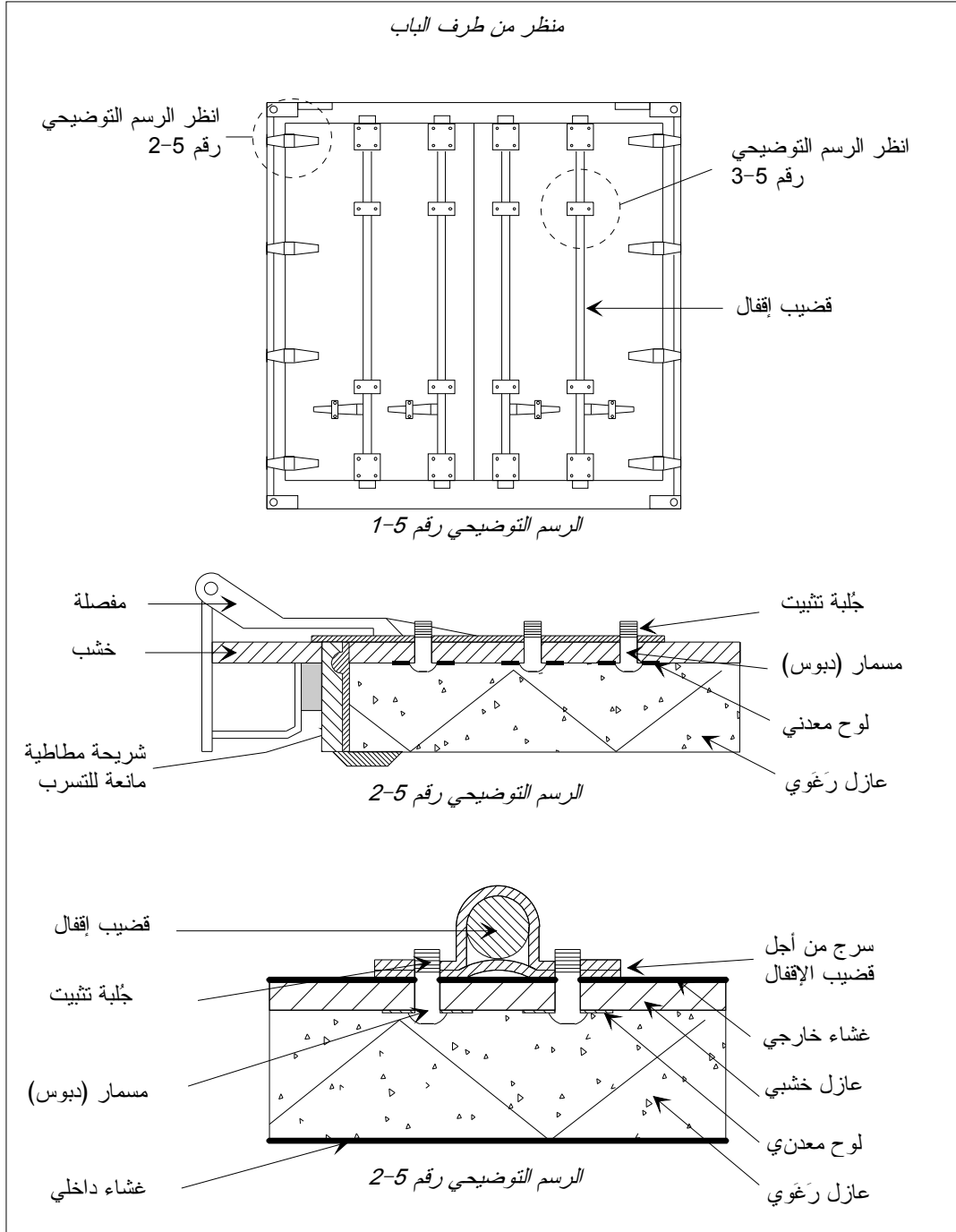
الرسم التوضيحي أدناه مثال لجهاز لربط أغلقة المركبات وفقا للفقرتين 6 (أ) و 6 (ب) من المادة 3 بالمرفق 2.

{الفقرة 32 من الوثيقة TRANS/WP.30/147}



الرسم التوضيحي رقم 5

مثال لجهاز ربط محكم مدخل من داخل كيان باب معزول



المرفق 7

في ما يتعلق بالتصديق على الحاويات

الجزء الأول

لائحة بشأن الشروط التقنية القابلة للتطبيق على الحاويات التي

يمكن قبولها لأغراض النقل الدولي بموجب ختم جمركي

مذكرات تفسيرية

بعد إجراء جميع التغييرات الضرورية، تنطبق المذكرات التفسيرية للمرفق 2 المبينة بوضوح في المرفق 6 بهذه الاتفاقية على الحاويات المصدق عليها لأغراض النقل بموجب ختم جمركي من أجل تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 1

المبادئ الأساسية

لا يجوز منح التصديق لأغراض النقل الدولي بموجب ختم جمركي، إلا للحاويات المشيدة والمجهزة بطريقة تكفل ما يلي:

- (أ) أنه لا يمكن أن تزال أية بضائع من جزء الحاوية المغلق بإحكام أو إدخالها فيه دون ترك آثار مرئية للعيان ناتجة عن عبث، أو دون كسر الختم الجمركي؛
- (ب) أن الأختام الجمركية يمكن ختمها عليها بسهولة وفاعلية؛
- (ج) أنها لا تحوي مساحات مخبأة يمكن إخفاء بضائع فيها؛
- (د) أن جميع المساحات القادرة على احتواء البضائع يمكن الوصول إليها بسهولة لأغراض التفتيش الجمركي.

تعليق على المادة 1

وضع علامات على الحاويات

يجوز السماح بوجود صور زيتية ورسوم منقولة إلى الحاوية بالاحتكاك وعلامات أخرى مماثلة لا يمكن نزعها من جدران أو أغلفة الحاويات، إذا لم تكن تحجب هيكل الجدار أو الغلاف الذي يجب أن يكون مرئياً بوضوح مع ذلك. ولا يجوز على أية حال السماح بوجود ملصقات أو علامات أخرى مماثلة يمكن أن تخفي فتحات في الحاوية.

{الفقرة 45 من الوثيقة TRANS/GE.30/57؛ الفقرة 35 من الوثيقة

{TRANS/WP.30/141؛ المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31}

المادة 2

هيكل الحاويات

1- للوفاء بمتطلبات المادة 1 من هذه اللائحة:

(أ) سيجري تجميع الأجزاء المكونة للحاوية (الجوانب والأرضية والأبواب والسقف والأعمدة والأطر والقطع المستعرضة إلخ) إما بواسطة أجهزة لا يمكن إزالتها أو تبديلها من الخارج بدون ترك آثار مرئية أو بأساليب تؤدي إلى هيكل لا يمكن تعديله بدون ترك آثار مرئية. وحينما تكون الجوانب والأرضية والأبواب والسقف مصنوعة من مختلف المكونات، فإنه يجب أن تفي هذه المكونات بنفس المتطلبات وتكون ذات قوة كافية؛

(ب) وسيجري تزويد الأبواب وأجهزة الإغلاق الأخرى (بما في ذلك أغطية المحابس وفتحات الدخول والحوافي إلخ) بجهاز يمكن ختمه بالأختام الجمركية. ويجب أن يكون هذا الجهاز بشكل ليس من الممكن إزالته أو تبديله من خارج الحاوية بدون ترك آثار مرئية، أو فتح الباب أو جهاز الربط دون كسر الأختام الجمركية. ويجب تزويد هذا الجهاز بوقاية كافية. ويجوز السماح بسقوف للفتح؛

تعليق على الفقرة 1(ب) من المادة 2

وقاية الأختام الجمركية على الحاويات

نظراً لأن الاتفاقية لا تنص على أية متطلبات معينة فيما يتعلق بالوسائل الكفيلة بحماية الختم الجمركي، يكون هناك اختيار إما حماية الختم بتغطيته بجهاز خاص، أو صنع الباب بشكل يستبعد أي خطر من إتلاف الختم بالارتطام.
{الفقرة 93 من الوثيقة TRANS/GE.30/17}

(ج) ينبغي تزويد الفتحات المخصصة للتهوية والتصريف بجهاز يمنع الوصول إلى داخل الحاوية. ويجب أن يكون هذا الجهاز بشكل ليس من الممكن إزالته أو تبديله من خارج الحاوية دون ترك آثار مرئية.

تعليق على الفقرة 1(ج) من المادة 2

فتحات التهوية في الحاويات

مع أن فتحات التهوية لا ينبغي من حيث المبدأ أن تتجاوز 400 ملليمتر، فإنه يجوز لأية إدارة مختصة، في حالة الوفاء بجميع المتطلبات الأخرى، أن تمنح تصديقها على فتحة أكبر من 400 ملليمتر في حالة تقديم مثل هذه الفتحة إليها.
{الفقرة 102 من الوثيقة TRANS/GE.30/14؛ الفقرتان 36 و37 من الوثيقة
{TRANS/WP.30/143}

2- دون الإخلال بأحكام المادة 1(ج) من هذه اللائحة، يجوز السماح بأجزاء مكوّنة للحاوية يتحتم عليها لأسباب عملية أن تحوي مساحات فارغة (مثلاً بين قسيمي جدار مزدوج)، ومن أجل منع استعمال هذه الفتحات المذكورة لإخفاء بضائع:

‘1‘ ستكون البطانة الداخلية للحاوية، حيث تغطي الارتفاع الكامل من الأرضية إلى السقف، أو في حالات أخرى حيث الفراغ بينها وبين الجدار الخارجي مغلق تماماً، مثبتة بشكل يمنع إزالتها أو تبديلها دون ترك آثار مرئية،

‘2’ أما حيث تكون البطانة أقل من الارتفاع الكامل والفراغات بينها وبين الجدار الخارجي ليست مغلقة تماماً، وفي جميع الحالات الأخرى حيث تحدث فراغات في كيان الحاوية، ينبغي إبقاء عدد مثل هذه الفراغات على أدنى حد ويكون الوصول إلى هذه الفراغات سهلاً لأغراض التفتيش الجمركي.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

تعليق على الفقرة 2 من المادة 2

إزالة الأجزاء الهيكلية الدعامية المجوفة

ينبغي إبقاء عدد الأجزاء الهيكلية من الحاويات ذات الفراغات المطوقة، مثل الدعامات المجوفة، على أدنى حد، وإزالتها بالتدرج في تصميم حاويات جديدة، وذلك باستخدام دعامات مفتوحة المظهر الجانبي حيثما أمكن. وإذا حدث، لأسباب تشييدية، استعمال فراغات مطوقة في الأجزاء الهيكلية من الحاويات، فإنه يجوز السماح بفتح ثقب يقصد منها تسهيل إجراء التفتيش الجمركي على الأجزاء المجوفة. وينبغي تدوين ثقب التفتيش هذه في إطار البند 9 من النموذج الثاني أو البند 7 من النموذج الثالث من شهادة التصديق على الحاويات (الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية).

{الفقرات 33-37 من الوثيقة TRANS/WP.30/151؛ المرفق 7 الوارد في الوثيقة

{TRANS/WP.30/AC.2/33

3- يجوز السماح بنوافذ في الأجزاء القابلة للفصل كما هو مبين في المذكرة التفسيرية للمرفق 6 بالاتفاقية، بشرط أن تكون مصنوعة من مواد ذات قوة كافية وليس من الممكن إزالتها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة بجلاء. ومع ذلك يمكن السماح باستعمال زجاج. ولكن إذا كان الزجاج المستعمل ليس زجاج الأمان فإنه يجب تزويد النوافذ بشبكة معدنية مثبتة ليس من الممكن إزالتها من الخارج، ولا تتجاوز فتحات الشبكة 10 ملليمترات. ولا يسمح بفتح نوافذ في الحاويات كما هو موضح في المادة 1(هـ) من الاتفاقية، في غير الأجزاء القابلة للفصل حسب المنصوص عليه في المذكرة التفسيرية 0-1(هـ) للمرفق 6 بالاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، و دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994}

المادة 3

الحاويات القابلة للطي أو التفكيك

ستكون الحاويات القابلة للطي أو التفكيك خاضعة لأحكام المادتين 1 و2 من هذه اللائحة. هذا بالإضافة إلى أنها ستكون مزودة بجهاز رابط يغلق مختلف الأجزاء مع بعضها ما أن يتم تشييد الحاوية. ويجب أن يكون هذا الجهاز الرابط برتاج قابلاً لختمه من الجمارك إذا كان قائماً على السطح الخارجي من الحاوية حين تشييدها.

المادة 4

الحاويات المغلقة

- 1- سيجري تطبيق أحكام المواد 1 و2 و3 من هذه اللائحة على الحاويات المغلقة حيثما كان هذا التطبيق ممكناً. هذا بالإضافة إلى أن هذه الحاويات ستمتثل لأحكام هذه المادة.
- 2- وسيكون الغلاف مصنوعاً من قماش القنب القوي أو من قماش مغطى بالبلاستيك أو معالج بالمطاط وذو قوة كافية وغير قابل للامتطاط. وسيكون في حالة جيدة وتهينة تجعل من المستحيل، بعد تثبيت جهاز الإغلاق، الوصول إلى الشحنة دون ترك آثار مرئية بجلاء.
- 3- إذا كان الغلاف مكوناً من عدة قطع، فسوف يجري طي أطرافها في بعضها وخطاؤها معاً بدرزتين بينهما مسافة لا تقل عن 15 ملليمترًا. وستكون الدرزتان مدرزتين كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم 1 الملحق بهذه اللائحة. ولكن إذا تبين في حالة بعض أجزاء الغلاف (مثل الأطراف المتدلية والأركان المدعمة، أنه لا يمكن تجميع القطع بتلك الطريقة فإنه يكفي طي طرف الجزء العلوي وخطاؤه الدرزتين كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم 2 الملحق بهذه اللائحة. وستكون إحدى الدرزتين مرئية من الداخل فقط وسيكون الخيط المستعمل لتلك الدرزة من لون مختلف بوضوح عن لون الغلاف ذاته وعن لون الخيط المستعمل للدرزة الأخرى. وستكون خياطة الدرزتين منجزة بماكينة خياطة.

4- إذا كان الغلاف مصنوعاً من قماش مغطى بالبلاستيك ومكوناً من عدة قطع، فإنه يجوز كبديل لحامها مع بعضها البعض على النحو المبين في الرسم التوضيحي رقم 3 الملحق بهذه اللائحة. وسوف تتداخل أطراف القطع بما لا يقل عن 15 ملليمترًا. وسيجري دمج القطع مع بعضها بصهرها فوق عرض التداخل بكامله. وستجري تغطية طرف الغلاف الخارجي بشريط من البلاستيك لا يقل عرضه عن 3 ملليمترات يتم لصقه بعملية اللحام ذاتها. وسيكون لشريط البلاستيك وعرض 3 ملليمترات على كل من جانبيه، نقش بارز منتظم واضح المعالم مطبوعاً عليه. وستكون القطع ملحومة بطريقة تحول دون فصلها وإعادة وصلها دون ترك آثار واضحة بجلاء.

تعليقات على الفقرة 4 من المادة 4

شريط من البلاستيك

إن الاشتراط الخاص بشريط البلاستيك ضروري لأغراض الأمان الجمركي. وبالتالي لا يسمح بالاستغناء عنه.

{الفقرة 99 من الوثيقة TRANS/GE.30/17؛ الفقرة 35 من الوثيقة

{TRANS/WP.30/141؛ المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31}

تداخل أطراف قطع الغلاف

مع أن تداخل أطراف قطع الغلاف بما لا يقل عن 15 ملليمترًا يكون كافياً لأغراض الأمان الجمركي، فإنه يجوز قبول تداخل يبلغ 20 ملليمترًا فأكثر وقد يكون ضرورياً لأسباب تقنية رهناً بنوع قماش الغلاف والتصاقه.

{الفقرتان 64 و65 من الوثيقة TRANS/WP.30/162؛ المرفق 6 الوارد في الوثيقة

{TRANS/WP.30/AC.2/37}

طرق لحام قطع الغلاف

إن طرق لحام قطع الغلاف المعترف بها باعتبارها ذات أمان جمركي إذا طبقت وفقاً لأحكام المرفق 2 بالاتفاقية، تشمل "طريقة الدمج بالصهر"، حيث يجري دمجها بصهرها باستعمال درجات حرارة عالية و"طريقة الذبذبة العالية" حيث يجري لحام قطع الأغلفة باستعمال درجات ذبذبة عالية وضغط عال.

{الفقرتان 64 و65 من الوثيقة TRANS/WP.30/162؛ المرفق 6 الوارد في الوثيقة

{TRANS/WP.30/AC.2/37}

5- ستجري الإصلاحات وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الرسم التوضيحي رقم 4 الملحق بهذه اللائحة. وستكون الأطراف مطوية في بعضها البعض. وتتم خياطتها معاً بدرزتين بينهما 15 ملليمتر على الأقل. وسيكون لون الخيط المرئي من الداخل مختلفاً عن لون الخيط المرئي من الخارج وعن لون الغلاف ذاته. وستتم خياطة جميع الدرزات بماكبنة الخياطة. وحينما يجري إصلاح غلاف متلف قرب الأطراف بتبديل الجزء التالف برقعة، فإنه من الممكن أيضاً وضع الدرزة وفقاً لأحكام الفقرة 3 من هذه المادة والرسم التوضيحي رقم 1 الملحق بهذه اللائحة. ومن الممكن كبديل إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الفقرة 4 من هذه المادة. ولكن يجب في هذه الحالة إصاق شريط البلاستيك على جانبي الغلاف كليهما مع تثبيت الرقعة على بطانة الغلاف.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

تعليقات على الفقرة 5 من المادة 4

إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك

إن العملية التالية مسموح بها لإصلاح مثل هذه الأغلفة: يستعمل القينيل المسال تحت الضغط والحرارة لتثبيت القطعة على الغلاف بالنوبان. ومن الواضح الجلي في مثل هذه الحالات أن شريط بلاستيك مطبوع بنقش بارز سيجري إصاقه على طرف القطعة على جانبي الغلاف كليهما.

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS/GE.30/6؛ الفقرة 33 من الوثيقة

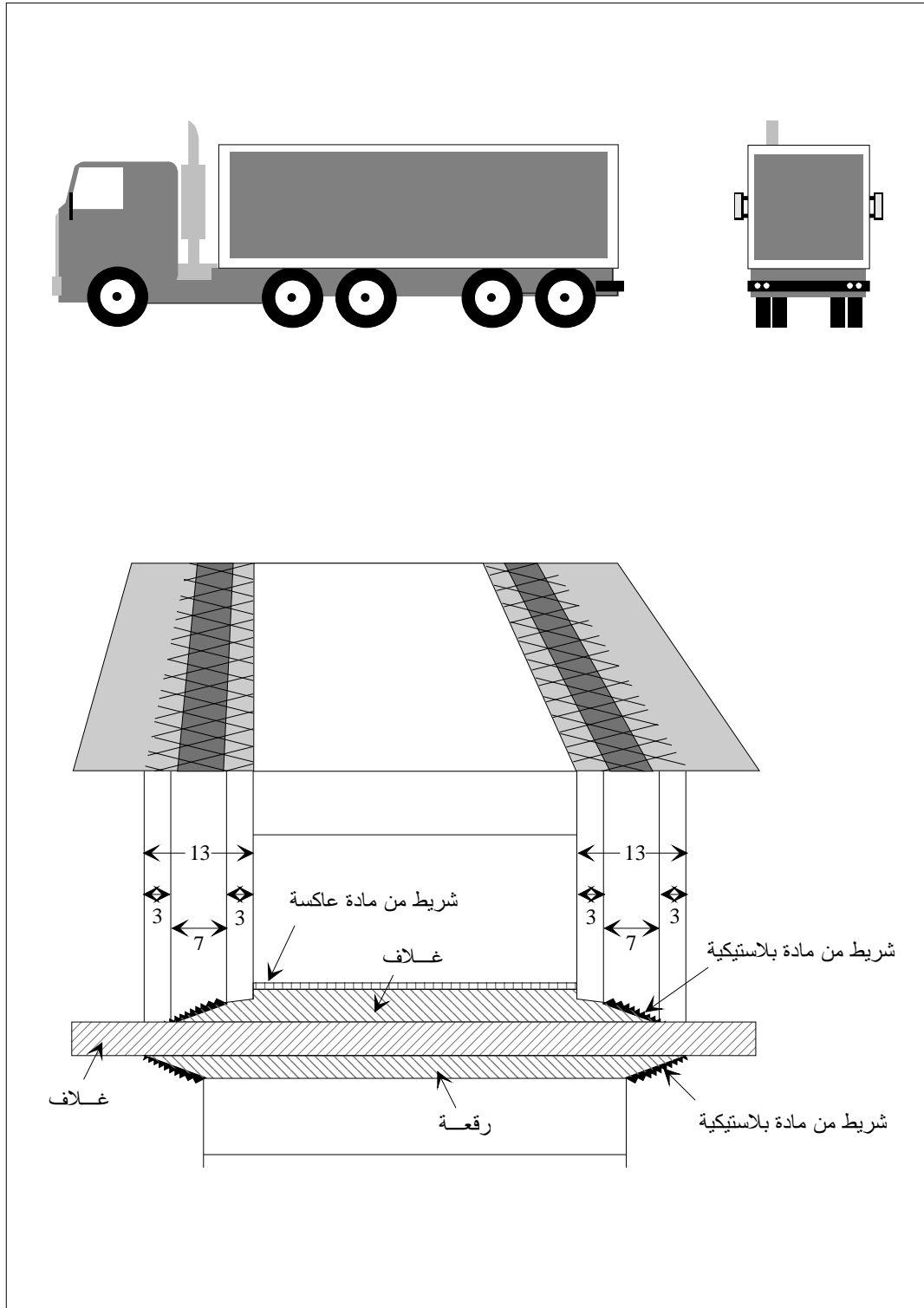
TRANS/GE.30/GRCC/4؛ الفقرة 35 من الوثيقة TRANS/WP.30/141؛ المرفق 3

الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31}

شرائط من مادة عاكسة

إن استعمال شرائط من مادة عاكسة يمكن نزعها وهي تغطي هيكل أغلفة الحاويات مسموح به، على أية حال، إذا كانت ملحومة تماماً على الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك ومثبتة وفقاً للاشتراطات الواردة في الفقرة 5 من المادة 3 من المرفق 2 بالاتفاقية (انظر الرسم التوضيحي رقم 9 أدناه).

{الفقرة 40 من الوثيقة TRANS\WP.30/151}



6- يتعين تثبيت الغلاف على الحاوية بما يضمن مراعاة الشروط الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة الأولى من هذه اللوائح مراعاة كاملة. ويمكن استخدام أي من الأساليب التالية:

(أ) يمكن تثبيت الغلاف بواسطة:

- 1' حلقات معدنية مثبتة على الحاويات،
- 2' عروات مفتوحة على طول حاشية الغلاف،
- 3' وصلة إغلاق تمر عبر الحلقات من فوق الغلاف وتبقى مرئية من الخارج بكامل طولها.

وينبغي أن يغطي الغلاف العناصر الصلبة من الحاوية لمسافة 250 ملليمتر على الأقل مقاسة من مركز حلقات التثبيت، ما لم يمنع تصميم بناء الحاوية في حد ذاته من الوصول بأي شكل إلى البضائع.

مذكرة توضيحية بشأن الفقرة 6 (أ) من المادة 4

الرسم التوضيحي الملحق بالمرفق 7 من الجزء الثالث يصف مثالا لجهاز تثبيت الأغلفة حول الأركان المصبوبة للحاويات، والمقبولة لدى الجمارك.

(ب) عندما يتوجب تثبيت أحد أطراف الغلاف بصورة دائمة على الحاوية، يتعين تجميع الطرفين بدون انقطاع وضمان تماسكهما بوسائل محكمة.

(ج) عند استخدام آلية لإغلاق الغلاف يتعين وصل الغلاف في وضعية الإغلاق من خارج الحاوية (انظر على سبيل المثال الرسم التوضيحي رقم 6 المرفق بهذه اللوائح).
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

7- سيكون الغلاف مسنوداً بإنشاء علوي ملائم (أعمدة وجوانب وأقواس وألواح إلخ).
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

تعليق على الفقرة 7 من المادة 4

دعامات للأغلفة

في بعض الأحيان تكون الأعمدة الداعمة للغلاف مجوفة ومن الممكن استعمالها كمخبأ. وهي على أية حال قابلة دائماً للتفتيش كما هو الحال بالنسبة لكثير من الأجزاء الأخرى. وتحت هذه الظروف يجوز السماح باستعمال دعامات مجوفة.

{الفقرة 90 من الوثيقة TRANS/GE.30/14؛ الفقرتان 100 و 101 من الوثيقة TRANS/GE.30/12؛ الفقرة 41 من الوثيقة TRANS/GE.30/6؛ الفقرة 35 من الوثيقة TRANS/WP.30.141؛ المرفق 3 بالوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31}

8- لن تتجاوز المسافات بين الحلقات والمسافات بين العروات 200 ملليمتر. ويجوز على أية حال أن تكون المسافات أكبر من ذلك. ولكن لن تتجاوز 300 ملليمتر بين الحلقات والعروات على كل من جانبي العمود إذا كان تشييد الحاوية والغلاف بشكل يمنع كل وصول إلى داخل الحاوية. وتكون العروات مدعمة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، و دخل حيز النفاذ في أول آب/ أغسطس 1987}

9- تُستخدم أدوات الربط التالية:

- (أ) حبال من السلك الفولاذي لا يقل قطرها عن 3 ملليمترات، أو
- (ب) حبال من القنب الهندي أو قنب السيزال لا يقل قطرها عن 8 ملليمترات ومغطاة بكساء في غلاف شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
- (ج) حبال تتكون من مجموعات من الألياف البصرية الملفوفة في غلاف فولاذي ملوي ملفوف في غلاف شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
- (د) حبال تتكون من لب نسيجي محاط بما لا يقل عن أربع جداول من أسلاك الفولاذ لا غير تغطي اللب بالكامل، شريطة أن لا يقل قطر الحبال عن 3 ملليمترات (دون حساب الغلاف الشفاف إن وجد).

ويمكن وفقاً للفقرة 9 (أ) أو (د) من هذه المادة أن تكون الحبال ملفوفة في غطاء شفاف من بلاستيك غير قابل للتمطط.

أما في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشييد متطابق في النواحي الأخرى مع أحكام الفقرة 6 (أ) من هذه المادة، فإنه يمكن استعمال سير جلدي كأداة ربط (وهناك مثال لجهاز تشييد من هذا النوع مبين في الرسم التوضيحي رقم 7 الملحق بهذا المرفق). ويجب أن يتطابق السير الجلدي مع المتطلبات المشترطة في الفقرة 11 (أ) (3) فيما يتعلق بمادة صنعه وأبعاده وشكله.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.11، ودخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1989؛
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، وقد دخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 1994؛
التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في أول تشرين الأول/أكتوبر 2005}

تعليق على الفقرة 9 من المادة 4

استعمال سيور جلدية

من الممكن في هذا الجهاز اللاحق استعمال حبل مكون من قطعتين بدلاً من سير جلدي.

{الفقرة 33 من الوثيقة TRANS/WP.30/125، الفقرة 34 من الوثيقة
ECE/TRANS/WP.30/232 والمرفق؛ الفقرة 24 من الوثيقة
{ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91

10- سيكون كل حبل كاملاً في قطعة واحدة وله قطعة طرفية معدنية على كل من طرفيه. وستشمل أداة ربط كل قطعة طرفية معدنية برشام مجوف يمر خلال الحبل لكي يسمح بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. وسيبقى الحبل مرئياً على كل من جانبي البرشام المجوف لكي يتسنى التأكد من أن الحبل كامل في قطعة واحدة (انظر الرسم التوضيحي رقم 5 الملحق بهذه اللوائح).

11- يجري وصل السطحين معاً عند الفتحات الموجودة في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ:

(أ) سيكون لطرفي الغلاف تداخل ملائم. وأن يكونا مربوطين أيضاً بواسطة:

١' رفرة مخاطة أو ملحومة وفقاً للفقرتين 3 و4 من هذه المادة،

٢' حلقات وثقوب مستوفية شروط الفقرة 8 من هذه المادة، وتكون الحلقات مصنوعة من المعدن،

3' سير جلدي مصنوع من مادة ملائمة وفي قطعة واحدة وغير قابل للامتطاط ويعرض لا يقل عن 20 ملليمترا وسمك 3 ملليمترات، يمر خلال الحلقات ويربط طرفي الغلاف مع الرفرفة. وسيجري تثبيت السير الجلدي داخل الغلاف وتزويده:

إما بثقب يستوعب الحبل المذكور في الفقرة 9 من هذه المادة؛

أو بثقب يمكن وصله إلى حلقة معدنية مذكورة في الفقرة 6 من هذه المادة، أو تثبيته بحبل مذكور في الفقرة 9 من هذه المادة.

ولن تكون هناك حاجة إلى رفرفة إذا جرى تركيب جهاز خاص، مثل لوح حاجز، يمنع الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار مرئية بوضوح، كما لن يشترط وجود رفرفة للحاويات ذات الغلاف المنزلق. ولا يلزم كذلك إضافة رفرفة للحاويات ذات الأغلفة المنزلة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1992؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.20، و دخل حيز النفاذ في 12 حزيران/يونيه 2001}

(ب) جهاز إغلاق خاص يربط أطراف الغلاف مغلقة بإحكام حينما تكون الحاوية مغلقة ومختومة. وسيكون هذا الجهاز مزوداً بفتحة تمر خلالها حلقة معدنية مذكورة في الفقرة 6 من هذه المادة ويجري التثبيت بحبل مذكور في الفقرة 9 من هذه المادة. وهذا الجهاز موصوف في الرسم التوضيحي رقم 8 الملحق بهذا المرفق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14، و دخل حيز النفاذ في أول آب/أغسطس 1992}

12- أما علامات الهوية، التي يجب أن تظهر على الحاوية، ولوحة التصديق المنصوص عليها في الجزء الثاني من هذا المرفق، فلن يغطيهما الغلاف مهما كانت الظروف.

المادة 5

الحاويات ذات الأغلفة المنزلة

1- تنطبق أحكام المواد 1 و 2 و 3 و 4 من هذه اللاحة على الحاويات ذات الأغلفة المنزلة، حيثما كان هذا التطبيق ممكناً. وبالإضافة إلى ذلك، تمتثل هذه الحاويات لأحكام هذه المادة.

2- تستوفي الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وسائر الأجزاء المكونة للحاوية إما الاشتراطات الواردة في الفقرات 6 و8 و9 و11 من المادة 4 من هذه اللائحة وإما الاشتراطات المبينة في الفقرات الفرعية '1' إلى '6' أدناه.

'1' يتم تجميع الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وسائر الأجزاء المكونة للحاوية على نحو يتعذر معه فتحها أو إغلاقها دون ترك آثار واضحة.

'2' يتداخل الغلاف مع الأجزاء الصلبة في أعلى الحاوية بمسافة لا تقل عن ربع المسافة الفعلية بين سيور الشد. ويتداخل الغلاف مع الأجزاء الصلبة في أسفل الحاوية بمسافة لا تقل عن 50 ملليمتر. ويجب ألا تتجاوز الفتحة الأفقية بين الغطاء والأجزاء الصلبة من الحاوية 10 ملليمترات مقيسة بالتعامد مع المحور الطولاني للحاوية في أي مكان بعد إغلاقها وختمها لأغراض جمركية.

'3' يتم تجميع نظام توجيه الأغلفة المنزلفة والأجزاء المتحركة الأخرى على نحو يتعذر معه فتح أو إغلاق الأبواب والأجزاء المتحركة الأخرى المغلقة والمختومة لأغراض جمركية من الخارج دون ترك آثار واضحة. ويتم تجميع نظام توجيه الأغلفة المنزلفة والأجزاء المتحركة الأخرى على نحو يستحيل معه الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار واضحة. ويرد وصف هذا النظام في الرسم التوضيحي رقم 9 الملحق بهذه اللائحة.

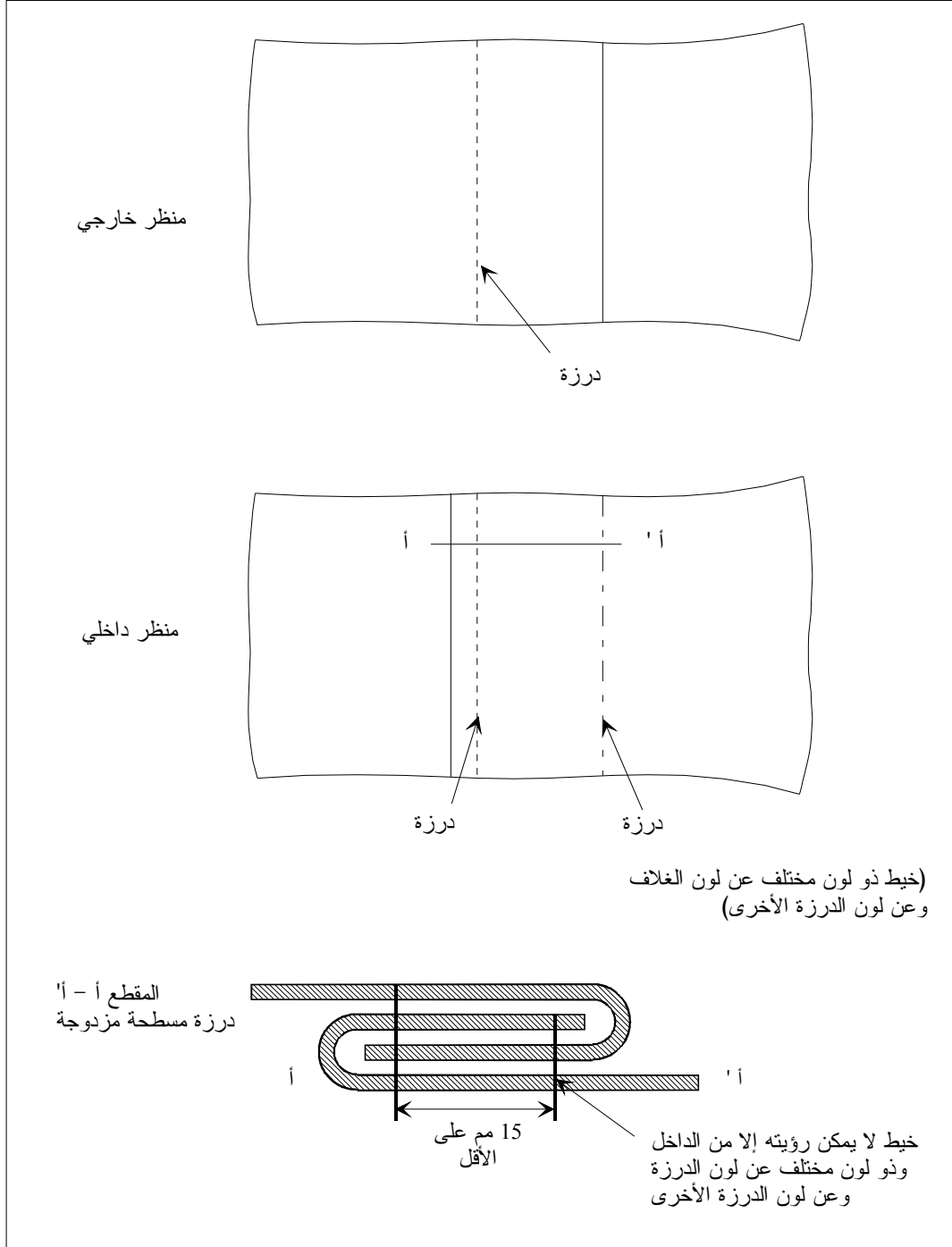
'4' يجب ألا تتجاوز المسافة الأفقية بين الحلقات المستخدمة لأغراض جمركية والموجودة على الأجزاء الصلبة من الحاوية 200 ملليمتر. ولكن يجوز أن تكون المسافة الفاصلة بين الحلقات الموجودة على جانبي القائم أكبر من ذلك على ألا تتجاوز 300 ملليمتر إذا كان تصميم الحاوية والأغلفة يمنع الوصول إلى الحاوية منعاً باتاً. وفي جميع الأحوال، يجب الامتثال للشروط المذكورة في الفقرة الفرعية '2' أعلاه.

'5' يجب ألا تتجاوز المسافة بين سيور الشد 600 ملليمتر.

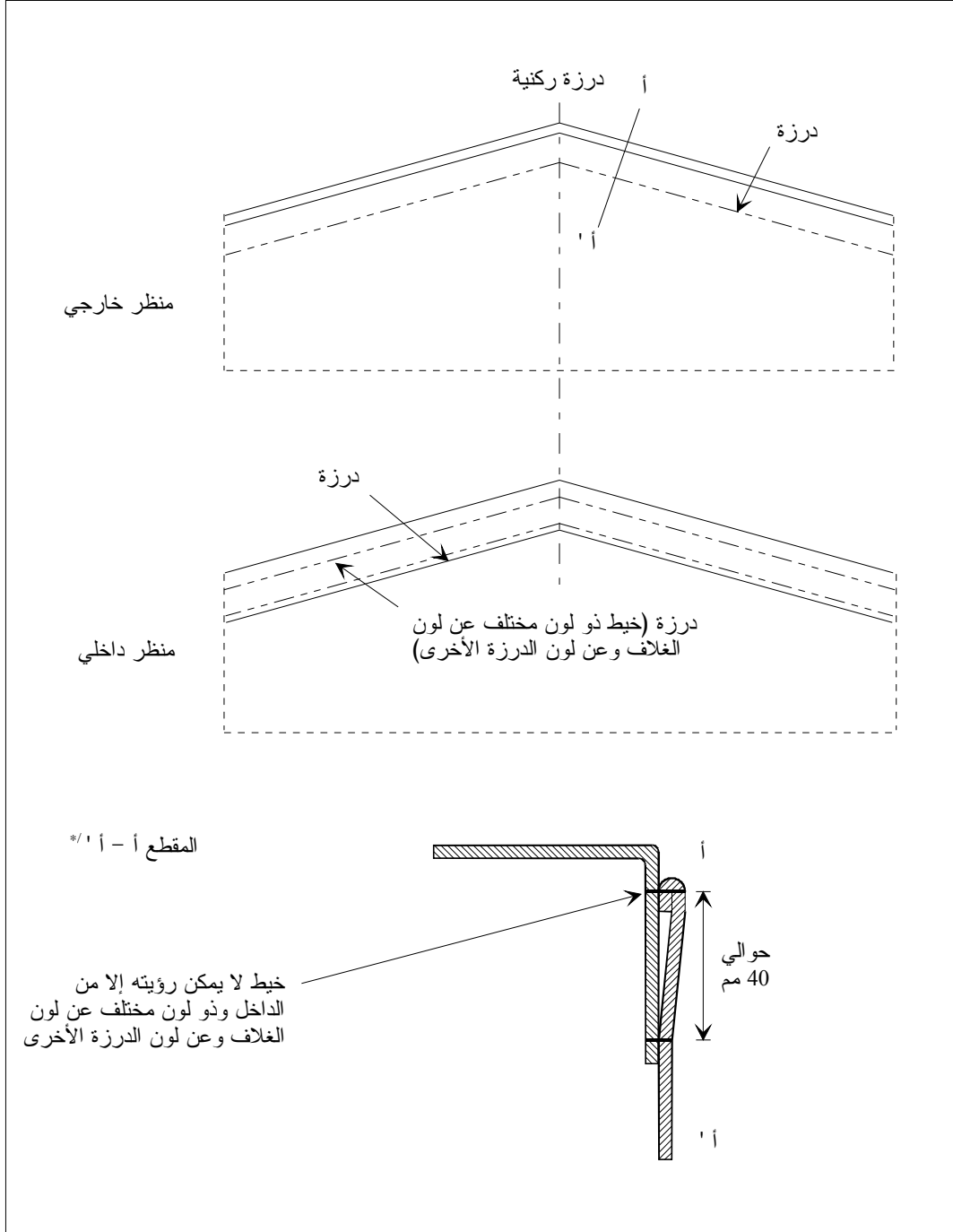
'6' يجب أن تستوفي الأربطة المستخدمة في تثبيت الأغلفة إلى الأجزاء الصلبة من الحاوية الاشتراطات المنصوص عليها في الفقرة 9 من المادة 4 من هذه اللائحة."

{التعديل ECE/ TRANS/17/Amend.20، و دخل حيز النفاذ في 12 حزيران/يونيه 2001}

الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 1
أغلفة مصنوعة من عدة قطع



الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 2
أغلفة مصنوعة من عدة قطع

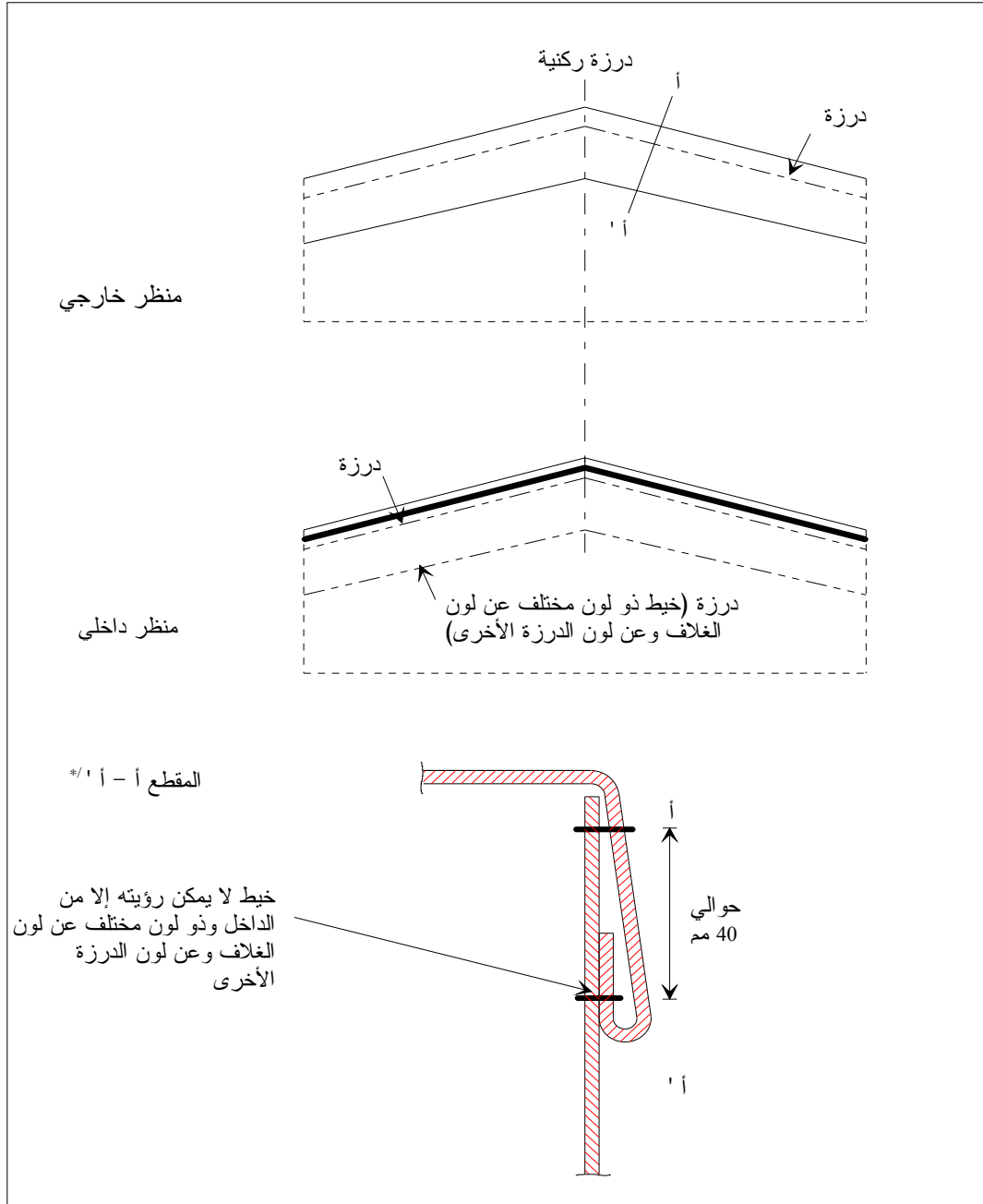


*/ يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغطاء وفقاً لأحكام الفقرة 3 من المادة 3 من المرفق 2.

التعليق

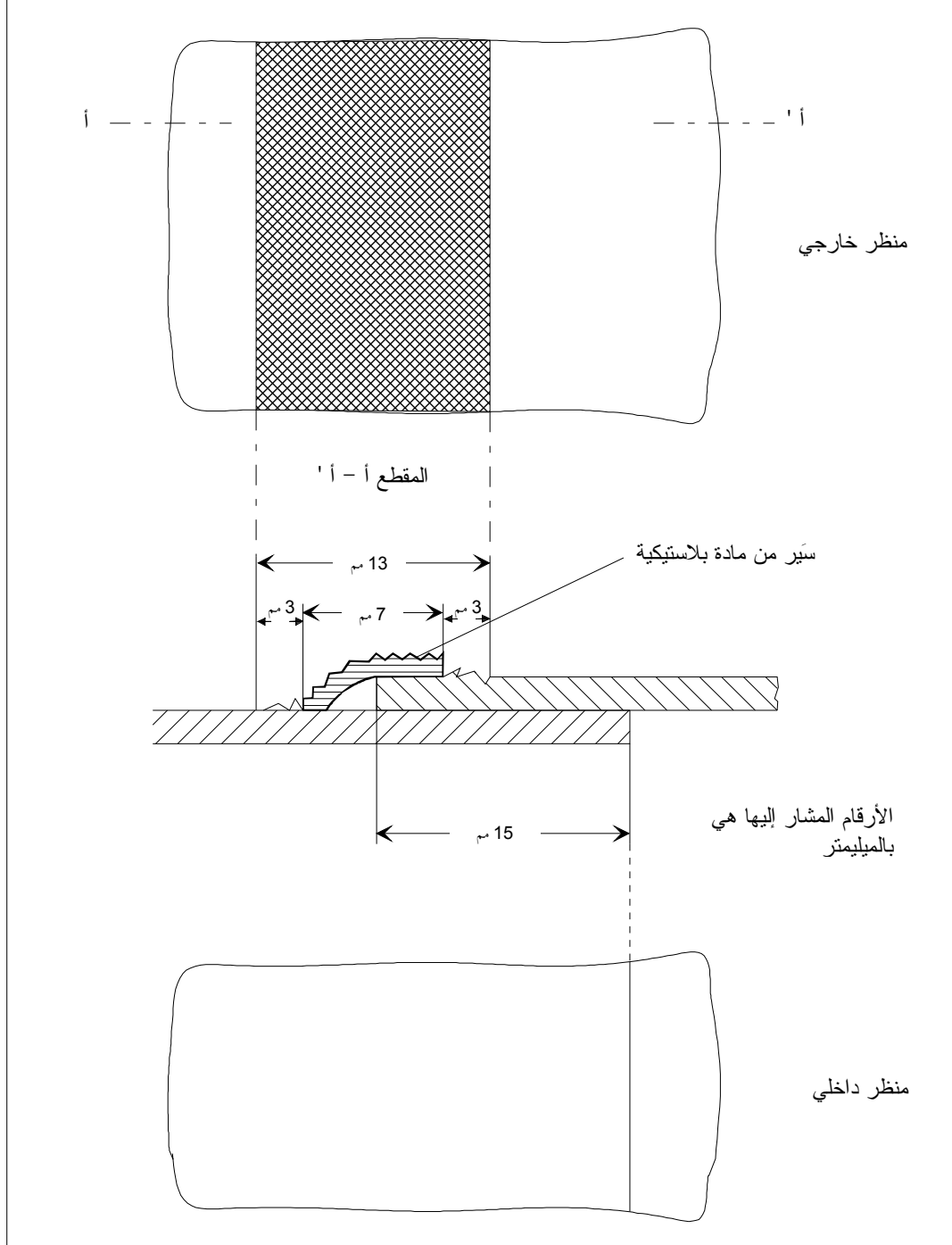
الرسم التوضيحي 2(أ) بالمرفق 2 "أغطية مصنوعة من عدة قطع مخاطة مع بعضها" منسوخ هنا في المرفق 7 كمثال للطريقة المصدق عليها لخياطة الأعمدة الركنية وفقاً للمذكرة أعلاه

{الفقرة 32 من الوثيقة TRANS/WP.30/147}

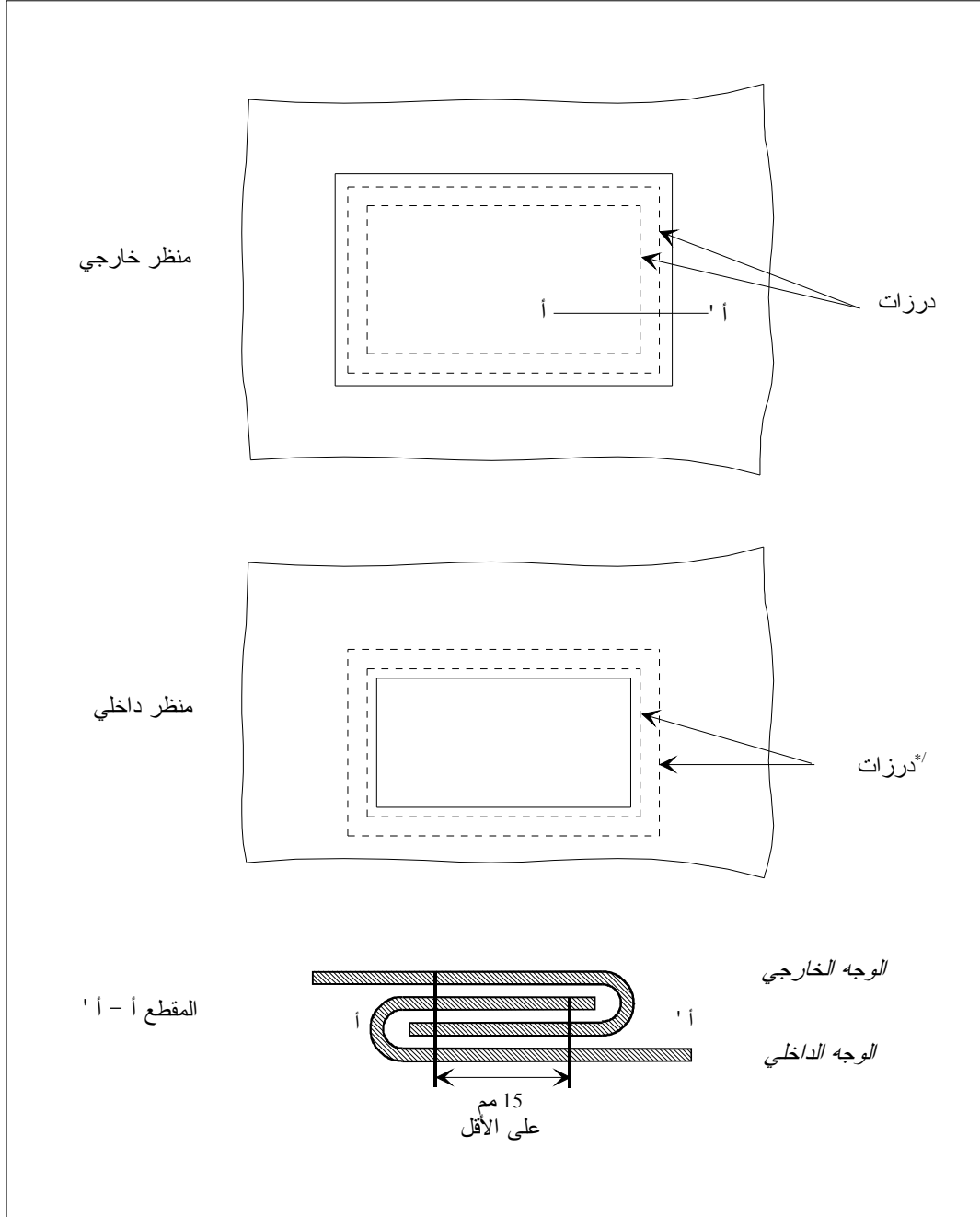


*/ يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغطاء وفقاً لأحكام الفقرة 3 من المادة 3 من المرفق 2.

الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 3
أغلفة مصنوعة من عدة قطع

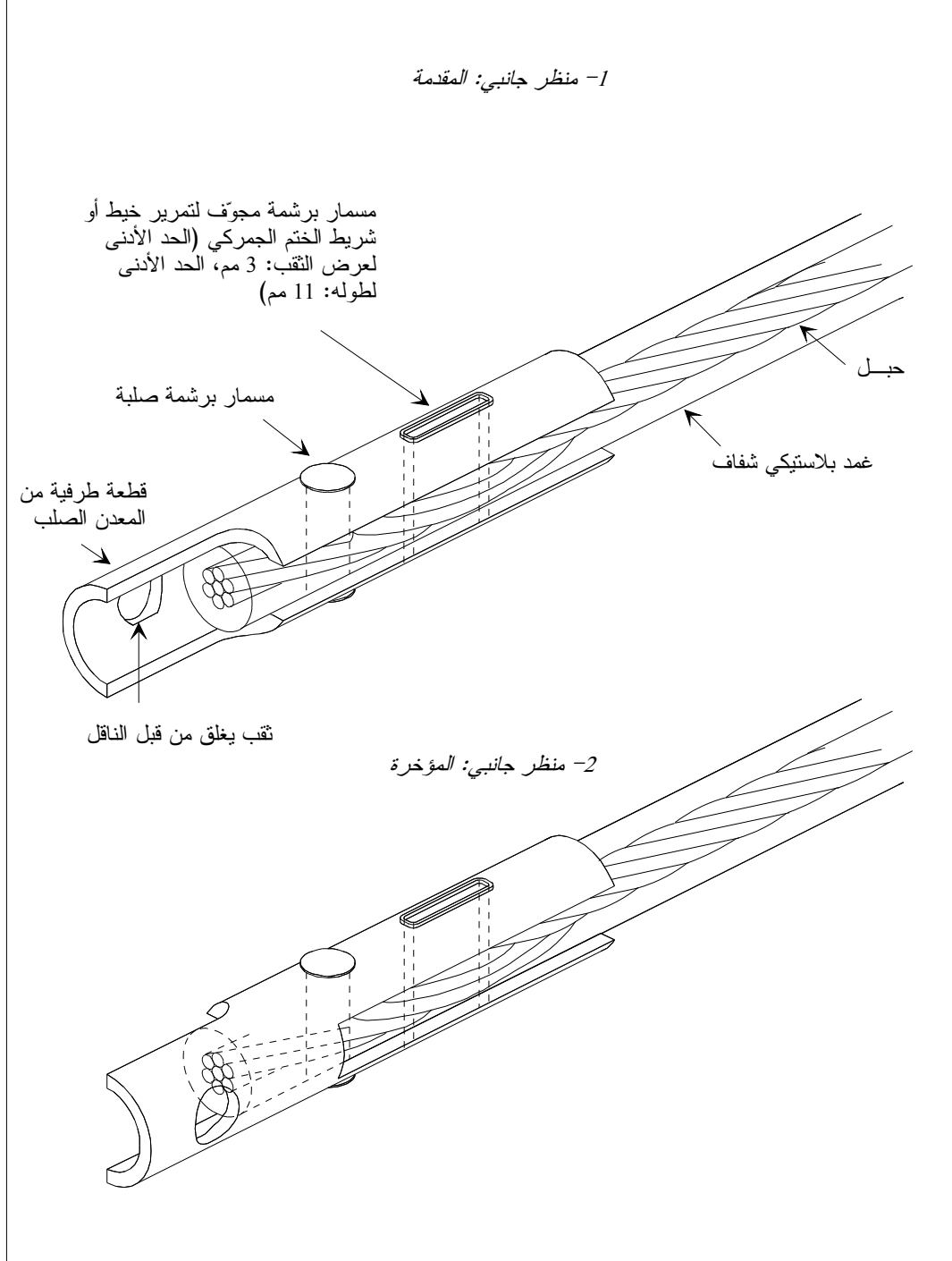


الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 4
ترميم الغلاف

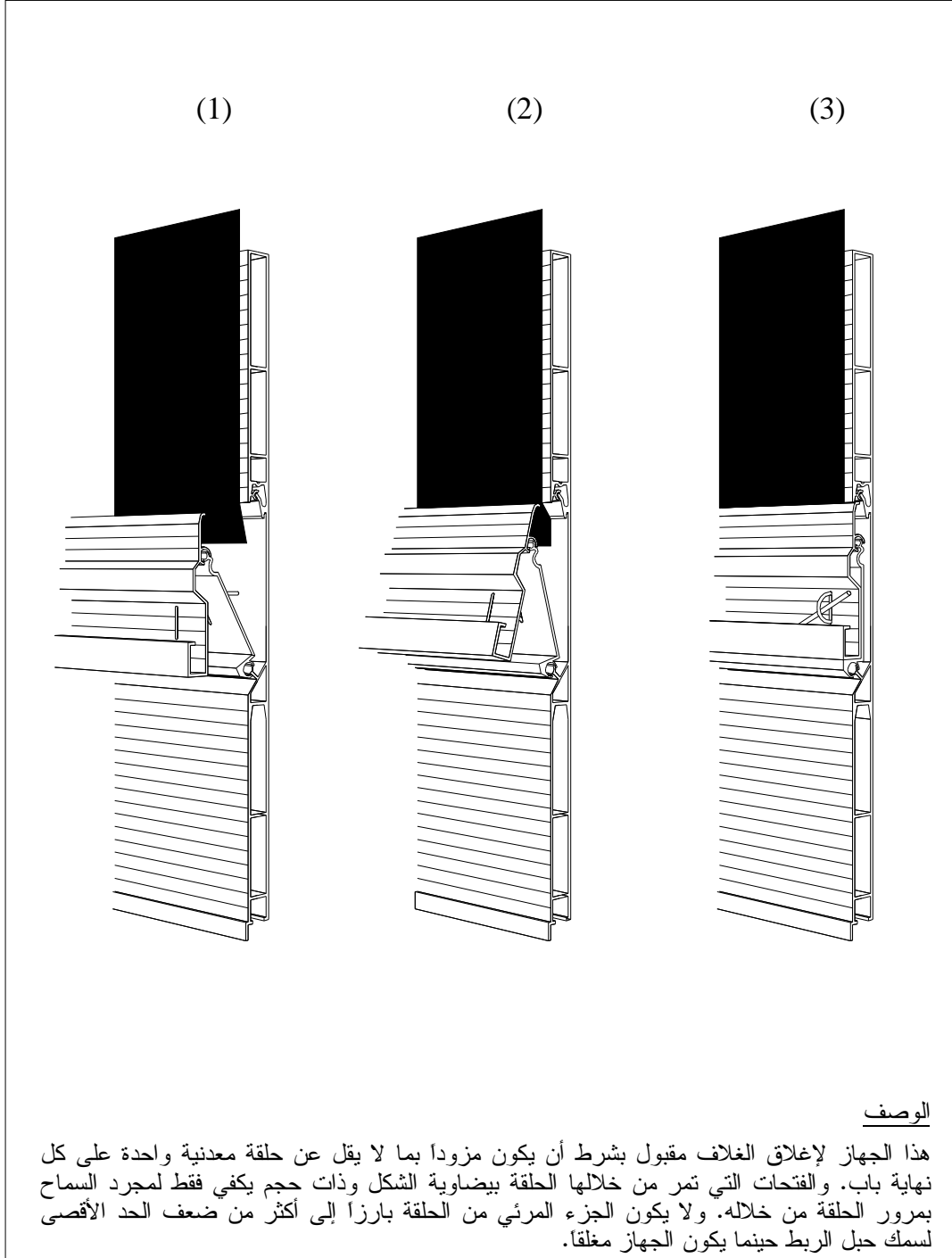


* يكون لون الخيوط المرئية من الداخل مختلفاً عن لون الخيوط المرئية من الخارج وعن لون الغطاء.

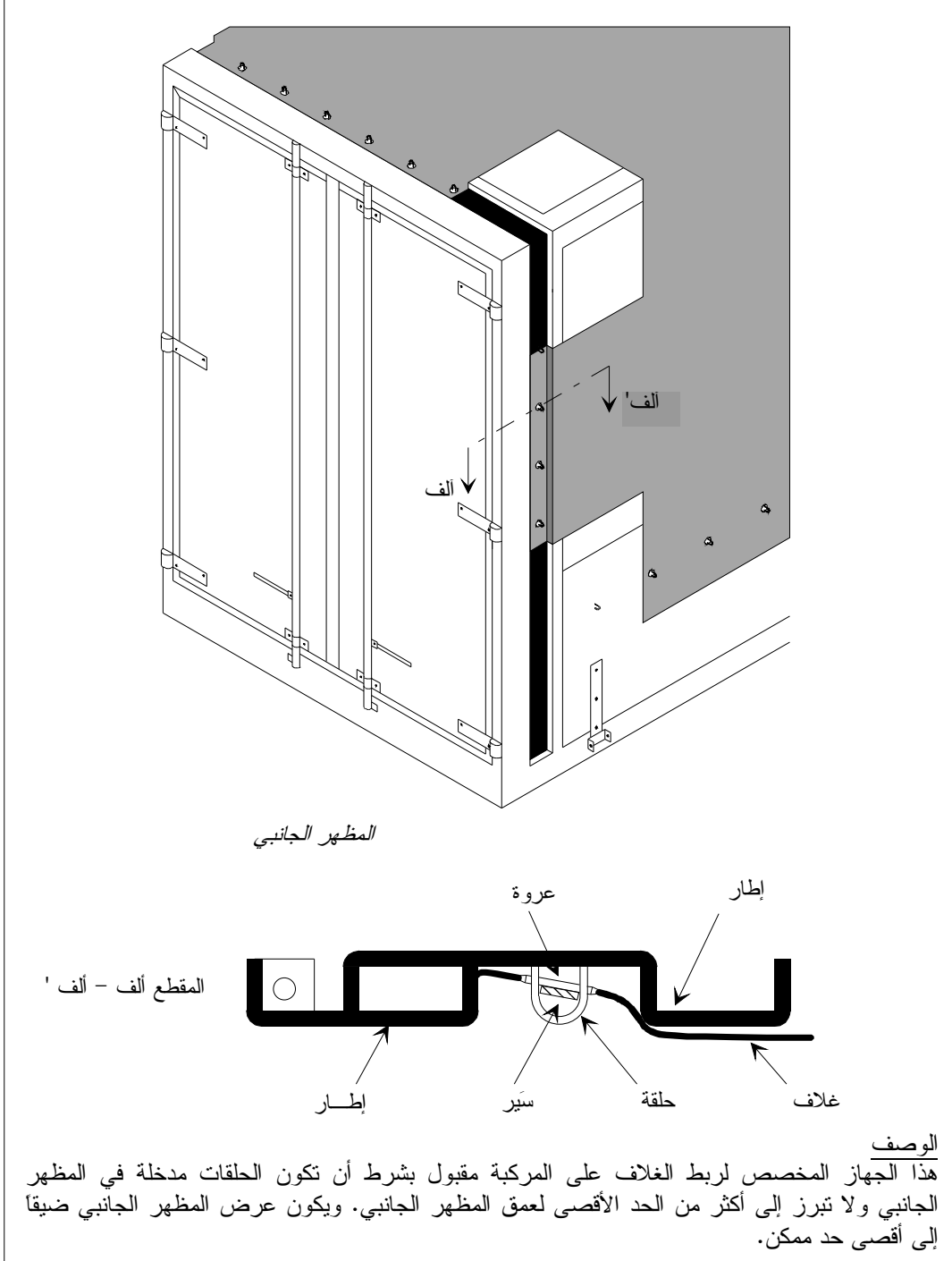
الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 5
عينة من القطعة الطرفية



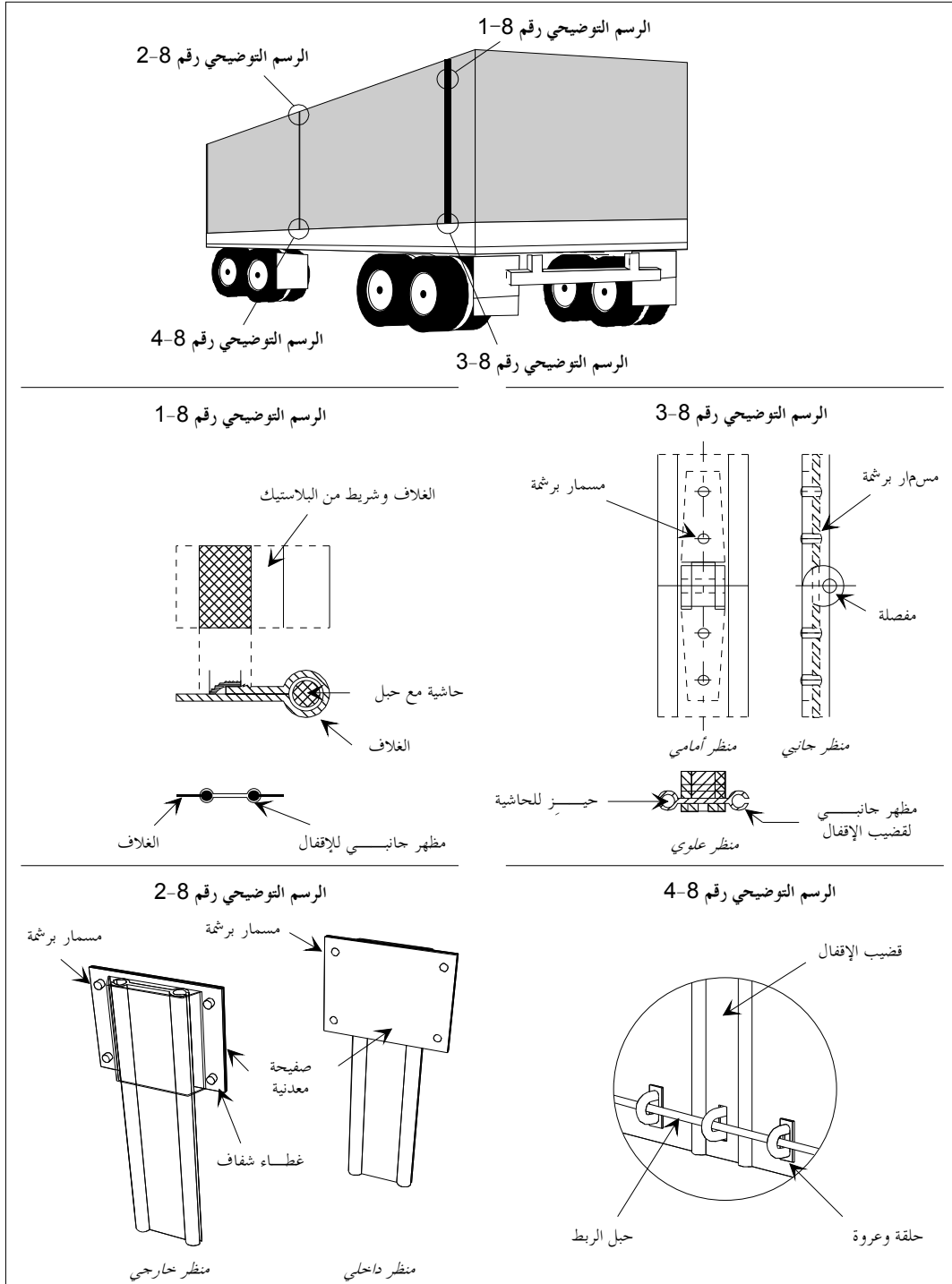
الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 6
مثال لجهاز إغلاق الغلاف



الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 7
مثال للأغلفة المثبتة إلى إطارات ذات شكل خاص



الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 8
 جهاز إغلاق الغلاف عند الفتحات الخاصة بالشحن والتفريغ
 {الوصف على الصفحة التالية}



الوصف

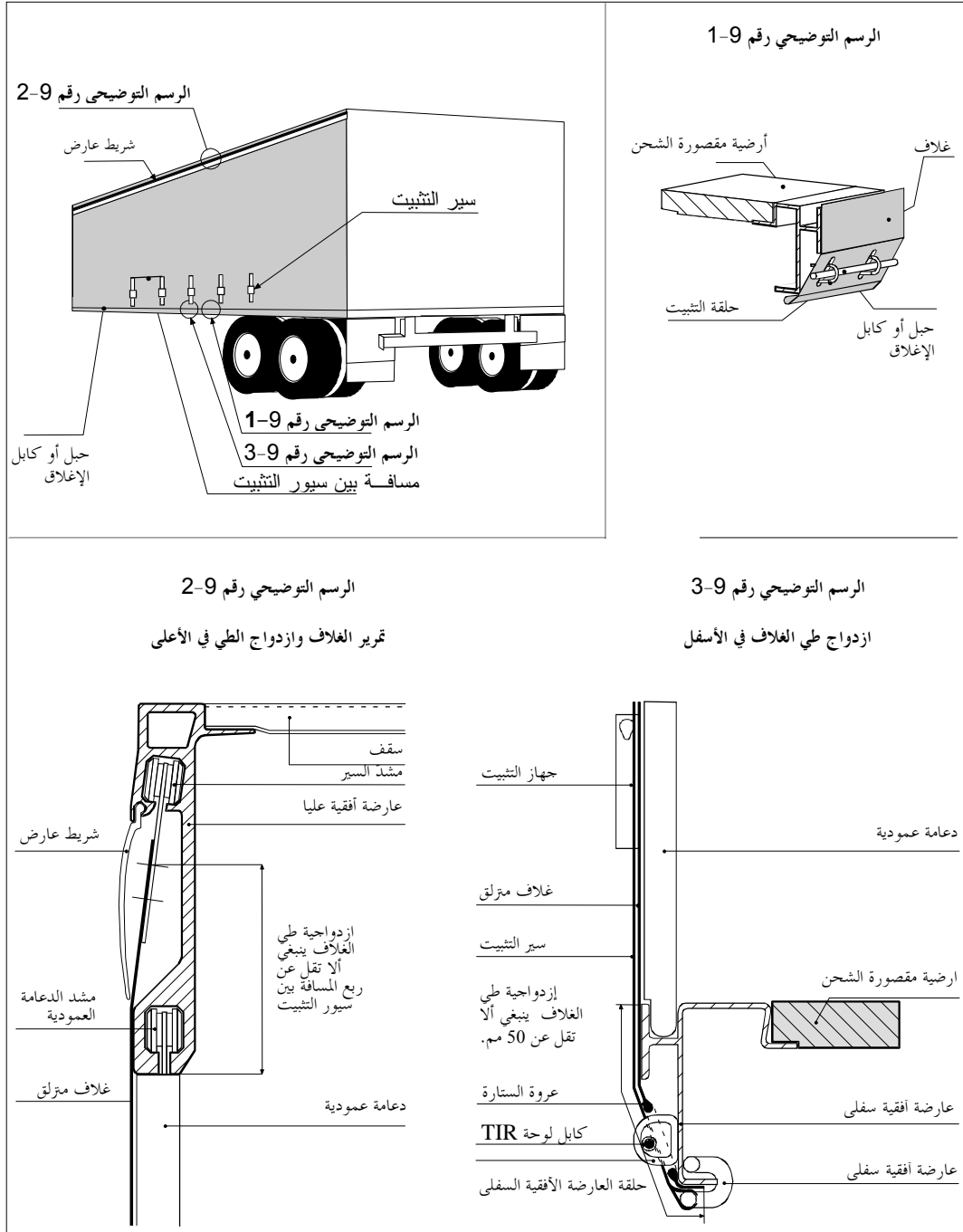
في هذا الجهاز المخصص للإغلاق يجري الربط بين الطرفين على الفتحات في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ والتحامهما معاً بواسطة قضيب إغلاق من الألمنيوم. وفتحات الغلاف مزودة بحاشية فوق كامل طولها المغطى لحبل (انظر الرسم التوضيحي رقم 1-8). وذلك يجعل من المستحيل جذب الغلاف إلى خارج جهاز قضيب الإغلاق. وسوف تكون الحاشية قائمة على الخارج وملحومة وفقاً للفقرة 4 من المادة 3 في المرفق 2 بالاتفاقية.

ويجري تمرير الطرفين في الجانبين المفتوحين على قضيب الإغلاق المصنوع من الألمنيوم: وإزلاقهما في قناتين طوليتين متوازيتين ينبغي إغلاقهما عند طرفهما الأسفل. وحينما يكون قضيب الإغلاق في وضعه الأعلى يتم التحام طرفي الغلاف معاً.

وعند الطرف الأعلى من الفتحة يتم وقف قضيب الإغلاق بغطاء شفاف من البلاستيك مثبت ببرشمة على الغلاف (انظر الرسم التوضيحي رقم 2-8). ويتكون قضيب الإغلاق من جزئين موصلين معاً بمفصلة مبرشمة لإتاحة الطي من أجل تسهيل التثبيت والإزالة. ويجب أن تكون هذه المفصلة مصممة بطريقة لا تسمح بإزالة المسامير الدوار ما أن يتم إغلاق الجهاز (انظر الرسم التوضيحي رقم 3-8).

وعند الجزء الأسفل من قضيب الإغلاق توجد فتحة تمر الحلقة من خلالها. وهذه الفتحة بيضاوية الشكل وذات حجم يكفي فقط لإتاحة مرور الحلقة من خلالها (انظر الرسم التوضيحي رقم 4-8). وسيجري جذب حبل الربط للنقل البري الدولي من خلال هذه الحلقة لتثبيت قضيب الإغلاق.

الجزء الأول - الرسم التوضيحي رقم 9
نموذج بناء حاوية ذات أغلفة منزلقة



المرفق 7

الجزء الثاني

الإجراءات اللازمة للتصديق على الحاويات الممتلئة

للشروط التقنية المقررة في الجزء الأول

بصفة عامة

- 1- يجوز التصديق على حاويات لتقوم بنقل البضائع بموجب ختم جمركي، إما:
 - (أ) في مرحلة الصنع، حسب نوع التصميم (الإجراءات اللازمة للتصديق في مرحلة الصنع)؛ أو
 - (ب) في مرحلة تالية للصنع، إما بصفة فردية، أو بشأن عدد معين من حاويات ذات نوع واحد (الإجراءات اللازمة للتصديق في مرحلة تالية للصنع).

أحكام مشتركة في الحالتين لإجراءات التصديق

- 2- على السلطة المختصة المسؤولة عن منح التصديق أن تصدر إلى مقدم الطلب، بعد التصديق، شهادة تصديق صالحة، حسب الحالة، إما لصالح سلسلة غير محدودة من الحاويات ذات النوع المصدق عليه، أو لصالح عدد معين من الحاويات.
- 3- على المنتفع بالتصديق أن يلصق لوحة تصديق على الحاوية أو الحاويات المصدق عليها قبل استخدامها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي.
- 4- يتم إلصاق لوحة التصديق بصفة دائمة وفي مكان مرئي بوضوح، ومجاور لأية لوحة تصديق أخرى صادرة لأغراض رسمية.

تعليقات على الفقرة 4

إلصاق اللوحات المصدق عليها

يستوفي استعمال غراء قوي يلصق لوحات تصديق إلى الحاويات، مصنوعة من البلاستيك، اشتراطات الاتفاقية، شريطة أن تكون لوحات التصديق ملصقة بطريقة تحول دون إزالتها بسهولة، وطالما يكون هناك امثال للاشتراطات الواردة في الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية.
{الفقرتان 35 و36 من الوثيقة TRANS/GE.30/10}

لوحة بيانات مجمعة

يجوز السماح باستعمال لوحة قاعدية ملصقة بصفة مستديمة وفي مكان مرئي بوضوح على الحاوية المصدق عليها التي يمكن تجميع لوحات التصديق المطلوبة عليها مع بعضها وتركيبها بطريقة تحول دون إزالتها بسهولة، وذلك طالما هناك امثال للاشتراطات الواردة في الجزء الثاني من المرفق 7 من الاتفاقية.

كما يجوز السماح باستعمال ملصقات بجانب لوحات التصديق وبالإضافة إليها على الحاوية لتسهيل معرفة هوية لوحات التصديق لمتعهدي النقل، ولكن لن تعتبر بأية حال كبديل للوحات التصديق الموصوفة.

{الفقرات 18-24 من الوثيقة TRANS/WP.30/133؛ الفقرات 15-19 من الوثيقة TRANS/WP.30/135؛ المرفق 3 الوارد في الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/27}

5- سوف تتخذ لوحة التصديق المطابقة للنموذج رقم 1 المستنسخ في المرفق 1 بهذا الجزء، شكل لوحة معدنية لا يقل مقياسها عن 10×20 مؤتمر الأمم المتحدة. وستكون الخصائص التفصيلية التالية مطبوعة أو منقوشة على اللوحة أو مبينة على سطحها بأي شكل آخر دائم ومقروء بوضوح باللغة الإنكليزية أو الفرنسية على الأقل:

(أ) الكلمات "مصدق عليها لتقوم بالنقل بموجب ختم جمركي"؛

(ب) تبيين البلد الذي منح فيه التصديق، إما بالاسم أو بعلامة مميزة تبين بلد تسجيل المركبات ذات المحركات في حركة المرور البري الدولية، ورقم (بالأرقام أو الحرف إلخ)، شهادة التصديق وتاريخ سنة إصدارها (مثلاً "NL/26/73" تعني "هولندا، شهادة تصديق رقم 26 صادرة في عام 1973")؛

- (ج) الرقم المسلسل المعين للحاوية من الصانع (رقم الصانع)؛
- (د) أرقام أو حروف هوية نوع الحاوية إذا كان التصديق عليها حسب النوع.

مذكرة تفسيرية للفقرة 5(د)

في حالة حاويتين مغلفتين مصدق عليهما للقيام بالنقل بموجب أختام جمركية، يكون قد تم وصلهما معاً بطريقة تجعلهما تشكلان حاوية واحدة، مغطاة بغلاف واحد ومستوفية الشروط اللازمة للنقل بموجب ختم جمركي، فلن تكون هناك حاجة إلى إصدار شهادة تصديق منفصلة أو لوحة تصديق لهذا الازدواج.

6- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المقررة من أجل التصديق، فإنه يجب قبل استخدامها لنقل البضائع بموجب أختام جمركية، أن يعاد ترميمها إلى حالتها التي بررت التصديق عليها، لكي تتطابق مرة أخرى مع الشروط التقنية المذكورة.

7- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية، فسوف توقف تغطيتها بالتصديق، وتعيد التصديق عليها السلطة المختصة قبل السماح باستخدامها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي.

أحكام خاصة للتصديق حسب التصميم عند مرحلة الصنع

8- حينما تكون الحاويات مصنوعة حسب سلسلة النوع، فإنه يجوز للصانع أن يقدم السلطة المختصة التابعة لبلد الصنع يلتمس فيه التصديق حسب نوع التصميم.

تعليق على الفقرة 8

إضافة اسم التعليق

مع أن نص الفقرة 8 من الجزء الثاني من المرفق 7 لا يسمح بالمزيد من التفسير فإن المشاكل المتعلقة بالتصديق على الحاويات في بلد غير بلد الصنع، من الممكن حلها بالتطبيق العملي لأحكام الفقرات 15-17 من الجزء الثاني من المرفق 7 التي تسمح بالتصديق على الحاويات في مرحلة تالية لمرحلة الصنع. {الفقرة 27 من الوثيقة TRANS/GE.30/43}

9- يجب على الصانع أن يبين في طلبه أرقام أو حروف الهوية التي يعينها لنوع الحاوية المتعلق بها طلبه التصديق عليها.

10- يجب أن يكون الطلب مصحوباً برسومات ومواصفات مفصلة لتصميم نوع الحاوية المطلوب التصديق عليها.

11- يجب على الصانع تقديم تعهد مكتوب بأنه:

(أ) سيقدم إلى السلطة المختصة حاويات من النوع المعني الذي قد ترغب تلك السلطة في فحصه؛

(ب) سيسمح للسلطة المختصة بفحص المزيد من الوحدات في أي وقت أثناء عملية إنتاج سلسلة النوع المعني؛

(ج) سيخطر السلطات المختصة بأي تغيير مهما كان مقداره في التصميم أو المواصفات قبل المضي قدماً بهذا التغيير؛

(د) سيضع علامة على الحاويات في مكان مرئي بوضوح تبين، بالإضافة إلى العلامات المطلوبة على لوحة التصديق، أرقام أو حروف هوية نوع التصميم والرقم المسلسل للحاوية في سلسلة النوع (رقم الصانع)؛

(هـ) سيحتفظ بسجل للحاويات المصنوعة حسب نوع التصميم المصدق عليه.

12- يجب على السلطة المختصة أن تبين ما هي التغييرات، إن وجدت، التي يجب إجراؤها على نوع التصميم المقترح لكي يتسنى منح التصديق.

13- لا يجوز منح التصديق على النوع حسب نوع التصميم إلا إذا اقتنعت السلطة المختصة عن طريق فحص حاوية أو أكثر من حاوية مصنوعة حسب نوع التصميم المعني، بأن الحاويات من ذلك النوع متطابقة مع الشروط التقنية المقررة في الجزء الأول.

14- في حالة التصديق على حاوية، ستصدر إلى مقدم الطلب شهادة تصديق واحدة مطابقة للنموذج الثاني المستنسخ في الملحق 2 بهذا الجزء، وصالح لجميع الحاويات المصنوعة طبقاً لمواصفات النوع المصدق عليه هكذا. وستعطي هذه الشهادة الصانع حق إلصاق لوحة تصديق بالشكل الموصوف في الفقرة 5 من هذا الجزء.

أحكام خاصة للتصديق في مرحلة تالية لمرحلة الصنع

15- في حالة عدم تقديم طلب للتصديق في مرحلة الصنع، يجوز للمالك أو المتعهد أو ممثل أي منهما أن يتقدم بطلب للتصديق إلى السلطة المختصة التي يستطيع أن يقدم إليها الحاوية أو الحاويات التي إلى التصديق عليها.

16- يجب على طلب التصديق المقدم بموجب الفقرة 15 من هذا الجزء أن يبين الرقم المسلسل (رقم الصانع) الذي يضعه الصانع على كل حاوية.

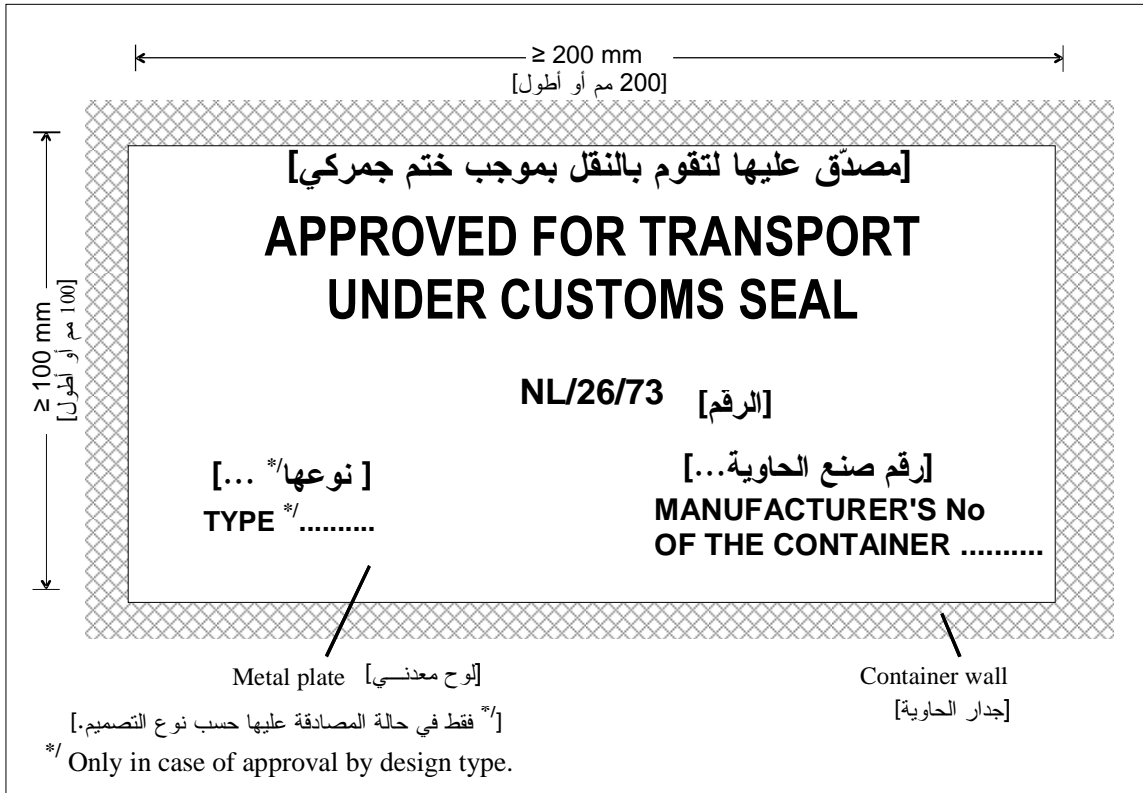
17- حينما تتأكد السلطة المختصة، بعد فحص أكبر عدد من الحاويات تعتبره ضرورياً، من أن الحاوية أو الحاويات متطابقة مع الشروط التقنية المبينة في الجزء الأول، فإنها ستصدر شهادة تصديق مطابقة للنموذج الثالث المستنسخ في الملحق الثالث بهذا الجزء، تكون صالح فحسب على عدد الحاويات المصدق عليه. فهذه الشهادة التي ستحمل الرقم المسلسل للصانع أو الأرقام المعينة للحاوية أو الحاويات المتعلقة بها، ستعطي مقدم الطلب حق إلصاق لوحة التصديق الموصوفة في الفقرة 5 من هذا الجزء، على كل حاوية مصدق عليها هكذا.

الملحق 1 بالجزء الثاني

النموذج رقم 1

لوحة التصديق

(النص الإنكليزي)



الملحق 1 بالجزء الثاني

النموذج رقم 1

لوحة التصديق

(النص الفرنسي)

≥ 200 mm

≥ 100 mm

**AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCELLEMENT DOUANIER**

NL/26/73

TYPE */

No. DE FABRICATION
DU CONTENEUR

Plaque métallique

Paroi du conteneur

*/ Seulement en cas d'agrément par type de construction.

الملحق 2 بالجزء الثاني النموذج الرقم الثاني

الاتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي للبضائع بموجب

بطاقات النقل البري الدولي (1975)

شهادة التصديق حسب نوع التصميم

- 1- رقم الشهادة* /
- 2- هذه شهادة بأن نوع تصميم الحاوية الوارد وصفه أدناه قد تم التصديق عليه وأن الحاويات المصنوعة بهذا النوع يمكن قبولها لتقوم بنقل البضائع بموجب ختم جمركي.
- 3- نوع الحاوية.....
- 4- رقم تعريف نوع التصميم.....
- 5- رقم تعريف الرسوم المعمول بها.....
- 6- رقم تعريف مواصفات التنظيم.....
- 7- الوزن الفارغ.....
- 8- الأبعاد الخارجية بالسنتيمتر.....
- 9- الخصائص الأساسية للتشييد (طبيعة مادة القماش ونوع التشييد إلخ).....
- 10- هذه الشهادة صالحة لجميع الحاويات المصنوعة طبقاً للرسوم والمواصفات المشار إليها أعلاه.
- 11- أصدرت إلى
(اسم الصانع وعنوانه)
- المرخص له بإصاق لوحة تصديق على كل حاوية من نوع التصميم المصدق عليه من صنعه،
في..... بتاريخ.....
(المكان) (التاريخ)
- من
(توقيع وختم الإدارة أو المنظمة التي أصدرت الشهادة)

* / يرجى إدخال الحروف والأرقام التي ينبغي وضع علاماتها على لوحة التصديق (انظر الفقرة 5 (ب) في الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، 1975)

{ملاحظة هامة على الصفحة التالية}

ملاحظة هامة

(الفقرتان 6 و 7 من الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل

البري الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (1975)

6- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المقررة للتصديق عليها، فإنه يجب قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي، أن يعاد ترميمها إلى الحالة التي بررت التصديق عليها، لكي تطابق مرة أخرى تلك الشروط التقنية المذكورة.

7- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية، فسوف توقف تغطية هذه الحاوية بالتصديق عليها، ولا يسمح باستعمالها لأغراض النقل البري الدولي للبضائع بموجب ختم جمركي، حتى تعيد السلطة المختصة التصديق عليها.

الملحق 3 بالجزء الثاني النموذج الرقم الثالث

الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (1975)

شهادة التصديق الممنوحة في مرحلة تالية للصنع

- 1- رقم الشهادة* /.....
 - 2- هذه شهادة بأن الحاوية (الحاويات) المعينة أدناه مصدق عليها لتقوم بنقل البضائع بموجب حتم جمركي.
 - 3- نوع الحاوية (الحاويات)
 - 4- الأرقام المسلسلة المعينة للحاوية (الحاويات) من البضائع
 - 5- الوزن الفارغ
 - 6- الأبعاد الخارجية بالسنتيمتر
 - 7- الخصائص الأساسية للهيكل (طبيعة المادة ونوع التشييد، إلخ)
 - 8- أصدرت إلى
(اسم مقدم الطلب وعنوانه)
- وهو مرخص له بإصاق لوحة تصديق على الحاوية (الحاويات) المذكورة أعلاه،
في بتاريخ
(المكان) (التاريخ)
- من
(توقيع وختم الإدارة أو المنظمة التي أصدرت الشهادة)

* / يرجى إدخال الحروف والأرقام التي ينبغي وضع علاماتها على لوحة التصديق (انظر الفقرة 5 (ب) في الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، (1975)

{ملاحظة هامة على الصفحة التالية}

ملاحظة هامة

(الفقرتان 6 و7 من الجزء الثاني من المرفق 7 بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (1975))

6- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المقررة للتصديق عليها، فإنه يجب قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي، أن يعاد ترميمها إلى الحالة التي بررت التصديق عليها، لكي تطابق مرة أخرى تلك الشروط التقنية المذكورة.

7- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية، فسوف توقف تغطية هذه الحاوية بالتصديق عليها، ولا يسمح باستعمالها لأغراض النقل البري الدولي للبضائع بموجب ختم جمركي، حتى تعيد السلطة المختصة التصديق عليها.

المرفق 7

الجزء الثالث

مذكرات تفسيرية

مذكرات تفسيرية

بعد إجراء التغييرات الضرورية، تنطبق المذكرات التفسيرية المبينة بوضوح في المرفق 6 بهذه الاتفاقية، على الحاويات المصدق عليها لتقوم بالنقل بموجب ختم جمركي لأغراض تطبيق الاتفاقية.

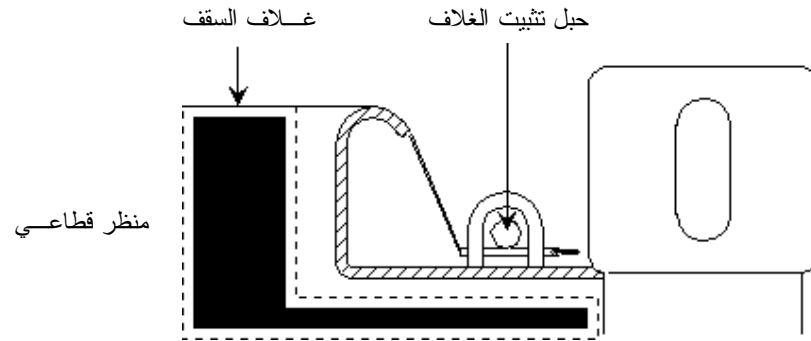
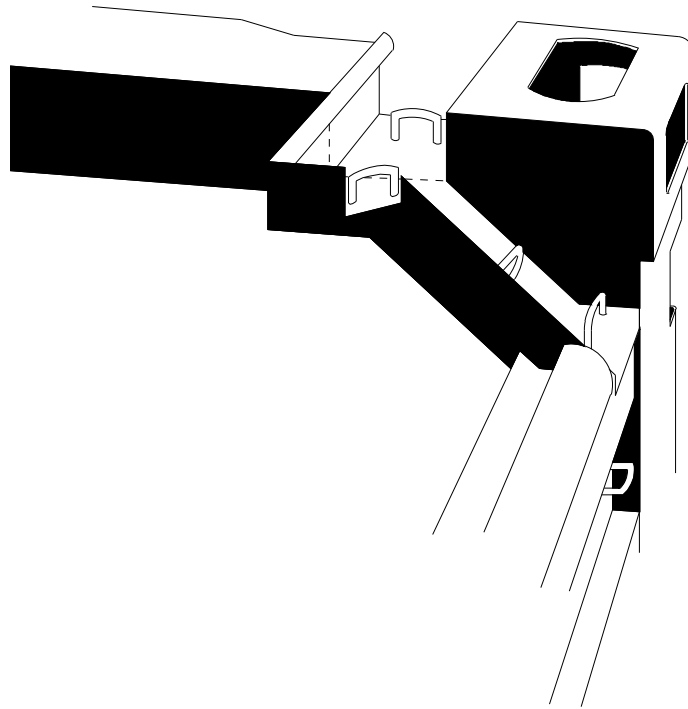
ملاحظة:

تم وضع المذكرات التفسيرية الواردة في الجزء الثالث، مع الأحكام المتعلقة بها. وقد أدرجت الرسوم التوضيحية المتعلقة بالمذكرات التفسيرية في الجزء الثالث {

الرسوم التوضيحية للمرفق 7
جهاز تثبيت الأغلفة حول الأركان المصبوبة للحاويات

الجهاز المبين أدناه مستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 6 من المادة 4 في الجزء الأول.

تثبيت الغلاف عند دعامة الركن



المرفق 8

تشكيل ومهام اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والنظام الداخلي لكل منهما*

تشكيل ومهام اللجنة الإدارية ونظامها الداخلي*/

المادة 1

‘1 ستكون الأطراف المتعاقدة أعضاء في اللجنة الإدارية.

‘2 وقد تقرر أن الإدارات المختصة التابعة للدول المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 52 من هذه الاتفاقية، والتي ليست أطرافاً متعاقدة أو ممثلة لمنظمات دولية، يجوز لها حضور دورات اللجنة بصفة مراقبة فيما يتعلق بالمسائل التي تهمها.

المادة 1 مرة أخرى*

- 1- ستنظر اللجنة في أي تعديل مقترح على الاتفاقية وفقاً للفقرتين 1 و2 من المادة 59.
- 2- ستقوم اللجنة برصد تطبيق الاتفاقية وفحص أي إجراء تتخذه الأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية، بموجب الاتفاقية والتمشي معها.
- 3- ستقوم اللجنة، عن طريق المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، بالإشراف والتزويد بالدعم في تطبيق الاتفاقية على المستويين الوطني والدولي.

المادة 2

سيقوم الأمين العام للأمم المتحدة بتزويد اللجنة بخدمات الأمانة.

*{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

المادة 3

ستقوم اللجنة، في دورتها الأولى كل عام، بانتخاب رئيس ونائب للرئيس.

المادة 4

سيدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد اللجنة الإدارية سنوياً تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وإلى عقدها أيضاً بناء على طلب الإدارات المختصة التابعة لم لا يقل عن خمس دول من الأطراف المتعاقدة.

المادة 5

سوف تطرح المقترحات للتصويت. وسيكون لكل دولة من الأطراف المتعاقدة الممثلة في الدورة، صوت واحد. وفيما عدا المقترحات المتعلقة بإدخال تعديلات على هذه الاتفاقية، ستعتمد اللجنة المقترحات الأخرى بأغلبية أصوات الدول الحاضرة المدلية بأصواتها. أما التعديلات المقترحة إدخالها على هذه الاتفاقية والقرارات المشار إليها في المادتين 59 و60 من هذه الاتفاقية، فسوف يجري اعتمادها بأغلبية ثلثي أصوات الدول الحاضرة المدلية بأصواتها.

المادة 6

إن المطلوب لأغراض اتخاذ القرارات هو حضور نصاب قانوني في الجلسة يتكوّن على الأقل من ثلث الدول التي تكون من الأطراف المتعاقدة.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.16؛ و دخل حيز النفاذ في 24 حزيران/يونيه 1994}

المادة 7

يجب على اللجنة أن تعتمد تقريرها قبل اختتام دورتها.

المادة 8

في حالة عدم وجود أحكام ملائمة في هذا المرفق، تكون أحكام النظام الداخلي للجنة الأوروبية الاقتصادية قابلة للتطبيق ما لم تقرر اللجنة خلال ذلك.

تشكيل ومهام المجلس التنفيذي ونظامه الداخلي*

المادة 9*

- 1- يتكون المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، الذي أنشأته اللجنة الإدارية وفقاً للمادة 58 (مكررة ثالثاً)، من تسعة أعضاء يجري اختيار كل منهم من مختلف الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية. وسيحضر الأمين العام للنقل البري الدولي دورات المجلس التنفيذي.
- 2- وستقوم اللجنة الإدارية بانتخاب أعضاء المجلس التنفيذي بأغلبية الحاضرين المشاركين في التصويت. وتستغرق ولاية كل عضو في هذا المجلس مدة عامين. ومن الممكن أن يعاد انتخاب هؤلاء الأعضاء. كما ستقوم اللجنة الإدارية بتعيين اختصاصات المجلس التنفيذي.

المادة 10*

سيقوم المجلس التنفيذي بالمهام التالية:

- (أ) الإشراف على تطبيق الاتفاقية، بما في ذلك تنفيذ نظام الضمان، وإنجاز المهام التي عهدت بها إليه اللجنة الإدارية؛
- (ب) الإشراف على تنفيذ مركزية الطباعة والتوزيع على الجمعيات التابعة لنظام بطاقات النقل البري الدولي، وقد تقوم بذلك منظمة دولية متفق عليها حسب المشار إليه في المادة 6؛

مذكرات تفسيرية للمادة 10 (ب)

- 10-8 (ب) يسري الاتفاق المشار إليه في المذكرة التفسيرية للمادة 6-2 مكرراً على مسؤوليات المنظمة الدولية أيضاً كما تم تحديدها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة في حالة قيام المنظمة الدولية المشار إليها أعلاه بطباعة وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي بشكل مركزي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في 12 آب/أغسطس 2006}

- (ج) تنسيق وتشجيع تبادل الاستخبارات والمعلومات الأخرى بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة؛

*{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

- (د) تنسيق وتشجيع تبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية؛
- (هـ) تسهيل تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة والجمعيات وشركات التأمين والمنظمات دون الإخلال بالمادة 57 بشأن تسوية المنازعات؛
- (و) دعم تدريب موظفي السلطات الجمركية والأطراف الأخرى المهمة والمعنية بنظام النقل البري الدولي؛
- (ز) الاحتفاظ بسجل مركزي بشأن تزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات التي تقدمها المنظمات الدولية حسب المشار إليه في المادة 6، عن جميع القواعد والإجراءات المقررة بشأن إصدار بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات، بقدر ما هي متعلقة بالحد الأدنى من الشروط والمتطلبات المبينة بوضوح في المرفق 9؛
- (ح) رصد سعر بطاقات النقل البري الدولي.

المادة 11*

- 1- ستعقد دورة للمجلس يدعو إلى عقدها الأمين العام للنقل البري الدولي، بناء على طلب اللجنة الإدارية أو طلب ما لا يقل عن ثلاثة من أعضاء المجلس.
- 2- وسوف يبذل المجلس قصارى جهده في سبيل اتخاذ القرارات بتوافق جماعي في الرأي وإذا لم يكن من الممكن التوصل إلى هذا التوافق الجماعي في الرأي، فسوف تطرح القرارات للتصويت وتُتخذ بأغلبية الحاضرين المدلين بأصواتهم. والمطلوب هو نصاب قانوني من خمسة أعضاء لأغراض اتخاذ القرارات. ولن يشارك الأمين العام في التصويت.
- 3- وسيقوم المجلس بانتخاب رئيس له واعتماد أية قواعد إضافية لنظامه الداخلي.
- 4- سيقدم المجلس تقريراً عن أنشطته، بما في ذلك تقديم حسابات جرت مراجعتها، إلى اللجنة الإدارية مرة في العام على الأقل، أو بناء على طلب هذه اللجنة. وسيقوم رئيس المجلس بالتنفيذي بتمثيل المجلس في اللجنة الإدارية.

* / {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

5- سينظر المجلس في أية معلومات واستفسارات تقدمها إليه اللجنة الإدارية والأطراف المتعاقدة والأمين العام للنقل البري الدولي والجمعيات الوطنية والمنظمات الدولية المشار إليها في المادة 6 من الاتفاقية. وسيكون لهذه المنظمات الدولية الحق في حضور دورات المجلس بصفة مراقبة ما لم يقرر رئيس المجلس خلاف ذلك. وإذا لزم الأمر يجوز لأية منظمة أخرى حضور دورات المجلس بصفة مراقبة بناء على دعوة من رئيس المجلس.

المادة 12*

سيكون الأمين العام للنقل البري الدولي عضواً في اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة وسيقوم بتنفيذ قرارات المجلس التنفيذي في إطار اختصاصات هذا المجلس. وستساعد هذا الأمين العام أمانة تابعة لنظام النقل البري الدولي تقرر حجمها اللجنة الإدارية.

المادة 13*

1- يجري تمويل عمليات المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي بفرض رسم على كل بطاقة نقل بري دولي تقوم بتوزيعها المنظمة الدولية حسبما هو مشار إليه في المادة 6، ريثما يتسنى الحصول على مصادر تمويل بديلة، على أن توافق اللجنة الإدارية على مبلغ هذا الرسم.

مذكرات تفسيرية للفقرة 1 من المادة 13*

1-1-13-8 الترتيبات المالية

تتوقع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، أن يجري تمويل عمليات المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي من الميزانية العادية للأمم المتحدة بعد فترة تمويل ابتدائية لمدة عامين. ولكن هذا لا يمنع تمديد هذه الفترة الابتدائية إذا لم يتيسر التمويل من الأمم المتحدة أو مصادر أخرى.

*{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

2-1-13-8 أعمال المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

سيجري تمويل أعمال أعضاء هذا المجلس من حكومة كل منهم.

3-1-13-8 مبلغ الرسم

يحدّد مبلغ الرسم المشار إليه في الفقرة 1 استناداً إلى (أ) ميزانية المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي وخطة تكاليفه بالصيغة التي توافق عليها اللجنة الإدارية، وإلى (ب) عدد بطاقات النقل البري الدولي المرتقب توزيعها حسبما تقرره المنظمة الدولية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28؛ و دخل حيز النفاذ في 1 كانون

الثاني/يناير 2009}

2- تصدر اللجنة الإدارية موافقتها على إجراء تمويل عمليات المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي.*

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28؛ و دخل حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2009}

مذكرات تفسيرية للفقرة 2 من المادة 13

2-13-8 عقب إجراء مشاورات مع المنظمة الدولية، حسبما هو مشار إليه في المادة 6،

يدرّج الإجراء المشار إليه في الفقرة 2 في الاتفاق المبرم، من جهة، بين لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، متصرفة نيابة عن الأطراف المتعاقدة ووفقاً للولاية المسندة إليها من قبل هذه الأطراف والمنظمة الدولية المشار إليها في المادة 6 من الجهة الأخرى. وتصدر اللجنة الإدارية موافقتها على الاتفاق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28؛ و دخل حيز النفاذ في 1 كانون

الثاني/يناير 2009}

*/ {للاطلاع على تفاصيل هذا الإجراء، يرجى الرجوع إلى الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89، الفقرة 38 والمرفق الثاني}

المرفق 9*

وسائل الوصول إلى نظام النقل البري الدولي

الجزء الأول

الترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي

الحد الأدنى للشروط والمتطلبات

1- فيما يلي توضيح الحد الأدنى للشروط والمتطلبات التي يجب أن تستوفيها الجمعيات من أجل الحصول على ترخيص من الأطراف المتعاقدة بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل بمثابة ضامنة وفقاً للمادة 6 من الاتفاقية:

(أ) وجود الجمعية المثبت لمدة عام على الأقل كمؤسسة راسخة تمثل مصالح قطاع النقل.

مذكرة تفسيرية للفقرة 1(أ)*

1-1-9(أ) مؤسسة راسخة

تشمل الأحكام الواردة في الفقرة 1(أ) في الجزء الأول من المرفق 9 تلك المنظمات الضالعة في التجارة الدولية للبضائع، بما في ذلك الغرف التجارية.

(ب) إثبات وضع مالي سليم وقدرات تنظيمية تمكنها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية.

(ج) دراية مثبتة لموظفيها في مجال التطبيق الصحيح للاتفاقية.

(د) عدم ارتكابها جرائم خطيرة أو متكررة ضد الجمارك أو التشريعات الضريبية.

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

(هـ) إثبات وجود اتفاق مكتوب أو أي صك قانوني آخر بين الجمعية والسلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي نشأت فيه. ويجب أن تودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة من الاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر، ومعها إذا لزم الأمر ترجمة موثقة إلى اللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الروسية.

(و) تتعهد الجمعية، في ذلك الاتفاق المكتوب أو الصك القانوني، بما يلي:

- 1' أن تمتثل لجميع الالتزامات المبينة بوضوح في المادة 8 من الاتفاقية؛
- 2' أن تقبل أعلى مبلغ مستحق دفعه عن كل بطاقة نقل بري دولي يكون قد حدده الطرف المتعاقد للمطالبة به من الجمعية وفقاً للفقرة 3 من المادة 8 من الاتفاقية؛
- 3' أن تقوم على الدوام، وخاصة قبل طلبها الترخيص لقبول أشخاص في نظام النقل البري الدولي، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص استوفوا الحد الأدنى للشروط والمتطلبات كما هو مبين بوضوح في الجزء الثاني من هذا المرفق؛
- 4' أن تقدم ضمانها عن جميع المسؤوليات القانونية المتحملة في البلد المقيمة به، فيما يتعلق بالعمليات المغطاة ببطاقات النقل البري الدولي الصادرة منها ذاتها ومن الجمعيات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها؛
- 5' أن تقوم، عن طريق شركة تأمين أو مجموعة مصادر تأمين أو مؤسسة مالية، بتغطية جميع مسؤولياتها القانونية على نحو يرضي السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي أنشئت فيها الجمعية. وسوف تغطي عقود التأمين أو الضمان المالي مجموع التزاماتها ومسؤولياتها القانونية فيما يتعلق بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة منها ذاتها أو من جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها.

لا تقل المهلة الزمنية لتقديم إشعار بإنهاء عقود التأمين أو الضمان المالي، عن المهلة الزمنية لتقديم إشعار بإنهاء الاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر بموجب الفقرة (هـ) أعلاه. ويجب أن تودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة من عقد التأمين أو الضمان المالي بالإضافة إلى جميع التعديلات المدخلة عليه فيما بعد، ومعها إذا لزم الأمر، ترجمة موثقة إلى اللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الروسية.

تعليق على الفقرة 1- (و) '5'

(أ) في سياق نظام التأمين الدولي الذي يديره الاتحاد الدولي للنقل البري لصالح الجمعيات الأعضاء فيه كما هو مبين في وثيقة اللجنة الاقتصادية الأوروبية ذات الرمز TRANS/WP.30/R195، يكون المطلوب من كل جمعية أن تقدم إلى السلطات المختصة التابعة لكل طرف متعاقد نسخة صحيحة طبق الأصل وموثقة من النص الكامل والمنتام لعقد التأمين العالمي المبرم بين مؤسسات التأمين العالمي الدولية (الطبعة الثالثة) من ناحية، وكل من الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل البري باعتبارها منتفعة، من الناحية الأخرى. فهذا العقد الذي سيوقعه ممثلو مؤسسات التأمين الدولية والجمعيات والاتحاد الدولي للنقل البري، سيغطي كافة المسؤوليات القانونية التي تتحملها الجمعيات على نحو يرضي السلطات المختصة، وسيشمل جميع شروط التأمين والمواعيد النهائية المحددة لها والأسباب المحتملة للتراجع عن عقد التأمين قبل وضعه موضع التنفيذ. وعقد التأمين العالمي هذا منطبق بحذافيره على كافة الجمعيات الوطنية المشاركة في إطار نظام النقل البري الدولي. وبما أن التشريع الوطني في أحد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية يمنع توقيع الجمعيات الوطنية باعتبارها أطرافاً تحظى بالتأمين من عقد التأمين العالمي، فإنه من الممكن السماح بصفة استثنائية ولفترة مؤقتة، بأن يكون عقد التأمين العالمي مبرماً وموقعاً بواسطة ممثلي الاتحاد الدولي للنقل البري متصرفاً بالأصالة عن نفسه ونيابة عن الجمعيات الأعضاء فيه والأطراف الثالثة، وبواسطة ممثلي مؤسسات التأمين الدولية فقط. ولا يغير هذا الحكم المؤقت مسؤوليات الجمعيات الضامنة كما هو مشروط في الاتفاقية.

(ب) يجب على السلطة المختصة التابعة لكل طرف متعاقد أن تقدم على الفور، إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، نسخة موثقة ومصدقة عليها من عقد التأمين العالمي المذكور في إطار الفقرة (أ)، ومعها نسخة موثقة من الاتفاق المكتوب المصدق عليه أو أي صك قانوني آخر مبرم بين الجمعية والسلطة المختصة التابعة للطرف المتعاقد حسب المطلوب وفقاً للفقرة 1(هـ) في الجزء الأول من المرفق 9 بالاتفاقية.

(ج) يجب الإبلاغ فوراً عن أي تعديل في العقد العالمي المذكور في إطار الفقرة (أ)، إلى السلطات المختصة التابعة لكل طرف متعاقد وإلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، وذلك بواسطة الجمعيات والاتحاد الدولي للنقل البري.

(د) ستكون المهلة الزمنية لتقديم إشعار بإنهاء عقد التأمين العالمي المذكور في إطار الفقرة (أ)، هي ستة شهور.
 {الفقرة 17 و 19 من الوثيقة؛ TRANS/WP.30/AC.2/51 المرفق 2 من الوثيقة
 TRANS/WP.30/AC.2/49؛ الفقرة 6 و 9 من الوثيقة TRANS/WP.30/1998/17؛
 الفقرة 32 و 36 من الوثيقة TRANS/WP.30/1998/17؛ الوثيقة
 {TRANS/WP.30/1998/7

6' أن تسمح للسلطات المختصة بالتحقق من جميع السجلات والحسابات المحفوظة فيما يتعلق بإدارة نظام النقل البري الدولي؛

7' أن تقبل أي إجراء يرمي إلى تحقيق تسوية فعالة للمنازعات الناشئة عن الاستعمال غير الملائم أو الاحتمالي لبطاقات النقل البري الدولي؛

8' أن توافق على أن أي انتهاك خطير أو متكرر للشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى الحالي سوف يؤدي إلى إلغاء الترخيص لها بإصدار بطاقات نقل بري دولي؛

9' أن تمتثل امتثالاً صارماً لقرارات السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الناشئة فيه، فيما يتعلق باستبعاد الأشخاص وفقاً للمادة 38 من الاتفاقية والجزء الثاني من هذا المرفق؛

‘10’ أن توافق على تنفيذها بإخلاص لجميع القرارات المعتمدة من اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي بقدر ما قبلتها السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي أنشئت فيها الجمعية.

2- يجوز للأطراف المتعاقدة التي أنشئت فيها الجمعية أن تلغي الترخيص لها بإصدار بطاقات نقل بري دولي في حالة انتهاك خطير أو متكرر لهذه الشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى.

3- سيكون هذا الترخيص للجمعية تحت الشروط المبينة أعلاه ممنوحاً دون إخلال بمسؤوليات تلك الجمعية والتزاماتها القانونية بموجب الاتفاقية.

4- تم وضع الشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى المبينة أعلاه، دون إخلال بشروط ومتطلبات إضافية قد ترغب الأطراف المتعاقدة في فرضها.

الجزء الثاني

الترخيص للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين باستخدام

بطاقات النقل البري الدولي

الحد الأدنى للشروط والمتطلبات

1- فيما يلي توضيح الحد الأدنى للشروط والمتطلبات التي يجب أن يستوفيه الأشخاص الراغبون في الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي:

(أ) خبرة مثبتة أو على الأقل مقدرة ملائمة للعمل في مجال النقل الدولي المنتظم (حامل ترخيص للقيام بأعمال النقل الدولي وما إلى ذلك).

(ب) وضع مالي سليم.

(ج) دراية مثبتة في مجال تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي.

(د) عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة ضد الجمارك أو التشريعات الضريبية .

(هـ) تعهد في إعلان مكتوب للالتزام مقدم إلى الجمعية بأن هذا الشخص:

‘1‘ سيتمثل لجميع الرسميات المطلوبة بموجب الاتفاقية، لدى مكاتب جمارك المغادرة والمكاتب الواقعة في طريق المرور ومكاتب جمارك المقصد؛

‘2‘ سيقوم بتسديد المبالغ المستحقة، المذكورة في المادة 8 (في الفقرتين 1 و 2) من الاتفاقية إذا طلبت منه ذلك السلطات المختصة وفقاً للفقرة 7 من المادة 8 في الاتفاقية؛

‘3‘ سيسمح للجمعيات بالتحقق من صحة المعلومات بشأن الشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى المذكورة أعلاه، بقدر ما تسمح به التشريعات الوطنية.

2- يجوز للسلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة، كما يجوز للجمعيات ذاتها، إدخال شروط ومتطلبات إضافية أشد صرامة للسماح بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي، ما لم تقرر السلطات المختصة خلاف ذلك.

الإجراءات

3- ستقرر الأطراف المتعاقدة، وفقاً للتشريعات الوطنية، تلك الإجراءات التي يجب اتباعها من أجل الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي على أساس الشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى المبينة في الفقرتين 1 و 2.

مذكرة تفسيرية للفقرة 3

3-2-9 لجنة الترخيص

هناك توصية بإنشاء لجان ترخيص وطنية تضم ممثلين للسلطات المختصة والجمعيات الوطنية والمنظمات الأخرى المعنية.
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في 17 شباط/فبراير 1999}

4- ستقوم السلطات المختصة، في غضون أسبوع من تاريخ الترخيص أو سحب الترخيص لاستعمال بطاقات النقل البري الدولي، بإرسال تفاصيل خصائص كل شخص إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي طبقاً للترخيص النموذجي المرفق.

5- ستقوم الجمعية سنوياً بإرسال قائمة محدثة حتى 31 كانون الأول/ديسمبر، بأسماء جميع الأشخاص المرخص لهم وكذلك الأشخاص الذين سحب منهم الترخيص. وسترسل هذه القائمة خلال أسبوع بعد 31 كانون الأول/ديسمبر إلى السلطات المختصة. وستقوم هذه السلطات بتقديم نسخة منها إلى المجلس التنفيذي.

6- فالترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي لا يشكل في حد ذاته أي حق في الحصول على بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات.

7- سيكون الترخيص لشخص باستعمال بطاقات النقل البري الدولي تحت الشروط والمتطلبات ذات الحد الأدنى، ممنوحاً دون إخلال بمسؤوليات ذلك الشخص والتزاماته القانونية بموجب الاتفاقية.

التعاون بين السلطات المختصة

فيما يخصّ تصريح شخص لاستغلال بطاقات النقل البري الدولي وفقاً للمرفق 9، الجزء الثاني من الاتفاقية، ينبغي على السلطات المختصة للطرف المتعاقد حيث يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً أن تأخذ في الاعتبار أيّ معلومات خطيرة من قبل طرف متعاقد آخر وفقاً للمادة 38، الفقرة 2 عن ارتكابه لجرح خطيرة أو مكررة لقانون الجمارك. لهذا، للسماح بالتفكير الكفء للحالة من قبل الطرف المتعاقد حيث يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً، ينبغي أن يحتوي هذا الإخطار على أكثر ما يمكن من التفاصيل.

{الفقرة 76 من الوثيقة TRANS/WP.30/196؛ الفقرة 68 من الوثيقة TRANS/WP.30/200؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67 و المرفق {3

استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي

لكي يستبعد من نظام النقل البري الدولي متعهد نقل قومي ارتكب جنحة خطيرة إزاء قوانين الجمارك على أرض البلد حيث يكون مقيماً أو قاطناً، هناك توصية مقدمة إلى السلطات الجمركية باستخدام بنود المادة 6، الفقرة 4 و الملحق 9، الجزء الثاني، الفقرة 1 (د) بدلاً عن أحكام المادة 38، الفقرة 1.

{الفقرة 77 من الوثيقة TRANS/WP.30/196؛ الفقرة 68 من الوثيقة TRANS/WP.30/200؛ الفقرة 63 من الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67 و المرفق {3

شكل الترخيص النموذجي

البلد:

اسم الجمعية:

السلطة المختصة:

تستوفيه الجمعيات الوطنية و/أو السلطات المختصة								
رقم الهوية	اسم الشخص/ المؤسسة	عنوان مقر الأعمال التجارية	نقطة الاتصال ورقم الدخول ورقم الهاتف والفاكس والبريد	تسجيل الأعمال التجارية أو رقم الرخصة*/	سحب الترخيص في وقت سابق **/	تاريخ الترخيص **/	تاريخ سحب الترخيص **/	الختم /التوقيع

*/ إذا كان متاحاً.

**/ إذا كان وارداً.

يجب على الأقل تقديم المعلومات التالية إلى السلطات المختصة عن كل شخص تقوم الجمعية المصدق عليها بإرسال طلب لمنحه الترخيص:

- رقم الهوية الفردية والشخصية المعين للشخص من الجمعية الضامنة (بالتعاون مع المنظمة الدولية المنتسبة إليها الجمعية) وفقاً لشكل منسق. وتحدد اللجنة الإدارية شكل رقم الهوية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.26، ودخل حيز النفاذ في 1 نيسان/أبريل 2006}

- اسم وعنوان الشخص أو المؤسسة (وفي حالة مؤسسة تجارية تقدم أيضاً أسماء المديرين المسؤولين).

- نقطة الاتصال (على الشخص الطبيعي المرخص له أن يقدم معلومات عن عملية النقل البري الدولي إلى السلطات الجمركية والجمعيات) مع الأرقام الكاملة للهاتف والفاكس والبريد.

- رقم التسجيل التجاري أو رقم رخصة النقل الدولي أو غير ذلك (إذا كان متاحاً).

- سحب الترخيص في وقت سابق (إذا كان وارداً) بما في ذلك التواريخ وطول مدة سحب الترخيص وطبيعته.

تعليق على شكل الترخيص النموذجي

شكل الرقم التعريفي الخاص والوحيد

قررت اللجنة الإدارية الأخذ بالشكل التالي لرقم تعريفي بأصحاب بطاقات النقل البري الدولي على أنهم أشخاص صرح لهم باستخدام بطاقات النقل البري الدولي عملاً بأحكام المرفق 9 من الجزء الثاني من اتفاقية النقل البري الدولي:

"AAA/BBB/XX...X"

حيث "AAA" يمثل رمزا ثلاثي الحروف للبلد الذي يصرح فيه للأشخاص باستخدام بطاقات النقل البري الدولي تمثيلاً مع نظام التصنيف المعتمد في المنظمة العالمية للتوحيد القياسي. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز البلدان للدول الأطراف في اتفاقية النقل البري الدولي كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية.

وحيث "BBB" يمثل رمزا ثلاثي الأرقام للرابطة الوطنية التي صرح من خلالها لصاحب بطاقة النقل البري الدولي باستخدامها، تمثيلاً مع نظام التصنيف الذي أنشأته المنظمة الدولية ذات الصلة التي تنتمي إليها الرابطة، بما يوفر تعريفاً لا لبس فيه لكل رابطة وطنية. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز الرابطة الوطنية، كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية.

وحيث "XX...X" يمثل أعداداً متعاقبة (بحد أقصى 10 أرقام) تعرف الشخص المصرح له باستخدام بطاقة نقل بري دولي عملاً بأحكام المرفق 9، الجزء الثاني من اتفاقية النقل البري الدولي. ومتى صدر عدد تعريفي لا يجوز استخدامه مرة أخرى حتى وإذا لم يعد الشخص الذي أعطي له هذا العدد حاملاً لبطاقة نقل بري دولي.

{الفقرة 36 من الوثيقة TRANS/WP.30/218 و المرفق 2؛ الفقرة 51 من الوثيقة

TRANS/WP.30/AC.2/77 و المرفق 3}

المرفق 10*

المعلومات التي يتعين على الأطراف المتعاقدة توفيرها للرابطات المعتمدة (بموجب المادة 42 ثالثاً) ولمنظمة دولية (بموجب المادة 6-2 مكرراً)

بمقتضى أحكام الفقرة 1 من المادة 6، والفقرة 1(و) 3 من الجزء الأول من المرفق 9 من هذه الاتفاقية، يشترط من الرابطات المعتمدة أن تتعهد بأنها ستتحقق باستمرار من أن الأشخاص المصرح لهم بالوصول إلى نظام النقل البري الدولي قد استوفوا الشروط والمتطلبات الدنيا المنصوص عليها في الجزء الثاني من المرفق 9 من الاتفاقية.

وتقوم المنظمة الدولية، بالنيابة عن الرابطات الأعضاء فيها ووفاءً بمسؤولياتها كمنظمة دولية معتمدة بموجب أحكام الفقرة 2 مكرراً من المادة 6، بإنشاء نظام لمراقبة بطاقات النقل البري الدولي للحفاظ على البيانات التي تحيلها هيئات الجمارك وتطلع عليها الرابطات وإدارات الجمارك فيما يتعلق بانتهاج عمليات النقل البري الدولي في مكاتب المقصد. وحتى تتمكن الرابطات من الوفاء بتعهداتها بفعالية، تقدم الأطراف المتعاقدة معلومات إلى نظام المراقبة وفقاً للإجراء التالي:

(1) تحيل هيئات الجمارك إلى منظمة دولية أو إلى رابطات الضمان الوطنية، إن أمكن عن طريق المكاتب المركزية أو الإقليمية، وبأسرع وسائل الاتصال (الفاكس، البريد الإلكتروني، وما إلى ذلك)، وإن أمكن يومياً، المعلومات التالية كحد أدنى في صيغة موحدة بصدد جميع بطاقات النقل البري الدولي التي تقدم إلى مكاتب الجمارك في المقصد، كما هو محدد في المادة 1(1) من الاتفاقية:

- (أ) رقم إحالة بطاقة النقل البري الدولي؛
- (ب) التاريخ ورقم التسجيل في دفتر الجمارك؛
- (ج) الاسم أو رقم مكتب الجمارك في المقصد؛
- (د) التاريخ ورقم الإحالة المذكوران في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات 24-28 من الإيصال رقم 2) في مكتب الجمارك في المقصد (إذا اختلفت عن تلك الواردة في البند (ب))؛

- (هـ) الانتهاء الجزئي أو التام؛
- (و) انتهاء عملية النقل البري الدولي المعتمدة بحجز أو بدون حجز لدى مكتب الجمارك في المقصد مع عدم المساس بالمادتين 8 و11 من الاتفاقية؛
- (ز) معلومات أو مستندات أخرى (اختياري)؛
- (ح) رقم الصفحة.
- (2) يجوز إرسال استمارة التسوية النموذجية الواردة في التذييل إلى هيئات الجمارك من جانب الرابطة الوطنية أو منظمة دولية:
- (أ) في حالة التضارب بين البيانات المحالة وتلك الواردة في الأرومات الموجودة في بطاقة النقل البري الدولي المستعملة؛ أو
- (ب) في حالة عدم إحالة أية بيانات وإعادة بطاقة النقل البري الدولي المستعملة إلى الرابطة الوطنية.
- ترد هيئات الجمارك على طلبات التسوية إن أمكن بإعادة استمارة التسوية النموذجية مملوءة على النحو الواجب في أقرب وقت ممكن.
- (3) تبرم هيئات الجمارك وراابطات الضمان الوطنية اتفاقاً يتمشى مع القانون الوطني لتغطية العملية المشار إليها أعلاه بشأن تبادل البيانات.
- (4) توفر منظمة دولية لهيئات الجمارك سبيل الاطلاع على قاعدة بيانات بطاقات النقل البري الدولي المنتهية وعلى قاعدة بيانات بطاقات النقل البري الدولي الباطلة المفعول.

تذييل

استمارة تسوية نموذجية							
<i>تملأ من قبل مقدم طلب التوفيق</i>							
المقصد:							
مكتب الجمارك الإقليمي (اختياري):				مكتب جمارك المقصد:			
الاسم:				الاسم:			
تاريخ الاستلام:				تاريخ الاستلام:			
التاريخ:				التاريخ:			
الختم:				الختم:			
البيانات الواجب تثبيتها							
مصدر البيانات		<input type="checkbox"/> بطاقة النقل البري الدولي		<input type="checkbox"/> بيانات نظام المراقبة			
رقم إحالة بطاقة النقل البري الدولي	اسم أو رقم مكتب جمارك المقصد*	رقم الإحالة المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات 24-28 من الإيصال رقم 2) في مكتب جمارك المقصد*	التاريخ المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد*	رقم الصفحة	رقم جزئي/تام	انتهاء عملية النقل البري الدولي المعتمد بحجز أو بدون حجز كلي في مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود (اختياري)
الضميمات:							
<input type="checkbox"/> نسخة عن ايصالات بطاقة النقل البري الدولي							
<input type="checkbox"/> الرد الوارد من مكتب جمارك المقصد							
<input type="checkbox"/> التأكيد		<input type="checkbox"/> التصويب		<input type="checkbox"/> عدم وجود مرجع			
(يرجى إدخال التوصيات أدناه) الدولي		عن انتهاء عملية النقل البري					
رقم إحالة بطاقة النقل البري الدولي	اسم أو رقم مكتب جمارك المقصد*	رقم الإحالة المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات 24-28 من الإيصال رقم 2) في مكتب جمارك المقصد*	التاريخ المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد*	رقم الصفحة	رقم جزئي/تام	انتهاء عملية النقل البري الدولي المعتمد بحجز أو بدون حجز كلي في مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود (اختياري)
التعليقات:							
التاريخ:							
ختم وتوقيع مكتب جمارك المقصد:							
<i>مكتب الجمارك المركزي (اختياري)</i>							
التعليقات:							
التاريخ:							
الختم و/أو التوقيع							

* يرجى الإفادة بأن هذه البيانات تشير إلى مكتب جمارك المقصد في حالة انتهاء حركة النقل البري الدولي.

3- الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، لعام 1975

البلدان التي يمكن معها إنشاء عملية مرور عابر للنقل البري الدولي:

(اعتباراً من 28 كانون الثاني/يناير 2007)*

الأطراف المتعاقدة	البلدان التي يمكن معها إنشاء عملية مرور عابر للنقل البري الدولي:
أفغانستان	-
ألبانيا	ألبانيا
الجزائر	-
أرمينيا	أرمينيا
النمسا	النمسا
أذربيجان	أذربيجان
بيلاروس	بيلاروس
بلجيكا	بلجيكا
البوسنة والهرسك	-
بلغاريا	بلغاريا
كندا	-
شيلي	-
كرواتيا	كرواتيا
قبرص	قبرص
الجمهورية التشيكية	الجمهورية التشيكية
الدانمرك	الدانمرك
إستونيا	إستونيا
فنلندا	فنلندا
فرنسا	فرنسا
جورجيا	جورجيا
-	الجبل الأسود
ألمانيا	ألمانيا
اليونان	اليونان
هنغاريا	هنغاريا
إندونيسيا	إندونيسيا
إيران (جمهورية - الإسلامية)	إيران (جمهورية - الإسلامية)
أيرلندا	أيرلندا
إسرائيل	إسرائيل
إيطاليا	إيطاليا
الأردن	الأردن
كازاخستان	كازاخستان
قيرغيزستان	قيرغيزستان
الكويت	الكويت
لاتفيا	لاتفيا
لبنان	لبنان
ليتوانيا	ليتوانيا
لكسمبرغ	لكسمبرغ
-	ليبيريا
مالطة	مالطة
المغرب	المغرب

* بناء على المعلومات المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل البري.

البلدان التي يمكن معها إنشاء عملية مرور عابر
للتنقل البري الدولي:

(اعتباراً من 28 كانون الثاني/يناير 2007)*

هولندا	هولندا
النرويج	النرويج
بولندا	بولندا
البرتغال	البرتغال
-	جمهورية كوريا
ملدوفا	ملدوفا
رومانيا	رومانيا
الاتحاد الروسي	الاتحاد الروسي
سلوفاكيا	سلوفاكيا
سلوفينيا	سلوفينيا
إسبانيا	إسبانيا
السويد	السويد
سويسرا	سويسرا
الجمهورية العربية السورية	الجمهورية العربية السورية
طاجيكستان	طاجيكستان
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
تونس	تونس
تركيا	تركيا
-	تركمانستان
أوكرانيا	أوكرانيا
المملكة المتحدة	المملكة المتحدة
-	الولايات المتحدة الأمريكية
-	أوروغواي
أوزبكستان	أوزبكستان
صربيا	صربيا
-	منغوليا
	الاتحاد الاقتصادي الأوروبي

* / ناء على المعلومات المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل البري.

4- القرارات والتوصيات المتعلقة باتفاقية النقل البري الدولي، 1975

القرار رقم 49

التدابير القصيرة الأجل لضمان أمن وكفاءة أداء نظام المرور
العابر للنقل البري الدولي

القرار رقم 49

اعتمده في 3 آذار/مارس 1995 الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة
على النقل، وهي فرقة تابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا

الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل،

إذ تؤكد أهمية الأداء السلس والفعال للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات
النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي، 1975) بغية تسهيل النقل الدولي والتجارة الدولية،

وإذ يساورها القلق إزاء مقدار الاحتيال والتهرب في المجال الجمركي في إطار نظام المرور العابر
للنقل البري الدولي، مما يعرض للخطر تدابير التسهيل المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري الدولي،
1975،

وإذ تصمم على حماية نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، الذي يسهل تنمية التجارة، وخاصة
الحركة الدولية للبضائع،

واقتراعاً منها بأن نظام المرور العابر للنقل البري الدولي لا يمكن حمايته إلا من خلال عمل مشترك
ومتضافر تقوم به جميع أطراف نظام المرور العابر للنقل البري الدولي (سلطات الجمارك والجمعيات
الوطنية الضامنة والقائمة بإصدار البطاقات، والاتحاد الدولي للنقل البري، وشركات التأمين)، وبذلك يعتبر
من الضروري أساساً أن يكون هناك تبادل مفتوح للمعلومات بشأن جميع أوجه هذا النظام،

وريثما تنتظر تعديل اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، فهي تقرر بالإجماع وضع التدابير التالية
القصيرة الأجل، لتقوم بتنفيذها، بأسرع ما يمكن السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة في اتفاقية
النقل البري الدولي، 1975:

- 1- من أجل تسهيل الكشف عن بطاقات النقل البري الدولي المطلق سراحها بطريقة احتيالية، ولتسهيل إجراءات إطلاق السراح، قد ترغب الأطراف المتعاقدة في أن تنشئ بقدر ما يمكن وطبقاً للمتطلبات الوطنية، مكاتب أو إجراءات ممرضة لإدارة بطاقات النقل البري الدولي؛
- 2- ويجب على الأطراف المتعاقدة أن تقيم إجراءات معجلة لإطلاق السراح والتفتيش في حالة نقل بضائع حساسة؛
- 3- ويجب على الأطراف المتعاقدة والاتحاد الدولي للنقل البري اتخاذ جميع الخطوات اللازمة لضمان الإسراع بإعادة استحداث بطاقات النقل البري الدولي المخصصة لشحنات "الكحول/التبغ"، ومعها ضمانات بمبلغ محدد يعبر عن الشحنات المحتمل تعرضها للمخاطر؛
- 4- وتضمن الأطراف المتعاقدة، من خلال اللوائح الوطنية الملائمة، أن مكاتب جمارك المقصد أو الخروج تعيد مستندات بطاقة النقل البري رقم 2 إلى المكاتب الممرضة أو مكاتب جمارك المغادرة أو الدخول، بأسرع ما يمكن وفي موعد لا يتجاوز خمسة أيام عمل عقب إنجاز عملية النقل البري الدولي؛
- 5- ومن أجل تسهيل الرقابة الجمركية على شحنات التبغ والكحول، قد ترغب الأطراف المتعاقدة، وفقاً للممارسات الإدارية الوطنية، في تحديد عدد المكاتب الجمركية المرخص لها بقبول بطاقات النقل البري الدولي المخصصة لشحنات "التبغ/الكحول"؛
- 6- وتضمن الأطراف المتعاقدة أنه في حالات نقل التبغ والكحول وكذلك البضائع الأخرى الحساسة التي تعينها السلطات المختصة، سيجري على الفور تقديم معلومات مسبقة عن نقل مثل هذه البضائع بموجب ختم جمركي، من مكتب جمارك المغادرة أو الدخول إلى مكتب جمارك المقصد أو الخروج؛
- 7- وعملاً بالمادة 20 من اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، تقوم الأطراف المتعاقدة بوضع مواصفات للحدود الزمنية، ويقدر ما يمكن، للطرق التي يجب اتباعها للمركبات والحاويات البرية في حالة النقل بموجب أختام جمركية، للتبغ والكحول وكذلك البضائع الحساسة الأخرى التي تعينها السلطات المختصة. ومطلوب بالاحاح من الأطراف المتعاقدة أن تفرض عقوبات، وفقاً للقانون الوطني في حالة عدم احترام هذه المواصفات.

- 8- وتضمن الأطراف المتعاقدة أن أحكام المادة 38 من اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، يجب تطبيقها، مما يتيح إمكانية الاستبعاد المؤقت أو الدائم من عملية هذه الاتفاقية 1975، لأي شخص مُدان بارتكاب انتهاك خطير ضد قوانين الجمارك الوطنية أو اللوائح المطبقة على النقل الدولي للبضائع؛
- 9- وتتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير اللازمة لتجنب سرقة وإساءة استعمال الأختام الجمركية، وتعمل على استعمال تكنولوجيات جديدة، مثل حبر خاص أمني للحيلولة دون تزوير الأختام الجمركية؛
- 10- وتطلب الأطراف المتعاقدة إلى الاتحاد الدولي للنقل البري والجمعيات الوطنية الضامنة، توخي تطبيق صارم لمعايير وضوابط إدارية عند إصدار بطاقات النقل البري الدولي، بغية التأكد إلى أقصى حد ممكن من كفاءة ونزاهة متعهدي النقل؛
- 11- وتكثف الأطراف المتعاقدة للمرور العابر تبادل المعلومات والاستخبارات بشأن هذا النظام فيما بينها وفقاً للتشريعات الوطنية. وتنشئ لهذا الغرض نقاط مركزية لمكافحة الاحتيال داخل السلطات المختصة. وترسل عناوين هذه النقاط المركزية، بما في ذلك أرقام الهاتف والتلفاكس، بأسرع ما يمكن إلى أمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا من أجل إعداد دليل دولي.
- تدعو الأطراف المتعاقدة إلى إجراء دراسة بعناية لمقترحات الاتحاد الدولي للنقل البري بشأن استحداث الأجهزة الإلكترونية لتبادل البيانات لاستعمالها في إدارة بطاقات النقل البري الدولي، التي سترسلها إليها أمانة تلك اللجنة؛
- تطلب إلى الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية أن تحيط الأمين التنفيذي لتلك اللجنة، بحلول أول حزيران/يونيه 1995، علماً بقبولها القرار الحالي.
- تطلب إلى هذا الأمين التنفيذي إحاطة جميع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، 1975، علماً بما تم من قبول هذا القرار.

قبلت البلدان التالية القرار رقم 49

النمسا	بيلاروس
بلجيكا	بلغاريا
كرواتيا	الجمهورية التشيكية
إستونيا	فنلندا
فرنسا	ألمانيا
اليونان	هنغاريا
إيران (جمهورية - الإسلامية)	أيرلندا
إيطاليا	الأردن
ليتوانيا	لكسمبرغ
هولندا	النرويج
بولندا	البرتغال
رومانيا	الاتحاد الروسي
سلوفاكيا	سلوفينيا
إسبانيا	السويد
سويسرا	تركيا
المملكة المتحدة	لاتفيا
الدنمرك	الاتحاد الأوروبي

توصية

تطبيق رموز النظام المنسق الخاصة بالبضائع في إعداد بطاقات النقل البري الدولي

التوصية التي اعتمدها اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، لعام 1975، في 31 كانون الثاني/يناير 2008*

إن اللجنة الإدارية،

إذ تؤكد الحاجة إلى تطبيق تدابير فعالة لإدارة المخاطر وتقييم المخاطر فيما يتعلق بالبضائع العابرة،

وإذ تضع في اعتبارها أن أي عملية للنقل البري الدولي يسبقها عادة إعلان تصدير يحتوي على الرمز السلعي للبضائع وفقاً للاتفاقية الدولية المتعلقة بالنظام المنسق لتوصيف السلع وترميزها (المسمى رموز النظام المنسق)،

وإذ تدرك أهمية الهدف المزدوج المتمثل في تعريف البضائع التي قد تشكل خطراً أمنياً، وتيسير حركة البضائع الأخرى،

واقتراناً منها بأنه حيثما أمكن الوصول إلى رموز النظام المنسق، فإن استخدامه في بطاقات النقل البري الدولي إلى جانب استخدام لغة واضحة في وصف البضائع قد يساهم في بلوغ هذا الهدف،

وإذ تضع في اعتبارها أيضاً أن إدراج رموز النظام المنسق في بطاقات النقل البري الدولي من شأنه أيضاً أن ييسر المعالجة الإلكترونية للبيانات،

وإذ تدرك أن التعديلات ذات الصلة لاتفاقية النقل البري الدولي الجاري إعدادها في إطار المرحلة الثالثة من عملية تنقيحها قد تستغرق بعض الوقت قبل أن تدخل حيز التنفيذ،

1- تقرر التوصية بأن يقوم حاملو بطاقات النقل البري الدولي أو أي أشخاص يتولون نيابة عنهم استكمال بطاقة النقل البري الدولي، بتدوين رموز النظام المنسق للبضائع في الخانة 10 من بيان البضائع على القسيمة التي ليست للاستخدام الجمركي (الصفحة الصفراء) من بطاقة النقل البري الدولي، بالإضافة إلى وصف للبضائع بلغة واضحة؛

2- تحث السلطات الجمركية في مكتب جمارك المغادرة على التحقق، عند الاقتضاء، من أن رمز النظام المنسق المدون في بيان البضائع يطابق الرمز المدون في الإعلان الجمركي للتصدير و/أو الوثائق التجارية أو وثائق النقل الأخرى.

* { الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93، الفقرتين 27-28 والمرفق الثاني }

إذا قُبلت بطاقة النقل البري الدولي من جانب مكتب جمارك المغادرة دون تدوين رمز النظام المنسق، فلا ينبغي أن يُستَترَظ هذا الرمز من مكاتب جمارك العبور التالية أو مكاتب جمارك المقصد.

ويجب ألا يؤدي عدم تدوين رمز النظام المنسق للبضائع على بطاقة النقل البري الدولي إلى تأخير أثناء عملية النقل البري الدولي، ويجب ألا يشكل عائقاً أمام قبول بطاقات النقل البري الدولي. ويجب ألا يُعتبر عدم تدوين رمز النظام المنسق مخالفة للاتفاقية، وألا يؤدي إلى أي مسؤوليات قانونية تقع على حامل بطاقة النقل البري الدولي.

ويجب أن يطبق المبدأ نفسه عند اشتباه السلطات الجمركية في عدم صحة رمز النظام المنسق، أو عند التعارض بين الوصف المبسط للبضائع ورمز النظام المنسق.

ودون إخلال بالفقرة 6 من المادة 8 من اتفاقية النقل البري الدولي، يعتبر الوصف المبسط للبضائع صحيحاً إذا وُجد تعارض بين الوصف العادي والوصف الذي يشير إليه رمز النظام المنسق.

ويجب استعراض التطبيق العملي لهذه التوصية بعد 12 شهراً من تاريخ دخولها حيز النفاذ، بغية ضمان تحقيقها لأهدافها.

تدخل هذه التوصية حيز النفاذ في 1 أيار/مايو 2008.

5- أمثلة عن أفضل الممارسات*

1-5 مقدمة

إن أمثلة أفضل الممارسات التي أعدتها الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل والتابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا في الأمم المتحدة والتي اعتمدها اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي ينبغي التمييز بينها وبين التعليقات أو غيرها من الممارسات الموصى بها والتي اعتمدها الفرقة العاملة أو اللجنة الإدارية. (TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة 47). وهذه الأمثلة عن أفضل الممارسات ترد في كتيب النقل البري الدولي بهدف تيسير تطبيق أحكام الاتفاقية في البلدان التي انضمت حديثاً إلى الاتفاقية و/أو في تلك البلدان التي تجري فيها عمليات النقل البري الدولي منذ عهد قريب.

2-5 إجراءات إنهاء عملية النقل البري الدولي

1- ينبغي تقديم البضائع وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها إلى مكتب جمارك البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق) في أيام وساعات العمل المعتادة. غير أنه من الممكن لمكتب الجمارك المعني بالأمر، بناء على طلب ونفقة الطرف المعني، قبول تقديم الوثائق المذكورة خارج أيام وساعات العمل المعتادة.

2- يتعين على مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق):

- التحقق، إذا لزم الأمر، من الوثائق ومقصورات الشحن والبضائع الموجودة بداخلها؛

- تسجيل بطاقة النقل البري الدولي؛

- إصدار شهادة بانتهاء عملية النقل البري الدولي باستكمال البنود من 24 إلى 28 من الورقة رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي؛

- استكمال أرومة الورقة رقم 2 ونزعها من بطاقة النقل البري الدولي؛

*/ والجدير بالملاحظة أن الأطراف المتعاقدة غير ملزمة قانونياً بالامتثال للتوصيات الواردة في الفقرة 5 من اتفاقية النقل البري الدولي (الفقرة 9 من الوثيقة TIRExB/REP/29).

- تدوين انتهاء عملية النقل البري الدولي في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام SAFETIR الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية وعملاً بالمادة 42 مكرراً ثانياً من الاتفاقية.

3- وفيما عدا الورقة رقم 2 والأرومة رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي، يمكن لمكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق) إصدار وثائق إضافية إلى الشخص الذي يقدم بطاقة النقل البري الدولي (كالمصادقة مثلاً، بناء على طلب صاحب العلاقة، على إيصال مستكمل مسبقاً) كما يمكنه أيضاً استخدام وسائل أخرى للتحقق وذلك لتيسير عملية التعرف إلى الأختام الجمركية المزيفة الموسومة في بطاقات النقل البري الدولي. ولتكشف أية مخالفة في أسرع وقت يحق للسلطات الجمركية أن تتحقق من صحة الأرومة رقم 2 في بطاقة النقل البري الدولي وأية وثيقة إضافية أخرى أثناء رحلة عودة المركبة و/أو لدى مغادرتها أراضي البلد. وينبغي القيام بعمليات التحقق هذه في أسرع وقت ممكن.

ملاحظة:

كثيراً ما يستصعب أصحاب الشأن الرد على استفسارات السلطات الجمركية بشأن عدم تصفية عمليات النقل البري الدولي. ولئن كانت الوثائق المذكورة في الفقرة 3 أعلاه لا تشكل برهاناً على انتهاء عملية النقل البري الدولي فإنها قد تكون مفيدة على الأقل في عملية الرد على الاستفسارات. وفي ظل نظام النقل البري الدولي تتلقى الهيئة المتعدهة بالنقل أرومة الورقة رقم 2، ولكن عليها بعدئذ إحالة هذه الأرومة إلى الرابطة الوطنية، ومن ثم لا يبقى لديها أي وثيقة تبرزها في حالة أي استفسار. كما أن تدوين عمليات النقل البري الدولي، كما يظهر في نظام مراقبة دولي معتمد مثل نظام SAFETIR الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق 10 من الاتفاقية وعملاً بالمادة 42 مكرراً ثانياً من الاتفاقية، يمكن أيضاً قبوله بوصفه برهاناً على انتهاء عملية النقل البري الدولي.

3-5 إجراءات تصفية عمليات النقل البري الدولي

1- ينبغي لمكاتب الجمارك التي تتناول بطاقات النقل البري الدولي أن تمسك سجلات مستقلة لبطاقات النقل البري الدولي.

- 2- ينبغي لمكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) الاحتفاظ بالورقة رقم 1 من بطاقة النقل البري الدولي. وتيسيراً لعملية إعادة الورقة رقم 2، ينبغي الإشارة في الخانة التي تحمل عنوان "مخصصة للاستعمال الرسمي" من الورقة رقم 2 النص التالي: "ينبغي إعادة هذه الورقة إلى ... متبوعاً بالاسم والعنوان الكامل لمكتب الجمارك الذي ينبغي إعادة الورقة رقم 2 إليه (بواسطة مكتب مركزي أو إلى هذا المكتب، حسبما يكون ملائماً). وينبغي قدر الإمكان إدراج هذا النص بواسطة ختم طباعة وينبغي أن يكون ميسور القراءة.
- 3- ينبغي لمكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) التحقق من أن الخانة 22 من الورقة رقم 1 تحتوي فعلاً على اسم مكتب جمارك البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق)، وذلك تيسيراً لإجراءات التحقيق.
- 4- يمكن لمكتب الجمارك في بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) أن يبلغ مسبقاً مكتب جمارك بلد الوصول أو المغادرة (في الطريق) عن إرسال البضائع المحمولة بمقتضى نظام النقل البري الدولي وذلك درءاً لأي تزييف أو خداع في عملية انتهاء النقل البري الدولي.
- 5- يتعين على مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق) أن ينزع ويرسل دون تأخير (في غضون خمسة أيام عمل) بعد انتهاء عملية النقل البري الدولي ذلك الجزء من الورقة رقم 2 الذي يحتوي على الخانات من 18 إلى 28، إلى مكتب الجمارك المذكور في الخانة التي تحمل عنوان "مخصصة للاستخدام الرسمي"، وذلك بواسطة مكتب الجمارك المركزي أو إلى هذا المكتب، حسبما يكون ملائماً.
- 6- ويعتمد مكتب الجمارك في البلد المقصود، اعتباراً من انتهاء عملية النقل البري الدولي ودون تأخير، إلى إتاحة جميع المعلومات المتصلة بانتهاء عملية النقل البري الدولي المدرجة في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام SAFETIR الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري، طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية وعملاً بالمادة 42 مكرراً ثانياً من الاتفاقية.
- 7- ومن الممكن قبول رسالة إلكترونية أو بواسطة الفاكس تتضمن البيانات الواردة في الورقة رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي وذلك بمثابة تأكيد لانتهاء عملية النقل البري الدولي، بدلاً من إعادة الورقة رقم 2 بالبريد (أو لاستمارة عودة) من مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق) إلى مكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق).

- 8- ولدى استلام الورقة رقم 2 المذكورة في الفقرة 5 أعلاه، أو لدى استلام رسالة إلكترونية أو بواسطة الفاكس كما ذكر في الفقرة 7 أعلاه، يتعين على مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) أن يعمد دون تأخير إلى مقارنة البيانات الواردة فيها مع تلك البيانات المتصلة بذلك والواردة في الورقة رقم 1 من بطاقة النقل البري الدولي، والتي يكون قد احتفظ بها طبقاً لما ورد في الفقرة 2 أعلاه.
- 9- وفي حال تعدد مكاتب جمارك بلدان المغادرة والبلدان المقصودة، تطبق الإجراءات الموصوفة أعلاه مع تغيير ما يلزم تغييره.
- 10- وإذا اختلف مكتب جمارك البلد المقصود أو بلد المغادرة (في الطريق) عن مكتب الجمارك المذكور في الورقة رقم 2 من بطاقة النقل البري الدولي، يتعين على المكتب الأول أن يعلن المكتب الثاني بذلك دون تأخير.
- 11- وحرصاً على كشف أو درء حالات التزيف، يتعين على مكتب جمارك بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) (والمكتب المركزي إذا اقتضى الأمر)، بصرف النظر عن الحالات التي يشتبه بها، أن يتحقق لاحقاً وبطريقة عشوائية من الورقات رقم 2 المعادة وذلك بمعدل واحدة في الألف ولكن ليس أقل من 6 في كل شهر.
- 12- يتعين على السلطات الجمركية أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية اتصالاتها وسجلاتها وملفاتها وغير ذلك من كل استخدام زائف وأن تحول دون إرسال تأكيدات كاذبة بالتصفيه.

4-5 إجراءات التحقيق

- 1- تصف الجداول المدرجة أدناه بصورة مقتضية إجراءات التحقيق الموصى باتباعها من جانب مكاتب الجمارك في بلدان المغادرة أو الدخول (في الطريق)، أو البلدان المقصودة أو بلدان الخروج (في الطريق)، أو من جانب المكتب المركزي للجمارك.
- 2- والجدول رقم 1 يبين إجراءات التحقيق التي ينبغي تطبيقها في إطار الجماعة الأوروبية إذا لم تُرسل الورقة رقم 2 إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد الخروج (في الطريق).
- 3- والجدول رقم 2 يبين إجراءات التحقيق التي ينبغي تطبيقها في الاتحاد الروسي إذا لم يتسلم مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) تأكيداً، بالبريد الإلكتروني أو بالفاكس، بوصول البضائع إلى مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد الخروج (في الطريق).

الجدول 1 (الجماعة الأوروبية)

التدابير الواجب اتخاذها من جانب مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو الدخول (العبور)	البضائع غير الحساسة (بتقدير السلطات المختصة)	البضائع الحساسة (بتقدير السلطات المختصة)
(1) الاستعلام لدى مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد الخروج (في الطريق)	عدم إرسال الورقة رقم 2 في غضون ثلاثة أشهر	عدم إرسال الورقة رقم 2 في غضون شهر واحد
(2) التحقق من وجود ملف بشأن انتهاء عملية النقل البري الدولي في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام SAFETIR الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية	في آن واحد مع التدبير المذكور أعلاه	في آن واحد مع التدبير المذكور أعلاه
(3) إعلام الرابطة الوطنية الضامنة باحتمال عدم الالتزام (إخطار مسبق)	في آن واحد مع التدبير المذكور أعلاه	في آن واحد مع التدبير المذكور أعلاه
(4) إرسال التنكير إلى هيئة المراقبة في مكتب الجمارك في البلد المقصود أو بلد الخروج (في الطريق)	ثلاثة أشهر بعد الخطوة (1)	شهر واحد بعد الخطوة (1)
(5) إنذار الرابطة الضامنة وصاحب بطاقة النقل البري الدولي بأن العملية لم تنته أو أنها انتهت مع تحفظات	ثلاثة أشهر بعد الخطوة (4)	شهر واحد بعد الخطوة (4)
(6) في حدود الإمكان، مطالبة الشخص أو الأشخاص المسؤولين بالدفع	ثلاثة أشهر بعد الخطوة (5)	ثلاثة أشهر بعد الخطوة (5)
(7) إرسال طلب بالدفع إلى الرابطة الضامنة	شهر واحد بعد الخطوة (6)	شهر واحد بعد الخطوة (6)

ملاحظة:

يتعين على المكتب المسؤول عن التحقيق أن يعلم، في غضون ثلاثة أشهر، صاحب بطاقة النقل البري الدولي أو الرابطة الضامنة عن قبوله أو عدم قبوله لأشكال أخرى من البرهان على انتهاء عملية النقل البري الدولي وكذلك عن تلك الحالات التي يكون فيها المكتب إبان ذلك قد تمكن من تصفية العملية قيد النظر بأساليبه الخاصة (العثور على شهادة انتهاء العملية مثلاً).

الجدول 2 (الاتحاد الروسي)

السلطة الجمركية المسؤولة	شروط التطبيق	التدابير الواجب اتخاذها من جانب السلطات الجمركية
مكتب الجمارك في البلد المقصد وبلد الخروج (في الطريق)	لم تعرض البضائع على مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق) خلال المهلة المخصصة لتسليمها	(1) إرسال إخطار خطي إلى مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) بعدم تقديم البضائع في غضون 15 يوماً من انتهاء المهلة المخصصة لتسليمها
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	عدم استلام التأكيد (بالبريد الإلكتروني أو خطياً) لعدم تقديم البضائع لدى مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	(2) إرسال تذكير إلى مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) أو مكتب الجمارك المركزي	استلام إخطار خطي بعدم تقديم البضائع إلى مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	(3) التحقق من وجود معلومات بشأن انتهاء عملية النقل في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام SAFETIR الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	استلام إخطار خطي بعدم تقديم البضائع إلى مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	(4) المبادرة في إجراءات التحقيق بشأن مخالفة الأنظمة الجمركية
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	تحريك إجراءات التحقيق بشأن مخالفة الأنظمة الجمركية	(5) إعلام الهيئة المتعده بالنقل و/أو صاحب بطاقة النقل البري الدولي بإجراءات التحقيق الجارية بشأن مخالفة الأنظمة الجمركية، إما بإرسال نسخة من الملف، أو إرسال هذا الملف إلى الممثل المعتمد لدى الهيئة المتعده بالنقل
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) بالتنسيق مع مكتب الجمارك في البلد المقصد أو بلد الخروج	تقديم مثل هذه الوثائق من قِبل الأشخاص المعنيين بالأمر	(6) الاهتمام بصفة خاصة بالوثائق التي يمكن تقديمها برهاناً على التصفية حسب الوصول، والتحقق من أن المستلم المحتمل للبضائع لم يخالف الأنظمة الجمركية

السلطة الجمركية المسؤولة	شروط التطبيق	التدابير الواجب اتخاذها من جانب السلطات الجمركية
(في الطريق)		
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	تحريك إجراءات التحقيق بشأن مخالفة الأنظمة الجمركية	(7) حساب مبلغ الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة بما في ذلك الفوائد القانونية، ثم استيفاء طلب بالدفع يُرسل إذا أمكن إلى الهيئة المتعدهة بالنقل و/أو صاحب بطاقة النقل البري الدولي، أو تقدّم إلى ممثله المعتمد
مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	عدم استجابة الهيئة المتعدهة بالنقل (أو أي شخص آخر معني بالأمر) بالمطالبة بالدفع في غضون مهلة شهر واحد	(8) إرسال المطالبة بالدفع وجميع الوثائق ذات الصلة إلى الهيئة المركزية المسؤولة عن مراقبة تطبيق نظام النقل البري الدولي في البلد المعني بالأمر
المكتب المركزي للجمارك	عدم استجابة الهيئة المتعدهة بالنقل (أو أي شخص آخر معني بالأمر) بالمطالبة بالدفع	(9) إخطار الرابطة الوطنية الضامنة، ثم تقديم مطالبة بالدفع طبقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي
المكتب المركزي للجمارك	اقتناع المكتب المركزي ببرهان التصفيّة حسب الوصول	(10) إذا دعا الأمر، سحب الإخطار أو المطالبة بالدفع في غضون ثلاثة أشهر
المكتب المركزي للجمارك	تبيّن أن البرهان المذكور أعلاه غير كافٍ	(11) إبلاغ الرابطة الوطنية الضامنة في غضون ثلاثة أشهر
مكتب الجمارك المركزي أو أي مكتب جمارك آخر	استخدام نظم تبادل البيانات المحوسبة	(12) إرسال البيانات ذات الصلة ببطاقات النقل البري الدولي المعلقة بالبريد الإلكتروني إلى الرابطة الضامنة وذلك في غضون 30 يوماً من انتهاء المهلة المخصصة لتسليم البضائع (إخطار مسبق شبه رسمي). ينبغي تحديث قائمة بطاقات النقل البري الدولي هذه بانتظام

ملاحظة:

يتعين على المكتب المسؤول عن التحقيق أن يعلم، في غضون ثلاثة أشهر، صاحب بطاقة النقل البري الدولي أو الرابطة الضامنة بقبوله أو عدم قبوله بالأشكال الأخرى من البرهان على انتهاء عملية النقل البري الدولي وكذلك عن تلك الحالات التي يكون المكتب إبان ذلك قد تمكن من تصفية العملية قيد النظر بأساليبها الخاصة (العثور على شهادة انتهاء العملية مثلاً).

4- فيما يلي أدناه ثمة نموذج مقترح لعملية تحقيق وكذلك رسالة تذكير نموذجية كي تستخدمها السلطات الجمركية.

نموذج بيان تحقيق بطاقة النقل البري الدولي - بيان تحقيق

أولاً - يُملأ هذا الجزء من قبل مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	
باء - مكتب جمارك البلد المقصود/بلد الخروج (في الطريق)	ألف - بطاقة النقل البري الدولي رقم نسخة من الورقة رقم I مرفقة
دال - رقم تسجيل المركبة أو اسم السفينة، حسب مقتضى الحال	جيم - مكتب جمارك بلد المغادرة/بلد الدخول (في الطريق) (الاسم + العنوان الكامل)
هـ - في حدود معرفة مكتب الجمارك هذا، فإن الشحنة:	
<input type="checkbox"/> 1- عُرضت على..... بتاريخ (اليوم والشهر والسنة)	<input type="checkbox"/> 2- سُلمت إلى..... بتاريخ (اليوم والشهر والسنة) (اسم وعنوان الشخص أو المؤسسة)
<input type="checkbox"/> 3- صاحب بطاقة النقل البري الدولي ليس بإمكانه أن يعلمنا بما آلت إليه البضاعة:	
الخاتم:	التوقيع:
المكان والتاريخ:	
ثانياً - يُملأ هذا الجزء من قبل مكتب الجمارك في البلد المقصود/بلد الخروج (في الطريق) طلب معلومات إضافية	
تيسيراً لأغراض التحقيق يرجى من مكتب الجمارك في بلد المغادرة/الدخول (في الطريق) تزويدنا بما يلي:	
<input type="checkbox"/> 1- وصف دقيق للبضائع	<input type="checkbox"/> 2- نسخة من رسالة عقد النقل بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي CMR
<input type="checkbox"/> 3- الوثائق أو المعلومات التالية:	
الخاتم:	التوقيع:
المكان والتاريخ:	
ثالثاً - يُملأ هذا الجزء من قبل مكتب الجمارك في بلد المغادرة/الدخول (في الطريق) رد على طلب المعلومات الإضافية	
<input type="checkbox"/> 1- المعلومات أو نسخ أو أصول الوثائق المطلوبة مرفقة طياً	<input type="checkbox"/> 2- المعلومات أو نسخ أو أصول الوثائق المذكورة أعلاه ليست في حوزتنا
الخاتم:	التوقيع:
المكان والتاريخ:	
رابعاً - هذا الجزء يُملأ من قبل مكتب الجمارك في البلد المقصود/بلد الخروج (في الطريق)	
<input type="checkbox"/> 1- الورقة رقم 1 أرسلت بتاريخ (اليوم والشهر والسنة)؛ وثمة نسخة موثقة حسب الوصول بالورقة <input type="checkbox"/> رقم 1 مرفقة طياً	<input type="checkbox"/> 2- الورقة رقم 2، موثقة حسب الأصول، مرفقة طياً بهذا الإخطار
<input type="checkbox"/> 3- عمليات التحقيق جارية وسوف نرسل إليكم الورقة رقم 2 أو نسخة عن الورقة رقم 1 في أقرب وقت ممكن	<input type="checkbox"/> 4- لقد عُرضت الشحنة في هذا المكتب دون أن تكون مصحوبة بالوثائق ذات الصلة
<input type="checkbox"/> 5- لم تقدّم هنا لا الشحنة ولا بطاقة النقل البري الدولي؛ ولا يمكن الحصول على أية معلومات بشأنها	
الخاتم:	التوقيع:
المكان والتاريخ:	

نموذج رسالة تذكير
بطاقة النقل البري الدولي - رسالة تذكير

أولاً - مكتب جمارك المغادرة/الدخول (في الطريق) (الاسم والعنوان)	ثانياً - السلطة المقصودة بالتذكير (الاسم والعنوان)
ثالثاً - المرجع/رقم.	
رابعاً - بطاقة النقل البري الدولي (الرقم والتاريخ)	
خامساً - إخطار بالتحقيق (الرقم والتاريخ)	
سادساً - تفاصيل، إن وجدت، بشأن مكتب جمارك البلد المقصود/بلد الخروج (في الطريق)	
سابعاً - أية معلومات إضافية	
- تابع خلف الصفحة -	
ثامناً - لم ننتلق حتى اليوم أي رد على الإخطار بالتحقيق المذكور أعلاه الرجاء إعلامنا بما آلت إليه التحقيقات الجارية	
تاسعاً - رد السلطة المقصودة	
- تابع خلف الصفحة -	
حُرر في بتاريخ	
التوقيع	الخاتم

المرفقات: نسخة من الورقة رقم 1 من بطاقة النقل البري الدولي
نسخة من الإخطار بالتحقيق

5-5 قائمة بالوثائق الواجب تقديمها برهاناً على عدم التصفية

1- لا بد من تزويد وثائق أساسية لدعم المطالبة بالدفع. وبصفة عامة ينبغي أن تشمل هذه الوثائق نقطتين اثنتين على وجه الخصوص:

(أ) الأسباب الموجبة لوقوع المسؤولية على عاتق الرابطة الوطنية الضامنة.

(ب) مبلغ الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة على الرابطة الوطنية الضامنة.

2- ولأغراض تبرير المطالبة بالدفع، يبدو أن الوثائق التالية كافية:

- نسخة من الورقة رقم 1، مستوفاة ومختومة حسب الأصول من جانب السلطات الجمركية برهاناً على وقوع المسؤولية على عاتق الرابطة الوطنية الضامنة عملاً بأحكام الفقرة 4 من المادة 8 من الاتفاقية؛

- الوثائق التي تبرهن على أن السلطات الجمركية قد طبقت فعلاً أحكام الفقرة 7 من المادة 8 من الاتفاقية (مثل ذلك نسخة عن الرسالة المسجلة التي أرسلت إلى صاحب بطاقة النقل البري الدولي مخطرة إياه بالمطالبة بالدفع)؛

- بيان خطي (رسالة) من جانب السلطات الجمركية تعدد فيه العناصر الرئيسية للمخالفة المرتكبة، بما في ذلك الأسباب التي توضح أن البراهين على انتهاء عملية النقل البري الدولي حسب الأصول، كما هي مقدمة من الأشخاص المعنيين، يبدو أنها غير كافية؛

3- ومن أجل استيفاء النقطة 1(ب) أعلاه، يُستحسن إيراد حساب مفصل للضرائب والرسوم الجمركية، بما في ذلك تحديد القيمة الجمركية للبضائع والمعدلات المطبقة.

5-6 المعلومات و التوثيق، خلاف بطاقات النقل البري الدولي التي قد تُطلب عند مكاتب الجمارك على الطريق بخصوص عملية النقل البري الدولي

لأغراض المراقبة، توصي مكاتب الجمارك على الطريق أن تستخدم أساساً بطاقة النقل البري الدولي، و التي تكون إعلاناً لعبور جمركي. المراكز الجمركية حيث تستدعي توثيق إضافي بخصوص عملية مرور عابر على الطريق، لن يشترط هنا ما هو أكثر من المعلومات اللازمة للتعريف بالبضائع و بالمركبات البرية. ينبغي أن تبني السلطات الجمركية مطالبهم على المطالبات المناسبة التي حددت في اتفاقيات النقل الدولي، و على سبيل المثال، إتفاقية عقد الشحن الدولي للبضائع على البر (CMR) بتاريخ 19 أيار/مايو 1956 و ينبغي أن تحدد السلطات الجمركية طلب المعلومات إلى تلك المتاحة في التوثيق العادي لوكالات متعهدي النقل (ملاحظة شحنة ل(CMR)؛ قائمة الشحن؛ إن وردت إلخ) (الفقرة 21 من الوثيقة TRANS/WP.30/212 و الملحق 2)

5-7 توصيات من أجل تحسين الاتصال بين السلطات الوطنية المختصة والجمعيات الوطنية الضامنة

1- من صلاحيات الأطراف المتعاقدة، وفقاً لأحكام التشريعات الوطنية والإجراءات المعمول بها، تحديد محتوى الرسائل الموجهة إلى الرابطة الوطنية الضامنة خلال إجراءات النظر في الشكاوى. لكن، ومن أجل تقادي أي سوء تفاهم بشأن طبيعة المخالفة المزعومة ومبلغها وتبريرها، فإن السلطات المختصة والجمعيات الوطنية الضامنة للأطراف المتعاقدة مدعوة إلى استعراض وتحديث مختلف رسائلها بقدر ما تشير على الأقل إلى المراحل التي تعترف بها الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي و/أو ترد في وصف أفضل ممارساتها وتتضمن، قدر الإمكان، المعلومات الدنيا التالية (انظر الجدول أدناه).

2- والمراحل التي تُقر بها اتفاقية النقل البري الدولي هي:

(أ) الإخطار: في غضون مدة عام من تاريخ قبول بطاقة النقل البري الدولي، يجب على السلطات المختصة للطرف المتعاقد، التي لم تفرج عن بطاقة النقل البري الدولي، أن تخطر الجمعية كتابة بعدم الإفراج (الفقرة 1 من المادة 11 من الاتفاقية)؛

(ب) المطالبة بالدفع: أمام السلطات المختصة مدة تتراوح بين ثلاثة شهور وعامين بعد تاريخ إخطار الجمعية بعدم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي (أو أن شهادة الإفراج عن تلك العملية قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية)، لتقدم خلالها إلى الجمعية مطالبة بتسديد المبالغ (الفقرة 2 من المادة 11 من الاتفاقية).

3- واستباقاً لهذه الالتزامات القانونية، اعتمدت أطراف متعاقدة مختلفة ما يلي بوصفه أفضل ممارسة:

(أ) الإخطار المسبق: رغم أن الإخطار المسبق لا يُعتبر مطلباً قانونياً، فقد أصبح إجراءً معمولاً به لدى مختلف الأطراف المتعاقدة إخطار الجمعية الضامنة في أبكر مرحلة ممكنة بأن المستند رقم 2 لم يُعد إلى المكتب الجمركي للمغادرة أو الدخول على الطريق، داعية إياها إلى تقديم دليل عن استكمال عملية النقل البري الدولي. وتوجه هذه الرسالة، التي أصبحت تعرف بعبارة "الإخطار المسبق"، دون المساس بالإخطار الذي يجري وفقاً للفقرة 1 من المادة 11 من الاتفاقية. لكن، نظراً إلى أن جميع الأطراف المتعاقدة لا تطبق هذا المفهوم بالطريقة ذاتها و/أو في الوقت ذاته، فإن درجة الامتثال للعناصر الموصى بها يمكن أن تتباين تبايناً شديداً بين بلد وآخر. وتوصى الأطراف المتعاقدة والجمعيات الوطنية بمراعاة ذلك عند تطبيق أفضل الممارسات الواردة في الفصل 5-7.

4- والجدير بالملاحظة أن الأطراف المتعاقدة غير ملزمة قانونياً بالامتثال للتوصيات الواردة في الفقرة 5-7. ولا تحدد شرعية أية رسالة تُتبادل بين السلطات المختصة للأطراف المتعاقدة والجمعيات الوطنية الضامنة إلا أحكام اتفاقية النقل البري الدولي والتشريعات الوطنية.

5- وبصفة عامة، تُوصى سلطات الجمارك والجمعيات الوطنية الضامنة التابعة للأطراف المتعاقدة بما يلي:

- الاقتصار في كل رسالة على نموذج بطاقة واحدة للنقل البري الدولي؛

- الاستفادة في جميع الأوقات، وبخاصة قبل القيام بتحقيقات، قدر الإمكان، من أية معلومات متوفرة في نظام مراقبة دولي مآدون، مثل نظام النقل البري الدولي المأمون الذي يشرف عليه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية.

الجدول الأول

العناصر الموصى بها للمراسلات الفعالة الموجهة من السلطات المختصة إلى الجمعيات الوطنية الضامنة

البيانات الواجب إدراجها، كلما توقرت عند إصدار الرسالة	الإخطار المسبق بعدم الإفراج الموجه إلى الجمعية الضامنة (أفضل ممارسة) (المادة 11-1)	الإخطار بعدم الإفراج الموجه إلى الجمعية الضامنة (المادة 11-2)	مطالبة الجمعية الضامنة بالتسديد (المادة 11-2)
1 كتابة التاريخ والمرجع بخط واضح ومقروء	√	√ ²	√
2 اسم، وعنوان ورقم الهوية الوحيد (كلما توفر في بطاقة النقل البري الدولي) لصاحب بطاقة النقل البري الدولي	√	√	√
3 رقم بطاقة النقل البري الدولي (حرفان وثمانية أرقام)	√	√	√
4 تاريخ قبول الجمارك بطاقة النقل البري الدولي	√	√	√
5 أهم بنود المخالفة والمراجع القانونية (التبرير)	√	√	√
6 عنوان الإرجاع/الرد والتاريخ الأقصى الموصى به للرد (عند الاقتضاء)	√	√	√
7 نسخة من المستند رقم 1	√	√	√
8 قائمة المستندات الممكنة/الموصى بتقديمها من جانب الجمعيات الوطنية، بالصيغة المشار إليها في البند 5 من الجدول الثاني، وتشمل، عند الإمكان، المستندات المتعلقة بالشخص المسؤول/الأشخاص الآخرين المسؤولين مباشرة	√	√	-
9 الرد على الوثائق المقدمة، مثل القبول أو الإقفال أو الرفض عند الاقتضاء ³	√	-	-
10 الإشارة إلى إخطار صاحب بطاقة النقل البري الدولي (الملاحظات التفسيرية 7-08 و 1-11-0)	√	-	-
11 الإشارة إلى طلب التسديد من الشخص المسؤول/الأشخاص المسؤولين مباشرة و/أو نسخة منه (المادة 7-8)، إذا توفرت	√	-	-
12 الإشارة إلى الإخطار المسبق للجمعية الضامنة و/أو نسخة منه إذا توفرت	√	-	-
13 الإشارة إلى إخطار الجمعية الضامنة و/أو نسخة منه	-	-	-
14 الإشارة إلى اتفاق الضمان القائم أو أي نوع آخر من الصكوك القانونية	-	-	-
15 الإشارة إلى المبلغ الإرشادي للمطالبة المحتملة	√	-	-
16 الحساب المفصل للرسوم والضرائب الجمركية، بما في ذلك تحديد القيمة الجمركية للسلع، والمعدلات التعريفية المطبقة وأسعار الفائدة المنطبقة عند التخلف عن التسديد	-	-	-
17 أجل التسديد (المادة 11-3)	-	-	-
18 تفاصيل التسديد	-	-	-
19 معلومات تتعلق بإجراءات الطعن المحتمل	-	-	-

² √ = العنصر الموصى به؛

³ القبول = تأكيد قبول السلطات المعلومات التي قدمتها الجمعية في مرحلة سابقة؛ الإقفال = المعلومات التي تفيده بأن السلطات قررت عدم متابعة المخالفة المزعومة وإقفال الملف؛ الرفض = المعلومات التي تفيده بأن السلطات لم تقبل المعلومات التي قدمتها الجمعية في مرحلة سابقة، بما في ذلك أسباب الرفض؛

الجدول الثاني

العناصر الموصى بها للمراسلات الفعالة الموجهة من الجمعيات الوطنية الضامنة إلى السلطات المختصة

رد على المطالبة بالتسديد الموجهة إلى الجمعية الضامنة (المادة 11-2)	رد على الإخطار بعدم الإفراج الموجه إلى الجمعية الضامنة (المادة 11-1)	رد على الإخطار المسبق بعدم الإفراج الموجه إلى الجمعية الضامنة (أفضل ممارسة)	البيانات الواجب إدراجها، كلما توقرت عند إصدار الرسالة
√	√	√	1 كتابة التاريخ والمرجع بخط واضح ومقروء
√	√	√	2 اسم وعنوان ورقم الهوية الوحيد (كلما توفر في بطاقة النقل البري الدولي) لصاحب بطاقة النقل البري الدولي
√	√	√	3 رقم بطاقة النقل البري الدولي (حرفان وثمانية أرقام)
√	√	√	4 عنوان الإرجاع
√	√	√	5 الوثائق التي تبين الاستكمال النظامي لعملية النقل البري الدولي المعنية، مثل: أية شهادة أو تأكيد رسمي بنهاية عملية النقل البري الدولي التي تغطيها نفس عملية النقل التي أنجزها طرف متعاقد آخر عقب عملية النقل البري الدولي المعنية أو تأكيد خضوع السلع المعنية إلى إجراءات جمركية أخرى أو نظام آخر من نظم المراقبة الجمركية، مثل التخليص الجمركي للاستعمال المنزلي؛ أرومة البطاقة رقم 1 أو 2 في بطاقة النقل البري الدولي التي ختمها على النحو الواجب الطرف المتعاقد أو نسخة منها مقدمة من المنظمة الدولية؛ سجلات عن استكمال عملية النقل البري الدولي، كما ترد في ما يُعرف بـ "نظام النقل البري الدولي السليم التابع للاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق العاشر من الاتفاقية" ⁴ ؛ أية وثيقة إضافية، صادرة عن مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق) للشخص الذي يقدم بطاقة النقل البري الدولي (مثل الوصل بالطلب الذي يملأه مسبقاً الشخص المعني)؛ أية وثيقة تمكن من تعريف الشخص المسؤول/الأشخاص المسؤولين مباشرة؛ ⁴
-	-	√	6 الإشارة إلى الإخطار المسبق المرسل إلى الجمعية الضامنة عند توفره
-	√	-	7 إشارة إلى الإخطار الموجه إلى الجمعية الضامنة
√	-	-	8 الإشارة إلى المطالبة بالتسديد المرسل إلى الجمعية
√	-	-	9 الرد على المطالبة بالتسديد (القبول أو الرفض)
√	-	-	10 الإشارة إلى أحكام خاصة في اتفاق الضمان القائم أو أي نوع آخر من الصكوك القانونية

⁴ لا يقتصر تقديم الوثائق بموجب البند 5 على المراحل الثلاث المحددة، بل يمكن أن يجري في أي وقت، حال توفره.

5-8 مثال لأفضل ممارسة فيما يتعلق بتطبيق المادة 38*

1. (أ) - ملاحظات تمهيدية

1- يتضمن الفصل الرابع من اتفاقية النقل البري الدولي، المعنون "المخالفات"، إشارات إلى التشريعات الوطنية للأطراف المتعاقدة. وطبقاً للمادة 36، بوجه خاص، فإن "أي انتهاك لأحكام هذه الاتفاقية فعل يجعل المنتهك معرضاً، في البلد حيث ارتكب الانتهاك، إلى العقوبات التي يفرضها قانون ذلك البلد". وتشكل المادة 38 في ذاتها حكماً إدارياً يعتمد أيضاً في تطبيقه العملي على التشريعات الوطنية. فمثلاً، يحدد القانون الوطني ما يلي:

- خطورة أي مخالفة ("جريمة خطيرة مخلة بالقوانين أو اللوائح الجمركية المطبقة في مجال النقل الدولي للبضائع")؛

- تاريخ بدأ نفاذ الاستبعاد طبقاً للمادة 38؛

- إجراءات الطعن والتعليق المحتمل للاستبعاد أثناء الطعن.

2- وبصورة عامة، ينبغي أن تعتبر المادة 38 أداة لحماية ووقاية إجراءات النقل البري الدولي من الانتهاكات، لا كآلية تلقائية للجزاءات في كل الظروف. وينبغي تبرير تطبيق المادة 38 وفقاً لجسامة المخالفة.

3- وترتبط المادة 38 ارتباطاً وثيقاً بأحكام المادة 6 وأحكام الجزء الثاني من المرفق التاسع، التي تحكم عملية انضمام الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين إلى نظام النقل البري الدولي. وتبرز هذه العلاقة في تعليقين على المادة 38، هما "التعاون بين السلطات المختصة" و"استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي".

4- وبغض النظر عن الشخص المستبعد، يرد في المادة 38 ذكر الأطراف الفاعلة التالية:

- السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي ارتكبت على أرضه المخالفة وتطبق في أرضه المادة 38-1؛

- السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً أو مقيماً على أرضه؛

- الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد الذي ارتكبت فيه الجريمة؛

- المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

علاوة على ذلك، تشارك الجمعية الوطنية المختصة للطرف المتعاقد، الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً أو مقيماً على أرضه، في تطبيق المادة 38، برغم عدم ورود ذلك صراحة في النص.

* / { الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93، الفقرتين 28-30 والمرفق الثالث }

5- ونظراً لمشاركة عدة أطراف، فلا غنى عن التعاون الوثيق فيما بينها من أجل التطبيق السلس للمادة 38. وينبغي أن يركز هذا التعاون على عنصرين رئيسيين، هما:

- وفاء الأطراف الفاعلة المشاركة بالوظائف المسندة إليها على النحو الواجب؛
- تبادل المعلومات بسرعة وشفافية.

وفيما يلي مثال لأفضل الممارسات في هذا الصدد^(1*).

2. (ب) - مثال لأفضل ممارسة

6- ينبغي للسلطات المختصة للطرف المتعاقد، الذي ارتكبت على أرضه مخالفة لاتفاقية النقل البري الدولي، أن تتظر، وفقاً للتشريعات الوطنية، فيما إذا كانت هذه المخالفة تشكل جريمة خطيرة مخلة بالقوانين أو اللوائح الجمركية المطبقة على النقل الدولي للبضائع، وما إذا كان ينبغي استبعاد حامل بطاقة النقل البري الدولي من إجراء النقل البري الدولي وفقاً للمادة 1-38.

7- وإذا اتخذ قرار لتنفيذ المادة 1-38، ينبغي إخطار الشخص المستبعد دون إبطاء. ويفضّل إصدار هذه المعلومات بوحدة من اللغات الرسمية الثلاث لاتفاقية النقل البري الدولي (وهي الإنكليزية والروسية والفرنسية)، وينبغي أن تحتوي هذه المعلومات على الأقل على التفاصيل التالية^(2*):

- تاريخ ومكان إصدار الوثيقة؛
- اسم السلطة المختصة وعنوانها الرسمي؛
- اسم الشخص المستبعد وعنوانه وبلده ورقم بطاقة هويته؛
- الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي (حسب الاقتضاء)؛
- رقم أو أرقام تسجيل المركبة أو المركبات البرية (حسب الاقتضاء)؛
- رقم أو أرقام تعريف الحاوية أو الحاويات (حسب الاقتضاء)؛
- وصف البضائع (طبقاً لبيان البضائع) (حسب الاقتضاء)؛
- تاريخ ومكان ارتكاب المخالفة؛

1 طبقاً للتعليق المعنون "استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي"، توصى السلطات الجمركية بإعمال أحكام المادة 1-38 ضد الهيئات الأجنبية المتعدهة بالنقل المتهمه بارتكاب مخالفة جسيمة للقوانين الجمركية. ويرد تناول هذا الوضع في سياق المثال المقترح لأفضل ممارسة.

2 ترد في تذييل هذه الوثيقة بعض المعلومات. فإذا استخدمت في استكمال الاستمارة لغة غير اللغات الرسمية الثلاث للاتفاقية، ينبغي أن تقدم عناوين الخانات على الأقل بالإنكليزية أو الروسية أو الفرنسية.

- وصف مفصل للمخالفة؛
 - أسباب تطبيق المادة 38-1؛
 - نوع الاستبعاد (مؤقت أم دائم) وتاريخ بدء نفاذه؛
 - مدة الاستبعاد (في حالة الاستبعاد المؤقت فقط)؛
 - معلومات عن إجراءات الطعن الممكنة (الأجل النهائي، وهيئات الطعن، وإمكانية تعليق الاستبعاد في حالة الاستئناف وما إلى ذلك).
- وينبغي إرفاق نسخة من بطاقة النقل البري الدولي، عند الاقتضاء.
- 8- وينبغي إبلاغ المعلومات إلى الشخص المستبعد بأسرع وسيلة اتصال متاحة (الفاكس، أو البريد الإلكتروني، وما إلى ذلك). وينبغي كذلك أن يجري خلال أسبوع، حسبما تنص عليه التشريعات الوطنية، إرسال هذه المعلومات بالبريد المسجل إلى الشخص المستبعد، أو تسليمها إلى ممثله القانوني مقابل التوقيع على إيصال بذلك.
- 9- وينبغي كذلك إبلاغ المعلومات نفسها، في غضون أسبوع، بأسرع وسيلة اتصال متاحة (الفاكس أو البريد الإلكتروني، وما إلى ذلك) إلى السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه، وإلى الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد أو المنطقة الجمركية حيث ارتكبت المخالفة، وإلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، ويقدر الإمكان إلى الجمعية التابعة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه (الجمعية المصدرة).
- 10- وفي حالة حدوث أي تغييرات في وضع الاستبعاد الأصلي (إلغاؤه أو تعليقه، وما إلى ذلك)، ينبغي للسلطات المختصة، التي استبعدت الشخص، أن تبلغ الجهات المذكورة في الفقرتين 8 و 9 أعلاه بهذه التغييرات.
- 11- وينبغي للسلطات المختصة للطرف المتعاقد، الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً أو مقيماً على أرضه، أن تنظر فيما إذا كان يمكن للمخالفة المرتكبة أن تؤثر في الحد الأدنى للشروط والمعايير المبينة في الجزء الثاني من المرفق 9، التي يجب على الأشخاص استيفائها قبل الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي. فإن كان الشخص المعني لم يعد يفي بهذه المتطلبات، ينبغي إلغاء ترخيصه. وينبغي إبلاغ المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بهذا الإلغاء في غضون أسبوع. ويوصى أيضاً بإبلاغ السلطات المختصة التي أصدرت أمر الاستبعاد.
- 12- وبغض النظر عن القرار الممكن اتخاذه بشأن إلغاء الترخيص من جانب السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه، ينبغي الجمعية المصدرة تقييم مدى موثوقية حامل بطاقة النقل البري الدولي، ويجوز لها أن تفرض عليه جزاءات تتفق مع لوائحها الداخلية، مثل وقف إصدار بطاقات النقل البري الدولي.

تذييل

<p>معلومات بشأن الاستبعاد من إجراء النقل البري الدولي (طبقاً للفقرة 1 من المادة 38 من اتفاقية النقل البري الدولي):</p> <p>إلى:</p> <p>(الاسم والعنوان والبلد ورقم بطاقة الهوية للشخص المستبعد)</p> <p>هذا إخطار لكم بأنكم استبعدتم من إجراء النقل البري الدولي على أرض _____ (اسم البلد)</p> <p>بيدأ نفاذ هذا الاستبعاد اعتباراً من _____ (تاريخ)</p> <p>وهذا الاستبعاد <input type="checkbox"/> دائم <input type="checkbox"/> مؤقت حتى _____ (تاريخ)</p> <p>يمكن الطعن في قرار الاستبعاد أمام _____ (اسم هيئة الطعن)</p> <p>خلال _____ (مهلة الطعن وفقاً للتشريعات الوطنية).</p>		
نتج الاستبعاد عن مخالفة ترد تفاصيلها أدناه:		
الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي (حسب الاقتضاء)		
رقم أو أرقام تسجيل المركبة أو المركبات البرية (حسب الاقتضاء)		
رقم أو أرقام تعريف الحاوية أو الحاويات (حسب الاقتضاء)		
وصف البضائع (طبقاً لبيان البضائع) (حسب الاقتضاء)		
تاريخ ومكان المخالفة		
وصف المخالفة		
أسباب تطبيق المادة 38-1:		
المرفقات (إن وجدت)		
اسم وعنوان الهيئة المختصة:		
التاريخ والمكان	التوقيع	الختم (حسب الاقتضاء)

9-5 أفضل ممارسة بشأن تطبيق أحكام المادتين 39 و40 من اتفاقية النقل البري الدولي*

1- عند المغادرة، وعند توقيع حامل بطاقة النقل البري الدولي على الخانات 13-15 في القسيتين 1 و 2 من البطاقة، يضطلع حامل البطاقة بالمسؤولية عن صحة البيانات المدونة على بيان البضائع. إضافة إلى ذلك، وعملاً بالمادة 19 والمذكرة التفسيرية المتعلقة بها، يجب على مكتب جمارك المغادرة أن يطبق ضوابط صارمة لضمان دقة بيان البضائع. ويشدّد على هذا المبدأ في التعليق على المادة 19 المعنون "التفتيش في مكتب المغادرة": "... من الضروري لتسهيل عمل نظام النقل البري الدولي أن يكون التفتيش في مكتب المغادرة صارماً وكاملاً، نظراً لأن أداء هذا النظام يعتمد عليه".

2- ومع ذلك، قد تكتشف السلطات الجمركية في منطقة عبور وفي المقصد تناقضات بين تفاصيل خصائص البضائع المسجلة في بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي والمحتويات الفعلية في مقصورة الشحن. في هذه الحالات، وقيل اعتبار هذه الوقائع مخالفات ارتكبتها حامل بطاقة النقل البري الدولي، ينبغي للسلطات الجمركية أن تأخذ في الاعتبار الواجب أحكام المادتين 39 و 40 من اتفاقية النقل البري الدولي:

المادة 39

في حالة قبول عمليات اتفاقية النقل البري الدولي باعتبارها سليمة من النواحي الأخرى:

1- ...

2- وبالمثل في حالة تناقضات بين تفاصيل خصائص البضائع المبينة على بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي والمحتويات الحقيقية لمركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية، فهي لن تعتبر انتهاكات للاتفاقية ارتكبتها حامل هذه البطاقة، إذا جرى تقديم أدلة تقنع السلطات المختصة بأن هذه التناقضات لم تكن ناجمة عن أخطاء مرتكبة عن علم أو عن طريق الإهمال في وقت شحن البضائع أو تفريغها أو في وقت إعداد ذلك البيان.

* / {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/2، الفقرة 15 و الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97، الفقرة 29}

مذكرة تفسيرية للمادة 39

39-0 أما التعبير "أخطاء مرتبكة عن طريق الإهمال" فينبغي أن يؤخذ على أنه يعني الأفعال التي مع أنها لم ترتكب عن عمد وعلم تام بالحقائق، قد نجمت عن تقصير في اتخاذ خطوات معقولة ولازمة لضمان صحة الحقائق في أية حالة خاصة.

المادة 40

لا يجوز للإدارات الجمركية التابعة لبلدان المغادرة وبلدان المقصد أن تعتبر حامل بطاقة النقل البري الدولي مسؤولاً عن التناقضات التي قد تكتشف في هذه البلدان، في حين أن هذه التناقضات ترجع في الواقع إلى إجراءات جمركية سبقت أو أعقبت النقل البري الدولي لم يكن حامل البطاقة ضالعا فيها.

3- ولذلك يجب على السلطات الجمركية، عند تحديد المسؤولية المحتملة لحامل بطاقة النقل البري الدولي في هذه الحالات، أن تبحث القضايا التالية:

- هل يجوز قبول عملية النقل البري الدولي باعتبارها سليمة من النواحي الأخرى (ديباجة المادة 39)؟ وبوجه خاص، هل لا تزال الأختام الجمركية سليمة؟
- هل تعزى هذه التناقضات إلى أخطاء ارتكبها حامل البطاقة عن علم أو عن إهمال (الفقرة 2 من المادة 39)؟
- هل تتعلق هذه التناقضات بالإجراءات الجمركية التي سبقت أو أعقبت عملية النقل البري الدولي والتي لم يكن حامل البطاقة ضالعا فيها (المادة 40).

4- وكما تؤكد الفقرة 2 من المادة 39، والمذكرة التفسيرية 39-0 ينبغي لحامل بطاقة النقل البري الدولي، عند استكمال البطاقة، أن يتخذ خطوات معقولة ولازمة لضمان صحة الحقائق في أية حالة خاصة. وفيما يتعلق بالمسؤولية التعاقدية لحامل البطاقة، من الأرجح أن يستفيد من أحكام اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي* التي انضمت إليها معظم البلدان التي هي أطراف متعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي. وتنص الفقرة 1 من المادة 8 من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي على ما يلي:

"1- يتثبت الناقل مما يلي عند توليه البضائع:

- (أ) صحة الإقرارات الواردة في وثيقة الشحن بخصوص عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها؛

*/ اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي (CMR)، المبرمة في 19 أيار/مايو 1956.

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع وتغليفها.

5- غير أنه قد تطرأ حالات لا يكون فيها حامل البطاقة في وضع يسمح له بالثبوت من هذه البنود بصورة فعالة. فمثلاً، إذا استلم حامل البطاقة حاوية مختومة غير مشمولة بنظام النقل البري الدولي في ميناء بحري لنقلها بغير الطريق البري الدولي، وشرع في نقلها بالطريق البري، فمن المحتمل ألا يتمكن من الثبوت من البضائع، وعليه أن يعتمد على الوثائق المصاحبة لها فقط (بوليصة الشحن، وقائمة التعبئة، وما إلى ذلك). وفي هذه الظروف، يوصى حامل البطاقة بشدة بتسجيل تحفظ على وثيقة الشحن الصادرة بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، على النحو الوارد في الفقرة 2 من المادة 8 من هذه الاتفاقية:

"2- عندما لا تتوفر لدى الناقل وسائل معقولة للثبوت من صحة الإقرارات المشار إليها في الفقرة 1 (أ) من هذه المادة، يسجل تحفظاته في وثيقة الشحن مشفوعة بالأسباب التي تستند إليها ... ولا تكون هذه التحفظات ملزمة للمرسل إلا إذا وافق صراحة على الالتزام بها في وثيقة الشحن".

6- وتبين أيضاً المادة 11 من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي أنه: لأغراض الجمارك أو غير ذلك من الإجراءات الرسمية، يجب على المرسل أن يرفق الوثائق اللازمة مع وثيقة الشحن أو يضعها تحت تصرف الناقل. وبالإضافة إلى ذلك، تنص هذه المادة صراحة على ما يلي:

"2- لا يتعين على الناقل الاستفسار عن صحة أو كفاية هذه الوثائق أو المعلومات. ويكون المرسل مسؤولاً أمام الناقل عن أي أضرار تنشأ عن عدم وجود هذه الوثائق والمعلومات أو عدم كفايتها أو عدم صحتها، إلا في حالة ارتكاب الناقل لأفعال خاطئة أو إهمال".

7- يعتبر تأثير المادتين 8 و 11 من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي على العلاقة التعاقدية بين المرسل والناقل أحد العوامل التي ينبغي للجمارك أن تضعها في الاعتبار.

8- وتنص الفقرة 2 من المادة 39 من اتفاقية النقل البري الدولي على أنه، في حالة وجود تناقضات، يجب على حامل بطاقة النقل البري الدولي أن يثبت للسلطات المختصة أن هذه التناقضات غير ناجمة عن أخطاء مرتكبة عن علم أو عن إهمال في وقت إعداد بيان البضائع. وبمعنى آخر، ينبغي لحامل البطاقة أن يثبت أنه لم يكن في وضع يسمح له بالثبوت من التفاصيل المدونة في بيان البضائع. وتنص الفقرة 2 من المادة 39 على أن للسلطات الجمركية أن تقبل أو ترفض تفسيرات حامل البطاقة أو أدلته. وفي حالة شحن بضائع محرمة، ينبغي أيضاً أن يؤخذ في الاعتبار إمكانية تطبيق أحكام معينة في التشريعات الوطنية، على النحو الوارد في المادة 47.

9- وفي العديد من الحالات، تسبق عملية النقل البري الدولي إجراءات تصدير يجري في إطارها إعداد إعلان تصدير للبضائع. ولذلك، ينبغي أن تتطابق تفاصيل البضائع، على النحو المدون في بطاقة النقل البري الدولي، مع بيانات إعلان تصدير البضائع. فإن كان هناك شك بشأن تفاصيل بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي، يمكن لمكتب جمارك العبور ومكتب جمارك بلد المقصد أن يوجه استفساراً إلى مكتب جمارك بلد المغادرة أو إلى المصدر. وعملاً بالمادة 42 من اتفاقية النقل البري الدولي، يجب على مكتب جمارك بلد المغادرة، لدى تلقيه هذا الاستفسار، أن يزود مقدم الاستفسار بجميع المعلومات المتاحة المتعلقة بالنقل البري الدولي محل الاستفسار، وبوجه خاص، بنسخة من إعلان تصدير البضائع.

10- في حالة وجود تناقضات، قد تكون مسؤوليات حامل بطاقة النقل البري الدولي ذات شقين:

- مسؤولية عن دفع الرسوم والضرائب الجمركية المستحقة على البضائع الناقصة، إن حدث ذلك. فإذا لم يدفع حامل البطاقة أو أي شخص آخر مسؤول بشكل مباشر المبالغ المستحقة، يحق للجمارك أن تطالب الجمعية الوطنية الضامنة بالدفع.

- مسؤولية تفرضها أحكام القانون الإداري أو قانون العقوبات، ولا سيما الغرامات و/أو الجزاءات المالية. وتجدر الإشارة إلى أن الضمان الذي تمنحه الجمعية الوطنية الضامنة لا يغطي هذا الجزء من مسؤوليات حامل البطاقة.

11- وإن التناقض بين تفاصيل بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي والمحتوى الفعلي لمقصورة الشحن لا يعني بالضرورة أن هناك بضائع سحبت من المقصورة المختومة أو أضيفت إليها بصورة غير قانونية، وجرى تداولها، وتستحق عليها رسوم وضرائب جمركية. وقد يكون متعهد بالنقل قد أوفى بمسؤولياته وسلم جميع البضائع بالأختام الجمركية السليمة، ولكن وقع خطأ في بيان البضائع في بطاقة النقل قبل بدء عملية النقل البري الدولي. ولذلك، يجب على السلطات الجمركية المعنية أن تثبت أن هذه البضائع تسربت بالفعل في بلدها وخرجت عن الرقابة الجمركية بطريقة غير قانونية.

12- وتلقي الحالات العملية الخمس التالية الضوء على إمكانية تطبيق المادتين 39 و40. ففي كل مثال منها، كانت الأختام الجمركية سليمة، ولم توجد على المركبة البرية أماكن خافية، ولم يعثر على دليل على التهريب.

الحالة الأولى (المادة 39)

وصلت ناقلة شحن بري (وحدة قاطرة وشبه مقطورة) إلى مكتب جمارك بلد المقصد، ولم يكن بها أي آثار للتلاعب بالأختام الجمركية. وكانت الشحنة معبأة في صناديق من الكرتون وموصّفة بصورة صحيحة في بيان البضائع، ولكن عدد الصناديق في مقصورة الشحن كان أقل من المذكور في الوثائق: 95 صندوقاً بدلاً من 100. ودافع السائق بقوله إنه تسلم شبه المقطورة المختومة من ميناء كانت قد وصلت إليه على ظهر عبّارة. لهذا السبب، لم يتمكن من التحقق من صحة بيان البضائع، وسجل تحفظاً على وثيقة الشحن الصادرة بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. وصدّق مكتب جمارك في بلد المقصد على إنهاء عملية النقل البري الدولي مع تسجيل تحفظ، وشرع في إجراء تحقيق، واتصل بمرسل البضائع الذي أكد خطأً أن الطرود المفقودة لم تشحن في بلد المغادرة نتيجة خطأ منه. على هذا الأساس، خلص مكتب الجمارك إلى أن عدم صحة بيان البضائع لا يمكن اعتباره "خطأ ارتكبه الناقل عن علم أو عن إهمال". وعملاً بالفقرة 2 من المادة 39، أعفي حامل بطاقة النقل البري الدولي من المسؤولية.

الحالة الثانية (المادة 39)

وصلت شاحنة نقل بري إلى مكتب جمارك بلد المقصد، ولم يكن بها أي آثار للتلاعب بالأختام الجمركية. وكانت الشحنة معبأة في صناديق من الكرتون وموصّفة بصورة صحيحة في بيان البضائع، ولكن عدد الصناديق في مقصورة الشحن كان أقل من المذكور في وثائق الشحن: 98 صندوقاً بدلاً من 100. وقال السائق إنه لم يلاحظ ذلك النقص. ورأى مكتب الجمارك في بلد المقصد أن السائق كان ينبغي له أن يراقب عملية تعبئة مركبته وأن يحصي الصناديق، واعتبرت أن هذه الحالة "خطأ ارتكب عن الإهمال" وفرضت غرامة على متعهدة النقل لعدم صحة الإعلان. غير أن السلطات الجمركية قبلت أن عدد الصناديق المشحونة هو 98 فقط، ولم تطالب بدفع رسوم أو ضرائب جمركية.

الحالة الثالثة (المادتان 39 و 40)

وصلت شاحنة نقل بري دولي إلى مكتب جمارك بلد المقصد بأختام جمركية سليمة. وكانت الشحنة، بما في ذلك عدد الصناديق، موصّفة بصورة صحيحة في بيان البضائع. غير أن السلطات الجمركية اكتشفت وراء الصناديق وجوار الجدار الأمامي لشبه المقطورة بعض قطع الأثاث التي لم تكن مذكورة لا في بطاقة النقل ولا في وثيقة الشحن الصادرة بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. وفسر السائق (وهو أيضاً مالك المركبة) ذلك بأنه اشترى هذا الأثاث من بلد المغادرة لأغراض الاستخدام الشخصي، وبأن المرسل لا يدري بذلك. وكان السائق يعتبر أن الأثاث ممتلكات شخصية وليست بضائع تجارية، وأنه لا داعي بالتالي للإشارة إليه في بيان البضائع الذي يجب أن يطابق وثيقة الشحن الصادرة بموجب الاتفاقية وإعلان تصدير البضائع المقدم من مرسل الشحنة. ولم يوافق مكتب الجمارك في بلد المقصد على هذا الرأي، وفرض غرامة على السائق لعدم صحة الإعلان المقدم، ووجه إليه تعليمات بأن يعلن عن الأثاث لاستيراده باسمه هو. ففي هذه الحالة، لا تنطبق الإعفاءات الواردة في المادة 39 أو المادة 40 على حامل بطاقة النقل البري الدولي.

الحالة الرابعة (المادة 40)

سُلّمت البضائع المنقولة بموجب بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب جمارك بلد المقصد. ويشير بيان البضائع المدون على بطاقة النقل إلى أن الشحنة (أحذية) معبأة في 100 صندوق من الكرتون. وكانت الأختام الجمركية سليمة. وقد نزع مكتب الجمارك الأختام وأنهى الإجراءات دون تسجيل تحفظ، ولكنه لم يجر تفتيشاً جمركياً. وجرى تفريغ البضائع وتخزينها مؤقتاً في مستودع. وبعد ذلك، قدم المستورد إعلاناً لاستيراد كمية بضائع مماثلة لما هو مدون في بيان بطاقة النقل البري الدولي. غير أنه أثناء الفحص المادي للشحنة اكتشف مكتب الجمارك أن عدد صناديق الأحذية 150 صندوقاً وليس 100. وفسر المستورد ذلك بأنه استند في إعلان الاستيراد الذي قدمه إلى بيان البضائع المدون في بطاقة النقل البري الدولي، معتبراً أن المسؤولية عن هذه المخالفة تقع على عاتق حامل البطاقة وليس عليه هو. غير أنه في هذه الحالة، أوفى حامل البطاقة بالتزاماته، وقدم البضائع المختومة وبطاقة النقل البري الدولي والمركبة في مكتب جمارك بلد المقصد، وأنهت العملية. وبقيت البضائع بعض الوقت في المستودع بعد إنهاء إجراء النقل البري الدولي، ولا يتحمل حامل البطاقة أي مسؤولية عما يمكن أن يحدث للشحنة أثناء التخزين. فمن مسؤولية المستورد أن يتحقق من البضائع قبل تقديم إعلان الاستيراد. ولذلك، وطبقاً للمادة 40، لا يعتبر حامل بطاقة النقل مسؤولاً قانوناً.

الحالة الخامسة (المادة 40)

يفرض بلد المغادرة قيوداً (جمركية وغير جمركية) على تصدير المواد الخام، ومنها النحاس. وفي الوقت نفسه، لا تفرض أي قيود على تصدير المواد المصنعة من النحاس. وفي مكتب جمارك بلد المغادرة، قدم المصدر إعلاناً لتصدير بضائع ذكر فيه أن البضائع عبارة عن "وصلات نحاسية". وبعد القيام بإجراءات التصدير، جرى ختم البضائع وخضعت لإجراءات النقل البري الدولي. وكان وصف البضائع، في كل من بطاقة النقل البري الدولي ووثيقة الشحن الصادرة بموجب الاتفاقية، مطابقاً للوصف الوارد في إعلان التصدير. ووصلت شاحنة النقل البري الدولي إلى مكتب جمارك بلد المغادرة (عبور) بأختام جمركية سليمة. غير أن مكتب جمارك بلد المغادرة قرر إجراء تفتيش مادي للبضائع، للاشتباه في أن وصف البضائع زورّ عمدًا لتجنب القيود التصديرية. وأثبتت الخبرة التقنية أن المواد لا يمكن استخدامها كوصلات وإنما هي في الواقع سبائك (كتل من النحاس). ومن ثم، كان ينبغي أن يعلن أن البضائع "نحاس خام". وواجه المصدر اتهامات بعدم صحة الإعلان، والتهرب من دفع الجمارك، ومخالفة اللوائح التصديرية. ونظراً لأن المخالفة الرئيسية ارتبطت أساساً بإجراءات تسبق التصدير، فلم يعتبر حامل بطاقة النقل البري الدولي مسؤولاً، عملاً بالمادة 40.

5-10 مثال لأفضل الممارسات فيما يتعلق لتطبيق المرفق 9 ، الجزء الثاني/*

1- يُعتبر انضمام الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين إلى إجراءات النقل البري الدولي على نحو خاضع للمراقبة واحداً من الأركان الخمسة لاتفاقية النقل البري الدولي التي تُميز إجراءات النقل البري الدولي عن العديد من نُظُم المرور العابر الجمركي الأخرى. وقد أُمجج الانضمام الخاضع للمراقبة في اتفاقية النقل البري الدولي في عام 1999 بغرض حماية النظام من الأنشطة الاحتيالية، وذلك بالاختيار السليم للجهات المتعدهة بالنقل على أساس حد أدنى من الشروط والمتطلبات المُدرجة في المرفق 9، الجزء الثاني من الاتفاقية. ويستند التطبيق العملي لهذه المعايير على التشريعات الوطنية.

2- وهناك طرفان فاعلان رئيسيان في إجراء الترخيص، هما السلطات المختصة (الجمارك، ووزارة النقل، وما إلى ذلك) والجمعية الوطنية المُصدرة لبطاقات النقل البري الدولي. ولا غنى عن التعاون الوثيق بينهما، ويمكن تنظيم هذا التعاون، مثلاً، بإنشاء لجنة ترخيص وطنية على النحو الموصى به في المنكرة التفسيرية 9-2-3 الواردة بالاتفاقية. وعملاً بالمرفق 9، الجزء الأول من الاتفاقية، تتعهد الجمعية بأن تقوم على الدوام، وخاصة قبل طلبها الترخيص لقبول أشخاص في نظام النقل البري الدولي، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص يستوفون الحد الأدنى للشروط والمتطلبات كما هو مبين بوضوح في الجزء الثاني من هذا المرفق.

3- غير أن السلطات المختصة التي تمثل الحكومة هي فقط التي يمكنها أن تصدق على أي نتيجة تتوصل إليها الجمعية في هذا الصدد، وأن تتخذ قراراً قانونياً فيما يتعلق بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي. إضافة إلى ذلك، لا يمكن إتاحة المعلومات الضرورية لأغراض الترخيص إلا من خلال السلطات المختصة. ومن ثم، ينبغي للسلطات المختصة ألا تعهد بوظائفها ومسؤولياتها الرسمية إلى الجمعية.

1 التحقق من الحد الأدنى للشروط والمتطلبات

4- يبيّن الجدول الوارد أدناه توزيع العمل بين السلطات المختصة والجمعية في إطار التحقق من الشروط والمتطلبات الواجب استيفاؤها من جانب الأشخاص المتقدمين بطلبات للانضمام إلى نظام النقل البري الدولي. وفيما يتعلق بالأشخاص الطبيعيين، ينبغي أن يُطبّق هذا الجدول إلى أبعد حد ممكن وفقاً للتشريعات الوطنية.

الوثائق/المعلومات الواجب تقديمها الإجراءات المتخذة من جانب السلطات المختصة
الجمعية الإجراءات المتخذة من جانب السلطات المختصة

أولاً - 1 الخبرة المثبتة أو، على الأقل، المقدرة الملائمة على العمل في مجال النقل البري المنتظم

التسجيل الرسمي
ترخيص بالقيام بأعمال النقل الدولي
أرقام لوحات وشهادات اعتماد للمركبات البرية
شهادات الكفاءة المهنية للإدارة العليا
الإثباتات المتعلقة بالعمليات التجارية السابقة، واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، والأوامر، وسائر الوثائق

إثبات القدرة المالية على الاستمرار، مثل التزكية المصرفية، وتقييم الجدارة الائتمانية، وما إلى ذلك
الوضع المالي وفقاً لتقارير السلطات الضريبية الوطنية، والسجلات التجارية
التقارير المحاسبية السنوية، وتقارير الميزانية

أولاً - 3 دراية مثبتة في مجال تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي

دراية متعهدي النقل
التحقق من شهادة الكفاءة المهنية و/أو الشهادة الصادرة من الجمارك، وإجراء المقابلات
تدريب الإدارة والموظفين
إتاحة هذا التدريب عند اللزوم
التغييرات في الإدارة والموظفين
المراقبة والتفقد
الاتلاع

أولاً - 4 عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة للقواعد الجمركية أو التشريعات الضريبية

عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة للقواعد الجمركية
1- المراقبة، بقدر ما تسمح التشريعات الوطنية، وتقديم المعلومات ذات الصلة من المكاتب الجمركية المحلية، والنظر

الوثائق/المعلومات الواجب تقديمها	الإجراءات المتخذة من جانب الجمعية	الإجراءات المتخذة من جانب السلطات المختصة
	الصلة إلى السلطات المختصة	فيها، وإنشاء قاعدة بيانات
	2- مراقبة أداء متعهدي النقل من خلال نظام النقل البري الدولي المأمون	2- التحقق من المعلومات ذات الصلة الواردة من الجمعية الوطنية المختصة، إذا تطلب الأمر ذلك
	3- المراعاة الواجبة لأي معلومات عن المخالفات الجمركية المرتكبة في الخارج	3- المراعاة الواجبة لأي معلومات عن المخالفات الجمركية المرتكبة في الخارج
عدم وجود مخالفات ضريبية جسمية أو متكررة	المراقبة بقدر ما تسمح التشريعات الوطنية، وتقديم المعلومات ذات الصلة إلى السلطات المختصة	طلب معلومات من السلطات الضريبية وغيرها عن كل حالة وبصورة منتظمة، والنظر فيها. والتحقق، إن لزم الأمر، من المعلومات ذات الصلة من الجمعية الوطنية المختصة
عدم ارتكاب مخالفات سابقة للتشريعات الجمركية أو الضريبية من جانب الإدارة وأصحاب المصلحة - الحصول على دليل بخلو السجل من السوابق التحدي الفعال عن السمعة	جمع المعلومات والمراقبة	الاطلاع
أولاً - 5	التعهدات المدرجة في إعلان الالتزام المكتوب المقدم إلى الجمعية	
إدراج التعهدات المناسبة (المرفق 9)، إلزام متعهد النقل بالتوقيع على الجدول 2، الفقرة 1(هـ)) في إعلان مكتوب (صك التزام)		

5- وقد تضع السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة أو الجمعيات نفسها مزيداً من الشروط والمتطلبات الأكثر تقييداً فيما يتعلق بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي، ما لم تقرر السلطات المختصة خلاف ذلك. ويجب على السلطات المختصة أن تنشر جميع الشروط والمتطلبات الإضافية على المستوى الوطني، وذلك بالتعاون مع الجمعية الوطنية المختصة.

6- وإن الترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي لا يشكل في حد ذاته حقا في الحصول على بطاقات النقل من الجمعيات. ولهذا السبب، يتعين على أي شخص اتباع اللوائح التي تضعها الجمعية الوطنية المختصة و/أو المنظمة الدولية التي تنتسب لها.

7- ويجب ضمان استيفاء الشروط والمتطلبات الواردة أعلاه، لا قبل طلب الترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي فحسب، وإنما أيضا وبصورة مستمرة بعد منح هذا الترخيص. وينبغي القيام بهذه التفقدات اللاحقة بصورة منتظمة وليس فقط إذا وردت معلومات عن بعض المشاكل (كالمخالفات أو الإعسار، وما إلى ذلك). وللسلطات المختصة أن تتخذ الترتيبات اللازمة لإجراء التفقدات المنتظمة.

1 الإجراءات

8- ينبغي للسلطات المختصة أن تقرر، بالاشتراك مع الجمعية الوطنية المختصة، ووفقاً للتشريعات الوطنية، الإجراءات الواجب اتخاذها فيما يتعلق بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي على أساس الشروط والمتطلبات المذكورة أعلاه. وينبغي لهذه الإجراءات أن تحدد بوجه خاص مهلة للنظر في طلبات الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي، على أن يُخطر مقدم الطلب بعد ذلك خطياً بالقرار المتخذ. وفي حالة الرفض، ينبغي أيضاً إخطار مقدم الطلب بإجراءات الاستئناف الممكنة.

6- مثال لتصريح للجمعيات لإصدار بطاقات النقل البري الدولي و العمل كضامن و مثال للإتفاقية

1-6 مثال لتصريح للجمعيات لإصدار بطاقات النقل البري الدولي و للعمل كضامن

1 - وفقا للمادة 6، الفقرة 1 من إتفاقية الجمارك بخصوص النقل الدولي للسلع تحت ستار بطاقات النقل البري الدولي (إتفاقية النقل البري الدولي، 1975) عمل في جنيف في 14 نوفمبر 1975 كما عدل فيما بعد (المشار إليه أسفله كتفاقية النقل البري الدولي)، ال... (اسم السلطات المختصة) ... من (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) بموجب هذا يفوض ال... (اسم الجمعية) لإصدار بطاقات النقل البري الدولي تحت ستار إتفاقية النقل البري الدولي و للعمل كضامن في (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) طالما تُمنَّه تماماً لأدنى الشروط و المطالب كما هو مشروط في الملحق 9، الجزء الأول من الإتفاقية.

2 - خصوصاً، ال... (اسم الجمعية) قد:

- (أ) وجود الجمعية المنبث لمدة عام على الأقل كمؤسسة راسخة تمثل مصالح قطاع النقل*،
- (ب) إثبات وضع مالي سليم وقدرات تنظيمية تمكنها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الإتفاقية..،
- (ج) دراية مثبتة لموظفيها في مجال التطبيق الصحيح للإتفاقية،
- (د) عدم ارتكابها جرائم خطيرة أو متكررة ضد الجمارك أو التشريعات الضرائبية،

*/ أنذر المذكرة التفسيرية 9، الجزء الأول. الفقرة 1 (أ) للمرفق 9 من إتفاقية النقل البري الدولي.

(ه) إثبات وجود اتفاق مكتوب أو أي صك قانوني آخر بين ال... . (اسم السلطات المختصة) من (اسم البلد/ جمارك أو اتحاد اقتصادي) و التولي هنا بما يتفق مع مؤن الملحق 9، الجزء الأول، الفقرة 1 (ف) من الاتفاقية(محاظ)،

(و) قبول الشروط الإضافية التالية و المطالب (إن وجد) :....

3 - في حالة عدم الامتثال الخطير أو المكرر لأدنى الظروف و المطالب المصرح بها في الملحق 9، الجزء الأول، من الاتفاقية، هذا التصريح سيُلغى من طرف... . (اسم السلطات المختصة) من (اسم بلد / جمارك أو اتحاد اقتصادي).

4 - التصريح تحت الشروط المشار إليها أعلاه، سيكون بدون الانحياز إلى المسؤوليات والديون من ال.... (اسم الجمعية) تحت اتفاقية النقل البري الدولي. هذا يعني أن إلغاء التصريح لإصدار بطاقات النقل البري الدولي و للعمل كضامن لن يؤثر على الديون المحتملة من طرف.... . (اسم الجمعية)في..... (اسم بلد / جمارك أو اتحاد اقتصادي)..... بخصوص عمليات تحت ستار بطاقات النقل البري الدولي و مقبول من طرف... . (اسم السلطات المختصة) قبل تاريخ الإلغاء لهذا التصريح وإصداره بنفسه و جمعيات أجنبية متنسبة لنفس المنظمة الدولية التي ينضم إليها هو ذاته .

5 - يجيء هذا التصريح ساري المفعول في التاريخ الذي أشار إليه الاتفاق المكتوب/أداة قانونية في الفقرة 2 (ه) أعلاه يدخل حيز التنفيذ .

2-6 مثال للإتفاقية*

وفقا للمرفق 9، الجزء الأول، الفقرة 1 (هـ) لاتفاقية الجمارك على النقل الدولي للسلع تحت ستار بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي، 1975) عمل في جنيف في 14 نوفمبر 1975، كما عدل فيما بعد (المشار إليه أسفله كاتفاقية النقل البري الدولي) ال... . (اسم السلطات المختصة) من (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) و ال... . (اسم الجمعية) بموجب هذا يتفق كما يلي:

3. أ) المهمة:

1 - يقبل هذه الاتفاقية في الشكل المناسب، وفقا لقانون قومي و الممارسة الإدارية، ال... . (اسم الجمعية) يتولى، وفقا للملحق 9، الجزء الأول من الاتفاقية، على:

(أ) الامتثال لجميع الالتزامات المبينة بوضوح في المادة 8 من الاتفاقية، خصوصا المحتواة في القسم ب أسفله،

(ب) قبول أعلى مبلغ مستحق دفعه عن كل بطاقة نقل بري دولي يكون قد حدد من... . (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) الذي/التي قد يدعى من طرف (اسم الجمعية) وفقا للمادة 8، الفقرة 3 من الاتفاقية، كما هو مشار بالتفصيل في القسم ج أسفله،

(ج) القيام على الدوام، وخاصة قبل طلبها الترخيص لقبول أشخاص في نظام النقل البري الدولي، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص استوفوا الحد الأدنى للشروط والمتطلبات كما هو مبين بوضوح في الجزء الثاني من هذا المرفق،

(د) تقدم ضمانها عن جميع المسؤوليات القانونية المتحملة من قبل (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) ... فيما يتعلق بالعمليات المغطاة ببطاقات النقل البري الدولي الصادرة منها ذاتها ومن الجمعيات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها،

*/ أو أي أداة قانونية أخرى وفقا للملحق 9، الجزء الأول، الفقرة 1 (هـ).

- (هـ) تقوم، عن طريق شركة تأمين أو مجموعة مصادر تأمين أو مؤسسة مالية، بتغطية جميع مسؤولياتها القانونية على نحو يرضي السلطات المختصة من ... (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) ... وسوف تغطي عقود التأمين أو الضمان المالي مجموع التزاماتها ومسؤولياتها القانونية فيما يتعلق بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة منها ذاتها أو من جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها،
- (و) السماح للسلطات المختصة بالتحقق من جميع السجلات والحسابات المحفوظة فيما يتعلق بإدارة نظام النقل البري الدولي،
- (ز) قبول أي إجراء يرمي إلى تحقيق تسوية فعالة للمنازعات الناشئة عن الاستعمال غير^{*} الملائم أو الاحتيالي لبطاقات النقل البري الدولي،
- (ح) يتفق أن أيّ عصيان مكرّر أو خطير بالشروط والمتطلبات الدنيا الحالية سيؤدّي إلى التصريح بإصدار بطاقات النقل البري الدولي ملغاة (كما هو مشترط في الفقرة 3 من مثال الاتفاقية)،
- (ط) تمتثل امتثالاً صارماً لقرارات السلطات المختصة التابعة من ... (اسم البلاد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) ... الناشئة فيه، فيما يتعلق باستبعاد الأشخاص وفقاً للمادة 38 من الاتفاقية والجزء الثاني من هذا المرفق،
- (ي) توافق على تنفيذها بإخلاص لجميع القرارات المعتمدة من اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي بقدر ما قبلتها السلطات المختصة التابعة ل ... (اسم البلاد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) التي أنشئت فيها الجمعية.

^{*} قد يكون ملحقاً بالاتفاقية.

4. ب) المسؤوليات (أنذر القسم أ، فقرة 1 (أ))

- 2 - ال.... (اسم الجمعية) يتعهد بدفع رسوم تصدير أو الاستيراد و الضرائب، معاً بأيّ فائدة تأخير، مستحق تحت القوانين الجمركية وتعليمات. . . . (اسم البلاد/جمارك أو اتحاد اقتصادي). . . . إذا مخالفة لوحظت بالارتباط مع عملية نقل بري دولي. سيكون هو مسؤول قانونياً، معاً و الأشخاص من من المبالغ مستحقة و التي ذكرت فوق ، لدفع مثل هذه المبالغ.
- 3 - تنلي مسؤولية الجمعية من بنود الاتفاقية. بشكل خاص، مسؤولية الجمعية ستشعر في الأوقات التي حدت في المادة 8، يفقر 4 من الاتفاقية.

5. ج) الضمان الأقصى لكل بطاقة نقل بري دولي (أنذر القسم أ، فقرة 1 (ب))

- 4 - المبلغ الأقصى الذي قد يطالب به السلطات المختصة التابعة ل.... (اسم بلد/جمارك أو اتحاد اقتصادي) من (اسم الجمعية) سيحدّد إلى مبلغ مساوي 50.000 (خمسون ألف) / * ، دولار الولايات المتحدة لكل بطاقة نقل بري دولي.
- 5 - في حالة نقل الكحول والتبغ، التفاصيل التي منها تسلّم الملحق 6، ملاحظة توضيحية 0.8.3 من إتفاقية النقل البري الدولي والتي تتجاوز مستويات العتبة المذكورة فيها، الكمية القصوى التي قد تدّعي بها السلطات المختصة. . . . (اسم البلاد/جمارك أو اتحاد اقتصادي). . . . من (اسم الرابطة). . . . سيحدّد إلى مبلغ مساو لـ \$ 200,000 أمريكي. (مائتين ألف) لكل "كحول / تبغ" أي آر كارنيت.
- 6 - قيمة الكميات المذكورة أعلاه في العملة الوطنية ستقرّر. . . . (يومياً/شهرياً/سنوياً). . . . على أساس. . . . (نسبة تحويل).

6. د) الدخول حيز النفاذ

7 - هذه الإتفاقية ستدخل حيز التنفيذ في.....(تاريخ) (شهر) (سنة)بشروط أن دليل وثائقي لتغطية كلّ المسؤوليات تحمّلت في..... (اسم البلاد/جمارك أو إتحاد إقتصادي)من قبل..... (اسم الرابطة)كما أشير إليه في الجزء أ.1 (هـ) المذكور أعلاه. في حالة عدم التزوّد بدليل وثائقي بهذا التاريخ، الإتفاقية ستدخل حيز التنفيذ في التاريخ الذي يزود فيه هذا الدليل الوثائقي.

8 - للجمعيات التي تنسبت إلى الإتحاد الدولي للنقل البري (أي آر يو) وبموجب التعليق المنبئى من قبل اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي في 1998 (الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/49، المرفق 2 كما عدلت ب الفقرتان 17 و 19 من الوثيقة TRANS/WP.30/51) دليل وثائقي قد يقدّم، ونسخة مصدقة من النصّ الكامل والتكاملي لعقد التأمين العالمي المبرم بين المؤمّنين الدوليين وكلّ من روابط عضو أي آر يو (IRU) كمستفيدين. وهو مقبول استثنائيا ، لفترة مؤقتة، الي أن يبرم عقد التأمين العالمي ويوقع من قبل ممثلين أي آر يو (IRU)، يتصرّف بشكل إفرادي ، نيابة عن المنظمات العضوة والطرف الثالث، ومن قبل ممثلين المؤمّنين الدوليين فقط. تحت هذه الظروف، سنقام شهادة التأمين من قبل المؤمّنين الدوليين، يذكر الاسم شركة التأمين واسم. . . . (اسم المنظمة). . . كمستفيد. أيّ تعديل في عقد التأمين العالمي يجب أن يصرح به فورا إلى إنتباه السلطات المختصة. . . . (اسم البلاد/جمارك أو إتحاد إقتصادي). . . .*/

*/ البنود في الأقواس المربعة [. . .] يشير إلى الحالة المعيّنة لنظام التأمين الدولي المدارة من قبل أي آر يو (IRU).

7. (ه) الإنهاء

9 - هذه الإتفاقية الحالية يمكن أن تنتهي من طرف واحد في أي وقت كان إذا المنظمة أو السلطات المختصة لها الرغبة في ذلك. الوقت للإخطار بإنهاء هذه الإتفاقية ستكون. . . . (أيام/شهر أقل من الوقت للإخطار لإنهاء التأمين أو عقد الضمان المالي كما أشير إليه في الجزء أ.1 (ه) المذكور أعلاه). . . . [للمنظمات العضوة في الإتحاد الدولي للنقل البري (أي آر يو IRU) وبموجب التعليق ذو الصلة المتبني من قبل اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي في 1998 عبر [TRANS/WP.30/AC.2/49، المرفق 2 كما عدلت ب TRANS/WP.30/51 الفقرة 17 و 19] الوقت للإخطار لإنهاء عقد التأمين العالمي المبرم بين المؤمّنين الدوليين وكلّ عضو من رابطة الإتحاد الدولي للنقل البري (أي آر يو) كمستفيدين سيكونون ستة أشهر*]

10 - إنهاء هذه الإتفاقية سيكون بدون المساس بالمسؤوليات (اسم المنظمة). . . . تحت إتفاقية النقل البري الدولي. هذا يعني أنّ إنهاء الإتفاقية لن يؤثر على المسؤوليات المحتملة من. . . . (اسم المنظمة). . . . في. . . . (اسم البلاد / جمارك أو إتحاد إقتصادي). . . . بالإرتباط مع عمليات تحت ستار بطاقات النقل البري الدولي التي قبلت من قبل (اسم السلطات المختصة) قبل تاريخ إنهاء هذه الإتفاقية ذاتها وأصدرت لوحدها وبالالمنظمات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية كالتالي هي نفسها تنتسب لها.

11 - التاريخ وتوقيع السلطات المختصة والمنظمة.

*/ البنود في الأقواس المربعة [. . .] يشير إلى الحالة المعيّنة لنظام التأمين الدولي المدارة من قبل أي آر يو (IRU).

7- بطاقة نقل بري دولي

1-7 مثال لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب

1- أعد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، بالتعاون مع سلطات الجمارك في ألمانيا وإيطاليا وسويسرا وتركيا وكذلك الاتحاد الدولي للنقل البري، في عامي 2002-2003 مثالاً على بطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب ويمكن أن تستخدم كنموذج لمتعهدي النقل وسلطات الجمارك من أجل ملء بطاقة النقل البري الدولي على نحو سليم. ويراعي المثال التعديلات التي أدخلت على شكل البطاقة (المرفق 1 بالاتفاقية)، والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 2002 (التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، و دخل حيز النفاذ في 12 أيار/مايو 2002).

2- ومن المعروف أن بعض التعقيدات الكبرى في إجراءات التخليص الجمركي هي نتيجة حالات يندر حدوثها عملياً. وفيما يتعلق بإجراءات النقل البري الدولي، فإن تلك الحالات غير النظامية تشير إلى عمليات النقل البري الدولي التي تغطي عدة مكاتب جمركية للمغادرة و/أو المقصد (المادة 18 من الاتفاقية)، أو تشمل وقف العمل بإجراءات النقل البري الدولي وفقاً للمادة 26 من الاتفاقية. ولنتناول جميع هذه القضايا، استحدث المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي مثالاً معقداً، يجمع بين السمات التالية:

- (أ) يمثل عملية نقل نموذجية؛
- (ب) يغطي أقصى عدد مسموح به من المكاتب الجمركية للمغادرة والمقصد، أي أربعة؛
- (ج) يوجد مكتبان جمركيان للمغادرة في البلد ذاته؛
- (د) يوجد مكتبان جمركيان للمقصد في بلدين مختلفين؛
- (هـ) يشمل وقف العمل بإجراءات النقل البري الدولي خلال مرحلة من مراحل النقل الدولي التي لا تجري برأ.

وترد تفاصيل خط الرحلة في الجدول أدناه:

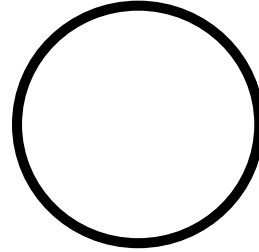
المكتب الجمركي، البلد	الوضع	التعليق
ترايزون، تركيا	مكتب مغادرة (1)	
إيرينكاوي، تركيا	مكتب مغادرة (2)	
حيدرآسا، تركيا	مكتب خروج	وقف عملية النقل البري الدولي
تتقل السلع بحراً من تركيا إلى إيطاليا بموجب وقف إجراء النقل البري الدولي.		
مرفأ تراسست، إيطاليا	مكتب دخول	تُستأنف إجراءات النقل البري الدولي
بورتو، كياسو، إيطاليا	مكتب خروج	
كياسو - سترادا، سويسرا	مكتب دخول	
بيرن، سويسرا	مكتب المقصد (1)	الاستكمال الجزئي.* وفقاً للمرفق 10 من الاتفاقية، ينبغي للمكتب الجمركي أن يحوّل إلى نظام مراقبة دولي لبطاقات النقل البري الدولي البيانات المطلوبة المتعلقة بالاستكمال الجزئي لعملية النقل البري الدولي. وللإطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفصل ... من دليل النقل البري الدولي.
بازل، سويسرا	مكتب خروج	
فايل أم راين، ألمانيا	مكتب دخول	
فرايبورغ، ألمانيا	مكتب المقصد (2)	الاستكمال النهائي.* وفقاً للمرفق 10 من الاتفاقية، ينبغي للمكتب الجمركي أن يحوّل إلى نظام مراقبة دولي لبطاقات النقل البري الدولي البيانات المطلوبة المتعلقة بالاستكمال النهائي لعملية النقل البري الدولي. وللإطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفصل ... من دليل النقل البري الدولي.

3- ويرد أنه مثال على بطاقة مستكملة على النحو الواجب للنقل البري والدولي.

*/ للإطلاع على التعاريف، يرجى الرجوع إلى التعليق على المادة 21 " استكمال عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي للخروج (في الطريق) وفي المكتب الجمركي المقصد".

IRU - Union Internationale
des Transports Routiers

CARNET TIR*



14 vouchers No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 01.07.2003 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce
Issued by
and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire TÜRKSPED MEHMET PİR Milleterarası Nakliyat A.Ş.
Holder
Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association
émétrice
et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the
issuing association and stamp of that
association:



5. Signature du secrétaire
de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international
organization:

Signature of Secretary-General of IRU

Stamp and signature of UCCIMCCE

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ Turkey
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination Switzerland, Germany
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾
34 ZH 6945

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
No. 118932.2645 of 02.10.2002

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

Signature of the TIR Carnet holder

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	28.05.2003
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Trabzon)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003		
21. Registered by the Customs office at Trabzon	under No. 006494		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Trabzon		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 006494			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 11			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
		28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collics, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	28.05.2003
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Trabzon)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Erenköy	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Trabzon	under No. 006494	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
TIR CARNET NO			
PAGE 2			
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at Erenköy		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			
		30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	

VOUCHER N° 1 PAGE 3		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office	4300	
EF 001 - 1000	For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Erenköy	under No. 072564		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 3		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Erenköy		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 072564		30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
3. Seals or identification marks applied One seal No. 693			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			

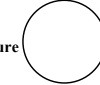


VOUCHER N° 2 PAGE 4		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Haydarpaşa	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Erenköy	under No. 072564	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
TIR CARNET NO			
PAGE 4			
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at Haydarpaşa		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			
The TIR transport is suspended for the sea leg and is to be resumed in Italy.		31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	

VOUCHER N° 1 PAGE 5		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00		
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 5		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Porto of Trieste		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. A/5 n.7		02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)	
3. Seals or identification marks applied			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			

VOUCHER N° 2 PAGE 6		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Ponte Chiasso, 075140	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 6		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at Ponte Chiasso		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			
		03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	

VOUCHER N° 1 PAGE 7		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakdiyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakarköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	18. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office	4300	
EF 001 - 1000	For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada	under No.		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 7 of TIR CARNET No			
1. Accepted by the Customs office at Chiasso-Strada		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____		03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)	
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			

VOUCHER N° 2 PAGE 8		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
1. Customs office Bern	800		
2. Customs office Freiburg	1500		
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Bern, 166	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada	under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 800	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
TIR CARNET No		PAGE 6	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 8		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 800			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			
		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	

VOUCHER N° 1 PAGE 9		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB-001-800	Trabzon Customs office For Bern: Fowels, boxes, 800 packages	5600	One seal No.-693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. I/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature _____	
3. Customs office _____			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Bern	under No. _____		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied One seal No. I/27F		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			

VOUCHER N° 2 PAGE 10		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. I/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Basel, 180	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Bern	under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)	
TIR CARNET No		PAGE 10	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 10 of TIR		No	
1. Arrival certified by the Customs office at Basel/Weil am Rhein-Autobahn, 180		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)		04.06.2003 Stamp and signature (Basel)	
4. New seals affixed			
5. Reservations			

VOUCHER N° 1 PAGE 11		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB-001-800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein-Autobahn			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein-Autobahn	under No. 0639		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 11		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Weil Am Rhein - Autobahn		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 0639		04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	
3. Seals or identification marks applied			
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			

VOUCHER N° 2 PAGE 12		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	5600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern) One seal No. 693 One seal No. I/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
CD 1 - 500		4300	
EF 001 - 1000		3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein/Autobahn		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Freiburg	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein	under No. 0639	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 1500	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
TIR CARNET No		PAGE 12	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 12		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at Freiburg		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 1500			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			
		05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	

2-7- أفضل الممارسات فيما يتعلق باستخدام بطاقة النقل البري الدولي

(أ) قواعد عامة بشأن استخدام بطاقة النقل البري الدولي
(المرفق 1 لاتفاقية النقل البري الدولي)

1- الإصدار. يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في البلد الذي قيم فيه حامل البطاقة أو في بلد المغادرة.

2- اللغة. تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة 1 من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً؛ وتتضمن بطاقة النقل البري الدولي "الأحكام المتعلقة باستخدام بطاقة النقل البري الدولي" التي ترد باللغة الفرنسية في الصفحة 2 من الغلاف وباللغة الإنكليزية في الصفحة 3 من الغلاف. كما يمكن إدراج صفحات إضافية أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.

ويمكن طباعة البطاقات المستخدمة في عمليات نقل بري دولي داخل شبكة ضمانات إقليمية بأية لغة أخرى من اللغات الرسمية للأمم المتحدة ما عدا الصفحة الأولى من الغلاف، حيث تطبع البنود فيها أيضاً بالإنكليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستخدام بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة 2 من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة 3 من الغلاف.

3- الصلاحية. تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي ببلد المقصد، شريطة أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند 1 من الصفحة 1 من الغلاف).

4- عدد البطاقات. يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي لمجموعة من المركبات (قاطرة ومقطورة) أو لعدة حاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند 10(د) أدناه).

5- عدد مكاتب الجمارك في بلد المغادرة وبلد المقصد. يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة وبلاد الوجهة، شريطة ألا يزيد عددها الإجمالي عن أربعة مكاتب. ولا يجوز تقديم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد إلا إذا كانت جميع مكاتب الجمارك في بلد المغادرة قد قبلت تلك البطاقة (انظر أيضاً القاعدة 10(هـ) أدناه).

6- عدد الاستمارات. عندما يكون هناك مكتب جمارك واحد في بلد المغادرة ومكتب جمارك واحد في بلد المقصد، يجب أن تتضمن بطاقة النقل البري الدولي ما لا يقل عن ورقتين لبلد المغادرة وورقتين لبلد المقصد وورقتين لكل بلد يتم عبوره. ويلزم صفحتان إضافيتان لكل مكتب جمارك إضافي في بلد المغادرة (أو المقصد).

7- تقديم البطاقة في مكاتب الجمارك. تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/لحاويات في كل مكتب جمارك مغادرة ومكتب جمارك عبور ومكتب جمارك المقصد. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب للجمارك في بلد المغادرة بتوقيع البند 17 الذي يلي بيان البضائع ووضع ختم التاريخ على جميع القسائم التي ستستخدم في الجزء المتبقي من الرحل.

(ب) كيفية تعبئة بطاقة النقل البري الدولي

8- المحو والكتابة فوق البيانات الأصلية. لا يجوز المحو أو الكتابة فوق بيانات أصلية في بطاقة النقل البري الدولي. ويصحح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي أجرى التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصدق السلطات الجمركية على ذلك.

9- المعلومات المتعلقة بالتسجيل. عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشياء المقطورات، يبين رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.

10- بيان البضائع:

(أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق لسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يكون المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتقديماً لما قد يترتب على ذلك الشرط من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالنصوص المترجمة المطلوبة.

(ب) ينبغي طباعة البيانات الواردة في بيان البضائع بواسطة الآلة الكاتبة أو نسخها بحيث تكون مقروءة بوضوح على جميع الصفحات. ولن تقبل سلطات الجمارك أية صفحات غير مقروءة.

(ج) يجوز أن ترفق بالقسائم صفحات منفصلة من نفس النموذج مثل بيان البضائع أو القسائم التجارية التي تقدم جميع المعلومات المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع القسائم البيانات التالية:

ا. عدد الصفحات المرفقة (الخانة 8)؛

اا. عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (الخانات من 9 إلى 11).

(د) عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، يُشار إلى محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع).

(هـ) بالمثل، إذا كان ثمة أكثر من مكتب جمارك في بلد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تجري مراقبتها أو يفترض مراقبتها في كل مكتب جمارك تُكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.

11- قوائم التغليف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك. عندما تطلب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة 2 من غلاف البطاقة. إضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في الخانة 8 من جميع القسائم.

12- التوقيع. يجب أن تكون جميع القسائم (البندان 14 و15) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.

13- وترد في المرفق 1 تعليمات عن كيفية تعبئة كل خانة من خانات بطاقة النقل البري الدولي.

ج) تناول القسائم الخاصة ببطاقة النقل البري الدولي من جانب مختلف المكاتب الجمركية أثناء عملية النقل البري الدولي

1. الورقة الصفراء ليست لاستخدام الجمارك

14- ليس للورقة الصفراء أي قيمة قانونية، لأنها ليست جزءاً من اتفاقية النقل البري الدولي. وقد أدرجت في بطاقة النقل البري الدولي لسببين: '1' لتقدم ترجمة لأسماء الخانات في القسيمتين رقم 1/رقم 2 بلغة بلد المغادرة و'2' للاحتفاظ بسجل للبيانات المستقاة من بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي بعد نزع جميع قسائم البطاقة أثناء عملية النقل البري الدولي. ويقوم حامل بطاقة النقل البري الدولي بتعبئة الورقة الصفراء بنفس الطريقة التي يملأ بها القسائم. ولا يفترض في سلطات الجمارك أن تقوم بتعبئة و/أو ختم الورقة الصفراء، باستثناء الحالات التي يطلب فيها حامل بطاقة النقل البري الدولي التصديق على التغييرات التي أدخلت. ولا يجوز نزع الورقة الصفراء.

2. القسيمان رقم 1/رقم 2 والأرومتان رقم 1/رقم 2

15- يرد أدناه توضيح لاستخدام قسائم بطاقة النقل البري الدولي من خلال المثال التالي الأكثر بساطة: يبدأ النقل البري الدولي في هذا المثال في مكتب جمارك المغادرة في البلد ألف ثم يمر بمكتب جمارك الخروج (العابر)، ويدخل البلد باء من خلال مكتب جمارك الدخول (العابر) وينتهي في مكتب جمارك المقصد في البلد باء. ويرد لاحقاً شرح لكيفية استخدام القسائم في حالات أكثر تعقيداً.

(أ) مكتب جمارك المغادرة في البلد ألف⁽¹⁾

يكمل مكتب جمارك المغادرة الخانات التالية في القسيمة رقم 1 (صفحة 1 من بطاقة النقل البري الدولي) والقسيمة رقم 2 (صفحة 2): الخانة "For Official Use" (للاستعمال الرسمي)⁽²⁾ والخانات 18 ومن 20 إلى 23 (عند الاقتضاء). كما يقوم هذا المكتب بتعبئة الخانتين 16 و17 في جميع صفحات بطاقة النقل البري الدولي ويستكمل الخانات 1-3 و5 و6 على الأرومة رقم 1 (الصفحة 1). ثم يقوم مكتب المغادرة بإزالة القسيمة رقم 1 (صفحة 1) ويرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها لبدء عملية النقل البري الدولي.

¹ تركز الأوصاف الواردة أدناه على تعبئة قسائم بطاقة النقل البري الدولي ومعالجتها أكثر مما تركز على المراقبة التي يقوم بها موظفو الجمارك. وللحصول على تفاصيل تتعلق بضوابط الجمارك، يرجى الرجوع إلى مواد اتفاقية النقل البري الدولي فضلاً عن المذكرات التفسيرية والتعليقات. فالضوابط التي ينفذها رجال الجمارك في مكتب المغادرة، على سبيل المثال، ترد بها قائمة في المادة

19.

² لمعرفة الخانات التي ينبغي تعبئتها في حالة معينة، وفيما يلي، يرجى الرجوع إلى الأوصاف الواردة في الجدول 1.

(ب) مكتب جمارك الخروج (العابر) من البلد ألف

يكمل مكتب جمارك الخروج تعبئة الخانات التالية على القسيمة رقم 2 (الصفحة 2 من بطاقة النقل البري الدولي): 24 و 25 (عند الاقتضاء)، و 27 (عند الاقتضاء)، و 28. كما أنه يقوم بتعبئة الخانتين 1 و 2 (عند الاقتضاء)، و 4 (عند الاقتضاء)، و 5 (عند الاقتضاء) و 6 على الأرومة رقم 2 (الصفحة 2). ثم يقوم مكتب الخروج بإزالة القسيمة رقم 2 (الصفحة 2) ويُرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها لمواصلة عملية النقل البري الدولي. وينبغي بعدئذٍ أن يقوم مكتب الخروج بتصفية عملية النقل البري الدولي (يرجى الرجوع إلى مثال أفضل الممارسات في الفصل 3-5 من كتيب النقل البري الدولي).

(ج) مكتب جمارك الدخول (العابر) إلى البلد باء

يكمل مكتب جمارك الدخول الخانات التالية في القسيمة رقم 1 (صفحة 3 من بطاقة النقل البري الدولي) والقسيمة رقم 2 (صفحة 4): الخانة "For Official Use" (للاستعمال الرسمي) (عند الاقتضاء)، والخانتان 18 و 19 (عند الاقتضاء) والخانات من 20 إلى 23. كما يقوم المكتب بتعبئة الخانات 1 و 2 و 3 (عند الاقتضاء)، والخانة 4 (عند الاقتضاء) والخانتين 5 و 6 على الأرومة رقم 1 (الصفحة 3). ثم يقوم مكتب الدخول بإزالة القسيمة رقم 1 (الصفحة 3) ويُرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها لمواصلة عملية النقل البري الدولي.

(د) مكتب جمارك المقصد في البلد باء

يكمل مكتب جمارك المقصد تعبئة الخانات التالية على القسيمة رقم 2 (صفحة 4 من بطاقة النقل البري الدولي): 24 و 25 (عند الاقتضاء)، و 26 و 27 (عند الاقتضاء)، و 28. كما يقوم بتعبئة الخانتين 1 و 2 (عند الاقتضاء)، والخانتين 3 و 4 (عند الاقتضاء)، والخانة 5 (عند الاقتضاء) والخانة 6 على الأرومة رقم 2 (صفحة 4). ثم يقوم مكتب بلد المقصد بإزالة القسيمة رقم 2 (الصفحة 4) ويرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها. بعد هذا، ينبغي أن يقوم مكتب بلد المقصد بتصفية عملية النقل البري الدولي (يرجى الرجوع إلى مثال أفضل الممارسات في الفصل 3-5 من كتيب النقل البري الدولي).

(هـ) حالة وجود عدة بلدان عبور

في حالة وجود عدة بلدان عبور، يتصرف كل مكتب جمارك من مكاتب الخروج أو الدخول (العابر) وفقاً للإجراءات الواردة في الفقرتين (ب) و(ج) أعلاه على التوالي. وتستخدم لكل بلد عبور صفحتان إضافيتان (القسيمة رقم 1/الأرومة رقم 1 والقسيمة رقم 2/الأرومة رقم 2).

(و) وجود عدة مكاتب جمارك في بلد المغادرة

في حالة وجود عدة مكاتب جمارك في بلد المغادرة، ينبغي تعديل الإجراء الوارد في الفقرة (أ) أعلاه على النحو التالي. ولا يقوم بتعبئة الخانتين 16 و17 في جميع الصفحات المتبقية من بطاقة النقل البري الدولي إلا آخر مكتب جمارك في بلد المغادرة، بينما لا يكمل مكتب جمارك المغادرة السابق (أو مكاتب جمارك المغادرة السابقة) هاتين الخانتين إلا في القسمتين رقم 1 ورقم 2. وباستثناء مكتب جمارك المغادرة الأول، يتصرف أي مكتب من مكاتب الجمارك اللاحقة في بداية الأمر بوصفه مكتب جمارك خروج (عابر) تمشياً مع الفقرة (ب) وعندئذٍ فقط بوصفه مكتب جمارك مغادرة تمشياً مع الفقرة (أ) أعلاه. ويتطلب الأمر في كل مكتب مغادرة آخر صفحتان إضافيتان (القسيمة رقم 1/الأرومة رقم 1 والقسيمة رقم 2/الأرومة رقم 2).

(ز) وجود عدة مكاتب جمارك في بلد المقصد

في حالة وجود عدة مكاتب جمارك في بلد مقصد، لا يتبع الإجراء المذكور في الفقرة (د) أعلاه إلا آخر مكتب من هذه المكاتب. ويتصرف أي مكتب من مكاتب الجمارك السابقة في بداية الأمر بوصفه مكتب جمارك مقصد، وفقاً للإجراءات الواردة في الفقرة (د)، وعندئذٍ فقط بوصفه مكتب جمارك دخول (عابر) تمشياً مع الفقرة (ب) أعلاه. وبعد تفريغ البضائع وإزالة أختامها الجمركية يشطب بيانها من القوائم المتبقية في بطاقة النقل البري الدولي ويضاف بيان الأختام الجمركية الجديدة التي يجري تثبيتها. ويتطلب الأمر في كل مكتب إضافي من مكاتب بلد المقصد صفحتان إضافيتان (القسيمة رقم 1/الأرومة رقم 1 والقسيمة رقم 2/الأرومة رقم 2).

3. القوائم غير المستخدمة لبطاقة النقل البري الدولي

16- إذا بقيت، بعد نهاية عملية النقل البري الدولي، في (آخر) مكتب من مكاتب جمارك المقصد، بعض القوائم غير المستعملة في بطاقة النقل البري الدولي، ينبغي أن تبطلها سلطات الجمارك بشكل ظاهر للعيان (عبر شطبها أو ثقبها وما إلى ذلك)، بغية تفادي إمكانية استخدامها لأغراض احتيالية.

د) استخدام بطاقة النقل البري الدولي في الحالات غير العادية

1. العوارض أو الحوادث، والتقرير المصدق

17- في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادثة أثناء العبور، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، إذا كان هناك مكتب جمارك قريب، أو، إذا لم يكن ذلك ممكناً، يبادر بالاتصال بأية سلطات أخرى من سلطات البلد المختصة. وتتولى السلطات المعنية، بالسرعة الممكنة، تحرير التقرير المصدق (في الصفحة الأخيرة من بطاقة النقل البري الدولي). وإذا حررت السلطات غير الجمركية التقرير المصدق، يجب على حامله أن يبلغ الجمارك عن الحادثة أو العارض، لأن الجمارك هي الجهة الوحيدة التي يمكن أن تقرر ما إذا كانت المركبة صالحة لمواصله نقل البضائع تحت أختام الجمارك وأن تضع هذه الأختام على الحاوية لما تبقى من الرحلة. بالإضافة إلى ذلك، تخول الجمارك دون غيرها ضمان المراقبة التامة للبضائع المنقولة .

18- وفي حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في الفقرة 17 أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. وما لم تتضمن البطاقة العبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة"، يجب أن تكون المركبة أو الحاوية البديلة مرخصة لنقل البضائع المختومة بختم الجمارك. علاوة على ذلك، يجب أن تختم البضائع وتدرج بيانات الختم في التقرير المصدق. غير أنه، في حال عدم وجود مركبة أو حاوية مرخصة، يجوز نقل البضائع إلى مركبة أو حاوية غير مرخصة، شريطة أن تتوفر فيها ضمانات وافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية البت فيما إذا كانت هي أيضاً ستسمح بمواصله نقل تلك البضائع بواسطة تلك المركبة أو الحاوية بموجب بطاقة النقل البري الدولي.

19- وفي حال وجود خطر محقق يستوجب تفريغ كامل الحمولة أو جزء منها فوراً، يجوز للناقل أن يتخذ هذا الإجراء بمبادرة منه ودون طلب أو انتظار أي إجراء من قبل السلطات المذكورة في البند 17 أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لاتخاذ ذلك الإجراء حرصاً على سلامة المركبة أو الحاوية أو الشحنة. وحال اتخاذه ما قد تقتضيه الحالة الطارئة من تدابير وقائية، عليه إبلاغ إحدى السلطات المذكورة في البند 17 أعلاه بغية التحقق من الوقائع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.

- 20- ويظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي. وإذا لزم الأمر، يمكن لمكاتب الجمارك في البلدان التالية تصوير التقرير المصدق للاحتفاظ بنسخ منه في ملفاتها.
- 21- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة ببطاقة النقل البري الدولي ذاتها، توصي الجمعيات المقكرة للبطاقة بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان المرور.
- 22- ويبين المرفق 2 كيفية تعبئة التقرير المصدق لبطاقة النقل البري الدولي.

2. حجز بطاقة النقل البري الدولي

- 23- يجوز للسلطات المختصة، بصورة استثنائية، حجز بطاقة النقل البري الدولي، على سبيل المثال، إذا كانت غير صالحة أو لأغراض التحقيق. وفي هذه الحالات، تعاد إلى حامل البطاقة الزاوية المرقمة (الاستمارة) الموجودة على الغلاف الخلفي لبطاقة النقل البري الدولي، والتي يسهل فصلها. وعلى السلطة التي حجزت بطاقة النقل البري الدولي أن تختتم الاستمارة وتوقعها. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي الإشارة إلى التفاصيل المتعلقة بهذه السلطة وبالمكان والتاريخ. وفي أول فرصة، ينبغي إعادة بطاقة النقل البري الدولي إلى الجمعية الوطنية المختصة في البلد الذي حُجزت فيه.

3. البضائع الضخمة أو الثقيلة

- 24- في حالة لسلع الضخمة أو الثقيلة، يجب أن يحمل غلاف بطاقة النقل البري الدولي وجميع قسائمها ختماً يبين كونها "بضاعة ضخمة أو ثقيلة" بأحرف بارزة بالإنكليزية أو الفرنسية.

4. الاستخدام المتتابع لبطاقتين من بطاقات النقل البري الدولي

- 25- يجوز لمتعهد النقل أن يستخدم بطاقتين من بطاقات النقل البري الدولي على نحو متتابع في عملية نقل واحدة في حالات استثنائية، ومنها، على سبيل المثال، إذا كان عدد القسائم في بطاقة واحدة من بطاقات النقل البري الدولي لا يكفي لتنفيذ عملية النقل بالكامل أو بهدف زيادة الحد الأقصى المسموح به لعدد أماكن التحميل والتفريغ. وفي هذه الحالات، يمكن إنهاء أول بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي في مكتب جمارك كما يمكن لنفس المكتب أن يقبل بطاقة جديدة وأن يقبل استخدامها للفترة المتبقية من الرحلة. وبالتالي، يصبح مكتب الجمارك هذا مكتب جمارك المقصد بالنسبة لبطاقة النقل البري الدولي الأولى، ومكتب جمارك المغادرة بالنسبة لبطاقة النقل البري الدولي الثانية. ويجب وضع إشارات في كل بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي لتبيان هذا الأمر. ولاستيفاء الشروط المنصوص عليها في المادة 2 من الاتفاقية، لا بد من استخدام بطاقتي النقل البري الدولي لاجتياز الحدود مرة واحدة على الأقل.

5. الاستخدام المتزامن لعدة بطاقات نقل بري دولي

26- تمشياً مع الفقرة 1 من المادة 17 من اتفاقية النقل البري الدولي، يمكن إصدار بطاقة نقل بري دولي منفصلة لكل مركبة برية أو حاوية، حتى لو كانت المركبة جزءاً من مجموعة مركبات تسافر معاً أو كانت عدة حاويات محملة على مركبة برية واحدة. وفي هذه الحالات، ينبغي أن يشير مكتب (مكاتب) الجمارك إلى كل أرقام مراجع تلك البطاقات في خانة "للاستعمال الرسمي" وذلك على كل القسائم في كل بطاقة نقل بري دولي مقبولة. وفيما يتعلق بنقل شحنة مختلطة تضم بضائع عادية وبضائع ضخمة أو ثقيلة، ثمة حاجة إلى بطاقة نقل بري دولي منفصلة لتغطية نقل البضائع العادية (انظر أيضاً الفقرة 24 أعلاه). وينبغي أن تنطبق القاعدة نفسها في حالة مركبة برية جرى تصديرها بوصفها بضاعة لكنها تسيّر على عجلاتها وتحمل سلعاً عادية أخرى.

6. تعليق عملية نقل بري دولي

27- إذا جرى تعليق عملية نقل بري دولي وفقاً لأحكام المادة 26 من اتفاقية النقل البري الدولي، ينبغي أن يقوم آخر مكتب جمارك قبل التعليق بكتابة ما يلزم حيال ذلك في الخانة رقم 5 من الأرومة 2 ذات الصلة من بطاقة النقل البري الدولي.

7. الاستخدام المتزامن للقسمتين رقم 1 ورقم 2 من جانب مكتب جمارك واحد

28- في ظروف استثنائية، قد لا يكون حامل بطاقة النقل البري الدولي في وضع يمكنه من الاستمرار في عملية نقل بري دولي، على سبيل المثال، إذا كان لا يستطيع دخول بلد مقصد أبعد منه سابقاً وفقاً للمادة 38. وعلى الرغم من أن عملية النقل البري الدولي لا يمكن أن تبدأ في بلد المقصد، ينبغي في مثل هذه الحالة أن يتصرف مكتب الدخول بوصفه آخر مكتب في بلد المقصد وأن يضمن الإنهاء السليم لعملية النقل البري الدولي بأسرها. وللقيام بذلك، ينبغي لمكتب جمارك الدخول أن ينهي فوراً عملية النقل البري الدولي من خلال المعالجة المتزامنة للقسمتين رقم 1 ورقم 2، تمشياً مع الفقرتين (أ) و(د) من الفرع ثالثاً - باء أعلاه. كما ينبغي إبلاغ نظام المراقبة الدولية بالبيانات المطلوبة، كما هو منصوص عليه في المرفق 10 من الاتفاقية.

8. المعاينة أثناء العبور

29- إذا قامت سلطات الجمارك، تمشياً مع المادة 24، بإجراء معاينة لحمولة مركبة برية، أو مجموعة من المركبات أو لحاوية أثناء الرحلة أو في مكتب جمارك عبور، عليها أن تسجل على القسائم وعلى الأرومات المقابلة المستخدمة في بلدها، وعلى القسائم المتبقية في بطاقة النقل البري الدولي، تفاصيل الأختام الجديدة الموضوعة والمعاينات المنفذة.

9. الحراسة

30- عندما تحرس المركبات البرية على نفقة الناقل تمشياً مع المادة 23، توصى السلطات الجمركية، بناء على طلب الناقل، بإدراج كلمة "حراسة" في الأرومة رقم 1 من بطاقة النقل البري الدولي في خانة البند 5 "متفرقات" تليها إشارة مختصرة للأسباب التي أدت إلى اشتراط هذه الحراسة.

المرفق الأول

تعبئة خانات بطاقات النقل البري الدولي

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
الصفحة 1 من الغلاف 1- صالحة لقبول البضائع لدى مكتب جمارك المغادرة حتى تاريخ ...	الجمعية	تاريخ انتهاء الصلاحية (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، الذي لا يجوز بعده تقديم البطاقة من أجل قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة. وبشرط قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة في تاريخ انتهاء الصلاحية أو قبله، تظل البطاقة صالحة حتى نهاية عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد. [ملاحظة: لا يُسمح بأية تصويبات في هذه الخانة.]
2- جهة الإصدار	المنظمة الدولية أو الجمعية	اسم جهة الإصدار الوطنية.
3- حامل البطاقة	الجمعية	رقم تعريف حامل البطاقة واسمه وعنوانه وبلده. يسند رقم تعريف خاص وفريد لحامل البطاقة من جانب الجمعية الضامنة (بالتعاون مع المنظمة الدولية التي تنتسب لها الجمعية) وفقاً للشكل الموحد التالي: "AAA/BBB/XX...X"
		حيث يمثل "AAA" رمزا ثلاثي الحروف للبلد الذي صدر فيه التصريح لمستعمل بطاقات النقل البري الدولي تمثيلاً مع نظام التصنيف المعتمد في المنظمة العالمية للتوحيد القياسي (إيزو). وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز البلدان للدول الأطراف في اتفاقية النقل البري الدولي كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية؛
		وحيث يمثل "BBB" رمزا ثلاثي الأرقام للجمعية الوطنية التي صرح من خلالها لحامل بطاقة النقل البري الدولي باستخدامها، تمثيلاً مع نظام التصنيف الذي أنشأته المنظمة الدولية ذات الصلة التي تنتمي إليها الجمعية، بما يوفر تعريفاً لا لبس فيه لكل رابطة وطنية. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز الجمعيات الوطنية كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية؛

بيانات/معلومات يتعين ذكرها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	رقم الخانة ووصفها
وحيث يمثل "XX...X" أعدادا متتالية (أقصاها 10 أرقام) تُعرّف الشخص المصرح له باستخدام بطاقة نقل بري دولي عملاً بأحكام المرفق 9، الجزء الثاني من اتفاقية النقل البري الدولي. ومتى صدر رقم التعريف لا يجوز استخدامه مرة أخرى حتى وإذا لم يعد الشخص الذي أسند له هذا الرقم حاملاً لبطاقة نقل بري دولي.		
ختم وتوقيع الجمعية المُصدرة.	الجمعية	4- توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وختم الجهة
توقيع (ختم) أمين المنظمة الدولية.	المنظمة الدولية	5- توقيع أمين المنظمة الدولية
بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.	حامل البطاقة	6- بلد/بلدان المغادرة
بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث ينتهي النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.	حامل البطاقة	7- بلد/بلدان المقصد
رقم أو أرقام تسجيل المركبة (المركبات) البرية ولا يقتصر ذلك على المركبة البرية ذات المحرك (مثل الوحدات القاطرة)، بل تشمل أيضاً العربات المقطورة أو شبه المقطورة المقترنة بها. وعندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يُبين رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.	حامل البطاقة	8- رقم/أرقام تسجيل الناقل/الناقلات
رقم وتاريخ إصدار (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (ثلاث أرقام) شهادة (شهادات) الموافقة على البطاقة.	حامل البطاقة	9- شهادة/شهادات قبول الناقل/الناقلات البرية (رقمها وتاريخها)
رقم (أرقام) الحاوية (الحاويات)، حيثما ينطبق ذلك.	حامل البطاقة	10- رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات
ملاحظات مختلفة، مثل كتابة عبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة".	الجمعية أو حامل البطاقة	11- الملاحظات
توقيع حامل البطاقة أو ممثله، للمصادقة على صحة المعلومات الواردة في الخانات 6-11 في الصفحة 1 من الغلاف.	حامل البطاقة	12- توقيع حامل البطاقة

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
القسيمة رقم 1 (بيضاء)		
1- رقم بطاقة النقل البري الدولي	المنظمة الدولية	الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي.
2- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	حامل البطاقة	إذا اقتضى الأمر، اسم ومكان المكتب (المكاتب) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع. يمكن لعدد مكاتب المغادرة أن يتراوح من 1 إلى 3 بحسب عدد مكاتب المقصد (البند 12 أدناه). ويجب ألا يتعدى العدد الإجمالي لمكاتب جمارك المغادرة أو المقصد أربعة مكاتب.
3- اسم المنظمة الدولية	المنظمة الدولية	اسم و/أو شعار المنظمة الدولية
للاستخدام الرسمي	سلطة جمارك	أي معلومات لتسهيل الرقابة الجمركية، مثل رقم وثيقة الجمارك السابقة، واسم مكتب الجمارك الذي يجب أن تعاد إليه القسيمة رقم 2 الخ، والعنوان الكامل لهذا المكتب.
4- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	حامل البطاقة	رقم تعريف حامل البطاقة واسمه وعنوانه وبلده. للاطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الخانة 3 من الصفحة 1 من الغلاف.
5- بلد/بلدان المغادرة	حامل البطاقة	البلد (البلدان) (الاسم أو الرمز) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
6- بلد/بلدان المقصد	حامل البطاقة	بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث ينتهي النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
7- رقم/أرقام تسجيل الناقل/الناقلات البرية	حامل البطاقة	رقم أو أرقام تسجيل المركبة (المركبات) البرية، ولا يقتصر ذلك على المركبة البرية ذات المحرك (مثل الوحدات القاطرة)، بل يشمل أيضاً العربات المقطورة أو شبه

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
		المقطورة المقترنة بها. وعندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يبين رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
8- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	حامل البطاقة	وفقاً للقاعدتين رقم 10(ج) أو رقم 11 من قواعد استعمال بطاقة النقل البري الدولي، يمكن إرفاق وثائق إضافية ببطاقة النقل البري الدولي. وفي هذه الحالة، ينبغي لمكتب جمارك المغادرة ضمها إلى بطاقة النقل البري الدولي بواسطة دباسات أو غيرها من الأجهزة وبختمها بطريقة من شأن إزالتها أن تترك أثراً واضحة على البطاقة. ولتجنب استبدال الوثائق، ينبغي أن يختم مكتب المغادرة كل صفحة من الوثائق المرفقة. وينبغي أن تكون الوثائق مشبوكة بالغلاف (أو الورقة الصفراء) وبكل قسيمة من بطاقة النقل البري الدولي. يتعين الإشارة إلى تفاصيل هذه الوثائق في الخانة 8.
9- أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها	حامل البطاقة	أ) رقم (أرقام) تعريف مقصورة (مقصورات) التحميل أو الحاوية (الحاويات) (عند الاقتضاء). ب) علامات تعريف الطرود أو المواد وأرقامها.
10- عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع	حامل البطاقة	عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ ووصف البضائع. ينبغي أن يتضمن وصف السلع اسمها التجاري (أجهزة تلفزيون، أجهزة فيديو، أقراص مدمجة، الخ) ويجب أن يتيح التعرف عليها بشكل واضح لأغراض جمركية. لا تُقبل الأوصاف العامة، مثل إلكترونيات أو أجهزة منزلية أو ملابس أو لوازم داخلية، كوصف للبضائع. بالإضافة إلى ذلك، يجب الإشارة إلى عدد الطرود ذات الصلة بكل وصف من أوصاف البضاعة في بيان البضائع. وفيما يتعلق بالبضائع الضخمة، يجب التصريح بكمية البضائع. وينطبق ذلك على السوائل.
11- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	حامل البطاقة	الوزن الإجمالي بالكيلوغرام.
		ملاحظات عامة تتعلق بالخانات 9-11 من بيان البضائع

بيانات/معلومات يتعين ذكرها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	رقم الخانة ووصفها
عندما تشمل بطاقة النقل البري الدولي مجموعة من المركبات أو عدة حاويات، تدرج محتويات كل مركبة أو كل حاوية بشكل منفصل في بيان البضائع. ويسبق هذه البيانات رقم تسجيل المركبة أو رقم الحاوية (البند 9 من بيان البضائع) وبالمثل، إذا كان ثمة أكثر من مكتب جمارك في بلد المغادرة أو المقصد، فإن البيانات المتعلقة بالبضائع التي تجري مراقبتها أو التي يفترض مراقبتها في كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.		
عدد الطرود المعدة للتسليم في كل مكتب جمارك من مكاتب المقصد، والعدد الإجمالي للطرود والأسماء وأماكن المكاتب المعنية إذا اقتضى الأمر. يمكن لعدد مكاتب المقصد أن يتراوح من 1 إلى 3 بحسب عدد مكاتب المغادرة (البند 2 أعلاه). يجب ألا يتعدى العدد الإجمالي لمكاتب جمارك المغادرة والمقصد أربعة مكاتب.	حامل البطاقة	12- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ومقصدتها: مكتب (مكاتب) الجمارك
المكان والتاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام)) فضلاً عن توقيع حامل البطاقة أو وكيله. ويتعبئة هذه الخانة، يتحمل حامل البطاقة مسؤولية صحة المعلومات المسجلة في البطاقة. وينبغي إدراج هذه المدخلات في جميع قسائم البطاقة.	حامل البطاقة	13- أقر بأن البيانات الواردة في البنود 12-1 أعلاه صحيحة وكاملة
رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة. ينبغي أن يشير مكتب جمارك المغادرة إلى هذه المعلومات على جميع القسائم المتبقية.	حامل البطاقة	14- المكان والتاريخ
التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة.	حامل البطاقة	15- توقيع حامل البطاقة أو وكيله
في آخر مكتب من مكاتب جمارك المغادرة، على موظف الجمارك أن يوقع ويضع ختم التاريخ على البند 17 أسفل بيان البضائع على جميع القسائم المتبقية.	مكتب جمارك المغادرة	16- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (الرقم، التعريف)
	مكتب جمارك المغادرة	17- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وختم التاريخ

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
18- شهادة البضائع الخاضعة لمراقبة مكتب جمارك المغادرة أو مكتب (جمارك الدخول العابر)	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	اسم مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر، وموقعه إذا لزم الأمر.
19- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة في بداية عملية النقل البري الدولي. ولا يعبئ مكتب جمارك المغادرة الأول هذه الخانة.
20- الوقت المسموح به للعبور	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	عند الاقتضاء، يجب تحديد مهلة للعبور (موعد نهائي - تاريخ وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام) والوقت - عند اللزوم) ينبغي خلالها تقديم بطاقة النقل البري الدولي والمركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية إلى مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد.
21- جرى التسجيل في مكتب الجمارك في _____ تحت رقم _____	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	تفاصيل التعريف لمكتب جمارك المغادرة أو الدخول العابر يليها رقم التسجيل المسند إلى عملية النقل البري الدولي في الدفتر الجمركي.
22- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	متفرقات، مثل اسم مكتب الدخول العابر أو مكتب المقصد الذي يجب أن تقدم فيه البضائع وعند الاقتضاء موقع هذا المكتب. وعند الضرورة، يمكن الإشارة هنا إلى المسار المحدد، وفقاً للوائح الوطنية.
23- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
الأرومة (الإيصال) رقم 1		
1- قبلها مكتب الجمارك في	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.
2- تحت رقم _____	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	رقم التسجيل المسند إلى عملية النقل البري الدولي في دفتر الجمركي.
3- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	عند الاقتضاء، رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة.
4- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة في بداية عملية النقل البري الدولي. ولا يعبئ مكتب جمارك المغادرة الأول هذه الخانة.
5- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، الخ.)	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	متفرقات، مثل اسم مكتب الدخول العابر أو مكتب المقصد الذي يجب أن تقدم فيه البضائع وموقع هذا المكتب عند الاقتضاء. ويجوز عند الضرورة الإشارة هنا إلى المسار المحدد.
6- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
الأرومة (الإيصال) رقم 2 (خضراء)		
		تكون الخانات 1-32 من القسيمة 2 ماثلة لتعبئة الخانات المقابلة في القسيمة رقم 1. وكقاعدة عامة، ينبغي أن تتماثل التفاصيل الواردة في الخانات 1-23 من القسيمة رقم 2 مع التفاصيل المقابلة في القسيمة رقم 1 التي تسبقها (للمزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الباب ثانياً).
24- شهادة إنهاء عملية النقل البري الدولي (مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد)	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.
25- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة.
26- عدد الطرود المفرج عنها	مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود التي تم تفريغها(1). لا تقوم بتعبئتها إلا مكاتب جمارك المقصد وليس مكاتب الخروج العابر(2).
27- التحفظات	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	ينبغي ألا تُملأ هذه الخانة إلا في حالات الكشف عن مخالفات أو حوادث أو عوارض فيما يتصل بالنقل البري الدولي. وفي هذه الحالات، ينبغي إدراج رمز "R" يليه وصف واضح لأي تحفظ. ينبغي ألا تصدق سلطات الجمارك على انتهاء عمليات النقل البري الدولي التي وضعت بشأنها تحفظات عامة غير محددة، دون إعطاء الأسباب.
28- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.

¹ يمكن الرجوع إلى التعليق ذي الصلة "إفراغ السلع" بالمنكرة التفسيرية 0-18-3.

² يمكن الرجوع إلى التعليق ذي الصلة "تعبئة الإطار [الخانة] 26 من المستند [القسيمة] رقم 2 والبند 3 من القسيمة [الأرومة] رقم 2 لبطاقة النقل البري الدولي" ذي الصلة بالمرفق 1.

رقم الخانة ووصفها	الجهة التي تقوم بتعبئتها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
1- وقت الوصول المسجل من قبل مكتب الجمارك _____	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.
2- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة.
3- عدد الطرود المفرج عنها (كما هو موضح في بيان البضائع)	مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود التي لم يتم تفريغها(16). لا تقوم بتعبئتها إلا مكاتب جمارك المقصد وليس مكاتب الخروج العابر(17).
4- الأختام الجديدة	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	عدد الاقتضاء، رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة.
5- التحفظات	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	ينبغي ألا تُملأ هذه الخانة، مثلها مثل البند 27 من القسيمة رقم 2، إلا في حالات الكشف عن مخالفات أو حوادث أو عوارض فيما يتصل بالنقل البري الدولي. وفي هذه الحالات، ينبغي إدراج رمز "R" يليه وصف واضح لأي تحفظ. ينبغي ألا تصدق السلطات الجمركية على انتهاء عمليات النقل البري الدولي التي وضعت بشأنها تحفظات عامة غير محددة، دون إعطاء الأسباب.
6- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك الخروج العابر أو مكتب جمارك المقصد	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر.

المرفق الثاني

تعبئة التقرير المصدق لبطاقة النقل البري الدولي

رقم الخانة عنوانها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
1- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	اسم مكتب (مكاتب) جمارك المغادرة وموقعها، كما يظهر في الخانة 2 من القسومتين رقم 1 ورقم 2 ورقم 1.
2- بطاقة النقل البري الدولي رقم	الرقم المرجعي للبطاقة.
3- اسم المنظمة الدولية	اسم و/أو شعار المنظمة الدولية.
4- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات، رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات	رقم/أرقام تسجيل الناقل/الناقلات البرية رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات، عند الاقتضاء.
5- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	رقم تعريف حامل البطاقة واسمه وعنوانه وبلده للاطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الخانة 3 من الصفحة 1 من الغلاف.
6- خاتم الجمارك سليم غير سليم	حالة أختام الجمارك. ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة: في الخانة اليسرى إذا كانت الأختام سليمة؛ وفي الخانة اليمنى إذا كانت الأختام غير سليمة.
7- مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها سليمة غير سليمة	حالة مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات. ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة: في الخانة اليسرى إذا كانت مقصورة (حاوية) الشحنة سليمة؛ وفي الخانة اليمنى إذا كانت مقصورة (حاوية) الشحنة غير سليمة.
8- الملاحظات	ملاحظات/استنتاجات، إن وجدت
9- لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة السلع المحددة في البنود من 10 إلى 13 مفقودة (M) أو تالفة (D) على النحو المبين في العمود 12	يجب إتمام تعبئة الخانة بإدراج علامة "X" في الخانة اليسرى، إذا كانت ليس ثمة أي سلع ناقصة. وفي الحالة الأخيرة، يجب إتمام الخانات من 10 إلى 13 بما يبين البضائع المفقودة أو التالفة.

بيانات/معلومات يتعين ذكرها	رقم الخانة عنوانها
(أ) رقم (أرقام) مقصورة (مقصورات) الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها (حيثما ينطبق ذلك)؛ (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها.	10- (أ) مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها
التفاصيل كما تظهر في الخانة 10 من القسيتين رقم 1 ورقم 2.	11- عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع
M - مفقودة ، D - تالفة.	12- مفقودة أو تالفة
ملاحظات (يرجى إعطاء تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة).	13- ملاحظات (يرجى إعطاء تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة)
تاريخ الحادثة (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، ومكان وقوعها ووصف ملابساتها.	14- تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملابساتها
ينبغي إدراج علامة "X" في الخانة الملائمة، وعند الاقتضاء، ينبغي استكمال البنود الأخرى.	15- التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من المواصلة وضع أختام جديدة. عددها. وصفها تحويل الحمولة (انظر البند 16 أدناه) تدابير أخرى
(أ) رقم تسجيل المركبة. إذا رخص للمركبة بإجراء نقل بري دولي، ينبغي وضع علامة "X" في الخانة اليسرى، وإلا أدخلت علامة "X" في الخانة اليمنى. وعند الاقتضاء، ينبغي إدراج رقم شهادة الترخيص ورقم وتفاصيل الأختام الموضوعة.	16- في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة/المركبات الحاوية/الحاويات المستخدمة بديلاً (أ) المركبة رقم تسجيلها، تمت الموافقة عليها (نعم، لا) رقم شهادة الموافقة، ورقم الأختام الموضوعة وتفاصيلها (ب) الحاوية

بيانات/معلومات يتعين ذكرها	رقم الخانة عنوانها
(ب) رقم (أرقام) تعريف الحاوية (الحاويات). إذا رخص للمركبة بإجراء نقل بري دولي، ينبغي وضع علامة "X" في الخانة اليسرى، وإلا أدخلت علامة "X" في الخانة اليمنى. وعند الاقتضاء، ينبغي إدراج عدد الأختام الموضوعة وتفاصيلها.	رقم التعريف
اسم/عنوان/وبيانات السلطة التي استكملت التقرير المصدق؛ المكان والتاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، الختم والتوقيع.	17- السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق المكان/التاريخ/الخاتم/ التوقيع
تاريخ وصول واسطة النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك التالي (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم المكتب وتوقيعه.	18- إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه واسطة النقل البري الدولي التوقيع