

اللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)

كُتَيْب النقل البري الدولي



الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي
(اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥)

الطبعة الحادية عشرة المنقحة



الأمم المتحدة

نيويورك وجنيف، ٢٠١٨

ملاحظة

النص الذي يحتفظ به الأمين العام للأمم المتحدة بوصفه وديع اتفاقية النقل البري الدولي يمثل نص اتفاقية النقل البري الدولي الرسمي الذي يُعتد به. لذلك تُنصح الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بأن تبني تشريعها الوطني على النص القانوني الرسمي لاتفاقية النقل البري الدولي وليس على هذا المنشور.

لا تنطوي التسميات المستخدمة في هذا المنشور وعرض المادة الواردة فيه، 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.

تحمل الطبقات المنقحة السابقة لكُتيب النقل البري الدولي الرموز التالية:

- ECE/TRANS/TIR/1 – First revised edition, 1989;
- ECE/TRANS/TIR/2 – Second revised edition, 1991;
- ECE/TRANS/TIR/3 – Third revised edition, 1993;
- ECE/TRANS/TIR/4 – Fourth revised edition, 1995;
- ECE/TRANS/TIR/5 – Fifth revised edition, 1999;
- ECE/TRANS/TIR/6 – Sixth revised edition, 2002;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.1 – Seventh revised edition, 2005;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.8 – Eighth revised edition, 2007;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9 – Ninth revised edition, 2010;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.10 – الطبعة العاشرة المنقحة، ٢٠١٣

كُتَيْب النقل البري الدولي*

قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة (UNECE) وأمانة اتفاقية النقل البري الدولي بإعداد هذا المنشور، بناءً على الطلب الذي تقدمت به اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، في دورتها السادسة ودعت فيه إلى إصدار كُتَيْب يحتوي على نص اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، والتعليقات المبدأة على أحكام محددة معينة، والمعلومات الأخرى المفيدة ليستعين بها كل من سلطات الجمارك ومتعهدي النقل.

تحلّ هذه الطبعة محلّ طبعة الكُتَيْب السابقة الصادرة في عام ٢٠١٣، وتتضمن ثلاثة أقسام رئيسية.

القسم الأول يصف نظام النقل البري الدولي ونطاق تغطيته الجغرافية وبنية الإدارية وهدفه وأداء وظيفته.

ويحتوي القسم الثاني على النص الكامل لاتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨. ويجزو مخطط هذا القسم، بصفة أساسية، حذو هيكل اتفاقية النقل البري، ١٩٧٥. أما المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق ٦ والمرفق ٧ بالجزء الثالث من الاتفاقية، فقد وضعت مع الأحكام المتعلقة بها في الاتفاقية (باستثناء الرسومات الموجودة في المرفق ٦ والمرفق ٧ بالجزء الثالث).

كما وُضعت التعليقات مع أحكام الاتفاقية المتعلقة بها. والتعليقات الواردة في كُتَيْب النقل البري الدولي ليست مُلزِمة قانوناً للأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥. إلا أنّها هامة فيما يتعلق بتفسير وتنسيق تطبيق هذه الاتفاقية نظراً لأنها تعبر عن رأي اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، ورأي الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة (UNECE)، كما هو مبين فيما يتصل بكل تعليق.

ويقدم القسم الثالث معلومات عن تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، كما يحتوي على نص القرارات المعتمدة والتوصيات المتعلقة بالاتفاقية، كما يعطي أمثلة على أفضل الممارسات فضلاً عن مثال للتراخيص والاتفاقات بين السلطات المختصة والجمعيات الوطنية الضامنة. كما يرد في نهاية هذا القسم مثال لنموذج بطاقة نقل بري دولي مستوفاة حسب الأصول ولأفضل الممارسات فيما يتصل باستخدام البطاقة.

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

المحتويات

الصفحة

١	.....	١-١	١
١	.....	١-١-١	١
٢	.....	٢-١-١	٢
٢	.....	٣-١-١	٢
٣	.....	٤-١-١	٣
٤	.....	٢-١	٤
٦	.....	١-٢-١	٦
٧	.....	٢-٢-١	٧
٨	.....	٣-٢-١	٨
٨	.....	٤-٢-١	٨
٩	.....	٥-٢-١	٩
١٠	.....	٣-١	١٠
١٢	.....	١-٣-١	١٢
١٢	.....	٢-٣-١	١٢
١٢	.....	٣-٣-١	١٢
١٢	.....	٣-٣-١	١٢
١٣	.....	٤-١	١٣
١٥	.....	٥-١	١٥
١٥	.....	١-٥-١	١٥
١٦	.....	٢-٥-١	١٦
١٧	.....	٦-١	١٧
١٨	.....	٧-١	١٨
١٩	.....	٨-١	١٩
٢٠	.....	٩-١	٢٠
٢١	.....	١-٩-١	٢١
٢٢	.....	٢-٩-١	٢٢

٢٤	..... مسؤولية متعهد النقل (قائمة غير حصرية)	٣-٩-١
	أدوار ومسؤوليات المنظمة الدولية (وهي في الوقت الحاضر الاتحاد الدولي	٤-٩-١
٢٤	..... للنقل البري) (قائمة غير حصرية)	
	أدوار ومسؤوليات المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي وأمين النقل البري	٥-٩-١
	الدولي وفقاً للمرفق الثامن بالمادة ١٠ من اتفاقية النقل البري الدولي (قائمة	
٢٦	..... غير حصرية)	
٢٨	..... ٢- اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥	
	متن اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥ (بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات	١-٢
٢٩	..... بشأنها)	
	مرفقات اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥ (بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات	٢-٢
٨٢	..... عليها)	
٨٣	..... نموذج بطاقة النقل البري الدولي	المرفق ١
	اللائحة المتعلقة بالشروط التقنية القابلة للتطبيق على المركبات البرية التي	المرفق ٢
١٠٣	..... يمكن قبولها لتقوم بالنقل الدولي تحت أختام جمركية	
	الإجراءات المقررة للتصديق على المركبات البرية الممتثلة للشروط التقنية	المرفق ٣
١٥٥	..... المنصوص عليها في اللائحة الواردة في المرفق ٢	
١٦٠	..... نموذج شهادة التصديق على مركبة برية	المرفق ٤
١٦٦	..... لوحات النقل البري الدولي	المرفق ٥
١٦٧	..... مذكرات تفسيرية	المرفق ٦
١٧٥	..... مرفق يتعلق بالتصديق على الحاويات	المرفق ٧
	تشكيل ومهام اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والنظام	المرفق ٨
٢١٥	..... الداخلي لكل منهما	
٢٢١	..... سبل الوصول إلى نظام النقل البري الدولي	المرفق ٩
	المعلومات التي يتعين على الأطراف المتعاقدة توفيرها للجمعيات المعتمدة	المرفق ١٠
	(بموجب المادة ٤٢ مكرراً ثانياً) وللمنظمة الدولية (بموجب المادة ٦-٢	
٢٣٢	..... مكرراً)	
٢٣٥	..... ٣- الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥	
٢٣٧	..... ٤- القرارات والتوصيات المتعلقة باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥	
٢٣٧	..... القرار رقم ٤٩	
٢٤٠	..... توصية: تطبيق رموز النظام المنسق الخاصة بالبضائع في بطاقات النقل البري الدولي	
٢٤٢	..... توصية: تطبيق نظام رموز لتدوين الملاحظات المتعلقة بالعيوب في شهادة الموافقة	
٢٤٨	..... ٥- أمثلة لأفضل الممارسات	

٢٤٨	.....	مقدمة	١-٥
٢٤٨	.....	إجراءات إنهاء عملية النقل البري الدولي	٢-٥
٢٤٩	.....	إجراءات تصفية عمليات النقل البري الدولي	٣-٥
٢٥٠	.....	إجراءات الاستفسار والاسترجاع	٤-٥
٢٥٧	.....	قائمة بالوثائق الواجب تقديمها كدليل على عدم التصفية	٥-٥
٢٥٧	.....	المعلومات والوثائق، خلاف بطاقات النقل البري الدولي، يجوز أن تطلبها مكاتب الجمارك	٦-٥
٢٥٧	.....	على الطريق بخصوص عملية النقل البري الدولي	٧-٥
٢٥٨	.....	توصيات من أجل تحسين الاتصال بين السلطات الوطنية المختصة والجمعيات الوطنية	٧-٥
٢٥٨	.....	الضامنة	٨-٥
٢٦٣	.....	مثال لأفضل ممارسة فيما يتعلق بتطبيق المادة ٣٨	٨-٥
٢٦٧	.....	أفضل ممارسة بشأن تطبيق أحكام المادتين ٣٩ و ٤٠ من اتفاقية النقل البري الدولي	٩-٥
٢٧٢	.....	مثال لأفضل الممارسات فيما يتعلق بتطبيق المرفق ٩، الجزء الثاني	١٠-٥
٢٧٥	.....	الممارسات الموصى بها بشأن تطبيق نظام مراقبة التبادل الإلكتروني للبيانات فيما يتصل	١١-٥
٢٧٥	.....	بطاقات النقل البري الدولي، المشار إليه في المرفق ١٠ بالاتفاقية	١٢-٥
٢٧٨	.....	الإجراءات الواجب اتخاذها قبل وقف تغطية الضمان في إقليم الطرف المتعاقد	١٣-٥
٢٨٠	.....	مبادئ توجيهية لإيصال وإنفاذ تدابير مراقبة جديدة طبقاً للمتطلبات القانونية بموجب	١٤-٥
٢٨٠	.....	المادة ٤٢ مكرراً من اتفاقية النقل البري الدولي	١٤-٥
٢٨١	.....	مثال لعملية نقل بري دولي متعدد الوسائط	١٤-٥
		٦- مثال للترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنة، ومثال للاتفاق	
٢٨٤	.....	مثال للترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنة	١-٦
٢٨٤	.....	مثال للاتفاق	٢-٦
٢٨٥	.....	مثال للاتفاق	٢-٦
		٧- بطاقة النقل البري الدولي	
٢٨٨	.....	مثال لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب	١-٧
٢٨٨	.....	أفضل الممارسات فيما يتصل باستخدام بطاقة النقل البري الدولي	٢-٧
٣٠٣	.....	

١ - نظام العبور الجمركي للنقل البري الدولي

١-١ مقدمة

١-١-١ الخلفية

إن أي شخص جاب الطرق، من أوروبا الغربية وحتى آسيا الوسطى، قد شاهد بالتأكيد لوحة تسجيل النقل البري الدولي الزرقاء والبيضاء التي تحملها الشاحنات وشبه المقطورات التي تستخدم نظام العبور الجمركي للنقل البري الدولي. وبالنسبة للسائقين ومتعهدي النقل والشاحنين، تعني هذه اللوحة وما تنطوي عليه من إجراءات لتيسير العبور نقلاً دولياً سريعاً وفعالاً.

وقد بدأ العمل بنظام عبور النقل البري الدولي بُعيد الحرب العالمية الثانية تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة. وأُبرم أول اتفاق بشأن النقل البري الدولي في عام ١٩٤٩ بين عدد صغير من البلدان الأوروبية. ونجاح هذا المخطط المحدود أدى إلى التفاوض في اتفاقية بشأن النقل البري الدولي اعتمدها في عام ١٩٥٩ لجنة النقل الداخلي ودخلت حيز النفاذ في عام ١٩٦٠. وتُعدت هذه الاتفاقية الأولى المتعلقة بالنقل البري الدولي أثناء مؤتمر استعراضي عُقد في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥ للأخذ بالتجربة العملية في تشغيل النظام وإنفاذ التقدم التقني ومتطلبات الجمارك والنقل المتغيرة. ودخلت اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥ حيز النفاذ في عام ١٩٧٨.

وفي خلفية جدول أعمال التنمية المستدامة، الذي اعتمده الدول الأعضاء في الأمم المتحدة في عام ٢٠١٥، تظل وجاهة نظام النقل البري الدولي جلية جداً اليوم. ونظام النقل البري الدولي الذي يقيم توازناً بين الأمن والتيسير بإمكانه أن يساهم إلى حد كبير في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وبشكل خاص الأهداف ٩ (الصناعة والابتكار والهياكل الأساسية) و١٢ (الاستهلاك والإنتاج المسؤولان) و١٧ (عقد الشراكات لتحقيق الأهداف). ولا شك في أن إجراءات عبور الحدود المنسقة، من قبيل إجراء النقل البري الدولي، أساسية لزيادة منافع مشاريع البنى التحتية. وبالإضافة إلى ذلك فإن العبور الدولي الفعال والأمن لا يساهم وحسب في تحسين سلسلة التوريد العالمية وإنما يجنّب أيضاً إهدار موارد ثمينة عند عبور الحدود. ونظام النقل البري الدولي ما كان ليوضع موضع التطبيق العملي أبداً لو لم يستند تنفيذه إلى شراكة شفافة وموثوقة بين القطاعين العام والخاص.

وتنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي يمكن أن يساعد أيضاً البلدان على تحقيق الأهداف العديدة ذات الصلة بالمرور العابر المحددة في اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة، الذي دخل حيز التنفيذ في ٢٢ شباط/فبراير ٢٠١٧. وانطلاقاً من توافر المعلومات ونشرها ووصولاً إلى التعاون بين الإدارات الجمركية، ولكن بشكل خاص عندما يتعلق الأمر بجرية العبور، يمكن بل ويجب أن يُنظر إلى نظام النقل البري الدولي كأداة قيمة من شأنها أن تكفل الوفاء بالالتزامات المنبثقة عن اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة، المتعلقة بتيسير النقل البري الدولي.

وأخيراً، فقد اعترف مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة بقدرته نظام النقل البري الدولي المحتملة تمثيلاً مع أهداف برنامج عمل فيينا لصالح

البلدان النامية غير الساحلية للعدد ٢٠١٤-٢٠٢٤. وبإمكان تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي أن يلعب دوراً هاماً في تحويل البلدان غير الساحلية إلى بلدان موصولة برأ، ومن ثمّ زيادة قدرتها التجارية إلى حد كبير.

٢-١-١ التغطية الجغرافية

تعد اتفاقية النقل البري الدولي حتى يومنا هذا ٧٣ طرفاً متعاقدًا، من بينها الاتحاد الأوروبي. وهي تغطي جزءاً كبيراً من القارة الأورو - آسيوية، وصولاً إلى شمال أفريقيا، ولها أطراف متعاقدة في أمريكا الشمالية والجنوبية. وباكستان والصين ودولة فلسطين وقطر والهند هي آخر البلدان التي انضمت إلى الاتفاقية. ونظام النقل البري الدولي معمول به في ٦٠ بلداً، في حين أن آخر البلدان التي انضمت يُنتظر أن تبدأ العمل بها في المستقبل القريب. وترد في الفصل ٣ قائمة شاملة بالأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، وكذلك قائمة بالبلدان التي يجري العمل فيها بنظام النقل البري الدولي.

وعدد أكبر من البلدان في آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية بصدد النظر في المنافع المحتملة لنظام النقل البري الدولي أو سبق أن أبدت نيتها بالفعل الانضمام إلى الاتفاقية.

وعلى مرّ الأعوام أثبتت اتفاقية النقل البري الدولي أنها واحدة من أكثر اتفاقيات النقل الدولي فائدة فضلاً عن كونها استُخدمت أيضاً كإلهام للعديد من نظم العبور الإقليمية وساهمت بالتالي، بشكل غير مباشر، في تيسير النقل الدولي في أنحاء العالم التي لم تنضم فيها البلدان بعد إلى اتفاقية النقل البري الدولي.

ويمكن تفسير نجاح الاتفاقية المستمر بالخصائص المميزة لنظام النقل البري الدولي الوارد وصفها في هذا الفصل. وهي توفر لمتعهدي النقل والسلطات الجمركية نظاماً جمركياً بسيطاً ومرناً وفعالاً من حيث التكلفة وآمناً لنقل السلع الدولية عبر الحدود.

٣-١-١ مراحل تنقيح اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥

منذ عام ١٩٧٥ عُُدلت اتفاقية النقل البري الدولي أربعاً وثلاثين مرة. وفي عام ١٩٩٥ بدأت الفرقة العاملة التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (ورقة العمل ٣٠) العمل على مراجعة شاملة لنظام النقل البري الدولي، مدعومة في ذلك من عدة أفرقة خبراء.

واختتمت المرحلة الأولى من عملية مراجعة اتفاقية النقل البري الدولي بنجاح في عام ١٩٩٧ ودخلت التعديلات حيز النفاذ بالنسبة لجميع الدول المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩. وأدخلت هذه التعديلات ضوابط الوصول إلى نظام النقل البري الدولي لمتعهدي النقل، فضلاً عن شروط ترخيص الجمعيات الوطنية الضامنة التي تصدر بطاقات النقل البري الدولي (المرفق ٩، الجزآن الأول والثاني). وقد نص الجزء الأول أيضاً على الشفافية في سير نظام الضمان الدولي وأنشأ هيئة إشراف حكومية دولية هي المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

كما دخلت مجموعة ثانية من تعديلات اتفاقية النقل البري الدولي (المرحلة الثانية) حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢. وقد نصت بوضوح وبشكل لا لبس فيه على المسؤوليات القانونية والإدارية للسلطات الجمركية

ومتعهدي النقل والمنظمات الدولية التي تصبح، لدى الحصول على ترخيص من اللجنة الإدارية، مسؤولة عن التنظيم والسير الفعالين لنظام الضمان الدولي.

وفي عام ٢٠٠٠ بدأ العمل بشأن المرحلة الثالثة من عملية تعديل النقل البري الدولي بغية إدخال استخدام تكنولوجيات تجهيز البيانات الإلكترونية العصرية في نظام النقل البري الدولي دون تغيير مبادئه أو بنيته القانونية والإدارية المحدثة مؤخراً.

وقد أنشأ واحد من مثل هذه التعديلات، دخل حيز النفاذ في ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦، نظام المراقبة الدولي لبطاقات النقل البري الدولي يؤكد بموجبه المكتب الجمركي في المقصد إلكترونياً انتهاء عملية النقل البري الدولي (المرفق ١٠ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥). ويتمثل الهدف من نظام المراقبة الدولي هذا في تزويد صناعة النقل وسلسلة الضمانات الدولية بأداة هامة لإدارة المخاطر، فضلاً عن تيسير إجراءات التحري التي تقوم بها الجمارك.

ومع انتهاء المرحلة الثالثة الجارية من عملية تعديل اتفاقية النقل البري الدولي سيصبح نظام النقل البري الدولي يعتمد كلياً على الحوسبة الإلكترونية وسيكون في وضع جيد يسمح له في المستقبل بمواكبة متطلبات فعالية النقل والتجارة الدوليين والإدارات الجمركية.

٤-١-١ الهدف والمزايا

قد استنبطت نظم المرور العابر الجمركي لكي تسهّل إلى أقصى حد ممكن حركة البضائع في التجارة الدولية ولتوفير ما يلزم من الأمن للإدارات الجمركية. ولكي يسير مثل هذا النظام بشكل مرضٍ من الأساسي ألا تفرط الإجراءات الواجب القيام بها في إرهاب السلطات الجمركية أو تُفرط في تعقيد مهمة المسؤولين عن الجمارك أو متعهدي النقل ووكلائهم. وبالتالي يحتاج الأمر إلى إقامة توازن بين متطلبات السلطات الجمركية ومتطلبات متعهدي النقل.

وبدون نظام دولي للمرور العابر، عندما تعبر البضائع تراب دولة أو أكثر أثناء عملية نقل دولي للبضائع، تطبّق السلطات الجمركية في كل دولة ضوابط وإجراءات المرور العابر الوطنية. وهذه الإجراءات تختلف من دولة لأخرى ولكنها تشمل في غالب الأحيان تفتيش الشحنة عند كل نقطة حدود وطنية وتطبيق متطلبات الأمن الوطنية (الضمان، السند، إيداع مبلغ ضمان بقيمة الرسوم الجمركية، إلخ) لتغطية الرسوم والأداءات المحتملة التي تنطوي على مخاطرة أثناء عبور البضائع لكل تراب. وهذه التدابير التي تنطبق على كل بلد عبور تؤدي إلى تكاليف باهظة وتأخيرات وعقبات كثيرة أمام النقل الدولي.

ويرمي نظام النقل البري الدولي إلى الحد من هذه الصعوبات التي يواجهها متعهدو النقل كما يهدف، في نفس الوقت، إلى تزويد الإدارات الجمركية بنظام دولي للضوابط يحل محل الإجراءات الوطنية التقليدية ويحمي في الآن نفسه وبشكل فعال عائدات كل دولة تُنقل البضائع عبرها.

(أ) المزايا المتاحة للإدارات الجمركية

يُقلل نظام النقل البري الدولي إلى حد كبير من الوقت والتكلفة اللازمين للعبور الجمركي مقارنة مع إجراءات العبور الوطنية. وفي نفس الوقت يقلل النظام إلى أدنى حد الحاجة إلى عمليات تفتيش مكلفة وتتطلب قدرًا كبيراً من الموارد في بلدان المرور العابر، عدا فحص الأختام والأحوال الخارجية لمقصورة أو حاوية الشحن. وهو يعني أيضاً من الحاجة إلى تطبيق ضمانات وطنية واستخدام نظم التصريح الوطنية.

وبالإضافة إلى ذلك، تنشأ مزايا عن كون كامل عملية النقل تغطيتها وثيقة واحدة هي بطاقة النقل البري الدولي، الأمر الذي يقلل من خطر تقديم معلومات غير دقيقة إلى السلطات الجمركية، فضلاً عن كونه يوفّر أدلة على وجود ضمانات سليمة دولياً.

وفي الحالات التي يُشبه فيها بوجود مخالفات، للسلطات الجمركية الحق في تفتيش السلع تحت ختم الجمارك و، إذا دعت الحاجة، وقف عملية النقل البري الدولي أو اتخاذ الإجراءات اللازمة بموجب التشريع الوطني. غير أنه نظراً للأحكام الصارمة لاتفاقية النقل البري الدولي ومن أجل تيسير النقل الدولي، يجب أن تظل هذه التدخلات استثنائية. لذلك يمكن أن تقلل السلطات الجمركية إجراءات الجمارك الإدارية الروتينية إلى الحد الأدنى وتكرس مواردها لإجراءات مراقبة محددة تستند إلى تقدير المخاطر.

والمجلس التنفيذ للنقل البري الدولي، بوصفه هيئة إشراف، يسهر على قيام كل جهة من الجهات الفاعلة في إجراءات النقل البري الدولي بتطبيق أحكام الاتفاقية. وفي حالة وجود صعوبات في تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي على المستوى الدولي، قد ترغب السلطات الجمركية في التوجه إلى المجلس التنفيذي لالتماس المشورة والدعم. والمجلس أيضاً في خدمة الأطراف المتعاقدة كمنبر تنسيق وكذلك لتبادل المعلومات السرية وغيرها من المعلومات.

(ب) المزايا المتاحة لصناعة النقل

بموجب إجراءات النقل البري الدولي، يجوز للبضائع أن تمر عبر الحدود الوطنية بأدنى حد ممكن من تدخل الإدارات الجمركية. وبتدليل العقبات التقليدية القائمة أمام الحركة الدولية للبضائع، يشجع نظام النقل البري الدولي على تنمية التجارة الدولية، الذي هو أمر هام بشكل خاص في حالة البلدان النامية غير الساحلية. وبالتقليل من التأخيرات في المرور العابر، يمكن نظام النقل البري الدولي أيضاً من تحقيق وفورات لا يستهان بها في تكاليف النقل. وبالإضافة إلى ذلك يستفيد متعهدو النقل من سهولة الحصول على تغطية ضمانات سليمة دولياً بتكلفة معقولة على أساس سلسلة الضمان الدولي المصممة بشكل فريد من نوعه.

٢-١ المبادئ

كي يتسنى ضمان مرور البضائع بأدنى تدخل ممكن "في الطريق"، وفي نفس الوقت تقديم أقصى الضمانات الممكنة إلى الإدارات الجمركية، يتضمن نظام النقل البري الدولي خمسة شروط أساسية تشكل الدعائم الخمس التي يقوم عليها نظام المرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي (انظر الشكل ١):

- (١) ينبغي نقل البضائع في ناقلات أو حاويات آمنة توفر للجمارك الضمانات الأمنية؛
 - (٢) ينبغي طوال الرحلة تغطية الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة بضمان معترف به دولياً؛
 - (٣) ينبغي أن تكون البضائع مصحوبة بوثيقة جمركية مقبولة دولياً (بطاقة النقل البري الدولي)، مفتوحة في بلد المغادرة وتُستخدم كوثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة والعبور والمقصد؛
 - (٤) يجب أن تحظى تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة بقبول جميع بلدان العبور والمقصد؛
 - (٥) النفاذ إلى إجراءات النقل البري الدولي المتاحة أمام:
 - الجمعيات الوطنية من أجل إصدار بطاقات النقل البري الدولي ومن أجل العمل كجهة ضامنة؛
 - الأشخاص الطبيعيين والقانونيين من أجل استخدام بطاقات النقل البري الدولي؛
 - المنظمات الدولية من أجل تولي المسؤولية عن التنظيم الفعال للتطبيق العملي لنظام الضمان الدولي؛
- يجب أن ترخص السلطات الوطنية المختصة أو اللجنة الإدارية المعنية باتفاقية النقل البري الدولي.

الشكل ١: دعائم نظام النقل البري الدولي



١-٢-١ الموافقة على الناقلات والحاويات البرية

تنص اتفاقية النقل البري الدولي على أنه يجب أن تُنقل البضائع في حاويات أو ناقلات برية ذات مقصورات شحن مشيدة بحيث لا يمكن النفاذ إلى داخلها حينما تكون محتومة بختم جمركي وبحيث يكون أي تلاعب بها ظاهراً بوضوح.

وتحقيقاً لهذه الغاية، حددت الاتفاقية معايير للتشديد وإجراءات للموافقة بحيث لا تُنقل البضائع إلا بموجب بطاقة نقل بري دولي إذا كانت مقصورة الشحن في الناقل أو الحاوية البرية قد تمت الموافقة عليها وفقاً لهذه الشروط. وإذا كانت الحاوية أو مقصورة الشحن مستوفية لشروط الاتفاقية، يكون على سلطات الموافقة أو التفتيش الوطنية المختصة أن تُصدر شهادة الموافقة بالنسبة للناقلات البرية أو الحاويات. وتكون هذه الشهادة سارية في جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية.

وإذا ساور الشك سلطات الموافقة أو التفتيش الوطنية بخصوص ما إذا كانت أشكال التشديد الجديدة المقترحة من المصنّعين 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 بالمسائل الجمركية ذات الصلة بالنقل (ورقة العمل ٣٠ (WP 30) التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، وتطلب رأيها بشأن هذه المسألة. ويجوز للفرقة العاملة واللجنة الإدارية للنقل البري الدولي إبداء تعليق أو القيام، إذا لزم الأمر في حالة تشييد جديد ذي شأن قابل للتطبيق عموماً ولم تشمل الاتفاقية بعد، بإعداد اقتراح تعديل لنص الاتفاقية (كما حصل ذلك مؤخراً في التعديل ٣٣ الذي دخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ والذي أدرج المركبات والحاويات المجهزة بسقف أغلفة منزلق).

٢-٢-١ نظام الضمان الدولي

الدعامة الثانية لنظام المرور العابر للنقل البري هي نظامه المعمول به للضمان الدولي. وقد صُمم هذا النظام لضمان تغطية جمعية وطنية ضامنة للرسوم الجمركية والضرائب المعرضة للمخاطر أثناء عمليات المرور العابر في أي لحظة، إذا لم يكن من الممكن تحصيل هذا الدفع من الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) بشكل مباشر.

والعمل بنظام الضمان في النقل البري الدولي واضح المعالم. فكل جمعية وطنية تمثل مصالح قطاع النقل في بلد ما ومفوضة من قبل حكومة ذلك البلد عليها أن تكفل - داخل ذلك البلد - تسديد 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 بطاقات النقل البري الدولي التي تكون هذه الجمعية الوطنية الضامنة قد أصدرتها هي بنفسها أو تكون قد صدرت عن جمعية مماثلة في بلد آخر.

وهكذا، يحظى كل بلد بفائدة التمتع بضمان مكفول على أراضيه بالنسبة لجميع عمليات النقل البري الدولي. ويوجد، في جميع الأحوال، إن صح التعبير، شريك وطني تستطيع السلطات الجمركية أن تلتزم منه الدفع في حالات وجود مخالفات، بصرف النظر عما إذا كان متعهد نقل وطني أو أجنبي هو السبب في ذلك. ومن ثمّ يمكن اعتبار نظام المرور العابر في النقل البري الدولي سلسلة متتالية من عمليات المرور العابر الوطنية التي تقوم على ضمانات دولية وليس على ضمانات وطنية. غير أن الترتيبات التي تحكم أعمال الضمان تركز على القانون الوطني وترد في اتفاق مبرم بين السلطات الجمركية الوطنية والجمعية الوطنية (ويرد مثال لذلك الاتفاق في الفصل ٦ من كتيب النقل البري الدولي).

ونتيجة لذلك يُشار إلى كل الجمعيات الوطنية الضامنة بأنها سلسلة ضمان دولية. وحتى يومنا هذا سلسلة ضمان النقل البري الدولي الوحيدة القائمة والتي تعمل بشكل جيد يديرها الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)، ومقره بجنيف (سويسرا). وهو منظمة غير حكومية تمثل مصالح متعهدي النقل البري في جميع أنحاء العالم. ويؤدي الاتحاد الدولي للنقل البري هذه الوظيفة بناء على إذن من اللجنة الإدارية (AC.2). وسلسلة الضمان تدعمها عدة شركات تأمين دولية كبرى ويُشرف عليها المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

وفي حالة حدوث أي مخالفة، يتعين على السلطات الجمركية، قبل التوجه إلى الجمعية الضامنة، أن تسعى للحصول على تسديد المبلغ المستحق من الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) بصفة مباشرة. وإذا أصبحت

الجمعية الضامنة مسؤولة (مثلاً بسبب إعسار الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) مباشرة، تكون في جميع الأحوال الجمعية الضامنة التابعة للبلد الذي حصلت فيه المخالفة هي التي تتوجه إليها السلطات الجمركية التابعة لذلك البلد بغية تسوية هذه المسألة داخل البلد بالاستناد إلى التشريع الوطني. ومع ذلك يجوز لهذه الجمعية الضامنة أن تتقدم، عن طريق سلسلة الضمان الدولية، بطلب لاسترداد النفقات التي دفعتها.

وتُعيّن الحدود النقدية للضمان بالنسبة لكل بلد على حدة. واعتباراً من ١ تموز/يوليه ٢٠١٦ أُخبرت المنظمة الدولية الأطراف المتعاقدة بأن سلسلة الضمان قد رفعت الحد الأقصى للمبلغ الذي يجوز المطالبة به من كل جمعية وطنية ليصل إلى ١٠٠ ٠٠٠ يورو بالنسبة لكل بطاقة نقل بري دولي. وإدخال تعديل رسمي للاتفاقية لتعكس هذا المبلغ الأقصى الموصى به عالق حالياً.

٣-٢-١ بطاقة النقل البري الدولي

تشكل بطاقة النقل البري الدولي التي هي وثيقة جمركية دولية العمود الفقري الإداري لنظام النقل البري الدولي. وهي تقدم أيضاً الدليل على وجود ضمان دولي.

وتحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (TIRExB) يُعتبر الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) المنظمة الدولية الوحيدة المفوضة للقيام بطبع وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي مركزياً على جميعاتها الوطنية الضامنة بمقتضى الشروط المحددة في الاتفاقية. وعلى كل جمعية وطنية، بدورها، أن تقوم بإصدار بطاقات النقل البري الدولي إلى متعهدي النقل في بلدها طبقاً للشروط المبينة في إعلان الالتزام المعقود بين متعهد النقل والجمعية.

وبعد ملء صفحة غلاف بطاقة النقل البري الدولي حسب الأصول والتوقيع عليها من جانب الجمعية التي تقوم بإصدارها ومتعهد النقل، تُسند البطاقة للضمان لمتعهد النقل لعملية نقل بري دولي وحيدة. وسلسلة القسيمات والكعوب، التي ترد في مجموعات من اثنتين في الداخل، تسمح لمتعهد النقل التصريح بالبضائع المنقولة وتسمح للجمارك بتسجيل نتائج ما تجرّبه من عمليات مراقبة.

والاستظهار بطاقة نقل بري دولي سارية المفعول تحمل اسم وأختام وتوقيعات المنظمة الدولية والجمعية التي أصدرتها ويكون متعهد النقل قد ملأها حسب الأصول يُعتبر، في حد ذاته، دليلاً على وجود الضمان وصلاحيته. وتظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي بمكتب الجمارك في المقصد النهائي، شريطة أن تكون قد حظيت بموافقة مكتب الجمارك في بلد المغادرة في غضون الوقت الذي حددته الجمعية التي أصدرتها.

٤-٢-١ الاعتراف الدولي بتدابير المراقبة الجمركية

تتمثل الدعامة الرابعة لنظام المرور العابر للنقل البري الدولي في كون تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة يجب ألا تتكرر في بلدان المرور العابر وبلدان المقصد.

وبشكل أخص، فإن البضائع المنقولة في إطار عملية النقل البري الدولي في مقصورات شحن محتومة في ناقلات أو حاويات النقل البري لا تخضع، كقاعدة عامة، للفحص بمكاتب الجمارك أثناء المرور العابر، وهنا تكمن تحديداً إحدى المزايا الرئيسية لنظام النقل البري الدولي بالنسبة لمتعهد النقل. وهذا لا يستبعد حق السلطات الجمركية في إجراء فحوص عشوائية في الحالات التي يُشتبه فيها وجود مخالفات، إلا أن المفهوم بل وحتى المنصوص عليه في الاتفاقية أن تكون مثل هذه الفحوص تدابير استثنائية.

لذا من الأساسي أن يكون التفتيش أو الفحص الجمركي في مكتب الجمارك في بلد المغادرة صارماً وكاملاً. ويتعين على مكتب الجمارك في بلد المغادرة، قبل وضع الأختام، أن يفحص حالة مقصورة الشحن في مركبة أو حاوية النقل البري ويجب على المكتب، في حالة مقصورات أو حاويات الشحن المجهزة بأغلفة، أن يفحص حالة هذه الأغلفة وأربطة تثبيتها.

٥-٢-١ ضوابط الوصول إلى نظام النقل البري الدولي

في عام ١٩٩٩، شهدت المرحلة الأولى لعملية مراجعة نظام النقل البري الدولي عدداً من التعديلات على اتفاقية النقل البري الدولي، وحددت شروطاً والتزامات جديدة لاستخدام صناعة النقل لنظام النقل البري الدولي (كل من متعهدي النقل والجمعيات الوطنية) لاستخدام صناعة النقل لنظام النقل البري الدولي. وقد أدخلت هذه التدابير بغية حماية هذا النظام من أنشطة الاحتيال التي ترتكبها بصفة خاصة الجريمة المنظمة دولياً.

والمرفق ٩ بالاتفاقية ينص على شروط ومتطلبات ترخيص السلطات الوطنية المختصة (وهي عادة السلطات الجمركية) للجمعيات الوطنية باستخدام بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنة. وبالإضافة إلى الاشتراطات التجارية التي قد تطلبها المنظمة الدولية (أي الاتحاد الدولي للنقل البري)، تنص الاتفاقية المعدلة على أن الجمعيات الوطنية لن يُسمح بتفويضها إلا إذا كانت قائمة بالفعل لمدة سنة على الأقل وتمتع بوضع مالي سليم 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 تتواجد فيه كما يجب عليها، من بين واجبات أخرى، تقديم دليل على تغطية ضمان عن جميع مسؤولياتها المحتملة تجاه السلطات الجمركية الوطنية (يرد مثال للتفويض والاتفاق في الفصل ٦).

وينص المرفق ٩ من الاتفاقية أيضاً على الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المفروضة على متعهدي النقل للحصول على إذن لاستخدام نظام النقل البري الدولي. وتشمل هذه الشروط التمتع بوضع مالي سليم وعدم وجود مخالفات خطيرة أو متكررة للتشريعات الجمركية أو الضريبية، وإيداع تصريح مكتوب لدى الجمعية الوطنية التي تقوم بإصدار بطاقات النقل البري الدولي يحدد مسؤوليات متعهد النقل.

وفي شباط/فبراير ٢٠١٢، اعتمدت اللجنة الإدارية المعنية باتفاقية النقل البري الدولي تعديلات على المادة ٦ وأدخلت جزءاً ثالثاً جديداً في المرفق ٩ لاتفاقية النقل البري الدولي، محددة الشروط والمتطلبات التي يجب أن تتمثل لها المنظمة الدولية التي يُرخص لها بتولي المسؤولية عن التنظيم والتسيير الفعليين لنظام ضمان دولي ولطبع

وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي. وتُحدد هذه التعديلات تعريف المنظمة الدولية وتبيّن بوضوح عملية الترخيص. وقد دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣.

ولتتبع وتقاسم المعلومات المتعلقة بحاملي بطاقات النقل البري الدولي أنشأ المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي قاعدة بيانات النقل البري الدولي التي هي متاحة لجميع الأطراف المتعاقدة. وقاعدة البيانات التي تديرها أمانة النقل البري الدولي وتسهر على صيانتها الإدارات الجمركية الوطنية بالتعاون مع الجمعيات الوطنية تتضمن معلومات عن جميع حاملي بطاقات النقل البري الدولي المرخص لهم، باستخدام نظام رمز تعريف موحد. ويوجد في الوقت الحاضر أكثر من ٣٣ ٧٠٠ حامل بطاقة نقل بري دولي مسجلين في قاعدة بيانات النقل البري الدولي. ويسجل أيضاً أي سحب ترخيص من جانب السلطات الجمركية فضلاً عن الاستبعاد من النظام بموجب المادة ٣٨ من الاتفاقية.

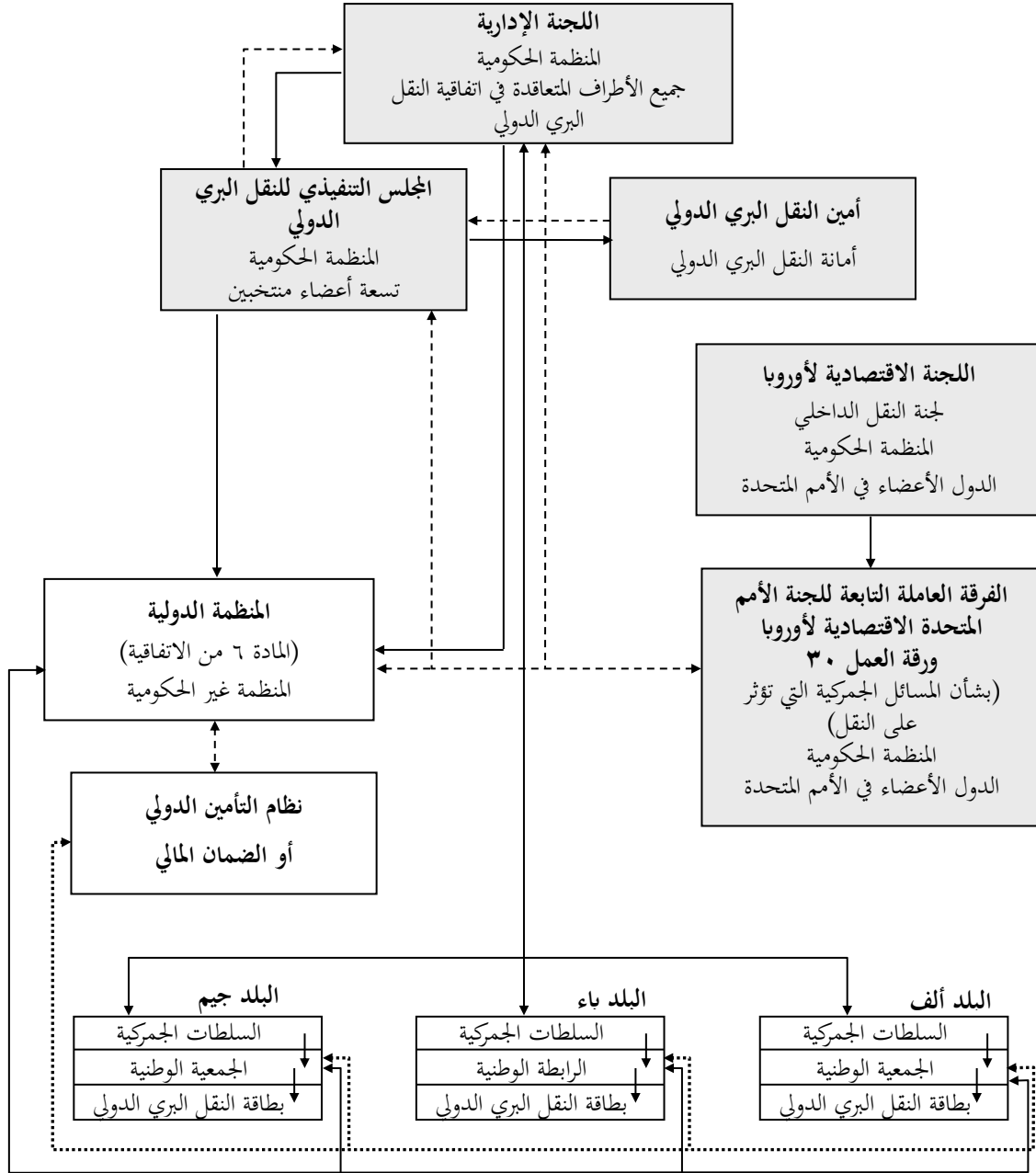
٣-١ الهيكل الإداري

يتوقف السير السلس لنظام النقل البري الدولي على اهتمام الأطراف المعنية ومشاركتها النشطة، سواء كانت هذه الأطراف شركات نقل أو سلطات جمركية أو سلسلة ضمان. وتحقيقاً لهذه الغاية لا بد من التحديث المستمر لنظام النقل البري الدولي واتفاقية النقل البري الدولي بوصفها أساسه القانوني. وقد كُلفت بهذه المهمة اللجنة الإدارية بدعم من المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي وورقة العمل ٣٠. وتوفر أمانتنا النقل البري الدولي واللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة الدعم اللازم لتنظيم اجتماعات هذه الهيئات الثلاث.

ويرد في الشكل ٢ أدناه مخطط مجمل الهيكل الإداري لاتفاقية النقل البري الدولي.

وترد في الفصل ١-٩ من الكتيب نبذة عن أدوار ومسؤوليات مختلف الأطراف المنخرطة في نظام النقل البري الدولي.

الشكل ٢: الهيكل الإداري لنظام النقل البري الدولي



—— القرار أو الموافقة

----- المشورة أو الاستشارة

..... نظام التأمين الدولي أو الضمانة المالية

▭ جزء من الهيكل الحكومي الدولي

١-٣-١ اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي

إن اللجنة الإدارية، المكونة من جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، هي أعلى هيئة لصنع القرار في إطار الاتفاقية. وهي تتعقد عادة مرتين في السنة في الربيع والخريف تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة بجنيف للموافقة على التعديلات المدخلة على الاتفاقية ومنح جميع البلدان والسلطات المختصة والمنظمات الدولية المعنية فرصة لتبادل وجهات النظر حول سير النظام. وترصد اللجنة الإدارية التطبيق الوطني والدولي للاتفاقية وتبحث أية تدابير تتخذها الأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية بموجب الاتفاقية وتطابقها معها. وإلى يومنا هذا اعتمدت أربعة وثلاثون تعديلاً للاتفاقية للنقل البري الدولي كما وافقت اللجنة على العديد من القرارات والتوصيات والتعليقات.

٢-٣-١ المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

لقد أنشأت اللجنة الإدارية المجلس التنفيذي في عام ١٩٩٩. وهدفه هو تعزيز التعاون الدولي بين السلطات الجمركية في تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي. وتقديم الدعم في تطبيق نظام النقل البري الدولي والإشراف على سير نظام الضمان الدولي، بما في ذلك الطبع والتوزيع المركزيين لبطاقات النقل البري الدولي. ويتألف المجلس من تسعة أعضاء تنتخبهم بصفتهم الشخصية الحكومات التي هي أطراف متعاقدة في الاتفاقية لولاية مدتها عامان.

وينتد أمين النقل البري الدولي قرارات المجلس التنفيذي بمساعدة أمانة النقل البري الدولي. وأمين النقل البري الدولي عضو في أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

ويعمّل نشاط المجلس التنفيذي وأمانة النقل البري الدولي، في الوقت الحاضر، من خلال مبلغ يُفرض على كل بطاقة نقل بري دولي توزع.

٣-٣-١ الفرقة العاملة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (ورقة العمل ٣٠)

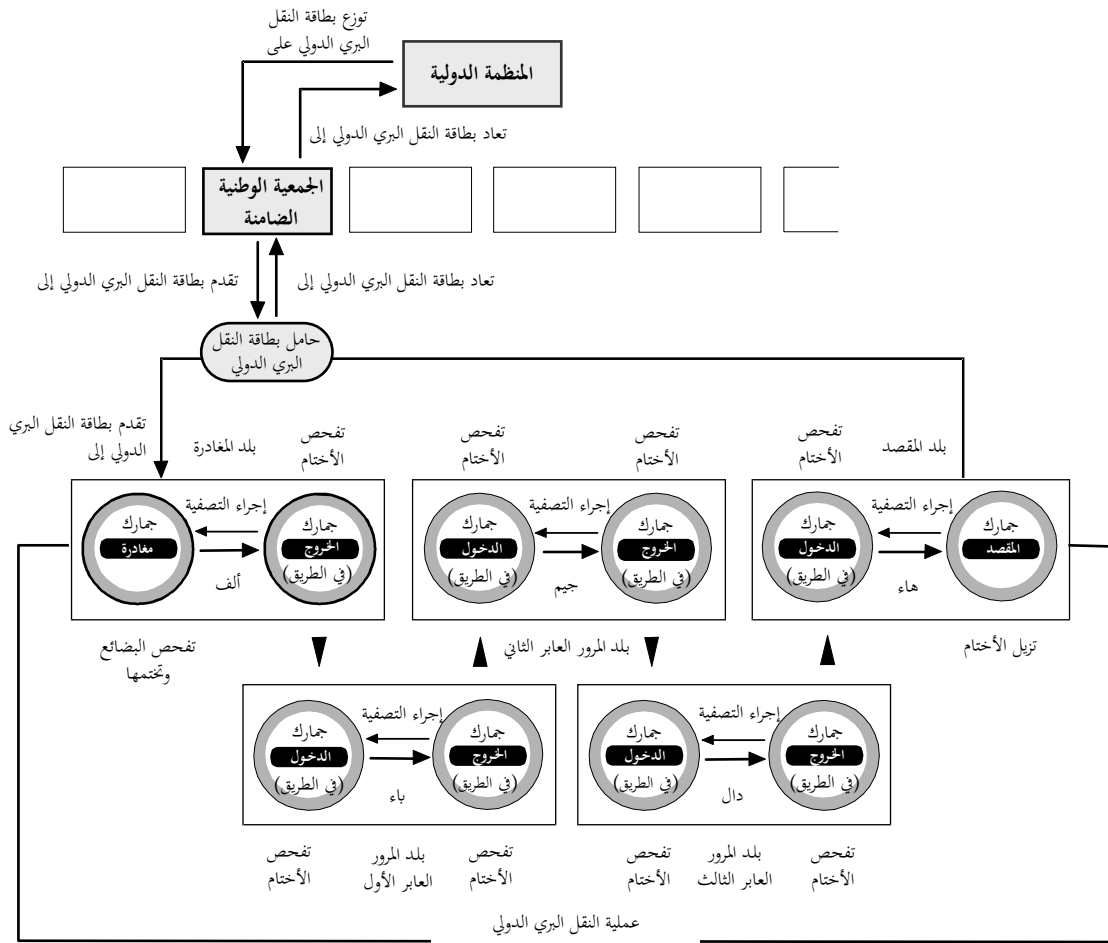
تقوم الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية التي تؤثر على النقل (ورقة العمل ٣٠)، التي تعقد دورتين في السنة بجنيف، وذلك عادة بتزامن مع دورات اللجنة الإدارية، بدعم أعمال اللجنة الإدارية. والمشاركة في الفرقة العاملة مفتوحة أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وأمام المنظمات الدولية المهتمة بالأمر.

كما تقوم الفرقة العاملة بالنظر بانتظام في التعديلات والتعليقات على بعض أحكام الاتفاقية قبل إحالتها إلى اللجنة الإدارية من أجل إقرارها. والتعليقات ليست ملزمة قانوناً بالنسبة للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية ولكنها هامة في تفسير وتنسيق وتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي، ذلك أنها تعكس توافقاً في آراء أغلبية الأطراف المتعاقدة والمستخدمين الرئيسيين لنظام النقل البري الدولي.

٤-١ نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً

تبيّن الإجراءات الوارد وصفها أدناه بشكل مبسّط طريقة سير نظام النقل البري الدولي في الممارسة العملية، مع الإشارة بشكل خاص إلى إجراءات الرقابة الجمركية (انظر الشكل ٣ أدناه).

الشكل ٣: نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً



لمكتب جمارك المغادرة، وهو عادة المكان الذي يجري فيه إتمام إجراءات التصدير، تقوم السلطات الجمركية بفحص الشحنة على أساس المعلومات الموجودة في بطاقة النقل البري الدولي التي يملؤها متعهد النقل. وتقوم السلطات الجمركية بحتم مقصورة الشحن وتسجيل ذلك في بطاقة النقل البري الدولي عن طريق الإشارة إلى عدد وهوية خصائص الأختام أو علامات تحديد الهوية المطبّقة، والاحتفاظ بقسيمة واحدة (البطاقة البيضاء) وملء العكس المقابل لها. وتعاد بطاقة النقل البري الدولي إلى متعهد النقل الذي يبدأ عملية النقل. ولدى عبور حدود ذلك البلد يفحص مكتب جمارك الخروج الأختام ويفصل قسيمة ثانية (البطاقة الخضراء) عن بطاقة النقل البري

الدولي وبمأ الكعب المقابل لذلك. وعندئذ يجوز للناقلة مغادرة البلد. وتقدم القسيمات التي تملؤها الجمارك الدليل لمتعهد النقل بما يُثبت أن عملية النقل البري الدولي في ذلك البلد قد أُنجزت.

وتقوم السلطات الجمركية بعد ذلك بتصفية عملية النقل البري الدولي، أي أن السلطات الجمركية تعترف بأن عملية النقل البري الدولي قد أُنجزت بطريقة سليمة طبقاً للإجراء المطلوب والوارد وصفه أدناه (على الرغم من أنه يمكن أيضاً استخدام إجراءات أخرى، من بينها استخدام الوسائل الإلكترونية أو المكاتب المركزية)؛ ويقوم مكتب الجمارك عند الخروج (أي المكتب على الحدود) بإرسال القسيمة المفصولة (البطاقة الخضراء) إلى مكتب الجمارك عند المغادرة. ويقارن هذا الأخير القسيمة التي يتسلمها مع القسيمة التي احتفظ بها مبدئياً. وإذا لم تكن هناك أية اعتراضات أو أية تحفظات من جانب مكتب الجمارك عند الخروج بإمكان السلطات الجمركية أن تعلن تصفية عملية النقل البري الدولي.

أما إذا كانت القسيمة التي فصلها مكتب الخروج تحتوي على 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، ويتم أيضاً إخبار متعهد النقل والجمعية الضامنة الوطنية المعنيين بأن حماية عملية النقل البري الدولي قد تم إقرارها مع تحفظات، أو لم تتم على الإطلاق، أو لأن أسباباً أخرى أدت إلى الشك في التطبيق الملائم لنظام النقل البري الدولي، وتطلب منهما تفسيرات. وإذا لم تكن هذه التفسيرات تُرضي السلطات الجمركية تطبق هذه الأخيرة اتفاقية النقل البري الدولي والتشريع الوطني لتحديد الضرائب والرسوم المستحقة للجمارك. وإذا بدا من المستحيل الحصول عليها من الشخص المسؤول قانوناً (الأشخاص المسؤولين) مباشرة تُخطر السلطات الجمركية الجمعية الضامنة بأنه عليها أن تُسدّد المبلغ المطلوب، ولكن في حدود مبلغ الضمان الأقصى المنصوص عليه في الاتفاق المبرم بين السلطات الجمركية والجمعية الوطنية، طبقاً للأجال المحددة في الاتفاقية.

وفي كل بلد عبور، تخضع العملية لنفس النظام المطبّق في بلد المغادرة. ويقوم المكتب الجمركي عند الدخول في الطريق بتفحص الأختام وسحب قسيمة من بطاقة النقل البري الدولي. ويباشِر مكتب جمارك الخروج في الطريق عمله بنفس الطريقة. وتُقارن القسيمان 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 بملاء بطاقة النقل البري الدولي والاحتفاظ بقسيميته ويصبح مسؤولاً عن البضائع المزمع نقلها إلى نظام جمركي آخر (تخزين أو تخليص جمركي عند الاستيراد، وما إلى ذلك...). وإذا تحتم نقل الشحنة إلى مكتب جمركي آخر في نفس البلد، يكون على مكتب الدخول أن يعمل بمثابة مكتب دخول عند الحدود ويصبح المكتب التالي داخل البلد هو مكتب المقصد النهائي.

ويجري تنفيذ النظام عادة على النحو الموضح أعلاه، إلا أن الإجراءات الإدارية الوطنية وحقوق الرقابة المكفولة لكل مكتب جمركي مشارك في العملية تظل غير منقوصة. وإذا ما اشتبه أحد المكاتب بوجود تزوير أو وجد أختاماً في حالة غير سوية أو كان له سبب يدعو إلى اعتقاد أن بطاقة النقل البري الدولي قد تم التلاعب بها، يقوم بفحص البضائع وله أن يقوم، إذا استوجب الأمر، بوقف عملية النقل البري الدولي.

ولضمان مزيد من الفعالية في عمليات المراقبة، يجوز للسلطات الجمركية أن تحدد طريق نقل تسلكه الناقلات يكون في فيه من السهل تتبعها بلوحة التسجيل الخاصة بالنقل البري الدولي التي يتعين عليها أن تحملها. وينبغي أيضاً إنجاز الرحلة في غضون حد زمني معقول. وعلى متعهدي النقل الذين يتعذر عليهم التقيد بمواعيد أو مسالك السفر لأي سبب (فيضان أو ثلج أو جليد أو عطل، إلخ) أن يكون قادراً على تبرير أسباب عدم التقيد هذا أو التأخير. وفي الحالات الأكثر خطورة (الأختام المكسورة، أو الحاجة إلى نقل شحنة البضائع إلى ناقلة أخرى، أو التدمير الكلي أو الجزئي للشحنة، إلخ) يتعين على متعهد النقل الحصول على بيان رسمي من أية سلطة محلية موجودة، مستخدماً التقرير المصدّق عليه الوارد في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى أساس مثل هذا التقرير يجوز للسلطات الجمركية أن تبدأ أي تحقيق لازم.

وترد في الفصل ٥ من كُتيب النقل البري الدولي أمثلة لأفضل الممارسات لإنجاز العملية وإجراءات التحقيق.

١-٥-١ تطور نظام النقل البري الدولي مستقبلاً

١-٥-١ 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 ١٩٨٤، اعتمد المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC) قراراً (٧٩/١٩٨٤)، يوصي بأن تقوم البلدان في جميع أنحاء العالم بدراسة إمكانية الانضمام إلى الاتفاقية، وإدراج نظام النقل البري الدولي في تشريعاتها الوطنية. كما يوصي القرار بأن تقوم المنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، وبشكل خاص اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، بتشجيع إقرار نظام النقل البري الدولي كنظام عالمي للمرور العابر الجمركي.

ووفقاً لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي نُفذت أنشطة للنهوض بالتصديق على اتفاقية النقل البري الدولي في مختلف البلدان إضافة إلى الأطراف المتعاقدة حالياً وعددها ٧٣ طرفاً متعاقداً. وتُنظم حلقات دراسية وحلقات عمل إقليمية ودون إقليمية بانتظام لإطلاع الحكومات وصناعة التجارة والنقل على التسهيلات التي توفرها الاتفاقية.

والعمل جارٍ باستمرار لتوسيع نطاق نظام النقل البري الدولي ليشمل المزيد من البلدان في آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط. وهذا العمل لا تقوم به لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وأمانة النقل البري الدولي وحسب وإنما تقوم به أيضاً لجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى وسائر كيانات الأمم المتحدة من قبيل مكتب الممثل السامي لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة. وتدعم هذه الجهود مختلف الهيئات الدولية والمؤسسات المالية من قبيل الاتحاد الدولي للنقل البري، والمفوضية الأوروبية، والبنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي ومنظمة التعاون الاقتصادي التي تعتبر نظام النقل البري الدولي عنصراً هاماً في تيسير النقل البري في مجالات اهتمامها.

١-٥-٢ حوسبة إجراءات النقل البري الدولي

استبدال الوثائق الورقية بتجهيز البيانات الإلكتروني عملية جارية في جميع أنحاء العالم تكتسي قدراً كبيراً من الأهمية بالنسبة لكل من الإدارات الجمركية ومتعهدي النقل.

وتواجه الإدارات الجمركية معضلات هائلة. فهي من جهة تحكمها قوانين ترغمها على جمع وتحصيل الإيرادات بطريقة فعلية وفعالة فضلاً عن منع الاحتيال والتهريب، ومن ناحية أخرى فهي موضع انتقاد متزايد من الأطراف التجارية (المستوردون، والمصدرون، ومتعهدو النقل، ووكلاء الشحن) بسبب عدم تسهيلها الإسراع بمعدل حركة البضائع المشحونة.

وإذا أخذنا في الحسبان قيود القوى العاملة في الجمارك وأساليب التحايل والتهريب الجمركيين الآخذة في التطور بشكل متزايد، يبدو أنه لا يوجد أي بديل آخر سوى تحسين الرقابة الجمركية باستخدام آخر تقنيات تحليل المخاطر. وتحقيقاً لذلك الغرض فإن الإجراءات الوطنية والدولية بحاجة إلى النهوض باستخدام أحدث التكنولوجيات والمعالجة الإلكترونية للبيانات.

ومراعاة لذلك، تقوم الإدارات الجمركية وصناعة النقل على حد سواء بالفعل باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بكثافة لتحسين فعالية إجراءات النقل البري الدولي. وفي معظم الأطراف المتعاقدة تدير عمليات النقل البري الدولي نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الجمركية وشركات النقل آخذة في استخدام نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي توفرها الجمارك أو غيرها من المبادرات الخاصة من قبيل نظام التصفية الإلكتروني المسبق والنقل البري الدولي لتقديم البيانات ذات الصلة بالنقل البري الدولي مسبقاً وفي شكل إلكتروني. وبالإضافة إلى ذلك تقوم أمانة النقل البري الدولي، التي فوضها لذلك المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، باستمرار، بتحسين قاعدة بيانات النقل البري الدولي لضمان إمكانية حصول المسؤولين عن الجمارك ونظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الجمركية بسهولة على المعلومات عن حامل بطاقة النقل البري الدولي المعتمد، وقریباً، عن المكاتب الجمركية المعتمدة في النقل البري الدولي. وأخيراً تحسّن كثيراً نظام مراقبة بطاقات النقل البري الدولي (كما يرد وصف ذلك في المرفق ١٠) وإلى حد كبير عندما وقر نظام عصري لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات بديلاً لإدارة الجمارك لإرسال بيانات الإنجاز عن طريق الفاكس.

وقد ساهمت تلك التطورات كلها إلى حد كبير في حوسبة جوانب معينة من إجراءات النقل البري الدولي ولكن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي أطلقت، في عام ٢٠٠٣، "مشروع النقل البري الدولي الإلكتروني" (eTIR) من أجل الحوسبة الكاملة لإجراءات النقل البري الدولي.

ويتمثل الهدف من مشروع eTIR، وبشكل خاص نظام eTIR الدولي في ضمان التبادل الآمن للبيانات بين نظم الجمارك الوطنية للنقل الدولي العابر للبيانات والناقلات أو الحاويات وفقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي والسماح للجمارك بإدارة البيانات المتعلقة بالضمانات التي تصدرها سلاسل الضمان لمستخدمي نظام النقل البري الدولي المصرح لهم. وسيوفر نظام eTIR فوائد لجميع الأطراف المشاركة في نظام النقل البري الدولي. أولاً، سوف يجلب الأمن وفرصاً إضافية لإدارة المخاطر، وبالتالي تقليص مخاطر الاحتيال. ثانياً، سيمكّن تطور

التعاون الدولي جميع الجهات الفاعلة من الحد بشكل كبير من أعبائها الإدارية وزيادة فوائد إدارة سلاسل التوريد المتكاملة إلى أقصى حد. وأخيراً فإن توفير المعلومات المسبقة عن البضائع وتبادل المعلومات في الوقت الحقيقي من شأنهما تسريع إجراءات النقل البري الدولي.

والجهود المبذولة لحوسبة إجراءات النقل البري الدولي قد كسبت زخماً إضافياً في عام ٢٠١٤ عندما بلغ العمل المتعلق بالجوانب التقنية والمفاهيمية لمشروع eTIR مستوى سمح بإطلاق مشاريع نموذجية وإنشاء فريق خبراء مخصص لوضع مشروع الإطار القانوني لإدراج مفهوم eTIR في اتفاقية النقل البري الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، اعتمدت الأطراف المتعاقدة في النقل البري الدولي، في عام ٢٠١٥، بياناً مشتركاً تعهدت فيه بتحقيق هدف حوسبة إجراءات النقل البري الدولي في أقرب وقت ممكن.

وقصد وضع العمل المفاهيمي والتقني على المحك والمساعدة على زيادة بلورته، أُطلق مشروعان نموذجيان eTIR. والمشروع النموذجي الأول، بين تركيا وإيران (جمهورية - الإسلامية)، قد أنجز بنجاح مُرضياً لجميع الجهات صاحبة المصلحة المشاركة في المشروع في شباط/فبراير ٢٠١٧، الأمر الذي يدل على أن اتباع إجراء للنقل البري الدولي ممكن. أما المشروع النموذجي الثاني، بين جورجيا وتركيا، فلا يزال جارياً وهو يرمي إلى إثبات الجدوى العملية للتبادل الإلكتروني الآمن بين الجمارك للبيانات ذات الصلة بالنقل البري الدولي.

٦-١ الاستنتاج

يُعد نظام النقل البري الدولي، منذ أن أنشئ في عام ١٩٤٩، نظام النقل الجمركي العابر العالمي الوحيد الذي يلعب دوراً هاماً في تيسير التجارة والنقل الدوليين.

ونظام النقل البري الدولي يواجه اليوم تحديات جديدة مثل الأساليب المتطورة للاحتيال والتهرب، وتغير القوى الاقتصادية والسياسية، فضلاً عن الاتجاهات الجديدة المنتظرة في أنماط التجارة بانضمام الأطراف المتعاقدة الجديدة التي من المنتظر أن تبدأ باستخدام النظام في المستقبل القريب. وحوسبة إجراءات النقل البري الدولي، في حد ذاتها، هي الآن من ضرورات السياسات العامة لتأمين جدوى النظام من خلال زيادة الأمن والتيسير.

وفي نفس الوقت، لا بد من مراعاة التطورات الدولية الرئيسية، من قبيل اعتماد وتعزيز جدول أعمال التنمية المستدامة، وبرنامج عمل فيينا، واتفاق منظمة العمل الدولية لتيسير التجارة عند التفكير في زيادة تحسين وتحديث اتفاقية النقل البري الدولي.

وهدف لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وأمانتي النقل البري الدولي 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 الأساسي مواصلة 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 والسلطات الجمركية. والأمم المتحدة، باعتبارها منظمة عالمية، هي وديع اتفاقية النقل البري الدولي، وهي تكفل الإطار القانوني والخدمات اللازمة لإدارة هذه الاتفاقية وتكييفها حيثما لزم الأمر وفقاً للمتطلبات المتغيرة.

٧-١ معلومات عن نظام النقل البري الدولي

بالإضافة إلى كُتيب 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 استيفاءً هو موقع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا على شبكة الإنترنت، الذي تديره أمانة النقل البري الدولي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (<http://tir.unece.org>). ويوفّر هذا الموقع، بالإضافة إلى نص كُتيب النقل البري الدولي بلغات عديدة، معلومات حديثة عن إدارة وتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي في جميع الأطراف المتعاقدة. كما أنه يتضمن آخر المعلومات والتفسيرات القانونية لاتفاقية النقل البري الدولي، وعن إخطارات الوديع، وعن تدابير المراقبة الوطنية والدولية التي أدخلتها السلطات الجمركية واللجنة الإدارية للنقل البري الدولي. أما موقع تيسير العبور على الحدود للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (<http://border.unece.org>) فيتضمن جميع 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) وأفرة خبرائها (باللغات الإنكليزية 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 الإدارات 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 لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا الخاص بالنقل البري الدولي وعلى موقع تيسير عبور الحدود للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. ولأمانة النقل البري الدولي أيضاً سجل دولي بأدوات الختم والطوابع الجمركية المستخدمة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي، وهو متاح على الشبكة مباشرة للاستخدام الحصري من قبل السلطات الجمركية.

ويمكن الاتصال بأمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي وأمانة النقل البري الدولي على العنوان التالي:

TIR secretariat
Palais des Nations
CH-1210 Geneva, Switzerland
E-mail: tirexb@un.org

٨-١ عدد بطاقات النقل البري الدولي الصادرة عن الاتحاد الدولي لنقل البري والموزعة على مختلف الجمعيات الوطنية

البلد	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
أفغانستان	-	-	-	-	-	-	٥٠	صفر	صفر	صفر	صفر
ألبانيا	٨٠٠	٩٥٠	٩٥٠	٥٠٠	٥٠٠	٦٠٠	١٣٥٠	١٤٠٠	١٩٠٠	٢٢٥٠	٦٠٠
أرمينيا	٣٠٠	٥٠٠	٣٥٠	٨٠٠	٢٠٠٠	٣٨٠٠	٢٢٠٠	صفر	صفر	صفر	٥٠
النمسا	٩٨٥٠	١١١٥٠	٨٥٥٠	٧٥٠٠	٨٤٠٠	٦٦٥٠	٤٧٥٠	٣٢٠٠	٢٦٠٠	١٧٠٠	٢٩٠٠
أذربيجان	٩٠٠٠	٩٥٠٠	٧٦٠٠	٧٨٠٠	٩١٠٠	١١٤٠٠	١٠٣٠٠	٤٨٠٠	٣٨٠٠	٢٨٠٠	١٩٠٠
بيلاروس	١٩٤٣٠٠	٢١٣٦٠٠	١٦١٤٠٠	١٥٨١٠٠	١٧٣٢٠٠	٢١٥٠٠٠	١٧٠٨٠٠	١١٣٤٠٠	٩٥٢٥٠	٦٥٢٠٠	٥٥٦٠٠
بلجيكا - لكسمبرغ	٣٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٥٥٠	٣٥٠	٢٥٠	٢٠٠	٢٠٠	٥٠	١٠٠	صفر
البوسنة والمهرسك ^(٤)	-	-	-	٦٠٠	٩٠٠	٩٠٠	١٨٠٠	٢٠٠٠	١٠٠٠	٨٠٠	٦٠٠
بلغاريا	١٤٠٠٠٠	١٤٨٢٠٠	١٢٤٢٠٠	١٣٧٦٠٠	١٥٠٠٠٠	١٣١٠٠٠	١٣٣٥٥٠	١٢٥١٥٠	٨٦٠٠٠	٥٩٩٠٠	٤٤٨٠٠
كرواتيا	٦٣٠٠	٥٣٠٠	٢٩٠٠	٤٢٥٠	٦٢٥٠	٦٨٠٠	٥٨٥٠	٤٣٥٠	٣٨٥٠	١٩٥٠	١١٥٠
قبرص	٤٠٠	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
الجمهورية التشيكية	١٧٨٠٠	٢٢٢٠٠	١٤٢٥٠	١٥٠٠٠	٢٣٢٥٠	٢٣٨٥٠	١٩٢٥٠	١٩٤٠٠	١٣٣٠٠	٨٣٥٠	١٢٢٠٠
الدانمرك	١٠٠٠	٨٠٠	٣٠٠	٦٠٠	٦٠٠	٨٥٠	٤٠٠	٤٥٠	٣٠٠	٤٥٠	٣٠٠
إستونيا	٥١٠٠٠	٣٩٠٠٠	٢٤٥٠٠	٤٠٠٠٠	٣٨٥٠٠	٥٢٢٠٠	٣٦٤٠٠	١٦٠٠	١٢٠٠	١٣٠٠	٢١٥٠
فنلندا	٢٠١٠٠	١٧٦٠٠	١٠٧٠٠	١١٦٠٠	١٤٣٥٠	١١٤٠٠	١٠٣٥٠	١٨٥٠	٨٠٠	٦٠٠	٥٠٠
فرنسا	٥٠٠٠	٤٧٠٠	٢٧٠٠	٣٦٥٠	٣٧٠٠	٢٣٠٠	١٥٥٠	٨٥٠	٥٥٠	٢٥٠	٥٠
جورجيا	٤١٠٠	٤٠٠٠	٤٠٠٠	٤٢٠٠	٧٠٠٠	٨٢٠٠	١٠٥٠٠	٧٥٠٠	٦٠٠٠	١١٠٠٠	٥٥٠٠
ألمانيا	٤٠٤٥٠	٣١٤٠٠	٧٦٥٠	١٨٩٥٠	٢٤٩٠٠	١٦٤٥٠	١٦٤٥٠	٧٨٠٠	٧٧٠٠	٤٩٠٠	٥٤٥٠
اليونان	١٩٨٠٠	٢١٩٠٠	٩٥٥٠	١٦٠٠٠	١٦٦٠٠	٥٠٠٠	٧٧٠٠	٤٠٠٠	٥١٠٠	٥٠٥٠	٢١٠٠
هنغاريا	١٦٠٠٠	٢٦١٠٠	١٤٥٠٠	١٧٨٠٠	١٩٤٠٠	٢٨٥٠٠	٢٠٨٠٠	١٨٧٠٠	١٣٢٠٠	٦٥٠٠	١٠٥٥٠
إيران (جمهورية - الإسلامية)	٥٢٠٠٠	٤٨٠٠٠	٥٨٠٠٠	٥٤٠٠٠	٧٨٠٠٠	٨٥٠٠٠	١٠٥٠٠٠	٩٠٠٠٠	٨٥٠٠٠	١١٨٠٠٠	١١٥٠٠٠
أيرلندا	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
إسرائيل	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
إيطاليا	صفر	٣٥٥٠	٤٠٥٠	٤٠٠٠	٢٥٥٠	٢٠٠٠	٣٥٠٠	١٠٠٠	١٥٠٠	٢٠٠٠	٥٠٠
الأردن	صفر	٥٠	٥٠	٥٠٠	٣٠٠	٥٠	١٥٠	٥٠	صفر	٥٠	٥٠
كازخستان	٣٩٠٥٠	٣٢١٥٠	٣١٠٠٠	٣٠٠٥٠	٢٤٥٠٠	١٩٠٠٠	٢٥٠٠٠	٢٤٢٠٠	١٨٥٠٠	٢٣٥٠٠	٢١٣٠٠
الكويت	٥٠	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
قيرغيزستان	١٨١٠٠	١٧٠٥٠	١٥٠٥٠	١٤٠٥٠	٢٠٧٠٠	١٧١٠٠	٢٢٢٠٠	٢٠٩٠٠	٩٣٠٠	٤٨٠٠	٤١٠٠
لاتفيا	٩٠٦٠٠	١٠٨٩٠٠	٥٧٠٠٠	٨٦٢٠٠	١٠٠١٠٠	٩٧٨٠٠	٩١٩٠٠	٥٧٦٠٠	٣١٢٠٠	٣١١٠٠	١٩٩٥٠
لبنان	١٠٠	صفر	٥٠	صفر	٥٠	٥٠	٣٠٠	٥٠٠	٣٥٠	٥٥٠	٦٠٠
ليتوانيا	١٧٤٥٠٠	٢١٨٥٠٠	١١١٥٠٠	١٥٧٥٠٠	١٨٥٢٠٠	١٩١٦٠٠	١٩٥٠٠٠	١٥٠٠٠٠	٧٨٠٠٠	٧٣٢٠٠	٦٧١٠٠
جمهورية مقدونيا	٢٠٣٠٠	٢٣٩٠٠	١٨٢٠٠	٢٣٥٠٠	٢١٨٠٠	٢٥٤٠٠	٢٩٣٠٠	٣٤٠٠٠	٢٧٧٠٠	١٩٤٠٠	١٤٠٠٠
اليوغوسلافية سابقاً											
منغوليا	٥٠	صفر	صفر	صفر	٥٠	١٠٠	١٠٠	٥٠	٥٠	٥٠	٢٠٠

البلد	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
الجبل الأسود ^(١)	-	١٥٠	١٥٠	٥٠	١٠٠	٣٠٠	٣٠٠	٣٠٠	٢٠٠	١٥٠	١٠٠
المغرب	٠	١٠٠	١٠٠	١٥٠	٢٠٠	١٠٠	٢٠٠	١٠٠	صفر	صفر	صفر
هولندا	٧٢٥٠	٨٢٠٠	٨٧٠٠	٩٦٠٠	٥٩٠٠	٩٦٥٠	٨٦٥٠	٦٢٠٠	٣٢٥٠	٣٧٠٠	١٠٠٠
النرويج	٥٠	٢٠٠	٥٠٠	١٥٠	صفر	٥٠	صفر	٥٠	صفر	صفر	صفر
بولندا	١٨٥٠٠	٢٨٦٠٥٠	٢٠٥١٠٠	٢٨٣١٠٠	٣١٠٥٠٠	٢٩٦٠٠٠	٢٦٠٥٠٠	٢٨٣٠٠٠	٢٢٧٥٠٠	١٣٨٠٠٠	١٨١٩٠٠
البرتغال	١٥٠	صفر	٥٠	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
جمهورية مولدوفا	٧٧١٠٠	٧٧٨٥٠	٦٥٩٥٠	٦٨٠٠٠	٧٩١٠٠	٨١٥٥٠	٧٧٤٥٠	٦٥٢٠٠	٣٧١٥٠	٤٣٨٠٠	٥٥٠٠٠
رومانيا	١٧٨٠٠	٢٧٣٠٠	٢٥٩٠٠	٤٣٥٠٠	٦٢٠٠٠	٥٣٣٠٠	٥٨٨٠٠	٤٠٢٠٠	٢٧٢٠٠	١٨٨٥٠	١٤٠٠٠
الاتحاد الروسي	٦٦٠٩٠٠	٦٩٦٦٠٠	٤٠٤٨٠٠	٥٢١٥٠٠	٥٦٨٢٠٠	٥٩٨٠٠٠	٥٢٩٧٠٠	٣٠٠٤٠٠	١٦٣٩٠٠	١٣٧٨٠٠	١٢٢٦٠٠
صربيا ^(٣)	١٢١٠٠	١٥٣٠٠	١٢٤٠٠	٢٠٠٠٠	٢١١٠٠	٢٧٩٠٠	٣٣٤٠٠	٢١٩٠٠	٢٠٠٠٠	١٨٤٠٠	١٩٢٠٠
صربيا والجبل الأسود ^(١)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
سلوفاكيا	٢٢٥٥٠	٢١٨٥٠	١٢٥٥٠	١٧٤٠٠	١٩٩٠٠	٢٠١٠٠	١٧٩٠٠	١٧٧٠٠	١٤١٠٠	١٠٩٠٠	٨٩٠٠
سلوفينيا	١٢٠٠٠	١٤٣٥٠	٥٧٥٠	١٠١٠٠	١٠٤٠٠	١٢٦٥٠	٩٧٠٠	٨٦٥٠	٧٣٠٠	٧٨٠٠	٠
إسبانيا	٣١٠٠	٣٠٠٠	٣٥٠٠	٢٥٠٠	٢٧٠٠	٤٣٠٠	٢٥٠٠	٨٠٠	٦٠٠	٢٠٠	٤٠٠
السويد	٨٥٠	٩٠٠	٣٠٠	٨٠٠	٤٠٠	٦٥٠	٧٠٠	٢٠٠	٠	٢٥٠	صفر
سويسرا	٥٥٠	٥٥٠	٨٠٠	٦٠٠	٦٠٠	٤٠٠	٣٠٠	٣٥٠	٣٠٠	٢٠٠	١٠٠
الجمهورية العربية السورية	٢١٥٠	٢٤٠٠	٢٤٠٠	٥٠٥٠	٤٦٥٠	١١٥٠	١٥٠	٢٠٠	٦٥٠	٦٥٠	٥٠٠
طاجيكستان	٥٠٠	٤٠٠	٩٠٠	٧٠٠	١٥٠٠	٢٩٥٠	٣٥٠٠	٤٠٠٠	٢٥٠٠	٢٣٥٠	٣١٠٠
تونس	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر
تركيا	٧٨٨٥٠٠	٧٦٥٠٠٠	٤٩٠٠٠٠	٧٠١٥٠٠	٦٧٢٠٠٠	٦٨٥٠٠٠	٥٤٠٥٠٠	٣٨٥٥٠٠	٣٢٥١٠٠	٢١٣٩٠٠	٢٠٠٠٠٠
تركمانستان	١٠٠٠	١٠٠٠	٢٠٠٠	٣٢٠٠	٤٧٠٠	٦٠٠٠	٧٥٠٠	١١٠٠٠	١٣٠٠٠	١٣٠٠٠	١٠٠٠
أوكرانيا	٣٤٥٠٠٠	٣١٧٠٠٠	٢٩٢٠٠٠	٣٠٩٥٠٠	٣٦٣٦٠٠	٣٧٦٨٠٠	٤٣٤٠٠٠	٩٥٠٠٠	١٥٤٥٠٠	١٤٠٧٠٠	١٤٣٦٠٠
الإمارات العربية المتحدة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٥٠
المملكة المتحدة	١٣٥٠	١١٠٠	٥٥٠	٥٠٠	١٠٥٠	٧٠٠	٢٠٠	٣٥٠	صفر	صفر	صفر
أوزبكستان	٧٠٠٠	٥٠٠٠	٦٥٠٠	٩٠٠٠	١٤١٠٠	١٧٥٠٠	٧٥٠٠	٩٠٠٠	٩٠٠٠	٢٧٠٠٠	١٤٠٠٠
يوغوسلافيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	٣٠٧٦٢٥٠	٣٢٥٣٨٠٠	٢٢٣٠٤٠٠	٢٨٢٢٢٠٠	٣٠٧٤٥٠٠	٣١٥٨٣٠٠	٢٩٢٠١٥٠	١٩٤٥٠٥٠	١٥٠٠٤٥٠	١٢٢٣٤٠٠	١١٥٤٦٥٠

ملاحظة: (١) صربيا والجبل الأسود كانتا بلداً واحداً حتى عام ٢٠٠٦. وابتداءً من عام ٢٠٠٦ فُصلت الأرقام بالنسبة لـ (٢) الجبل الأسود و(٣) صربيا. وبدأ الاتحاد الدولي للنقل البري في إصدار بطاقات نقل بري دولي لصربيا في عام ٢٠٠٦ وللجبل الأسود في عام ٢٠٠٨. وبدأ إصدار بطاقات النقل البري الدولي البوسنة والهرسك (٤) في عام ٢٠١٠. وفي مالطة (٥) تتصرف الجمعية فقط كجهة ضامنة.

٩-١ أدوار ومسؤوليات مختلف الأطراف المعنية المشاركة في نظام النقل البري الدولي

إن نظام النقل البري الدولي آلية جيدة التوازن مبنية على التعاون بين الأطراف المتعاقدة وصناعة النقل. ولضمان سير النظام بسلاسة من الأساسي أن تفي جميع الأطراف المعنية - الحكومات والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والجمعيات الوطنية الضامنة ومتعهدو النقل والمنظمات الدولية - بالتزاماتها طبقاً لأحكام اتفاقية

النقل البري الدولي. ويرد أدناه استعراض عام لأدوار ومسؤوليات الجهات الرئيسية الفاعلة في نظام النقل البري الدولي.

- ١-٩-١ مسؤولية الحكومة (قائمة غير حصرية)
- قبول اتفاقية النقل البري الدولي وفقاً للقانون الوطني (أي نشرها في حولية القانون العام الوطنية)؛
 - إيداع صك انضمام لدى قسم المعاهدات بمكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية بنيويورك (الوديع) (المادة ٥٢)؛
 - تفويض منظمة (منظمات) وطنية ضامنة (المادة ٦ والجزء الأول من المرفق ٩)؛
 - تفويض أشخاص لاستخدام بطاقات النقل البري الدولي (المادة ٦ والجزء الثاني من المرفق ٩)؛
 - نشر قائمة بالمكاتب الجمركية المؤهلة للقيام بعمليات النقل البري الدولي (المادة ٤٥)؛
 - تدريب موظفي الجمارك في مجال تنفيذ إجراءات النقل البري الدولي؛
 - إنشاء أو تعيين سلطة مسؤولة عن الموافقة على الناقلات والحاويات الخاصة بالنقل البري (المادة ١٢)؛
 - مدد المنظمة الدولية أو الجمعية الوطنية الضامنة بالمعلومات عن إنجاز عمليات النقل البري الدولي في مكاتب جمارك جهة المقصد في بلدانها (المادة ٤٢ مكرراً ثانياً والمرفق ١٠، الفقرة ١)؛
 - إيداع الوثائق والمعلومات التالية لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي:

نظام الضمان الدولي

- نسخة مطابقة للأصل مصدق عليها من الاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر مُبرم بين السلطات المختصة والجمعية الوطنية الضامنة، فضلاً عن أي تعديلات مدخلة على الاتفاق أو على الصك (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٢)؛
- نسخة مطابقة للأصل مصدق عليها من عقد التأمين أو الضمان المالي، فضلاً عن أية تعديلات مدخلة على العقد (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣، ٥)؛
- نسخة من شهادة التأمين (تُحدد سنوياً) (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣، ٥).

مراقبة النفاذ إلى إجراء النقل البري الدولي

- تفاصيل كل شخص مفوض من قبل السلطات المختصة لاستخدام بطاقات النقل البري الدولي أو سُحب منه الترخيص (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ٤). ويمكن إرسال هذه المعلومات عن طريق الاستخدام الملائم للتطبيقات الإلكترونية التي وضعتها أمانة النقل البري الدولي لهذا الغرض تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (E.N.9.II.4)؛

- قائمة سنوية مستكملة ومحدثة بأسماء جميع الأشخاص المفوضين من قبل السلطات المختصة لاستخدام بطاقات النقل البري الدولي أو الذين سُحب ترخيصهم (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ٥). ويمكن نقل هذا المعلومات عن طريق الاستخدام الملائم للتطبيقات الإلكترونية التي وضعتها لهذا الغرض أمانة النقل البري الدولي تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (E.N.9.II.5)؛
- تفاصيل استبعاد كل شخص من العمل بالاتفاقية طبقاً للمادة ٣٨. والشرط القانوني المتمثل في إخطار المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بأن شخصاً ما قد استُبعد مؤقتاً أو بشكل دائم من إمكانية أعمال الاتفاقية يُعتبر أنه قد تم استبعاده من خلال الاستخدام الملائم للتطبيقات الإلكترونية التي وضعتها أمانة النقل البري الدولي لهذا الغرض تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (E.N.0.38.2).

تدابير المراقبة الوطنية

- تفاصيل أية تدابير مراقبة وطنية تعتمده السلطات الوطنية المختصة إدخالها طبقاً للمادة ٤٢ مكرراً. وعبارة "فوراً" الواردة في المادة ٤٢ مكرراً يُفهم منها أنها تعني أن التدابير الوطنية التي قد تؤثر على تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي و/أو سير نظام النقل البري الدولي يجب إحالتها خطياً إلى المجلس التنفيذي في أقرب وقت ممكن، متى أمكن ذلك، قبل دخولها حيز النفاذ من أجل تمكين المجلس التنفيذي من إنجاز مهامه المتمثلة في الإشراف بشكل فعال والوفاء بمسؤوليته عن النظر في الإجراء المتخذ من حيث تطابقه مع اتفاقية النقل البري الدولي طبقاً للمادة ٤٢ مكرراً ووفقاً لاختصاصاته المحددة في المرفق ٨ من اتفاقية النقل البري الدولي (E.N.0.42 bis)

أجهزة الختم والطوابع الجمركية

- تفاصيل أجهزة الختم الجمركية والطوابع الجمركية المعتمدة والمستخدمه في إجراءات النقل البري الدولي (TRANS/WP.30/157، الفقرة ٩٣).

٢-٩-١ أدوار ومسؤوليات الجمعية الوطنية الضامنة (قائمة غير حصرية)

- التعهد بتسديد الحد الأقصى من المبلغ المشمول بالضمان لرسوم وأداءات الاستيراد والتصدير، فضلاً عن أية فائدة على التخلف عن التسديد، تكون مستحقة بموجب القوانين واللائحة الجمركية للطرف المتعاقد الذي يثبت فيه حصول مخالفة أفضت إلى مطالبة ضد الجمعية الضامنة فيما يتصل بعمليات نقل بري دولي. وتكون الجمعية الوطنية مسؤولة قانونياً عن تسديد هذه المبالغ على أفراد أو بالاشتراك مع الأشخاص المطالبين بدفع المبالغ المستحقة المشار إليها أعلاه (المادة ٨، الفقرة ١)؛

- إبرام اتفاق خطي بخصوص طريقة عمل نظام الضمان الدولي مع المنظمة الدولية المفوضة (في الوقت الحاضر يدير الاتحاد الدولي للنقل البري نظام الضمان الدولي الوحيد القائم) (المذكورة التفسيرية ٠-٦-٢ مكرراً-١)؛
- العمل كجهة ضامنة (المادة ٦، الفقرة ١). ويغطي هذا الضمان أيضاً المسؤوليات المتحملة بالارتباط مع بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة عن جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنسب إليها الجمعية هي ذاتها (المادة ٦، الفقرة ٢)؛
- إصدار بطاقات النقل البري الدولي فقط للأشخاص الذين يستوفون الحد الأدنى للشروط والمتطلبات (الفقرة ٤ من المادة ٦ والجزء الثاني من المرفق ٩) وأولئك الذين لم يكن دخولهم إلى نظام النقل البري الدولي قد رفضته أو سحبته السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي يكون الشخص المعني مقيماً بها أو مستقراً فيها (المادة ٦، الفقرة ٣)؛
- الوفاء بالتزاماتها بما يرضي السلطات المختصة لدى الأطراف المتعاقدة مع إحدى شركات التأمين أو مجمع تأمين أو مؤسسة مالية. ويجب أن يغطي التأمين أو الضمان المالي كامل المسؤوليات فيما يتصل بالعمليات تحت غطاء بطاقات النقل البري الدولي التي تغطيها الجمعية أو تغطيها جمعيات أجنبية منتسبة لنفس المنظمة الدولية التي تنسب إليها الجمعية نفسها. (الجزء الأول من المرفق ٩، الفقرة ٣، ٥)؛
- عقد إعلان التزام مع متعهد النقل الذي يطلب بطاقات نقل بري دولي (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١(ه))؛
- إصدار بطاقات النقل الدولي بالاستناد إلى نصح يقوم على إدارة المخاطر (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣، ٣)؛
- العمل، بتعاون وثيق مع السلطات المختصة، على اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان الاستعمال السليم لبطاقات النقل البري الدولي (المادة ٤٢ مكرراً)؛
- تدريب حاملي بطاقات النقل البري الدولي على التنفيذ السليم لإجراءات النقل البري الدولي؛
- تزويد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، سنوياً وقبل ١ آذار/مارس، بسعر كل نوع من أنواع بطاقات النقل البري الدولي التي يصدرها (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣، ٦)؛
- إرسال الوثائق والمعلومات التالية إلى الهيئة الوطنية المختصة:

نظام الضمان الدولي

- نسخة مطابقة للأصل مصدق عليها من عقد التأمين أو عقد الضمان المالي، فضلاً عن أية تعديلات مدخلة عليه (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣، ٥)؛

- نسخة من شهادة التأمين (التي تجدد سنوياً) (المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣'٥).

مراقبة النفاذ إلى إجراءات النقل البري الدولي

- قائمة سنوية كاملة ومستوفاة بجميع الأشخاص المفوضين من قبل السلطات المختصة لاستخدام بطاقات النقل البري الدولي أو الذين سُحب منهم الترخيص (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ٥). ويمكن إرسال هذه المعلومات بواسطة الاستخدام السليم للتطبيقات الإلكترونية التي وضعتها لهذا الغرض أمانة النقل البري الدولي تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (E.N.9.II.5).

٣-٩-١ مسؤولية متعهد النقل (قائمة غير حصرية)

- عقد إعلان التزام مع الجمعية الوطنية الضامنة يوضع شروط استخدام بطاقات النقل البري الدولي (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١(هـ))؛

- عرض الناقل أو مجموعة الناقلات أو الحاوية، إلى جانب حمولة بطاقة النقل البري الدولي المتعلقة بها على مكتب جمارك المغادرة ومكتب الجمارك على الطريق ومكتب جمارك جهة المقصد. ويكون متعهد النقل مسؤولاً أيضاً عن المراعاة اللازمة لأحكام الاتفاقية الأخرى ذات الصلة (المادة ١(س))؛

- دفع المبالغ المستحقة المشار إليها في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ من الاتفاقية، إذا ما طلبت منه ذلك السلطات المختصة طبقاً للفقرة ٢ من المادة ١١ (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١(هـ)٢)؛

- إصاق لوحة النقل البري الدولي على الناقلات البرية المعتمدة (المادة ١٦)؛

- تدريب الموظفين، ولا سيما السائقين، من أجل التنفيذ السليم لعمليات النقل البري الدولي.

٤-٩-١ أدوار ومسؤوليات المنظمة الدولية (وهي في الوقت الحاضر الاتحاد الدولي للنقل البري) (قائمة غير حصرية)

- الحصول على ترخيص من الأطراف المتعاقدة (اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي) لتولي المسؤولية عن التنظيم والسير الفعالين لنظام الضمان الدولي (المادة ٦، الفقرة ٢ مكرراً والمرفق ٩، الجزء الثالث، الفقرة ٢)؛

- إبرام اتفاقات خطية بشأن تشغيل نظام الضمان الدولي مع الجمعيات الوطنية الضامنة (المذكورة التفسيرية ٠-٦-٢ مكرر-١)؛

- الحصول على ترخيص من اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي لطبع وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي (المرفق ٨، المادة ١٠(ب))؛

- إبرام اتفاق خطي مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا يعكس التراخيص الممنوحة وفقاً للمادة ٦-٢ مكرراً و/أو المادة ١٠ (ب)، المرفق ٨، وينص على أن تفي المنظمة الدولية بالأحكام ذات الصلة من الاتفاقية وتحترم اختصاصات الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، وأن تمثل لقرارات اللجنة الإدارية وطلبات المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي. وبالتوقيع على الاتفاق، تؤكد المنظمة الدولية أنها تقبل المسؤوليات التي يفرضها الترخيص (المذكرتان التفسيريتان ٠-٦-٢ مكرراً-٢ و ٨-١٠ (ب))؛
- وعملاً بالترخيص وفقاً للمرفق ١٠، الجزء الثالث، الفقرة ٢، تقوم المنظمة الدولية بما يلي:
 - تزويد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، عن طريق الجمعيات الوطنية التابعة للمنظمة الدولية، بنسخ مطابقة للأصل مصدق عليها من عقد الضمان العالمي وإثبات تغطية الضمان؛
 - تزويد الهيئات المختصة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي بمعلومات عن القواعد والإجراءات المنصوص عليها لإصدار الجمعيات الوطنية لبطاقات النقل البري الدولي؛
 - تزويد الهيئات المختصة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي، على أساس سنوي، بالبيانات عن المطالبات المقدمة العالقة منها والمسددة أو التي تمت تسويتها دون دفع؛
 - تزويد الهيئات المختصة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي بمعلومات كاملة وشاملة عن سير عمل نظام النقل البري الدولي، وعلى وجه الخصوص ولكن ليس على سبيل الحصر، معلومات مؤقتة وقائمة على أسس سليمة عن الاتجاهات في عدد عمليات النقل البري الدولي غير المنجزة والشكاوى المرفوعة العالقة منها والمدفوعة أو التي تمت تسويتها دون دفع والتي قد تثير مشاغل فيما يتصل بسير نظام النقل البري الدولي السليم أو يمكن أن تؤدي إلى صعوبات لاستمرار العمل بنظام الضمان الدولي؛
 - تزويد الهيئات المختصة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي بالبيانات الإحصائية عن عدد بطاقات النقل البري الدولي الموزعة على كل طرف متعاقد، مفصلة بحسب النوع؛
 - تزويد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بتفاصيل سعر التوزيع بالمنظمة الدولية لكل نوع من أنواع بطاقات النقل البري الدولي؛
 - اتخاذ كافة الإجراءات الممكنة للتقليل من خطر تزوير بطاقات النقل البري الدولي؛
 - اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة في الحالات التي يتم فيها اكتشاف أخطاء أو عيوب في بطاقة النقل البري الدولي، وتقديم تقارير عن ذلك إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي؛

- المشاركة مشاركة كاملة في الحالات التي يدعى فيها المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي إلى تيسير تسوية المنازعات؛
 - السهر على توجيه نظر المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي فوراً إلى أي مشكلة تنطوي على تزوير أو أية صعوبات أخرى فيما يتصل بتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي؛
 - إدارة نظام مراقبة النقل البري الدولي المنصوص عليه في المرفق ١٠ بالاتفاقية، جنباً إلى جنب مع الجمعيات الوطنية الضامنة التابعة للمنظمة الدولية والسلطات الجمركية، وإبلاغ الأطراف المتعاقدة والهيئات المختصة في إطار الاتفاقية بالمشاكل التي واجهتها في النظام؛
 - تزويد الهيئات المختصة في إطار اتفاقية النقل البري الدولي بإحصاءات وبيانات عن أداء الأطراف المتعاقدة فيما يتصل بنظام الرقابة المنصوص عليه في المرفق ١٠؛
 - القيام، في غضون ما لا يقل عن شهرين قبل التاريخ المؤقت لبدء سريان أو تجديد الترخيص الممنوح وفقاً للمادة ٦-٢ مكرراً من الاتفاقية، بإبرام اتفاق خطي مع أمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، المفوضة من اللجنة الإدارية والمتصرفة نيابة عنها، يتضمن قبول المنظمة الدولية بواجباتها المحددة في المرفق ٩، الجزء الثالث، الفقرة ٢؛
 - حضور دورات اللجنة الاستشارية للنقل البري الدولي بصفة المراقب (المرفق ٨، المادة ٢١)، والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (المرفق ٨، المادة ١١، الفقرة ٥)، فرقة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (WP.30).
- ٥-٩-١ أدوار ومسؤوليات المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي وأمين النقل البري الدولي وفقاً للمرفق الثامن بالمادة ١٠ من اتفاقية النقل البري الدولي (قائمة غير حصرية)**
- الإشراف على تطبيق الاتفاقية، بما في ذلك سير نظام الضمان الدولي، وأداء الوظائف الموكلة إليها من قبل اللجنة الإدارية (المرفق ٨، المادة ١٠ (أ))؛
 - الإشراف على مركزية طباعة وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي على الجمعيات، وهما أمران يمكن تقوم بهما منظمة دولية متفق عليها، كما ترد الإشارة إلى ذلك في المادة ٦ (المرفق ٨، المادة ١٠ (ب))؛
 - تنسيق وتشجيع تبادل الاستخبارات وسائر المعلومات فيما بين السلطات المختصة في الأطراف المتعاقدة (المرفق ٨، المادة ١٠ (ج))؛
 - تنسيق وتشجيع تبادل المعلومات بين السلطات المختصة في الأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية (المرفق ٨، المادة ١٠ (د))؛

- تيسير تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة والجمعيات وشركات التأمين والمنظمات الدولية دون الإخلال بالمادة ٥٧ بشأن تسوية المنازعات (المرفق ٨، المادة ١٠(ه))؛
- دعم تدريب موظفي السلطات الجمركية وغير ذلك من الأطراف الأخرى التي يهملها الأمر والمعنية بإجراءات النقل البري الدولي (المرفق ٨، المادة ١٠(و))؛
- الاحتفاظ بسجل مركزي بشأن توزيع المعلومات المقدمة من المنظمات الدولية على الأطراف المتعاقدة، كما هو مُشار إليه في المادة ٦، فيما يتعلق بجميع القواعد والإجراءات المنصوص عليها لإصدار الجمعيات لبطاقات النقل البري الدولي، بقدر ما أنها تتعلق بالحد الأدنى للشروط والمتطلبات المحدد في المرفق ٩ (المرفق ٨، المادة ١٠(ز))؛
- رصد ومتابعة أسعار بطاقات النقل البري الدولي (المرفق ٨، المادة ١٠(ح)).

٢- اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥

يتضمن هذا القسم النص الكامل لاتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥، في تاريخ ١ تموز/يوليه ٢٠١٨. ويجزو تخطيط هذا الفصل حدو تخطيط هيكل اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥.

أما المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق ٦ وفي الجزء الثالث من المرفق ٧ من الاتفاقية، فقد أُدرجت الأحكام التي تشير إليها في الاتفاقية (باستثناء الرسوم البيانية الواردة في المرفق ٦). ووفقاً لأحكام المادة ٤٣ من الاتفاقية، تفسر هذه المذكرات بعض أحكام الاتفاقية ومرفقاتها. كما تصف ممارسات معينة موصى بها.

ولا تتضمن المذكرات التفسيرية أي تعديل لأحكام هذه الاتفاقية أو مرفقاتها، بل تقتصر على مجرد تحديد محتواها ومعناها ونطاقها بأكثر دقة ووضوحاً. وبالنظر خاصة إلى أحكام المادة ١٢ من هذه الاتفاقية ومرفقها ٢ فيما يتعلق بالشروط التقنية اللازمة للموافقة على الناقلات البرية الخاصة بنقل البضائع تحت الأختام الجمركية، 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 ١٩٧٥. إلا أنها ذات أهمية فيما يتعلق بتفسير الاتفاقية وتنسيقها وتطبيقها، نظراً لأنها تعبر عن وجهات نظر اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥، والفرقة العاملة المعنية بالمشاكل الجمركية المؤثرة على النقل التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، كما هو مبين فيما يتصل بكل تعليق.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/55، الفقرة ٤٠ }

١-٢ متن اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥
(بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات بشأنها)

الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى بطاقات النقل البري الدولي
(اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥)

إن الأطراف المتعاقدة

إذ ترغب في 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 تأييدها لتبسيط وتنسيق الإجراءات الإدارية في مجال النقل الدولي، ولا سيما على الحدود،
قد اتفقت على ما يلي:

الفصل الأول

أحكام عامة

(أ) تعاريف

المادة ١

لأغراض هذه الاتفاقية:

(أ) تعني عبارة "النقل البري الدولي"، 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(ب) تعني عبارة "عملية النقل البري الدولي" الجزء من النقل البري الدولي الذي يتم 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرة تفسيرية للمادة ١ (ب)

١-٠ (ب) تعني المادة ١ (ب) أنه، حيثما تقع عدة مكاتب جمركية للمغادرة أو الوصول في بلد أو عدة بلدان، يمكن أن تكون هناك أكثر من عملية نقل بري دولي في طرف متعاقد. وفي هذه

الظروف، يعتبر الجزء الوطني من النقل البري الدولي الذي يتم بين مكتبين جمركيين متعاقبين، بصرف النظر عما إذا كانا مكتبتي مغادرة أو وصول أو عبور، عملية نقل بري دولي".

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥}

(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 بها وأن مكتب الجمارك قبل بطاقة النقل البري الدولي؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(هـ) تعني عبارة "الإفراج عن عملية النقل البري الدولي" اعتراف سلطات الجمارك بأن عملية النقل البري الدولي قد أُنجزت 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(و) تعني عبارة "رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير"، الرسوم الجمركية وكافة الرسوم الأخرى، والضرائب والمصروفات والتكاليف الأخرى، التي يجري تحصيلها عن أو بشأن استيراد أو تصدير البضائع، باستثناء المصروفات والرسوم التي ينحصر مبلغها في التكلفة المقدرة للخدمات المقدمة؛

مذكرة تفسيرية للمادة ١ (و)

١-٠ (و) تعني المصروفات والنفقات المستثناة في الفقرة الفرعية (و) من المادة ١، كافة المبالغ، ما عدا رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير، التي تفرضها الأطراف المتعاقدة عن أو بشأن الاستيراد أو التصدير. وتكون هذه المبالغ مقتصرة في مقدارها على التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة ولا تمثل حماية غير مباشرة للمنتجات المحلية أو ضريبة على الواردات أو الصادرات لأغراض ضريبية. فهذه المصروفات والنفقات تشمل عدة أمور من بينها المدفوعات بشأن ما يلي:

- 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

- (ز) لا يقتصر معنى العبارة "مركبة برية" على أية مركبة برية ذات محرك، بل يشمل أيضاً أية مقطورة أو شبه مقطورة مصممة للربط بها؛
- (ح) تعني عبارة "مجموعة مؤلفة من المركبات"، مركبات مترابطة تسلك الطريق كوحدة؛
- (ط) يعني المصطلح "حاوية" صنفاً من معدات النقل (عربة رافعة أو صهريج متحرك أو جهاز آخر مماثل) تتوفر فيه الخصائص التالية:
- ١٤٠ يكون مغلفاً كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة أعدت لغرض احتواء البضائع،
- ٢٠٠ تكون له ميزة دائمة وبالتالي يكون قوياً بما يكفي ليكون مناسباً للاستعمال المتكرر،
- ٣٠٠ يكون مصمماً خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بواسطة نقل واحدة أو أكثر من وسائل النقل بدون إعادة شحن وسيط،
- ٤٠٠ يكون مصمماً لأغراض الاستعمال السريع، وخاصة عند تحويله من واسطة نقل إلى أخرى،
- ٥٠٠ يكون مصمماً بحيث يسهل تحميله وتفريغه،
- ٦٠٠ يكون له حجم داخلي سعته متر مكعب أو أكثر، وتعتبر "الأجهزة القابلة للتفكيك" بمثابة حاويات.

مذكرة تفسيرية للمادة ١ (ي)

- ١-٠ (ي) تعني عبارة "جهاز قابل للتفكيك"، مقصورة شحن غير مزودة بمحرك آلي ومصممة خصيصاً لنقلها على مركبة برية. ويكون هيكلها المعدني مع الإطار التحتي للجهاز مكيفاً بصفة خاصة لهذا الغرض. ويشمل أيضاً هيكل تبادل في شكل مقصورة شحن مصممة بصفة خاصة للنقل المزدوج بالطرق البرية والسكك الحديدية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرة تفسيرية للمادة ١ (ي) '١'

- ١-٠ (ي) '١' المصطلح "مغلق جزئياً" كما هو مطبق على المعدات والأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ي) '١' من المادة ١ يتعلق بالأجهزة المكونة عموماً من أرضية وبنية فوقية تفصل مساحة شحن مساوية لتلك المساحة الموجودة في حاوية. كما أن الحاويات من هذا النوع يمكن أن 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(ي) تعني عبارة "مكتب جمارك المغادرة"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد يبدأ فيه النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع بموجب إجراء النقل البري الدولي؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(ك) تعني عبارة "مكتب جمارك المقصد"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد ينتهي فيه النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع بموجب إجراء النقل البري الدولي؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(ل) تعني عبارة "مكتب جمارك في الطريق"، أي مكتب جمارك تابع لطرف متعاقد تدخله أو تخرج عبره مركبة برية أو مجموعة مؤلفة من المركبات أو حاوية، في سياق عملية نقل بري دولي؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(م) يعني المصطلح "شخص"، الشخص الطبيعي والشخص الاعتباري 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 تصريح جمركي في شكل بطاقة نقل بري دولي تبين رغبته في وضع بضائع تحت إجراء النقل البري الدولي 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، كما يكون مسؤولاً عن المراعاة الواجبة لأحكام الاتفاقية الأخرى ذات الصلة؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

(س) تعني عبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة"، أي شيء ثقيل أو ضخم لا يُنقل عادة في مركبة مغلقة أو حاوية مغلقة بسبب وزنه أو حجمه أو طبيعته؛

(ع) تعني عبارة "جمعية ضامنة"، جمعية أذنت لها السلطات الجمركية التابعة لطرف متعاقد بالتصرف كجهة ضامنة للأشخاص مستعملي إجراء النقل البري الدولي؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

(ف) تعني عبارة "منظمة دولية" أي منظمة تأذن لها اللجنة الإدارية بتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

(ب) النطاق

المادة ٢

تنطبق هذه الاتفاقية على نقل البضائع، بدون إعادة شحن وسيط، 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 يتم بالطرق البرية جزء من الرحلة بين بداية عملية النقل البري الدولي ونهايتها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرات تفسيرية للمادة ٢

١-٢-٠ تنص المادة ٢ على أنه يجوز أن تبدأ وتنتهي في نفس البلد أي عملية بموجب بطاقة نقل بري دولي، بشرط أن يجري إنجاز جزء من الرحلة على تراب أجنبي. وفي مثل هذه الحالات ليس هناك ما يمنع سلطات جمارك بلد المغادرة من أن تطلب، بالإضافة إلى بطاقة النقل البري الدولي، وثيقة وطنية يُقصد بها تأمين إعادة استيراد البضائع معفاة من الرسوم الجمركية. ومع ذلك يوصي بالألا تصرّ السلطات الجمركية على استعمال مثل هذه الوثيقة وتقبل بالأحرى بدلاً منها توثيقاً سليماً على بطاقة النقل البري الدولي.

٠-٢-٢ 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 برأ، بل يكفي أن يحدث ذلك في نقطة ما بين بداية النقل البري الدولي ونهايته. إلا أنه قد يحدث لأسباب غير متوقعة ذات طابع تجاري أو عرضي، أن يتعذر إنجاز جزء من الرحلة بطريق بري رغم نوايا المرسل في بداية الرحلة. وفي هذه الحالات الاستثنائية يكون على الأطراف المتعاقدة أن تقبل بطاقة النقل البري الدولي، وتظل مسؤولية الجمعيات الضامنة سارية المفعول.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

تعليقات على المادة ٢

استعمال بطاقات النقل البري الدولي

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

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

{الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٣٤؛ والوثيقة TRANS/GE.30/35، الفقرتان ٦٤ و ٦٥}

استعمال إجراءات النقل البري الدولي في حالة عدم القيام بجزء من الرحلة عبر البر

وفقاً للمادة ٢ من الاتفاقية، يمكن استخدام وسائط النقل الأخرى (السكك الحديدية، المجاري المائية الداخلية، إلخ...) في جزء من الرحلة، بين بدايتها ونهايتها، طالما أُجري ذلك الجزء عبر الطريق. كما يجوز لصاحب بطاقة النقل البري الدولي، في حالة القيام بجزء من الرحلة بطريق غير طريق البرّ أن:

- يطلب من السلطات الجمركية تعليق عملية المرور العابر وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٦ من الاتفاقية، حتى يتسنى استئناف عملية المرور العابر المتوقفة، لا بد أن تكون خدمات المعالجة والمراقبة الجمركية مُتاحة في نهاية الجزء من الرحلة غير البرية. وفي حالة عدم القيام بكامل الرحلة عن طريق البر في بلد المغادرة، يمكن ابتداء عملية النقل البري الدولي وتصديق إنائها فوراً في مكتب جمارك المغادرة بسحب القسيميّتين رقم ١ ورقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي. وبالتالي، وفي هذه الظروف، لا يقدم أي ضمان لما تبقى من الرحلة داخل نفس البلد. كذلك، ووفقاً لأحكام المادة ٢٦ من الاتفاقية، يمكن استئناف عملية النقل البري الدولي عند نهاية الجزء غير البري في مكتب جمارك طرف متعاقد آخر.

- يستخدم إجراءات النقل البري الدولي. لكن، في هذه الحالة، يجب على حامل البطاقة أن يأخذ في الاعتبار أن عملية النقل البري الدولي في بلد ما لن تجرى إلا في حالة ضمان السلطات الجمركية الوطنية حُسن معاملة بطاقة النقل البري الدولي عند النقاط التالية (حسب الاقتضاء): الدخول (في الطريق)، المغادرة (في الطريق) والمقصد.

{ الوثيقة TRANS/WP.30.AC.2/67، الفقرة ٦٤، والمرفق ٤ }

المادة ٣

لكي تصبح أحكام هذه الاتفاقية قابلة للتطبيق:

(أ) يجب إنجاز عمليات النقل

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

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

٣٠٠ 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 المقصد وذلك بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث

(ج). وإذا كانت هذه المركبات محملة ببضائع أخرى، تطبق عليها، تبعاً لذلك، الشروط المشار إليها في الفقرة ١٠٠ أو الفقرة ٢٠٠ أعلاه؛

مذكرة تفسيرية للمادة ٣ (أ)

٣-٠ (أ) ٣٠٠ لا تسري أحكام المادة ٣ (أ) ٣٠٠ على سيارات الركاب (رمز النظام المنسق HS-code 8703) التي تنتقل بوسائلها 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) ١٠٠ و (أ) ٢٠٠ من المادة ٣.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28bis، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩}

(ب) يجب أن تكون عمليات النقل مكفولة من قبل جمعيات معتمدة طبقاً لأحكام المادة ٦، ويجب أن تنجز تحت غطاء بطاقة نقل بري دولي مطابقة للنموذج المستنسخ في المرفق ١ بهذه الوثيقة".

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.22، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

تعليقات على المادة ٣

المركبات البرية التي تعتبر بمثابة بضائع ضخمة أو ثقيلة

في حالة اعتبرت مركبات برية أو مركبات خاصة بمثابة بضائع ثقيلة أو ضخمة تحمل هي نفسها بضائع ثقيلة أو ضخمة وتكون كل من المركبات والبضائع مستوفية في نفس الوقت للشروط المذكورة في الفصل الثالث (ج) من الاتفاقية، لا حاجة إلا لبطاقة نقل بري دولي واحدة، يحمل غلافها وتحمل جميع قسماهما المصادقة المشار إليها في المادة ٣٢ من الاتفاقية. وإذا كانت هذه المركبات تحمل سلعاً عادية في مقصورة الشحن أو في الحاويات، يجب أولاً على المركبة أو الحاويات أن تكون قد استوفت من قبل الشروط المبينة في الفصل الثالث (أ)، كما يجب ختم مقصورة الشحن أو الحاوية.

تنطبق أحكام المادة ٣ (أ) ٣ (٣) من الاتفاقية في حالة تصدير مركبات برية أو مركبات خاصة من البلد الذي يوجد به مكتب جمارك المغادرة وتوريدها إلى بلد آخر يوجد به مكتب جمارك المقصد. في هذه الحالة لا تنطبق أحكام المادة ١٥ من الاتفاقية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات البرية. وبالتالي، لا لزوم للمستندات الجمركية فيما يتصل بالاستيراد المؤقت لمثل هذه المركبات.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/65، الفقرتان ٣٩ و ٤٠ والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59،

الفقرتان ٦١ و ٦٢ والمرفق ٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٧٢

إجراءات النقل البري الدولي والمواد البريدية

وفقاً للفصل الثاني من الملحق الخاص (باء) بالاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة)، لا تخضع السلع البريدية للإجراءات الجمركية أثناء نقلها العابر. لذلك، يجب عدم تطبيق إجراءات النقل البري الدولي على المواد البريدية التي تعترف وفق إجراءات الاتحاد البريدي العالمي المعمول بها حالياً بأنها الرسائل أو الطرود البريدية، عند نقلها بواسطة دوائر الخدمات البريدية أو لحسابها.

{ الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2008-3، الفقرة ١٧؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95،
الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr. 2، الفقرة ٢٨؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr. 2، الفقرة ٢٨ }

(ج) المبادئ

المادة ٤

لا تخضع البضائع المنقولة بموجب إجراءات النقل البري الدولي لتسديد أو إيداع رسوم وضرائب استيراد أو تصدير عند المكاتب الجمركية على الطريق.

تعليقات على المادة ٤

يرجى الرجوع إلى التعليقات على المذكرة التفسيرية ٠-٨-٣ (الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة) وإلى المادة ٢٣ (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 الضمان المطلوب. وبما أن البضائع المنقولة بموجب إجراءات النقل البري الدولي تكون مشمولة بضمان في كل وقت، بموجب الشروط المبينة في المادة ٣(ب)، فإنه لا يطلب أثناء عملية النقل البري الدولي دفع رسوم وضرائب استيراد أو تصدير أو أي ضمان بأي شكل آخر في أي طرف متعاقد مشارك في عملية النقل البري الدولي.

{ الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/240، الفقرة ٢٨؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97، الفقرة ٢٨ }

المادة ٥

١- كقاعدة عامة، لا تخضع البضائع المنقولة بموجب إجراءات النقل البري الدولي في مركبات برية أو مجموعة مركبات أو حاويات محكمة الإغلاق، للفحص عند مكاتب الجمارك على الطريق.

٢- ومع ذلك، ومنعاً لإساءة الاستعمال يجوز لسطات الجمارك في حالات استثنائية، وخاصة في حالة الاشتباه بوجود مخالفة، أن تجري فحصاً للبضائع عند هذه المكاتب.

مذكرة تفسيرية للمادة ٥

٥-٠

لا تستبعد هذه المادة الحق في إجراء فحوص سريعة على البضائع، ولكنها تشدد على أن تكون هذه الفحوص محدودة جداً في عددها. وفي الواقع تكفل إجراءات بطاقة النقل البري الدولي حماية أكبر مما تكفله الإجراءات الوطنية. فأولاً، يجب أن يتفق بند هذه البطاقة المتعلق بالبضائع مع البنود المدرجة على الوثائق الجمركية التي قد تكون مطلوبة في بلد المغادرة. هذا بالإضافة إلى أن بلدان المرور العابر والمقصد تحميها عمليات المراقبة التي تتم عند المغادرة وتصدق عليها سلطات الجمارك في مكتب المغادرة (انظر المذكرة التفسيرية للمادة ١٩).

تعليق على الفقرة ٢ من المادة ٥

الفحوصات في مكاتب الجمارك في الطريق أو عمليات التفتيش بناءً على طلب من متعهدي النقل

تشمل الحالات الاستثنائية المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٥، الحالات التي تقوم فيها السلطات الجمركية بفحوصات إما في مكاتب الجمارك في الطريق أو أثناء الرحلة بطلب من متعهدي النقل في حالة شكّ منهم في حصول مخالفة أثناء سير عملية المرور العابر. في مثل هذه الحالة يتعين على السلطات الجمركية ألا ترفض إجراء الفحوصات إلا إذا اعتبرت الطلب غير مبرر.

في الحالات التي تقوم فيها السلطات الجمركية بفحص بطلب من متعهد النقل، تكون تكاليف الخدمات على عاتق هذا الأخير، طبقاً لأحكام المادة ٤٦، الفقرة ١ والتعليق عليها، فضلاً عن التكاليف الأخرى التي قد تطرأ نتيجة الفحص.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/196، الفقرتان ٦٦ و٦٧ والمرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63، الفقرات ٦٣ والمرفق ٣

الفصل الثاني

إصدار بطاقات النقل البري الدولي

مسؤولية الجمعيات الضامنة

المادة ٦

١- يجوز لكل طرف من الأطراف المتعاقدة تفويض جمعيات لتقوم بإصدار بطاقات نقل بري دولي إما مباشرة أو عن طريق جمعيات مقابلة، ولتعمل بمثابة جمعيات ضامنة، طالما كان هناك امتثال الحد الأدنى للشروط والمتطلبات الواردة في الجزء الأول من المرفق ٩. ويجوز سحب التفويض إذا لم تعد هذه الشروط والمتطلبات مستوفاة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

٢- لا تُعتمد أي جمعية في أي بلد ما لم يكن ضمانها يغطي أيضاً المسؤوليات القانونية المحتملة في ذلك البلد فيما يتعلق بالعمليات في ظل بطاقات نقل بري دولي صادرة عن جمعيات أجنبية تنتسب إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها تلك الجمعية نفسها.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ٦

٢-٦-٠ يجوز بموجب أحكام هذه الفقرة أن تعتمد السلطات الجمركية لبلد ما أكثر من جمعية تتحمل كل منها المسؤولية القانونية الناشئة عن العمليات المضطلع بها تحت غطاء البطاقات الصادرة عنها أو عن الجمعيات المقابلة لها.

٢ مكرراً- تأذن اللجنة الإدارية لمنظمة دولية بتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سير هذا النظام. ويُمنح التصريح طالما استوفت المنظمة الشروط والمتطلبات المنصوص عليها في الجزء الثالث من المرفق ٩. وللجنة الإدارية أن تلغي الإذن إذا لم تعد هذه الشروط والمتطلبات مستوفاة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢؛ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.31، ودخل حيز النفاذ في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣}

مذكرات تفسيرية للفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦

٢-٦-٠ مكرراً-١ تحدد العلاقة بين المنظمة الدولية والجمعيات الأعضاء فيها بموجب اتفاقات خطية بشأن سير عمل نظام الضمان الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

٢-٦-٠ مكرراً-٢ يرد الإذن الممنوح وفقاً للمادة ٦-٢ 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 للنقل البري الدولي. وبالتوقيع على الاتفاق، تؤكد المنظمة الدولية أنها تقبل المسؤوليات التي يفرضها الإذن. ويسري الاتفاق أيضاً على مسؤوليات المنظمة الدولية الواردة في المرفق ٨، المادة ١٠ (ب) في حالة قيام المنظمة الدولية المشار إليها أعلاه بطباعة وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي بشكل مركزي. وتعتمد اللجنة الإدارية الاتفاق.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦ }

٣- 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 بها أو مستقراً فيها.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩ }

٤- لا يجوز منح ترخيص بالوصول إلى نظام النقل البري الدولي إلا للأشخاص الذين يستوفون الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المشار إليها في الجزء الثاني من المرفق ٩ بهذه الاتفاقية. ودون الإخلال بالمادة ٣٨ يجوز سحب الترخيص إذا لم يعد استيفاء هذه المعايير مضموناً.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩ }

٥- يمنح الإذن بالوصول إلى نظام النقل البري الدولي وفقاً للإجراءات المبينة في المرفق ٩ بالجزء الثاني من هذه الاتفاقية.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩ }

المادة ٧

لا تخضع استمارات بطاقات النقل البري الدولي المرسلة إلى الجمعيات الضامنة من الجمعيات الأجنبية المقابلة أو من المنظمات الدولية، لمسؤولية تسديد رسوم وضرائب الاستيراد والتصدير وتُعفى من محظورات وقيود الاستيراد والتصدير.

المادة ٨

١-١- تتعهد الجمعية الضامنة بتسديد مبالغ تصل إلى الحد الأقصى من قيمة رسوم وضرائب الاستيراد والتصدير، بالإضافة إلى أية فائدة على التخلف عن التسديد تكون مستحقة بموجب القوانين واللائحة الجمركية للطرف المتعاقد الذي ثبت فيه وقوع مخالفة أفضت إلى مطالبة ضد الجمعية الضامنة فيما يتعلق بعملية من عمليات النقل البري الدولي. وتكون الجمعية مسؤولة قانوناً عن تسديد هذه المبالغ ضامنة متضامنة مع الأشخاص المستحقة منهم هذه المبالغ.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

تعليقات على الفقرة ١ من المادة ٨

الغرامات الإدارية

لا تشمل المسؤولية القانونية التي تتحملها الجمعيات الضامنة، وفقاً نصت عليه الفقرة ١ من المادة ٨، الغرامات الإدارية أو العقوبات المالية الأخرى.

{الوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرات ٦٨-٧٠؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/29، المرفق ٣}

تحصيل المبالغ الإضافية

تسمح الفقرتان ١ و ٢ من المادة ٨ لسلطات الجمارك بتحصيل مبالغ إضافية مثل التعويضات المصفاة وسائر العقوبات المالية، من حامل البطاقة إذا رأت ذلك ضرورياً.

{الوثيقة TRANS/WP.30/135، الفقرات ٥٢-٥٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرة ٦٩}

٢- في الحالات التي لا تنص فيها قوانين ولوائح طرف متعاقد على تسديد رسوم وضرائب استيراد أو تصدير كما نصت على ذلك الفقرة ١ أعلاه، يكون على الجمعية الضامنة أن تتعهد بأن تقوم، حسب نفس الشروط، بتسديد مبلغ يساوي في مقداره رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير وأية فائدة على التخلف عن التسديد.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ٨

٢-٨-٠ في حالة وجود مخالفات من النوع المشمول بالفقرة ١ من المادة ٨ تنطبق 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، ينبغي ألا يتجاوز المبلغ الواجب 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. وتنضاف إلى هذا المبلغ أية فوائد في حالة التخلف عن التسديد.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

٣- يجوز لكل طرف متعاقد أن يقرر الحد الأقصى للمبلغ الواجب الدفع عن كل بطاقة نقل بري دولي، الذي يجوز مطالبة الجمعية الضامنة بدفعه بالاستناد إلى أحكام الفقرتين ١ و ٢ أعلاه.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٣ من المادة ٨

٣-٨-٠ توصي هذه الفقرة الأطراف المتعاقدة بتحديد مبلغ يساوي ١٠٠٠ ٠٠٠ يورو لكل بطاقة نقل بري دولي، باعتباره الحد الأقصى للمبلغ الذي يمكن المطالبة به من الجمعية الضامنة. أما في حالة نقل الكحول والتبغ الواردة تفاصيلها أدناه وتتجاوز كمياتها مستويات العتبة المبينة أيضاً

أدناه، يجوز لسلطات الجمارك أن ترفع الحد الأقصى للمبلغ الممكن المطالبة به من الجمعية الضامنة إلى مبلغ يساوي ٢٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي:

(١) الكحول الايثيلي غير المحوّر بقوام كحولي من حيث الحجم يبلغ ٨٠ في المائة أو أكثر (رمز النظام المنسق: 22.07.10)؛

(٢) الكحول الايثيلي غير المحوّر بقوام كحولي من حيث الحجم يقل عن ٨٠ في المائة، والمسكرات الكحولية والروحيات المعطرة وغيرها من المشروبات الكحولية، والمستحضرات الكحولية المركبة من النوع المستعمل لصناعة المشروبات (رمز النظام المنسق: 22.08)؛

(٣) السيجار والشيروت (السيجار المقطوع الطرفين) واللفافات التي تحوي تبغاً (رمز النظام المنسق: 24.02.10)؛

(٤) السجاير التي تحوي تبغاً (رمز النظام المنسق: 24.02.20)؛

(٥) تبغ التدخين سواء يحوي أو لا يحوي بدائل تبغ بأية نسبة (رمز النظام المنسق: 24.03.11 و 24.03.19).

يوصى بحصر الحد الأقصى للمبلغ الممكن المطالبة به من الجمعية الضامنة في مبلغ يساوي ١٠٠ ٠٠٠ يورو إذا لم تتجاوز فئات التبغ والكحول المذكورة أعلاه الكميات التالية:

(١) ٣٠٠ لتر

(٢) ٥٠٠ لتر

(٣) ٤٠ ٠٠٠ قطعة

(٤) ٧٠ ٠٠٠ قطعة

(٥) ١٠٠ كيلوغرام.

ويجب إدراج الكميات بالتحديد (اللترات والقطع والكيلوغرامات) من فئات التبغ والكحول المذكورة أعلاه، في بيان البضائع الوارد في بطاقة النقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤؛ والتعديل

ECE/TRANS/17/Amend.18، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٥؛ والتعديل

ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢؛ والتعديل

ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥؛ والتعديل

ECE/TRANS/17/Amend.34، ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨}

تعليق على المذكرة التفسيرية ٠-١-٣

الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة

طبقاً للمادة ٤ من الاتفاقية، لا تخضع البضائع المنقولة بموجب نظام النقل البري الدولي لتسديد أو إيداع أية رسوم وضرائب استيراد أو تصدير مهما كان الأمر، حتى ولو كانت الرسوم والضرائب المعرضة للمخاطرة تتجاوز المبلغ المحدد بمقدار ٥٠.٠٠٠ 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.

{الوثيقة TRANS/GE.30/59، الفقرتان ٣٤ و ٣٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرتان ٧٥ و ٧٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/159، الفقرة ٢٥؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1، المرفق ٢؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣١}

٤- تبدأ المسؤولية القانونية التي تتحملها الجمعية الضامنة تجاه سلطات البلد الذي يقع فيه مكتب جمارك المغادرة، منذ لحظة قبول مكتب الجمارك لبطاقة النقل البري الدولي. وفي البلدان التالية التي تُنقل عبرها البضائع بموجب نظام النقل البري الدولي، تبدأ هذه المسؤولية منذ لحظة دخول البضائع هذه البلدان أو في حالة تعليق النقل في إطار نظام النقل البري الدولي بموجب الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٢٦، عندما يقبل مكتب الجمارك الذي تُستأنف فيه عملية النقل بطاقة النقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

٥- لا 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 المختومة. ولا تشمل هذه المسؤولية أية بضائع أخرى.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٥ من المادة ٨

٥-٨-٠ إذا قُدم طلب تسديد إلى الجمعية الضامنة بشأن بضائع غير مدرجة في بطاقة النقل البري الدولي، يكون على الإدارة المعنية أن تبين الوقائع التي بنت عليها رأيها بأن البضائع كانت مستوعبة في الجزء المحكم الإغلاق من المركبة البرية أو في الحاوية المختومة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.6، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٥؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٦- لأغراض تحديد الرسوم والضرائب المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، يفترض أن تفاصيل البضائع كما هي مدرجة في البطاقة، صحيحة، في غياب دليل على عكس ذلك.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٦ من المادة ٨

- ٦-٨-٠ -١ - إذا لم توجد في بطاقة النقل البري الدولي خصائص مفصلة بما يكفي للتمكين من تحديد الرسوم على البضائع، يجوز للأطراف المعنية تقديم ما يدل على طبيعتها بالتحديد.
- ٢ - في حالة عدم تقديم أي دليل تُفرض رسوم وضرائب، لا بسعر جزائي لا علاقة له بطبيعة البضائع وإنما بأعلى سعر قابل للتطبيق على نوع البضائع التي تشملها تفاصيل الخصائص المحددة في بطاقة النقل البري الدولي.

حُذفت الفقرة ٧ من المادة ٨

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٧ من المادة ٨

٧-٨-٠ حُذفت المذكرة التفسيرية للفقرة ٧ من المادة ٨

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

المادة ٩

- ١ - تحدد الجمعية الضامنة مدة صلاحية بطاقة النقل البري الدولي، وذلك بتحديد تاريخ نهائي لا يجوز بعده تقديم البطاقة من أجل قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة.
- ٢ - بشرط قبول مكتب جمارك المغادرة لبطاقة النقل البري الدولي في التاريخ النهائي للصلاحية أو قبله، كما هو منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة، تظل البطاقة صالحة حتى نهاية عملية النقل البري الدولي عند مكتب جمارك المقصد.

المادة ١٠

-١ - تتم تصفية عملية النقل البري الدولي دون تأخير.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

- ٢ - حين تكون سلطات الجمارك في طرف متعاقد ما قد قامت بتصفية عملية نقل بري دولي، لا يعود بإمكانها مطالبة الجمعية الضامنة بسداد المبالغ المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨، إلا إذا كانت شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي قد تم الحصول عليها بطريقة غير سليمة أو احتيالية، أو لم يكن قد حدث إنهاء للعملية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرة تفسيرية للمادة ١٠

١-١٠-٠ تعتبر شهادة انتهاء 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 يُكتشف سوء تصرف مثل استعمال وثائق مزيفة أو غير صحيحة، أو استبدال البضائع أو التلاعب بالأختام الجمركية وما إلى ذلك، أو حينما تكون هذه الشهادة قد تم الحصول عليها بوسائل أخرى غير مشروعة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

٢-١٠-٠ تشمل عبارة "أو لم يكن قد حدث إنهاء للعملية" الحالات التي تكون فيها شهادة الإنهاء قد زُورت.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

المادة ١١

في حالة عدم تصفية عملية النقل البري الدولي، تقوم السلطات المختصة بما يلي:

- (أ) إخطار حامل بطاقة النقل البري الدولي على عنوانه المذكور في البطاقة بعدم التصفية؛
(ب) إخطار الجمعية الضامنة بعدم التصفية.

وتقوم السلطات المختصة بإخطار الجمعية الضامنة في خلال فترة لا تتجاوز سنة واحدة من تاريخ قبول بطاقة النقل البري الدولي تلك السلطات ولا تتجاوز السنتين عندما تكون شهادة إنهاء عملية النقل البري الدولي مزورة أو تم الحصول عليها بطريقة غير سليمة أو احتيالية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، دخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ من المادة ١١

١-١١-٠ طريقة الإخطار خطياً متروكة للتشريع الوطني.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

تعليقات على الفقرة ١ من المادة ١١تسديد الرسوم والضرائب

حُذِفَ التعليق على الفقرة ١ من المادة ١١ "تسديد الرسوم والضرائب"

الموثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1، المرفق ٢؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105،

الفقرة ٣١}

الحد الزمني للإخطارات

فيما يتعلق بالحد الزمني لإخطار الجمعية الوطنية الضامنة بعدم تصفية بطاقات النقل البري الدولي، يكون تاريخ الاستلام، وليس تاريخ الإرسال، هو التاريخ الحاسم. أما طريقة إثبات الإخطار فهي متروكة للإدارة الجمركية المعنية (البريد المسجل مثلاً هو بمثابة دليل يثبت الاستلام). وفي حالة تجاوز الحد الزمني، لا تظل الجمعية الوطنية الضامنة مسؤولة قانوناً.

الموثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٢٨؛ والوثيقة TRANS/GE.30/35، الفقرتان ٤٧ و ٤٨؛ والوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرتان ١٤ و ١٥

إخطار الجمعية/الجمعيات الضامنة

ينبغي للسلطات الجمركية إخطار جمعيتها/جمعياتها الوطنية الضامنة بأسرع ما يمكن بالحالات المشمولة بالفقرة ١ من المادة ١١، أي في حالة عدم تصفية عملية النقل البري الدولي.

الموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، المرفق ٥

إخطار حامل بطاقة النقل البري الدولي

يمكن الوفاء بشرط إخطار صاحب بطاقة النقل البري الدولي المشار إليه في المذكرتين التفسيريتين ٠-١١-١ و ٠-١١-٢ بإرسال خطاب مسجل

الموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

٢- حينما يصبح تسديد المبالغ المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ مستحقاً، يجوز للسلطات المختصة، بقدر الإمكان، أن تطلب هذا التسديد من الشخص المسؤول أو الأشخاص المسؤولين مباشرة، قبل أن تعتمد إلى مطالبة الجمعية الضامنة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ١١

٢-١١-٠ تشمل الجهود التي يتعين على السلطات المختصة أن تبذلها لمطالبة الشخص أو الأشخاص المسؤولين بالتسديد، أقل ما تشمل، إرسال مطالبة التسديد إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي على عنوانه المذكور في هذه البطاقة، أو الشخص أو الأشخاص المسؤولين، إذا كانوا مختلفين، الذين تثبت مسؤوليتهم بموجب التشريع الوطني. ويجوز الجمع بين مطالبة التسديد الموجهة إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي والإخطار المشار إليه في الفقرة ١ (أ) من هذه المادة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٣- تُقدم المطالبة بالمبالغ المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ ضد الجمعية الضامنة في غضون ثلاثة أشهر بعد التاريخ الذي أحيطت فيه الجمعية علماً بأن عملية النقل البري الدولي لم تصف، أو أن شهادة انتهاء عملية النقل البري قد تم الحصول عليها بطريقة غير سليمة أو احتيالية، وفي أجل لا يتعدى عامين اعتباراً من ذلك التاريخ. ولكن في الحالات المتعلقة بعمليات النقل البري الدولي التي تصبح، خلال مدة العامين المذكورة أعلاه، موضع إجراءات إدارية أو قانونية تتصل بالتزامات التسديد الواقعة على الشخص أو الأشخاص المشار إليهم في الفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز تقديم أي مطالبة بالتسديد في غضون عام من التاريخ الذي يصبح فيه قرار السلطات المختصة أو المحاكم قابلاً للتنفيذ.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرات تفسيرية للفقرة ٣ من المادة ١١

١١-٣-١١-٠ يجب على سلطات الجمارك لدى اتخاذها قراراً بالإفراج أو عدم الإفراج عن البضائع أو المركبة، وحين تكون لديها وسائل أخرى في القانون لحماية المصالح التي تتحمل المسؤولية عنها، ألا تتأثر بكون الجمعية الضامنة مسؤولة عن تسديد الرسوم والضرائب وفوائد التخلف عن التسديد التي يجب أن يتحملها حامل البطاقة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٢-٣-١١-٠ ويجوز للسلطات المختصة أن تبلغ الجمعية الضامنة بأن الإجراءات الإدارية أو القانونية المتعلقة بالتزام التسديد قد بدأ اتخاذها. وفي جميع الأحوال، تقوم السلطات المختصة بإبلاغ الجمعية الضامنة بالإجراءات التي يمكن إنفاؤها بعد مهلة سنتين، قبل انقضاء تلك المهلة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

تعليق على الفقرة ٣ من المادة ١١

المطالبة بدفع الرسوم والضرائب

يجب أن تُدعم المطالبة بالدفع بنسخ من الوثائق ذات الصلة. وفي حالة تعرض جزء من البضائع لمخالفة ينبغي للسلطات المختصة تجزئة المطالبة بالتعويض عن دفع الرسوم والضرائب المهربة كما هو مشار إليه في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨. ودون الإخلال بأي من الأحكام الوطنية المتعلقة بالحق في الاستئناف، ينبغي للجمعية الضامنة الحصول على دليل بديل على الانتهاء من عملية النقل البري الدولي، وعليها أن تقدم الدليل إلى السلطات المختصة المخطرة بعدم تصفية عملية النقل البري الدولي.

{الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1، المرفق ٢}

٤ - تقوم الجمعية الضامنة بتسديد المبالغ المطالب بها في غضون فترة مدتها ثلاثة أشهر اعتباراً من تاريخ تقديم المطالبة بالتسديد ضدها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٤ من المادة ١١

٤-١١-٠ إذا طلب من جمعية ضامنة، وفقاً للإجراء المبين في هذه المادة، تسديد المبالغ المشار إليها في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ وقصرت الجمعية عن هذا التسديد في غضون الحد الزمني المقرر بثلاثة أشهر الذي نصت عليه الاتفاقية، يجوز للسلطات المختصة أن تعتمد على اللائحة الوطنية في المطالبة بتسديد المبالغ المستحقة، لأن الأمر يعني في مثل هذه الحالات تقصيراً في تنفيذ عقد ضمان دخلت فيه الجمعية الضامنة بموجب القانون الدولي. وتسري المهلة الزمنية أيضاً في حالة قيام الجمعية الضامنة، عند استلام المطالبة، باستشارة المنظمة الدولية المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٦ بشأن موقفها من المطالبة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٥ - تعاد المبالغ المسددة إلى الجمعية الضامنة إذا ثبت بما يُرضي السلطات المختصة، خلال فترة العامين التالية لتاريخ تقديم مطالبة التسديد ضدها، عدم ارتكاب أي مخالفة فيما يتعلق بعملية النقل البري الدولي المعنية. ويجوز تمديد مهلة الستين وفقاً للتشريع الوطني.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

الفصل الثالث

نقل البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي

(أ) التصديق على المركبات والحاويات

المادة ١٢

يتعين على كل مركبة برية، لكي تندرج في إطار أحكام الفرعين (أ) و(ب) من هذا الفصل، فيما يتصل ببنيته وتجهيزها، أن تستوفي الشروط المبينة في المرفق ٢ بهذه الاتفاقية، كما يجب أن تكون مصدقاً عليها وفقاً للإجراءات المحددة في المرفق ٣ بهذه الاتفاقية. وتكون شهادة التصديق عليها متطابقة مع النموذج المستنسخ في المرفق ٤.

تعليقات على المادة ١٢

شهادة التصديق

لكي تكون شهادة التصديق مطابقة للنموذج الوارد في المرفق ٤ يجب أن تكون بالقطع ألف-٣ مطوين على شطرين.

الموثيقة TRANS/GE.30/10، الفقرة ٣٣؛ والموثيقة TRANS/WP.30/157، الفقرات ٢٧-٣٠؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35، المرفق ٦

التزويد بشهادة تصديق ولوحة تصديق

ينبغي أن توضع شهادة التصديق، كما ورد وصف ذلك في المادة ١ من المرفق ٢ بالاتفاقية، وفي حالة نقل على مقصورة الشحن، كما ورد وصف ذلك في المادة ١ من المرفق ٢ بالاتفاقية. وفي حالة نقل هيكل قابل للتفكيك، كما هو موضح في المرفق ٦ في المذكرة التفسيرية ١-٠ (ي)، أو حاوية، ينبغي إلصاق لوحة التصديق، كما هو منصوص عليه في المرفق ٧، الجزء الثاني، من الاتفاقية، على الهيكل القابل للتفكيك المصدق عليه أو على الحاوية المصدق عليها.

الموثيقة TRANS/WP.30/168، الفقرة ٣٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/39، الفقرة ١٧

المادة ١٣

١- لكي تندرج الحاويات في إطار الفرعين (أ) و(ب) من هذا الفصل، يجب أن تكون مشيدة حسب الشروط المبينة في الجزء الأول من المرفق ٧، كما يجب أن تكون مصدقاً عليها وفقاً للإجراءات المحددة في الجزء الثاني من ذلك المرفق.

٢- أما الحاويات المصدق عليها لأغراض نقل البضائع تحت أختام الجمارك وفقاً للاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، لعام ١٩٥٦، أو الاتفاقات الناشئة عنها المبرمة تحت رعاية الأمم المتحدة، أو الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات لعام ١٩٧٢، أو أية صكوك دولية قد تلغي أو تعدل هذه الاتفاقية، فتعتبر ممثلة لأحكام الفقرة ١ أعلاه ويجب قبولها لأغراض النقل بموجب إجراء النقل البري الدولي بدون تصديق آخر.

المادة ١٤

- ١- يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بصلاحيحة التصديق على المركبات أو الحاويات البرية التي لا تستوفي الشروط المبينة في المادتين ١٢ و ١٣ أعلاه. ومع ذلك ينبغي أن تتجنب الأطراف المتعاقدة تأخير عملية النقل حينما تكون النقائص المكتشفة ضئيلة الأهمية ولا تنطوي على أي خطر تهريب.
- ٢- قبل الاستخدام مرة أخرى لأغراض نقل البضائع تحت أختام الجمارك ينبغي، في حالة أية مركبة أو حاوية برية لم تعد تستوفي الشروط التي تبرر التصديق عليها، إما إعادةّها إلى حالتها الأصلية، أو عرضها على التصديق مجدداً.

(ب) الإجراء المتعلق بالنقل تحت غطاء بطاقة النقل البري الدولي

المادة ١٥

- ١- لا تُطلب أية وثائق جمركية خاصة فيما يتعلق بالاستيراد المؤقت لمركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية تحمل بضائع تحت غطاء نظام النقل البري الدولي. كما لا يُطلب أي ضمان فيما يتصل بالمركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية.
- ٢- لا تتمتع أحكام الفقرة ١ من هذه المادة أي طرف متعاقد من المطالبة بإتمام الإجراءات المنصوص عليها في لوائحه الوطنية بمكتب جمارك المقصد، وذلك بغية ضمان إعادة تصدير المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية، بمجرد إنجاز عملية النقل البري الدولي.

مذكرة تفسيرية للمادة ١٥

١٥-٠ قد تنشأ بعض الصعوبات في حالة المركبات غير الخاضعة 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 ١٥ مع تأمين الحماية الكافية للسلطات الجمركية، وذلك بتسجيل خصائص هذه المركبات (الصنع والأرقام) على القسيماتين ١ و ٢ من بطاقة النقل البري الدولي التي تستعملها البلدان المعنية، وعلى الكعوب المقابلة لها.

تعليقات على المادة ١٥

الوثائق الجمركية

نظراً لعدم المطالبة بوثيقة أو ضمان عن المركبة، تُستعمل لأغراض الفحص القسيمات التي تُفصل عند نقطة الدخول ونقطة المغادرة. فتدمير المركبة، في حالة حدوثه، لا يشير أية مشكلة، في ضوء المادة ٤١ 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.

لمر الوثيقة TRANS/GE.30/10، الفقرتان ٢٦ و ٢٧

الإجراءات الجمركية

مُحذَف التعليق

{ الوثيقة ECE-TRANS/WP.30/294، الفقرة ٤٤ }

المعاملة الجمركية لوحدة الجرار التي تقوم بعمليات نقل بري دولي

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، في حالة استبدال وحدة الجرار أثناء عملية النقل البري الدولي، ينبغي لحامل البطاقة إدخال التصويبات السليمة عليها، والحصول على تصديق السلطات الجمركية عليها، في خلال المهلة الزمنية المحددة ووفقاً للإجراءات التي تحددها اللائحة الوطنية. وينبغي أن تعامل وحدة الجرار المستعاض عنها، التي لم تعد تقوم بعملية نقل بري دولي، طبقاً للتشريعات الوطنية.

{ الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007-6، الفقرة ١٢؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91،

الفقرة ٢٥ }

المادة ١٦

في حالة قيام مركبة برية أو مجموعة مركبات بعملية نقل بري دولي، توضع لوحة معدنية مستطيلة الشكل تحمل الحروف المنقوشة "TIR" وتطابق المواصفات المحددة في المرفق ٥ بهذه الاتفاقية، ملصقة على مقدمة المركبة أو مجموعة المركبات البرية ولوحة أخرى ملصقة على مؤخرتها. وينبغي وضع اللوحتين بطريقة تيسر رؤيتهما بوضوح. ويجب أن تكونا قابلتين للإزاحة أو مكيفتين أو مجهزتين بطريقة يمكن بها قلبهما أو حجبهما أو طيهما أو يمكن أن تشيرا بأن طريقة أخرى أنه ليست هناك عملية نقل بري دولي جارية.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.16، ودخل حيز النفاذ في ٢٤ حزيران/يونيه ١٩٩٤ }

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢ }

تعليق على المادة ١٦

الخصائص التقنية للوحات النقل البري الدولي

يجب أن تكون لوحات النقل البري الدولي لوحات صلبة مطابقة للاشتراطات التقنية المبينة في المادة ١٦ والمرفق ٥ بهذه الاتفاقية. فالأوراق المصمغة ذات الالتصاق الذاتي ليست مقبولة لأغراض الاستعمال كلوحات نقل بري دولي.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/157، الفقرة ٦١ }

المادة ١٧

١- 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 يجب أن يسرد بيان النقل البري الدولي للبضائع المشمولة ببطاقة النقل البري الدولي قائمة منفصلة بمحتويات كل مركبة في مجموعة المركبات أو كل حاوية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ من المادة ١٧

١-١٧-٠ ليس المقصود من النص على إلزام بيان البضائع المشمولة ببطاقة النقل البري الدولي بأن يسرد، على حدة، محتويات كل مركبة أو مجموعة مركبات أو كل حاوية من الحاويات، سوى تسهيل التفتيش الجمركي لمحتويات كل مركبة أو حاوية. لذلك، 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 المشمولة ببطاقة النقل البري الدولي، فإن ذلك لا يعتبر عادة خرقاً للمتطلبات الجمركية.

٢- تكون بطاقة النقل البري الدولي صالحة لرحلة واحدة فقط. وتحتوي على الأقل عدد القسيمات الممكن فصلها اللازمة للنقل البري الدولي المعني.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ١٧

٢-١٧-٠ في حالة عمليات نقل الأثاث المنزلي، يمكن تطبيق الإجراء المبين في الفقرة ١٠ (ج) من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، وتكون قائمة المنقولات المعنية موجزة ومبسطة على نحو معقول.

تعليقات على المادة ١٧

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

في 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 ١ (ز) و(ح) من الاتفاقية.

وما أن يتم هذا الإصدار، لا يسمح، على أية حال، طبقاً للمادة ٤ من الاتفاقية، بطلب بطاقات نقل بري دولي إضافية بالمكاتب الجمركية على الطريق.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/157، الفقرة ٢٦ }

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

عند أخذ قرار بشأن عدد بطاقات النقل البري الدولي المطلوبة لشحن حمولة مختلطة تتكوّن من كلا البضائع العادية والبضائع الثقيلة أو الضخمة، يأخذ مكتب جمارك المغادرة في الاعتبار أحكام المادة الخاصة ٣٢ التي تنص على وجوب أن يحمل كل من الغلاف وجميع القسيمات الإشارة "بضائع ضخمة وثقيلة"، لأغراض نقل هذه البضائع. وبما أن هذه الإشارة لا تنطبق على البضائع العادية المنقولة تحت الأختام الجمركية، فإن الأمر سيحتاج إلى بطاقة (أو بطاقات) نقل بري دولي منفصلة لتغطيته نقل البضائع العادية

{ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71، المرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/206، الفقرة ٥٧ }

استخدام عدّة بطاقات نقل بري دولي في آن واحد

عند قبول مكتب جمارك المغادرة لعدّة بطاقات نقل بري دولي لعملية مرور عابر واحدة، على هذا المكتب أن يشير إلى كلّ الأرقام المرجعية لتلك البطاقات في الإطار المعنون "للاستعمال الرسمي" وذلك على جميع قسيمات كل بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي المقبولة.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71، المرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/208، الفقرة ٥٢ }

المادة ١٨

يجوز أن يشمل النقل البري الدولي عدة مكاتب جمركية للمغادرة والمقصد، ولكن العدد الإجمالي لهذه المكاتب يجب ألا يتجاوز أربعة مكاتب. ويجوز ألا تُقدم بطاقة النقل البري الدولي إلا إلى المكاتب الجمركية بالمقصد إذا كانت المكاتب الجمركية عند المغادرة كلها قد قبلت هذه البطاقة

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.10، ودخل حيز النفاذ في ٢٣ أيار/مايو ١٩٨٩ }

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢ }

مذكرة تفسيرية للمادة ١٨

١-١٨-٠ من الأساسي، لتسهيل سير عملية النقل البري الدولي، أن ترفض سلطات الجمارك التابعة لأحد البلدان طلب تعيين مكتب خروج جمركي بوصفه مكتب مقصد جمركي 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.

٢-١٨-٠

١- يجب أن تكون البضائع مشحونة بحيث يتسنى تفريغها عند أول نقطة تفريغ وإخراجها من المركبة أو الحاوية دون أن يكون من الضروري تفريغ الشحنة أو الشحنات الأخرى من البضائع المقرر تفريغها في نقاط تفريغ أخرى.

٢- حينما تتطلب عملية نقل ما التفريغ في أكثر من مكتب واحد، يكون من الضروري أن يجري، بعد التفريغ الجزئي، تدوين ذلك في الخانة ١٢ على كل بيان من بيانات الشحن المتبقية على بطاقة النقل البري الدولي، وبدون أيضاً في نفس الوقت على القسيمات المتبقية وما يقابلها من كعوب ما يفيد بوضع أختام جديدة.

تعليقات على المادة ١٨

وجود عدة مكاتب جمركية للمغادرة و/أو المقصد

يجوز أن تشمل 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. ووفقاً للمادة ٦ من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي (المرفق ١ بالاتفاقية، نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النسخة ١، النسخة ٢ والصفحة ٣ من الغلاف)، ويحتاج الأمر، بالنسبة لكل مكتب جمارك إضافي عند المغادرة/المقصد، إلى وصلين إضافيين. أما ملء بطاقة النقل البري الدولي حيثما تستخدم عدة مكاتب جمركية للمغادرة/المقصد، فيجب أن يتم بحيث تضاف البضائع المشحونة/المفرغة في وقت لاحق في مكاتب مختلفة إلى بيان البضائع أو تشطب منه (الخانات ٩ و ١٠ و ١١)، وبحيث تصادق مكاتب المغادرة/المقصد على البضائع المشحونة/المفرغة في وقت لاحق، في إطار البند ١٦.

الموثيقة TRANS/GE.30/55، الفقرة ٢٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/141، الفقرات ٣٩-٤١؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

إمكانيات زيادة عدد نقاط الشحن والتفريغ إلى أكثر من أربع نقاط في حالات خاصة

طبقاً للمادة ١٨ من الاتفاقية والمادة ٥ من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي (المرفق ١)، لا يجوز أن تشمل عملية النقل الواحدة أكثر من أربع نقاط شحن أو تفريغ. ولزيادة العدد الإجمالي لنقاط الشحن والتفريغ، خلال عملية نقل ما، يجوز لمركبة أو مجموعة مركبات أو حاويات القيام بعدة عمليات مرور عابر متتالية أو في مرة واحدة، كل منها تحت بطاقة نقل بري دولي منفصلة. وتحقيقاً لهذه الغاية، يجوز أن تُستخدم الخيارات التالية:

١' 'الاستخدام المتتالي لبطاقتي نقل بري دولي لعملية نقل واحدة طبقاً للتعليق على المادة ٢٨ "إمكانية استخدام بطاقتي نقل بري دولي لعملية مرور عابر واحدة". يمكن أن تشمل بطاقة النقل البري الدولي الأول عدداً يصل إلى أربعة مكاتب جمارك للمغادرة والمقصد.

وبعد إتمام وإنجاز عملية النقل في مكتب الجمارك الرابع، يمكن فتح بطاقة نقل بري دولي جديدة واستخدامها لباقي عملية النقل. وفي هذه الحالة، يجب أن يدرج ذلك كتابياً في بطاقتي النقل البري الدولي. وبالتالي، يصبح آخر مكتب جمارك للمقصد تحت غطاء بطاقة النقل البري الدولي الأولي هو مكتب جمارك المغادرة بالنسبة لبطاقة النقل البري الدولي الثانية التي يمكن أن تشمل ثلاثة مكاتب جمارك للمقصد. ويجب أن تذكر على بطاقة النقل البري الدولي الأولي كل السلع المتجهة إلى مكاتب جمارك المقصد بالنسبة لبطاقة النقل البري الدولي الثانية، كما يجب بيان أنها وجهة مكتب جمارك المقصد الأخير. ويمكن أن يشمل هذا الإجراء سبعة مكاتب جمارك مغادرة ومقصد. وحتى تستوفي الشروط المحددة في المادة ٢ من الاتفاقية، من الأساسي أن تقوم كلتا عمليتي المرور العابر بعبور مركز حدودي واحد على الأقل. وبما أن بطاقتي نقل بري دولي تستخدمان على التوالي، الواحدة تلو الأخرى، فإن الأمر لا يحتاج إلى أكثر من ضمان؛

‘٢‘
الاستعمال المتزامن لعدة مركبات برية (مثلاً، مجموعة مركبات) أو عدة حاويات. طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٧ من اتفاقية النقل البري الدولي، قد تُصدّر لكل مركبة برية أو حاوية بطاقة نقل بري دولي منفصلة. تغطي كل بطاقة النقل البري الدولي إلى حد أربعة نقاط شحن وتفريغ. وينبغي أن يُشير مكتب (تشير مكاتب) الجمارك للمغادرة إلى كل بطاقات النقل البري الدولي في الإطار المخصص "للاستعمال الرسمي" على جميع قسيمات كل بطاقة نقل بري دولي مقبولة.

أيًا كانت الإمكانية البديلة المستخدمة، تفصل الشحنات المزمع تفريغها في نقاط تفريغ مختلفة عن بعضها البعض، كما هو منصوص عليه في المذكرة التفسيرية ٠-١٨-٢، الفقرة ١.

الموثيقة TRANS/WP.30/208، الفقرة ٢٨ والمرفق؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71، الفقرة ٧١ والمرفق ٣

تعليق على المذكرة التفسيرية ٠-١٨-٢

تفريغ السلع

مصطلح "التفريغ" المشار إليه، بصفة خاصة، في المذكرة التفسيرية ٠-١٨-٢ لا يعني بالضرورة الإزاحة المادية للسلع من المركبة أو الحاوية، مثلاً، في الحالات التي تستمر فيها عملية النقل في نفس المركبة أو الحاوية بعد انتهاء عملية المرور العابر. لكن، إذا انتهت هذه العملية بالنسبة لحمولة بضائع جزئية واستمرت بالنسبة لباقي الشحنة، لا بد من إخراج هذه الأخيرة من مقصورة الشحن المغلقة أو الحاوية أو، في حالة السلع الثقيلة أو الضخمة، تفصل عن السلع الثقيلة أو الضخمة المتبقية التي تستمر بالنسبة لها عملية المرور العابر.

الموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦

المادة ١٩

يجب تقديم البضائع والمركبات البرية أو مجموعة المركبات أو الحاويات في المكتب الجمركي للمغادرة. وعلى السلطات الجمركية لبلد المغادرة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لها للاقتناع بصحة البضائع، إما من أجل وضع الأختام الجمركية أو من أجل فحص الأختام الجمركية الموضوعة تحت مسؤولية السلطات الجمركية المذكورة على أيدي أشخاص مفوضين حسب الأصول.

مذكرة تفسيرية للمادة ١٩

١٩-٠ 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 الأغشية وأربطة تثبيتها، ذلك أن هذه التجهيزات ليست مدرجة في شهادة التصديق.

تعليقات على المادة ١٩

التفتيش في مكتب المغادرة

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

- التصريح المزيف عن البضائع بما يسمح بتبديلها ببضائع أخرى أثناء الرحلة (كأن تكون الشحنة سجائر ولكن يعلن أنها ورق جدران، ويجري فيما بعد تفريغ السجائر وشحن ورق الجدران).
- نقل بضائع ليست مدرجة في بيان بطاقة النقل البري الدولي (مثل السجائر والكحول والعقاقير المخدرة والأسلحة).

الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٣١؛ والوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرات ١٩-٢١

تزوير قبول مكتب الجمارك ببلد المغادرة لبطاقة نقل بري دولي

بغية تفادي القيود الصارمة بمكتب جمارك المغادرة، قد يحاول المحتالون تزوير قبول هذا المكتب لبطاقة نقل بري دولي سليمة تماماً باستخدام طوابع وأختام جمركية مزيفة. ومثل هذه الممارسات الاحتمالية خطيرة للغاية، لأنه طبقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي، تعتمد السلطات الجمركية في بلدان العبور وبلدان المقصد في العادة على عمليات الفحص التي تجرى في مكتب الجمارك

ببلد المغادرة. وبالتالي يضطلع مكتب جمارك الخروج الموجود في بلد (بلدان) 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 وطابعها والتحقق، إن أمكن، من أن التفاصيل المذكورة في بيان البضائع الوارد في بطاقة النقل البري الدولي تتفق مع تلك الواردة في الوثائق المرافقة لها (مثل إعلان تصدير البضائع 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 النقل البري الدولي في بلد (أو بلدان) المغادرة.

الموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/2004/2، الفقرة ٢٩؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/75، الفقرة ٦١ والمرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/75/Corr.3

مواصفات أختام الجمارك

لا تنطبق 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 مسألة مواصفات أختام الجمارك متروكة لتقدير سلطات الجمارك الوطنية. ومن أجل ضمان فعالية أختام الجمارك، من المستصوب لإدارات الجمارك أن تستخدم أختاماً تستوفي أحدث المتطلبات في هذا الميدان. وبهذا الصدد، يسترعى انتباه سلطات الجمارك إلى الحد الأدنى للمتطلبات الواردة في المرفق الخاص هاء بالفصل الأول من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة). فضلاً عن ذلك، يمكن الرجوع إلى المبادئ التوجيهية للفصل ٦ من المرفق العام بالاتفاقية المذكورة، التي وضعت برعاية منظمة الجمارك العالمية.

الموثيقة TRANS/WP.30/216، الفقرة ٦٧ والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/216/Corr.1؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/77، الفقرة ٥٤ والمرفق ٣

المادة ٢٠

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 ٢٠

في حالة تحديد فترات زمنية قصوى لنقل البضائع داخل أراضي بلد ما، يجب على سلطات هذا البلد الجمركية أن تأخذ في اعتبارها أيضاً، ضمن جملة أمور، أية لوائح خاصة تخضع لها الوكالات الناقلة، ولا سيما اللائحة الخاصة بساعات العمل وفترات الراحة القانونية لسائقي المركبات البرية. وهناك توصية بالألا تمارس هذه السلطات حقها في تعيين طريق إلا إذا اعتبرت ذلك ضرورياً.

تعليق على المادة ٢٠

الغرامات المالية

في حالة حدوث خرق للالتزامات المترتبة على المادتين ٢٠ و ٣٩ وحيثما تكون الغرامات المالية مطلوبة، لا يجوز طلبها من الجمعية الضامنة، بل فقط من حامل بطاقة النقل البري الدولي أو الشخص المسؤول عن هذا الخرق.

{الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/14، الفقرة ٢٩؛ والوثيقة TRANS/GE.30/39، الفقرة ٣٠}

المادة ٢١

يجب في كل مكتب جمركي على الطريق وفي مكاتب جمارك المقصد، عرض المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية إلى السلطات الجمركية من أجل المراقبة، مع الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي المتعلقة بها.

مذكرات تفسيرية للمادة ٢١

١-٢١-٠ لا تقيّد أحكام هذه المادة حق السلطات الجمركية في فحص جميع أجزاء المركبة فضلاً عن مقصورة الشحن المختومة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

٢-٢١-٠ يجوز لمكتب الدخول الجمركي أن يرد الناقل إلى مكتب الخروج الجمركي للبلد المجاور، إذا لاحظ أن ذلك المكتب لم يمنح أي تصريح بشأنها أو أنّ هذا التصريح لم يُمنح بالشكل الواجب. وفي هذه الحالات يُدرج مكتب الدخول الجمركي ملاحظة في بطاقة النقل البري الدولي موجهة إلى مكتب الخروج الجمركي المعني.

٣-٢١-٠ 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.

تعليقات على المادة ٢١

انتهاء عملية نقل بري دولي في مكتب جمارك خروج (في الطريق) وفي مكتب جمارك المقصد

الانتهاء في الطريق

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

الانتهاء الجزئي

تم عرض المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية لأغراض المراقبة على مكتب جمارك للمقصد ومعها الشحنة وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها، وتبعت ذلك عملية تفريغ جزئي.

الإنجاز النهائي

تم عرض المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية لأغراض الرقابة على آخر مكتب جمارك للمقصد ومعها الشحنة أو الشحنة المتبقية في حالة الانتهاء الجزئي وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها.

الموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦

والمرفق ٥

المادة ٢٢

١- كقاعدة عامة، وفيما عدا أثناء فحص البضائع وفقاً للفقرة ٢ من المادة ٥، يكون على السلطات الجمركية للمكاتب الجمركية على الطريق في كل طرف من الأطراف المتعاقدة أن تقبل الأختام الجمركية 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.

٢- تحظى، على تراب طرف ما متعاقداً، الأختام الجمركية التي يقبلها هذا الطرف بمزايا نفس الحماية القانونية التي تتمتع بها الأختام الوطنية.

تعليق على المادة ٢٢

مواصفات الأختام الجمركية

لا تتطرق اتفاقية النقل البري الدولي لمسألة معايير وشروط الأختام الجمركية. 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 الأختام الجمركية، من المستصوب لإدارات الجمارك أن تستخدم أختاماً تستوفي أحدث المتطلبات الجمركية في هذا المجال. وفي هذا الصدد، يستعنى انتباه سلطات الجمارك إلى المبادئ التوجيهية بشأن الفصل ٦ من المرفق العام للاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة)، فضلاً عن الشروط الدنيا للأختام الجمركية المحددة في المرفق الخاص "هاء" الفصل ١، من الاتفاقية المذكورة، الذي أُعدّ تحت رعاية منظمة الجمارك العالمية.

الموثيقة TRANS/WP.30/216، الفقرة ٦٧ والمرفق ٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/216/Corr.1

والمرفق ٥٤، الفقرة ٥٤ والمرفق ٣

المادة ٢٣

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 ٢٣

فرض الحراسة على المركبات البرية

تشير المادة ٢٣ ضمناً إلى جواز فرض حراسة في ظروف استثنائية فقط إذا تعذر ضمان الامتثال لقانون الجمارك بطرق أخرى. وينبغي أن يستند أي قرار بشأن فرض 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 (في الطريق) وخطر التداول الحر للبضائع بصورة غير شرعية. فإن فعلت ذلك، توصي السلطات الجمركية بتقييم عدة عوامل، منها العوامل التالية (دون ترتيب معين):

- معلومات عن المخالفات الجمركية التي ارتكبتها حامل بطاقة النقل البري الدولي، وكذلك عن سوابق سحب 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.

في حالة فرض حراسة جمركية، وخاصة إذا لم يقدم أي دليل خطي للناقل، توصي السلطات الجمركية، بناءً على طلب الناقل، بإدراج كلمة "حراسة" في الكعب رقم ١ لبطاقة النقل البري الدولي تحت الخانة ٥ "متنوعات"، تليها إشارة موجزة إلى الأسباب التي أدت إلى فرض الحراسة.

ووفقاً للمذكرة التفسيرية ٠-١ (و) ينبغي أن تقتصر قيمة رسوم الحراسة على التكلفة التقديرية للخدمات المقدمة، ويجب ألا تشكل حماية غير مباشرة للمنتجات المحلية أو ضريبة على الواردات أو الصادرات لأغراض جبائية.

لم الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/240، الفقرة ٢٦؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97،

الفقرة ٢٧

المادة ٢٤

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 تُسجّل، على قسيمات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الكعوب المقابلة لها، وعلى المستندات المتبقية في البطاقة، تفاصيل الأختام الجديدة التي وضعت وتفاصيل عمليات المراقبة التي أجريت.

المادة ٢٥

إذا حدث كسر الأختام الجمركية على الطريق في ظروف غير الظروف المنصوص عليها في المادتين ٢٤ و ٣٥ أو إذا حدث لأي من البضائع تدمير أو إتلاف دون كسر تلك الأختام، يطبّق الإجراء المبين في المرفق الأول بهذه الاتفاقية فيما يتعلق باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، دون الإخلال بالتطبيق المحتمل لأحكام القانون الوطني. وينبغي استكمال التقرير الموثق الوارد في هذه البطاقة.

المادة ٢٦

١- حينما يكون النقل بموجب بطاقة نقل بري دولي قد تم 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 تظل الأختام الجمركية سليمة، يجوز أن تقبل السلطات الجمركية بطاقة النقل البري الدولي لاستئناف عملية النقل البري طبقاً لأحكام المادة ٢٥.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.24، ودخل حيز النفاذ في ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤}

٢- ينطبق الشيء نفسه على الجزء من الرحلة الذي لا يستخدم فيه حامل بطاقة النقل البري الدولي البطاقة في أراضي طرف متعاقد، وذلك بسبب وجود إجراءات مرور جمركي عابر أكثر تبسيطاً، أو حينما لا يكون استعمال نظام مرور جمركي عابر ضرورياً.

٣- وفي مثل هذه الحالات تعتبر المكاتب الجمركية التي يجري فيها 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

تعليقات على المادة ٢٦

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

تنطبق أيضاً المادة ٢٦ على الأطراف المتعاقدة التي لا وجود فيها لجمعيات ضامنة معتمدة وبالتالي، لا تنطبق أحكام الاتفاقية، طبقاً للمادة ٣، الفقرة (ب). ويضع كل من اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي والمجلس التنفيذي قائمة لمثل هذه الأطراف المتعاقدة على أساس الوثائق المودعة لدى المجلس التنفيذي من قبل الأطراف المتعاقدة، عملاً بالجزء الأول من المرفق ٩ باتفاقية النقل البري الدولي.

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63، الفقرتان ٥٩ و ٦٠ والمرفق ٣}

استعمال أحكام الاتفاقية في حالة القيام بجزء من الرحلة بطريق غير طريق البر

طبقاً للمادة ٢ من الاتفاقية، يمكن استخدام وسائل نقل أخرى (السكك الحديدية، المجاري المائية الداخلية، وما إلى ذلك...) في جزء من الرحلة، بين بداية عملية النقل ونهايتها، طالما أن هذا الجزء يتم عن طريق البر. ويجوز لحامل بطاقة النقل البري الدولي في حالة القيام بجزء من الرحلة بطريق غير طريق البر إما:

- أن يطلب من السلطات الجمركية تعليق عملية المرور العابر وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٦ من الاتفاقية. وحتى يتسنى استئناف عملية المرور العابر، لا بد من توافر الخدمات الجمركية والرقابة الجمركية عند انتهاء الجزء غير البري. وفي حالة تداول كامل الرحلة داخل بلد المغادرة بطريق غير طريق البر، يمكن ابتداء عملية النقل البري الدولي وتصديق إنائها فوراً في مكتب جمارك المغادرة بنزع القسيميّتين رقم ١ ورقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي. وبالتالي، وفي هذه الظروف، لن يقدم أي ضمان لما تبقى من الرحلة داخل نفس البلد. مع ذلك، ووفقاً لأحكام المادة ٢٦ من الاتفاقية، يمكن بسهولة استئناف عملية النقل البري الدولي عند نهاية الجزء الذي يتم بطريق غير طريق البر في مكتب جمارك طرف متعاقد آخر؛ أو

- 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 إذا كانت السلطات الجمركية الوطنية في وضع يسمح لها بضمان حُسن معاملة بطاقة النقل البري الدولي عند النقاط التالية (حسب الاقتضاء): الدخول (على الطريق)، المغادرة (على الطريق) والمقصد.

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٤ والمرفق ٤}

المادة ٢٧

رهناً بأحكام هذه الاتفاقية، وعلى وجه الخصوص المادة ١٨، يجوز أن يحل مكتب جمركي آخر بالمقصد محل المكتب الجمركي بالمقصد المحدد في الأصل.

المادة ٢٨

١- 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 يجب أن يكون هذا التحفظ قائماً على وقائع لها صلة بعملية النقل البري الدولي ذاتها. وتبين هذه الوقائع بوضوح في بطاقة النقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

٢- إذا وضعت البضائع تحت نظام آخر للإجراءات الجمركية أو نظام آخر للرقابة الجمركية، لا تُسند أي مخالفة قد ترتكب في إطار هذا الإجراء الجمركي 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، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

مذكرات تفسيرية للمادة ٢٨

١-٢٨-٠ يجب أن يكون استعمال بطاقة النقل البري الدولي مقتصرًا على المهمة المقصود تغطيتها، وهي عملية النقل. ويجب عدم استعمال هذه البطاقة مثلاً لتغطية تخزين البضائع الخاضعة للمراقبة الجمركية عند المقصد.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٢-٢٨-٠ تنص هذه المادة على أن إنهاء عملية ما من عمليات النقل البحري الدولي يجب أن يكون مرهوناً بإخضاع البضائع لنظام آخر للإجراءات الجمركية أو نظام آخر للرقابة الجمركية. ويشمل ذلك تخليص البضائع للاستخدام الداخلي (إما بالكامل أو بشروط)، أو النقل عبر الحدود إلى بلد ثالث (التصدير) أو إلى منطقة حرة، أو تخزين البضائع في مكان توافقه عليه سلطات الجمارك في انتظار الإعلان عن إجراء آخر.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

تعليقات على المادة ٢٨

إرجاع بطاقات النقل البري الدولي إلى حامل بطاقة النقل الدولي أو أي شخص ينوبه يجب التشديد على أن إرجاع هذه البطاقة فوراً لصاحبها أو أي شخص ينوبه، سواء صدرت شهادة انتهاء بتحفظات أو بدون تحفظات، واجب أساسي على المكتب الجمركي للمقصد، وذلك لا يقتصر على تسهيل الفحص الذي تقوم به المنظمة الدولية والجمعية التي أصدرت البطاقة كما أشير إليه في المادة ٦، بل يُمكن أيضاً المنظمة من إصدار بطاقة جديدة إلى الوكالة الناقلة عند إرجاع البطاقة. أما عدد البطاقات المستعملة التي هي بحوزة حاملها في وقت ما فهو محدود.

الموثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٣٣؛ والموثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرتان ٢٤ و ٢٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والملحق ٥

إمكانية استعمال بطاقتين للنقل البري الدولي لعملية نقل واحدة

يحدث أحياناً أن يكون عدد القسيمات في بطاقة النقل البري الدولي غير كافٍ لإنجاز عملية نقل بري دولي كاملة. وفي هذه الحالة يجب إنجاز الجزء الأول من عملية النقل البري الدولي الأولى وفقاً للمادتين ٢٧ و ٢٨ من الاتفاقية، ويجب أن يقبل ببساطة جديدة نفس مكتب الجمارك الذي صدق على انتهاء عملية النقل البري الدولي السابقة، كما يجب أن يستعملها في بقية عملية النقل. ولا بد أن يعكس ذلك في بطاقتي النقل البري الدولي كليهما.

الموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23، الفقرة ٢١؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والملحق ٥

حذف التعليق على "الإجراءات المنطبقة بعد انتهاء عملية النقل البري الدولي"

الموثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣١

إنهاء عملية النقل البري الدولي

١ - في الحالات التي تصدر فيها شهادة تصديق على انتهاء عملية نقل بري دولي بدون تحفظات، ينبغي للسلطات الجمركية التي تعلن أنه قد وقع الحصول على شهادة الانتهاء بطريقة غير سليمة أو بطرق غير شرعية أن تشير في إخطارها بعدم التصفية و/أو طلب الدفع أسبابها لإعلان أن هذا الإنهاء غير سليم أو غير شرعي.

٢ - ينبغي ألا تصدق السلطات الجمركية على إنهاء عمليات النقل البري الدولي رهناً بتحفظات منهجية غير محددة دون ذكر الأسباب، وذلك فقط لأغراض التهرب من أحكام الفقرة ١ من المادة ١٠، والفقرة ١ من المادة ١١ لا غير.

الموثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرة ١٢؛ والموثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٢٥؛
والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥
إبداء التحفظات

ينبغي للسلطات الجمركية أن تشير بكل وضوح إلى أي تحفظات بخصوص انتهاء عملية النقل
البري الدولي، كما ينبغي أن تشير إلى وجود تحفظ عن طريق ملء الخانة ٢٧ من القسيمة
رقم ٢ في بطاقة النقل البري الدولي بوضع الحرف "R" تحت البند رقم ٥ على الكعب رقم ٢
لبطاقة النقل البري الدولي وعن طريق إتمام تقرير بطاقة النقل البري الدولي المصدق عليه، إذا
استوجب الأمر.

الموثيقة TRANS/GE.30/8، الفقرة ١٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة
TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

الأشكال البديلة لإثبات انتهاء عملية النقل البري الدولي

بغية وضع أشكال بديلة لإثبات انتهاء عملية النقل البري الدولي كما ينبغي، توصى السلطات
الجمركية بأن تستخدم، بصفة استثنائية وعلى سبيل المثال، المعلومات التالية، شريطة تقديم هذه
المعلومات بما يرضيها:

- أي شهادة رسمية أو تأكيد رسمي يفيد بانتهاء عملية النقل البري الدولي تحت غطاء
نفس عملية النقل البري الدولي من طرف متعاقد آخر على إثر العملية المعنية أو تأكيد
إحالة البضائع المعنية على إجراء جمركي أو نظام مراقبة جمركية آخر، كالتخليص
لأغراض الاستهلاك المحلي مثلاً؛
- الكعب رقم ١ أو رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي بحملان طابع الطرف المتعاقد المعني
أو نسخة تسلمها المنظمة الدولية المشار إليها في المادة ٦ من الاتفاقية، التي يتعين عليها
إثبات أنها مطابقة للأصل.

الموثيقة TRANS/WP.30/159، الفقرة ٣٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة
TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

إجراءات محسنة لاستخدام متعهدي النقل لبطاقات النقل البري الدولي

قد يحدث لدى بعض الأطراف المتعاقدة ألا يكون لمتعهد النقل 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. وكفي يتمكن متعهد النقل، أو السائق الذي
يعمل لحسابه، من التحقق من أن السلطات الجمركية المختصة قد أنهت حسب الأصول عملية

النقل البري الدولي، يحق لمتعهد النقل، أو للسائق الذي يعمل لحسابه، إذا رغب في ذلك، أن يحتفظ ببطاقة النقل البري الدولي وألا يُعطي المرسل إليه أو وكلائه سوى نسخة من الورقة الصفراء رقم ١/رقم ٢ (غير المخصصة للسلطات الجمركية) من بطاقة النقل البري الدولي، وكذلك أية وثيقة أخرى مطلوبة. وعند نهاية عملية التخليص الجمركي للبضائع لأغراض الاستهلاك المحلي أو وضعها تحت أي نظام جمركي آخر، ينبغي لمتعهد النقل، أو سائقه، أن يتوجه شخصياً إلى المسؤولين الجمركيين المختصين من أجل الحصول على شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي.

الموثيقة TRANS/WP.30/188، الفقرة ٥٤؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرتان ٦١ و ٦٢ والملرفق ٦

(ج) الأحكام المتعلقة بنقل البضائع الثقيلة أو الضخمة

المادة ٢٩

١- لا تنطبق أحكام هذا الفرع إلا على نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة كما هي موضحة في الفقرة الفرعية (ع) من المادة ١ من هذه الاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

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

٣- لا تنطبق أحكام هذا الفرع إلا إذا كان من 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 إزاحة للبضائع دون أن يكون ذلك واضحاً للعيان.

مذكرة تفسيرية للمادة ٢٩

٢٩-٠ لا تطلب شهادة تصديق فيما يتصل بالمركبات أو الحاويات البرية التي تنقل بضائع ثقيلة أو ضخمة. ومع ذلك يكون من مسؤولية المكتب الجمركي للمغادرة أن يتأكد من استيفاء الشروط الأخرى المبينة في هذه المادة بشأن هذا النوع من عمليات النقل. وعلى المكاتب الجمركية للأطراف الأخرى المتعاقدة أن تقبل قرار المكتب الجمركي للمغادرة إلا إذا كان في رأيها أنه متناقض بوضوح مع أحكام المادة ٢٩.

تعليقات على المادة ٢٩

المركبات البرية المعتبرة كبضائع ضخمة أو ثقيلة

في حالة اعتبار مركبات برية أو مركبات خاصة بضائع ثقيلة أو ضخمة وفي نفس الوقت استيفاء كل من المركبة والبضائع للشروط المحددة في الفصل الثالث (ج) من الاتفاقية، لا حاجة إلا لبطاقة نقل بري دولي واحدة، يحمل غلافها وجميع مستنداتها المصادقة على الشروط المشار إليه في المادة ٣٢ من الاتفاقية. وإذا كانت هذه المركبات تحمل بضائع عادية في مقصورة الشحن أو في الحاويات، يجب أن تكون المركبة أو الحاوية قد حصلت من قبل على الموافقة طبقاً للشروط المحددة في الفصل الثالث (أ)، كما يجب ختم مقصورة الشحن أو الحاويات.

تنطبق أحكام المادة ٣ (أ) ٣ من الاتفاقية في حالة تصدير مركبات برية أو مركبات خاصة من البلد الذي يوجد به مكتب جمارك المقصد. في هذه الحالة، لا تنطبق أحكام المادة ١٥ من الاتفاقية التي تشير إلى الاستيراد المؤقت لمركبة برية. وبالتالي فإن الوثائق الجمركية بخصوص الاستيراد المؤقت لمثل هذه المركبات ليست ضرورية.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرتان ٦١ و٦٢، والمرفق ٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/65، الفقرتان ٣٩ و٤٠ والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٧٢

نقل الماشية

يجب تطبيق أحكام المادة ٢٩ من الاتفاقية بشأن نقل البضائع الثقيلة أو الضخمة على نقل الماشية.

لم الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/21، الفقرة ٣٠

المادة ٣٠

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

المادة ٣١

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

المادة ٣٢

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

تعليق على المادة ٣٢

إصدار بطاقات النقل البري الدولي لحمولة مختلطة تتكوّن من بضائع عادية وبضائع ثقيلة أو ضخمة عند أخذ قرار بخصوص عدد بطاقات النقل البري الدولي المطلوبة لشحن حمولة مختلطة تتكوّن من كلا البضائع العادية والبضائع الثقيلة أو الضخمة، يأخذ مكتب جمارك المغادرة في الاعتبار أحكام المادة ٣٢ التي تنص، فيما يتصل بشحن البضائع الثقيلة أو الضخمة، على وجوب أن يحمل غلاف بطاقة النقل وكل قسيماتها الإقرار "ببضائع ثقيلة أو ضخمة". وبما أن هذا لا ينطبق على البضائع العادية المنقولة تحت ختم جمركي، تُطلب بطاقة نقل بري دولي منفصلة (أو بطاقات نقل بري دولي) لتغطية شحن البضائع العادية.

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71، المرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/206، الفقرة ٥٧}

المادة ٣٣

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 ويجب أن ترفق نسخة من هذه الوثائق بداخل صفحة غلاف بطاقة النقل البري الدولي، كما يجب أن تتضمن جميع بيانات بطاقة النقل البري الدولي إشارة إلى هذه الوثائق.

المادة ٣٤

تقبل السلطات في المكاتب الجمركية الواقعة على الطريق لكل طرف من الأطراف المتعاقدة، الأختام الجمركية و/أو العلامات المميزة التي تضعها 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 قسيمات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الكعوب المقابلة لها وعلى القسيمات المتبقية من هذه البطاقة.

المادة ٣٥

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 قسيمات بطاقة النقل البري الدولي المستعملة في بلدها، وعلى الكعوب المقابلة لها وعلى القسيمات المتبقية في هذه البطاقة.

الفصل الرابع

المخالفات

المادة ٣٦

أي انتهاك لأحكام هذه الاتفاقية، يُعرض المنتهك، في البلد الذي ارتكب فيه الانتهاك، إلى العقوبات التي يفرضها قانون ذلك البلد.

المادة ٣٧

إذا لم يكن من الممكن إثبات التراب الذي ارتكبت فيه مخالفة، يُعتبر أنها ارتكبت على تراب الطرف المتعاقد الذي اكتشفت فيه المخالفة.

المادة ٣٨

١ - يكون لكل طرف من الأطراف المتعاقدة الحق في أن يستبعد مؤقتاً أو بصفة دائمة من العمل بهذه الاتفاقية أي شخص ينتهك بشكل خطير القوانين أو اللائحة الجمركية المطبقة على النقل الدولي للبضائع.

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ من المادة ٣٨

١-٣٨-٠ حُذفت هذه المذكرة التفسيرية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.23، ودخل حيز النفاذ في ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣}

٢ - تُبلغ بهذا الاستبعاد، في غضون أسبوع، السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه، وكذلك الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد أو إقليم الاختصاص الجمركي الذي ارتكبت فيه الجريمة، والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ٣٨

حُذفت هذه المذكرة التفسيرية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

٢-٣٨-٠ يُعتبر أن الالتزام القانوني بإخطار المجلس التنفيذي بأن شخصاً ما قد استُبعد مؤقتاً أو بشكل نهائي من العمل بالاتفاقية قد استوفى في حالة الاستخدام الملائم والسليم للتطبيقات الإلكترونية التي طورتها لهذا الغرض أمانة النقل البري الدولي تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

تعليقات على المادة ٣٨

التعاون بين السلطات المختصة

فيما يخصّ الإذن لشخص ما باستغلال بطاقات النقل البري الدولي وفقاً للمرفق ٩، الجزء الثاني، من الاتفاقية، ينبغي للسلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مقيماً أو مستقراً به أن تأخذ في الاعتبار أيّ معلومات يُخطرها بها طرف متعاقد آخر وفقاً للفقرة ٢ من المادة ٣٨، عن ارتكابه لجنح خطيرة أو متكررة لقانون الجمارك. بالتالي، ولتمكين الطرف المتعاقد الذي يقيم به الشخص المعني أو يكون مستقراً به، النظر في المسألة بفعالية، يجب أن يتضمن الإخطار أكثر ما يمكن من التفاصيل.

الموثيقة TRANS/WP.30/196؛ الفقرة ٧٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٦٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٣ و المرفق ٣

استبعاد متعهد نقل محلي من نظام النقل البري الدولي

لكي يُستبعد من نظام النقل البري الدولي متعهد نقل وطني ارتكب جنحة خطيرة إزاء قوانين الجمارك على أرض البلد الذي يكون مقيماً أو مستقراً به، توصي السلطات الجمركية باستخدام بنود الفقرة ٤ من المادة ٦ والمرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١ (د) بدلاً من أحكام الفقرة ١ من المادة ٣٨.

الموثيقة TRANS/WP.30/196، الفقرة ٧٧؛ والموثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٦٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٣ و المرفق ٣

المادة ٣٩

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

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

٢- بالمثل، في حالة وجود تناقضات بين تفاصيل خصائص البضائع الواردة ببيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي وبين المحتويات الحقيقية لمركبة برية أو مجموعة مركبات أو حاوية، لا تعتبر هذه التناقضات انتهاكات للاتفاقية ارتكبتها حامل البطاقة، إذا تم 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 البيان.

مذكرة تفسيرية للمادة ٣٩

٣٩-٠ يجب أن يُفهم التعبير "أخطاء مرتكبة عن طريق الإهمال"، على أنه يعني الأفعال التي، رغم عدم ارتكابها عن عمد وعلم تام بالحقائق، قد نجمت عن تقصير في اتخاذ خطوات معقولة ولازمة لضمان صحة الحقائق في أية حالة خاصة.

المادة ٤٠

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 عملية النقل البري الدولي، ولم يكن حامل البطاقة ضالماً فيها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

المادة ٤١

عندما يثبت بما يقنع السلطات الجمركية بأن البضائع الميينة بالتفصيل على بطاقة النقل البري الدولي دُمرت أو فُقدت بشكل لا يُعوّض بسبب حادث أو لأسباب قاهرة أو أنها ناقصة بحكم طبيعتها، يجوز الإعفاء من تسديد الرسوم والضرائب المستحقة عادة.

المادة ٤٢

عند استلام طلب من طرف متعاقد يعرض فيه الأسباب ذات الصلة تُقدّم للسلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة المعنية في عملية نقل بري أن تزود ذلك الطرف المتعاقد بجميع المعلومات المتاحة اللازمة لتنفيذ أحكام المواد ٣٩ و ٤٠ و ٤١ و ٤٢ أعلاه.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢}

تعليق على المادة ٤٢

التعاون بين السلطات الجمركية

غالباً ما يكون من الصعب على السلطات الجمركية، في حالة عدم تصفية 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 فضلاً عن عدم بيان قيمتها. لذلك، غالباً ما يطلب إلى المكتب الجمركي للمغادرة تقديم معلومات إضافية عن البضائع المشحونة. وفي مثل الحالات يكون من المهم وجود تعاون وثيق وتبادل للمعلومات بين السلطات المختصة التابعة لجميع الأطراف المتعاقدة، إذ إن الامتثال التام لأحكام المادتين ٤٢ و ٥٠ وحده يمكن أن يضمن السير الفعال لنظام المرور العابر للنقل البري الدولي.

{الوثيقة TRANS/WP.30/131، الفقرتان ٣٩ و ٤٠}

المادة ٤٢ مكرراً

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

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

مذكرة تفسيرية للمادة ٤٢ مكرراً:

٤٢-٠ مكرراً تُفهم عبارة "على الفور"، الواردة في المادة ٤٢ مكرراً، على أنها تعني أن التدابير الوطنية التي قد تؤثر على تطبيق الاتفاقية و/أو سير نظام النقل البري الدولي يجب أن تبلغ كتابة إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي في أسرع وقت ممكن، قبل دخولها حيز النفاذ، وإذا كان ذلك ممكناً قبل دخولها حيز النفاذ من أجل تمكين المجلس التنفيذي من الاضطلاع بفعالية بوظائفه الإشرافية والوفاء بمسؤوليته عن النظر في التدابير المعنية من حيث تطابقها مع اتفاقية النقل البري الدولي ووفقاً للمادة ٤٢ مكرراً وطبقاً لاختصاصاته المحددة في المرفق ٨ من الاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.33، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧}

المادة ٤٢ مكرراً ثانياً

توفر السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة للجمعيات المعتمدة، حسب الاقتضاء، المعلومات التي تحتاج إليها للوفاء بالتعهد الملتمزم به وفقاً للفقرة ٣٤٣ من الجزء الأول من المرفق ٩. يحدد المرفق ١٠ المعلومات الواجب توفيرها في حالات بعينها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦}

الفصل الخامس

المذكرات التفسيرية

المادة ٤٣

تفسر المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق ٦ والجزء الثالث من المرفق ٧، بعض أحكام هذه الاتفاقية ومرفقاتها. وتشرح أيضاً ممارسات معينة موصى بها.

الفصل السادس

أحكام متفرقة

المادة ٤٤

يقوم كل طرف متعاقد بتزويد الجمعيات الضامنة المعنية بالتسهيلات من أجل ما يلي:

- (أ) تحويل العملة اللازمة للمبالغ التي تطالب بها سلطات الأطراف المتعاقدة، بمقتضى أحكام المادة ٨ من هذه الاتفاقية،
- (ب) تحويل العملة اللازمة لتسديد تكاليف نماذج بطاقة النقل البري الدولي، المرسلة إلى الجمعيات الضامنة من الجمعيات الأجنبية المقابلة لها أو من المنظمات الدولية.

المادة ٤٥

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

مذكرة تفسيرية للمادة ٤٥

٤٥-٠ توصي هذه المادة الأطراف المتعاقدة بأن تجعل أكبر عدد ممكن من المكاتب الجمركية، سواء داخل الأراضي أو على الحدود، متاحاً للتعامل مع عمليات النقل البري الدولي.

المادة ٤٦

- ١- لا يجوز فرض رسوم مقابل الخدمات الجمركية المتعلقة بالعمليات الجمركية المذكورة في هذه الاتفاقية، إلا إذا كانت هناك شروط بشأن الأيام أو الأوقات أو الأماكن المختلفة عن تلك المعينة عادة لمثل هذه العمليات.
- ٢- على الأطراف المتعاقدة أن تضع على أكمل وجه ممكن الترتيبات لتسهيل العمليات الجمركية المتعلقة بالبضائع القابلة للتلف، بالمكاتب الجمركية.

تعليق على المادة ٤٦

تكاليف الفحوصات الجمركية عند طلبها من متعهد النقل:

أيّ تكاليف متعلقة بتدخل الجمارك تلبية لطلب متعهد النقل، كما ورد النص على ذلك في التعليق على المادة ٥ من اتفاقية النقل البري الدولي، يتكفلها متعهد النقل.

الموثيقة TRANS/WP.30/196، الفقرتان ٦٦ و٦٧ والمرفق ٣؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/63، الفقرة ٦٣ والمرفق ٣

المادة ٤٧

١- لا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق القيود والضوابط المفروضة بموجب اللائحة الوطنية على أساس المبادئ الأخلاقية العامة أو الأمن العام أو الإصحاح أو الصحة العامة أو لأسباب بيئية أو لأسباب تتعلق بالأمراض النباتية، كما لا تحول دون فرض رسوم مستحقة بموجب هذه اللائحة.

٢- لا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تطبيق أحكام أخرى سواء وطنية أو دولية تحكم النقل.

تعليقات على المادة ٤٧

تيسير التجارة والمراقبة الجمركية

اتفاقية النقل البري الدولي هي اتفاقية جمركية تستهدف نظام المرور العابر الجمركي. والهدف من المادة ٤٧ هو السماح بتطبيق قيود وضوابط جمركية إضافية تركز على لوائح أخرى يكون مصدرها غير القوانين الجمركية. لذلك يجب ألا تُستخدَم لتبرير تطبيق قيود وضوابط جمركية إضافية.

متى انطبقت الفقرة ١ من المادة ٤٧، عادة ما تؤدي مثل هذه القيود والضوابط إلى تأخيرات وتكاليف إضافية لنقل البضائع. لذلك، يجب إنشاء هذه القيود والضوابط عند الحد الأدنى وجعلها تقتصر على الحالات أو المخاطر الحقيقية التي تبررها.

الموثيقة TRANS/WP.30/204، الفقرة ٥٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69 والمرفق ٣

الوثائق المرافقة

ينبغي للوثائق المطلوبة بموجب الاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المعرضة للانقراض، ١٩٧٣) أن ترافق دائماً السلع المعنية. وفي مثل هذه الحالات، يمكن أن تيسر الإشارة إلى هذه الوثائق على بطاقة النقل البري الدولي تطبيق الضوابط الجمركية.

الموثيقة TRANS/WP.30/216، الفقرة ٧٢، والمرفق ٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/77، الفقرة ٥٤، والمرفق ٣

المادة ٤٨

ما من شيء في هذه الاتفاقية يمنع الأطراف المتعاقدة الأعضاء في اتحاد جمركي أو اقتصادي، من سن أحكام خاصة فيما يتعلق بعمليات النقل التي تبدأ أو تنتهي أو تمر بأراضيها، شريطة ألا ينتج عن هذه الأحكام انتقاص من التسهيلات المنصوص عليها هذه الاتفاقية.

المادة ٤٩

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 ٥٠

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

المادة ٥١

تشكل المرفقات بهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية.

الفصل السابع

أحكام ختامية

المادة ٥٢

التوقيع والتصديق والقبول والاعتماد والانضمام

١- 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 بالتصديق أو القبول أو الاعتماد؛ أو

(ب) بإيداع صك تصديق أو قبول أو اعتماد بعد التوقيع عليها رهناً بالتصديق أو القبول أو الاعتماد؛ أو

(ج) بإيداع صك انضمام.

٢- تكون هذه الاتفاقية مفتوحة لتوقيع الدول المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة من ١ كانون الثاني/يناير ١٩٧٦ حتى ١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٦ في مكتب الأمم المتحدة بجنيف. وستكون بعد ذلك مفتوحة لانضمامها إليها.

٣- يجوز للاتحادات الجمركية أو الاقتصادية، ومعها جميع الدول الأعضاء فيها، في أي وقت بعد أن تكون جميع الدول الأعضاء فيها قد أصبحت أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية، أن تصبح أيضاً أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية وفقاً لأحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة. إلا أن هذه الاتحادات لا يكون لها الحق في التصويت.

٤- تُودع صكوك التصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ٥٣

بدء النفاذ

١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد ستة أشهر من التاريخ الذي تكون فيه خمس من الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢، قد وقعت عليها دون تحفظ خاص بالتصديق أو القبول أو الاعتماد، أو تكون قد أودعت فيه صكوكها الخاصة بالتصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام.

٢- بعد أن تكون خمس من الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ قد وقعت على الاتفاقية دون تحفظ خاص بالتصديق أو القبول أو الاعتماد أو تكون قد أودعت صكوكها الخاصة بالتصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام، يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة للمزيد من الأطراف المتعاقدة بعد ستة أشهر من تاريخ إيداع صكوكها الخاصة بالتصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام.

- ٣- أيّ صك خاص بالتصديق أو القبول أو الاعتماد أو الانضمام، يتم إيداعه بعد بدء نفاذ تعديل هذه الاتفاقية، يعتبر منطبقاً على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة.
- ٤- أي صك من هذا القبيل يتم إيداعه بعد قبول تعديل ما ولكن قبل بدء نفاذه، يعتبر منطبقاً على هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة، في تاريخ بدء نفاذ هذا التعديل.

المادة ٥٤

النقض

- ١- يجوز لأي طرف متعاقد نقض هذه الاتفاقية بتوجيه إشعار بهذا النقص إلى الأمين العام للأمم المتحدة.
- ٢- يصبح الانسحاب نافذ المفعول بعد خمسة عشر شهراً من تاريخ استلام الأمين العام للإشعار بالنقض.
- ٣- لا يؤثر هذا النقص على صلاحية بطاقات النقل البري الدولي التي قبلها مكتب جمارك المغادرة قبل تاريخ بدء نفاذ النقص، كما أن الضمان الذي تكفله الجمعية الضامنة يظل صالحاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة ٥٥

انتهاء النفاذ

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

المادة ٥٦

انتهاء نفاذ اتفاقية النقل البري الدولي، لعام ١٩٥٩

- ١- تلغي هذه الاتفاقية اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٥٩ وتحل محلها في العلاقات بين الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية.
- ٢- تكون شهادات الاعتماد الصادرة بشأن المركبات والحاويات البرية تحت شروط اتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٥٩ مقبولة أثناء مدة صلاحيتها أو أي تمديد لها من أجل نقل البضائع تحت أختام جمركية تضعها الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية شريطة أن تظل هذه المركبات والحاويات مستوفية للشروط التي تمت بموجبها الموافقة عليها في الأصل.

المادة ٥٧

تسوية المنازعات

- ١- في حالة أي خلاف بين إثنين أو أكثر من الأطراف المتعاقدة بشأن تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، تتم قدر الإمكان تسوية هذا الخلاف عن طريق التفاوض أو بأي طريقة أخرى للتسوية.

- ٢- في حالة أي خلاف بين اثنين أو أكثر من الأطراف المتعاقدة بشأن تطبيق هذه الاتفاقية تتعذر تسويته بالوسائل المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، يُحال هذا الخلاف، بناءً 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 أشهر من استلام الطلب، أن قصر أحد الأطراف في تعيين وسيط، أو لم يوفق الوسطاء في اختيار الرئيس، يجوز لأي طرف من هذه الأطراف أن يطلب إلى الأمين العام للأمم المتحدة تعيين وسيط أو تعيين رئيس محكمة التحكيم.
- ٣- يكون قرار محكمة التحكيم المتخذ بموجب أحكام الفقرة ٢ ملزماً لأطراف الخلاف.
- ٤- تحدد محكمة التحكيم نظامها الداخلي الخاص.
- ٥- تتخذ قرارات محكمة التحكيم بأغلبية الأصوات.
- ٦- في حالة أي جدل قد يثار بين أطراف الخلاف فيما يتعلق بتفسير وتنفيذ قرار التحكيم، فإنه يجوز لأي من هذه الأطراف أن يعرض الخلاف على محكمة التحكيم التي أصدرت القرار لتبت فيه.

المادة ٥٨

التحفظات

- ١- يجوز لأية دولة، لدى التوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها، أن تعلن أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بالفقرات ٢ إلى ٦ من المادة ٥٧ من هذه الاتفاقية. ولن تكون الأطراف المتعاقدة الأخرى ملزمة بالتقيد بهذه الفقرات فيما يتعلق بأي طرف متعاقد أبدى مثل هذا التحفظ.
- ٢- يجوز لأي طرف متعاقد، يكون قد أبدى تحفظاً وفق ما هو منصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة، أن يسحب هذا التحفظ في أي وقت من الأوقات عن طريق توجيه إشعار بذلك إلى الأمين العام للأمم المتحدة.
- ٣- فيما عدا التحفظات المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة، لا يسمح بإبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة ٥٨ (مكرراً)

اللجنة الإدارية

تُنشأ لجنة إدارية مكونة من جميع الأطراف المتعاقدة. ويرد في المرفق ٨ وصف لتكوينها ومهامها ونظامها الداخلي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

المادة ٥٨ (مكرراً ثانياً)

المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

تقوم اللجنة الإدارية بإنشاء مجلس تنفيذي للنقل البري الدولي كهيئة فرعية تقوم نيابة عنها بإنجاز المهام المسندة إليها من قبل الاتفاقية واللجنة. ويرد في المرفق ٨ وصف لتكوين هذا المجلس ومهامه ونظامه الداخلي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

المادة ٥٩

إجراءات تعديل هذه الاتفاقية

١- يجوز تعديل هذه الاتفاقية، بما في ذلك مرفقاتها، بناء على اقتراح مقدم من أحد الأطراف المتعاقدة، تبعاً للإجراءات المحددة في هذه المادة.

٢- تقوم اللجنة الإدارية، المكونة من جميع الأطراف المتعاقدة، وفقاً للنظام الداخلي الوارد في المرفق ٨ ببحث أي تعديل مقترح لهذه الاتفاقية. وأي تعديل من هذا القبيل يتم بحثه أو إعداده أثناء اجتماع اللجنة الإدارية وتعتمده هذه اللجنة بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين المشاركين في التصويت، يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإبلاغه إلى الأطراف المتعاقدة من أجل قبولها به.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

٣- فيما عدا ما هو منصوص عليه بموجب المادة ٦٠، يبدأ نفاذ أي تعديل مقترح يتم إبلاغه وفقاً للفقرة السابقة فيما يتعلق بجميع الأطراف المتعاقدة، بعد ثلاثة أشهر من انقضاء مدة إثني عشر شهراً عقب تاريخ إبلاغ التعديل المقترح، وهي مدة يجب ألا يكون قد تم خلالها تقديم أي اعتراض على التعديل المقترح إلى الأمين العام للأمم المتحدة من دولة تكون من الدول الأطراف المتعاقدة.

٤- في حالة اعتراض على التعديل المقترح يتم الإشعار به وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة يعتبر التعديل غير مقبول ولن يكون له أي مفعول.

المادة ٦٠

إجراء خاص لتعديل المرفقات ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠

١- يبدأ نفاذ أي تعديل يقترح إدخاله على المرفقات ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ ويكون قد تم بحثه وفقاً للفقرتين ١ و ٢ من المادة ٥٩ في تاريخ تحدده اللجنة الإدارية وقت اعتماده، ما لم يحدث بحلول تاريخ مسبق تحدده اللجنة الإدارية في الوقت ذاته أن يكون خمس الدول التي هي أطراف متعاقدة أو خمس منها إذا كان هذا الرقم أدنى، قد أخطر الأمين العام للأمم المتحدة باعتراضه على التعديل. وتحدد اللجنة الإدارية التواريخ المشار إليها في هذه الفقرة بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦}

٢- عند الدخول حيز النفاذ، يحل أي تعديل معتمد وفقاً للإجراءات المبينة في الفقرة ١ أعلاه، بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة، محل أية أحكام سابقة تتعلق بهذا التعديل ويبطل مفعولها.

المادة ٦١

الطلبات والبلاغات والاعتراضات

يُخطر الأمين العام للأمم المتحدة جميع الأطراف المتعاقدة وجميع الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ من هذه الاتفاقية، بأي طلب أو بلاغ أو اعتراض بموجب المادتين ٥٩ و ٦٠ أعلاه، وبتاريخ بدء نفاذ أي تعديل.

المادة ٦٢

مؤتمر الاستعراض

١- يجوز لأية دولة تكون من الأطراف المتعاقدة أن تتقدم إلى الأمين العام للأمم المتحدة بطلب لعقد مؤتمر لغرض استعراض هذه الاتفاقية.

٢- يوجه الأمين العام للأمم المتحدة الدعوة لعقد مؤتمر استعراضي تدعى إليه كافة الأطراف المتعاقدة وكافة الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ إذا حدث في غضون مدة ستة أشهر عقب تاريخ توجيه هذه الدعوة، أن يخطر ما لا يقل عن ربع عدد الدول الأطراف المتعاقدة الأمين العام للأمم المتحدة بالموافقة على عقد هذا المؤتمر.

٣- يوجه الأمين العام للأمم المتحدة أيضاً الدعوة لعقد مؤتمر استعراضي تدعى إليه كافة الأطراف المتعاقدة وكافة الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ في حالة تلقيه طلباً من اللجنة الإدارية. وتتقدم اللجنة الإدارية بالطلب إذا وافقت عليه أغلبية الحاضرين والمصوتين في اللجنة.

٤- في حالة الدعوة إلى عقد مؤتمر وفقاً للفقرة ١ أو الفقرة ٣ من هذه المادة يُخطر الأمين العام للأمم المتحدة بذلك جميع الأطراف المتعاقدة ويدعوها إلى التقدم، في غضون ثلاثة أشهر بالمقترحات التي ترغب أن يبحثها المؤتمر. ويتولى الأمين العام توزيع جدول الأعمال المؤقت للمؤتمر على جميع الأطراف المتعاقدة، مشفوعاً بنصوص تلك المقترحات، وذلك قبل ثلاثة أشهر على الأقل من التاريخ المحدد لانعقاد المؤتمر.

المادة ٦٣البلاغات

بالإضافة إلى البلاغات والإشعارات المنصوص عليها في المادتين ٦١ و ٦٢ يُخطر الأمين العام للأمم المتحدة جميع الدول المشار إليها في المادة ٥٢ بما يلي:

- (أ) حالات التوقيع والتصديق والقبول والاعتماد والانضمام بموجب المادة ٥٢؛
- (ب) آجال بدء نفاذ هذه الاتفاقية وفقاً للمادة ٥٣؛
- (ج) حالات النقص بموجب المادة ٥٤؛
- (د) انتهاء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب المادة ٥٥؛
- (هـ) التحفظات بموجب المادة ٥٨.

المادة ٦٤النص ذو الحجية

بعد ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٦، يودع النص الأصلي لهذه لاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يقوم بإرسال نسخ منها مطابقة للأصل مصادق عليها إلى كل واحد من الأطراف المتعاقدة وإلى الدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ التي ليست أطرافاً متعاقدة.

إثباتاً لما تقدم، قام الموقعون أدناه، المفوضون لهذا الغرض طبقاً للأصول، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حُررت في جنيف هذا اليوم الموافق للرابع عشر من تشرين الثاني/نوفمبر عام ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين، في نسخة واحدة باللغات الإنكليزية والروسية والفرنسية، علماً بأن النصوص الثلاثة متساوية في الحجية.

٢-٢ مرفقات اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥
(بما في ذلك المذكرات التفسيرية والتعليقات عليها)

المرفق ١

نموذج بطاقة النقل البري الدولي

الصيغة ١

١ - إن بطاقة النقل البري الدولي مطبوعة باللغة الفرنسية باستثناء الصفحة ١ من الغلاف حيث البنود مطبوعة أيضاً باللغة الإنكليزية. كذلك "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة بالفرنسية على الصفحة ٢ من الغلاف مطبوعة أيضاً بالإنكليزية على الصفحة ٣ من الغلاف. ومن الممكن أيضاً أن ترد على ظهرها عبارة، "التقرير المعتمد" بلغة غير الفرنسية حسب ما يكون ملائماً.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.18، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٥}

٢ - يجوز 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 ١ من الغلاف حيث البنود مطبوعة أيضاً بالإنكليزية أو الفرنسية. كذلك "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة على الصفحة ٢ من الغلاف بلغة الأمم المتحدة الرسمية المستعملة، ومطبوعة أيضاً بالإنكليزية أو الفرنسية على الصفحة ٣ من الغلاف.

الصيغة ٢

٣ - في حالة نقل التبغ والكحول التي قد يطلب فيها تقديم مزيد من الضمان من الجمعية الضامنة، وفقاً للمذكرة التفسيرية ٠-٨-٣- بالمرفق ٦، يجوز للسلطات الجمركية أن تطلب أن تكون بطاقات النقل البري الدولي موسومة بوضوح بعلامة "تبغ/كحول" "TOBACCO/ALCOHOL" و"TABAC/ALCOOL"، وأن توضع علامة "تبغ/كحول" على الغلاف وعلى جميع القسيمات. وبالإضافة إلى ذلك يجب أن تقدم تفاصيل باللغتين الفرنسية والإنكليزية على الأقل بشأن فئات التبغ والكحول المكفولة بالضمان، وذلك على ورقة منفصلة تُدرج في البطاقة عقب الصفحة ٢ من غلاف البطاقة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤}

مذكرة تفسيرية لنموذج بطاقة النقل البري الدولي

١٠-١ (ج) الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

قوائم الشحن المرفقة ببيان البضائع

إن المادة ١٠ (ج) من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي تسمح باستعمال قوائم شحن كمرفق بهذه البطاقة، حتى ولو كانت هناك مساحة في البيان كافية لإدراج قائمة جميع البضائع المنقولة. إلا أن ذلك مسموح به فقط إذا كانت قوائم الشحن تحوي جميع

التفاصيل اللازمة لبيان البضائع بشكل واضح مقروء وممكن تمييزه، وشريطة الامتثال لكافة الأحكام الأخرى المنصوص عليها في المادة ١٠ (ج).

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.2، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠ }

تعليقات على نموذج بطاقة النقل البري الدولي

طريقة إرفاق وثائق إضافية

وفقاً للمادة ١٠ (ج) أو المادة ١١ من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، هناك حاجة إلى إرفاق وثائق إضافية بقسيمات أو غلاف هذه البطاقة، وعلى السلطات الجمركية أن ترفقها بالبطاقة بواسطة دباسات أو أدوات أخرى، وأن توسمها بأختام على نحو يجعل إزالتها تترك آثاراً واضحة بجلاء على البطاقة.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/139، الفقرة ٣٤؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/29، المرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥ }

وصف البضائع في بيان البضائع (الخانات ٩-١١ في القسيمات)

يجب على الإدارات الجمركية وحاملي بطاقات النقل البري الدولي الالتزام بالمرعاة التامة للأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي. كما يجب، إذا لزم الأمر، وصف البضائع في وثائق مرفقة يوضع عليها ختم الجمارك ويشار إليها في الخانة ٨ المحددة في القسيمات. ويجب على الأقل تقسيم الوصف التجاري المعتاد للبضائع بما يسمح بتحديد هويتها بوضوح دون التباس للأغراض الجمركية.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/45، الفقرات ١٢-١٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥ }

التصريح بقيمة البضائع

إن عدم وجود تصريح بقيمة البضائع على بطاقة النقل البري الدولي لا يتيح أساساً يسمح للإدارات الجمركية باحتجاز البضائع.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/17، الفقرة ٤٤ }

انتهاء عملية النقل البري الدولي

في الخانات ٢٤ إلى ٢٨ من القسيمة رقم ٢، بالإضافة إلى البيانات المدونة المطلوبة، يكون وجود ختم جمركي واحد وتوقيع واحد فقط ضرورياً وكافياً لإثبات انتهاء عملية النقل البري الدولي. ولا يحق لسلطات أخرى غير السلطات الجمركية أن تختتم أو توقع القسيمات والكعوب وصفحة الغلاف. وملء السلطات المختصة للكعب رقم ٢ من القسيمة، بما يتضمن ختماً جمركياً واحداً

والتاريخ والإمضاء، إنما هو إشارة إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي والجمعية الضامنة تفيد بانتهاء عملية النقل البري الدولي قد اعتمد مع بعض التحفظات أو بدون تحفظات.

المرفق ٥ { الوثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦

الأختام الجمركية على الكعب

يحدث أحياناً أن تمتنع السلطات الجمركية في بلدان العبور عن وضع ختم على الكعب الموجودة في بطاقات النقل البري الدولي كما هو منصوص عليه في الاتفاقية. ومع أن حدوث مثل هذه الحالات غير مسموح به، إلا أنها لا تضر بصلاحية عملية النقل البري الدولي طالما قبلت مكاتب المقصد بطاقة النقل البري الدولي (في الطريق).

المرفق ٥ { الوثيقة TRANS/GE.30/135، الفقرة ٥٧؛ والوثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥ {

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 موجهة للاستعمال الجمركي ولكنها أُدرجت في البطاقة لتكون مثلاً بلغة بلد المغادرة يُتبع في ملء القسيمات. ومن الموصى به بالتالي وضع علامة في خانات البطاقة من ١٣ إلى ١٥ و ١٧ و ٢٣ و ٢٨، وكذلك في الخانة ٦ على كعب الورقة الصفراء، بما يبين بوضوح أن الأختام والتوقيعات الجمركية ليست ضرورية على هذه الورقة الصفراء في بطاقة النقل البري الدولي.

المرفق ٥ { الوثيقة TRANS/WP.30/139 الفقرتان ٤٨ و ٤٩ {

ترجمات الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

من الموصى به أن 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 ملء البطاقة واستعمالها بالشكل الصحيح.

المرفق ٥ { الوثيقة TRANS/WP.30/159 الفقرة ٤٥ {

الأشكال البديلة التي تعتبر إثباتاً لانتهااء عملية النقل البري الدولي

بغية وضع صيغ بديلة لإثبات انتهاء عملية نقل بري دولي كما ينبغي، هناك توصية مقدمة إلى السلطات الجمركية بأن تستخدم بصفة استثنائية، على سبيل المثال، المعلومات التالية شريطة أن تكون هذه المعلومات مقدمة بما يرضيها:

- أيّ شهادة رسمية أو تأكيد رسمي لانتهاة عملية النقل البري الدولي تحت غطاء نفس عملية النقل البري الدولي التي يقوم بها طرف متعاقد آخر أو على إثر تأكيد انتقال السلع إلى إجراء جمركي آخر أو نظام رقابة جمركية آخر، من قبيل التخليص الجمركي لأغراض الاستعمال المحلي؛
- الكعبين رقم ١ أو رقم ٢ محتومين كما ينبغي من قبل الطرف المتعاقد أو نسخة منهما توفرها المنظمة الدولية المشار إليها في المادة ٦ من الاتفاقية، التي يتعين عليها أن تؤكد أنها نسخة مطابقة للأصل مصادق عليها.

الموثيقة TRANS/WP.30/159، الفقرة ٣٨؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

إبداء التحفظات

ينبغي للسلطات الجمركية أن تشير بكل وضوح إلى أي تحفظات على انتهاء عملية نقل بري دولي، كما ينبغي أن تبين وجود تحفظات بملاء الخانة ٢٧ من القسيمة رقم ٢ في بطاقة النقل البري الدولي بوضع حرف "R" تحت البند رقم ٥ على الكعب رقم ٢ ببطاقة النقل البري فضلاً عن إتمام تقرير بطاقة النقل البري الدولي المصدق عليه، إذا استوجب الأمر.

الموثيقة TRANS/GE.30/8، الفقرة ١٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

نموذج واستمارات بطاقات النقل البري الدولي التي تطبع وتوزع حالياً

للتصدي لتزيف استمارات النقل البري الدولي ولتسهيل توزيعها وتسجيلها يمكن تضمين الاستمارات المطبوعة والموزعة تفصيل وخصائص إضافية مميزة لا تظهر على نموذج بطاقة النقل البري الدولي المستنسخ في المرفق ١، مثل الهوية، وأرقام الصفحات ورمز الشفرة العمودية، بالإضافة إلى سمات خاصة أخرى واقية. وهذه التفاصيل والسمات الإضافية يجب أن توافق عليها اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي.

الموثيقة TRANS/WP.30/192، الفقرة ٢٦؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/59، الفقرة ٤٦ والمرفق ٥

ملء بطاقة النقل البري الدولي

المادة ١٠ (ب) من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي لا تمنع الملء يدوياً أو بأي وسائل أخرى، طالما تكون التفاصيل على جميع الأوراق مقروءة بوضوح.

الموثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٧٧، والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٣ والمرفق ٣

ملء الخانة ٢٦ من القسيمة رقم ٢ والبند ٣ على الكعب رقم ٢ في بطاقة النقل البري الدولي يُوصى بالألا تَمَلأ الخانات المشار إليها أعلاه عند التفريغ إلا المكاتب الجمركية عند المقصد، وليس المكاتب الجمركية عند الخروج (في الطريق).

الموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69، الفقرة ٦١ والمرفق ٤؛ والموثيقة TIRNS/WP.30/AC.2/2003/9 الفقرة ١١

استخدام ورفات إضافية في حالة وجود عدة مكاتب جمارك ببلد المغادرة أو بلد المقصد طبقاً للمادة ٦ من الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي، يلزم استخدام ورفتين إضافيتين لكل مكتب جمارك إضافي ببلد المغادرة أو بلد المقصد. وتمشياً مع المذكرة التفسيرية ٠-١ (ب)، فإن كل مرحلة وطنية لنقل بري دولي تقع بين مكنتي جمارك متتاليين، مهما كان وضعهما، يمكن اعتبارها عملية نقل بري دولي. ولضمان عدم حدوث انقطاع في المراقبة الجمركية، يُنصح باستخدام مجموعة واحدة من القسيمات رقم ١/رقم ٢ وتطبيق عملية تصفية منفصلة لكل عملية نقل بري دولي. وحيثما وُجدت عدة مكاتب جمارك للمغادرة، فإن مكاتب جمارك المغادرة المتعاقبة لا تقتصر على بدء عملية نقل بري دولي جديدة فقط وإنما تشهد أيضاً على انتهاء عملية النقل البري الدولي السابقة وذلك بملاء القسيمة رقم ٢ والكعب رقم ٢ المناظرين في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى ذلك فإن مكاتب جمارك المغادرة المتتالية تضطلع أيضاً بدور مكاتب جمارك المقصد أو الخروج (على الطريق) بالنسبة للبضائع 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 بملاء القسيمة رقم ١ والكعب رقم ١ المناظرين في بطاقة النقل البري الدولي. وعلى هذا، مكتب (أو مكاتب) المقصد السابق (أو السابقة) يضطلع (تضطلع) بدور مكتب جمارك المغادرة أو الدخول (على الطريق) بالنسبة للبضائع المنجّهة إلى مكتب (أو مكاتب) المقصد التالي (أو التالية).

الموثيقة TIRNS/WP.30/AC.2/2003/13 الفقرة ٢٥ والمرفق؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/71 الفقرة ٦٨ والمرفق ٢

استخدام بطاقة النقل البري الدولي في حالة رفض دخول البضائع المحملة في إطار نظام عملية النقل البري الدولي إلى أراضي طرف متعاقد

في حالة اتخاذ السلطات المختصة، في ظروف استثنائية، لقرار بعدم السماح لبضائع في إطار نظام النقل البري الدولي بالدخول إلى أراضي بلدها، تُوصى سلطات الجمارك بشدة بأن تشير بوضوح في "خانة الاستخدام الرسمي" في جميع القسيمات المتبقية رقم ٢/١، إلى سبب اتخاذ هذا القرار بالتحديد، الإشارة بشكل واضح إلى أحكام القانون الوطني أو القانون الدولي التي استند إليها هذا القرار. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي لسلطات الجمارك أن تشير إلى ذلك في الخانة ٥ من الكعبين المعنيين رقم ١ ورقم ٢: "رفض النفاذ".

الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/4؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105،
الفقرة ٣٥}

مراجع للصيغة الأولى من نموذج بطاقة النقل البري الدولي

- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.26، ودخل حيز النفاذ في ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٦
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.10، ودخل في حيز النفاذ في ٢٣ أيار/مايو ١٩٨٩
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل في حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، و Corr.1، ودخلا حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٦
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.2، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠

مراجع للصيغة الثانية من نموذج بطاقة النقل البري الدولي

- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.26، ودخل حيز النفاذ في ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٦
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢
- التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

الصفحة ١ من الغلاف

الصفحة ٣ من
المرفق ١

(اسم المنظمة الدولية)	
بطاقة النقل البري الدولي*	
//////////////////////	
القسيمات	
<p>١- صالحة لقبول البضائع لدى مكتب جمارك المغادرة حتى تاريخ _____</p> <p>٢- جهة الإصدار _____</p> <p>٣- اسم حامل البطاقة _____ (اسم جهة الاصدار)</p> <p>٤- توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وختم الجهة: _____ (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)</p> <p>٥- توقيع أمين المنظمة الدولية: _____</p>	<p>٦- بلد المغادرة _____</p> <p>٧- بلد/بلدان الوجهة^(١) _____</p> <p>٨- رقم/أرقام تسجيل الناقل/الناقلات البرية^(١) _____</p> <p>٩- شهادة/شهادات قبول الناقل/الناقلات البرية (رقمها/أرقامها وتاريخها/تواريخها)^(١) _____</p> <p>١٠- رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات^(١) _____</p> <p>١١- الملاحظات _____</p> <p>١٢- توقيع حامل البطاقة: _____</p>
(مُلا قبل استخدام حامل البطاقة)	
(١) يرجى حذف العبارة التي لا تنطبق على الحالة	
* انظر المرفق ١ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، التي أعدت برعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.	

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

الصفحة ٢ من الغلاف

الصفحة ٤

من المرفق ١

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

ألف - أحكام عامة

- ١- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- ٢- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة ١ من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة ٢ من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- ٣- 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 بالإنكليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة ٢ من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة ٣ من الغلاف.
- ٤- الصلاحية: تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في المكتب الجمركي للبلد المقصود، شريطة أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند ١ من الصفحة ١ من الغلاف).
- ٥- عدد المطاقات: يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (فاطرة ومقطورة) أو مجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند ١٠ (د) أدناه).
- ٦- عدد مكاتب الجمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصود: يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلاد المغادرة والبلاد المقصود، 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 ١٠ (هـ) أدناه).
- ٧- 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).
- ٨- 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 المقصود. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب جمارك في بلاد المغادرة بالتوقيع ووضع ختم التاريخ عند البند ١٧ الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي ستستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- ٩- باء - كيفية ملء بطاقة النقل البري الدولي
- ١٠- 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.
- ١١- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشياء المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- ١٢- بيان البضائع:
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق للسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتقادماً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالبنود 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: ١- عدد الصفحات المرفقة (المربع ٨)؛ ٢- عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربع ٩ من ١١ إلى ١١).
 - (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 ٩ 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 يعابنها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- ١٣- قوائم التغليف، والصور الفوتوغرافية، والمخططات، وما إلى ذلك: عندما تطالب السلطات الجمركية وثائق من هذا القبيل من أجل تعريف البضائع الثقيلة أو الضخمة، تصدق السلطات الجمركية على هذه الوثائق التي ترفق بالصفحة ٢ من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع ٨ من جميع المستندات.
- ١٤- التوقيع: يجب أن تكون جميع المستندات (البندان ١٤ و ١٥) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- ١٥- جيم - العوارض أو الحوادث
- ١٦- 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.
- ١٧- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند ١٣ 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 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 وافية. وفي هذه الحالة، تتولى السلطات الجمركية في البلدان التالية البت فيما إذا كانت هي أيضاً ستسمح بمواصلت نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
- ١٨- في حال وجود خطأ 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 ١٣ 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 ١٣ أعلاه بغية التحقق من الوقائع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- ١٩- يظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- ٢٠- 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.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

[الصفحة ٥ من
المرفق ١ (بيضاء)]

القسيمة رقم ١ الصفحة ١		١- بطاقة TIR	رقم
٢- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة ١- _____ ٢- _____ ٣- _____		٣- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		٤- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
٧- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		٥- بلد المغادرة	٦- بلد/بلدان الوجهة
بيان البضائع		٨- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
٩- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		١٠- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
١١- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام		١٦- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)	
١٢- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		١٣- أقر بأن البيانات الواردة في البنود ١-١٢ أعلاه صحيحة وكاملة المكان والتاريخ	
١- مكتب الجمارك		١٤- المكان والتاريخ	
٢- مكتب الجمارك		١٥- توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
٣- مكتب الجمارك		١٧- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وختم التاريخ	
١٨- شهادة البضائع التي تمت معابنتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر		٢٠- الوقت المسموح به للمرور	
١٩- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		٢١- تم التسجيل في مكتب الجمارك في	
٢٢- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)		٢٣- توقيع موظف الجمارك وختم التوقيع	

رقم

////////////////////

لبطاقة TIR

الإيصال رقم ١ الصفحة ١

٦- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ	١- قَبْلَهُ مكتب الجمارك في
٢- تحت الرقم	٢- تحت الرقم
٣- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة	٣- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة
٤- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	٤- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة
٥- متفرقات (الطريق المحددة، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)	٥- متفرقات (الطريق المحددة، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

[الصفحة ٦ من
المرفق ١ (خضراء)]

القسيمة رقم ٢ الصفحة ٢		١- بطاقة TIR رقم
٢- مكتب/مكتب جمارك المغادرة ١- _____ ٢- _____ ٣- _____		٣- اسم المنظمة الدولية
للاستخدام الرسمي		٤- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)
٧- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		٥- بلد المغادرة
بيان البضائع		٦- بلد/بلدان الوجهة
٩- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		٨- الوثائق المرفقة ببيان البضائع
١٠- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع		١١- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام
١٢- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		١٦- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)
١٣- أقر بأن البيانات الواردة في البنود ١-١٢ أعلاه صحيحة وكاملة		١٧- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وخاتم التاريخ
١٤- المكان والتاريخ		○
١٥- توقيع حامل البطاقة أو وكيله		
١- مكتب الجمارك ٢- مكتب الجمارك ٣- مكتب الجمارك		
١٨- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر		٢٤- شهادة الإفراج (من قبل مكتب جمارك بلد الخروج أثناء المرور أو بلد الوجهة)
١٩- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		٢٥- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة
٢٠- الوقت للمرور		٢٦- عدد الطرود المفرج عنها
٢١- تم التسجيل في مكتب الجمارك في		تحت رقم
٢٢- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)		٢٧- الحجوزات
٢٣- توقيع موظف الجمارك وختم التوقيع		٢٨- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ
○		○

رقم

لبطاقة TIR

الإيصال رقم ١ الصفحة ١

٦- توقيع موظف الجمارك وخاتم التاريخ	١- وقت الوصول المسجل من قبل مكتب الجمارك
○	٢- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة
	٣- أفرج عن طرد أو مادة (كما هو موضح في بيان البضائع)
	٤- الأختام الجديدة
	٥- الحجوزات

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

الصفحة ٧ من
المرفق ١ (صفراء)

تقرير مصدق موضوع وفقاً لأحكام المادة ٢٥ من اتفاقية النقل البري الدولي عليه (انظر أيضاً القواعد من ٣ إلى ١٧ المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي)	
١ - مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	٢ - بطاقة TIR رقم
٤ - رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات	٣ - اسم المنظمة الدولية
٦ - خاتم الجمارك غير سليم <input type="checkbox"/> سليم <input type="checkbox"/>	٥ - حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)
٧ - مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها سليمة <input type="checkbox"/> غير سليمة <input type="checkbox"/>	٨ - ملاحظات
٩ - لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة <input type="checkbox"/> السلع المحددة في البنود ١٠ إلى ١٣ مفقودة أو تالفة على النحو المبين في العمود ١٢ <input type="checkbox"/>	
١٠ - (أ) مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها	١١ - عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع ١٢ - مفقودة أو تالفة ١٣ - ملاحظات (يرجى بيان تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة)
١٤ - تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملايساتها	
١٥ - التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من مواصلة <input type="checkbox"/> وضع أختام جديدة. عددها _____ وصفها _____ <input type="checkbox"/> تحويل الحمولة (انظر البند ١٦ أدناه) <input type="checkbox"/> تدابير أخرى	
١٦ - في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة/المركبات الحاوية/الحاويات المستخدمة بديلاً رقم تسجيلها هل تمت الموافقة عليها الموافقة نعم <input type="checkbox"/> لا <input type="checkbox"/> رقم الشهادة عليها الموافقة	عدد الأختام وتفاصيلها
(أ) المركبة رقم التعريف	_____ / _____ _____ / _____
(ب) الحاوية	_____ / _____ _____ / _____
١٧ - السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق المكان/التاريخ/الختم	١٨ - إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه واسطة النقل البري الدولي التوقيع
يرجى وضع علامة X داخل المربع المناسب <input type="checkbox"/>	

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ١

الصفحة ٣ من الغلاف

الصفحة ٨ من
المرفق ١

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

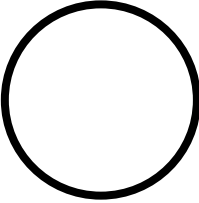

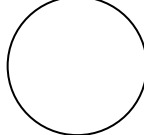
ألف - أحكام عامة

- ١- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- ٢- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة ١ من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة ٢ من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
- ٣- 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 بالإنكليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة ٢ من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة ٣ من الغلاف.
- ٤- 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 ١٠ (د) أدناه).
- ٥- عدد البطاقات: يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قاطرة ومقطورة) أو مجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند ١٠ (د) أدناه).
- ٦- 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 ١٠ (هـ) أدناه).
- ٧- 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 صفحتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
- ٨- 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 ١٧ الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- ٩- باء - كيفية ملء بطاقة النقل البري الدولي
- ١٠- 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.
- ١١- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشياء المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- ١٢- 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 لغتها. وتبادلياً لما قد يترتب على ذلك من تأخير، يُستحسن أن يقوم الناقل بتزويد سائق المركبة بالخصوص 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 المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: ١٠ عدد الصفحات المرفقة (المربع ٨)؛ ٢٠ عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربع ٩ من ٩ إلى ١١).
 - (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 ٩ 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.
- ١٣- 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 ٢ من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع ٨ من جميع المستندات.
- ١٤- التوقيع: يجب أن تكون جميع المستندات (البنود ١٤ و ١٥) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- ١٥- جيم - العوارض أو الحوادث
- ١٦- 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.
- ١٧- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند ١٣ 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 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 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.
- ١٨- في 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 ١٣ أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإنذار 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 ١٣ أعلاه بغية التحقق من الواقع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- ١٩- يظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- ٢٠- 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.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢

الصفحة ١ من الغلاف

[الصفحة ٩ من
المرفق ١]

	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> (اسم المنظمة الدولية) </div>
بطاقة النقل البري الدولي*	
التقسيمات	
	
١ - صالحة لقبول البضائع لدى مكتب جمارك المغادرة حتى تاريخ _____ ٢ - جهة الإصدار _____ (اسم جهة الإصدار) ٣ - اسم حامل البطاقة _____ (رقم الهوية الاسم والعنوان والبلد) ٤ - توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وختم الجهة: _____ ٥ - توقيع أمين المنظمة الدولية: _____	
(تملاً قبل استخدام حامل البطاقة)	
٦ - بلد المغادرة _____ ٧ - بلد/بلدان الوجهة ^(١) _____ ٨ - رقم/أرقام تسجيل الناقل/الناقلات البرية ^(١) _____ ٩ - شهادة/شهادات قبول الناقل/الناقلات البرية (رقمها/أرقامها وتاريخها/تواريخها) ^(١) _____ ١٠ - رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات ^(١) _____ ١١ - الملاحظات _____ ١٢ - توقيع حامل البطاقة: _____	
(١) يرجى حذف العبارة التي لا تنطبق على الحالة	

* انظر المرفق ١ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، التي أعدت برعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢

الصفحة ٢ من الغلاف

[الصفحة ١٠
من المرفق ١]

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

ألف - أحكام عامة

- ١- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
 - ٢- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة ١ من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة ٢ من الغلاف. كما يمكن إضافة صفحات أخرى تتضمن ترجمة للنص المطبوع.
 - ٣- 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 بالإنكليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة ٢ من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة ٣ من الغلاف.
 - ٤- 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 ١٠ من الصفحة ١ من الغلاف).
 - ٥- عدد البطاقات: يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قارورة ومقطورة) أو مجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند ١٠ (د) أدناه).
 - ٦- 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 ١٠ (هـ) أدناه).
 - ٧- 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 صفحتان إضافيتان من أجل كل مكتب إضافي من مكاتب الجمارك في بلد المغادرة (أو المقصد).
 - ٨- 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 ١٧ الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- باء - كيفية ملء بطاقة النقل البري الدولي**
- ١- 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.
 - ٢- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
 - ٣- بيان البضائع:
 - (أ) يكتب بيان البضائع بلغة بلد المغادرة، ما لم تسمح السلطات الجمركية باستخدام لغة أخرى. ويحق للسلطات جمارك البلدان الأخرى التي يتم المرور عبرها أن تطلب ترجمتها إلى لغاتها. وتنادى 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 المطلوبة في بيان البضائع. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تتضمن جميع المستندات البيانات التالية: ١٤ عدد الصفحات المرفقة (المربع ٨)؛ ٢٤ عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربعات من ٩ إلى ١١).
 - (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 ٩ 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 يعابنها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
 - ٤- قوائم التبغيف، 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 ٢ من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع ٨ من جميع المستندات.
 - ٥- التوقيع: يجب أن تكون جميع المستندات (البندان ١٤ و ١٥) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
 - ٦- جيم - العوارض أو الحوادث
 - ١- في حال كسر الأختام الجمركية أو تلف البضائع أو إصابتها بأضرار في حادث على الطريق، يبادر الناقل فوراً إلى الاتصال بالسلطات الجمركية، وإذا 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.
 - ٢- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند ١٣ 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 المحتوية بمخيم الجمارك. وعلاوة على ذلك، يتم ختمها وتدرج بيانات الحتم 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 بمواصلت نقل تلك البضائع بموجب بطاقة النقل البري الدولي بواسطة تلك المركبة أو الحاوية.
 - ٣- في 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 ١٣ أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإنذار 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 ١٣ أعلاه بغية التحقق من الواقع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
 - ٤- يظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
 - ٥- 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.

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: النص ٢

[الصفحة ١١ من
المرفق ١]

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

- (١) الكحول الايثيلي غير المتغيرة طبيعته وله قوة بالحجم تبلغ ٨٠ في المائة أو أكثر (رمز النظام المنسق (HS Code): 22.07.10)
- (٢) الكحول الايثيلي غير المتغيرة طبيعته وله قوة بالحجم أقل من ٨٠ في المائة، والمسكرات الكحولية والروحيات المعطرة وغيرها من المشروبات الكحولية، والمستحضرات الكحولية المركبة من النوع المستعمل لصناعة المشروبات (HS Code: 22.08)
- (٣) السيجار والشيروت واللفافات التي تحوي تبغاً (HS Code: 24.02.10)
- (٤) السجاير التي تحوي تبغاً (HS Code: 24.02.20)
- (٥) تبغ التدخين سواء يحوي أو لا يحوي بدائل تبغ بأية نسبة (HS Code: 24.03.10)

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢


[الصفحة ١٢ من
المرفق ١ (بيضاء)]

القسيمة رقم ١ الصفحة ١		١ - بطاقة TIR 	
٢ - مكتب/مكاتب جمارك المغادرة ١ - _____ ٢ - _____ ٣ - _____		٣ - اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		٤ - حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
٥ - بلد المغادرة		٦ - بلد/بلدان المقصد	
٧ - رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		٨ - الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
٩ - (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		١٠ - عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع	
١١ - الوزن الإجمالي بالكيلوغرام		١٦ - الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)	
١٢ - مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها		١٣ - أقر بأن البيانات الواردة في البنود ١-١٢ أعلاه صحيحة وكاملة	
١ - مكتب الجمارك		١٤ - المكان والتاريخ	
٢ - مكتب الجمارك		١٥ - توقيع حامل البطاقة أو وكيله	
٣ - مكتب الجمارك		١٧ - توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وختم التاريخ	
١٨ - شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر		١٩ - <input type="checkbox"/> الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	
٢٠ - الوقت المسموح به للمرور		٢١ - تم التسجيل في مكتب الجمارك في	
٢٢ - متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)		٢٣ - توقيع موظف الجمارك وختم التوقيع	



لبطاقة TIR

الإيصال رقم ١ الصفحة ١

٦ - توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ	١ - قبله مكتب الجمارك في _____
	٢ - تحت الرقم _____
_____	٣ - الأختام أو علامات التعريف المستخدمة _____
_____	٤ - <input type="checkbox"/> الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة
_____	٥ - متفرقات (الطريق المحددة، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.) _____

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢

[الصفحة ١٣ من
المرفق ١ (خضراء)]

القسيمة رقم ٢ الصفحة ٢		١- بطاقة TIR رقم	
٢- مكتب/مكتب جمارك المغادرة ١- _____ ٢- _____ ٣- _____		٣- اسم المنظمة الدولية	
للاستخدام الرسمي		٤- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	
٧- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات		٥- بلد المغادرة	
بيان البضائع		٦- بلد/بلدان الوجهة	
٩- (أ) مقصورة/مقصورات التحميل أو الحاوية/الحاويات (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد		٨- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	
١٠- عدد ونوع الطرود أو المواد. وصف البضائع		١١- الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	
١٦- الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (رقم التعريف)		١٢- مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ووجهتها	
١٣- أفر بأن البيانات الواردة في البنود ١-١٢ أعلاه صحيحة وكاملة		١٤- المكان والتاريخ	
١٥- توقيع حامل البطاقة أو وكيله		١٧- توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وختم التاريخ	
١- مكتب الجمارك		١٨- شهادة البضائع التي تمت معاينتها من قبل مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول العابر	
٢- مكتب الجمارك		١٩- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	
٣- مكتب الجمارك		٢٠- الوقت المسموح به للمرور	
٢٤- شهادة الإفراج (من قبل مكتب جمارك بلد الخروج أثناء المرور أو بلد الوجهة)		٢١- تم التسجيل في مكتب الجمارك في	
٢٥- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		٢٢- متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب إبراز الشحنة فيه، إلخ.)	
٢٦- عدد الطرود المفرج عنها		٢٣- توقيع موظف الجمارك وخاتم التوقيع	
٢٧- الحجوزات		٢٨- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ	

TIR رقم

بطاقة TIR

الإيصال رقم ١ الصفحة ١

١- وقت الوصول المسجل من قبل مكتب الجمارك		٦- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ	
٢- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة		٧- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ	
٣- أفرج عند طرد أو مادة (كما هو موضح في بيان البضائع)		٨- الأختام الجديدة	
٤- الأختام الجديدة		٩- التحفظات	
٥- التحفظات			

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢

[الصفحة ١٤ من
المرفق ١ (صفراء)]

تقرير مصدق
موضوع وفقاً لأحكام المادة ٢٥ من اتفاقية النقل البري الدولي عليه (انظر أيضاً القواعد
من ١٣ إلى ١٧ المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي)

١ - مكتب/مكاتب جمارك المغادرة		٢ - بطاقة TIR رقم	
٣ - اسم المنظمة الدولية		٤ - رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات	
٥ - حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)		٦ - ختم الجمارك سليم <input type="checkbox"/> غير سليم <input type="checkbox"/>	
٧ - مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها سليمة <input type="checkbox"/> غير سليمة <input type="checkbox"/>		٨ - ملاحظات	
٩ - <input type="checkbox"/> لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة <input type="checkbox"/> السلع المحددة في البنود ١٠ إلى ١٣ مفقودة أو تالفة على النحو المبين في العمود ١٢			
١٠ - (أ) مقصورة/مقصورات الشحنة/الشحنات أو حاويتها/حاوياتها (ب) علامات الطرود أو المواد وأرقامها		١١ - عدد الطرود أو المسواد ونوعها؛ وصف البضائع	١٢ - مفقودة أو تالفة تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة
١٣ - ملاحظات (يرجى بيان تفصيل الكميات المفقودة أو التالفة)			
١٤ - تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملابساتها			
١٥ - التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من مواصلة <input type="checkbox"/> وضع أختام جديدة. عددها _____ وصفها _____ <input type="checkbox"/> تحويل الحمولة (انظر البند ١٦ أدناه) <input type="checkbox"/> تدابير أخرى			
١٦ - في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة/المركبات الحاوية/الحاويات المستخدمة بديلاً رقم تسجيلها هل تمت الموافقة عليها رقم شهادة عليها الموافقة عدد الأختام وتفاصيلها			
(أ) المركبة		نعم <input type="checkbox"/>	لا <input type="checkbox"/>
رقم التعريف		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(ب) الحاوية		نعم <input type="checkbox"/>	لا <input type="checkbox"/>
رقم التعريف		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
١٧ - السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق		١٨ - إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه واسطة النقل البري الدولي	
المكان/التاريخ/الختم		التوقيع	
التوقيع		التوقيع	

يرجى وضع علامة X داخل المربع المناسب

نموذج بطاقة النقل البري الدولي: الصيغة ٢

الصفحة ٣ من الغلاف

الصفحة ١٥ من

المرفق ١

الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي

الف - أحكام عامة

- ١- **الإصدار:** يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في بلد المغادرة أو في البلد الذي يقيم فيه حامل البطاقة.
- ٢- **اللغة:** تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة ١ من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً. هذه الصفحة هي ترجمة لـ "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" الواردة باللغة الفرنسية في الصفحة ٢ 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 بالإنكليزية أو الفرنسية. وترد "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة ٢ من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة ٣ من الغلاف.
- ٣- **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 ١ من الصفحة ١ من الغلاف).
- ٤- **عدد البطاقات:** يلزم بطاقة واحدة فقط من بطاقات النقل البري الدولي من أجل مجموعة من المركبات (قاطرة ومقطورة) أو مجموعة من الحاويات محملة على مركبة واحدة أو على مجموعة من المركبات (انظر أيضاً البند ١٠ (د) أدناه).
- ٥- **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 ١٠ (هـ) أدناه).
- ٦- **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).
- ٧- **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 ١٧ الذي يلي بيان البضائع، وذلك على جميع المستندات التي تستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.
- ٨- **المسح والكتابة فوق الكلام:** لا يجوز المسح أو الكتابة فوق الكلام في بطاقة النقل البري الدولي. ويتم تصحيح أي خطأ بنسب 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.
- ٩- **المعلومات المتعلقة بالتسجيل:** عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشياء المقطورات، يتم بيان رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
- ١٠- **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. وتفادياً 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: ١٠ عدد الصفحات المرفقة (المربع ٨)؛ ٢٠ عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الصفحات المرفقة (المربعات من ٩ إلى ١١).
 - (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 ٩ 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 يعاينها كل مكتب جمارك تكتب منفصلة عن بعضها البعض في بيان البضائع.
- ١١- **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 ٢ من غلاف بطاقة النقل البري الدولي، وإضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في المربع ٨ من جميع المستندات.
- ١٢- **التوقيع:** يجب أن تكون جميع المستندات (البندان ١٤ و ١٥) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.
- ١٣- **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.
- ١٤- في حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في البند ١٣ 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 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 وافية. 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.
- ١٥- في حال وجود خطر محدد 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 ١٣ أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الإثبات على أنه كان مضطراً لالتخاذ 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 ١٣ أعلاه بغية التحقق من الوقائع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.
- ١٦- يظل التقرير المصدق مرفقاً ببطاقة النقل البري الدولي إلى حين بلوغ المكتب الجمركي في بلد المقصد.
- ١٧- 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 ٢

اللائحة المتعلقة بالشروط التقنية القابلة للتطبيق على المركبات البرية
التي يمكن قبولها لتقوم بالنقل الدولي تحت أختام جمركية

المادة ١

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) استحالة إمكانية نقل البضائع من الجزء المغلق تماماً من المركبة أو إدخالها فيه بدون ترك آثار تلاعب واضحة بجلاء أو بدون كسر الختم الجمركي،
- (ب) إمكانية وضع الأختام الجمركية عليها بسهولة وفعالية،
- (ج) عدم احتواء مساحات مخبأة يمكن إخفاء البضائع فيها،
- (د) كون كافة المساحات الكفيلة باستيعاب البضائع متاحة بسهولة للتفتيش الجمركي.

تعليقات على المادة ١

الصهاريج الأسطوانية الخاصة بالمركبات

لا تعتبر الصهاريج الاختيارية بمثابة مقصورات شحن طالما أنها 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 عن صهاريج الوقود العادية.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/39، الفقرات ٥١-٥٤ }

وجود علامات على مقصورات الشحن

يمكن السماح بوجود صور زيتية ورسومات منقولة بالاستنساخ الشفاف والعلامات بالمواد العاكسة للضوء وغير ذلك من العلامات المماثلة التي لا يمكن انتزاعها من جدران أو ألواح مقصورات الشحن، إذا لم تكن تخفي هيكل الجدران أو الألواح الذي يجب أن يكون مرئياً بوضوح. إلا أنه لا يمكن السماح بوجود ملصقات وعلامات أخرى مماثلة يمكن أن تخفي فتحات في مقصورات الشحن (انظر أيضاً التعليق على الفقرة ٥ من المادة ٣ في المرفق ٢).

{ الوثيقة TRANS/WP.30/151، الفقرة ٣٩؛ والوثيقة TRANS/GE.30/57، الفقرة ٤٥ }

المادة ٢

هيكل مقصورات الشحن

١ - تلبية لمتطلبات المادة ١ من هذه اللائحة:

(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 لنفس الشروط وذات متانة كافية؛

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ (أ) من المادة ٢

١-٢-٢ (أ) تجميع الأجزاء المكونة

(أ) في حالة استعمال أدوات ربط (مسامير برشام وبراغي ومسامير لولبية وصواميل، إلخ) يجب إدخال عدد كاف من هذه الأدوات من الخارج عبر الأجزاء المكونة المجمععة وتبرز في الداخل حيث تكون مثبتة بشدة (مثلاً بمسامير برشام أو لحام أو لولب أو بالتطريق أو اللحام على الصمولة). ومع ذلك يمكن أيضاً إدخال مسامير البرشام التقليدية (أي مسامير برشام يتطلب وضعها إدخالها من كلا جانبي مجمع الأجزاء المكونة) من الداخل. دون الإخلال بما تقدم أعلاه، يمكن تثبيت أرضية مقصورة الشحن بواسطة براغي ذاتية الحفر أو مسامير برشام ذاتية الحفر أو مسامير برشمة يجري إدخالها بعبوة متفجرة أو دبابيس مدخلة بالهواء المضغوط حيثما توضع من الداخل وتقر بزوايا قائمة عبر الأرضية والقطع العرضية المعدنية تحتها. ويشترط فيما عدا حالة البراغي ذاتية اللولبة، أن تكون أطرافها في محاذاة مع مستوى الجزء الخارجي من القطعة العرضية أو ملحومة بها.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.3، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨١}

(ب) على السلطة المختصة أن تقرر ماهية أدوات الربط (الوصلات) وعددها لكي تستوفي متطلبات الفقرة الفرعية (أ) من هذه المذكرة. وعليها أن تفعل ذلك بالتأكد من أن الأجزاء المكونة المجمععة بهذه الطريقة 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) من هذه المذكرة التفسيرية 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 التمديد والمسامير ذات سدادة من جانب واحد، وما شابه ذلك.

(د) تنطبق طرق التجميع الوارد وصفها أعلاه على المركبات الخاصة، مثل المركبات المعزولة بغلاف والمركبات المثلجة والمركبات الصهريجية بقدر ما تكون غير مخالفة للاشتراطات التقنية التي يجب أن تستوفها هذه المركبات فيما يتعلق باستخدامها. وإذا حدث لأسباب تقنية أن يتعذر عملياً تثبيت الأجزاء بالطريقة الوارد وصفها في الفقرة الفرعية (أ) من هذه المذكرة، يكون من الممكن ربط الأجزاء المكونة بواسطة الأدوات المذكورة في الفقرة الفرعية (ج) من هذه المذكرة بشرط ألا يكون من الممكن الوصول من الخارج إلى الأدوات المستخدمة على السطح الداخلي للجدار.

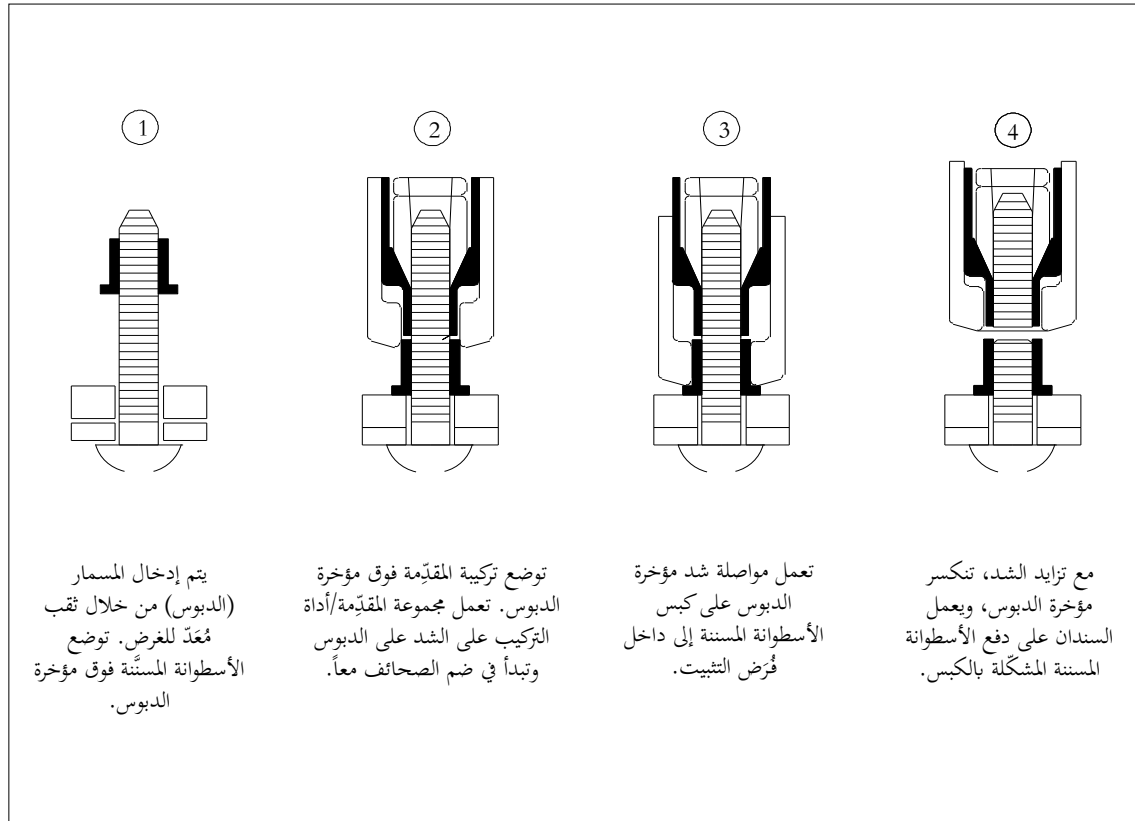
تعليقات على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ)

١ - أداة الربط

يتم استعمال أداة الربط الموضحة بالرسم أدناه وفقاً للفقرة ١ (أ) من المادة ٢ من المرفق ٢ بشرط إدخال عدد كافٍ من هذه الأدوات من الخارج وتثبيتها بإحكام من الداخل حسب الاشتراط المنصوص عليه في المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ) الواردة في المرفق ٦ .

لم الوثيقة TRANS/WP.30/123، الفقرات ٣٤-٣٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/127، الفقرة ٤٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23 المرفق ٣ {

طريقة التركيب



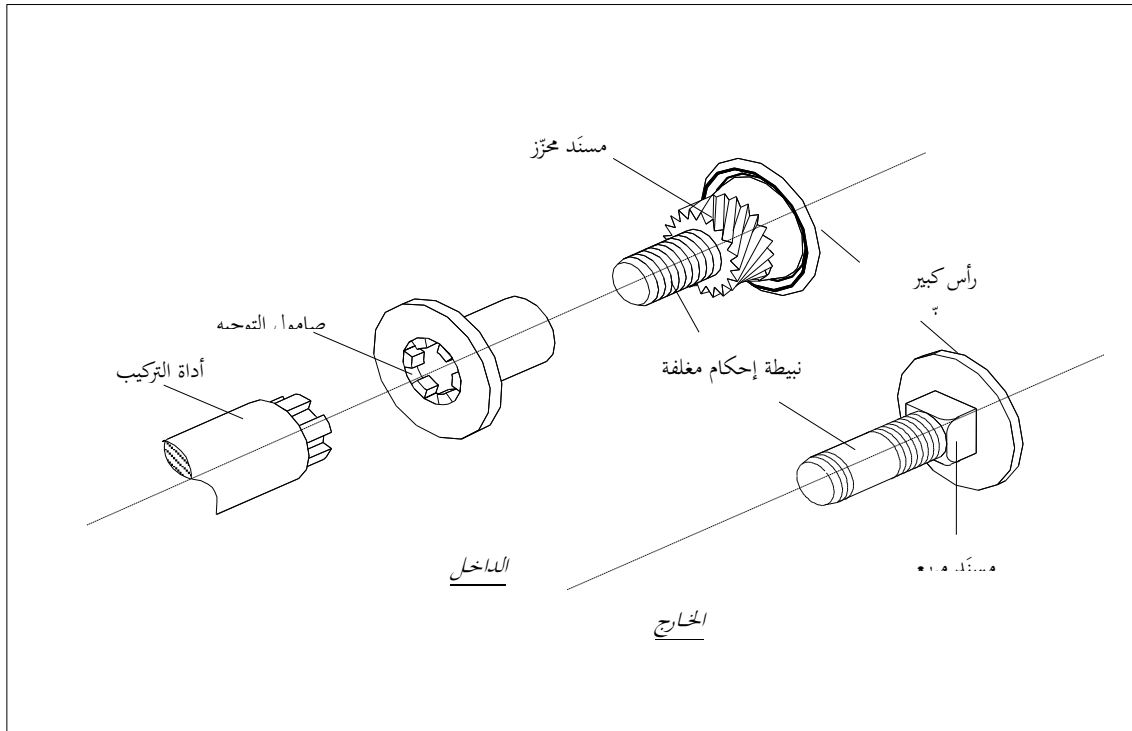
٢ - أداة الربط

يتم استعمال أداة الربط المبينة أدناه، وفقاً للمذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ) الواردة في المرفق ٦ . ونظراً لخصائصها التقنية الملازمة، مثل الرأس الكبير ذي المظهر الجانبي المسطح، والمسند المحترز أو المربع على الجانب السفلي من هذا الرأس، ونبيلة الإحكام المغلفة (مقبض من البلاستيك) يمكن تثبيت هذه الأداة بإحكام على باطن مقصورات الشحن دون حاجة إلى لحام أو برشام وما إلى ذلك. وفي

حين أن تجميع أداة الربط يتطلب المناولة من كلا جانبي الأجزاء المكونة المزمع تجميعها، فإن هذه الأداة لا يمكن فتحها إلا على جانب صامول التوجيه، مثلاً على باطن مقصورة الشحن. وتستعمل الأداة ذات المسند المربع عادة لتثبيت مفصلات على مقصورات الشحن.

المرفق ٣
الوثيقة TRANS/WP.30/135، الفقرتان ٤٣ و ٤٤؛ والوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرات ٥٩-٦١؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AG.2/27، المرفق ٣

أمثلة لأداة ربط



المسامير (الدبابيس) المدخلة بالهواء المضغوط لتثبيت أرضية مقصورة الشحن

تستخدم في أحد أنظمة التشييد مسامير ذات جذوع مسلكة حلزونياً، بما يشبه في كثير من الأوجه البراغي ذات اللولبة الداخلية ويعطي المزيد من قوة التثبيت في حالة الأرضية الرقيقة نسبياً. ففي هذه الطريقة يؤدي الاحتكاك الناتج عند إدخال المسامير، إلى ذوبان طبقة كرومات الزنك المغطية للجذوع ومادة القطعة المتعارضة من الأرضية، وبذلك يتم لحامهما معاً بشكل مُرضٍ.

المرفق ٣
الوثيقة TRANS/GE.30/33، الفقرة ١٢٥؛ والوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/10، الفقرات ٥٢-٥٤

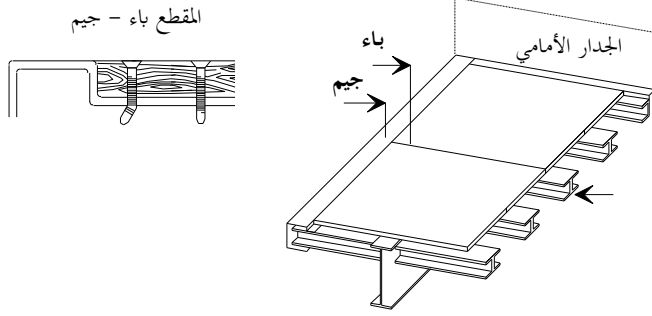
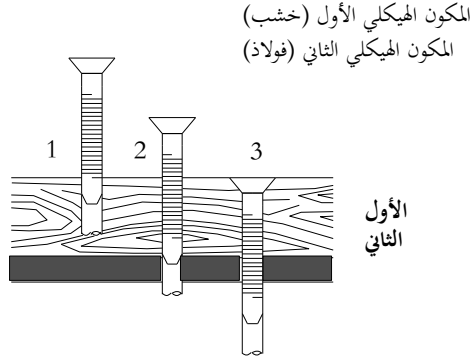
البراغي ذاتية اللولبة وذاتية الحفر

لا يعتبر البرغي ذو اللولبة الداخلية وذاتي الحفر المبين في الرسم التخطيطي ١ - مسماراً ذاتي اللولبة بالمعنى الوارد في المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ) (أ) من الاتفاقية. فذلك المسمار سيتم لحامه على القطع المتعارضة المعدنية تحته وفقاً لأحكام المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ) (أ) للمرفق ٦. وكخيار آخر يمكن، بدلاً من ذلك، تقويس بعض هذه المسامير إلى زاوية لا تقل عن ٤٥ درجة شرقاً كما هو مبين في الرسم التخطيطي ٢. أما في حالة استعمالها مع قاعدة أرضية كما في الأمثلة الموضحة لها في الرسمين ٣ و ٤ فلن يعتبر لحام أو تقويس المسامير ضرورياً.

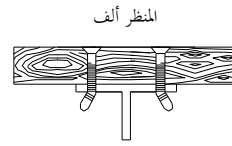
الموثيقة TRANS/WP.30/135، الفقرات ٤٨-٥١؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/27، المرفق ٣

الرسم التخطيطي ١

- طريقة التركيب
 ١- يُحْفَر في الخشب.
 ٢- تُثَقَّب الطبقتان الخشبية والفولاذية (تنكسر الأجنحة لدى ملامستها للمعدن)
 ٣- انتهاء عملية اللولبة (ربط المكونين الهيكليين الأول والثاني ببعضهما البعض)

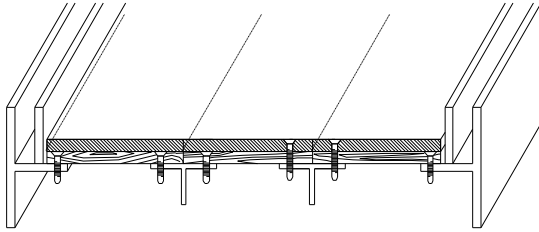


الرسم التخطيطي ٢



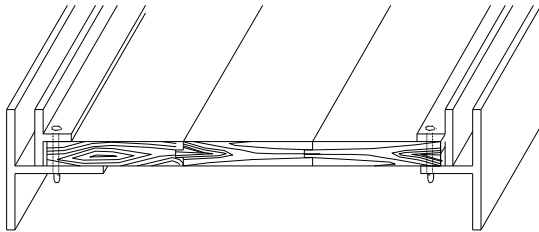
الرسم التخطيطي ٣

- تثبيت الأرضية وأغطية الأرضية المثبتة الإضافية بميكل المركبة السفلي بواسطة براغي ذاتية الحفر وذاتية اللولبة



الرسم التخطيطي ٤

- تثبيت الأرضية، المكونة من ألواح متوافقة، بميكل المركبة السفلي بواسطة براغي ذاتية الحفر وذاتية اللولبة



مقبولية البراشم مسدودة الطرف

بصفة عامة لا تسمح الاتفاقية، كما ورد النص على ذلك في المذكرة التفسيرية ٢-٢-٢ - ١ (أ) (ج)، في المرفق ٦، باستعمال براشم مسدودة الطرف لتجميع الأجزاء المكونة لمقصورة الشحن. ومع ذلك يمكن استعمال هذه البراشم بشرط استعمال عدد كاف من أدوات الربط وفقاً ورد في المذكرة التفسيرية ٢-٢-٢ ١ (أ) (أ) من الاتفاقية من أجل تجميع الأجزاء المكونة.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرات ٥٤-٥٨؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.29، المرفق ٣

(ب) يجب تزويد الأبواب وجميع أجهزة الإغلاق الأخرى (بما في ذلك الصمامات وأغطية فتحات الدخول والحواف الناتئة وما شابه ذلك)، بجهاز يمكن أن توضع عليه الأختام الجمركية. ويجب أن يكون هذا الجهاز بحيث لا يمكن إزالته أو تبديله من الخارج دون ترك آثار واضحة جلية ولا يمكن فتح الباب أو أدوات الربط دون كسر الأختام الجمركية. ويجب أن توفر للأختام الوقاية الكافية. ويُسمح بالسقوف المنفتحة.

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ (ب) من المادة ٢

١-٢-٢ (ب) الأبواب وأجهزة الإغلاق الأخرى

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

١' مثبتاً بلحام أو بما لا يقل عن أداتين من أدوات الربط طبقاً للفقرة (أ) من المذكرة التفسيرية ٢-٢-٢ ١ (أ)؛ أو

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

ويجب أيضاً:

٣' أن يحتوي على ثقوب لا يقل قطرها عن ١١ ملمتر أو على شقوق لا يقل طولها عن ١١ ملمتر وعرضها عن ٣ ملمترات.

٤' وأن يكفل تثبيتاً مساوياً مهماً كان نوع الختم المستعمل.

(ب) يجب أن تكون المفصلات الطرفية والمفصلات الطوقية ومحاور التمثيل والأجهزة الأخرى الخاصة بالأبواب المعلقة وما يماثلها مثبتة طبقاً للاشتراطات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) (١) و(٢) من هذه المذكرة. وفضلاً 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. (انظر الرسم التخطيطي رقم ١ (أ) الملحق بالمرفق ٦).

وعلى أية حال، حيثما لا يتسنى الوصول إلى هذا الجهاز من الخارج، يكفي أنه لا يمكن نزعها من المفصلة أو جهاز مماثل دون ترك آثار واضحة جلية بعد إغلاق وختم الباب أو ما يماثله. وحيثما يكون للباب أو جهاز الإغلاق أكثر من مفصلتين، يقتصر التثبيت على أقرب مفصلتين إلى أطراف الباب، طبقاً للاشتراطات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ)(١) و(٢) أعلاه.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

تعليقات على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١(ب)(ب)

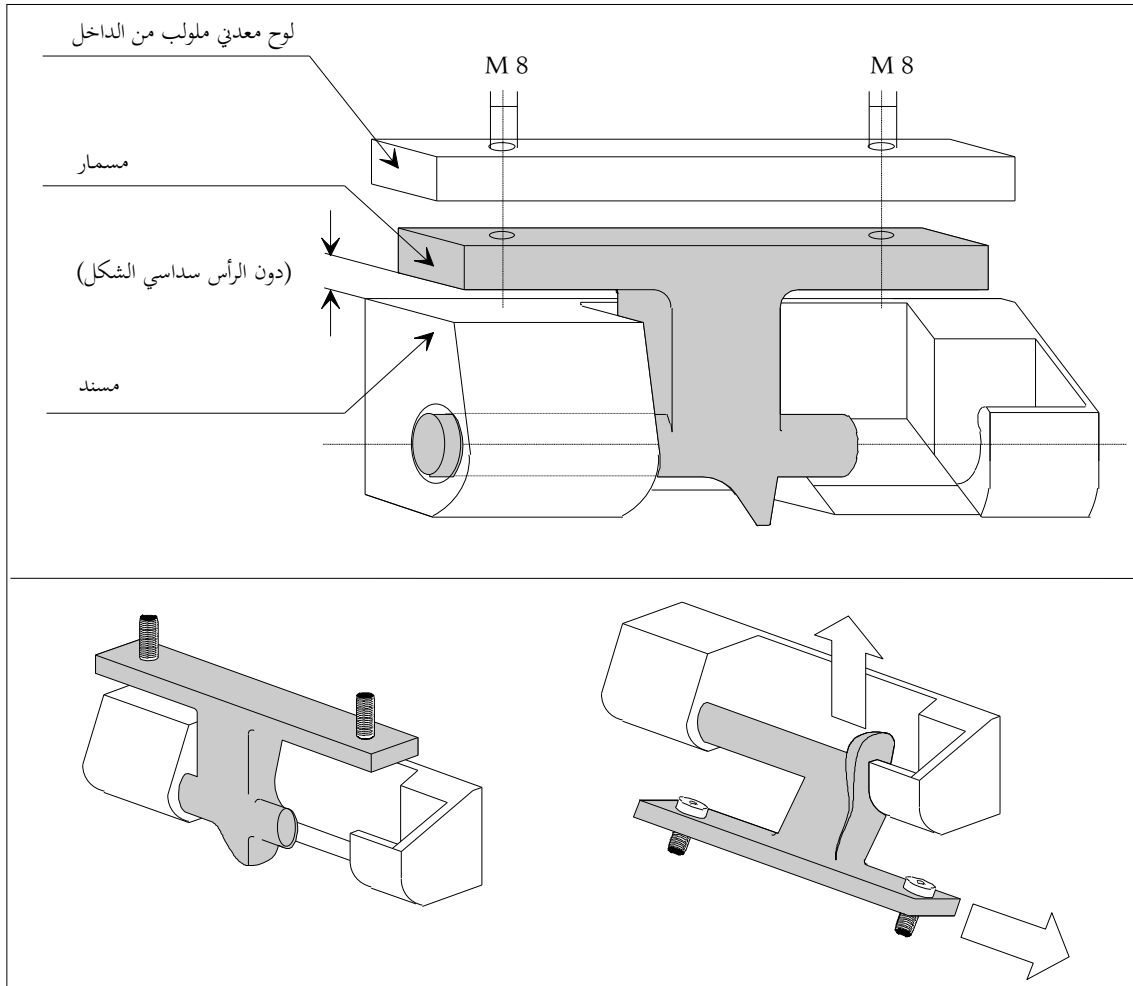
باب أو جهاز إغلاق له أكثر من مفصلتين

في حالة وجود باب أو جهاز إغلاق له أكثر من مفصلتين، يجوز للسلطات المختصة أن تطلب تثبيت مفصلات إضافية لاستيفاء الاشتراطات الواردة في المادة ١ من المرفق ٢ بالاتفاقية.

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35، المرفق ٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/155، الفقرة ٤٥}

المفصلات الطرفية

يستوفي الجهاز الموضح بالرسم أدناه الاشتراطات الواردة في الفقرة الفرعية (ب) بالاقتران مع الفقرة الفرعية (أ) (٢) من المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) للمرفق ٦.

الوصف

لمسامير ومسند هذا الجهاز شكل خاص يجعل من المستحيل تفكيك هذين العنصرين حينما تكون المفصلة مغلقة. وينبغي استعمال مسامير ملولب له رأس سداسي الشكل ناتئ وراء مسامير الجهاز. كما ينبغي أن تكون المسافة بين رأس المسامير اللولبي والمسند صغيرة بما يمنع إزالة المسامير اللولبي بدون ترك آثار واضحة جلية. وفي هذه الحالة لا يكون من الضروري لحام المسامير اللولبية.

الموثيقة TRANS/WP.30/123، الفقرتان ٤٦ و ٤٧ والمرفق ٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23،

المرفق ٣ }

(ج)

بصفة استثنائية، في حالة المركبات ذات مقصورات الشحن المعزولة فإن أجهزة الختم الجمركي والمفصلات وأية أجهزة تمكّن إزالتها الوصول إلى داخل مقصورة الشحن أو المساحات التي يمكن إخفاء البضائع فيها، قد يجوز تثبيتها على أبواب مقصورات الشحن هذه بواسطة الأدوات التالية:

١' مسامير تثبيت أو مسامير ربط ملولبة يجري إدخالها من الخارج ولكنها بخلاف ذلك لا تستوفي الاشتراطات الواردة في الفقرة (أ) أعلاه من المذكرة التفسيرية ٢-٢-١(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،
- أن تكون رؤوس العدد الملائم من هذه المسامير ملحومة على أجهزة الأختام الجمركية والمفصلات وما يماثلها بشكل يجعلها مشوهة تماماً،
- أن يكون من غير الممكن إزالة هذه المسامير دون ترك علامات مرئية تدل على وجود تلاعب. (انظر الرسم التخطيطي رقم ١ الملحق بالمرفق ٦).

٢' أن تكون مزودة بجهاز ربط يتم إدخاله من باطن هيكل الباب المعزول وذلك بشرط:

- أن يتم تجميع مسمار الربط وطوق التثبيت بأدوات ضغط هوائي أو مائي وتثبيتهما خلف لوح أو جهاز مماثل مركب بين الطبقة الخارجية من هيكل الباب والمادة العازلة،
- أن يكون مسمار الربط في وضع لا يمكن الوصول إليه من باطن مقصورة الشحن،
- أن يكون هناك عدد كاف من أطواق التثبيت ومسامير الربط الملحومة معاً وأن يكون من غير الممكن إزالة هذه الأدوات دون ترك علامات مرئية تدل على التلاعب (انظر الرسم التخطيطي رقم ٥ الملحق بالمرفق ٦).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.13؛ ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩١}

ينبغي أن تؤخذ عبارة "مقصورة الشحن المعزولة" على أنها تشمل مقصورات الشحن المتلجة ومقصورات الشحن ذات درجة الحرارة الثابتة.

تعليق على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (ج) ٢

من الممكن تحسين فهم نص الفقرة الفرعية الأولى لو تمت الاستعاضة، بعد عبارة "تجميع بأدوات ضغط هوائي أو مائي"، عن عبارة "وتثبيتها" بعبارة "تثبيت رأس المسمار".

{الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/29، الفقرة ٢٥}

(د) يجب تصميم المركبات التي تحتوي على أجهزة إغلاق مثل الصمامات والمحابس وفتحات الدخول والحواف الناتئة وما شابهها، بشكل يبقى عدد الأختام الجمركية عند الحد الأدنى. وتوفيقاً لهذه الغاية يجب أن تكون أجهزة الإغلاق المتجاورة مترابطة بجهاز مشترك لا يتطلب سوى ختم جمركي واحد، ويجب تزويده بغطاء يفي بنفس الغرض؛

(هـ) يجب تشييد المركبات ذات السقوف المفتوحة بطريقة تسمح بختمها بأقل عدد من الأختام الجمركية؛

(و) في الحالات التي تتطلب أكثر من ختم جمركي واحد حتى تصير مؤمنة الأختام الجمركية، يُشار لعدد هذه الأختام في شهادة التصديق تحت البند ٥ (المرفق ٤ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥). ويُرفق بشهادة التصديق رسم تخطيطي أو صور للمركبة البرية تبين مكان الأختام الجمركية بالتحديد.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.23، ودخل حيز النفاذ في ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣}

تعليق على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و)

الفترة الزمنية اللازمة لإدراج عدد ومكان الأختام في شهادة المصادقة، عندما يحتاج الأمر إلى أكثر من ختم جمركي واحد

أحكام المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و) التي تدخل حيز النفاذ في ٧ آب/أغسطس ٢٠٠٣ تنطبق على المركبات البرية التي يصادق عليها للمرة الأولى أو بمناسبة عملية التفتيش وتجديد شهادة التصديق الذي يتم كل سنتين، بعد دخول المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و) حيز النفاذ، حسب الاقتضاء. بالتالي، واعتباراً من تاريخ ٧ آب/أغسطس ٢٠٠٥، ستحتاج جميع المركبات البرية التي تتطلب أكثر من ختم واحد لبلوغ الختم الجمركي الآمن لشهادة تصديق طبقاً للمذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و).

{الوثيقة TRANS/GE.30/206، الفقرة ٦٢ والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69، الفقرة ٥٩

والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

تعليقات على الفقرة ١ (ب)، من المادة ٢

تثبيت الأبواب

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

{ الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرة ١٠١ }

عدد الأختام الجمركية

حذف التعليق

{ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69، المرفق ٢ }

أمثلة لأدوات الختم الجمركي

لكي يتسنى الحصول على ختم جمركي ثابت لإحكام سد مقصورات وحاويات الشحن، يجب أن تستوفي أدوات إحكام السد الشروط الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب)، بالمرفق ٦ (انظر الأشكال التوضيحية من ١ إلى ٤). وفضلاً عن ذلك، يتعين وضع الأختام الجمركية وفقاً للشروط التالية:

لا يزيد طول حبل الربط على الطول اللازم ويكون مربوطاً بإحكام كما ينبغي؛

أن يمر حبل الربط عبر حلقات جهاز النقل البري الدولي؛

أن توضع الأختام بأكثر ما يمكن من الإحكام؛

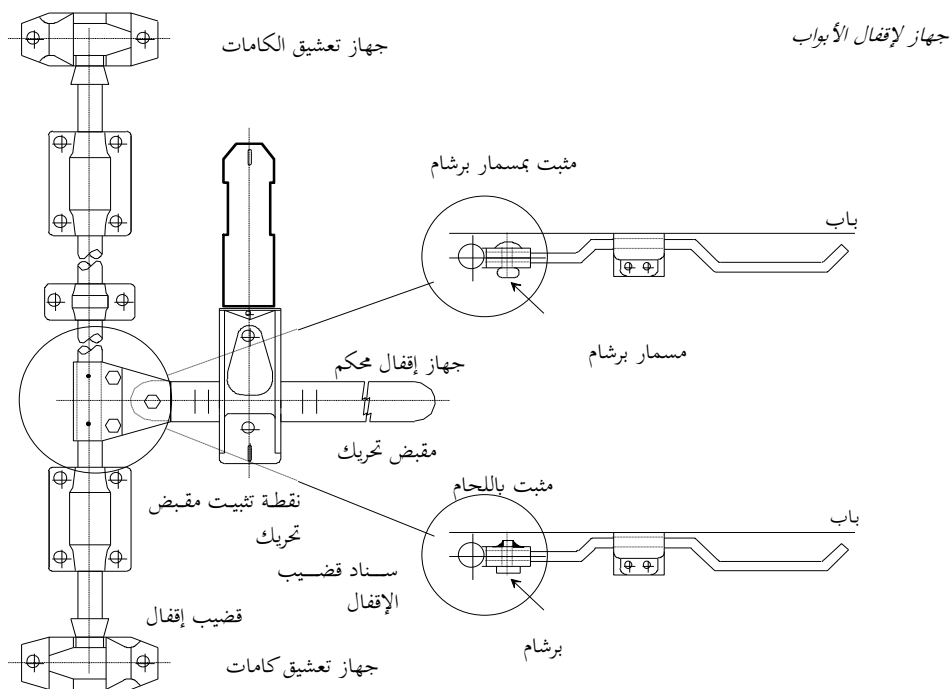
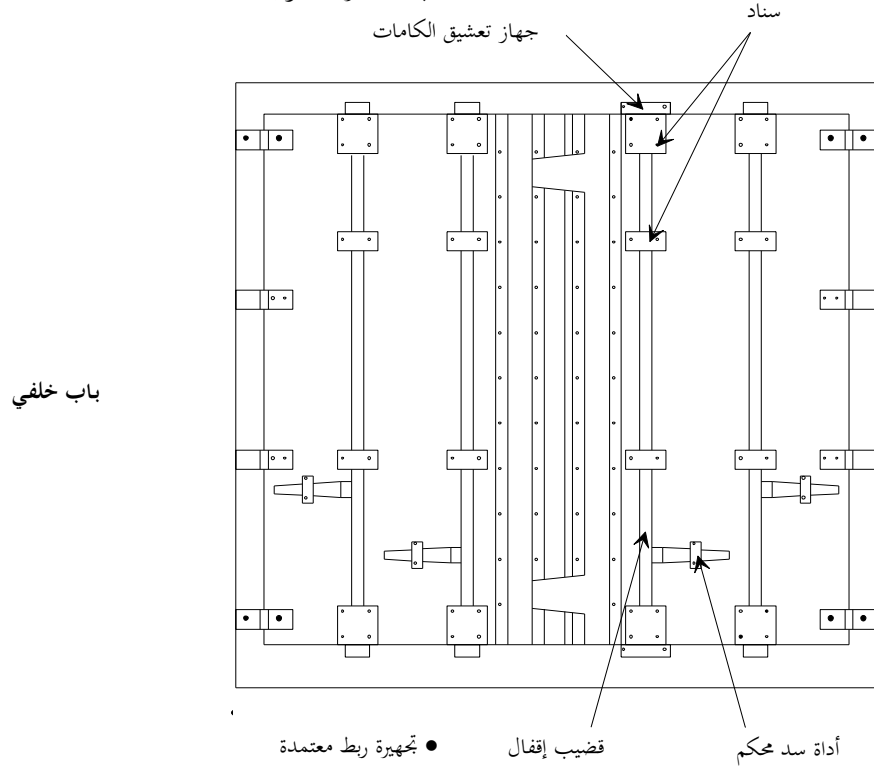
أن يتم تثبيت الأجزاء الأخرى من جهاز الإغلاق، مثل مقابض آليات الإغلاق وأجهزة تعشيق الكامات وأسندة قضبان الإغلاق وفقاً للشروط الواردة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (أ)، بالمرفق ٦ (انظر الأشكال التوضيحية من ١ إلى ٤).

لا بد من مراعاة كون فعالية أي جهاز إغلاق محكم تنخفض في حالة البلى بالاستعمال، مثلاً في قضبان الإغلاق أو المفصلات أو أجهزة تعشيق الكامات. ويجب اتخاذ التدابير الملائمة لتحديد حالات البلى هذه.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/145، الفقرة ١٧؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣ }

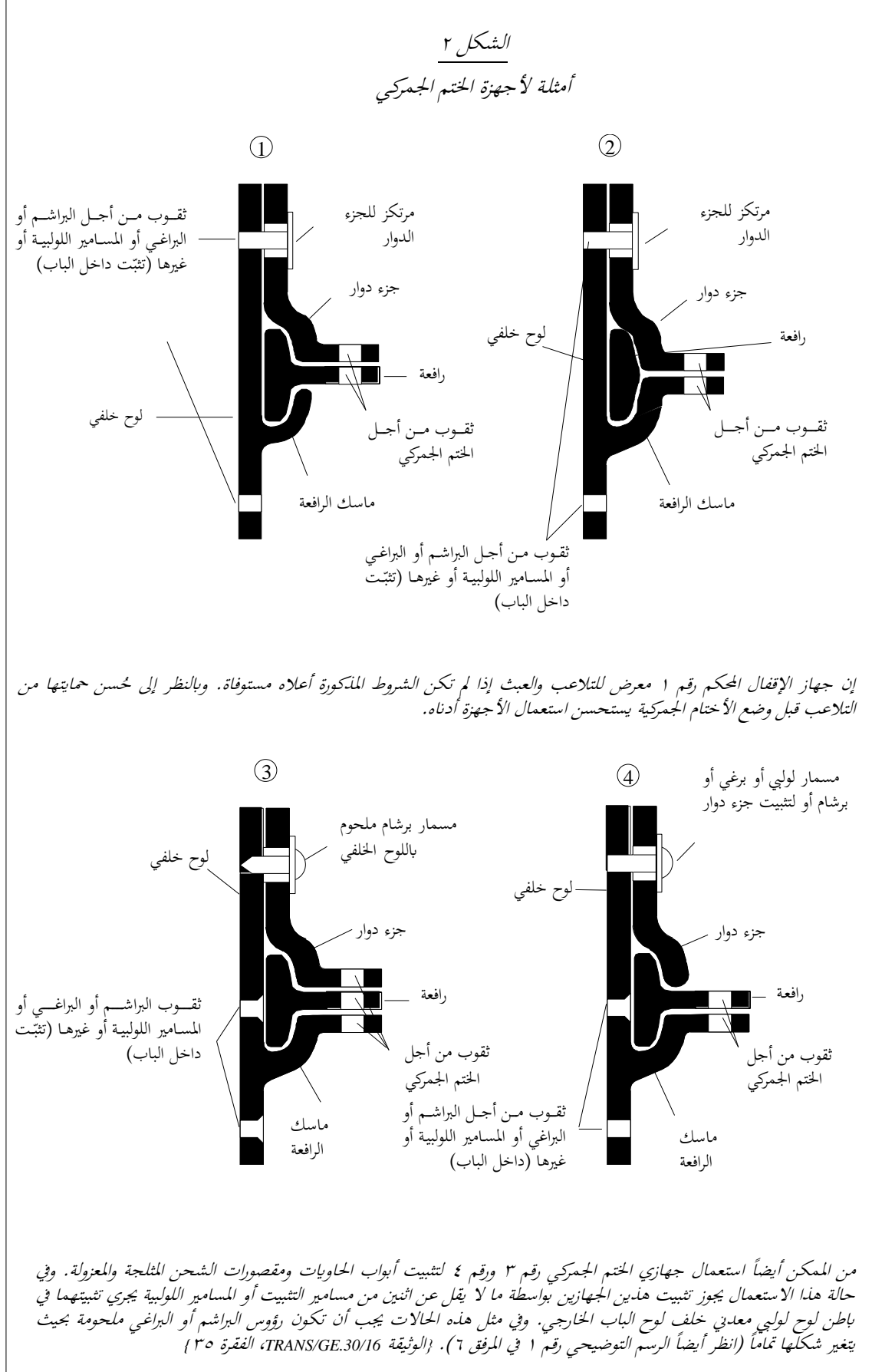
الشكل ١

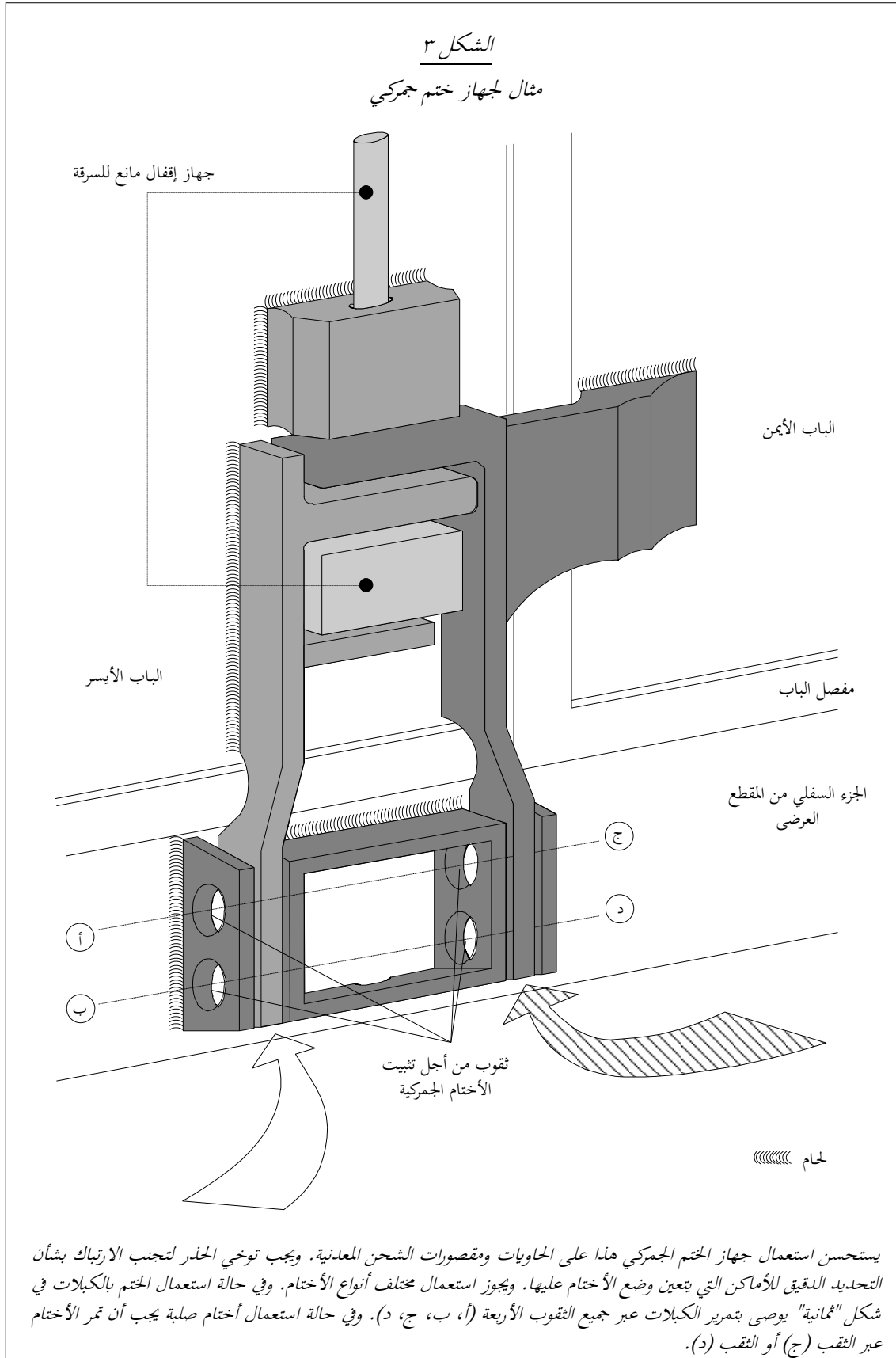
مثال لباب خلفي لمقصورة وحاوية شحن يبين جهازاً لإقفال الأبواب بإحكام
حسب المعايير الجمركية



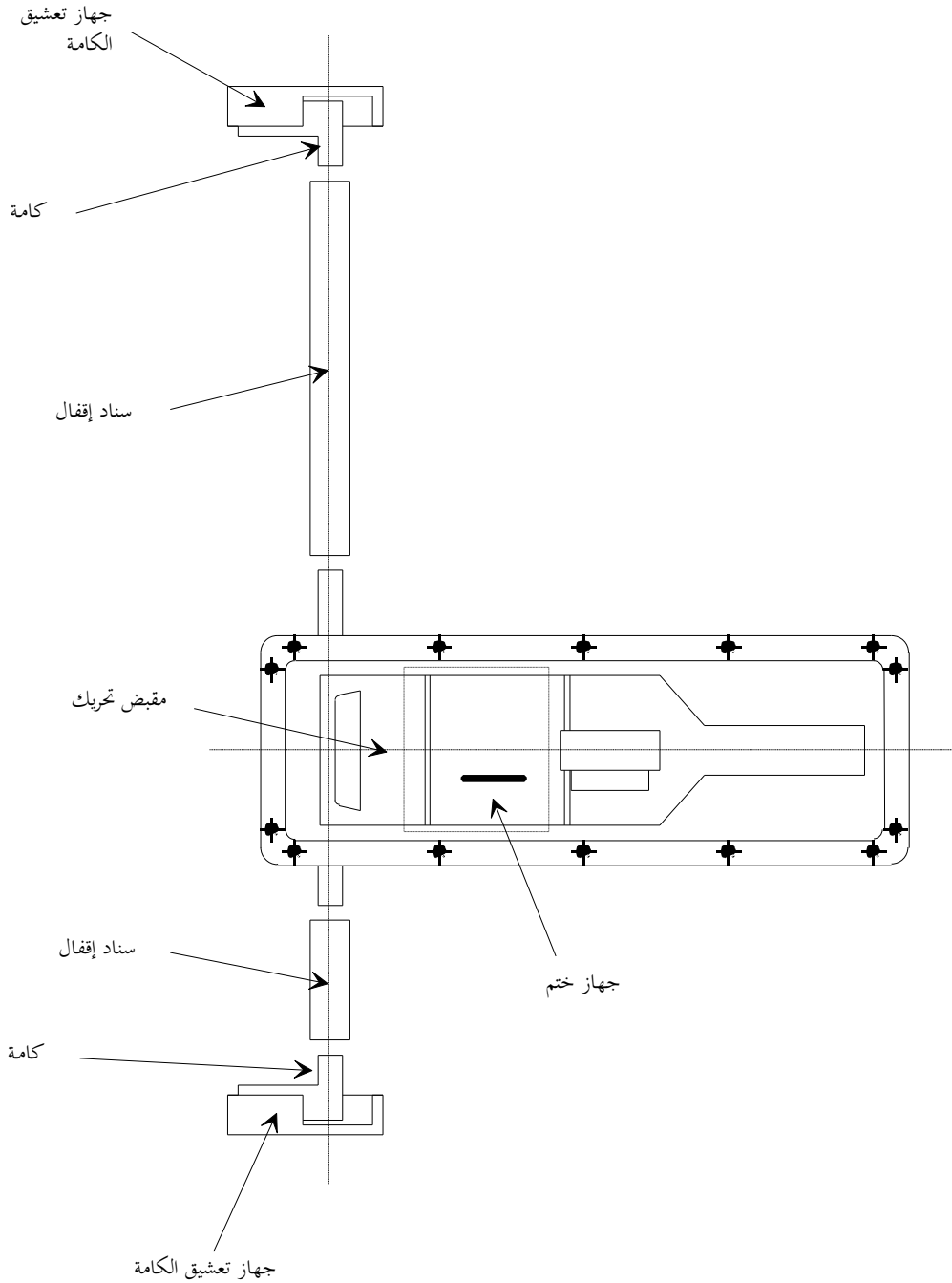
الشكل ٢

أمثلة لأجهزة الختم الجمركي





الشكل ٤
مثال لجهاز ختم جمركي



يستعمل هذا النوع من جهاز الختم الجمركي لتثبيت أبواب الحاويات ومقصورات الشحن المعزولة. وقد تختلف نقطة الختم بهذا الجهاز من بنية إلى أخرى رهناً بما إذا كان المسك الخاص بوضع الأختام يمر أفقياً أو عمودياً. ومن وجهة نظر جمركية يكفل الجهاز ذو النقب العمودي قدرأ أكبر من الأمان في حين أن الجهاز ذا المسك الأفقي يحتاج إلى ختم محكم لكي يكون آمناً من الناحية الجمركية.

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

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ (ج) من المادة ٢

٢-٢-١ (ج) ١- منافذ التهوية

(أ) يجب، من حيث المبدأ، ألا يتجاوز بعدها الأقصى ٤٠٠ ملليمتر،

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

١' بواسطة شبكة سلكية أو ستائر مثقبة (البعد الأقصى للثقب هو: ٣ ملليمترات في الحالتين) وتكون محمية بشبكة معدنية ملحومة (البعد الأقصى للثقب هو: ١٠ ملليمترات)، أو

٢' بواسطة ستارة معدنية مثقبة واحدة ذات قوة كافية (البعد الأقصى للثقب هو: ٣ ملليمترات؛ وسمك الستارة هو: ملليمتر واحد على الأقل).

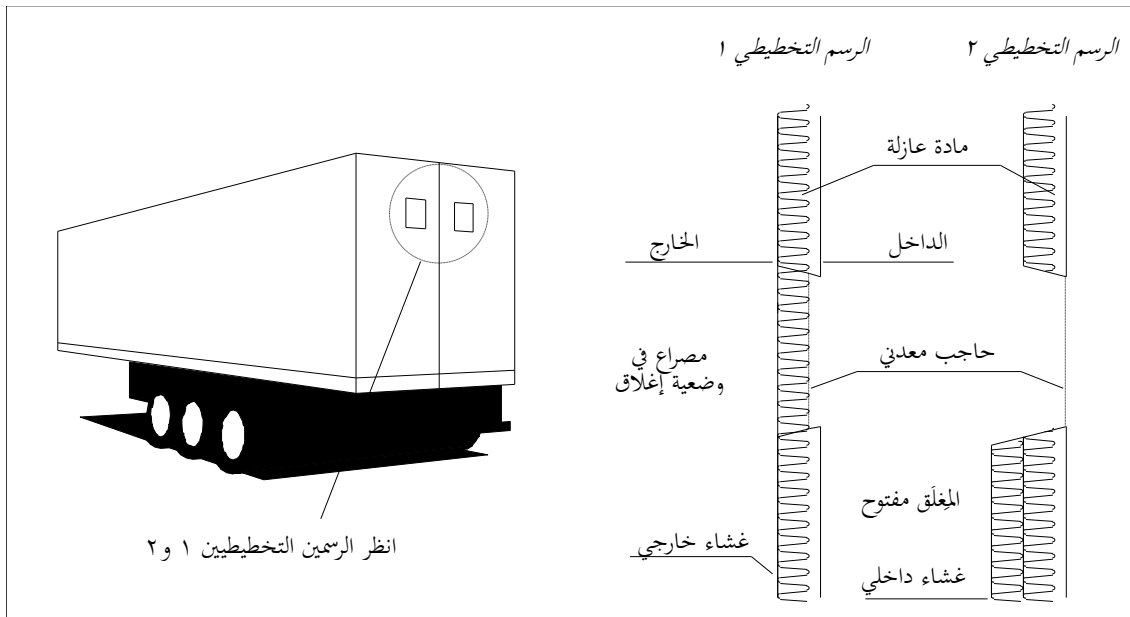
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.12، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٠}

تعليق على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ج) ١-

منافذ تهوية مقصورات الشحن المعزولة

مثال لستارة مهياة بين السطحين الداخلي والخارجي لمقصورات شحن معزولة.

{الوثيقة TRANS/WP.30/127، الوثيقة ٤٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/25، المرفق ٣}



(ج) يجب تزويد المنافذ التي لا تسمح بالدخول المباشر إلى مقصورة الشحن (مثلاً بسبب أجهزة مفصلية أو عارضة) بالأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) التي يجوز فيها مع ذلك أن تزيد أبعاد الثقوب إلى ما يبلغ ١٠ مليمترات (بالنسبة للشبكة السلكية أو الستارة المعدنية) و ٢٠ مليمترًا (بالنسبة للشبكة المعدنية الواقية).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.12، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٠}

(د) في حالة فتح ثقب في ألواح معدنية، يجب من حيث المبدأ اشتراط استعمال الأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه المذكرة. ومع ذلك يُسمح باستعمال أجهزة إغلاق في شكل ستارة معدنية مثقبة مثبتة من الخارج وشبكة سلكية مثبتة من الداخل.

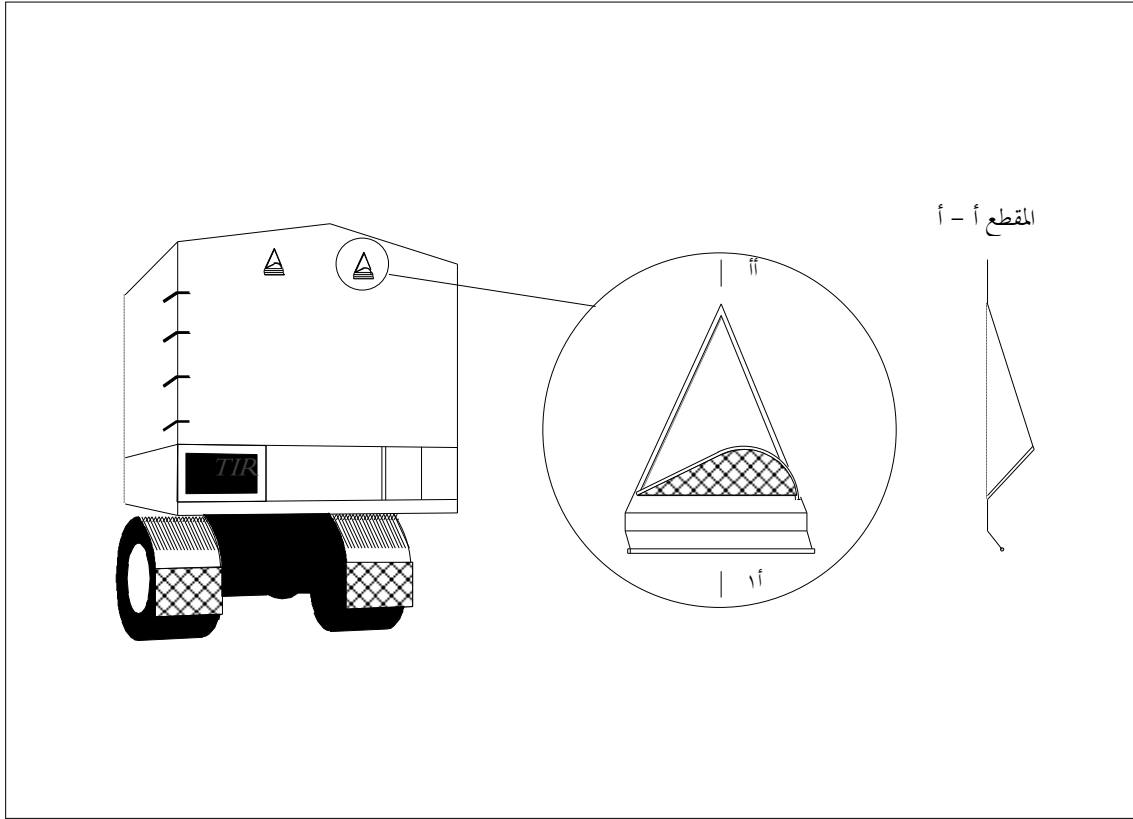
(هـ) يجوز السماح باستعمال أجهزة مماثلة غير معدنية بشرط أن تكون الثقوب مستوفية الأبعاد اللازمة وأن تكون المادة المستعملة قوية بما يكفي لمنع توسيع الثقوب فعلياً دون إتلاف واضح للعيان. هذا بالإضافة إلى أنه يجب أن يكون من المستحيل تبديل جهاز التهوية بالعبث من جانب واحد فقط من اللوح.

(و) يجوز تزويد فتحة التهوية بجهاز واق يتم تثبيته على اللوح المعدني بطريقة تسمح بالتفتيش الجمركي اللازم. ويكون هذا الجهاز الواقي مثبتاً على اللوح على مسافة لا تقل عن ٥ سنتيمترات من ستارة فتحة التهوية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.٥، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٤}

تعليقات على المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ج)-١

مثال لجهاز واق



منافذ التهوية في مقصورات الشحن

مع أن فتحات منافذ التهوية يجب، من حيث المبدأ، ألا تتجاوز ٤٠٠ ملليمتر، فإنه يجوز لأية إدارة مختصة، في حالة الوفاء بجميع الشروط الأخرى، أن تعطي موافقتها على منافذ يتجاوز ٤٠٠ ملليمتر إذا قدم إليها مثل هذا المنفذ.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرة ١٠٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/143، الفقرتان ٣٦ و٣٧؛ الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣ }

ملذكرة تفسيرية للفقرة ١ (ج) من المادة ٢

منافذ التصريف ٢-٢-١ (ج) ٢

- (أ) يجب من حيث المبدأ ألا يتجاوز أكبر أبعادها ٣٥ ملليمترًا.
- (ب) يجب تزويد المنافذ التي تسمح بالوصول المباشر إلى مقصورة الشحن بالأجهزة الوارد وصفها في الفقرة الفرعية (ب) من الملذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ج) ١ المتعلقة بمنافذ التهوية.
- (ج) في حالة منافذ التصريف التي لا تسمح بالوصول المباشر إلى مقصورة الشحن، لا يُشترط استعمال الأجهزة المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من هذه الملذكرة،

بشرط أن تكون هذه المنافذ مزودة بجهاز حاجز يمكن الوصول إليه بسهولة من باطن مقصورة الشحن.

٢- دون الإخلال بأحكام المادة ١ (ج) من هذه اللائحة، 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:

١٦ في حالة تغطية المساحة الكاملة من الأرضية إلى السقف، أو في حالات أخرى حيث يكون الفراغ بينها وبين الجدار الخارجي محصوراً تماماً، يكون تبطين الجزء الداخلي من مقصورة الشحن مثبتاً بشكل لا يسمح بإزالته أو تبديله دون ترك آثار واضحة للعيان؛

٢٢ في حالة بطانة يقل ارتفاعها عن الارتفاع الكامل، وتكون الفراغات بين البطانة والجدار الخارجي غير محصورة تماماً، وفي جميع الحالات الأخرى حيث توجد فراغات في بنية مقصورة الشحن، يجب إبقاء عدد هذه الفراغات على الحد الأدنى، ويكون من الممكن الوصول إلى هذه الفراغات لأغراض التفتيش الجمركي.

تعليق على الفقرة ٢ من المادة ٢

إزالة الأجزاء الهيكلية في العارضات المحوّفة

يجب إبقاء الأجزاء الهيكلية من مقصورات الشحن ذات الفراغات المحصورة مثل العارضات المحوّفة، على أدنى حد وإزالتها بالتدريج 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 بثقوب يقصد بها تسهيل التفتيش الجمركي على المساحات المحوّفة. ويجب تدوين وجود ثقوب التفتيش من هذا القبيل في الخانة ١٢ بشهادة التصديق على المركبات البرية (المرفق ٤ بالاتفاقية).

الوثيقة TRANS/WP.30/135، الفقرات ٦٣-٦٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/137، الفقرات ٦٥-٦٧؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/27، المرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/151، الفقرات ٣٣-٣٦

٣- يجوز السماح باستعمال نوافذ بشرط أن تكون مصنوعة من مواد ذات مقاومة قوية وألا يكون من الممكن إزالتها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة جلية. ومع ذلك يجوز السماح باستعمال الزجاج، 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 ١٠ ملمترات.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٦}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٣ من المادة ٢

٣-٢-٢ زجاج الأمان

يعتبر الزجاج زجاج أمان إذا لم يكن هناك احتمال لإتلافه نتيجة لأي عامل عادي يحدث في الظروف العادية لاستعمال مركبة ما. ويجب أن يحمل الزجاج علامة تميزه بأنه زجاج أمان.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٦}

٤- يُسمح بالفتحات في الأرضية لأغراض تقنية مثل التزييت والصيانة وتعبئة صندوق الرمل، وذلك فقط بشرط أن تكون هذه الفتحات مزودة بغطاء يمكن تثبيته بطريقة يستحيل معها الوصول إلى مقصورة الشحن من الخارج.

تعليق على الفقرة ٤ من المادة ٢

وقاية الفتحات الأرضية لأغراض تقنية

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

{الموثيقة TRANS/GE.30/AC.2/14، الفقرات ٣٥-٣٩}

المادة ٣المركبات المجهزة بغلاف واق

١- حيثما يكون ذلك ملائماً، تنطبق أحكام المادتين ١ و ٢ من هذه اللائحة على المركبات المجهزة بغلاف واق. هذا بالإضافة إلى أن هذه المركبات يجب أن تمتثل لأحكام هذه المادة.

٢- يكون 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.

٣- إذا كان الغلاف مكوناً من عدة قطع يجب أن تكون أطرافه مطوية على بعضها البعض ومخاطة معاً بدرزات تبعد عن بعضها البعض بمسافة لا تقل عن ١٥ مليمترًا. وتوضع هذه الدرزات كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم ١ الملحق بهذه اللائحة. أما في حالة بعض أجزاء هذا الغلاف (مثل الأطراف المتدلية والزوايا المقواة) فإنه إذا لم يكن من الممكن تجميع القطع مع بعضها البعض بتلك الطريقة، يكفي طي طرف الجزء العلوي ووضع الدرزات كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم ١ أو رقم ٢ (أ) الملحق بهذه اللائحة. 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. وتختاط الدرزات جميعها بآلة خياطة.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٣ من المادة ٣

٣-٣-٢ الأغلفة المكونة من عدة قطع

(أ) يجوز أن تكون القطع المتعددة المكونة للغلاف واحد مكونة من مواد مختلفة مطابقة لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٣، المرفق ٢؛

(ب) يُسمح بأي ترتيب للقطع يضمن الأمان الواجب في تكوين الغلاف بشرط أن تكون القطع مجمعة وفقاً للشروط المحددة في المادة ٣، المرفق ٢.

٤- إذا كان الغلاف مصنوعاً من قماش مغطى بالبلاستيك ومكوناً من عدة قطع، فإنه يجوز اختيارياً لحامها معاً على النحو المبين في الرسم التوضيحي رقم ٣ الملحق بهذه اللائحة. وينبغي أن تتداخل أطرف القطع بما لا يقل عن ١٥ مليمترًا. وتكون القطع ملحومة معاً على كامل عرض التداخل. ويكون طرف الغلاف الخارجي مغطى بشريط من البلاستيك لا يقل عرضه عن ٧ مليمترات مثبتاً بعملية اللحام ذاتها. ويكون لشريط البلاستيك والغلاف على كل جانب منه لا يقل عرضه عن ٣ مليمترات نمط موحد وواضح المعالم محتوماً عليهما. وتكون القطع ملحومة بشكل يجعل من غير الممكن فصلها وإعادة وصلها دون ترك آثار واضحة بجلاء.

تعليقات على الفقرة ٤ من المادة ٣

شريط من مادة البلاستيك

إن اشتراط التغطية بشريط من البلاستيك أمر ضروري لأغراض الأمان الجمركي. وبالتالي لا يسمح بالاستغناء عنه.

الموثيقة TRANS/GE.30/17، الفقرة ٩٩

تداخل أطراف قطع الغلاف

مع أنه يكفي لأغراض الأمان الجمركي تداخل أطراف قطع الغلاف بما لا يقل عن ١٥ مليمترًا فإنه يجوز السماح بتداخل يبلغ ٢٠ مليمترًا أو أكثر. وقد يكون ذلك ضرورياً لأغراض تقنية رهناً بنوع قماش الغلاف والتحامه.

الموثيقة TRANS/WP.30/162، الفقرتان ٦٤ و٦٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.30/AC.2/37، المرفق ٦

الطرق الممكنة للحام قطع الغلاف

تشمل طرق لحام قطع الأغلفة المعترف بأنها آمنة جمركياً إذا طبقت وفقاً لأحكام المرفق ٢ بالاتفاقية، "طريقة اللحام"، حيث تلحم قطع الأغلفة باستعمال درجات حرارة عالية وطريقة "الذبذبة العالية"، وحيث تلحم قطع الأغلفة باستعمال ذبذبة عالية وضغط عال.

{الموثيقة TRANS/WP.30/162، الفقرتان ٦٤ و ٦٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37، المرفق ٦}

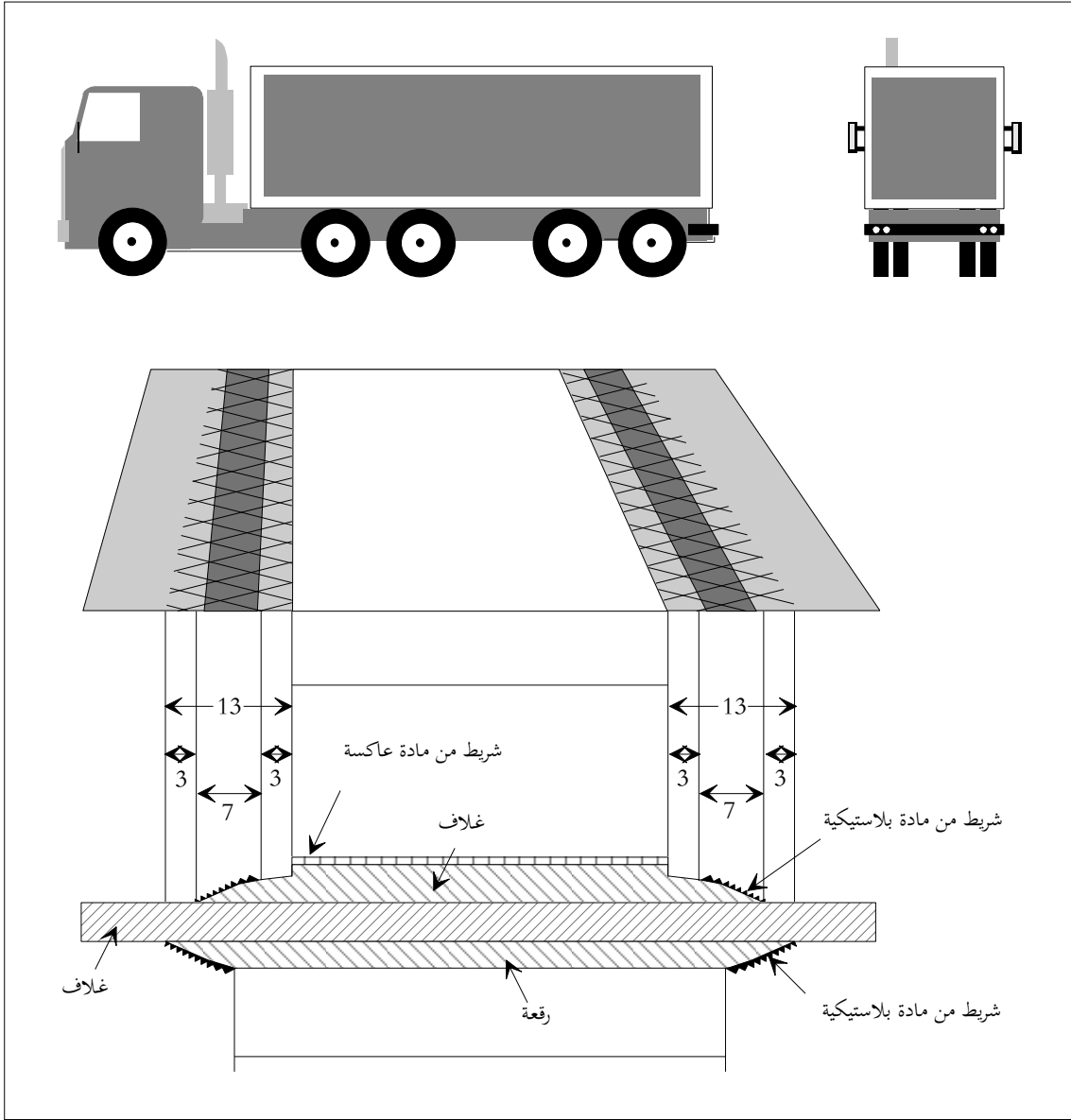
٥- تجرى إصلاحات وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الرسم التوضيحي رقم ٤ الملحق بهذه اللائحة: تطوى الأطراف في بعضها البعض وتخط معاً بدرزتين مرئيتين بفاصل بينهما لا يقل عن ١٥ ملمتراً. ويكون لون الخيط المرئي من الباطن مختلفاً عن لون الخيط المرئي من الخارج ومختلفاً عن لون الغلاف ذاته. وتكون الدرزات جميعها مخاطة بآلة خياطة. وفي حالة إصلاح إتلاف غلاف قرب الأطراف بتبديل الجزء المتلف برقعة، يكون من الممكن أيضاً وضع الدرزة وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من هذه المادة والرسم التوضيحي رقم ١ الملحق بهذه اللائحة. ويجوز، كحل بديل، إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الفقرة ٤ 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 ٥ من المادة ٣

أشرطة من مادة عاكسة

يجوز السماح باستعمال أشرطة من مادة عاكسة يمكن تمزيقها وتكون مغطية لهيكل الأغلفة الواقية لمقصورات الشحن، إذا كانت ملحومة تماماً على الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك ومثبتة وفقاً للشروط المحددة في الفقرة ٥ من المادة ٣ في المرفق ٢ بالاتفاقية (انظر الرسم التوضيحي أدناه).

{الموثيقة TRANS/WP.30/151، الفقرة ٤٠}



إصلاح الأغلقة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك

يجوز السماح بالعملية التالية لإصلاح مثل هذه الأغلقة: يستعمل الفينيل المسال تحت الضغط والحرارة لتثبيت القطعة على الغلاف بالذوبان. ومن الواضح والبديهي في مثل هذه الحالات أنه لا بد من تثبيت شريط من البلاستيك مختوم بنمط موحد على طرف القطعة على جانبي الغلاف.

الموثيقة TRANS/GE.30/6، الفقرة ٤٠؛ والموثيقة TRANS/GE.30/GRCC/4، الفقرة ٣٣

٦- يجب تثبيت الغلاف على المركبة بتطابق تام مع الشروط المبينة في المادة ١ (أ) و (ب) من هذه اللائحة. ويمكن استعمال التجهيزات التالية:

(أ) يمكن تثبيت الغلاف بواسطة:

١٦٠ حلقات معدنية مثبتة على المركبات

٢٦٠ فتحات دائرية في طرف الغلاف

٣٦٠ حبل رابط يمر عبر الحلقات فوق الغلاف ومرئي من الخارج بكامل طوله.

يتداخل الغلاف مع الأجزاء الصلبة من المركبة بما لا يقل عن ٢٥٠ ملمتراً تقاس من وسط حلقات التثبيت، ما لم يكن نظام بنية المركبة في حد ذاته يمنع الوصول إلى مقصورة الشحن.

مذكرات تفسيرية للفقرة ٦ (أ) من المادة ٣

٢-٣-٦ (أ) ١- مركبة ذات حلقات منزلفة

إن حلقات التثبيت المعدنية المنزلفة على قضبان معدنية مثبتة على المركبات مقبولة لأغراض هذه الفقرة (انظر الرسم التوضيحي رقم ٢ الملحق بالمرفق ٦) وذلك بشرط:

(أ) أن تكون القضبان مثبتة على المركبة وبينها مسافات أقصاها ٦٠ سنتيمتراً وبطريقة لا تسمح بإزالتها وتبديلها دون ترك آثار واضحة جلية؛

(ب) أن تكون الحلقات مصنوعة بطوق مزدوج أو مزودة بقضيب مركزي ومدججة في قطعة واحدة بدون استعمال لحام؛

(ج) أن يكون الغلاف مثبتاً على المركبة بتطابق تام مع الشروط المبينة في المرفق ٢ بالمادة ١ (أ) من هذه الاتفاقية.

٢-٣-٦ (أ) ٢- مركبات ذات حلقات دوارة

يجوز لأغراض هذه الفقرة قبول حلقات معدنية دوارة، تدور كل منها في سناد قوسي معدني مثبت على المركبة (انظر الرسم التوضيحي رقم ٢ (أ) الملحق بالمرفق ٦) وذلك بشرط:

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

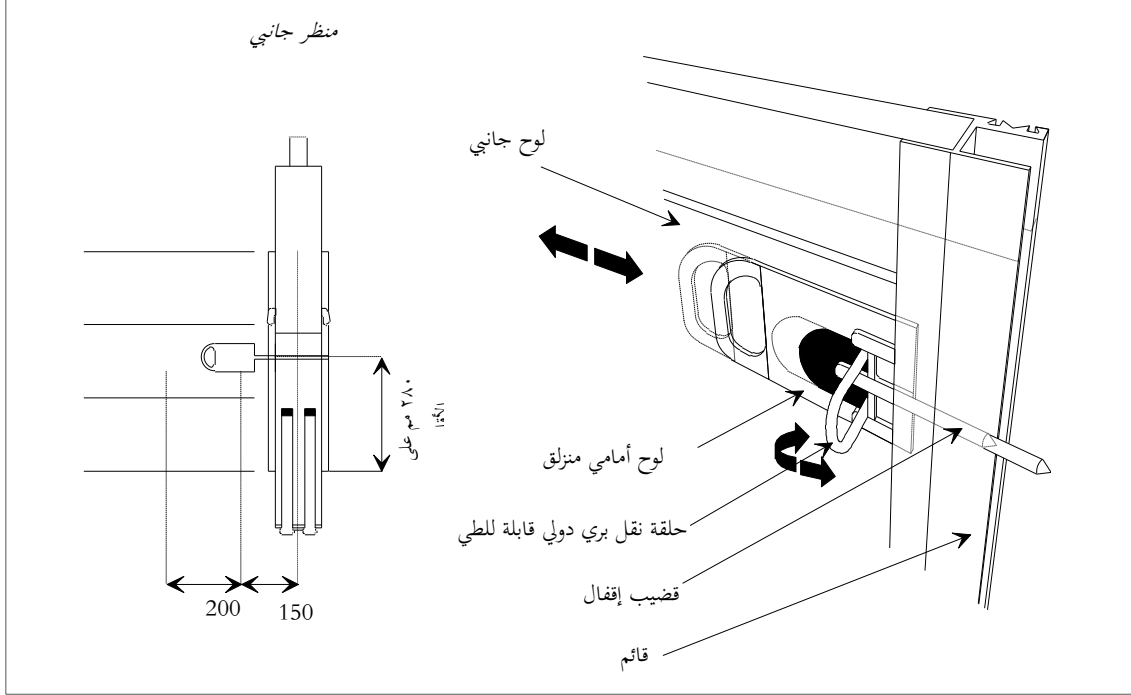
(ب) أن يكون اللولب تحت كل سناد قوسي مطوقاً تماماً بغطاء معدني في شكل جرس.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.4، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٢}

تعليقات على الفقرة ٦ (أ) من المادة ٣

مثال لقضيب إغلاق

يستوفي الجهاز الموضح بالرسم أدناه الشروط المحددة في الفقرة (أ) من المادة ١ بالمرفق ٢ والفقرتين ٦ و ٨ من المادة ٣، المرفق ٢.



وصف الرسم التوضيحي أعلاه

يُركب الجهاز على اللوحة الجانبية في نفس الوضع كنوع تقليدي من حلقة النقل البري الدولي، وبطريقة تجعل هذه الحلقة من الجهاز واقعة على مسافة أقصاها ١٥٠ ملليمترًا من خط وسط القوائم. ويكون الجهاز مثبتاً على اللوحة الجانبية ببرشامين مشاهمين لحلقات النقل البري الدولي المعتادة. ويتكون من ثلاثة أجزاء معدنية مدمجة: لوح قاعدي وحلقة نقل بري دولي قابلة للطي ولوح أمامي منزلق يشمل قضيب إغلاق. وحينما يُحوّل اللوح الأمامي إلى وضعية الإغلاق، يمر قضيب الإغلاق من خلال ثقب في القوائم ويغلق اللوحة الجانبية إلى القوائم. ومع ذلك، يُدخل قضيب الإغلاق في القوائم بما لا يقل عن ٢٠ ملليمترًا. وفي الوقت ذاته تطوى حلقة النقل البري الدولي تلقائياً إلى الخارج. وفي هذا الوضع التلقائي ومع مرور حبل الربط من خلال الحلقة فوق الغلاف يكون اللوح الأمامي المنزلق مغلقاً ومثبتاً ولا يمكن إرجاعه مجدداً إلى وضعية الفتح.

الموثيقة TRANS/WP.30/125، الفقرة ٤٠؛ والموثيقة TRANS/WP.30/127، الفقرتان ٤٦

و ٤٧؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AG.2/23، المرفق ٣

شكل عروة الغلاف

يمكن أن تكون العروة المثقوبة في الغلاف 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 للمركبة البرية من أن حبل الربط مشدود بإحكام كما ينبغي.

الموثيقة TRANS/GE.30/57، الفقرة ٣٥

مثال للحلقات المعدنية اللازمة لربط أغلفة المركبات بإحكام

يجري دمج نوع ينطوي من حلقة نقل بري دولي معدنية في الدعامات المعدنية الملحومة التي تدعم وتحمي آليات الإغلاق اللازمة للألواح الجانبية. ويمكن طي حلقة النقل البري الدولي خارجياً باليد من خلال ثقب صغير مفتوح في اللوح الخارجي للدعامة. ويمكن، عن طريق نابض، إبقاء هذه الحلقة إما في وضعية "الغلق" أو "الفتح". ويتم إدماج أداء هذه الحلقة الخاصة في جهاز إغلاق اللوح الجانبي على النحو التالي:

يجري لحام قطعة معدنية على كل مسمار إغلاق اللوح الجانبي بشكل يقيد الحركة العمودية لمسامير الإغلاق ويجعل إطلاق الألواح الجانبية غير ممكن. وفي الوقت ذاته يمنع شكل وموقع هذه القطع المعدنية فتح حلقات النقل البري الدولي عندما تكون آلية إفعال الألواح الجانبية في وضعية مفتوحة.

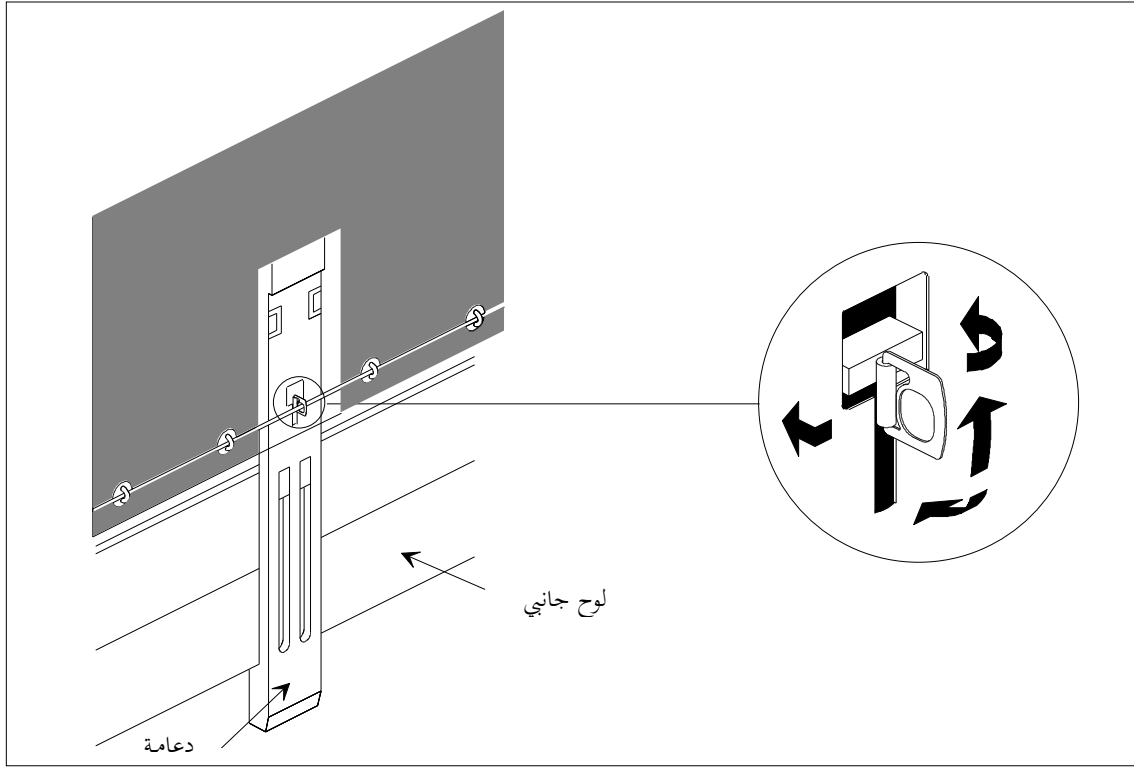
وهذا يعني أن حلقة النقل البري الدولي، حينما تكون في وضعية الطي خارجياً ومثبتة بالغلاف ومربوطة بجبل تمر من خلال الحلقة، ستعمل في المقام الأول على تثبيت الألواح الجانبية على الدعامة، وستعمل في المقام الثاني على تثبيت الدعامة على أرضية مقصورة الشحن (حاجز جانبي). وفضلاً عن ذلك سيعمل مسمار إغلاق الدعامة العليا الملحوم على أحد مسامير الإغلاق بالنسبة للألواح الجانبية على تثبيت السقف العلوي في آن واحد مع تثبيت الألواح الجانبية.

وطالما بقيت حلقة النقل البري الدولي في وضعية الطي خارجياً يحتاج الأمر إلى كسر الدعامة كلياً قبل فتح اللوح الجانبي أو السقف العلوي.

الموثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ١٥؛ والموثيقة TRANS/GE.30/35، الفقرة ١٠٩، والمرفق ٢؛

والموثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرات ٢٧-٢٩؛ انظر الرسم التوضيحي أدناه

مثال للحلقات المعدنية اللازمة لربط أغلفة المركبات بإحكام



(ب) حينما يجب تثبيت أي طرف غلاف بصفة دائمة على مركبة، يتعين وصل السطحين معاً بدون فاصل وتثبيتهما في مكانهما بتجهيزات متينة.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٦ (ب) من المادة ٣

٦-٣-٢ (ب) الأغلقة المثبتة بصفة دائمة

حيثما يتم تثبيت طرف أو أطراف الغلاف بصفة دائمة على هيكل المركبة، يجب تثبيت الغلاف في مكانه بصفيحة أو صفائح معدنية أو أي قماش آخر مناسب على هيكل المركبة بأجهزة وصل تستوفي الشروط المحددة في الفقرة الفرعية (أ) من المذكرة التفسيرية ٦-٢-٢ (أ) في المرفق ٦.

تعليق على الفقرة ٦ (ب) من المادة ٣

يستوفي الجهاز المبين في الرسم التوضيحي رقم ٤ الملحق بالمرفق ٦ الشروط المحددة في الفقرتين الفرعيتين ٦ (أ) و ٦ (ب) من المادة ٣ في المرفق ٢.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/55، الفقرة ٤ }

(ج) في حالة استعمال جهاز إغلاق غلاف يجب أن يربط بإحكام في وضعية الإغلاق الغلاف بخارج مقصورة الشحن. (انظر على سبيل المثال الرسم التوضيحي رقم ٦).

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.7، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٦ }

٧- يدعم الغلاف ببنية فوقية ملائمة (قوائم أو جوانب أو أقواس أو ألواح، إلخ).

تعليق على الفقرة ٧ من المادة ٣

دعائم أغطية المركبات

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

لم الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرة ٩٠؛ والوثيقة TRANS/GE.30/12، الفقرتان ١٠٠ و١٠١؛ والوثيقة TRANS/GE.30/6، الفقرة ٤١

٨- لا يتجاوز التباعد بين الحلقات وبين الفتحات ٢٠٠ ملمتر. ومع ذلك يجوز أن يكون التباعد أكبر لكن دون أن يتجاوز ٣٠٠ ملمتر بين الحلقات والفتحات على كل من جانبي العمود إذا كان هيكل المركبة والغلاف مبنين بشكل يمنع الوصول إلى مقصورة الشحن. ولا بد من تعزيز الفتحات.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.1، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٧٩}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٨ من المادة ٣

٨-٣-٢ يجوز قبول تباعد يبلغ ٢٠٠ ملمتر ولكن لا يتجاوز ٣٠٠ ملمتر فوق الأعمدة إذا كانت الحلقات مدخلة في الألواح الجانبية وتكون الفتحات بوضعية الشكل وصغيرة بما يسمح بمرورها فوق الحلقات فقط.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.1، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٧٩}

٩- تُستخدم أدوات الربط التالية:

- (أ) كبلات من السلك الفولاذي لا يقل قطرها عن ٣ ملمترات؛ أو
 - (ب) حبال من القنب الهندي أو قنب السيزال لا يقل قطرها عن ٨ ملمترات ومغطاة بكساء في غلاف شفاف من البلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
 - (ج) حبال تتكون من مجموعات من الألياف البصرية الملفوفة في غلاف فولاذي ملوي ملفوف في غلاف شفاف من البلاستيك غير قابل للتمطط؛ أو
 - (د) حبال تتكون من لب نسيجي محاط بما لا يقل عن أربع جدائل من أسلاك الفولاذ لا غير تغطي اللب بالكامل، شريطة أن لا يقل قطر الحبال عن ٣ ملمترات (دون حساب الغلاف الشفاف إن وجد).
- يجوز، وفقاً للفقرة ٩ (أ) أو (د) من هذه المادة أن تكون الحبال ملفوفة في غطاء شفاف من البلاستيك غير قابل للتمطط.

أما في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشييد يتطابق من مختلف النواحي الأخرى مع أحكام الفقرة ٦ (أ) من هذه المادة، فإنه يمكن استعمال سير من الجلد كأداة ربط (وهناك مثال لجهاز تشييد من هذا النوع مبين في الرسم التوضيحي رقم ٧ الملحق بهذا المرفق). ويجب أن يتطابق السير مع الشروط المحددة في الفقرة ١١ (أ) (٣) فيما يتعلق بمادة صنعه وأبعاده وشكله.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.11، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٩؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٩ من المادة ٣

٩-٣-٢ حُذفت هذه المذكرة التفسيرية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥}

تعليقات على المذكرة التفسيرية ٩-٣-٢

حبال من النايلون

لا يسمح باستعمال حبال النايلون المغطاة بغلاف من البلاستيك، نظراً لأنها لا تستوفي الشروط المحددة في الفقرة ٩ من المادة ٣ بالمرفق ٢.

{الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/12، الفقرة ٦ ١؛ والوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/11، الفقرات ٣٠-٣٣؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/232، الفقرة ٣٤ والمرفق؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91، الفقرة ٢٤}

حبل الربط

من الممكن في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشييد يمثل من مختلف النواحي الأخرى لأحكام الفقرة ٦ (أ) من المادة ٣ أن يستعمل، بدلاً من السير، حبل يتكون من قطعتين.

{الوثيقة TRANS/WP.30/125، الفقرة ٣٣}

١٠- 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 ٩ (أ) و (ب) و (د) من هذه المادة، برشاماً مجوفاً يمر عبر الحبل بحيث يسمح بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. ويبقى الحبل مرئياً على كل من جانبي البرشام المجوف بحيث يتسنى التأكد من أن الحبل سليم في قطعة واحدة (انظر الرسم التوضيحي رقم ٥ الملحق بهذه اللائحة).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥}

١١- على المنافذ التي تُستخدم للشحن والتفريغ، يتم وصل السطحين معاً. ومن الممكن استعمال الطرق التالية:

(أ) يكون لطرفي الغلاف تداخل ملائم. ويتم أيضاً تثبيتهما بأدوات الربط التالية:

١٦٠ طية مخاطة أو ملحومة وفقاً للفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة،

٢٢٠ حلقات وفتحات تستوفي الشروط المحددة في الفقرة ٨ من هذه المادة وتكون الحلقات مصنوعة من معدن،

٣٣٠ سير مصنوع من قماش ملائم، في قطعة واحدة سليمة، وغير قابل للتمطط، ويبلغ عرضه ٢٠ مليمتر على الأقل ولا يقل سمكه عن ٣ مليمترات ويمر عبر الحلقات ويثبت مع طرفي الغلاف والطية. ويتم تثبيت هذا السير في باطن الغلاف وتزويده بما يلي:

إما فتحة لتميرير الحبل المشار إليه في الفقرة ٩ من هذه المادة، أو

فتحة يمكن ربطها إلى الحلقة المعدنية المشار إليها في الفقرة ٦ من هذه المادة وتثبيتها بالحبل المشار إليه في الفقرة ٩ من هذه المادة.

ولن يُشترط استعمال طية إذا تم تثبيت جهاز خاص مثل لوح فاصل يمنع الوصول إلى مقصورة الشحن دون ترك آثار واضحة بجلاء. كما أنه لا يُشترط استعمال طية في حالة المركبات ذات الأغلفة المنزلفة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14؛ ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٢؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.20؛ وAdd.1؛ ودخلا حيز النفاذ في ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠١}

مذكرة تفسيرية للفقرة ١١ (أ) من المادة ٣

٢-٣-١١ (أ) ١- رفارف شد الغلاف

تُجهز فتحات أغلفة الكثير من المركبات على ظاهرها برفرف أفقي تخترقه فتحات تمر على طول جانب المركبة. وتستعمل هذه الرفارف، المعروفة باسم رفارف الشد، من أجل شد الغلاف بواسطة حبال شد أو أجهزة مماثلة. وقد استُعملت هذه الرفارف لإخفاء شقوق أفقية مفتوحة في الغلاف، مما أتاح الوصول غير المشروع إلى البضائع المحمولة على المركبة. لذلك يوصى بعدم السماح باستعمال رفارف من هذا النوع. ومن الممكن استعمال الأجهزة التالية بدلاً منها:

(أ) رفارف شد ذات تصميم مماثل مثبتة على باطن الغلاف؛ أو

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

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

٢-٣-١١(أ)-٢ سيور الغلاف

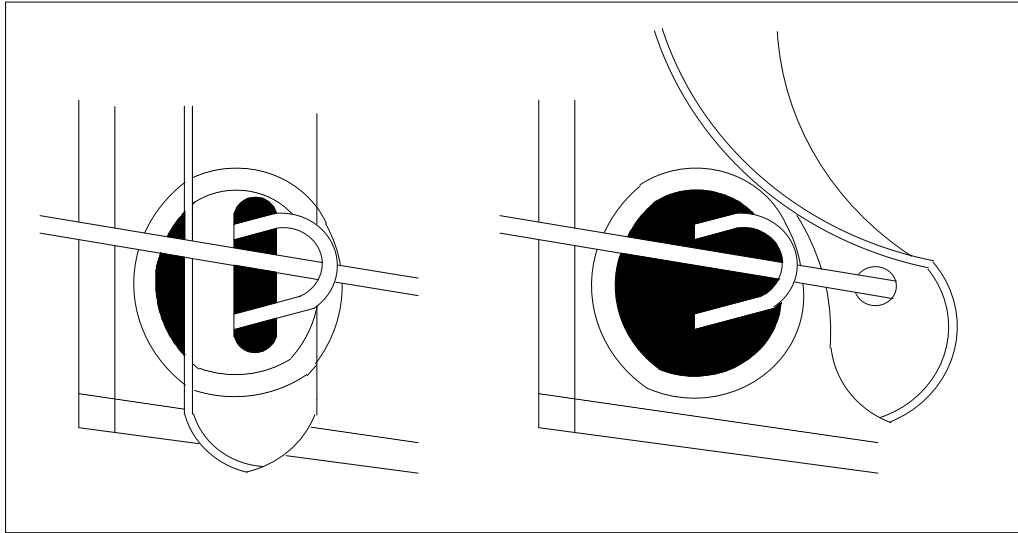
تعتبر الأقمشة التالية ملائمة لصنع السيور:

(أ) الجلد؛

(ب) أقمشة غير قابلة للتمطط تشمل القماش المغطى بالبلاستيك أو المعالج بالمطاط، شريطة ألا يكون من الممكن التحام هذه الأقمشة أو تشكيلها من جديد بعد قطعها بدون أن يترك ذلك آثاراً واضحة بجلاء. هذا بالإضافة إلى أن قماش البلاستيك المستعمل لتغطية السيور يجب أن يكون شفافاً وناعم السطح.

تعليقات على المذكرة التفسيرية ٢-٣-١١(أ)-٢

مثال للسيور المخصصة لربط أغلفة المركبات بإحكام

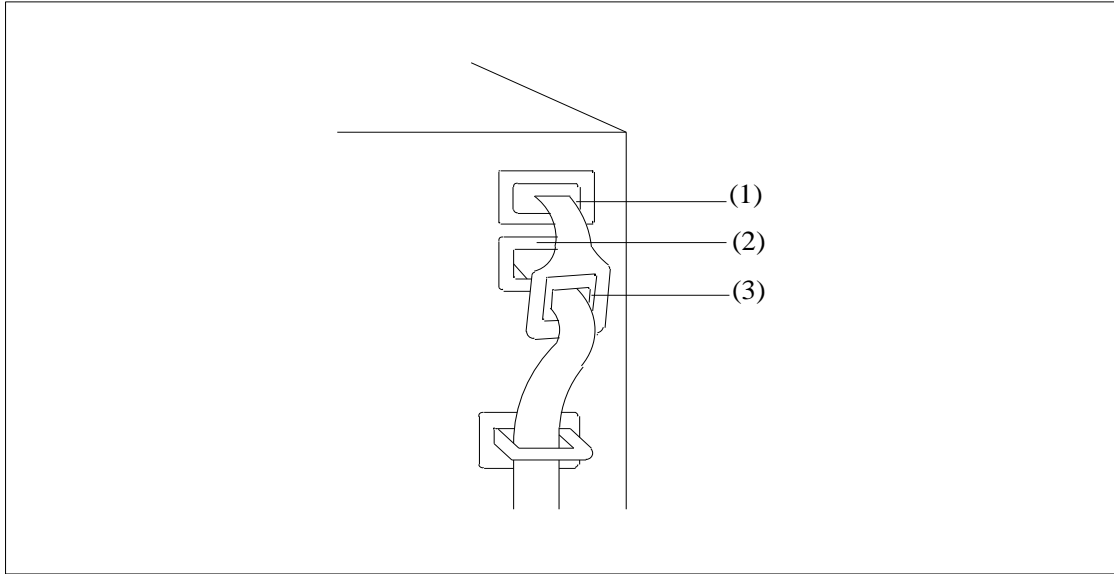


ترى اللجنة الإدارية أن العروات في السير يجب تدعيمها.

لم الوثيقة TRANS/GE.30/AC.2/21، الفقرة ١٦

تثبيت السيور

يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات الواردة في الفقرة ١١(أ)٣ من المادة ٣ بالمرفق ٢.



الوصف

يجب أن يمرّر السير الجلدي من خلال العروة العليا (١) في فتحة الغلاف المخصصة للشحن والتفريغ، ويُخرج من مقصورة الشحن من خلال العروة السفلى (٢) ثم يمرّر من خلال العروة المدعمة (٣) على طرف السير.

{المرفق ٣} الوثيقة TRANS/WP.30/123، الفقرات ٤٥-٤٧ والمرفق ٣؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/23،

٢-٣-١١ (أ) ٣- يستوفي الجهاز المبين في الرسم التوضيحي رقم ٣ الملحق بالمرفق ٦ الاشتراطات الواردة في الجزء الأخير من المرفق ٢ في الفقرتين ٦ (أ) و٦ (ب) من المادة ٣.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.15، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٣؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤

(ب) يكون هناك جهاز إغلاق خاص يربط ويغلق طرفي الغلاف معاً بإحكام حينما تكون مقصورة الشحن مغلقة ومختومة. ويتم تزويد هذا الجهاز بفتحة يمكن أن تمر من خلالها الحلقة المعدنية المشار إليها في الفقرة ٦ من هذه المادة، وتثبيتته بالحبل المشار إليه في الفقرة ٩ من هذه المادة. ويوجد وصف لمثل هذا الجهاز في الرسم التوضيحي رقم ٨ الملحق بهذا المرفق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14؛ ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٢}

المادة ٤

المركبات ذات الأغلفة المنزلفة

١- حيثما كان ملائماً، تنطبق أحكام المواد ١ و ٢ و ٣ من هذه اللائحة على المركبات ذات الأغلفة المنزلفة. وعلاوة على ذلك، يجب أن تفي هذه المركبات بأحكام هذه المادة.

٢- يتعين أن تفي الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وغيرها من العناصر التي تشكل مقصورة الشحن إما بأحكام الفقرات ٦ و ٨ و ٩ و ١١ من المادة ٣ من هذه اللائحة، أو بتلك الواردة في الفقرات الفرعية ١٦ إلى ٢٦ أدناه.

١٦ يتعين تركيب الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وغيرها من العناصر المكونة لمقصورة الشحن بحيث لا يمكن فتحها أو إغلاقها دون ترك آثار مرئية، إما بواسطة تجهيزات لا يمكن تحييدها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة، أو بطرق من شأنها أن تشكل بنية متكاملة لا يمكن تغييرها دون ترك آثار واضحة.

٢٦ يتعين أن يغطي غلاف المركبة العناصر الصلبة انطلاقاً من أعلى المركبة حتى ربع المسافة الفعلية على الأقل بين سيور التثبيت. كما ينبغي أن يغطي الغلاف ما لا يقل عن ٥٠ مليمتراً من العناصر الصلبة في أسفل المركبة. وينبغي ألا تتجاوز الفتحة الأفقية بين الغلاف والعناصر الصلبة من مقصورة الشحن مسافة ١٠ مليمترات عمودياً على المحور الطولي للمركبة في أي مكان بعد إغلاق مقصورة الشحن وختمها للأغراض الجمركية.

٣٦ ينبغي تركيب جهاز توجيه انزلاق الغلاف وجهاز شد الأغلفة المنزلفة وغير ذلك من الأجزاء المتحركة بحيث لا يمكن فتح الأبواب وغيرها من الأجزاء المتحركة المغلقة والمختومة من جانب الجمارك أو إغلاقها من الخارج، دون ترك آثار مرئية. وينبغي تركيب جهاز انزلاق الغلاف وجهاز توجيه الأغلفة المنزلفة وأجهزة شدها، وغير ذلك من الأجزاء المتحركة بحيث يستحيل الوصول إلى داخل مقصورة الشحن دون ترك آثار مرئية، بعد تثبيت أجهزة الإغلاق. ويرد نموذج لمثل هذه التركيبية في الرسم التوضيحي رقم ٩ المرفق بهذه اللائحة.

٤٦ ينبغي ألا تتجاوز المسافة الأفقية بين سيور التثبيت، المستخدمة لأغراض الجمارك، على العناصر الصلبة في المركبة، ٢٠٠ مليمتر. ومع ذلك يمكن أن تكون المسافة الفاصلة أكبر ولكن ينبغي ألا يكون هنالك أكثر من ٣٠٠ مليمتر 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 المحددة في الفقرة ٢٦ أعلاه.

٥٦ ينبغي ألا تتجاوز المسافة الفاصلة بين سيور التثبيت ٦٠٠ مليمتر.

٦٤ ينبغي أن تفي روابط الإغلاق المستخدمة لتثبيت الغلاف على العناصر الصلبة من المركبة بالشروط المحددة في الفقرة ٩ من المادة ٣ من هذه اللائحة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.33، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧}

المادة ٥

المركبات ذات غلاف السقف المنزلق

١- تنطبق، حسب الاقتضاء، أحكام المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه اللائحة على المركبات ذات غلاف السقف المنزلق. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن تكون هذه المركبات مطابقة لأحكام هذه المادة.

٢- ينبغي أن يفي غلاف السقف المنزلق بالشروط المحددة في الفقرات الفرعية من ١٤ إلى ٣٤ أدناه.

١٤ يركب غلاف السقف المنزلق إما بواسطة تجهيزات لا يمكن تنحيتها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة أو بطرق أخرى من شأنها أن تشكل بنية لا يمكن تغييرها دون ترك آثار واضحة.

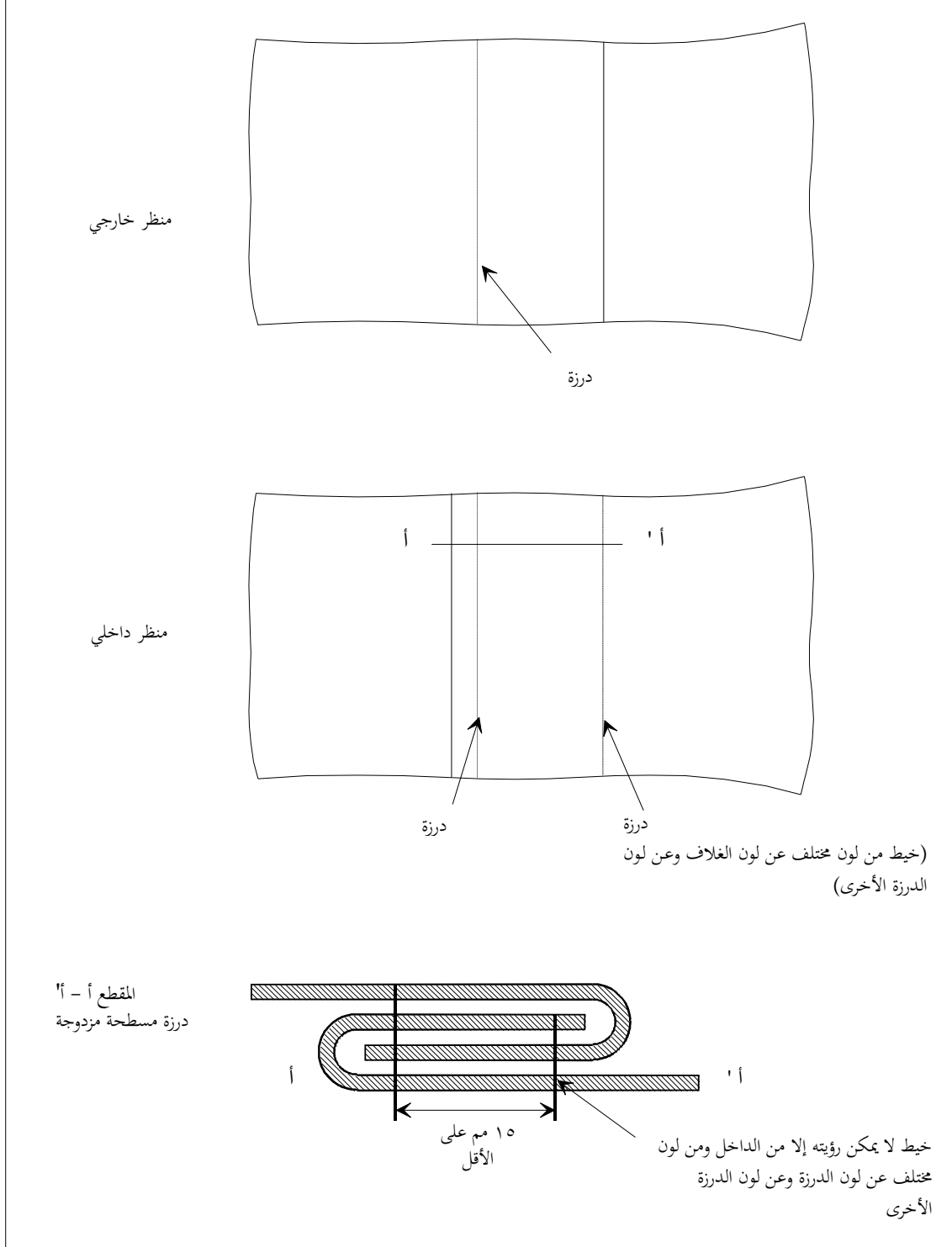
٢٤ يجب أن يغطي الغلاف الأجزاء الصلبة من السقف عند الجانب الأمامي من مقصورة الشحن، بحيث يستحيل جذب غلاف السقف فوق الحافة العليا للعارضة الأفقية العليا. وعلى طول مقصورة الشحن وكلا جانبيها، يتم إدخال سلك فولاذي مسبق الشد بطريقة يستحيل معها تنحيتها أو إعادة إدخاله من جديد دون ترك آثار واضحة. ويثبت غلاف السقف إلى الناقل المنزلق بحيث يستحيل تنحيتها وإعادة تثبيته دون ترك آثار واضحة.

٣٤ يُركب كل من جهاز التحكم في السقف المنزلق وأدوات شد السقف المنزلق وغير ذلك من الأجزاء المتحركة الأخرى، بطريقة يستحيل معها أن تُفتح أو تُغلق من الخارج، دون ترك آثار واضحة، الأبواب أو السقوف أو الأجزاء الأخرى المتحركة، بعد إغلاقها وختمها للأغراض الجمركية. وتُركب أجهزة التحكم في السقف المنزلق وأدوات شده وغير ذلك من الأجزاء المتحركة الأخرى بطريقة يستحيل معها الوصول إلى مقصورة الشحن دون ترك آثار واضحة بعد تثبيت أجهزة الإغلاق.

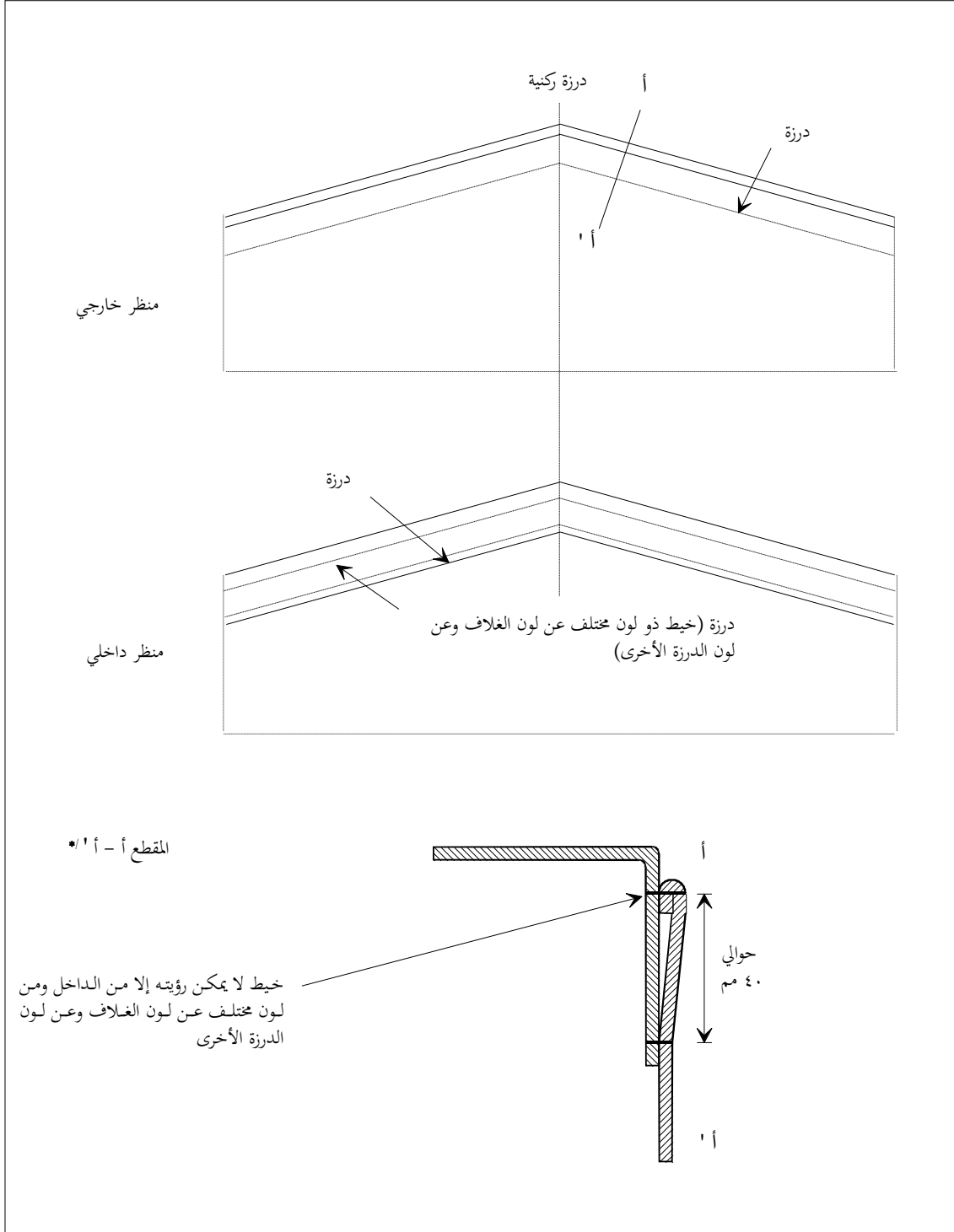
ويرد مثال لنظام تركيب ممكن في الرسم التوضيحي رقم ١٠ الملحق بهذه اللائحة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.33، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧}

الرسم التوضيحي رقم ١
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً

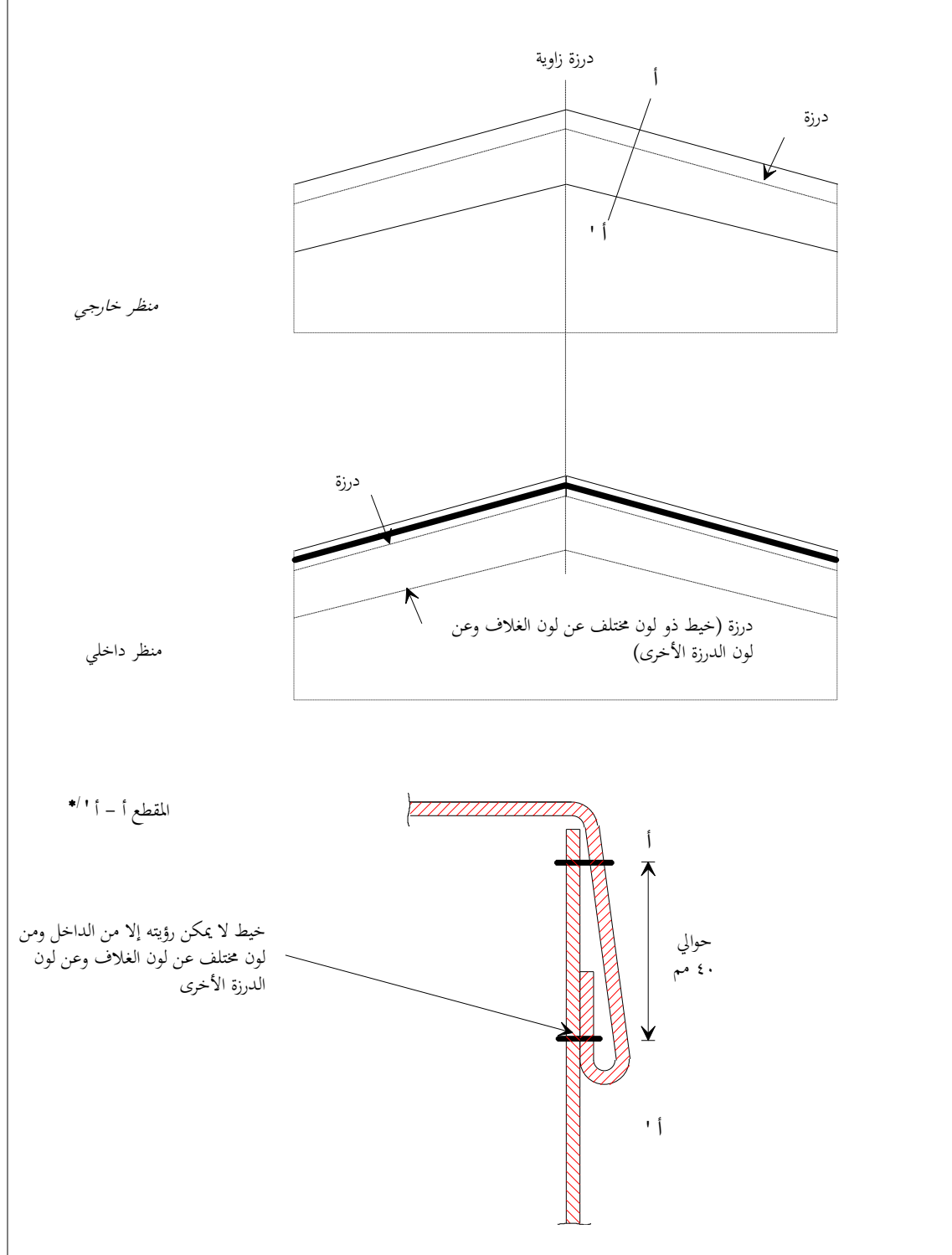


الرسم التوضيحي رقم ٢
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً



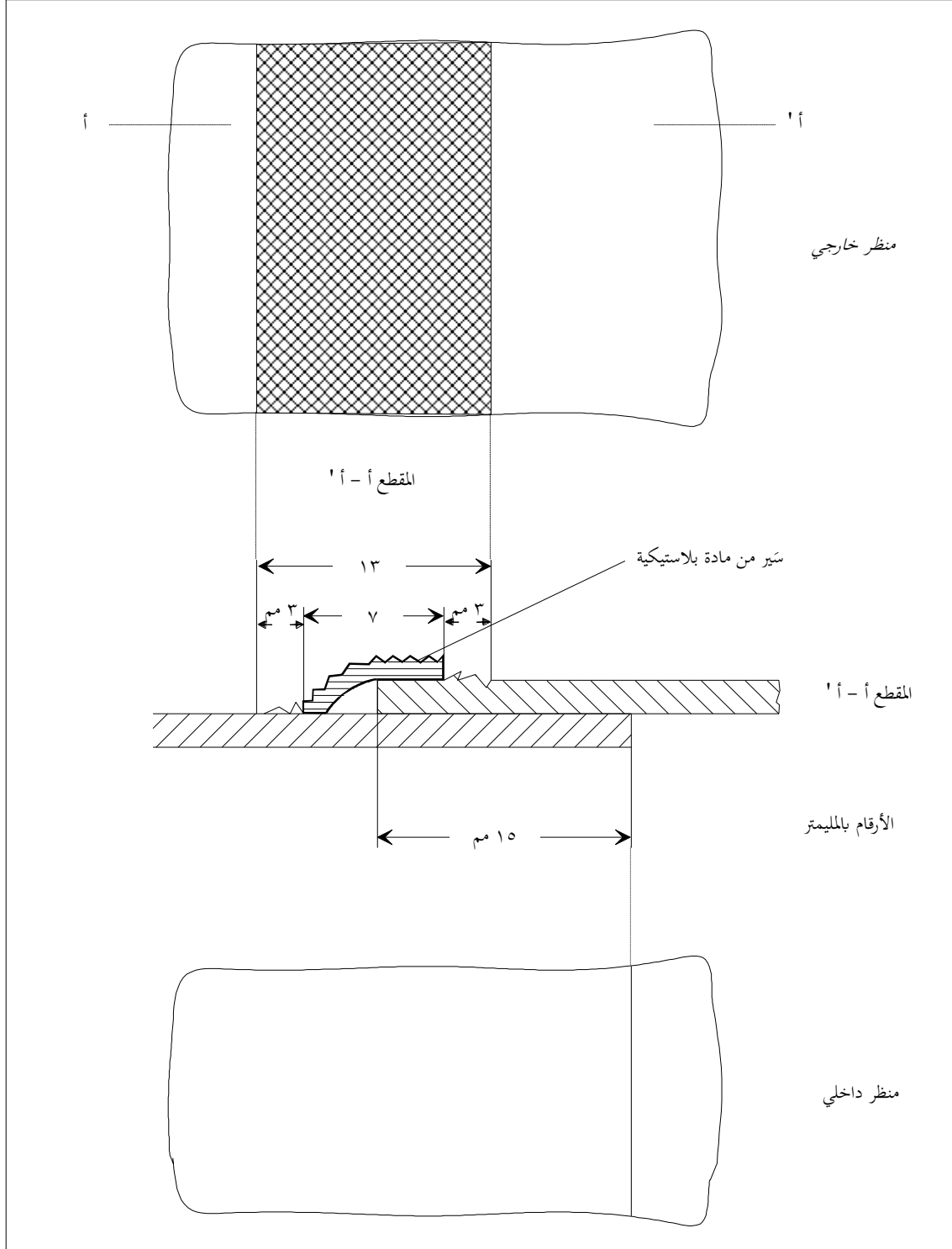
* يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغلاف وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من المادة ٣ بالمرفق ٢.

الرسم التوضيحي رقم ٢ (أ)
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً



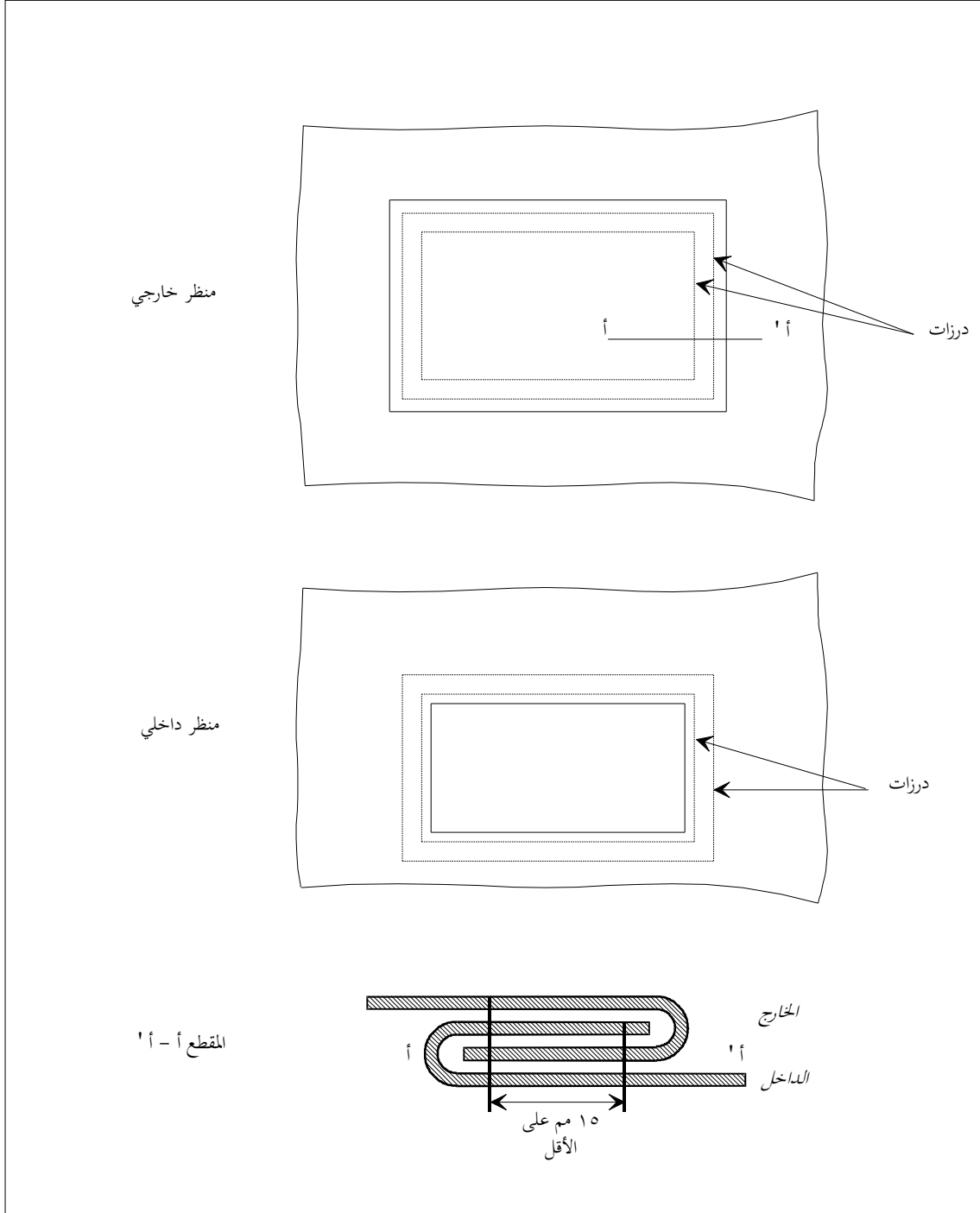
* يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغلاف وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من المادة ٣ بالمرفق ٢.

الرسم التوضيحي رقم ٣
غلاف مصنوع من عدة قطع مخاطة معاً



الرسم التوضيحي رقم ٤

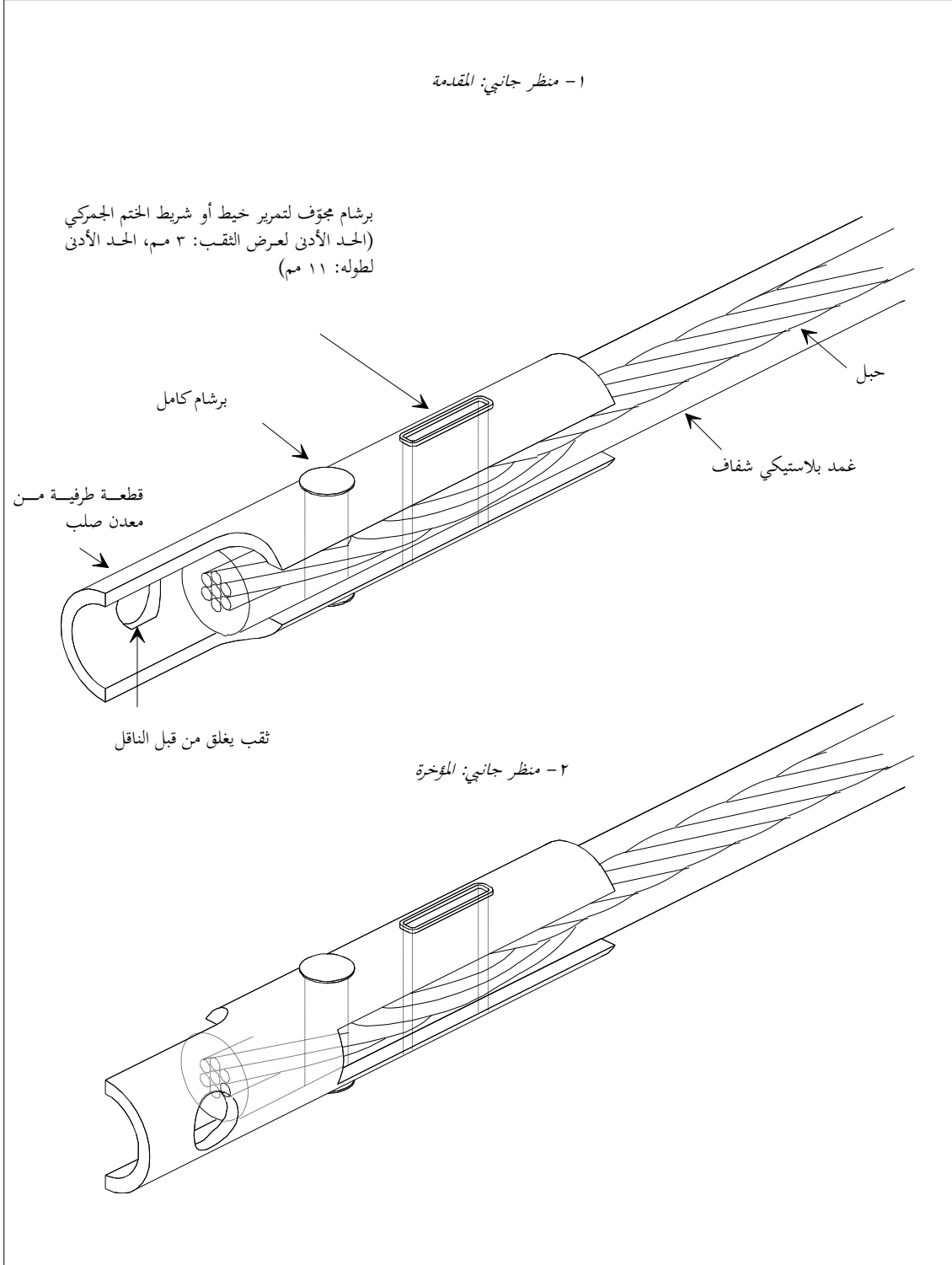
ترقيع الغلاف



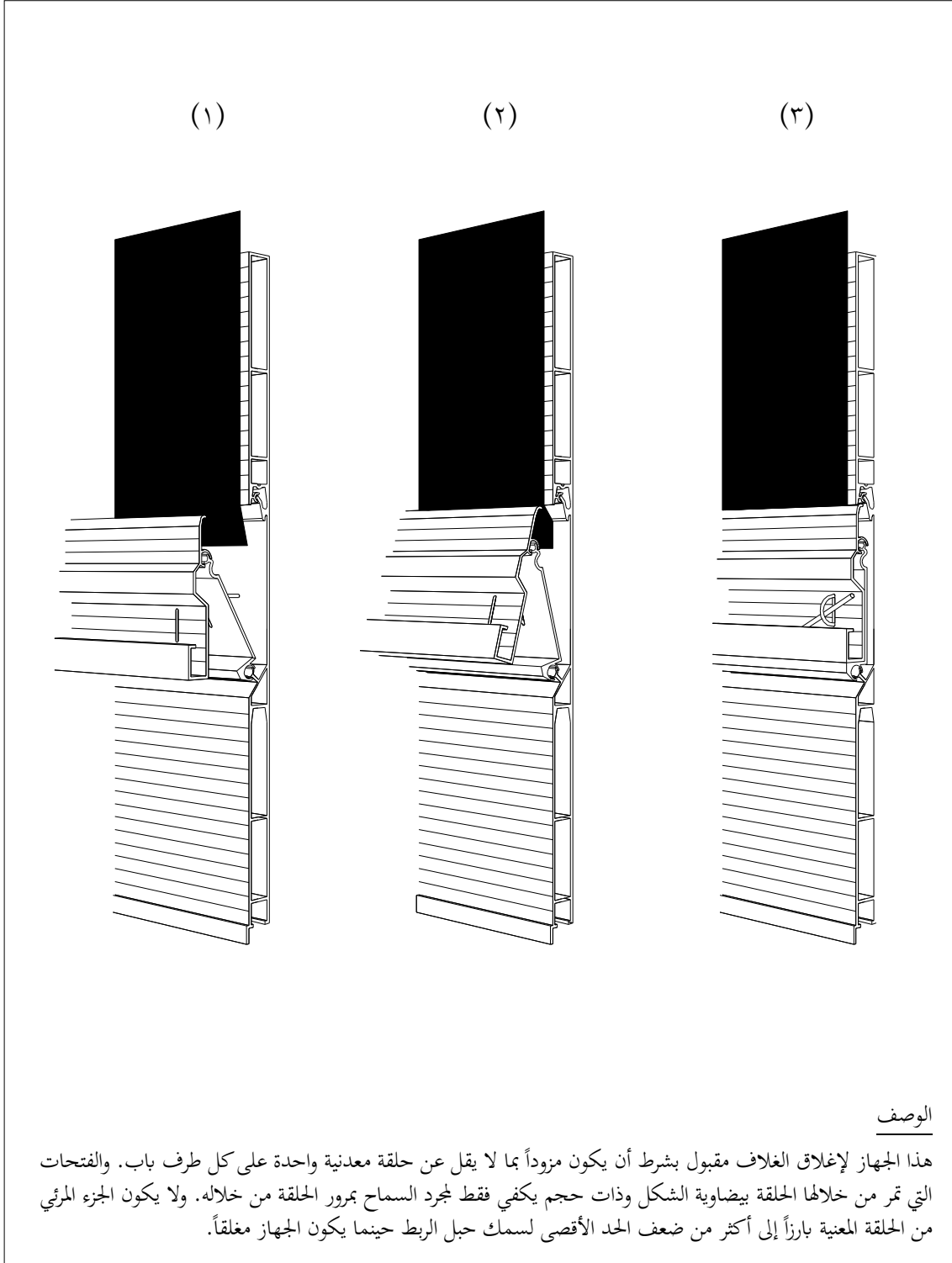
* يكون لون الخيوط المرئية من الداخل مختلفاً عن لون الخيوط المرئية من الخارج وعن لون الغلاف.

الرسم التوضيحي رقم ٥

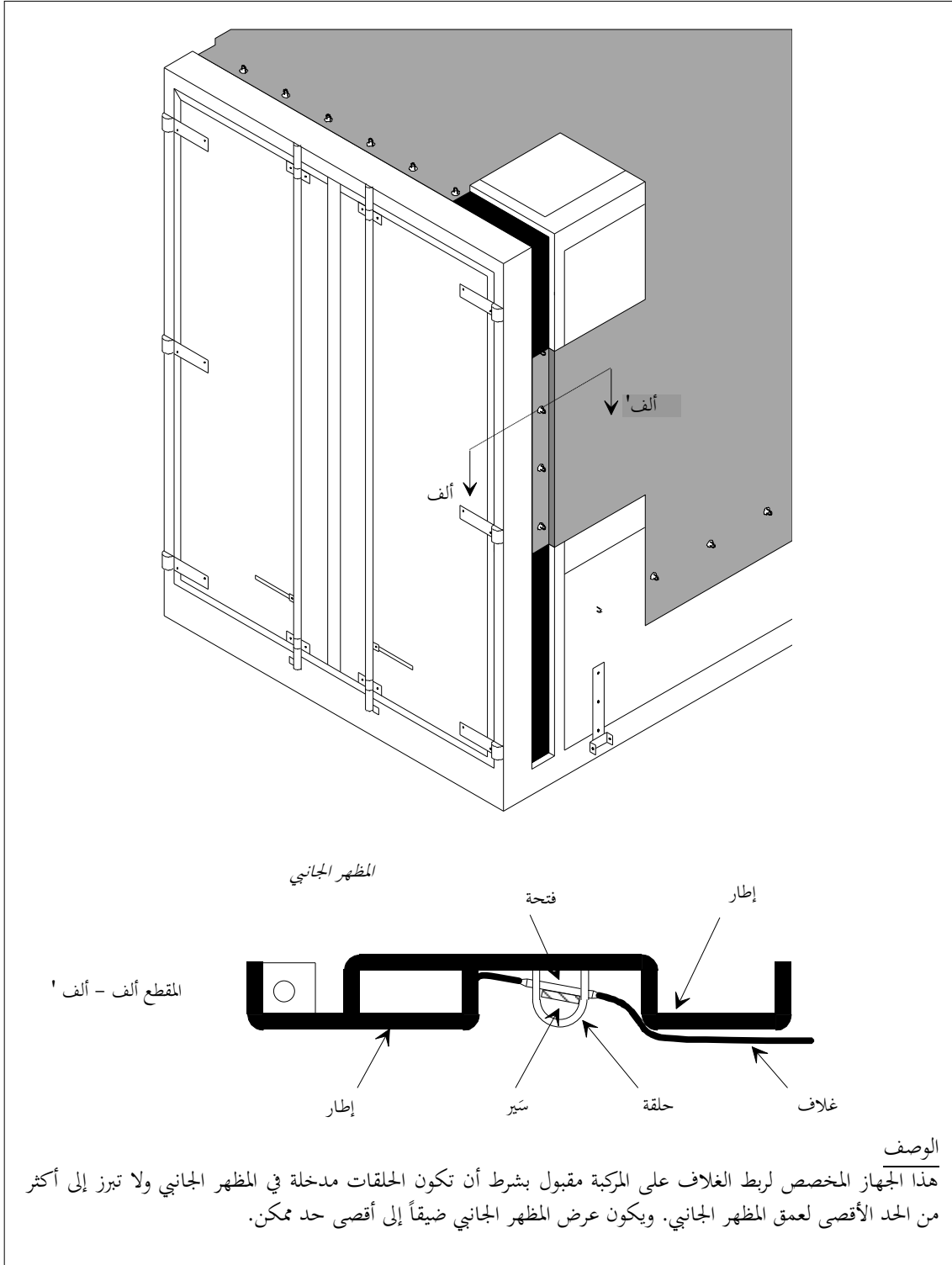
مثال للقطعة الطرفية



الرسم التوضيحي رقم ٦
مثال لجهاز إغلاق الغلاف



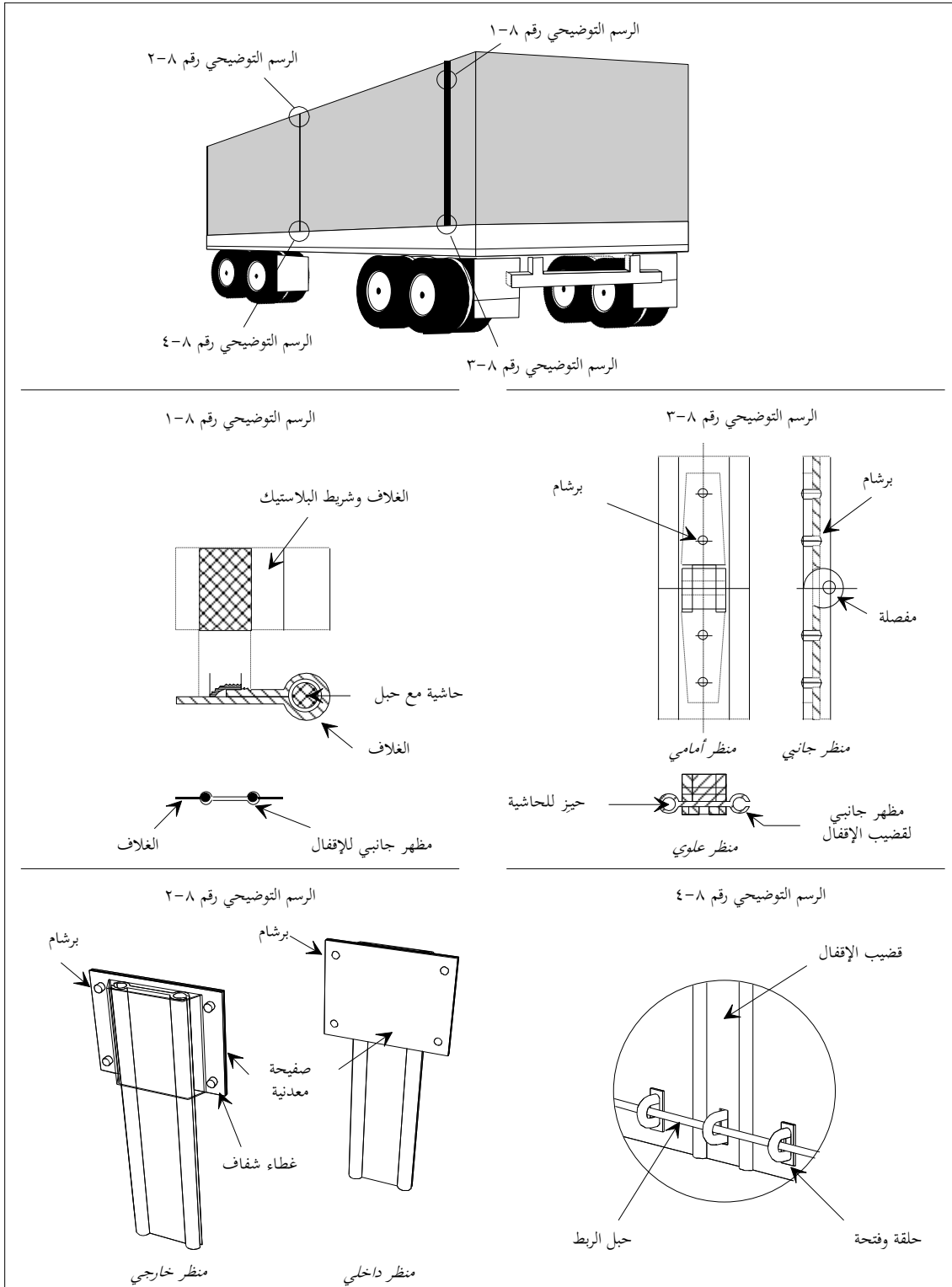
الرسم التوضيحي رقم ٧
مثال للأغلفة المثبتة على إطار من شكل خاص



الرسم التوضيحي رقم ٨

جهاز إغلاق الغلاف على الفتحات المخصصة للشحن والتفريغ

{ انظر الوصف على الصفحة التالية }



الوصف

في هذا الجهاز المخصص للإغلاق يتم الربط بين الطرفين على الفتحات في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ والتحامهما معاً بواسطة قضيب إغلاق من الألومنيوم. وفتحات الغلاف على كامل طولها تحتوي حبالاً (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-١). وهذا يجعل من المستحيل جذب الغلاف إلى خارج جهاز قضيب الإغلاق. وتكون الحاشية قائمة على الخارج وملحومة وفقاً للفقرة ٤ من المادة ٣ في المرفق ٢ بالاتفاقية.

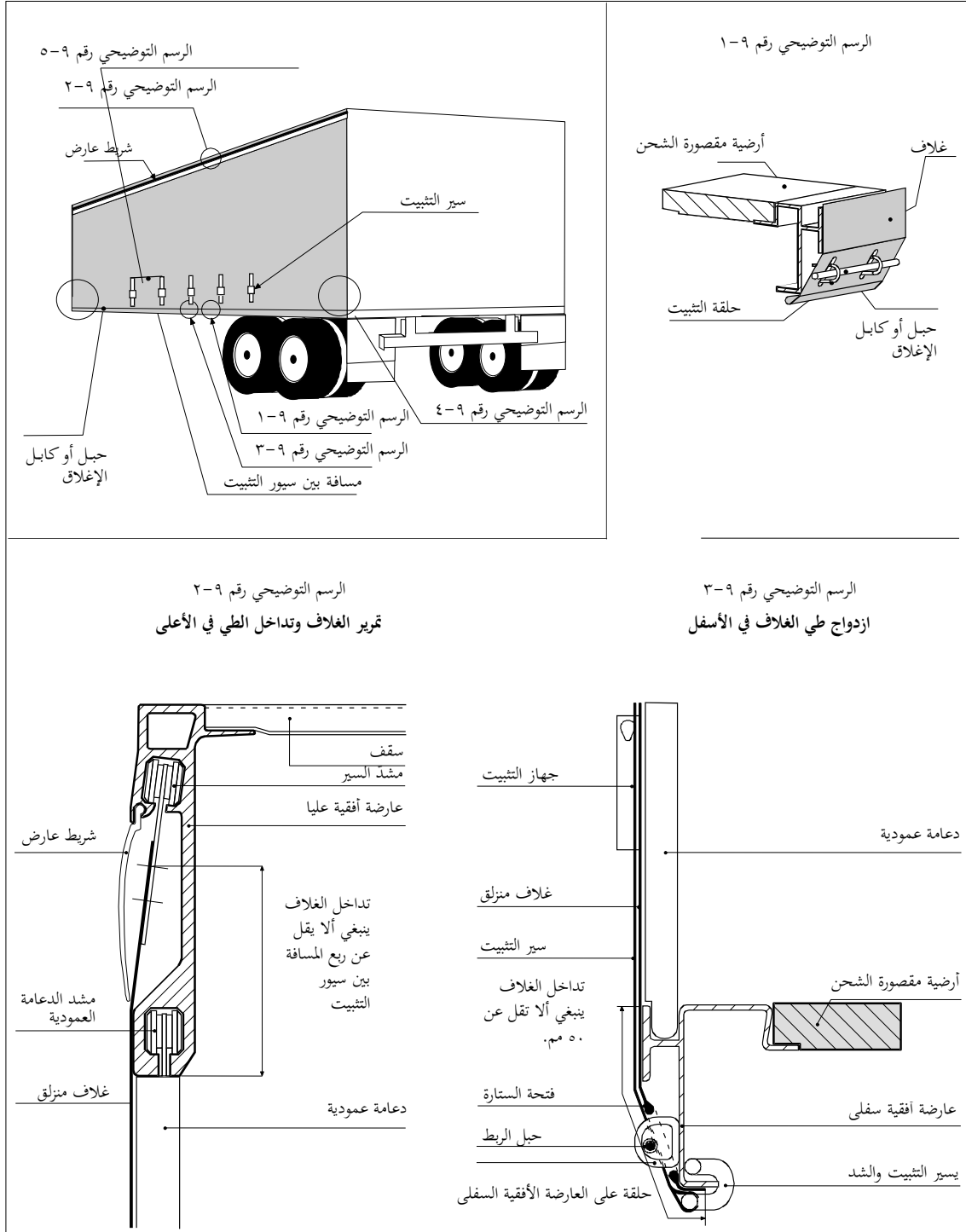
ويتم تمرير الطرفين في الجانبين المفتوحين على قضيب الإغلاق المصنوع من الألومنيوم: وإزلاقهما في قناتين طوليتين متوازيتين ينبغي إغلاقهما عند طرفهما الأسفل. وحينما يكون قضيب الإغلاق في وضعية رأسية يتم التحام طرفي الغلاف معاً.

وعند الطرف الأعلى من الفتحة يتم وقف قضيب الإغلاق بغطاء شفاف من البلاستيك مثبت ببرشام على الغلاف (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٢). ويتكون قضيب الإغلاق من جزأين موصلين معاً بمفصلة مبرشمة لإتاحة الطي من أجل تسهيل التثبيت والتحرك. ويجب أن تكون هذه المفصلة مصممة بطريقة لا تسمح بإزاحة المسمار الدوار ما أن يتم إغلاق الجهاز (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٣).

وعند الجزء الأسفل من قضيب الإغلاق توجد فتحة تمر الحلقة من خلالها. وهذه الفتحة بوضعية الشكل وذات حجم يكفي فقط للسماح بمرور الحلقة من خلالها (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٤). ويتم جذب حبل الربط للنقل البري الدولي من خلال هذه الحلقة لتثبيت قضيب الإغلاق.

الرسم التوضيحي رقم ٩

مثال لتشييد مركبة ذات أغلفة منزلقة

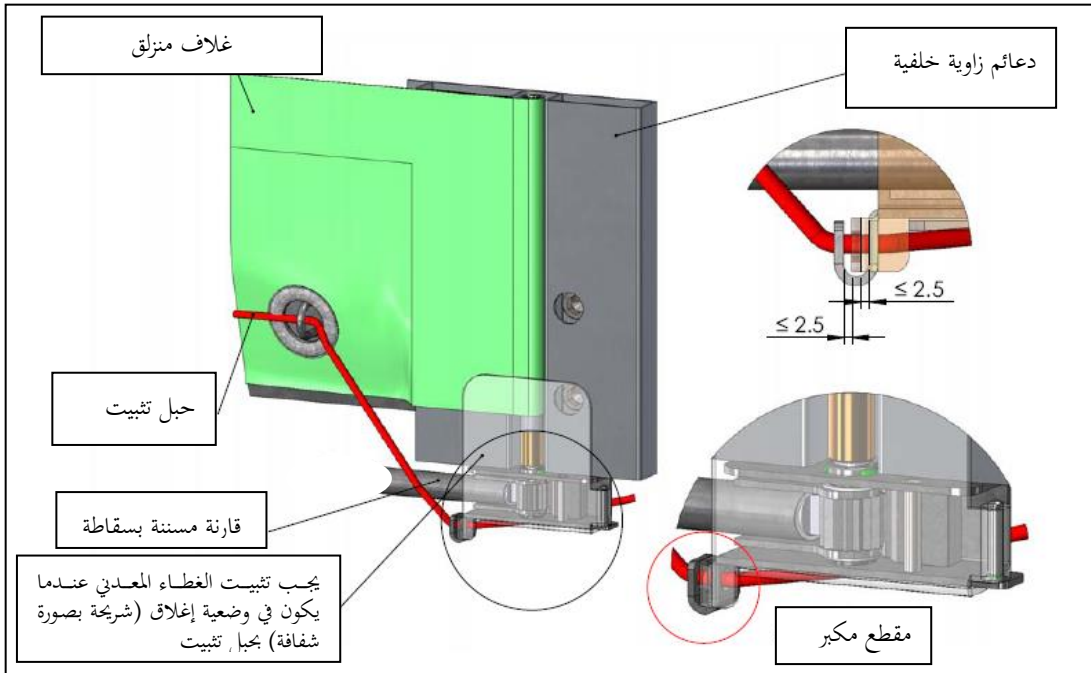


الرسم التوضيحي رقم ٩ (تابع)

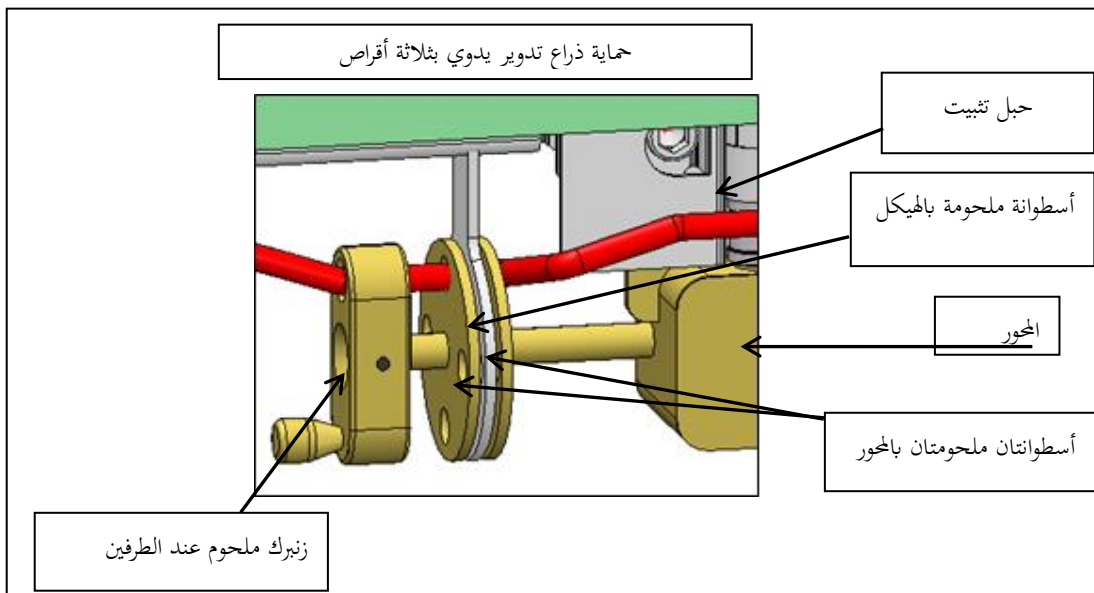
الرسم التوضيحي رقم ٩-٤

لإحكام تثبيت الأغلفة المنزلقة في الاتجاه الأفقي، تُستخدم قارنة مسننة بسقاطة (عادة على حافة حافة مؤخرة المركبة). ويقدم هذا الرسم التوضيحي مثالين - مثالان (أ) و(ب) لكيفية تثبيت القارنة المسننة بسقاطة أو علبة تروس.

(أ) التثبيت بقارنة مُسننة بسقاطة



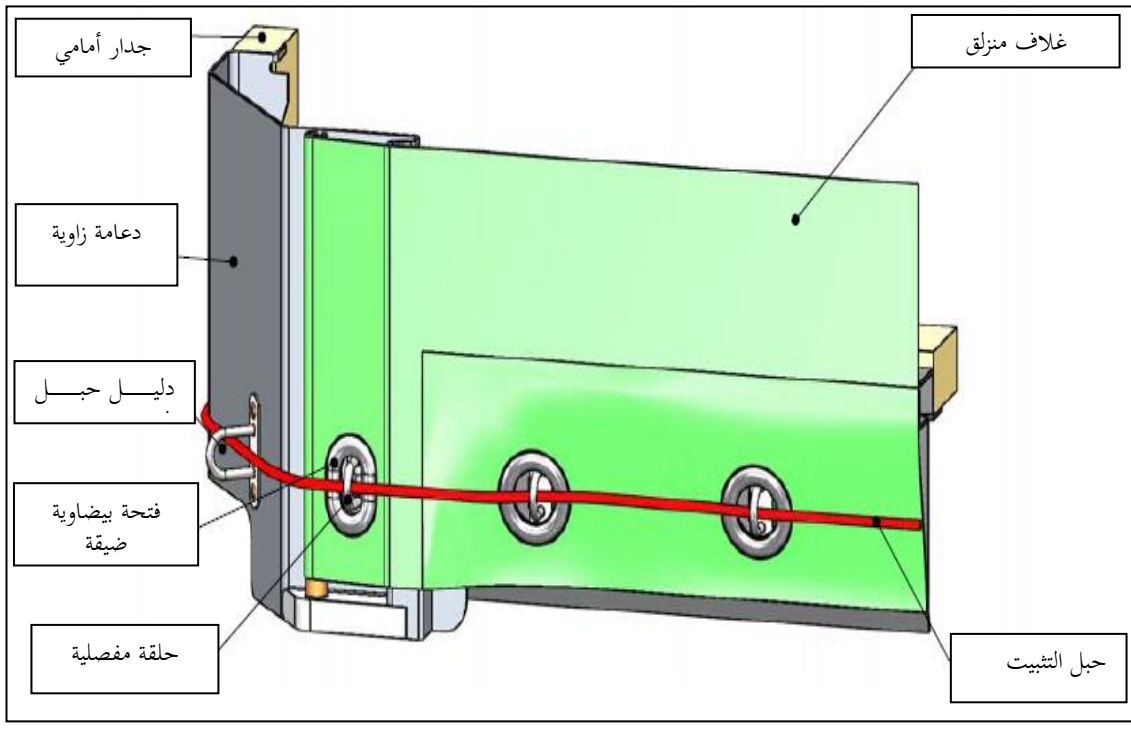
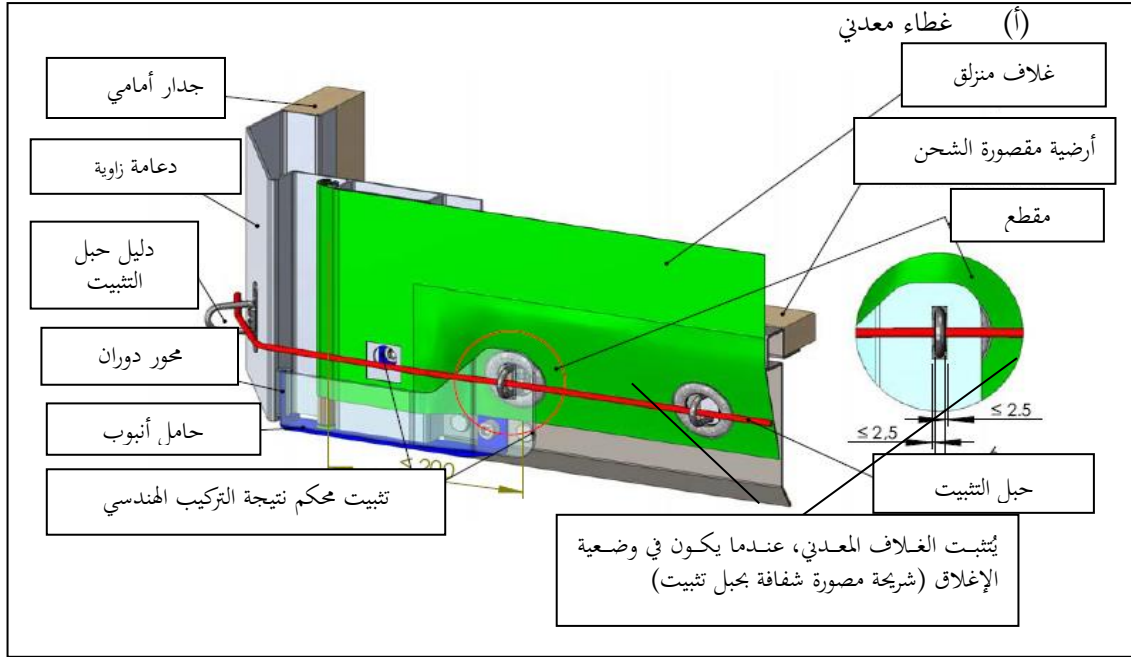
(ب) تثبيت علبة التروس



الرسم التوضيحي رقم ٩ (تابع)

الرسم التوضيحي رقم ٩-٥

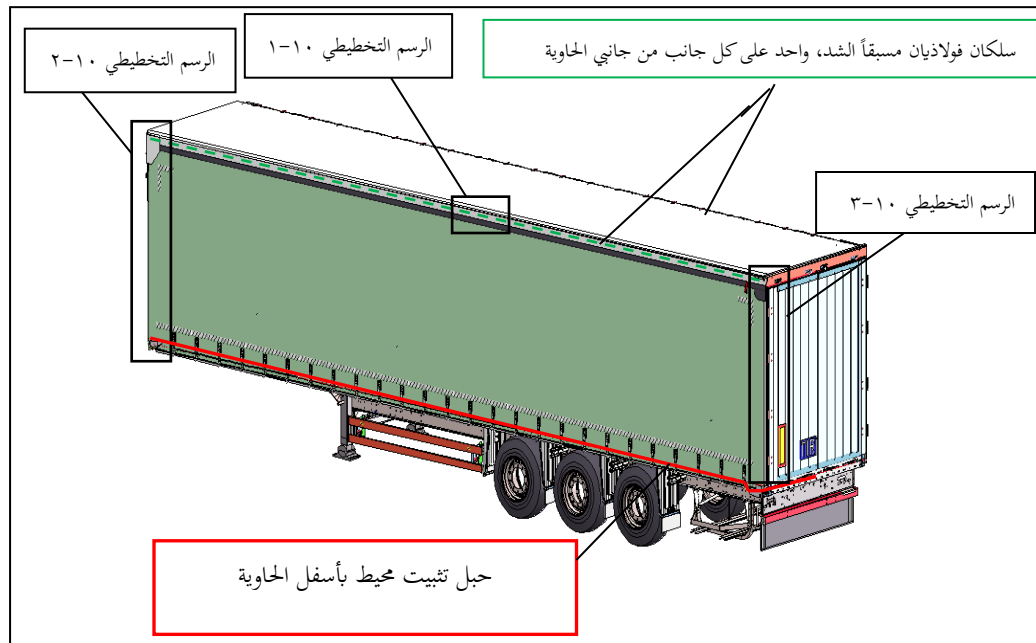
لتثبيت الغلاف المنزلق على الجانب الآخر (وهو عادة مقدمة الحاوية)، يجوز استخدام النظامين التاليين (أ) أو (ب)



الرسم التوضيحي رقم ١٠

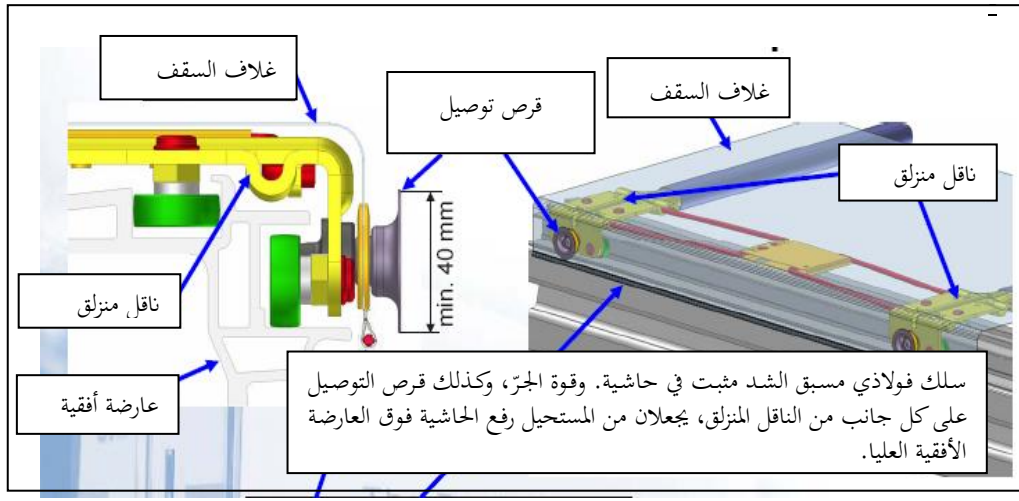
مثال لتشييد حاوية ذات غلاف سطح منزلق

يعرض هذا الرسم التخطيطي مثالا للحاوية والشروط الهامة المحددة في المادة ٦ من هذه اللائحة.

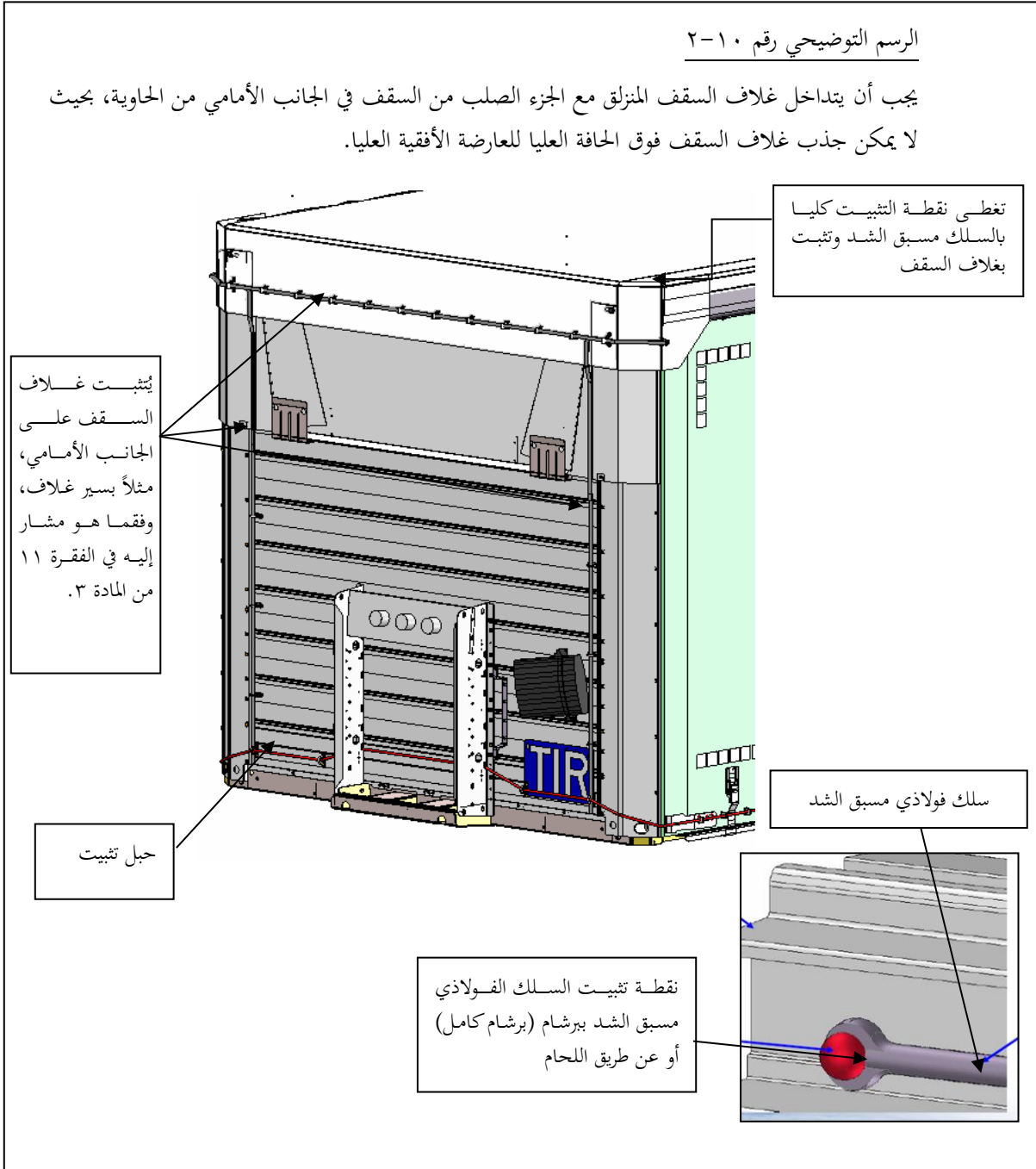


الرسم التوضيحي ١-١٠

سلكان فولاذيان مسبقاً الشد، مثبتان في حاشية، على كل جانب ويثبت السلك الفولاذي المسبق الشد في مقدمة الهيكل (انظر الرسم التوضيحي ٢-١٠) وفي مؤخرته (انظر الرسم التوضيحي ٣-١٠). ويجعل كل قوة الجرّ وقرص التوصيل على كل جانب من الناقل المنزلق من المستحيل رفع الحاشية بالسلك الفولاذي مسبق الشد فوق العارضة الأفقية العليا.



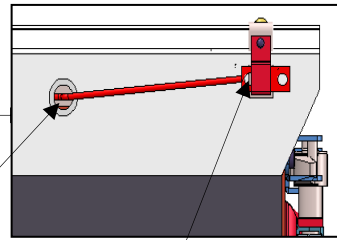
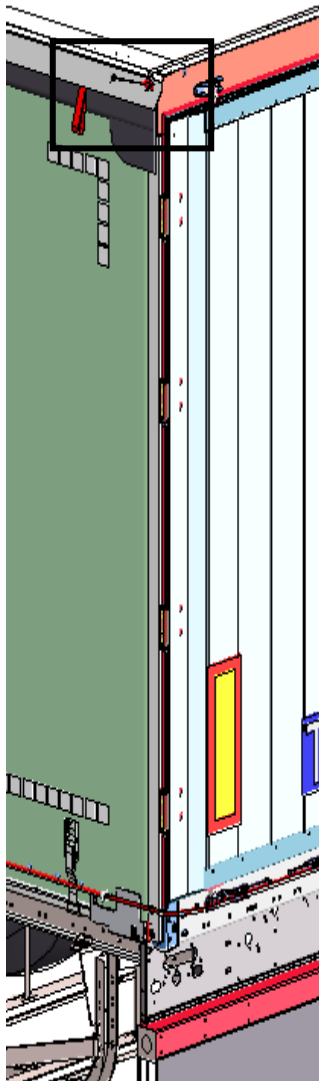
الرسم التوضيحي رقم ١٠ (تابع)



الرسم التوضيحي رقم ١٠ (تابع)

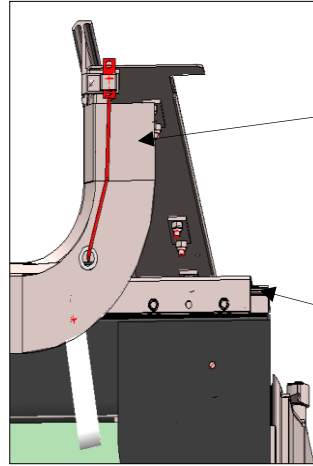
الرسم التوضيحي رقم ١٠-٣

في مؤخرة الهيكل تُركَّب في السقف أداة خاصة من قبيل لوحة عارضة، بما يمنع الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار واضحة مرئية ما أن تكون الأبواب مغلقة أو محتومة.



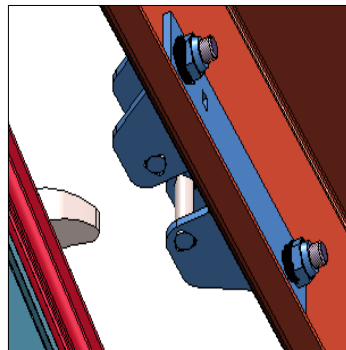
يُدخل سلك فولاذي
مسبق الشد في حاشية

تغطي نقطة تثبيت السلك
الفولاذي مسبق الشد كلياً،
ويؤمّن الغطاء المعدني عن
طرق اللحام أو بيرشام



أداة الشد على آلية الرفع. بطي جزء
السقف الموصول بأداة الشد، يصبح
السلك الفولاذي مسبق الإجهاد
مشدوداً

ناقل غلاف السقف (المغلق) المزود
بجهاز إغلاق (في الداخل)



بإقفال الأبواب وختمها،
يصبح الجهاز آمناً للأغراض
الجمركية

المرفق ٣

الإجراءات المقررة للتصديق على المركبات البرية الممثلة للشروط التقنية

المخصوص عليها في اللائحة الواردة في المرفق ٢

أحكام عامة

١- يجوز التصديق على المركبات البرية بأحد الإجراءات التالية:

(أ) بشكل فردي؛ أو

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

٢- يتم، بشأن المركبات المصدق عليها، إصدار شهادة تصديق مطابقة للنموذج الوارد في المرفق ٤. وتُطبع هذه الشهادة بلغة البلد الصادرة منه وباللغة الفرنسية أو الإنكليزية. وتُرفق بالشهادة صور 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 ٦ من شهادة التصديق.

تعليقات على الفقرة ٢

وضع اسم المالك على الشهادة

قد يحدث في حالة تغيير المالك أن الاسم المبين في المربع ٨ (المالك) ليس هو اسم المالك الجديد. ومن المفروض ألا يثير ذلك أي خلاف.

{الوثيقة TRANS/GE.30/12، الفقرة ٣٧}

الاسم المبين على المركبات

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

{الوثيقة TRANS/GE.30/12، الفقرتان ٣٨ و ٣٩}

مكان غير كافٍ في الخانة ٥ على الشهادة

إذا لم يكن المكان في الخانة ٥ (خصائص أخرى) كافياً، يجوز تدوين البيانات اللازمة في ملحوظة على ظهر الشهادة.

{الوثيقة TRANS/GE.30/12 الفقرتان ٤٠ و ٤١}

٣- يُحتفظ بشهادة التصديق على ظهر المركبة البرية.

تعليق على الفقرة ٣

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

{الوثيقة TRANS/GE.30/33، الفقرة ٥٢}

٤- لأغراض التفتيش وتجديد التصديق حيثما كان ذلك ملائماً، يتم كل عامين عرض المركبات البرية، لأغراض التفتيش، على السلطات المختصة التابعة لبلد تسجيل المركبة، أو بلد إقامة مالكيها أو مستعملها، في حالة المركبات غير المسجلة.

٥- إذا لم تعد أية مركبة برية مستوفية للشروط التقنية المحددة للتصديق عليها، 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.

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

٧- يجوز للسلطات المختصة التابعة لبلد ما تسجيل المركبة أو التابعة لبلد إقامة مالكيها أو مستعملها و، في حالة المركبات التي لا يلزم تسجيلها، يجوز للسلطات أن تقوم، حسب الحالة، بسحب أو تجديد شهادة التصديق، أو بإصدار شهادة تصديق جديدة في الظروف المبينة بوضوح في المادة ١٤ من هذه الاتفاقية، وفي الفقرات ٤ و ٥ و ٦ من هذا المرفق.

الإجراءات اللازمة للتصديق بصفة فردية

٨- 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 ١ إلى ٧ أعلاه وتقتنع بأن المركبة مستوفية للشروط التقنية المحددة في المرفق ٢ وتقوم بعد التصديق بإصدار شهادة مطابقة للنموذج الوارد في المرفق ٤.

الإجراءات اللازمة للتصديق حسب نوع التصميم(سلسلة المركبات البرية)

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

١٠- على الصانع أن يبين في طلبه أرقام أو حروف الهوية التي يُسندها إلى نوع المركبة البرية المتعلق بها طلبه للتصديق.

- ١١- يكون الطلب مصحوباً برسومات وتحديد مفصّل لنوع المركبة البرية المطلوب التصديق عليها.
- ١٢- يتعهد الصانع خطياً بأنه سيقوم بما يلي:
- (أ) سيقدم إلى السلطة المختصة المركبات من النوع المعني الذي قد ترغب تلك السلطة في فحصه؛
- (ب) سيسمح للسلطة المختصة بالمزيد من فحص وحدات أخرى في أي وقت أثناء إنتاج سلسلة النوع المعني؛
- (ج) سيخطر السلطة المختصة بأي تغيير مهما كان طفيفاً في التصميم أو المواصفة قبل المضي قدماً بهذا التغيير؛
- (د) سيضع على المركبات البرية في مكان مرئي أرقام أو حروف هوية نوع التصميم، والرقم التسلسلي للمركبة في سلسلة النوع المعني: (رقم الصانع)؛
- (هـ) سيحفظ سجل المركبات المصنوعة حسب نوع التصميم المصدق عليه.
- ١٣- على السلطة المختصة أن تبين التغييرات، إن وجدت، التي يجب إدخالها على نوع التصميم المقترح لكي يتسنى منح التصديق.
- ١٤- لن يمنح أي تصديق حسب نوع التصميم ما لم تقتنع السلطة المختصة، بعد فحص واحدة أو أكثر من المركبات المصنوعة حسب نوع التصميم المعني، بأن المركبات من ذلك النوع مستوفية للشروط التقنية المحددة في المرفق ٢.
- ١٥- تخطر السلطة المختصة الصانع كتابة بقرارها منح التصديق حسب النوع. ويكون هذا القرار مؤرخاً ومرقماً. وتكون السلطة التي اتخذت القرار محددة بوضوح.
- ١٦- تتخذ السلطة المختصة الخطوات اللازمة لإصدار شهادة تصديق توقعها حسب الأصول بخصوص كل مركبة صنعت طبقاً لنوع تصميم مصدق عليه.
- ١٧- يقوم حامل شهادة التصديق قبل استعمال المركبة لنقل البضائع تحت ظل بطاقة نقل بري دولي، بتضمين شهادة التصديق، عند الاقتضاء، ما يلي:
- رقم التسجيل المُسند للمركبة (البند رقم ١) أو
 - تفاصيل اسمه وعنوان مقر مؤسسته في حالة المركبة غير الخاضعة للتسجيل (البند رقم ٨).

مذكرة تفسيرية للفقرة ١٧

١٧-٠-٣ إجراءات التصديق

١- ينص المرفق ٣ 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 بلد تسجيلها أو في بلد إقامة مالكيها، حسب الحالة.

٢- ليس المقصود بهذه الأحكام تقييد حق السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد في بلد تسجيل المركبة أو إقامة المالك، في طلب شهادة التصديق، إما عند الاستيراد أو في وقت لاحق لأغراض مرتبطة بتسجيل أو مراقبة المركبة أو بمتطلبات قانونية مماثلة.

١٨- في حالة تصدير مركبة مصدق عليها حسب نوع التصميم إلى بلد آخر يكون طرفاً متعاقدًا في هذه الاتفاقية، لن تكون هناك إجراءات تصديق أخرى مطلوبة في ذلك البلد فيما يتعلق باستيرادها.

إجراءات إقرار شهادة التصديق

١٩- 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، وفي جميع الأحوال قبل استعمالها مرة أخرى لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي.

٢٠- في كل من هذه الحالات تُدرج السلطات الجمركية إقراراً ملائماً بالتصديق في البند رقم ١٠ من شهادة التصديق على المركبة. وحينما تعاد المركبة إلى حالة تبرر التصديق عليها يتم تقديمها إلى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد لتقوم بإعادة شرعية الشهادة بأن تضيف في البند رقم ١١ إقراراً يلغي الملاحظات السابقة. كما أن أية مركبة تمت المصادقة عليها في البند رقم ١٠ بموجب أحكام الفقرة السابقة، لا يجوز استعمالها مرة أخرى لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي، حتى تتم إعادةّها إلى حالة مقبولة وحتى يتم إلغاء المصادقة المدرجة في البند رقم ١٠ كما هو مبين أعلاه.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢٠

٢٠-٠-٣ الإجراءات اللازمة للمصادقة على شهادة التصديق

في حالة إلغاء مصادقة متعلقة بعبوب، بعد إعادة المركبة إلى حالة مقبولة، يكفي أن تُدرج تحت البند رقم ١١ المخصص لهذا الغرض، عبارة تفيد بأن "النقائص تم تصحيحها" يليها اسم وتوقيع وختم السلطة المختصة المعنية.

تعليق على الفقرة ٢٠

يجوز أن تدرج في الخانة رقم ١٠ على شهادة التصديق، أية عيوب لوحظت في الأغلفة أو جهاز تثبيتها.

{من الوثيقة TRANS/GE.30/33، الفقرات ٤٦-٤٩}

- ٢١- ينبغي أن تكون كل مصادقة واردة على الشهادة مؤرخة وموثقة من قبل السلطات المختصة.
- ٢٢- في حالة وجود نقائص في المركبة تعتبرها السلطات الجمركية ذات أهمية طفيفة ولا تنطوي على خطر تهريب، يجوز الترخيص بمواصلة استعمال المركبة لنقل البضائع بموجب بطاقة نقل بري دولي. ويُحظر حامل شهادة التصديق بهذه العيوب، ويتعين عليه أن يعيد إصلاح مركبته وإعادتها إلى حالة مقبولة في غضون مهلة زمنية معقولة.

المرفق ٤

نموذج شهادة التصديق على مركبة برية

تعليقات

شهادة التصديق

ينبغي أن تكون شهادة التصديق مطبوعة على ورقة واحدة من القطع A3 مطوية على اثنين، أو على عدة ورقات من القطع A4. وفي هذه الحالة الأخيرة، يجب أن تحمل جميع الصفحات طابع السلطات المختصة أو، كحل بديل، ضمّ الورقات إلى بعضها البعض بحيث لا يمكن تبديل صفحة بأخرى دون ترك آثار واضحة مرئية.

{الموثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125، الفقرة ١١}

الصور أو الرسوم البيانية التي ينبغي إرفاقها

حيثما يستدعي الأمر إرفاق صور أو رسوم بيانية لشهادة التصديق وفقاً لما هو منصوص عليه في المرفق ٤ بالاتفاقية يجب أن تعكس الصور أو الرسوم بدقة وبطريقة محدثة حالة المركبة الفعلية.

{الموثيقة TRANS/WP.30/157، الفقرة ٣١}

التصديق على الأجزاء القابلة للتفكيك

وقدما نصت عليه المادة ١ (ي) من الاتفاقية، ينبغي أن تعامل الأجزاء القابلة للتفكيك باعتبارها حاويات. وبالتالي لا تكون شهادات التصديق المنصوص عليها في المرفق ٤ بالاتفاقية مطلوبة بشأن الأجزاء القابلة للتفكيك حسب تعريفها في المذكرة التفسيرية ٠-١ (ي) للمرفق ٦. ومع ذلك تطلب لوحات تصديق وفقاً لأحكام الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية.

{الموثيقة TRANS/WP.30/157، الفقرة ٥٩}

مكان وعدد الأختام الجمركية

في الحالات التي تتطلب أكثر من ختم جمركي واحد لبلوغ حالة الختم الجمركي الآمن، يُشار لعدد هذه الأختام في شهادة التصديق تحت النقطة ٥ (المرفق ٤ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥). ويُرفق بشهادة التصديق رسم تخطيطي أو صور للمركبة البرية تبين بدقة وتحديد مكان الأختام الجمركية. وتنطبق أحكام المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و) التي دخلت حيز النفاذ في ٧ آب/أغسطس ٢٠٠٣ على المركبات البرية التي يصادق عليها للمرة الأولى أو بمناسبة عملية الكشف وتحديد شهادة التصديق التي تقوم بها كل سنتين، بعد دخول المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب) (و) حيز النفاذ حيثما يكون ذلك ملائماً. وبالتالي، واعتباراً من تاريخ

٧ آب/أغسطس ٢٠٠٥، تحتاج كل المركبات البرية التي تتطلب أكثر من ختم واحد لبلوغ الختم الجمركي الآمن، لشهادة تصديق تمثيلاً مع المذكرة التفسيرية ٢-٢-١(ب)(و).

{الوثيقة TRANS/GE.30/206، الفقرة ٦٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69، المرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

فترة انتقالية لإدخال الشهادة النموذجية الجديدة

يكون الشكل الجديد لشهادة التصديق النموذجية للمركبة البرية، الذي أصبح نافذ المفعول في أول آب/أغسطس ١٩٩٥ (الوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/35، المرفق ٤) مطلوباً بالنسبة للمركبات البرية المراد التصديق عليها لأول مرة أو بمناسبة الفحص كل سنتين وتجديد التصديق على مركبات برية أخرى حيثما كان ذلك ملائماً. وبناء عليه يتعين، اعتباراً من ١ آب/أغسطس ١٩٩٧، تزويد جميع المركبات البرية بالشكل الجديد للشهادة النموذجية.

{الوثيقة TRANS/WP.30/R.164، الفقرات ٤٦-٤٨؛ والوثيقة TRANS/WP.30/R.158، والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37، الفقرة ٤٢، والمرفق ٦}

شهادة التصديق النموذجية للمركبة البرية*

شهادة التصديق

لمركبة برية من أجل نقل البضائع
تحت الختم الجمركي

رقم الشهادة

اتفاقية النقل البري الدولي المبرمة في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥

صادرة عن

(السلطة المختصة)

[الصفحة ١]

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amenr.18، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٥}.

شهادة التصديق النموذجية للمركبة البرية (تابع)

رقم الشهادة		
تحديد الهوية		
١- رقم التسجيل		
٢- نوع المركبة		
٣- رقم الهيكل		
٤- العلامة التجارية		
٥- تفاصيل أخرى		
٦- عدد المرفقات		
صالحة حتى		٧- التصديق
الختم		<input type="checkbox"/> التصديق بصفة فردية*
		<input type="checkbox"/> التصديق حسب نوع التصميم*
		رقم الترخيص (عند الاقتضاء)
		المكان
		التاريخ
		التوقيع
٨- تفاصيل أخرى		
الاسم والعنوان		
.....		
٩- التحديثات		
		مدة الصلاحية
		المكان
		التاريخ
		التوقيع
		الختم

* ضع علامة "x" في الخانة المنطبقة.

انظر رجاء "الملاحظة الهامة" على الصفحة ٤ .

[الصفحة ٢]

شهادة التصديق النموذجية للمركبة البرية (تابع)

رقم الشهادة		ملاحظات (لاستخدام السلطات المختصة فقط)	
١١- تصحيح العيوب		١٠- العيوب الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
١١- تصحيح العيوب		١٠- العيوب الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
١١- تصحيح العيوب		١٠- العيوب الملحوظة	
الختم	السلطة	الختم	السلطة
	التوقيع		التوقيع
١٢- ملاحظات أخرى			

يرجى الرجوع إلى "الملاحظة الهامة" على الصفحة ٤
[الصفحة ٣]

شهادة التصديق النموذجية للمركبة البرية (تابع)

ملاحظة هامة

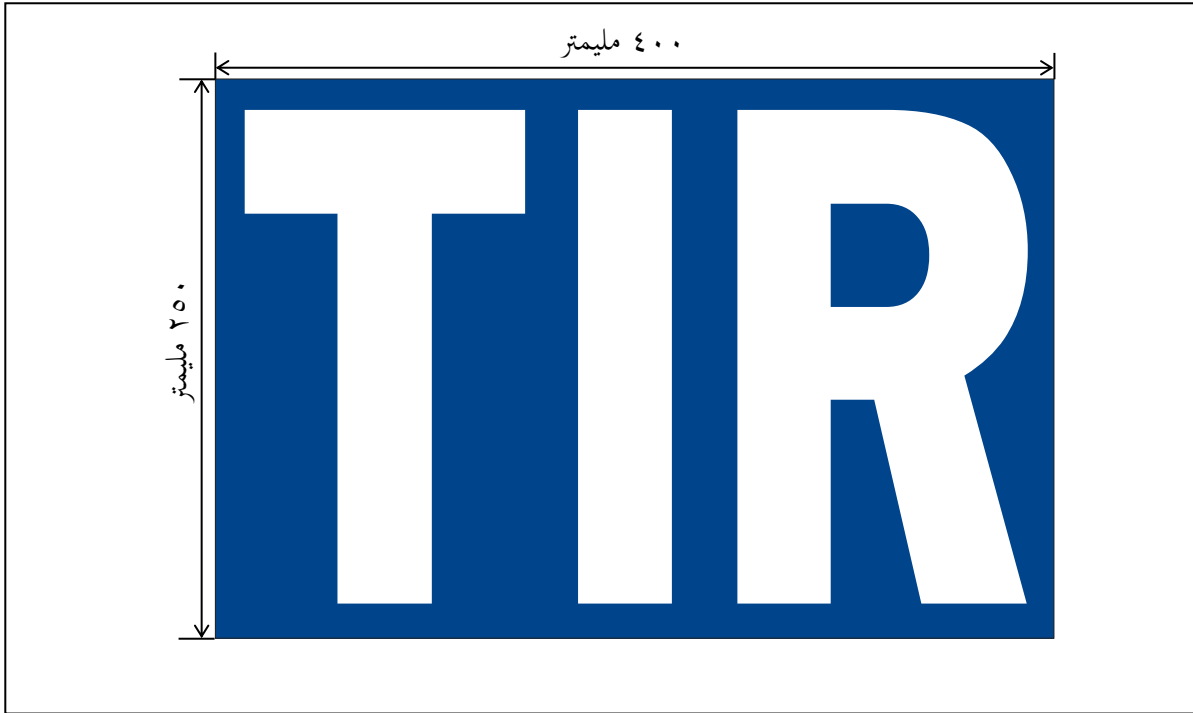
- ١- حينما ترى السلطة التي منحت التصديق أن ذلك ضروري، فإنه يجب إرفاق صور أو رسوم بيانية موثقة من تلك السلطة على شهادة التصديق. وحينئذ يكون على السلطة المختصة أن تدرج عدد تلك الوثائق في إطار البند رقم ٦ من الشهادة.
- ٢- ينبغي حفظ الشهادة على ظهر المركبة البرية. ويجب أن تكون هي الشهادة الأصلية وليس نسخة منها بأية حال.
- ٣- ينبغي عرض المركبات البرية كل عامين لأغراض التفتيش وتجديد التصديق حيثما كان ذلك ملائماً، على السلطات المختصة التابعة لبلد تسجيل المركبة أو بلد إقامة مالكيها أو مستعملها في حالة المركبات غير المسجلة.
- ٤- إذا لم تعد المركبة البرية مستوفية للشروط التقنية المقررة بشأن التصديق عليها، فإنه يجب، قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع تحت ظل بطاقات النقل البري الدولي، إعادة ترميمها إلى الحالة التي بررت التصديق عليها، لكي تستوفي مرة أخرى تلك الشروط التقنية المذكورة.
- ٥- إذا حدث تغيير في الخصائص الأساسية لمركبة برية تتوقف تغطية التصديق للمركبة وتعيد السلطة المختصة التصديق عليها قبل السماح باستعمالها لنقل البضائع تحت ظل بطاقات النقل البري الدولي.

المرفق ٥لوحات النقل البري الدولي

- ١- تكون مقاسات اللوحة ٢٥٠ على ٤٠٠ ملليمتر.
- ٢- تكون الحروف "TIR" مكتوبة بالحروف اللاتينية الكبيرة، وذات ارتفاع يبلغ ٢٠٠ ملليمتر وعرض لا يقل عن ٢٠ ملليمترًا. وتكون الحروف بيضاء اللون على خلفية زرقاء.

تعليق

يرد أدناه نموذج للوحة النقل البري الدولي طبقاً لنص المرفق ٥. حروف لاتينية كبيرة بيضاء اللون على خلفية زرقاء (RAL.5017) (الحروف: ارتفاعها ٢٠٠ ملليمتر وعرض الخط لا يقل عن ٢٠ ملليمترًا) يوجد ملف إلكتروني (من الشكل EPS) يحتوي على لوحة النقل البري الدولي المطابقة للمرفق ٥، كما هو مبين أعلاه، على موقع النقل البري الدولي على الإنترنت (<http://tir.unece.org>)، أو يمكن الحصول عليه بالاتصال بأمين النقل البري الدولي.



{الموثيقة TRANS/WP.30/204، الفقرة ٦٢؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/69، المرفق ٣}

المرفق ٦

مذكرات تفسيرية

مقدمة للمذكرات التفسيرية

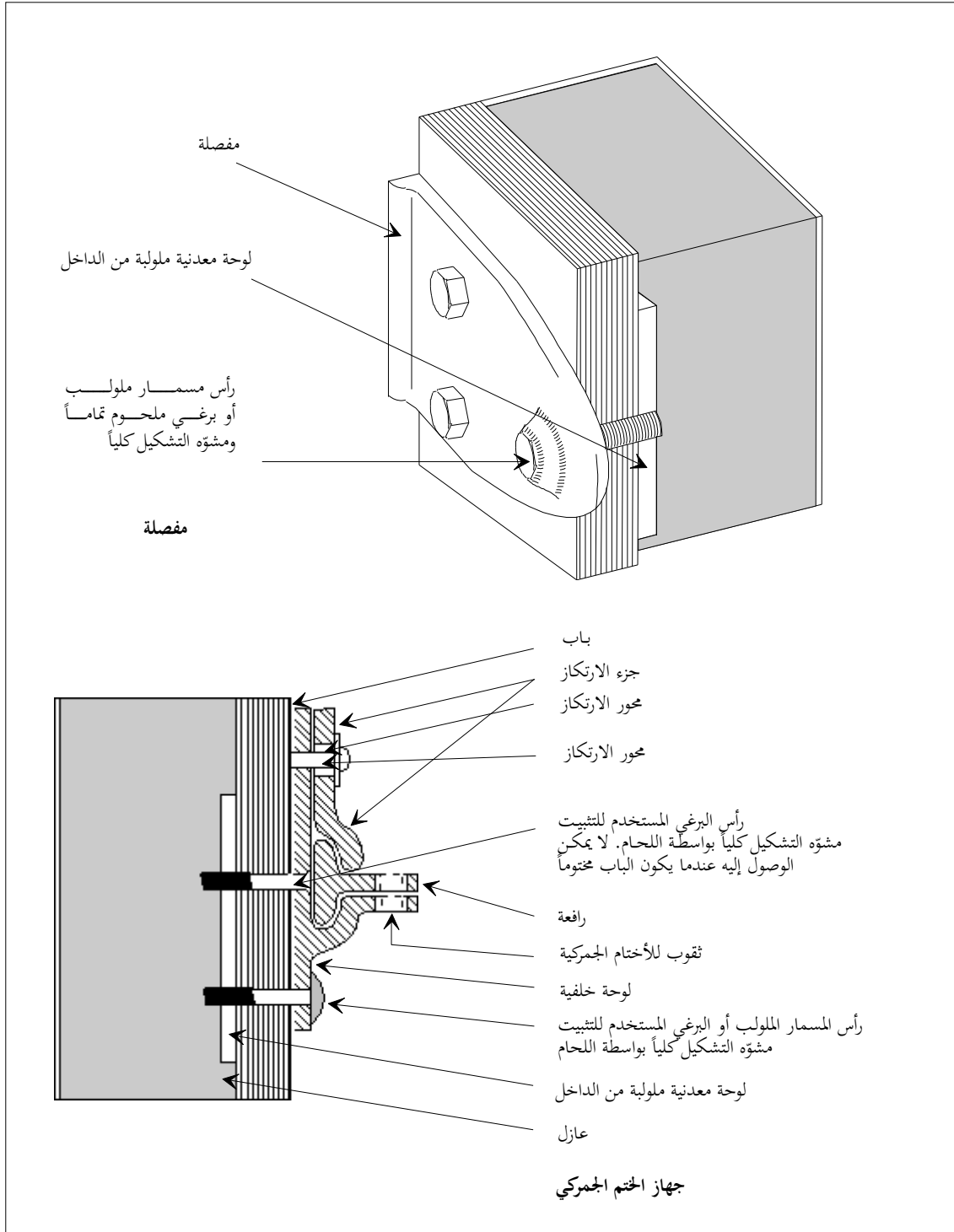
- ١٠ وفقاً لأحكام المادة ٤٣ من هذه الاتفاقية، تشرح المذكرات التفسيرية بعض أحكام هذه الاتفاقية ونصوص مرفقاتها. وتصف أيضاً بعض الممارسات الموصى بها،
- ٢٠ لا تعدل المذكرات التفسيرية أحكام هذه الاتفاقية أو أحكام مرفقاتها، بل تقتصر على جعل محتوياتها ومعناها ونطاقها أكثر دقة،
- ٣٠ بصفة خاصة، وبالنظر إلى أحكام المادة ١٢ من هذه الاتفاقية وأحكام المرفق ٢ المتعلقة بالشروط التقنية للتصديق على المركبات البرية للنقل تحت ختم جمركي، تحدد المذكرات التفسيرية، حيثما كان ذلك ملائماً، تقنيات التشييد التي ينبغي أن تقبلها الأطراف المتعاقدة باعتبارها متطابقة مع تلك الأحكام. وتحدد هذه المذكرات أيضاً، حيثما كان ذلك ملائماً، تقنيات التشييد التي لا تتطابق مع هذه الأحكام،
- ٤٠ تتيح المذكرات التفسيرية وسيلة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية وأحكام مرفقاتها مع مراعاة تطور التكنولوجيا والمتطلبات الاقتصادية.

ملاحظة:

تم إدراج المذكرات التفسيرية الواردة في المرفق ٦ مع الأحكام المتعلقة بها. والرسوم التوضيحية المتعلقة بالمذكرات التفسيرية مدرجة في هذا المرفق.

الرسم التوضيحي رقم ١

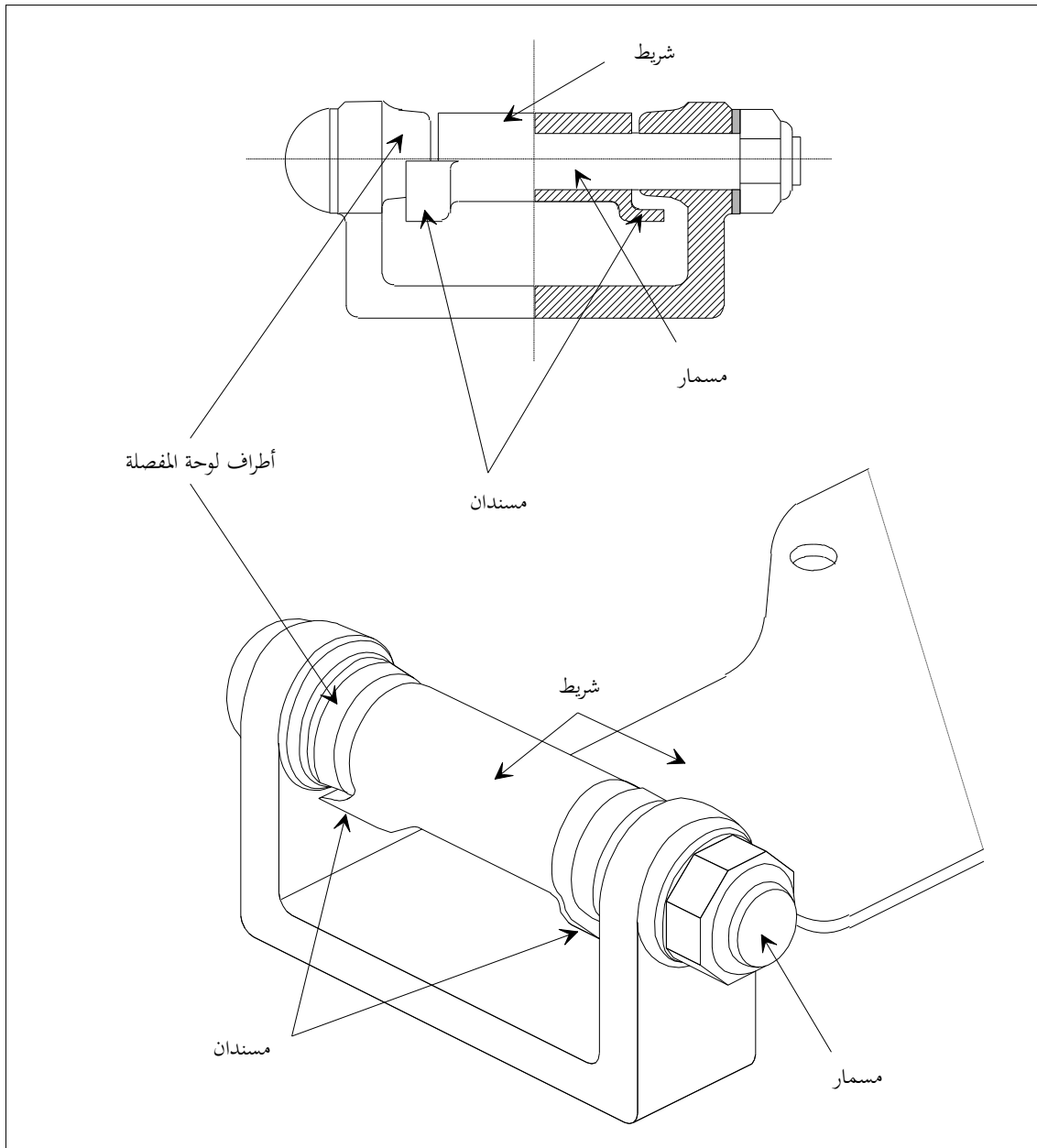
مثال لمفصلة وجهاز إغلاق جمركي محكم على أبواب المركبات التي تضم مقصورات شحن معزولة



الرسم التوضيحي رقم ١ (أ)

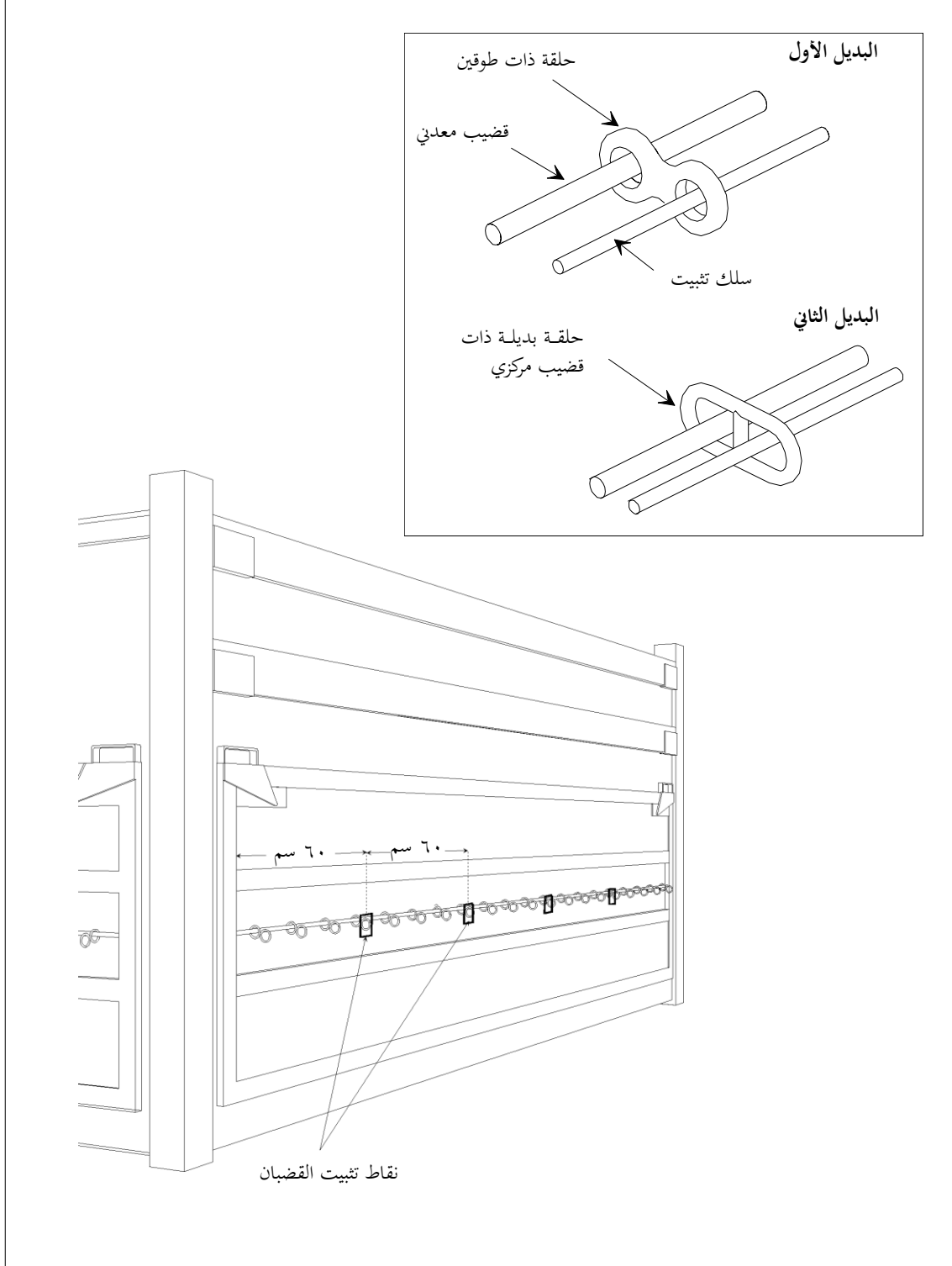
مثال لمفصلة لا تحتاج إلى وقاية خاصة لمحور المفصلة

تمثل المفصلة المبينة أدناه لمتطلبات الجملة الثانية من الفقرة (ب) من المذكرة التفسيرية ٢-٢-١ (ب). فتصميم الشريط ولوحة المفصلة يجعل أية وقاية خاصة لمسمار المحور 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 أُزيل المسمار غير الحمي.



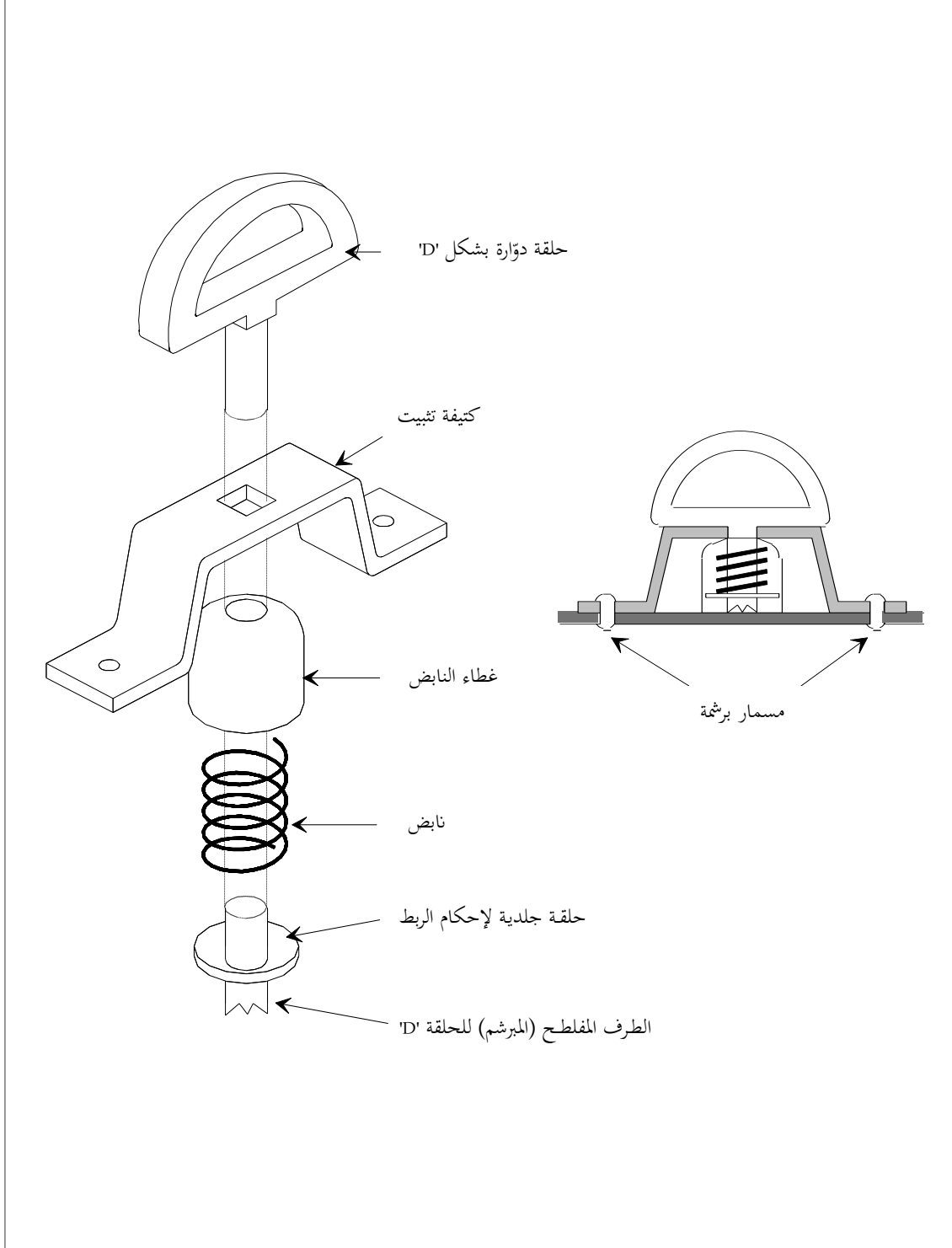
الرسم التوضيحي رقم ٢

مركبة مغلقة ذات حلقات منزلقية



الرسم التوضيحي رقم ٢ (أ)

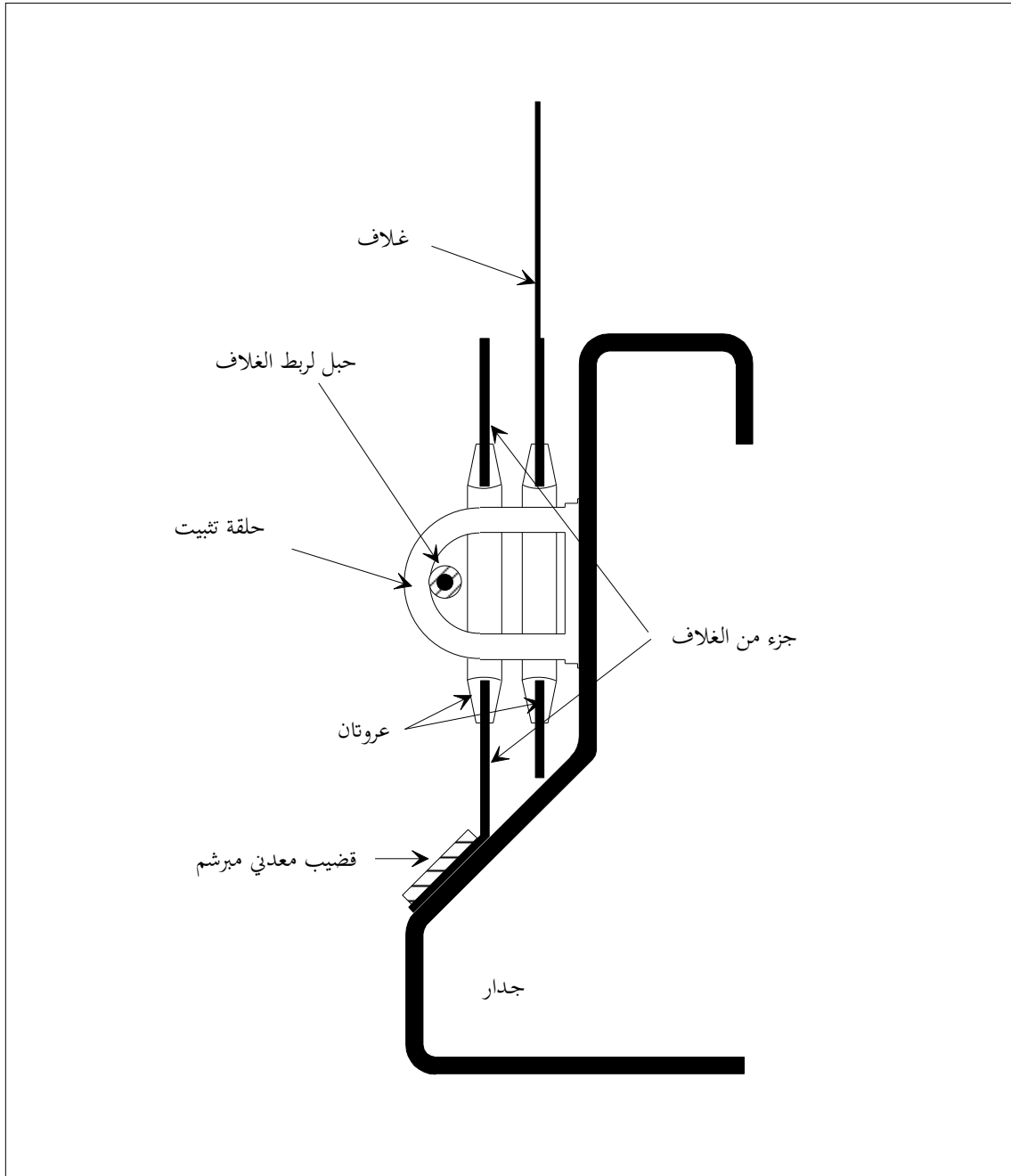
مثال حلقة دوارة (حلقة "D")



الرسم التوضيحي رقم ٣

مثال لجهاز مخصص لربط أغلفة المركبة بإحكام

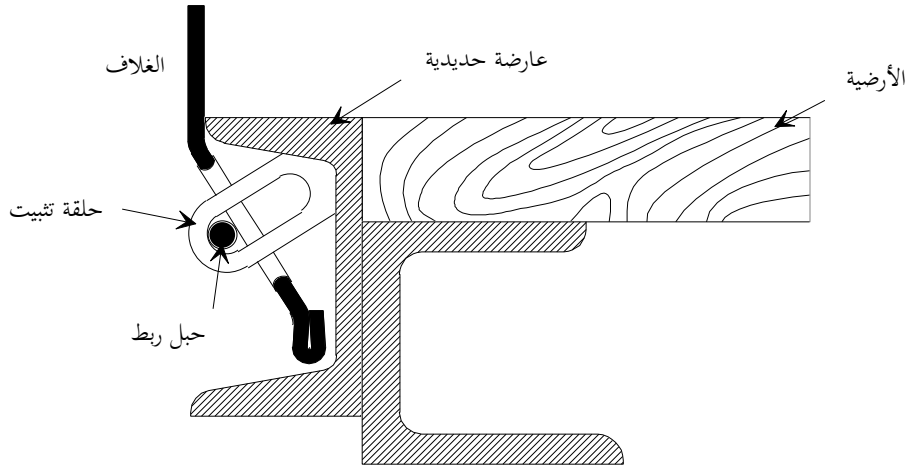
يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات المحددة في الجزء الأخير من الفقرة ١١ (أ) من المادة ٣ من المرفق ٢. كما يستوفي الاشتراطات المحددة في الفقرتين ٦ (أ) و ٦ (ب) من المادة ٣ من المرفق ٢. {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤}



الرسم التوضيحي رقم ٤

جهاز لربط الأغلفة

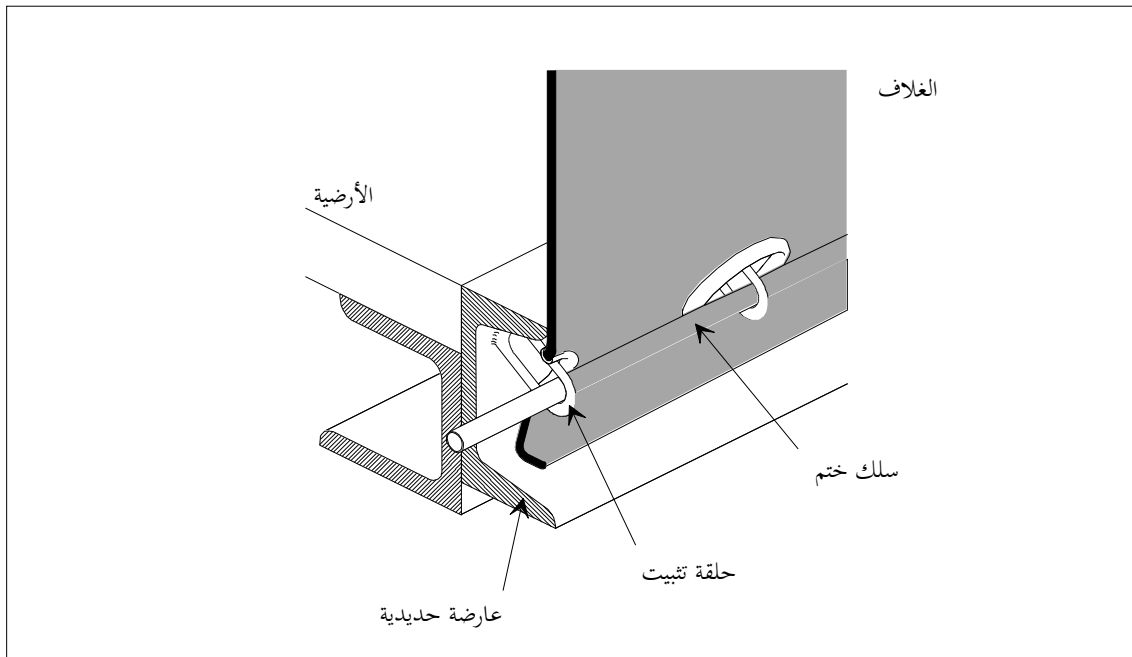
يستوفي الجهاز المبين أدناه الاشتراطات المحددة في الفقرتين الفرعيتين ٦(أ) و٦(ب) من المادة ٣ من المرفق ٢.



تعليق

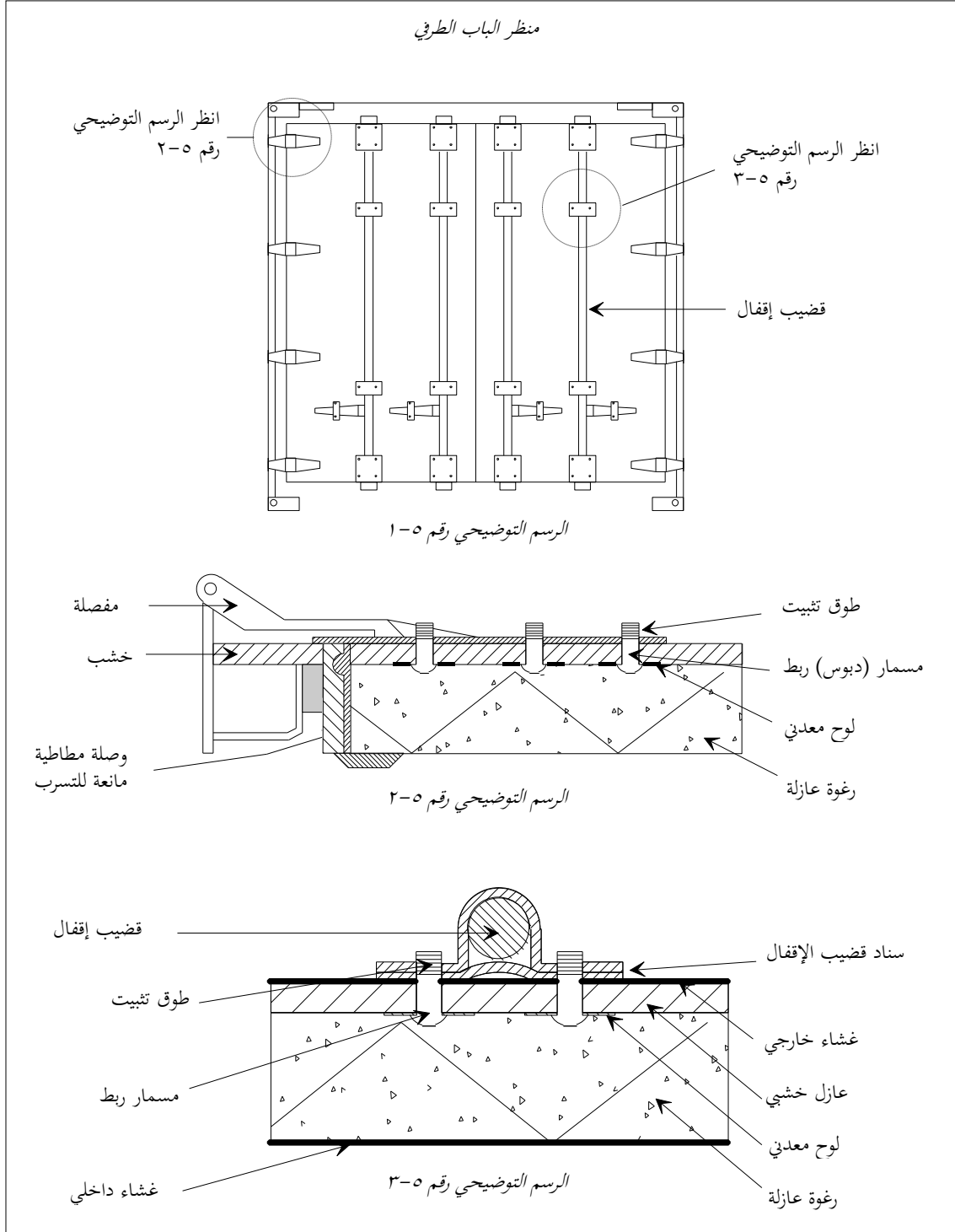
الرسم التوضيحي أدناه مثال لجهاز ربط أغلفة المركبات وفقاً للفقرتين ٦(أ) و٦(ب) من المادة ٣ بالمرفق ٢.

{الوثيقة TRANS/WP.30/147، الفقرة ٣٢}



الرسم التوضيحي رقم ٥

مثال لجهاز ربط محكم مدخل من داخل كيان باب معزول



المرفق ٧مرفق يتعلق بالتصديق على الحاوياتالجزء الأوللائحة بشأن الشروط التقنية القابلة للتطبيق على الحاويات التي
يمكن قبولها لأغراض النقل الدولي تحت ختم جمركيمذكرات تفسيرية

بعد إجراء جميع التغييرات الضرورية، تنطبق المذكرات التفسيرية للمرفق ٢ المبينة بوضوح في المرفق ٦ بهذه الاتفاقية على الحاويات المصدق عليها لأغراض النقل تحت ختم جمركي من أجل تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة ١المبادئ الأساسية

- لا يجوز منح التصديق لأغراض النقل الدولي تحت ختم جمركي، إلا للحاويات المشيدة والمجهزة بطريقة تكفل ما يلي:
- (أ) ألا يكون من الممكن إزالة أية بضائع من جزء الحاوية المغلق بإحكام أو إدخالها فيه دون ترك آثار مرئية للعيان تدل على وجود تلاعب، أو دون كسر الختم الجمركي؛
- (ب) ألا يكون من الممكن وضع الأختام الجمركية عليها بسهولة وفاعلية؛
- (ج) ألا تكون بها مخابئ يمكن إخفاء بضائع فيها؛
- (د) أن يكون من السهل الوصول إلى الأماكن التي يمكن أن تحتوي على بضائع، لأغراض التفتيش الجمركي.

تعليق على المادة ١وضع علامات على الحاويات

يجوز السماح بوجود لوحات مرسومة 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. ولا يجوز على أية حال السماح بوجود ملصقات أو علامات أخرى مماثلة يمكن أن تخفي فتحات في الحاوية.

المرفق ٣ { الموثيقة TRANS/GE.30/57، الفقرة ٤٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/141، الفقرة ٣٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣ }

المادة ٢

هيكل الحاويات

- ١- للوفاء بمتطلبات المادة ١ من هذه اللائحة:
- (أ) تركيب جميع الأجزاء المكونة للحاوية (الجوانب والأرضية والأبواب والسقف والأعمدة والأطر والقطع المستعرضة إلخ) إما بواسطة أجهزة لا يمكن إزاحتها أو تبديلها من الخارج بدون ترك آثار مرئية أو بأساليب تُفضي إلى وجود هيكل لا يمكن تعديله بدون ترك آثار مرئية. وحينما تكون الجوانب والأرضية والأبواب والسقوف مصنوعة من مكونات مختلفة، يجب أن تفي هذه المكونات بنفس المتطلبات وتكون ذات قوة كافية؛
- (ب) تزود الأبواب وأجهزة الإغلاق الأخرى (بما في ذلك الصمامات وفتحات الدخول والحوافي الناتئة إلخ) بجهاز يمكن أن توضع عليه الأختام الجمركية. ويجب أن يكون هذا الجهاز بحيث لا يكون من الممكن إزاحته 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 بالسقوف المفتوحة؛

تعليق على الفقرة ١ (ب) من المادة ٢

وقاية الأختام الجمركية على الحاويات

نظراً لأن الاتفاقية لا تنص على أية متطلبات معينة فيما يتعلق بالوسائل الكفيلة بحماية الختم الجمركي، يمكن الاختيار بين حماية الختم بتغطيته بجهاز خاص، أو صنع الباب بشكل يستبعد أي خطر إتلاف للختم بالارتطام.

المرفق ٣ { الموثيقة TRANS/GE.30/17، الفقرة ٩٣ }

- (ج) ينبغي تزويد الفتحات المخصصة للتهوية والتصريف بجهاز يمنع الوصول إلى داخل الحاوية. ويجب أن يكون هذا الجهاز بحيث لا يمكن إزاحته أو تبديله من خارج الحاوية دون ترك آثار مرئية.

تعليق على الفقرة ١ (ج) من المادة ٢

فتحات التهوية في الحاويات

مع أن فتحات التهوية لا ينبغي من حيث المبدأ أن تتجاوز ٤٠٠ ملم، فإنه يجوز لأية إدارة مختصة، في حالة الوفاء بجميع المتطلبات الأخرى، أن تمنح تصديقتها على فتحة أكبر من ٤٠٠ ملم في حالة تقديم مثل هذه الفتحة إليها.

المرفق ١٤ { الموثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرة ١٠٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/143، الفقرتان ٣٦ و ٣٧ }

٢- دون الإخلال بأحكام المادة ١ (ج) من هذه اللائحة، يجوز السماح بأجزاء مكوّنة للحاوية يتحتم عليها لأسباب عملية أن تحوي مساحات فارغة (مثلاً بين قسمي جدار مزدوج). ولمنع استعمال هذه الفتحات المذكورة لإخفاء بضائع لا بد من السهر على ما يلي:

١٠٠ إذا كانت البطانة الداخلية تغطي كامل الجدار الداخلي، من الأرضية إلى السقف، أو في الحالات الأخرى التي يكون فيها الفراغ بينها وبين الجدار الخارجي مغلقاً تماماً، تجهز البطانة الداخلية بحيث يستحيل إزاحتها أو تبديلها دون ترك آثار مرئية،

٢٠٠ إذا كانت البطانة دون الارتفاع الكامل والفراغات بينها وبين الجدار الخارجي غير مغلقة تماماً، وفي جميع الحالات الأخرى حيث تحدث فراغات في بنية الحاوية، ينبغي إبقاء عدد مثل هذه الفراغات عند أدنى حد ويجب أن يكون الوصول إلى هذه الفراغات سهلاً لأغراض التفتيش الجمركي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

تعليق على الفقرة ٢ من المادة ٢

إزاحة الأجزاء الهيكلية المحفوفة

ينبغي إبقاء عدد الأجزاء الهيكلية من الحاويات ذات الفراغات المغلقة، مثل الدعائم المحفوفة، عند الحد الأدنى وإزالتها بالتدرج في تصميم حاويات جديدة، وذلك باستخدام دعائم مفتوحة المظهر الجانبي حيثما أمكن. وإذا حدث، لأسباب تتعلق بالتنشيد، استعمال فراغات مغلقة في الأجزاء الهيكلية من الحاويات، فإنه يجوز السماح بفتح ثقب يقصد منها تسهيل إجراء التفتيش الجمركي على الأجزاء المحفوفة. وينبغي تدوين ثقب التفتيش هذه في إطار البند ٩ من النموذج الثاني أو البند ٧ من النموذج الثالث في شهادة التصديق على الحاويات (الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية).

{الوثيقة TRANS/WP.30/151، الفقرات ٣٣-٣٧؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/33، المرفق ٧}

٣- يجوز السماح بنوافذ في الأجزاء القابلة للتفكيك المحددة في المذكرة التفسيرية ٠-١ (ي) للمرفق ٦ بالاتفاقية، بشرط أن تكون مصنوعة من مواد ذات قوة كافية ولا يمكن إزاحتها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة بجلاء. ومع ذلك يمكن السماح باستعمال الزجاج. لكن، إذا كان الزجاج المستعمل غير زجاج الأمان، فإنه يجب تزويد النوافذ بشبكة معدنية مثبتة بحيث لا يمكن إزاحتها من الخارج؛ ولا تتجاوز فتحات الشبكة ١٠ ملمترات. ولا يسمح بفتح نوافذ في الحاويات كما هو موضح في المادة ١ (ي) من الاتفاقية، في غير الأجزاء القابلة للتفكيك حسب المنصوص عليه في المذكرة التفسيرية ٠-١ (ي) للمرفق ٦ بالاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤}

المادة ٣

الحاويات القابلة للطي أو التفكيك

تخضع الحاويات القابلة للطي أو التفكيك لأحكام المادتين ١ و ٢ من هذه اللائحة؛ هذا بالإضافة إلى أنها تكون مزودة بجهاز رابط يعلق مختلف الأجزاء مع بعضها البعض ما أن يتم تشييد الحاوية. ويجب أن يكون هذا الجهاز للربط بمسامير ملولبة قابلاً لحتم الجمارك إذا كان قائماً على السطح الخارجي للحاوية حين تشييدها.

المادة ٤

الحاويات المغلفة

١- تنطبق أحكام المواد ١ و ٢ و ٣ من هذه اللائحة على الحاويات المغلفة حيثما كان هذا التطبيق ممكناً. هذا بالإضافة إلى أن هذه الحاويات يجب أن تمتثل لأحكام هذه المادة.

٢- يكون الغلاف مصنوعاً من قماش القنب القوي أو من قماش مغطى بالبلاستيك أو معالج بالمطاط وذا قوة كافية وغير مطاط. ويكون في حالة جيدة ومصنوعاً بطريقة تجعل من المستحيل، بعد تثبيت جهاز الإغلاق، الوصول إلى الشحنة دون ترك آثار مرئية بجلاء.

٣- إذا كان الغلاف مكوناً من عدة قطع، فسوف يتم طي أطرافها على بعضها وخباطتها معاً بدرزتين بينهما مسافة لا تقل عن ١٥ مليمترًا. وتكون الدرزتان مطابقتين للرسم التوضيحي رقم ١ الملحق بهذه اللائحة؛ لكن، إذا تبين، في حالة بعض أجزاء الغلاف (مثل الأطراف المتدللية والزوايا المدعمة، أنه لا يمكن تجميع القطع بتلك الطريقة فإنه يكفي طي طرف الجزء العلوي وخباطة الدرزتين كما هو مبين في الرسم التوضيحي رقم ٢ الملحق بهذه اللائحة. وتكون إحدى الدرزتين مرئية من الداخل فقط ويكون الخيوط المستعمل لتلك الدرزة من لون مختلف بوضوح عن لون الغلاف ذاته وعن لون الخيوط المستعمل للدرزة الأخرى. وتكون خباطة الدرزتين منجزة بآلة خباطة.

٤- إذا كان الغلاف مصنوعاً من قماش مغطى بالبلاستيك ومكوناً من عدة قطع، يجوز، كحلّ بديل، لحامها مع بعضها البعض على النحو المبين في الرسم التوضيحي رقم ٣ الملحق بهذه اللائحة. وتتداخل أطراف القطع بما لا يقل عن ١٥ مليمترًا. ويتم دمج القطع مع بعضها بصهرها فوق عرض التداخل بكامله. ويغطي طرف الغلاف الخارجي بشريط من البلاستيك لا يقل عرضه عن ٣ مليمترات يتم لصقه بعملية اللحام ذاتها. وسيكون لشريط البلاستيك وعلى عرض ٣ مليمترات على كل من جانبيه نقش بارز منتظم واضح المعالم مطبوعاً عليه. وتكون القطع ملحومة بطريقة تحول دون فصلها وإعادة وصلها دون ترك آثار واضحة بجلاء.

تعليقات على الفقرة ٤ من المادة ٤

شريط من البلاستيك

إن الاشتراط الخاص بشريط البلاستيك ضروري لأغراض الأمان الجمركي. وبالتالي لا يسمح بالاستغناء عنه.

{الموثيقة TRANS/GE.30/17، الفقرة ٩٩؛ والموثيقة TRANS/WP.30/141، الفقرة ٣٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣}

تداخل أطراف قطع الغلاف

مع أن تداخل أطراف قطع الغلاف بما لا يقل عن ١٥ مليمترًا يكون كافياً لأغراض الأمان الجمركي، فإنه يجوز قبول تداخل يبلغ ٢٠ مليمترًا فأكثر وقد يكون ضرورياً لأسباب تقنية رهناً بنوع قماش الغلاف والنحامه.

{الموثيقة TRANS/WP.30/162، الفقرتان ٦٤ و٦٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37، المرفق ٦}

طرق لحام قطع الغلاف

إن طرق لحام قطع الغلاف المعترف بها باعتبارها آمنة جمركياً إذا طبقت وفقاً لأحكام المرفق ٢ بالاتفاقية، تشمل "طريقة الدمج بالصهر"، حيث يتم دمجها بصهرها باستعمال درجات حرارة عالية و"طريقة الذبذبة العالية" حيث يتم لحام قطع الأغلفة باستعمال درجات ذبذبة عالية وضغط عال.

{الموثيقة TRANS/WP.30/162، الفقرتان ٦٤ و٦٥؛ والموثيقة TRANS/WP.30/AC.2/37، المرفق ٦}

٥- تجرى الإصلاحات وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الرسم التوضيحي رقم ٤ الملحق بهذه اللائحة. وتكون الأطراف مطوية على بعضها البعض. وتتم خياطتها معاً بدرزتين بينهما ١٥ مليمترًا على الأقل. ويكون لون الخيط المرئي من الداخل مختلفاً عن لون الخيط المرئي من الخارج وعن لون الغلاف ذاته. وتتم خياطة جميع الدرزات بألة الخياطة. وحينما يجري إصلاح غلاف متلف قرب الأطراف بتبديل الجزء التالف برقعة، فإنه من الممكن أيضاً وضع الدرزة وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من هذه المادة والرسم التوضيحي رقم ١ الملحق بهذه اللائحة. ومن الممكن كحل بديل إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك وفقاً للطريقة الوارد وصفها في الفقرة ٤ من هذه المادة. ولكن يجب في هذه الحالة إلصاق شريط البلاستيك على جانبي الغلاف كليهما مع تثبيت الرقعة على بطانة الغلاف.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

تعليقات على الفقرة ٥ من المادة ٤

إصلاح الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك

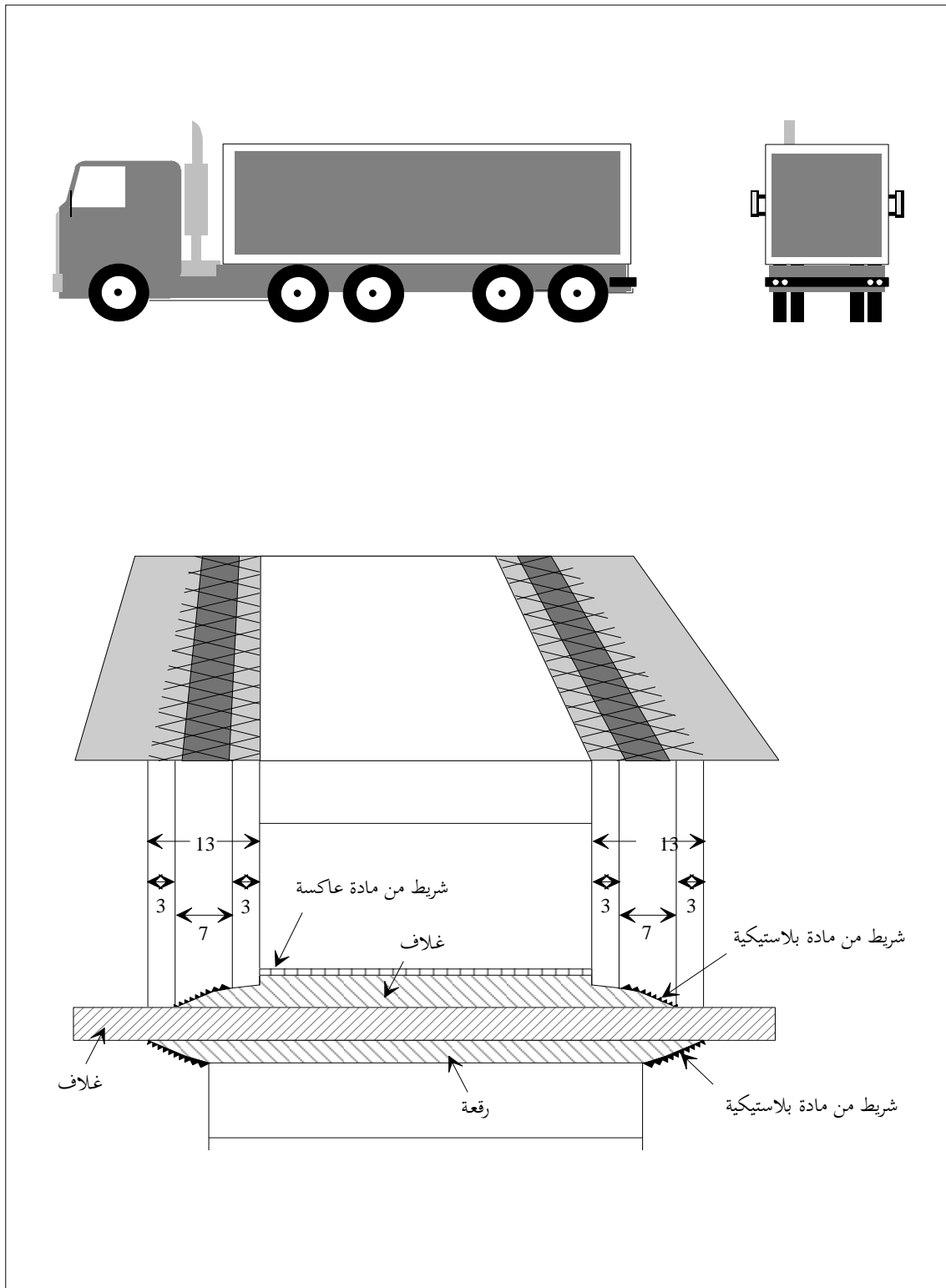
إن العملية التالية مسموح بها لإصلاح مثل هذه الأغلفة: يُستعمل الفينيل المسال تحت الضغط والحرارة لتثبيت القطعة على الغلاف بالذوبان. ومن الواضح الجلي في مثل هذه الحالات أنه يجب إلصاق شريط بلاستيك مطبوع بنقش بارز على طرف القطعة على جانبي الغلاف كليهما.

لم الوثيقة TRANS/GE.30/6، الفقرة ٤٠؛ والوثيقة TRANS/GE.30/GRCC/4، الفقرة ٣٣؛
والوثيقة TRANS/WP.30/141، الفقرة ٣٥؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣ {

شرائط من مادة عاكسة

إن استعمال الشرائط من مادة عاكسة التي يمكن نزعها، التي تغطي هيكل أغلفة الحاويات مسموح به مع ذلك إذا كانت ملحومة تماماً على الأغلفة المصنوعة من قماش مغطى بالبلاستيك ومثبتة وفقاً للاشتراطات الواردة في الفقرة ٥ من المادة ٣ من المرفق ٢ بالاتفاقية (انظر الرسم التوضيحي أدناه).

لم الوثيقة TRANS/WP.30/151، الفقرة ٤٠ {



٦- يتعين تثبيت الغلاف على الحاوية بما يضمن مراعاة الشروط الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من المادة ١ من هذه اللائحة مراعاة كاملة. ويمكن استخدام أي من الأساليب التالية:

(أ) يمكن تثبيت الغلاف بواسطة:

١٤٠ حلقات معدنية مثبتة على الحاويات،

٢٠٠ عروة على طول حاشية الغلاف،

٣٠٠ وصلة إغلاق تمر عبر الحلقات من فوق الغلاف وتبقى مرئية من الخارج بكامل طولها.

وينبغي أن يغطي الغلاف العناصر الصلبة من الحاوية بما لا يقل عن ٢٥٠ مليمترًا مقاسة من مركز حلقات التثبيت، ما لم يمنع تصميم بناء الحاوية في حد ذاته من الوصول بأي شكل من الأشكال إلى البضائع.

مذكرة توضيحية بشأن الفقرة ٦ (أ) من المادة ٤

الرسم التوضيحي الملحق بالمرفق ٧ من الجزء الثالث، يعرض مثالاً لجهاز تثبيت الأغلفة حول الزوايا 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 ٦ المرفق بهذه اللائحة).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

٧- يكون الغلاف مدعوماً ببنية فوقية ملائمة (أعمدة وجوانب وأقواس وألواح إلخ).

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

تعليق على الفقرة ٧ من المادة ٤

دعامات للأغلفة

في بعض الأحيان تكون الأعمدة الداعمة للغلاف مجوفة ومن الممكن استعمالها كمخرباً. وهي على أية حال قابلة دائماً للتفتيش كما هو الحال بالنسبة لكثير من الأجزاء الأخرى. وفي هذه الظروف، يجوز السماح باستعمال دعامات مجوفة.

لم الوثيقة TRANS/GE.30/14، الفقرة ٩٠؛ والوثيقة TRANS/GE.30/12، الفقرتان ١٠٠

و ١٠١؛ والوثيقة TRANS/GE.30/6، الفقرة ٤١؛ والوثيقة TRANS/WP.30/141، الفقرة ٣٥؛

والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/31، المرفق ٣

٨- لا تتجاوز المسافات بين الحلقات والمسافات بين الفتحات ٢٠٠ ملليمتر. ويجوز مع ذلك أن تكون المسافات أكبر. لكن لا تتجاوز ٣٠٠ ملليمتر بين الحلقات والفتحات على كل من جانبي العمود إذا كان تشييد الحاوية والغلاف يمنع تماماً الوصول إلى داخل الحاوية. وتكون الفتحات مدعمة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.8، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٧}

٩- تُستخدم أدوات الربط التالية:

- (أ) حبال من السلك الفولاذي لا يقل قطرها عن ٣ ملليمترات، أو
- (ب) حبال من القنب الهندي أو قنب السيزال لا يقل قطرها عن ٨ ملليمترات ومغطاة بكساء في غلاف شفاف من بلاستيك غير مطاط؛ أو
- (ج) حبال تتكون من مجموعات من الألياف البصرية الملفوفة في غلاف فولاذي ملوي ملفوف في غلاف شفاف من بلاستيك غير مطاط؛ أو
- (د) حبال تتكون من لب نسيجي محاط بما لا يقل عن أربع جدائل من أسلاك الفولاذ لا غير تغطي اللب بالكامل، شريطة ألا يقل قطر الحبال عن ٣ ملليمترات (دون حساب الغلاف الشفاف إن وجد).

ويجوز وفقاً للفقرة ٩ (أ) أو (د) من هذه المادة أن تكون الحبال ملفوفة في غطاء شفاف من بلاستيك غير مطاط.

أما في الحالات التي تحتم تثبيت الغلاف على الإطار في جهاز تشييد متطابق من النواحي الأخرى مع أحكام الفقرة ٦ (أ) من هذه المادة، فإنه يمكن استعمال سير جلدي كأداة ربط (وهناك مثال لجهاز تشييد من هذا النوع مبين في الرسم التوضيحي رقم ٧ الملحق بهذا المرفق). ويجب أن يتطابق السير الجلدي مع المتطلبات المنصوص عليها في الفقرة ١١ (أ) (٣) فيما يتعلق بمادة صنعه وأبعاده وشكله.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.11، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٨٩؛ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.17، وقد دخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤؛ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.25، ودخل حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥}

تعليق على الفقرة ٩ من المادة ٤

استعمال حبال الربط

من الممكن في جهاز التشييد هذا استعمال حبل مكون من قطعتين بدلاً من سير جلدي.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/125، الفقرة ٣٣؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/232، الفقرة ٣٤،

والمرفق؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91، الفقرة ٢٤}

١٠- يكون كل حبل كاملاً في قطعة واحدة وله قطعة طرفية معدنية على كل طرف. وتسمح كل قطعة طرفية بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. وتشمل أداة ربط كل قطعة طرفية معدنية برشاماً مجوفاً يمر خلال الحبل لكي يسمح بإدخال خيط أو شريط الختم الجمركي. ويبقى الحبل مرئياً على كل من جانبي البرشام المجوف لكي يتسنى التأكد من أن الحبل كامل في قطعة واحدة (انظر الرسم التوضيحي رقم ٥ الملحق بهذه اللائحة).

١١- يتم وصل السطحين معاً عند الفتحات الموجودة في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ. ويمكن استخدام الأسلوبين التاليين:

(أ) يكون لطرفي الغلاف تداخل ملائم. ويكون الطرفان مربوطين أيضاً بواسطة:

١٦ رفرة مخاطة أو ملحومة وفقاً للفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة،

٢٢ حلقات وثقوب مستوفية لشروط الفقرة ٨ من هذه المادة، وتكون الحلقات مصنوعة من معدن،

٣٣ سير جلدي مصنوع من مادة ملائمة وفي قطعة واحدة وغير مطاط ويعرض لا يقل عن ٢٠ مليمتراً وسمك لا يقل عن ٣ مليمترات، يمر عبر الحلقات ويربط طرفي الغلاف مع الرفرة. ويتم تثبيت السير الجلدي داخل الغلاف وتزويده بما يلي:

إما بثقب يستوعب الحبل المذكور في الفقرة ٩ من هذه المادة؛ أو

بثقب يمكن وصله إلى الحلقة المعدنية المذكورة في الفقرة ٦ من هذه المادة، أو تثبيته بالحبل المشار إليه في الفقرة ٩ من هذه المادة.

ولن تكون هناك حاجة إلى رفرة إذا تم تركيب جهاز خاص، مثل لوح حاجز، يمنع الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار مرئية بوضوح، كما لن يشترط وجود رفرة للحاويات ذات الغلاف المنزلق. ولا يلزم كذلك إضافة رفرة للحاويات ذات الأغلفة المنزلقة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٢؛

التعديل ECE/TRANS/17/Amend.20، ودخل حيز النفاذ في ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠١}

(ب) جهاز إغلاق خاص يُبقي أطراف الغلاف مغلقة بإحكام حينما تكون الحاوية مغلقة ومختومة. ويكون هذا الجهاز مزوداً بفتحة تمر عبرها الحلقة المعدنية المذكورة في الفقرة ٦ من هذه المادة ويتم التثبيت بالحبل المذكور في الفقرة ٩ من هذه المادة. ويرد وصف هذا الجهاز في الرسم التوضيحي رقم ٨ الملحق بهذا المرفق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.14، ودخل حيز النفاذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٢}

١٢- أما علامات الهوية، التي يجب أن تظهر على الحاوية، ولوحة التصديق المنصوص عليها في الجزء الثاني من هذا المرفق، فيجب ألا يغطيها الغلاف مهما كانت الظروف.

المادة ٥

الحاويات ذات الأغلفة المنزلفة

١- تنطبق، حسب الاقتضاء، أحكام المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ من هذه اللائحة على الحاويات ذات الأغلفة المنزلفة. وبالإضافة إلى ذلك، تمثل هذه الحاويات لأحكام هذه المادة.

٢- تستوفي الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وسائر الأجزاء المكونة للحاوية إما الاشتراطات الواردة في الفقرات ٦ و ٨ و ٩ و ١١ من المادة ٤ من هذه اللائحة وإما الاشتراطات المحددة في الفقرات الفرعية ١٦ إلى ٢٦ أدناه.

١٦ يتم تجميع الأغلفة المنزلفة والأرضية والأبواب وسائر الأجزاء المكونة للحاوية على نحو يتعذر معه فتحها أو إغلاقها دون ترك آثار واضحة.

٢٤ 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 ٥٠ مليمترًا. ويجب ألا تتجاوز الفتحة الأفقية بين الغطاء والأجزاء الصلبة من الحاوية ١٠ مليمترات مقاسة بالتعامد مع المحور الطولاني للحاوية في أي مكان بعد إغلاقها وختمها لأغراض جمركية.

٣٣ 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 ٩ الملحق بهذه اللائحة.

٤٤ يجب ألا تتجاوز المسافة الأفقية بين الحلقات المستخدمة لأغراض جمركية والموجودة على الأجزاء الصلبة من الحاوية ٢٠٠ مليمتر. ولكن يجوز أن تكون المسافة الفاصلة بين الحلقات الموجودة على جانبي القوائم أكبر من ذلك على ألا تتجاوز ٣٠٠ مليمتر إذا كان تصميم الحاوية والأغلفة يمنع الوصول إلى الحاوية منعاً كلياً. وفي جميع الأحوال، يجب الامتثال للشروط المنصوص عليها في الفقرة الفرعية ٢٤ أعلاه.

٥٥ يجب ألا تتجاوز المسافة بين سيور الشد ٦٠٠ مليمتر.

٦٦ يجب أن تستوفي الأربطة المستخدمة في تثبيت الأغلفة إلى الأجزاء الصلبة من الحاوية الاشتراطات المنصوص عليها في الفقرة ٩ من المادة ٤ من هذه اللائحة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧}

المادة ٦

الحاويات ذات غلاف السقف المنزلق

١- تنطبق، حسب الاقتضاء، أحكام المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ من هذه اللائحة على الحاويات ذات غلاف السقف المنزلق. وبالإضافة إلى ذلك، تتمثل الحاويات لأحكام هذه المادة.

٢- يستوفي غلاف السقف المنزلق الشروط المحددة في الفقرات الفرعية من ١٠٠ إلى ٣٠٠ أدناه.

١٠٠ يتم تجميع غلاف السقف المنزلق إما بواسطة أجهزة لا يمكن تنحيتها أو تبديلها من الخارج دون ترك آثار واضحة، وإما بأساليب تفضي إلى بنية لا يمكن تغييرها دون ترك آثار واضحة.

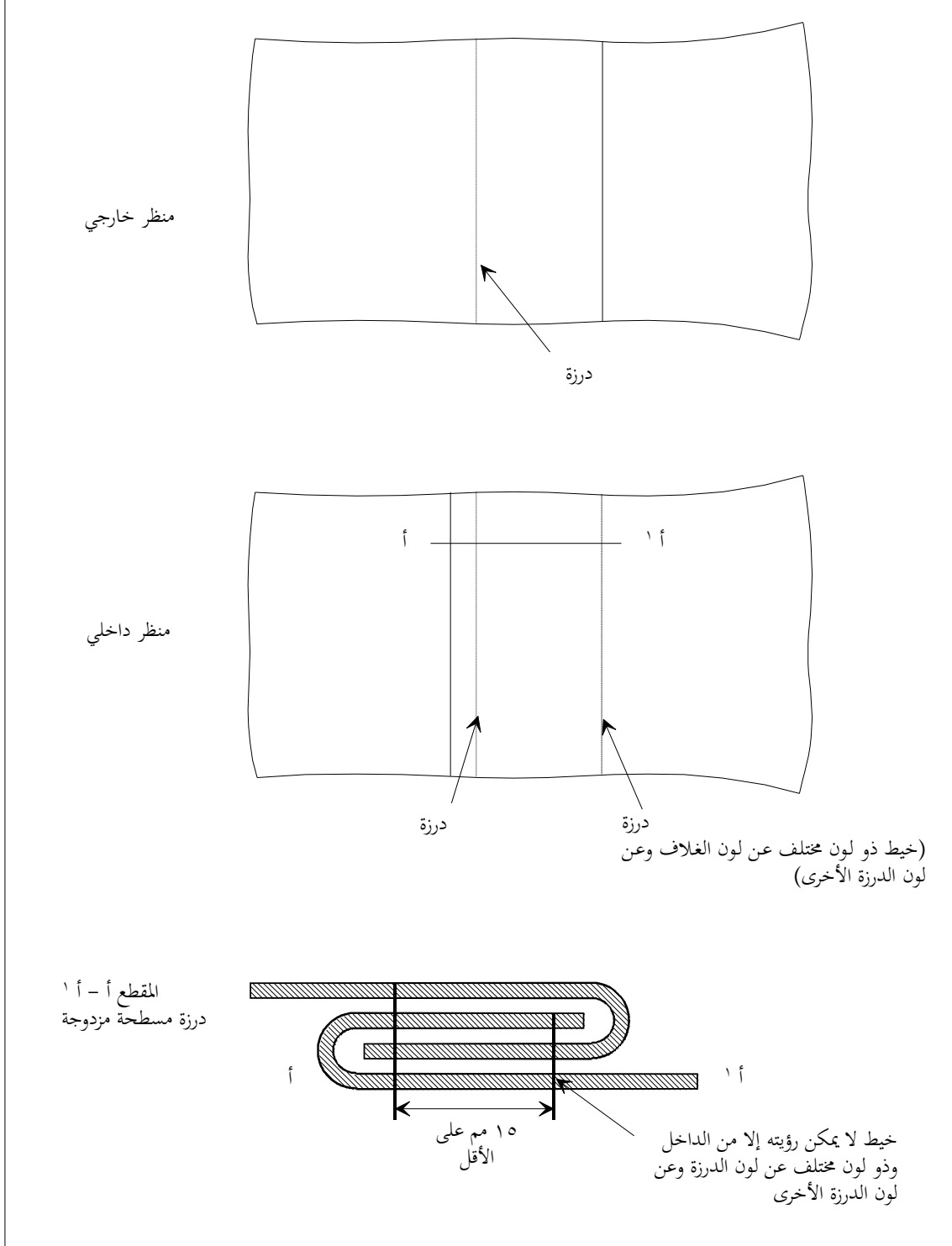
٢٠٠ يتداخل غلاف السقف المنزلق مع الجزء الصلب من السقف على الجانب الأمامي للحاوية بحيث يستحيل جذب الطرف العلوي للعارضة الأفقية. وعلى طول الحاوية، على جانبيها في حاشية غلاف السقف، يتم إدخال سلك فولاذي مسبق الإجهاد بطريقة يتعذر معها تنحيتها أو إدخاله من جديد دون ترك آثار واضحة. ويثبت غلاف السطح إلى الناقل المنزلق بحيث يستحيل تنحيته أو إعادة تثبيته دون ترك آثار واضحة.

٣٠٠ يتم تجميع نظام توجيه السقف المنزلق وأجهزة شد السقف المنزلق والأجزاء المتحركة الأخرى بطريقة يتعذر معها فتح أو إغلاق الأبواب والسقف والأجزاء المتحركة الأخرى من الخارج دون ترك آثار واضحة، بعد إغلاقها وختمها لأغراض جمركية. ويتم تجميع جهاز توجيه السقف المنزلق وأجهزة شد السقف المنزلق والأجزاء المتحركة الأخرى بطريقة يستحيل معها الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار واضحة بعد تثبيت أجهزة الإقفال.

ويرد في الرسم التوضيحي رقم ١٠ الملحق بهذه اللائحة مثال لنظام التثبيت الممكن.

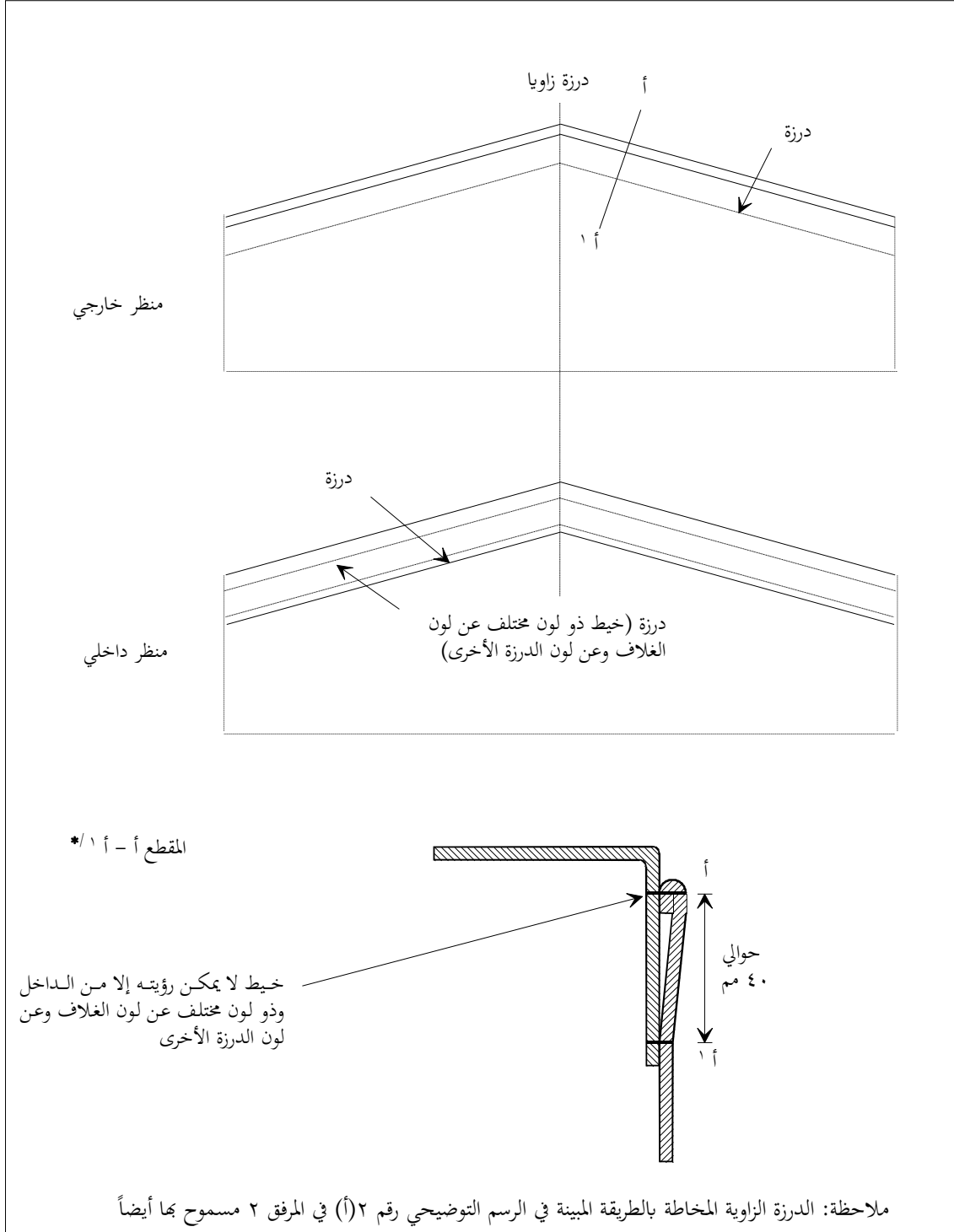
{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.33، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧}

الرسم التوضيحي رقم ١
الأغلفة المصنوعة من عدة قطع



الرسم التوضيحي رقم ٢

أغلفة مصنوعة من عدة قطع

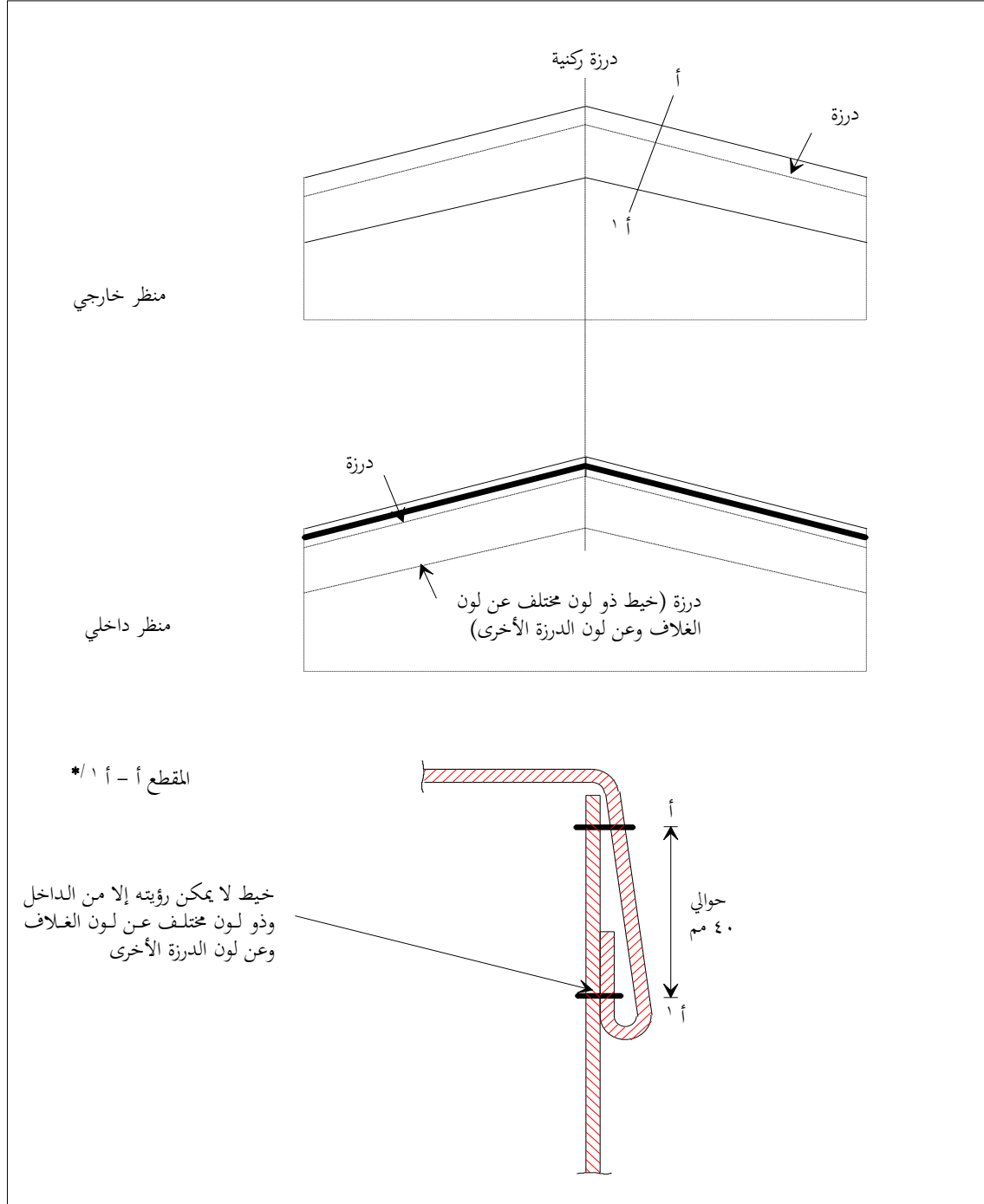


* يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغلاف وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من المادة ٣ من المرفق ٢.

تعليق

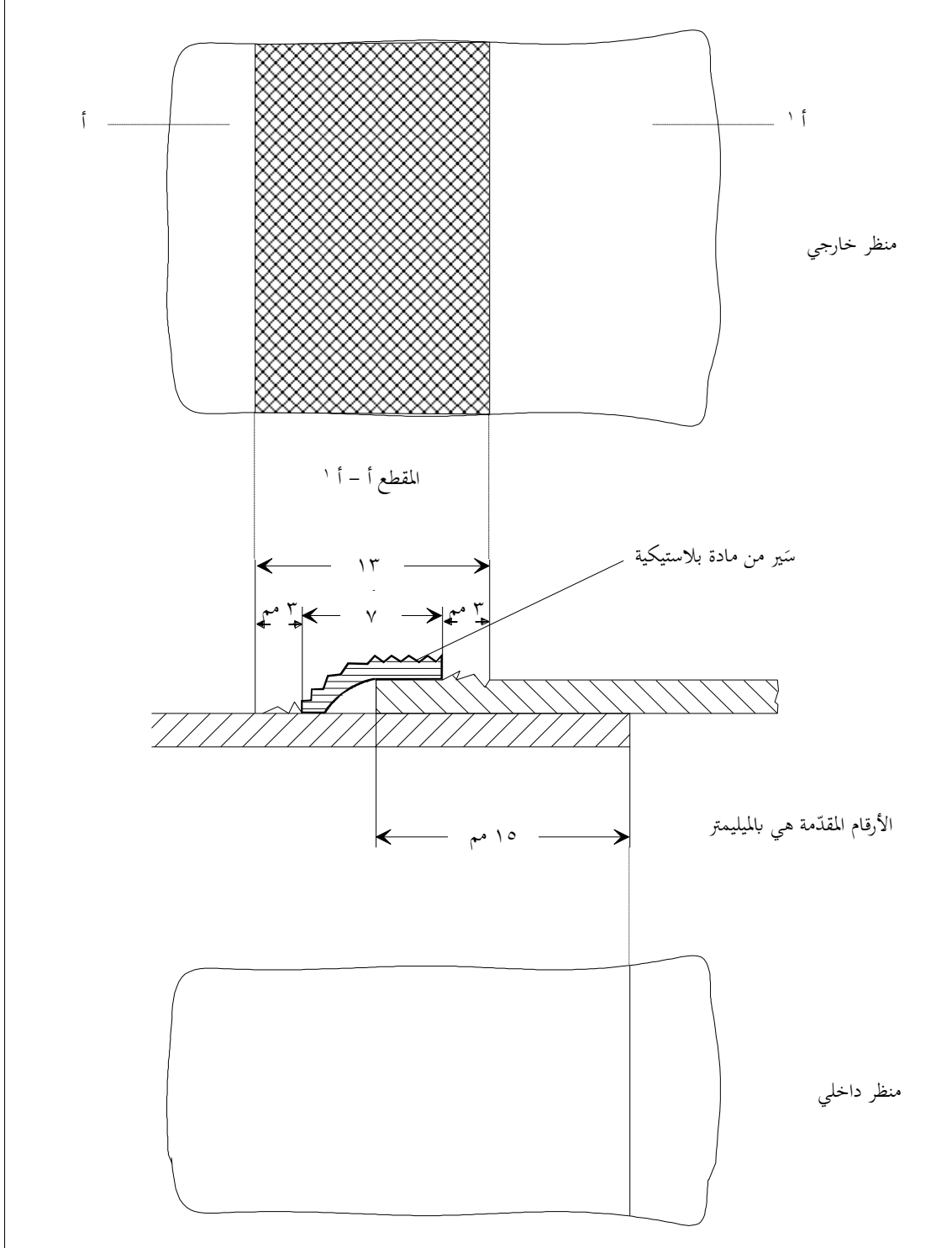
الرسم التوضيحي ٢ (أ) بالمرفق ٢ "أغلفة مصنوعة من عدة قطع مخاطة مع بعضها" مستنسخ هنا في المرفق ٧ كمثال للطريقة المصدق عليها لخياطة الدرزة الركنية وفقاً للملاحظة أعلاه

{ الوثيقة TRANS/WP.30/147، الفقرة ٣٢ }



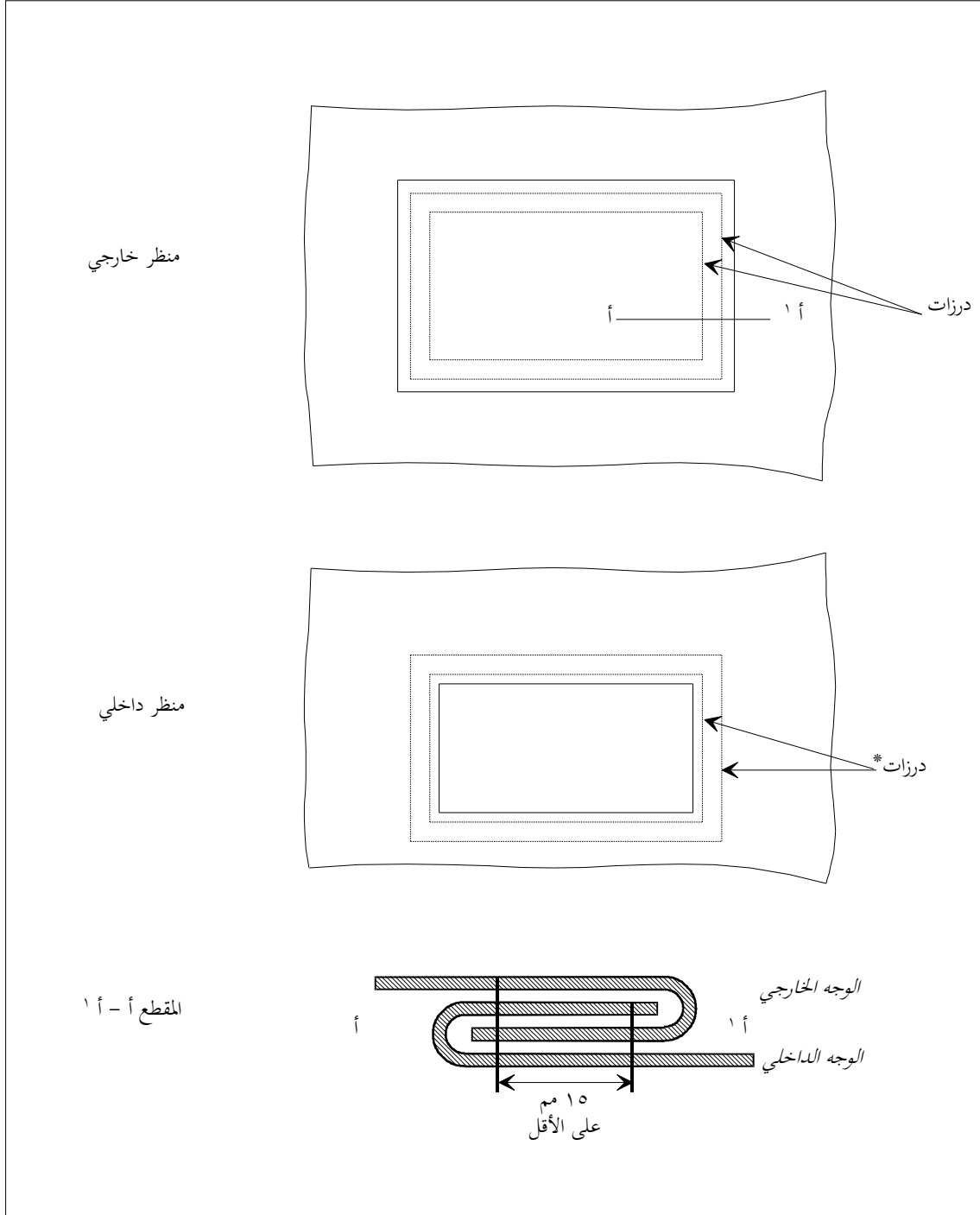
* يبين هذا الرسم التوضيحي الجزء العلوي المطوي من الغلاف وفقاً لأحكام الفقرة ٣ من المادة ٣ من المرفق ٢.

الرسم التوضيحي رقم ٣
أغلفة مصنوعة من عدة قطع



الرسم التوضيحي رقم ٤

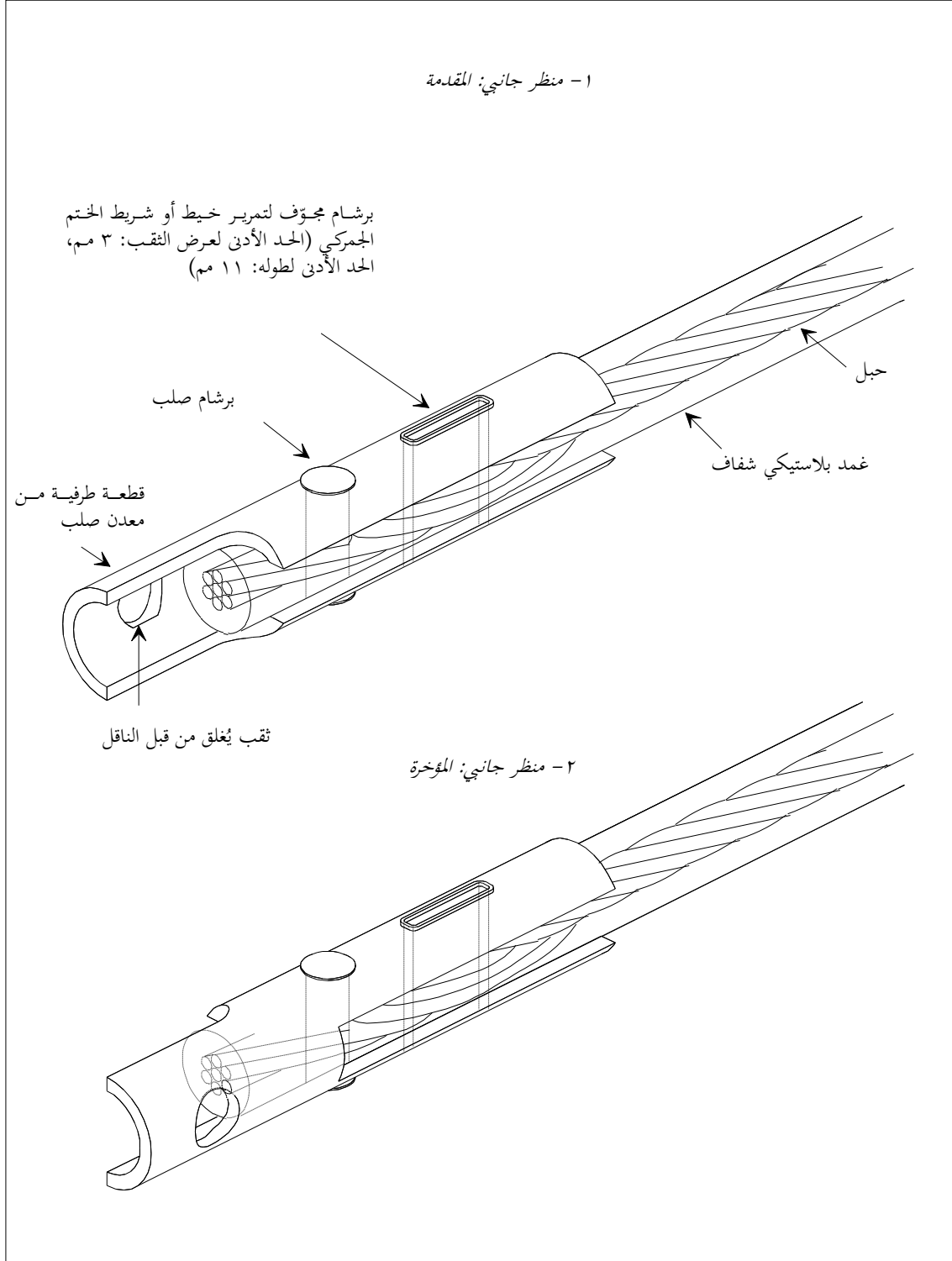
ترميم الغلاف



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

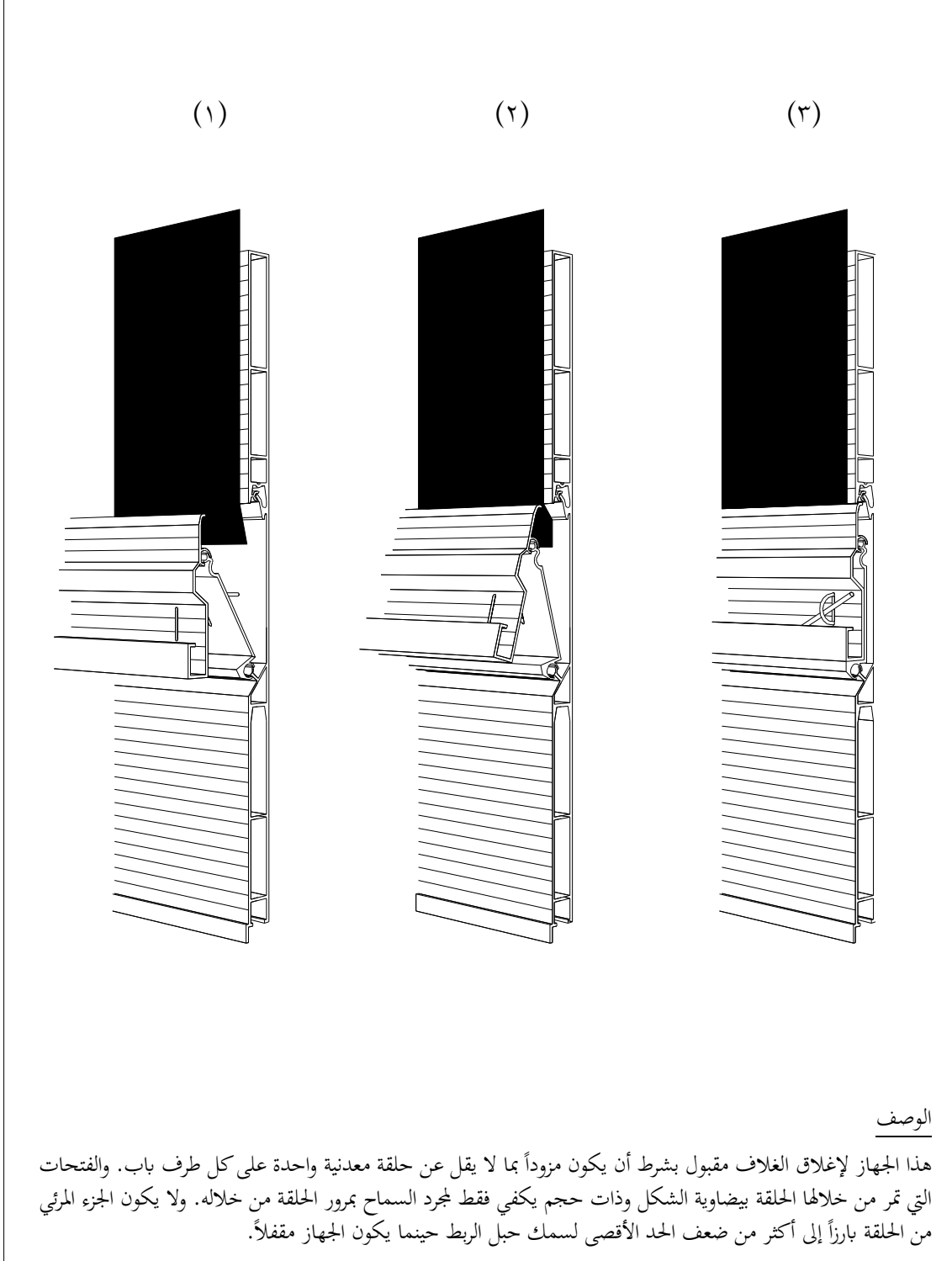
الرسم التوضيحي رقم ٥

عينة من القطعة الطرفية



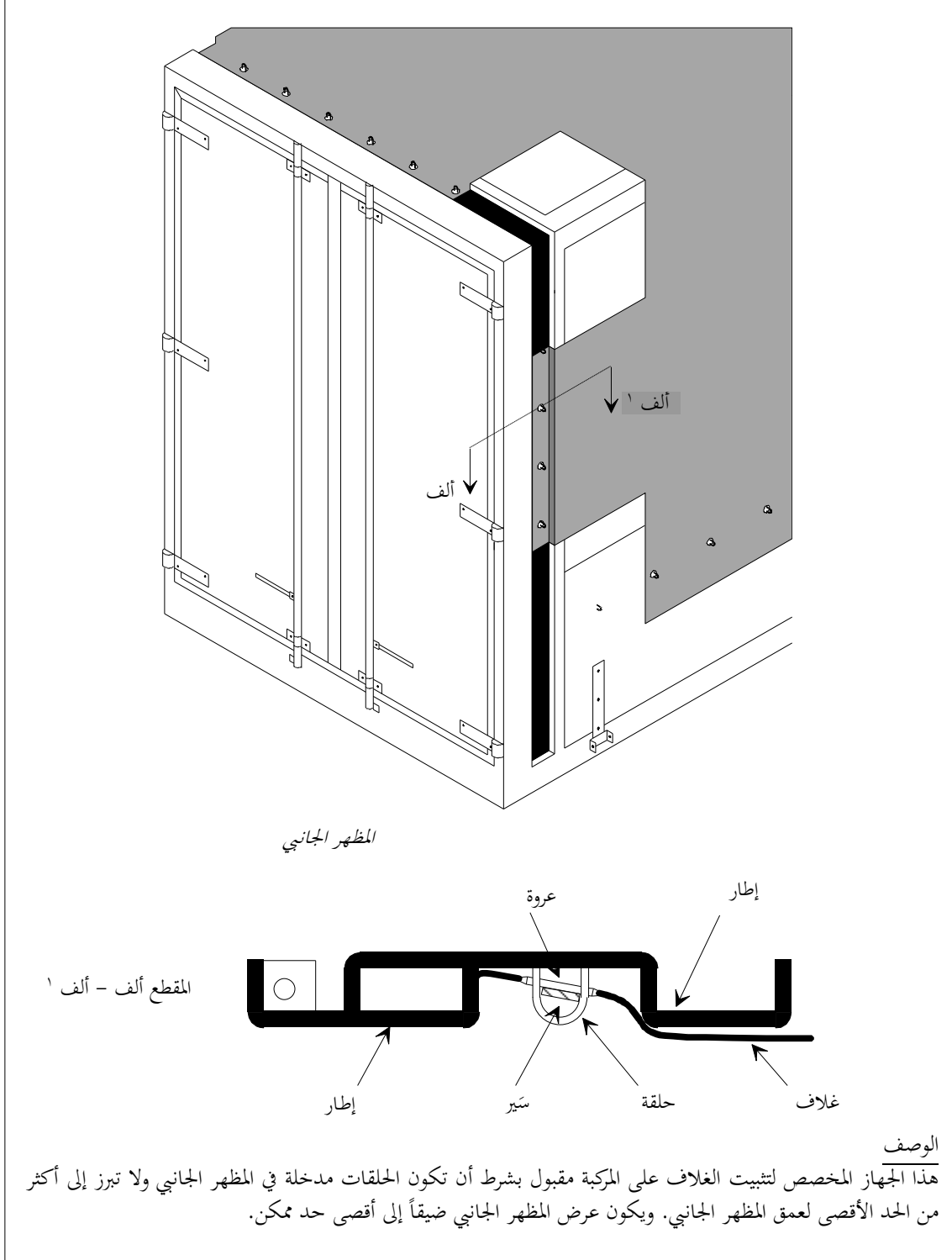
الرسم التوضيحي رقم ٦

مثال لجهاز إغلاق الغلاف



الرسم التوضيحي رقم ٧

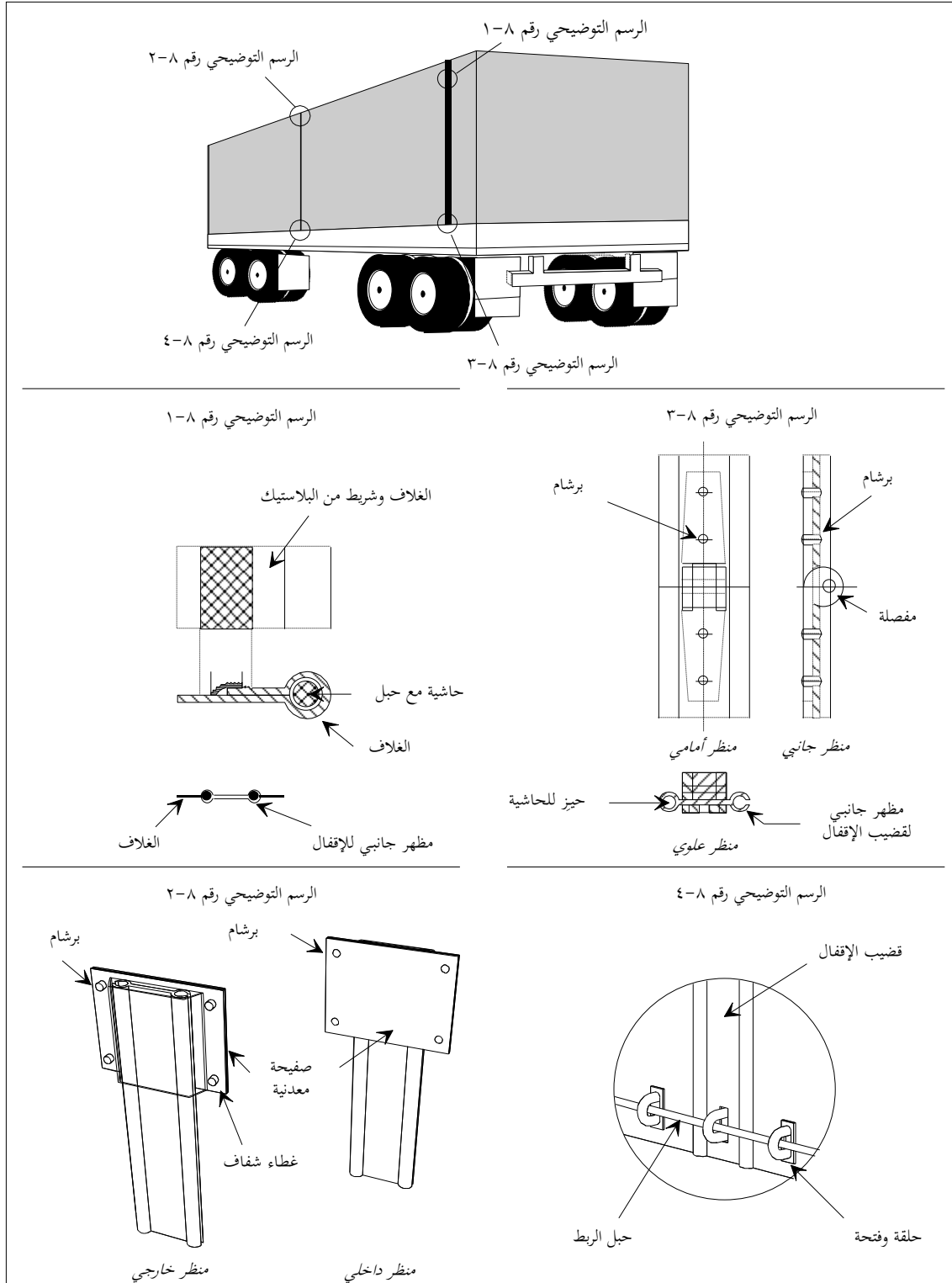
مثال للأغلفة المثبتة إلى أطر ذات شكل خاص



الرسم التوضيحي رقم ٨

جهاز إغلاق الغلاف عند الفتحات الخاصة بالشحن والتفريغ

{الوصف على الصفحة التالية}



الوصف

في جهاز الإغلاق هذا يتم الربط بين الطرفين على الفتحات في الغلاف المستعملة للشحن والتفريغ والتحامهما معاً بواسطة قضيب إغلاق من الألمنيوم. وفتحات الغلاف مزودة بحاشية على كامل طولها (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-١). وهذا يجعل من المستحيل جذب الغلاف إلى خارج جهاز قضيب الإغلاق. وتكون الحاشية قائمة على الخارج وملحومة وفقاً للفقرة ٤ من المادة ٣ من المرفق ٢ بالاتفاقية.

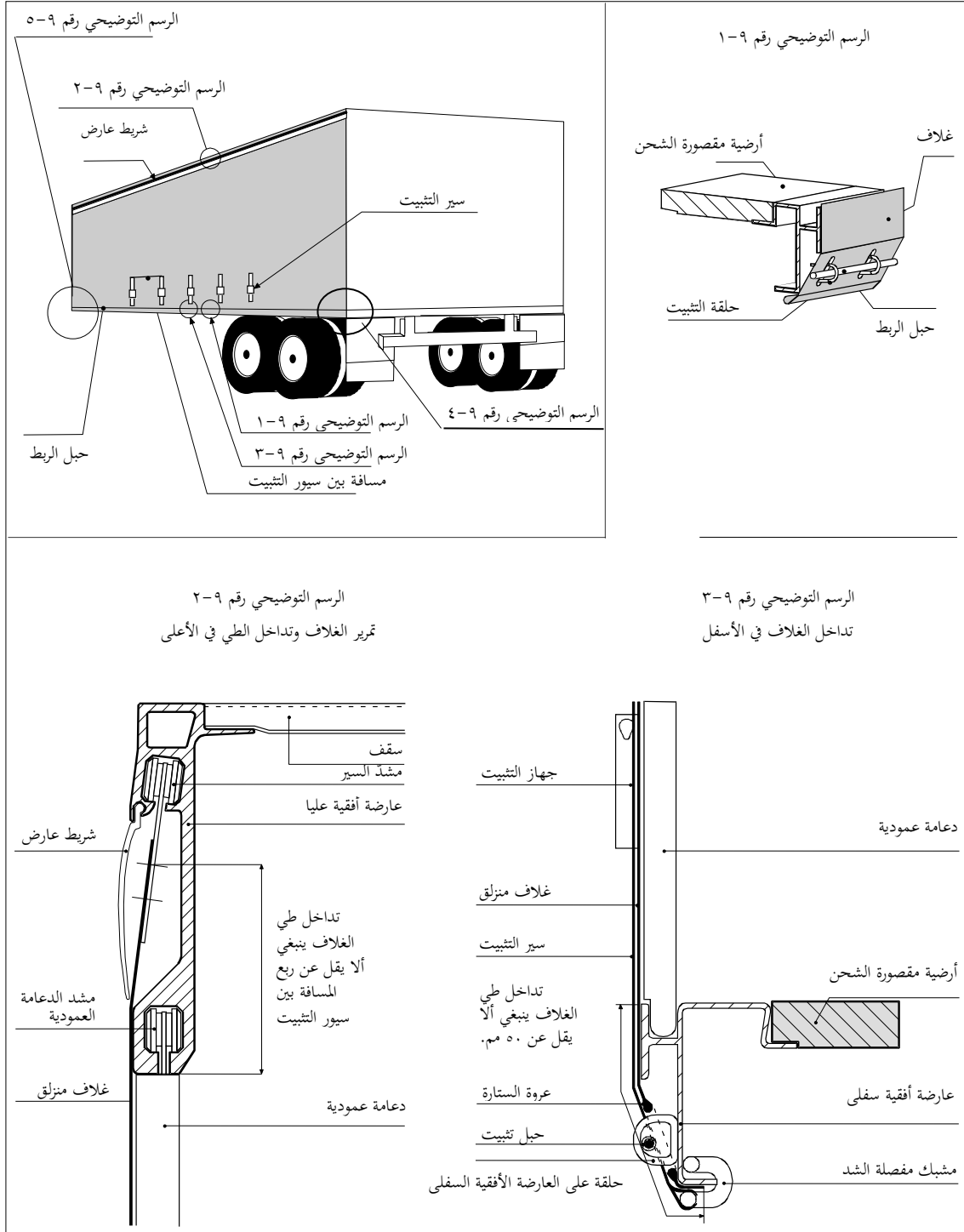
ويتم تمرير الطرفين في الجانبين المفتوحين على قضيب الإغلاق المصنوع من الألمنيوم وإزلاقهما في قناتين طوليتين متوازيتين ينبغي إغلاقهما عند طرفهما الأسفل. وحينما يكون قضيب الإغلاق في وضعه العلوي يلتحم طرفا الغلاف معاً.

وعند الطرف العلوي من الفتحة يتم وقف قضيب الإغلاق بغطاء شفاف من البلاستيك مثبت ببرشام على الغلاف (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٢). ويتكون قضيب الإغلاق من جزأين موصولين معاً بمفصلة مبرشمة لتيسير الطي من أجل تسهيل التثبيت والتنحية. ويجب أن تكون هذه المفصلة مصممة بطريقة لا تسمح بإزالة المسمار الدوار ما أن يتم إغلاق الجهاز (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٣).

وفي الجزء الأسفل من قضيب الإغلاق توجد فتحة تمر الحلقة من خلالها. وهذه الفتحة بوضعية الشكل وذات حجم يكفي فقط لتمرير الحلقة من خلالها (انظر الرسم التوضيحي رقم ٨-٤). ويتم جذب حبل الربط للنقل البري الدولي من خلال هذه الحلقة لتثبيت قضيب الإغلاق.

الرسم التوضيحي رقم ٩

مثال لنموذج بناء حاوية ذات أغلفة منزلة

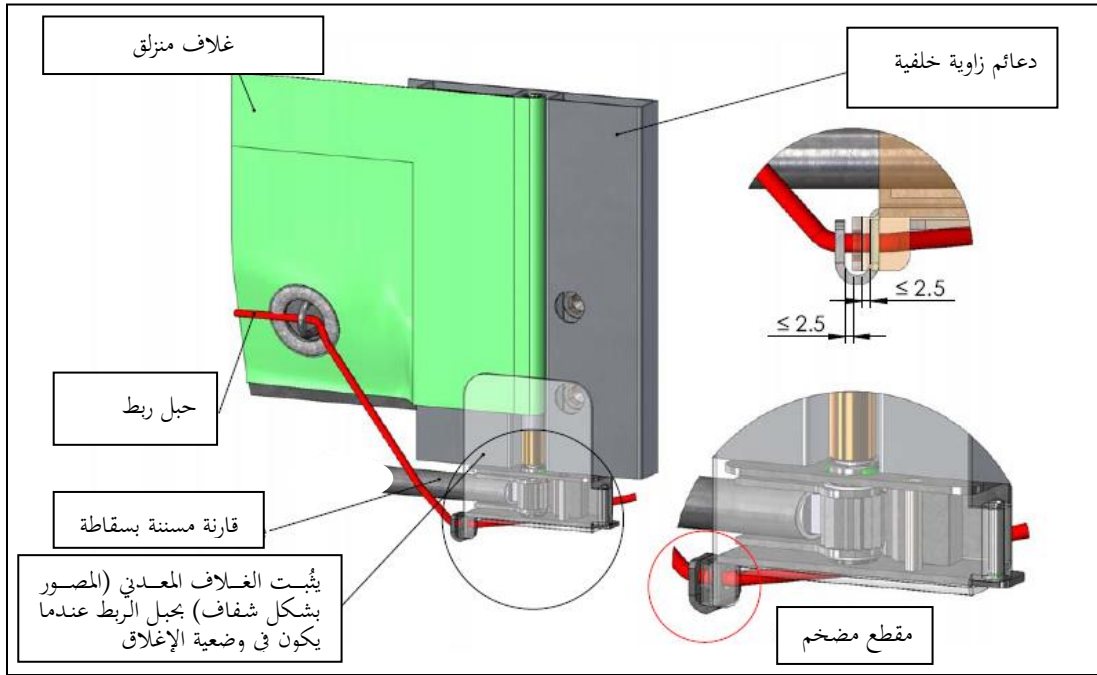


الرسم التوضيحي رقم ٩ (تابع)

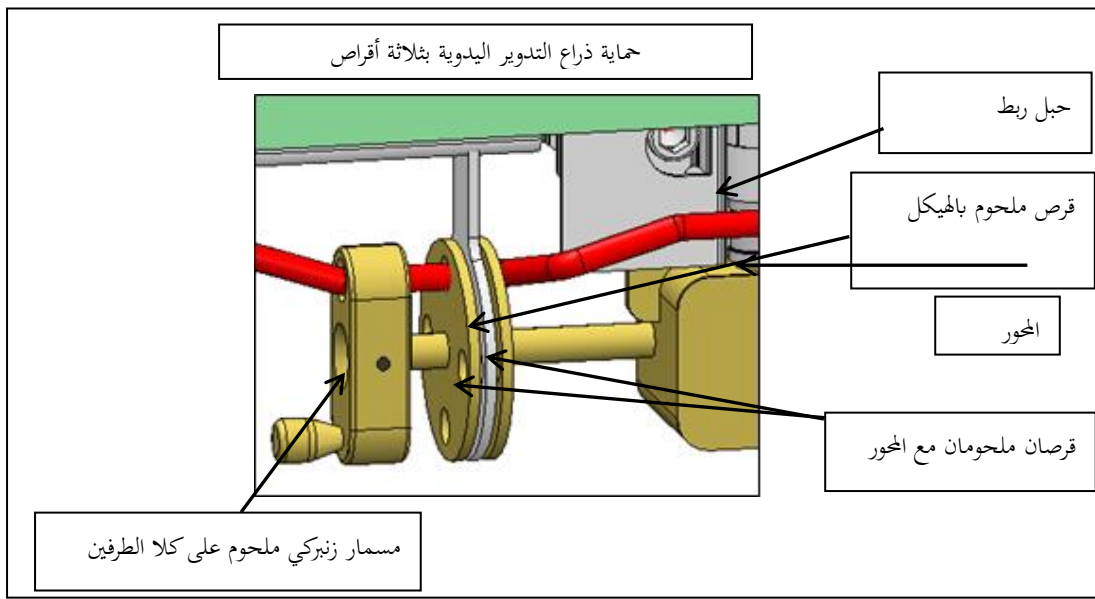
الرسم التوضيحي رقم ٩-٤

لإحكام ربط الأغلفة المنزلفة في الاتجاه الأفقي، تُستخدم قارنات مسننة بسقاطة (عادة في الطرف الخلفي من الحاوية). ويقدم هذا الرسم التوضيحي مثالين، هما المثال (أ) والمثال (ب)، يوضحان كيفية تثبيت القارنات المسننة أو علبة التروس.

(أ) تثبيت القارنات المسننة بسقاطة



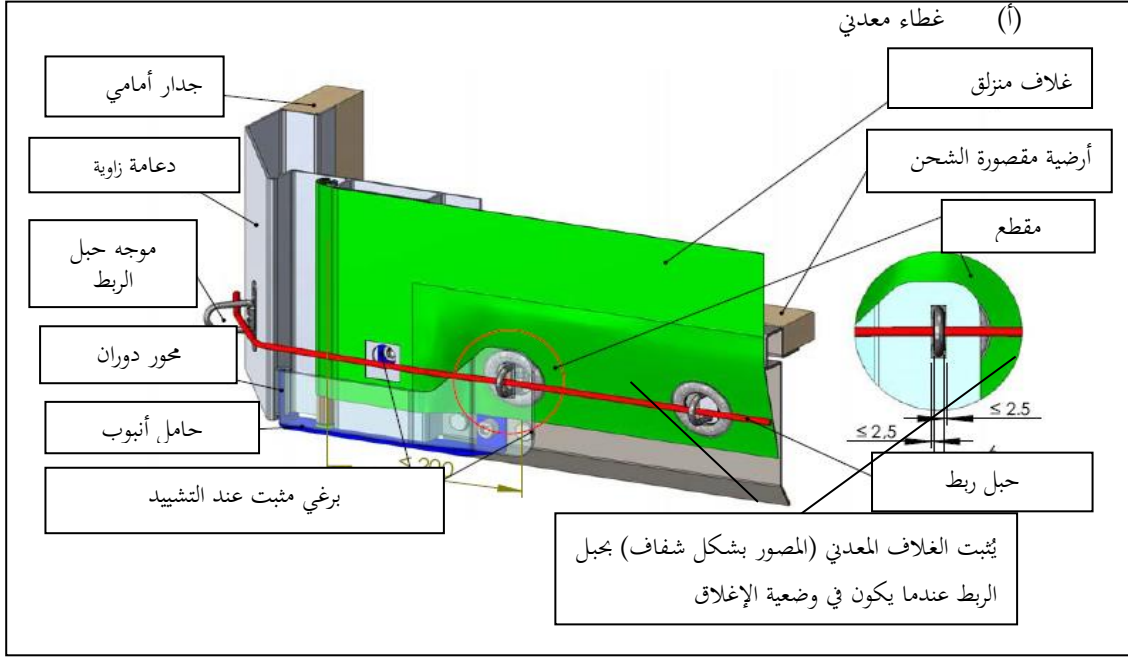
(ب) تثبيت علبة التروس



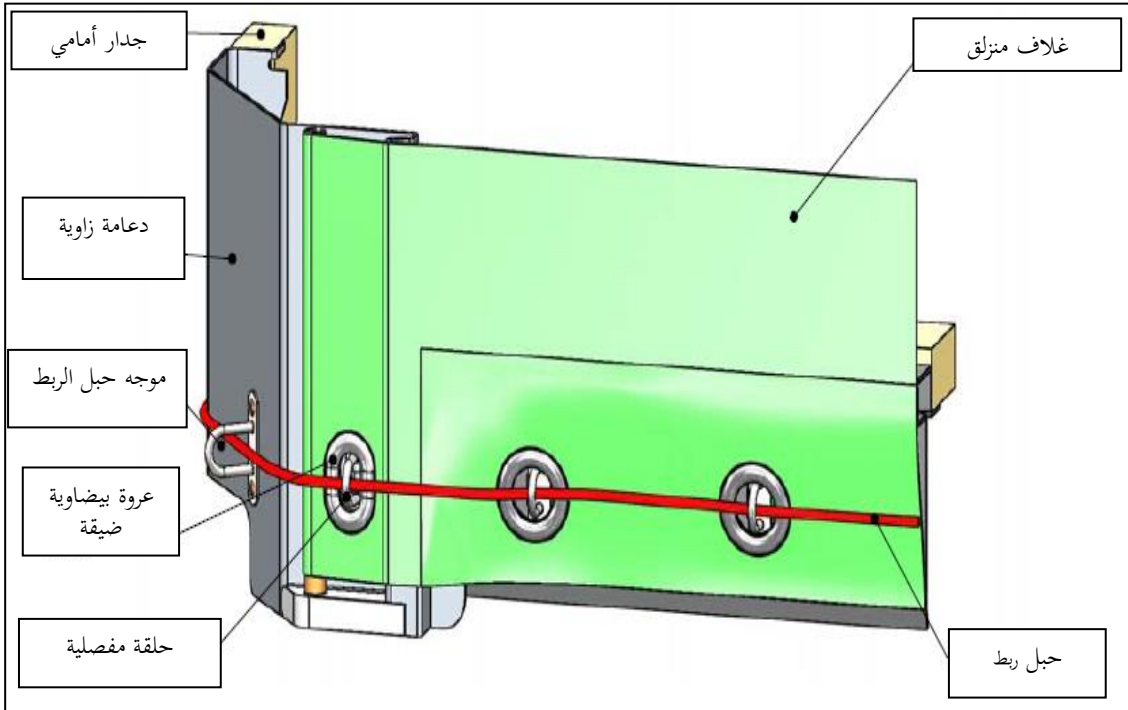
الرسم التوضيحي رقم ٩ (تابع)

الرسم التوضيحي رقم ٩-٥

لثبيت الغلاف المنزلق على الجانب الآخر (وهو عادة الجانب الأمامي للحاوية)، يمكن استخدام الأسلوبين (أ) أو (ب) التاليين

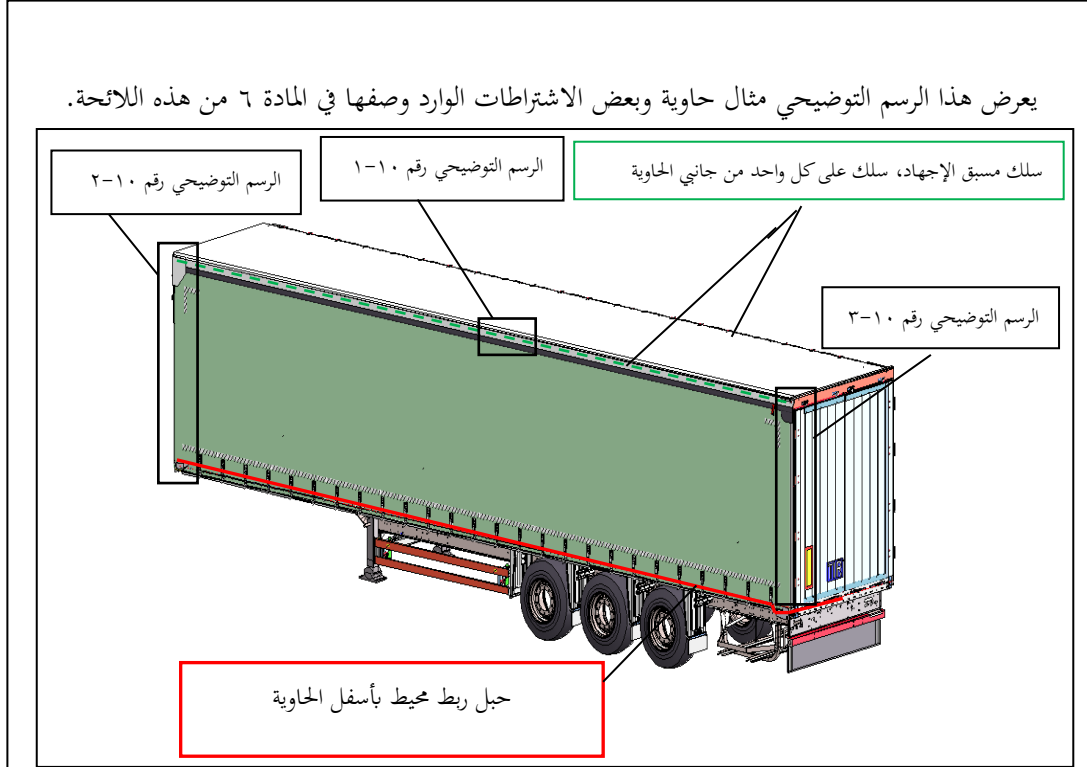


(ب) عروة بيضاوية ضيقة، أسلوب مانع الرفع بأنبوب الشد



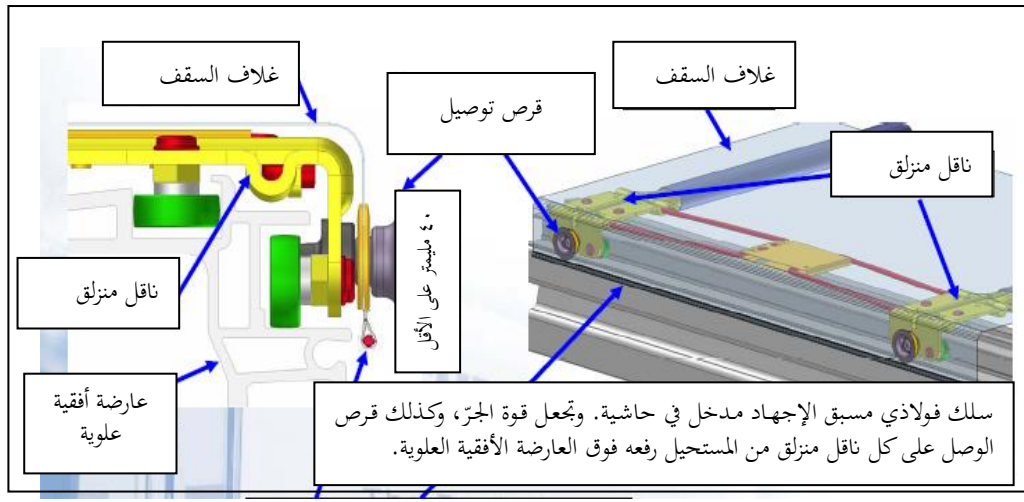
الرسم التوضيحي رقم ١٠

مثال لنموذج لتشييد حاوية ذات غلاف السقف المنزلق

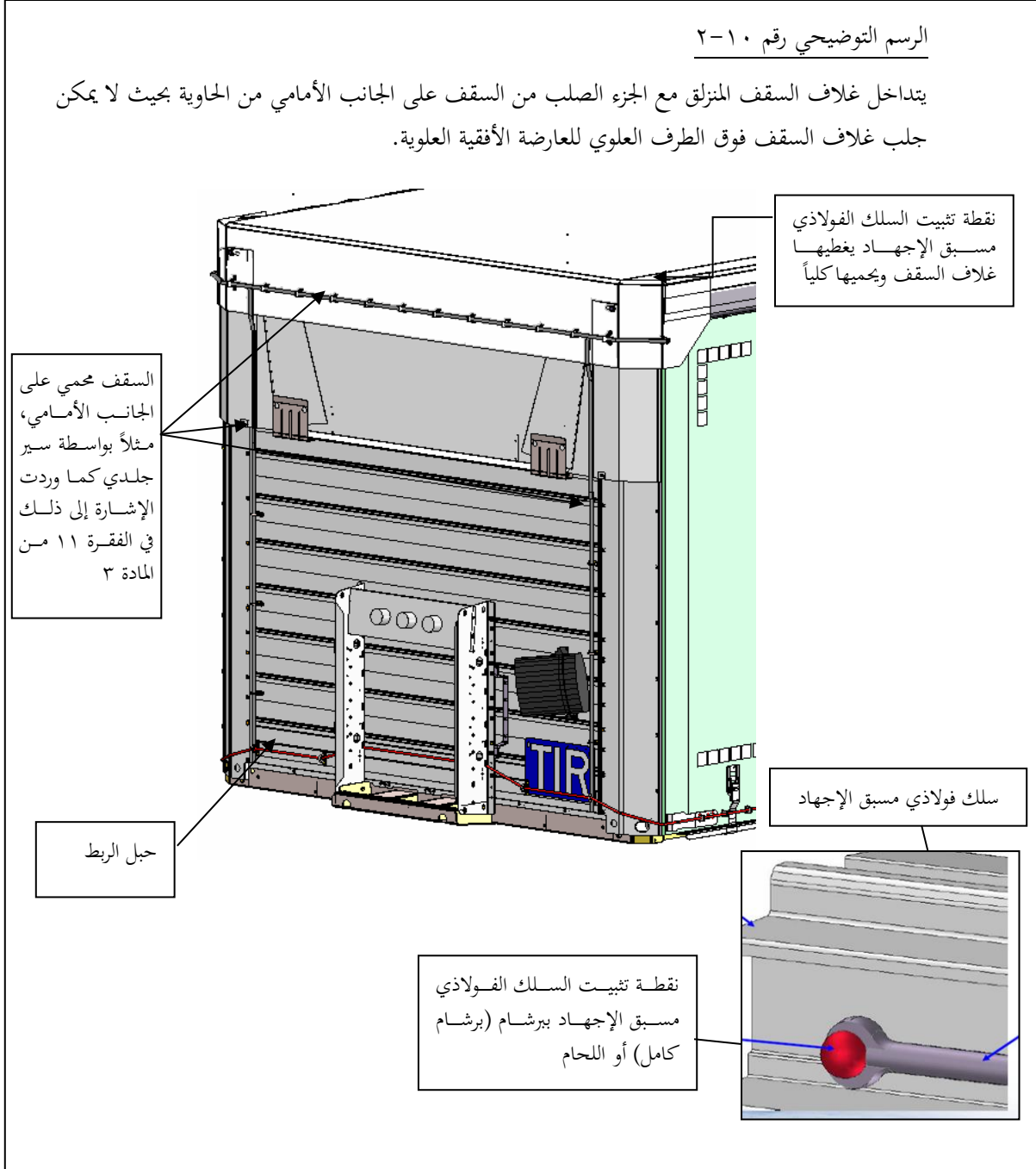


الرسم التوضيحي رقم ١-١٠

يثبت سلكان فولاذيان مسبقاً الإجهاد، مثبتان في حاشية، على جانبي الحاوية. ويثبت السلك الفولاذي مسبق الإجهاد إلى مقدمة الحاوية (انظر الرسم التوضيحي رقم ٢-١٠) ومؤخرتها (انظر الرسم التوضيحي رقم ٣-١٠). ويجعل كل من قوة الجرّ وقرص الوصل على كل ناقل منزلق من المستحيل رفع الحاشية بالسلك الفولاذي مسبق الإجهاد فوق العارضة الأفقية العلوية.



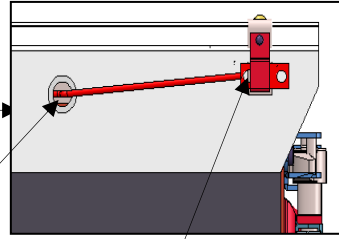
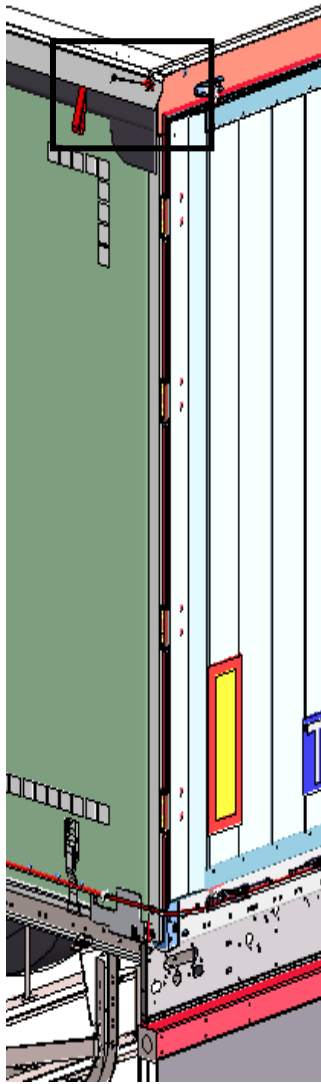
الرسم التوضيحي رقم ١٠ (تابع)



الرسم التوضيحي رقم ١٠ (تابع)

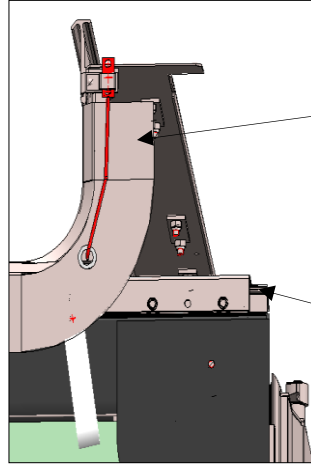
الرسم التوضيحي رقم ١٠-٣

في مؤخرة الحاوية، يُركَّب إلى السقف جهاز خاص، مثل عارضة، بما يمنع الوصول إلى الحاوية دون ترك آثار واضحة عندما تغلق الأبواب أو تختتم



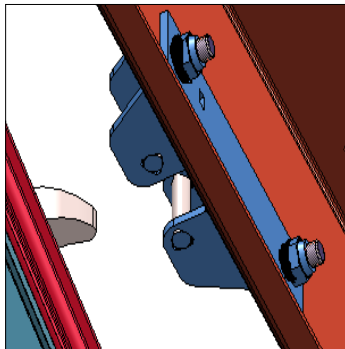
يُدخل سلك مسبق الإجهاد في حاشية

نقطة تثبيت السلك الفولاذي مسبق الإجهاد يغطيها غلاف السقف كلياً ويكون الغلاف المعدني محمياً عن طريق اللحام أو البرشمة (برشام كامل)



جهاز شد على آلية الرفع. وبطيء الجزء من السقف المزود بجهد الشد يصبح السلك الفولاذي مسبق الإجهاد تحت ضغط

ناقل منزلق من غلاف السقف (المغلق) مزود بجهاز إغلاق (في الداخل)



بإقفال الأبواب وختمها، تصبح التجهيزات آمنة جبركياً

الجزء الثانيالإجراءات اللازمة للتصديق على الحاويات الممتلئةللشروط التقنية المنصوص عليها في الجزء الأولأحكام عامة

- ١- يجوز التصديق على حاويات لتقوم بنقل البضائع تحت 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 لعدد معين من حاويات نت تفس النوع (الإجراءات اللازمة للتصديق في مرحلة تالية للصنع).

أحكام مشتركة بين إجراءات التصديق

- ٢- على السلطة المختصة المسؤولة عن منح التصديق أن تصدر إلى مقدم الطلب، بعد التصديق، شهادة تصديق صالحة، حسب الحالة، إما لسلسلة غير محدودة من الحاويات ذات النوع المصدق عليه، أو لعدد معين من الحاويات.
- ٣- على المنتفع بالتصديق أن يلصق لوحة تصديق على الحاوية أو الحاويات المصدق عليها قبل استخدامها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي.
- ٤- يتم إلصاق لوحة التصديق بصفة دائمة وفي مكان مرئي بوضوح، ومجاور لأية لوحة تصديق أخرى صادرة لأغراض رسمية.

تعليقات على الفقرة ٤إلصاق اللوحات المصدق عليها

يستوفي استعمال غراء قوي لإلصاق لوحات التصديق على الحاويات، المصنوعة من البلاستيك الشروط المحددة في الاتفاقية، شريطة أن تكون لوحات التصديق ملصقة بطريقة تحول دون إزالتها بسهولة، وطالما يكون هناك امتثال للاشتراطات الواردة في الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية.

{ الوثيقة TRANS/GE.30/10، الفقرتان ٣٥ و ٣٦ }

لوحة بيانات مجمعة

يجوز السماح باستعمال لوحة قاعدية ملصقة بصفة دائمة وفي مكان مرئي بوضوح على الحاوية المصدق عليها التي يمكن تجميع لوحات التصديق المطلوبة عليها معاً وتركيبها بطريقة تحول دون إزاحتها بسهولة، وذلك طالما كان هناك امتثال للاشتراطات الواردة في الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية.

كما يجوز السماح باستعمال ملصقات بجانب لوحات التصديق وتكميلاً لها على الحاوية لتسهيل معرفة هوية لوحات التصديق لمنعهدي النقل، ولكن يجب ألا تُعتبر بأية حال بديلاً للوحات التصديق.

{ الوثيقة TRANS/WP.30/133، الفقرات ١٨-٢٤؛ والوثيقة TRANS/WP.30/135، الفقرات ١٥-١٩؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/27، المرفق ٣ }

٥- تتخذ لوحة التصديق المطابقة للنموذج رقم ١ المستنسخ في المرفق ١ بهذا الجزء، شكل لوحة معدنية لا يقل مقاسها عن ٢٠ سنتيمتراً على ١٠ سنتيمترات. وتكون 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 تحت ختم جمركي"؛

(ب) بيان البلد الذي منح فيه التصديق، إما بالاسم أو بعلامة مميزة تبين بلد تسجيل المركبات ذات المحركات في حركة المرور البري الدولية، ورقم شهادة التصديق (بالأرقام أو الحروف إلخ)، وتاريخ سنة إصدارها (مثلاً "NL/26/73" تعني "هولندا، شهادة تصديق رقم ٢٦ صادرة في عام ١٩٧٣")؛

(ج) رقم التسلسل الذي يُسند الصانع للحاوية (رقم الصانع)؛

(د) أرقام أو حروف هوية نوع الحاوية إذا كان التصديق عليها قد تم حسب النوع.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٥ (د)

في حالة حاويتين مغلفتين مصدق عليهما للقيام بالنقل تحت أختام جمركية، يكون قد تم وصلهما معاً بطريقة تجعلهما تشكلا حاوية واحدة مغطاة بغلاف واحد ومستوفية للشروط اللازمة للنقل بموجب ختم جمركي، لن تكون هناك حاجة إلى إصدار شهادة تصديق منفصلة أو لوحة تصديق للمجموعة.

٦- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المنصوص عليها 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.

٧- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية ما، تتوقف تغطية الحاوية بالتصديق، وتعيد التصديق عليها السلطة المختصة قبل السماح باستخدامها لنقل البضائع بموجب ختم جمركي.

أحكام خاصة للتصديق حسب التصميم عند مرحلة الصنع

٨- حينما تكون الحاويات مصنوعة حسب سلسلة النوع، يجوز للصانع أن يتقدم إلى السلطة المختصة التابعة لبلد الصنع يطلب يلتمس فيه التصديق حسب نوع التصميم.

تعليق على الفقرة ٨

التصديق على الحاوية في بلد غير بلد الصنع

مع أن نص الفقرة ٨ من الجزء الثاني من المرفق ٧ لا يسمح بالمزيد من التفسير فإن المشاكل المتعلقة بالتصديق على الحاويات في بلد غير بلد الصنع من الممكن حلها بالتطبيق العملي لأحكام الفقرات ١٥-١٧ من الجزء الثاني من المرفق ٧ التي تسمح بالتصديق على الحاويات في مرحلة تالية لمرحلة الصنع.

للموثيقة TRANS/GE.30/43، الفقرة ٢٧ {

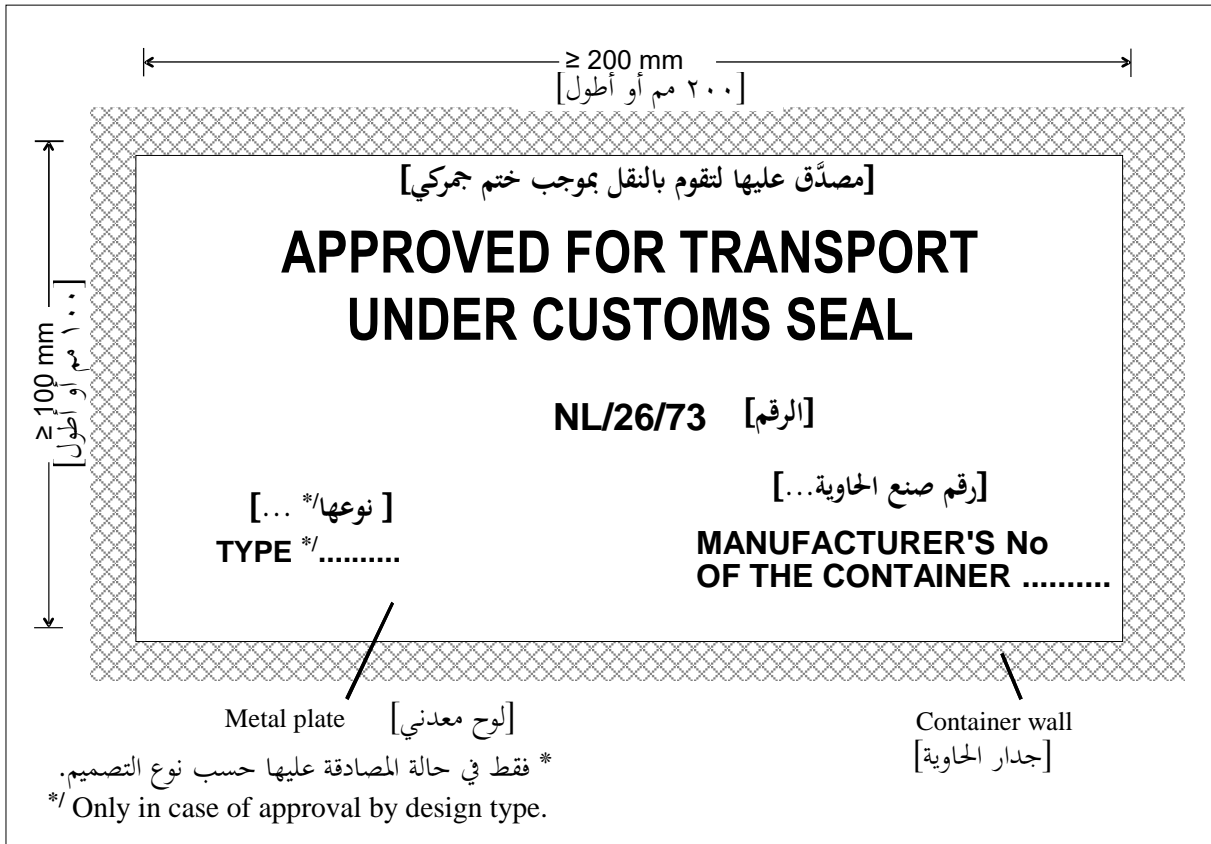
- ٩- يذكر الصانع في طلبه أرقام أو حروف الهوية التي يسندها لنوع الحاوية المتعلق بها طلب التصديق عليها.
- ١٠- يكون الطلب مشفوعاً برسومات ومواصفات مفصلة لتصميم نوع الحاوية المطلوب التصديق عليها.
- ١١- يتعين على الصانع تقديم تعهد مكتوب بأنه:
 - (أ) سيقدم إلى السلطة المختصة حاويات من النوع المعني الذي قد 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 مداه 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 ورقم التسلسل للحاوية في سلسلة النوع (رقم الصانع)؛
 - (هـ) سيحتفظ بسجل للحاويات المصنوعة حسب نوع التصميم المصدق عليه.
- ١٢- تذكر السلطة المختصة التغييرات، إن وجدت، التي يجب إدخالها على نوع التصميم المقترح لكي يتسنى منح التصديق.
- ١٣- لا يجوز منح التصديق على النوع حسب نوع التصميم إلا إذا اقتنعت السلطة المختصة عن طريق فحص حاوية أو أكثر مصنوعة حسب نوع التصميم المعني، بأن الحاويات من ذلك النوع متطابقة مع الشروط التقنية المنصوص عليها في الجزء الأول.
- ١٤- في حالة التصديق على حاوية، تصدر إلى مقدم الطلب شهادة تصديق واحدة مطابقة للنموذج الثاني المستنسخ في الملحق ٢ بهذا الجزء، وصالحة لجميع الحاويات المصنوعة طبقاً لمواصفات النوع المصدق عليه بهذه الطريقة. وتعطي هذه الشهادة الصانع حق إلصاق لوحة تصديق بالشكل المنصوص عليه في الفقرة ٥ من هذا الجزء.

أحكام خاصة للتصديق في مرحلة تالية لمرحلة الصنع

١٥- في حالة عدم تقديم طلب تصديق في مرحلة الصنع، يجوز للمالك أو المتعهد أو ممثل أي منهما أن يتقدم بطلب تصديق إلى السلطة المختصة التي يستطيع أن يقدم إليها الحاوية أو الحاويات التي يلتمس التصديق عليها.

١٦- يذكر طلب التصديق المقدم بموجب الفقرة ١٥ من هذا الجزء رقم التسلسل (رقم الصانع) الذي يضعه الصانع على كل حاوية.

١٧- حينما تتأكد السلطة المختصة، بعد فحص أكبر عدد من الحاويات تعتبره ضرورياً، من أن الحاوية أو الحاويات متطابقة مع الشروط التقنية المنصوص عليها في الجزء الأول، تُصدر شهادة تصديق مطابقة للنموذج الثالث المستنسخ في الملحق الثالث بهذا الجزء، تكون صالحة فقط لعدد الحاويات المصدق عليها. وهذه الشهادة التي تحمل رقم تسلسل الصانع أو الأرقام المُسندة للحاوية أو الحاويات المتعلقة بها، تمنح مقدم الطلب حق إصاق لوحة التصديق المشار إليها في الفقرة ٥ من هذا الجزء، على كل حاوية مصدق عليها.

الملحق ١النموذج الأوللوحة التصديق(النص الإنكليزي)

الملحق ١النموذج الأوللوحة التصديق(النص الفرنسي)

←————— [٢٠٠ مم أو أطول] —————→

[مصدَّق عليها لتقوم بالنقل بموجب ختم جمركي]

**AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCELLEMENT DOUANIER**

[الرقم] NL/26/73

[نوعها]*/...
TYPE */.....

[رقم صنع الحاوية]...
No. DE FABRICATION
DU CONTENEUR

Plaque métallique [لوح معدني]

Paroi du conteneur [جدار الحاوية]

* فقط في حالة المصادقة عليها حسب نوع التصميم.
*/ Seulement en cas d'agrément par type de construction.

100 مم أو أطول

الملحق ٢النموذج الثانيالاتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي للبضائع

بموجب بطاقات النقل البري الدولي (١٩٧٥)

شهادة التصديق حسب نوع التصميم

- ١- رقم الشهادة*
- ٢- 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.
- ٣- نوع الحاوية
- ٤- رقم تعريف نوع التصميم
- ٥- رقم تعريف الرسوم المعمول بها
- ٦- رقم تعريف مواصفات التصميم
- ٧- الوزن الفارغ
- ٨- الأبعاد الخارجية بالسنتيمتر
- ٩- الخصائص الأساسية للتشييد (طبيعة مادة القماش ونوع التشييد إلخ)
- ١٠- هذه الشهادة صالحة لجميع الحاويات المصنوعة طبقاً للرسوم والمواصفات المشار إليها أعلاه.
- ١١- 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 ٥ (ب) في الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، ١٩٧٥)

{ملاحظة هامة على الصفحة التالية}

ملاحظة هامة

(الفقرتان ٦ و٧ من الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل

البري الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (١٩٧٥)

٦- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المحددة 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.

٧- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية ما، تتوقف تغطية هذه الحاوية بالتصديق، ولا يسمح باستعمالها لأغراض النقل البري الدولي للبضائع بموجب ختم جمركي حتى تعيد السلطة المختصة التصديق عليها.

الملحق ٣

النموذج الثالث

الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب
بطاقات النقل البري الدولي (١٩٧٥)

شهادة التصديق

الممنوحة في مرحلة تالية للصنع

- ١- رقم الشهادة*
 - ٢- هذه شهادة بأن الحاوية (الحاويات) أدناه مصدق عليها لتقوم بنقل البضائع بموجب حتم جمركي.
 - ٣- نوع الحاوية (الحاويات)
 - ٤- أرقام التسلسل المسندة من الصانع للحاوية (الحاويات)
 - ٥- الوزن الفارغ
 - ٦- الأبعاد الخارجية بالسنتيمتر
 - ٧- الخصائص الأساسية للهيكل (طبيعة المادة ونوع التشييد، إلخ)
 - ٨- أصدرت إلى
(اسم مقدم الطلب وعنوانه)
- وهو مرخص له بالصاق 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 ٥ (ب) في الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، ١٩٧٥)

{ملاحظة هامة على الصفحة التالية}

ملاحظة هامة

(الفقرتان ٦ و ٧ من الجزء الثاني من المرفق ٧ بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (١٩٧٥))

- ٦- إذا لم تعد الحاوية متطابقة مع الشروط التقنية المحددة 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.
- ٧- في حالة تغيير الخصائص الأساسية لحاوية ما، تتوقف تغطية هذه الحاوية بالتصديق، ولا يسمح باستعمالها لأغراض النقل البري الدولي للبضائع بموجب ختم جمركي حتى تعيد السلطة المختصة التصديق عليها.

الجزء الثالث

مذكرات تفسيرية

مذكرات تفسيرية

بعد إجراء التغييرات الضرورية، تنطبق المذكرات التفسيرية المبينة بوضوح في المرفق ٦ بهذه الاتفاقية على الحاويات المصدق عليها لتقوم بالنقل بموجب ختم جمركي لأغراض تطبيق الاتفاقية.

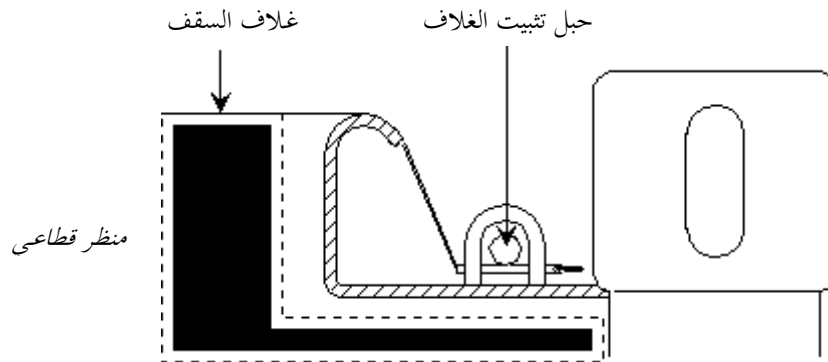
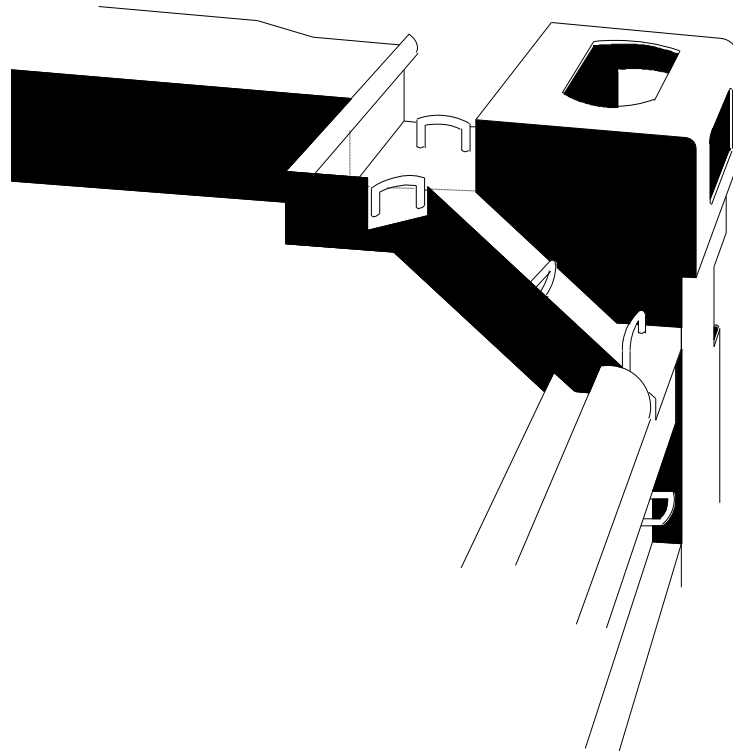
ملاحظة:

لم يتم وضع المذكرات التفسيرية الواردة في الجزء الثالث، مع الأحكام المتعلقة بها. وقد أُدرجت الرسوم التوضيحية المتعلقة بالمذكرات التفسيرية في الجزء الثالث

جهاز لتثبيت الأغلفة حول أركان الحاويات المصنوعة

الجهاز المبين أدناه يستوفي اشتراطات الفقرة الفرعية (أ)
من الفقرة ٦ من المادة ٤، الجزء الأول

تثبيت الغلاف عند دعامة الركن



المرفق ٨

تشكيل ومهام اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي
لنقل البري الدولي والنظام الداخلي لكل منهما*

المادة ١

١٦- تكون الأطراف المتعاقدة أعضاء في اللجنة الإدارية.

٢٤- للجنة أن تقرر أنه يجوز للإدارات المختصة التابعة للدول المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٥٢ من هذه الاتفاقية، والتي ليست أطرافاً متعاقدة أو ممثلة لمنظمات دولية، حضور دورات اللجنة بصفة المراقب فيما يتعلق بالمسائل التي تهمها.

المادة ١ مكرراً*

- ١- تنظر اللجنة في أي تعديل مقترح على الاتفاقية وفقاً للفقرتين ١ و ٢ من المادة ٥٩.
- ٢- تقوم اللجنة برصد تطبيق الاتفاقية وفحص أي إجراء تتخذه الأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية بموجب الاتفاقية وتمشياً معها.
- ٣- تقوم اللجنة، عن طريق المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، بالإشراف وتقديم الدعم في تطبيق الاتفاقية على المستويين الوطني والدولي.
- ٤- تتلقى اللجنة وتفحص البيانات المالية السنوية المراجعة وتقوم بمراجعة التقرير الذي تقدمه (التقارير التي تقدمها) المنظمة الدولية عملاً بالالتزامات بموجب الجزء الثالث بالمرفق ٩. وللجنة أن تطلب، في سياق الفحص الذي تقوم به وفي حدود نطاق هذا الفحص، الحصول على معلومات أو إيضاحات أو تقارير إضافية من المنظمة الدولية أو مراجع الحسابات الخارجي المستقل.
- ٥- دون الإخلال بالفحص المشار إليه في الفقرة ٤، وبالإستناد إلى تقييم المخاطر، للجنة الحق في طلب إجراء فحوص إضافية. وتكلف اللجنة المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بتقييم المخاطر أو تطلب من دوائر الأمم المتحدة المختصة القيام بذلك.
- وتحدد اللجنة نطاق الفحوص الإضافية مع مراعاة تقييم المخاطر الذي يقوم به المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي أو تقوم به دوائر الأمم المتحدة المختصة.
- ويحتفظ المجلس التنفيذي بنتائج جميع الفحوص ويعرضها على نظر جميع الأطراف المتعاقدة.
- ٦- توافق اللجنة على إجراء القيام بالفحوص الإضافية.

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.34، ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨}.

مذكرة تفسيرية للفقرة ١

١-٨ مكرراً ٦- يجوز للجنة أن تطلب من دوائر الأمم المتحدة المختصة القيام بالفحص الإضافي. كما يجوز للجنة أن تقرر، بدلاً من ذلك، الاستعانة بخدمات مراجع حسابات خارجي مستقل وتكلف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بوضع اختصاصات مراجع الحسابات على أساس هدف وغرض المراجعة كما تحددهما اللجنة. وتوافق اللجنة على الاختصاصات. ويتمخض عن الفحص الإضافي الذي يقوم به مراجع حسابات خارجي مستقل تقرير وخطاب من الإدارة يُعرضان على اللجنة. وفي مثل هذه الحالة، تتحمل ميزانية المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي تكلفة لاستعانة بخدمات مراجعة الحسابات الخارجي المستقل، بما في ذلك إجراءات التعاقد ذات الصلة.

المادة ٢

يزود الأمين العام للأمم المتحدة اللجنة بخدمات الأمانة.

المادة ٣

تقوم اللجنة، في دورتها الأولى كل عام، بانتخاب رئيس ونائب للرئيس.

المادة ٤

يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى انعقاد اللجنة الإدارية سنوياً تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وأيضاً بناءً على طلب الإدارات المختصة التابعة لما لا يقل عن خمس دول تكون من الأطراف المتعاقدة.

المادة ٥

وتطرح المقترحات للتصويت. ويكون لكل دولة من الأطراف المتعاقدة الممثلة في الدورة صوت واحد. وفيما عدا المقترحات المتعلقة بإدخال تعديلات على هذه الاتفاقية، تعتمد اللجنة المقترحات الأخرى بأغلبية أصوات الدول الحاضرة المدلية بأصواتها. أما التعديلات المقترحة إدخالها على هذه الاتفاقية والقرارات المشار إليها في المادتين ٥٩ و ٦٠ من هذه الاتفاقية فتعتمد بأغلبية ثلثي أصوات الدول الحاضرة المدلية بأصواتها.

المادة ٦

لأغراض اتخاذ القرارات من الضروري اكتمال نصاب قانوني يتألف على الأقل من ثلث الدول التي تكون من الأطراف المتعاقدة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.16؛ ودخل حيز النفاذ في ٢٤ حزيران/يونيه ١٩٩٤}

المادة ٧

تعتمد اللجنة تقريرها قبل اختتام دورتها.

المادة ٨

في غياب أحكام ملائمة في هذا المرفق، تكون أحكام النظام الداخلي للجنة الاقتصادية لأوروبا قابلة للتطبيق ما لم تقرر اللجنة خلاف ذلك.

تشكيل ومهام المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي ونظامه الداخلي*

المادة ٩*

١ - يتكون المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، الذي أنشأته اللجنة الإدارية وفقاً للمادة ٥٨ (مكرراً ثانياً)، من تسعة أعضاء يُختار كل واحد منهم من مختلف الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية. ويحضر أمين النقل البري الدولي دورات المجلس التنفيذي.

مذكرة تفسيرية للفقرة ١

١-٩-٨ يجب أن يتحلى أعضاء المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بالكفاءة والخبرة في تطبيق الإجراءات الجمركية، ولا سيما إجراءات العبور في إطار النقل البري الدولي، على الصعيدين الوطني والدولي. وأعضاء المجلس تعينهم حكوماتهم أو المنظمات التي هي أطراف متعاقدة في الاتفاقية. ويمثل الأعضاء مصالح الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية، وليس المصالح الفردية لأي حكومة أو منظمة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32؛ ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

٢ - تنتخب اللجنة الإدارية أعضاء المجلس التنفيذي بأغلبية الحاضرين المشاركين في التصويت. وولاية كل عضو من أعضاء المجلس مدتها عامان. ومن الممكن إعادة انتخاب أعضاء المجلس لولاية جديدة. كما تقوم اللجنة الإدارية بتحديد اختصاصات المجلس التنفيذي.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢

٢-٩-٨ في حالة استقالة أحد أعضاء المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي قبل إتمام فترة ولايته، للجنة الإدارية للنقل البري الدولي أن تنتخب عضواً يحل محله. وفي هذه الحالة، يشغل العضو المنتخب المنصب في الفترة المتبقية من ولاية سلفه. وفي حالة عجز أحد أعضاء المجلس عن إتمام فترة ولايته، لأسباب غير الاستقالة، تحال هذه المعلومة كتابة إلى المجلس التنفيذي وأمانة النقل البري الدولي عن طريق الإدارة الوطنية للعضو المعني. وفي هذه الحالة، للجنة أن تنتخب عضواً بديلاً يحل محله لمدة فترة الولاية غير المنقضية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32؛ ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

المادة ١٠*

يقوم المجلس التنفيذي بالمهام التالية:

(أ) الإشراف على تطبيق الاتفاقية، بما في ذلك تنفيذ نظام الضمان، وإنجاز المهام التي عهدت بها إليه اللجنة الإدارية؛

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19؛ ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}.

(ب) الإشراف على مركزية طباعة بطاقات النقل البري الدولي وتوزيعها على الجمعيات، ويجوز أن تقوم بهذه الوظيفة منظمة دولية متفق عليها كما هو مشار إليه في المادة ٦؛

مذكرة تفسيرية للمادة ١٠ (ب)

١٠-٨ (ب) يسري الاتفاق المشار إليه في المذكرة التفسيرية للمادة ٦-٢ مكرراً على مسؤوليات المنظمة الدولية أيضاً كما هي محدّدة 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 ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦}

(ج) تنسيق وتشجيع تبادل الاستخبارات وسائر المعلومات الأخرى بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة؛

(د) تنسيق وتشجيع تبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة والجمعيات والمنظمات الدولية؛

(هـ) تيسير تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة والجمعيات وشركات التأمين والمنظمات، دون الإخلال بالمادة ٥٧ بشأن تسوية المنازعات؛

(و) دعم تدريب موظفي السلطات الجمركية والأطراف الأخرى المهتمة والمعنية بنظام النقل البري الدولي؛

(ز) الاحتفاظ بسجل مركزي بشأن تزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات التي تقدمها المنظمات الدولية حسب المشار إليه في المادة ٦، عن جميع القواعد والإجراءات المقررة بشأن إصدار الجمعيات لبطاقات النقل البري الدولي، بقدر ما أنها تتعلق بالحد الأدنى من الشروط والمتطلبات المبينة بوضوح في المرفق ٩؛

(ح) رصد سعر بطاقات النقل البري الدولي.

المادة ١١*

١- يدعو أمين النقل البري الدولي إلى عقد جلسة، بناء على طلب اللجنة الإدارية أو طلب ما لا يقل عن ثلاثة من أعضاء المجلس.

٢- ويبدل المجلس قصارى جهده في سبيل اتخاذ القرارات بتوافق الآراء، وإذا لم يكن من الممكن التوصل إلى هذا التوافق في الآراء، تطرح القرارات للتصويت وتُتخذ بأغلبية الحاضرين المدلين بأصواتهم. ولا بد من اكتمال النصاب القانوني، وهو خمسة أعضاء، لأغراض اتخاذ القرارات. ولا يشارك الأمين في التصويت.

٣- يقوم المجلس بانتخاب رئيس له واعتماد أية أحكام إضافية لنظامه الداخلي.

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}.

- ٤- يقدم المجلس تقريراً عن أنشطته، بما في ذلك حسابات مراجعة، إلى اللجنة الإدارية مرة في العام على الأقل، أو بناء على طلب اللجنة. ويقوم رئيس المجلس التنفيذي بتمثيل المجلس في اللجنة الإدارية.
- ٥- ينظر المجلس في أية معلومات واستفسارات يقدمها إليه كل من اللجنة الإدارية والأطراف المتعاقدة وأمين النقل البري الدولي والجمعيات الوطنية والمنظمات الدولية المشار إليها في المادة ٦ من الاتفاقية. ويكون لهذه المنظمات الدولية الحق في حضور دورات المجلس بصفة المراقب ما لم يقرر رئيس المجلس خلاف ذلك. وإذا لزم الأمر يجوز لأية منظمة أخرى حضور دورات المجلس بصفة المراقب بناء على دعوة من رئيس المجلس.

المادة ١٢*

يكون أمين النقل البري الدولي عضواً في اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة ويقوم بتنفيذ قرارات المجلس التنفيذي في إطار اختصاصات المجلس. وتساعد الأمين أمانة تابعة لنظام النقل البري الدولي تقرر اللجنة الإدارية حجمها.

المادة ١٣*

١- تمّول 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 ٦، ريثما يتسنى الحصول على مصادر تمويل بديلة، على أن توافق اللجنة الإدارية على مبلغ هذا الرسم.

{ التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ }

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ من المادة ١٣*

١-١-١٣-٨ الترتيبات المالية

تزمع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية تمويل عمليات المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي من الميزانية العادية للأمم المتحدة بعد فترة تمويل أولية لمدة عامين. ولكن هذا لا يمنع تمديد هذه الفترة الأولية إذا لم يتيسر التمويل من الأمم المتحدة أو من مصادر بديلة أخرى.

٢-١-١٣-٨ سير عمل المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي

يُمّول عمل أعضاء المجلس من حكومات كل منهم.

٣-١-١٣-٨ مبلغ الرسم

يحدّد مبلغ الرسم المشار إليه في الفقرة ١ استناداً إلى (أ) ميزانية وخطة تكاليف المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي 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؛ ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ }

٢- توافق اللجنة الإدارية على إجراءات تمويل عمل المجلس التنفيذي والأمانة العامة للنقل البري الدولي*

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28؛ ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩}

مذكرة تفسيرية للفقرة ٢ من المادة ١٣

٢-١٣-٨ عقب إجراء مشاورات مع المنظمة الدولية، حسبما هو مشار إليه في المادة ٦، ينعكس الإجراء المشار إليه في الفقرة ٢ في الاتفاق المبرم 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 ٦. وتصدر اللجنة الإدارية موافقتها على الاتفاق.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.28؛ ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩}

* للاطلاع على تفاصيل هذه الإجراءات، يرجى الرجوع إلى الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89، الفقرة ٣٨ والمرفق الثاني.

المرفق ٩*سبل الوصول إلى نظام النقل البري الدوليالجزء الأولالترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنةالحد الأدنى للشروط والمتطلبات

١- فيما يلي توضيح للحد 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 ٦ من الاتفاقية:

(أ) إثبات التواجد رسمياً في الطرف المتعاقد الذي يصدر فيه الترخيص لمدة عام على الأقل.

مذكرة تفسيرية للفقرة ١ (أ)*

٩-١-١ (أ) حُذفت المذكرة التفسيرية للفقرة ١ (أ)

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.29، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢}

(ب) إثبات وجود وضع مالي سليم وقدرات تنظيمية تمكن الجمعية من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية.

(ج) عدم ارتكاب مخالفات خطيرة أو متكررة للتشريعات الجمركية أو الضريبية.

(د) عقد اتفاق مكتوب أو أي صك قانوني آخر بين الجمعية والسلطات المختصة التابعة للطرف

المتعاقد الذي يوجد فيه مقرها، بما في ذلك قبول الجمعية لواجباتها على النحو المحدد في الفقرة ٣.

٢- تودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة من الاتفاق المكتوب أو أي صك

قانوني آخر، على النحو المشار إليه في الفقرة ١ (د)، مشفوعةً إذا لزم الأمر بترجمة موثقة إلى اللغة الإنكليزية

أو الفرنسية أو الروسية. ويؤجّه نظر المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي فوراً إلى أي تغييرات.

٣- تتمثل واجبات الجمعية فيما يلي:

'١' الامتثال للالتزامات المنصوص عليها في المادة ٨ من الاتفاقية؛

'٢' قبول أقصى مبلغ مستحق دفعه عن كل بطاقة نقل بري دولي تحدده الأطراف المتعاقدة

ويمكن مطالبة الجمعية به وفقاً للفقرة ٣ من المادة ٨ من الاتفاقية؛

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.19، ودخل حيز النفاذ في ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩؛ والتعديل ECE/TRANS/17/Amend.29،

ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.34، ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨}

'٣' القيام باستمرار، وخاصة قبل طلب الترخيص لقبول أشخاص في نظام النقل البري الدولي، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص يستوفون الحد الأدنى للشروط والمتطلبات، كما هو منصوص عليه في الجزء الثاني من هذا المرفق؛

'٤' تقديم ضماناتها عن جميع المسؤوليات القانونية الناشئة في البلد الذي يوجد فيه مقرها، فيما يتعلق بالعمليات المغطاة بطاقات النقل البري الدولي الصادرة منها ومن الجمعيات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها الجمعية؛

'٥' القيام، عن طريق شركة تأمين أو مجموعة من جهات التأمين أو مؤسسة مالية، بتغطية جميع مسؤولياتها القانونية على نحو يرضي السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مقرها. وتغطي عقود التأمين أو الضمان المالي كل مسؤولياتها القانونية فيما يتعلق بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة منها أو من جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها الجمعية؛

ولا تقل المهلة الزمنية لتقديم إشعار بإنهاء عقود التأمين أو الضمان المالي عن المهلة الزمنية لتقديم إشعار بإنهاء الاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر، على النحو المشار إليه في الفقرة ١(د). وتودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة من عقد التأمين أو الضمان المالي بالإضافة إلى جميع التعديلات المدخلة عليه لاحقاً، مشفوعة، إذا لزم الأمر، بترجمة موثقة إلى اللغة الإنكليزية أو الفرنسية أو الروسية؛

محذوف التعليق على الفقرة ١-(و) '٥' السابقة

{الوثيقة ECE/TRANS/W.30/2010/3/Rev.1؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/4/Rev.1؛
والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣٢}

'٦' إطلاع المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي سنوياً، قبل ١ آذار/مارس، على سعر كل نوع من بطاقات النقل البري الدولي التي تصدرها؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

'٧' السماح للسلطات المختصة بالتحقق من جميع السجلات والحسابات المحتفظ بها فيما يتعلق بإدارة نظام النقل البري الدولي؛

'٨' قبول أي إجراء يرمي إلى تحقيق تسوية فعالة للمنازعات الناشئة عن الاستعمال غير السليم أو الاحتمالي لبطاقات النقل البري الدولي، دون اللجوء إلى المحاكم، كلما أمكن ذلك؛

'٩' الامتنال الصارم لقرارات السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مقرها، فيما يتعلق بإلغاء الترخيص أو سحبه بما يتماشى مع المادة ٦ من الاتفاقية والجزء الثاني من هذا المرفق، أو باستبعاد الأشخاص وفقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية؛

'١٠' الموافقة على أن تنفذ بأمانة جميع القرارات المعتمدة من اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي بقدر

ما تكون قد قبلتها السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مقر الجمعية.

٤- متى طُلب من جمعية ضامنة، وفقاً للإجراء المبين في المادة ١١، تسديد المبالغ المشار إليها في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨، وجب عليها أن تُعلم المنظمة الدولية بتلقي الطلب، طبقاً للاتفاق المكتوب المشار إليه في المذكرة التفسيرية ٠-٦-٢ مكرراً-١ للفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦.

٥- يلغي الطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مقر الجمعية الترخيص لها بإصدار بطاقات النقل البري الدولي وبالعامل كضامن في حالة عدم امتثالها لهذه الشروط والمتطلبات. وإذا قرر طرف متعاقد أن يلغي الترخيص، يصبح القرار نافذاً بعد ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ الإلغاء.

٦- لا يُجَل الترخيص للجمعية تحت الشروط المبينة أعلاه بمسؤوليات تلك الجمعية والتزاماتها القانونية بموجب الاتفاقية.

٧- لا تُجَل الشروط والمتطلبات المبينة أعلاه بالشروط والمتطلبات الإضافية التي قد يرغب كل طرف متعاقد في فرضها.

الجزء الثانيالترخيص للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين باستخدامبطاقات النقل البري الدوليالحد الأدنى للشروط والمتطلبات

١- فيما يلي توضيح الحد الأدنى للشروط والمتطلبات التي يجب أن يستوفها الأشخاص الراغبون في الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي:

(أ) خبرة مثبتة أو على الأقل مقدره 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 للتشريعات الجمركية أو الضريبية.

(هـ) تعهد في إعلان التزام مكتوب مقدم إلى الجمعية بأن هذا الشخص:

١٠ 'يمثل لجميع الإجراءات الشكلية المطلوبة بموجب الاتفاقية، لدى مكاتب جمارك المغادرة والمكاتب الواقعة في طريق المرور ومكاتب جمارك المقصد؛

٢٠ 'سيقوم بتسديد المبالغ المستحقة، المذكورة في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ من الاتفاقية إذا طلبت منه ذلك السلطات المختصة تمشياً مع الفقرة ٢ من المادة ١١ في الاتفاقية؛

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.30، ودخل حيز النفاذ في ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢}

٣٠ 'سيسمح للجمعيات بالتحقق من صحة المعلومات بشأن الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المذكور أعلاه، بقدر ما تسمح به التشريعات الوطنية.

٢- 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

٣- تقرر الأطراف المتعاقدة، وفقاً للتشريعات الوطنية، الإجراءات التي يجب اتباعها من أجل الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي على أساس الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المبين في الفقرتين ١ و ٢.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٣

٣-٢-٩ 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 ١٧ شباط/فبراير ١٩٩٩}

٤- تقوم السلطات المختصة، في غضون أسبوع من تاريخ الترخيص أو سحب الترخيص باستعمال بطاقات النقل البري الدولي، بإرسال تفاصيل خصائص كل شخص إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي طبقاً للترخيص النموذجي المرفق.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٤

٤-٢-٩

تعتبر الشروط القانونية لتقديم المعلومات، وفقاً لما هو مبين في الفقرة ٤، مستوفية للشروط إذا ما استُخدمت على النحو الملائم للتطبيقات الإلكترونية التي وضعتها أمانة النقل البري الدولي لهذا الغرض تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

٥- تقوم الجمعية سنوياً بإرسال قائمة محدثة حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر، بأسماء جميع الأشخاص المرخص لهم وكذلك الأشخاص الذين سحب منهم الترخيص. وترسل هذه القائمة في غضون أسبوع بعد ٣١ كانون الأول/ديسمبر إلى السلطات المختصة. وتقوم هذه السلطات بتقديم نسخة منها إلى المجلس التنفيذي.

مذكرة تفسيرية للفقرة ٥

٥-٢-٩

تنطبق المذكرة التفسيرية ٤-٢-٩ على الفقرة ٥ مع إدخال التغييرات اللازمة.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.32، ودخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥}

٦- فالترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي لا يشكل في حد ذاته أي حق في الحصول على بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات.

٧- يُمنح الترخيص لشخص باستعمال بطاقات النقل البري الدولي بالحد الأدنى للشروط والمتطلبات دون الإخلال بمسؤوليات ذلك الشخص والتزاماته القانونية بموجب الاتفاقية.

تعليقات على الجزء الثاني - الإجراءاتالتعاون بين السلطات المختصة

فيما يتعلق بالترخيص لشخص ما باستغلال بطاقات النقل البري الدولي وفقاً للمرفق ٩، الجزء الثاني من الاتفاقية، يتعين على السلطات المختصة لدى الطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً به أن تأخذ في الاعتبار أي معلومات يُخطر بها طرف متعاقد آخر وفقاً

للفقرة ٢ من المادة ٢ عن ارتكاب مخالفات متكررة لقانون الجمارك. بالتالي، ومن أجل السماح للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مقيماً أو قاطناً به بالنظر في الأمر كما ينبغي، يجب أن يتضمن هذا الإخطار أكثر ما يمكن من التفاصيل.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/196، الفقرة ٧٦؛ والوثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٦٨؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٣، والمرفق ٣ {

استبعاد متعهد نقل محلي من إجراءات النقل البري الدولي

لكي يستبعد من نظام النقل البري الدولي متعهد نقل وطني ارتكب مخالفة خطيرة إزاء قوانين الجمارك على أرض البلد الذي يكون مقيماً أو قاطناً به، تُوصى السلطات الجمركية باستخدام الفقرة ٤ من بنود المادة ٦ والمرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١ (د) بدلاً من أحكام الفقرة ١ من المادة ٣٨.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/196، الفقرة ٧٧؛ والوثيقة TRANS/WP.30/200، الفقرة ٦٨؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/67، الفقرة ٦٣، والمرفق ٣ {

استمارة الترخيص النموذجية

البلد:

اسم الجمعية:

السلطة المختصة:

تملؤها 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.

** عند الاقتضاء.

يجب على الأقل تقديم المعلومات التالية إلى السلطات المختصة عن كل شخص ترسل الجمعية المرخص لها طلب ترخيص بشأنه {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.34، ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨}:

- رقم الهوية الفردية والشخصية الوحيد المسند 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 ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٦}
- اسم وعنوان الشخص أو المؤسسة (وفي حالة المؤسسة التجارية تقدم أيضاً أسماء المديرين المسؤولين).
- جهة الاتصال (الشخص الطبيعي المرخص له أن يقدم معلومات عن عملية النقل البري الدولي إلى السلطات الجمركية والجمعيات) مع الأرقام الكاملة للهاتف والفاكس والبريد الإلكتروني.
- رقم التسجيل التجاري أو رقم رخصة النقل الدولي أو غير ذلك (إذا كان متاحاً).
- سحب الترخيص في وقت سابق (إذا كان ذلك وارداً) بما في ذلك التواريخ وطول مدة سحب الترخيص وطبيعته.

تعليق على استمارة الترخيص النموذجية

شكل الرقم التعريفي الخاص والوحيد

قررت اللجنة الإدارية الأخذ بالشكل التالي للرقم التعريفي لحاملي بطاقات النقل البري الدولي على أنهم أشخاص مرخص لهم باستخدام بطاقات النقل البري الدولي عملاً بأحكام المرفق ٩، الجزء الثاني، من اتفاقية النقل البري الدولي:

"AAA/BBB/XX...X"

حيث تمثل "AAA" رمزاً ثلاثي الحروف للبلد الذي يرخص فيه للأشخاص باستخدام بطاقات النقل البري الدولي تمشياً مع نظام التصنيف المعتمد في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز البلدان بالنسبة للدول الأطراف في اتفاقية النقل البري الدولي كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية.

وحيث تمثل "BBB" رمزاً ثلاثي الأرقام للرابطة الوطنية التي تم من خلالها الترخيص لحامل بطاقة النقل البري الدولي باستخدامها، تمشياً 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 تمثل "XX...X" أرقاماً متعاقبة (بحد أقصاه ١٠ أرقام) تعرف الشخص المرخص له باستخدام بطاقة نقل بري دولي عملاً بأحكام المرفق ٩، الجزء الثاني، من اتفاقية النقل البري الدولي. ومتى صدر رقم تعريفي لا يجوز استخدامه مرة أخرى، حتى إذا لم يعد الشخص الذي أُسند له هذا الرقم حاملاً لبطاقة نقل بري دولي.

لم الوثيقة TRANS/WP.30/218، الفقرة ٣٦، والمرفق ٢؛ والوثيقة TRANS/WP.30/AC.2/77، الفقرة ٥١، والمرفق ٣

الجزء الثالث

الترخيص للمنظمة الدولية، على النحو المشار إليه في المادة ٦، بتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره وطباعة بطاقات النقل البري الدولي وتوزيعها

الشروط والمتطلبات

- ١- الشروط والمتطلبات التي يتعين على المنظمة الدولية الامتثال لها لكي تأذن لها اللجنة الإدارية، وفقاً للفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦ من الاتفاقية، بتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره وطباعة بطاقات النقل البري الدولي وتوزيعها هي:
 - (أ) إثبات الكفاءة المهنية وسلامة الوضع المالي من أجل التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره والقدرات التنظيمية للوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية عن طريق تقديم بيانات مالية موحدة سنوية مُراجعة حسب الأصول من مراجعي حسابات مستقلين معترف بهم دولياً؛
 - (ب) عدم وجود مخالفات خطيرة أو متكررة للتشريعات الجمركية أو الضريبية.
- ٢- بموجب الترخيص، تقوم المنظمة الدولية بما يلي:
 - (أ) تزويد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي عن طريق الجمعية الوطنية المنتسبة إلى المنظمة الدولية بنسخ مصدقة من عقد الضمان العام وإثبات تغطية الضمان؛
 - (ب) تزويد الهيئات المختصة لاتفاقية النقل البري الدولي بمعلومات عن القواعد والإجراءات المحددة للجمعيات الوطنية من أجل إصدار بطاقات النقل البري الدولي؛
 - (ج) تزويد الهيئات المختصة لاتفاقية النقل البري الدولي، سنوياً، ببيانات بشأن المطالبات المقدمة، أو العالقة، أو المسددة أو المسوّاة بدون دفع؛
 - (د) تزويد الهيئات المختصة لاتفاقية النقل البري الدولي بمعلومات كاملة وتامة عن سير نظام بطاقات النقل البري الدولي، ولا سيما، على سبيل المثال لا الحصر، بالمعلومات الموثوقة القيمة المتعلقة بالاتجاهات السائدة فيما يخص عدد عمليات بطاقات النقل البري الدولي غير المنتهية، والمطالبات المقدمة، أو الموجودة قيد التسوية، أو المدفوعة أو التي سُويت بدون دفع التي قد تثير شواغل فيما يخص السير الصحيح لنظام بطاقات النقل البري الدولي أو التي قد تفضي إلى مصاعب في استمرار سير نظام ضمانها الدولي؛
 - (هـ) تزويد الهيئات المختصة لاتفاقية النقل البري الدولي ببيانات إحصائية عن عدد بطاقات النقل البري الدولي التي وُزعت على كل طرف متعاقد، مصنفةً حسب النوع؛

- (و) تزويد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بتفاصيل سعر التوزيع الذي تطبقه المنظمة الدولية لكل نوع من بطاقات النقل البري الدولي؛
- (ز) اتخاذ جميع الخطوات الممكنة للحد من خطر تزوير بطاقات النقل البري الدولي؛
- (ح) اتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم في الحالات التي يُكشف فيها عن عيب أو قصور في بطاقات النقل البري الدولي وإبلاغ المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بهذه الحالات؛
- (ط) المشاركة الكاملة في القضايا التي يُدعى فيها المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي إلى تيسير تسوية للمنازعات؛
- (ي) الحرص على إبلاغ المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي فوراً بأي مشكلة تنطوي على أعمال تزوير أو صعوبات أخرى متعلقة بتطبيق اتفاقية النقل البري الدولي؛
- (ك) إدارة نظام مراقبة دفاتر النقل البري الدولي، على النحو المنصوص عليه في المرفق ١٠ من الاتفاقية، إلى جانب الجمعيات الضامنة الوطنية المنتسبة إلى المنظمة الدولية والسلطات الجمركية، وإبلاغ الأطراف المتعاقدة والهيئات المختصة للاتفاقية بالمشاكل القائمة في النظام؛
- (ل) تزويد الهيئات المختصة لاتفاقية النقل البري الدولي بإحصاءات وبيانات بشأن أداء الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بنظام المراقبة المنصوص عليه في المرفق ١٠؛
- (م) إبرام اتفاق مكتوب، قبل التاريخ المؤقت لسريان الترخيص الممنوح وفقاً للفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦ من الاتفاقية أو تجديده بشهرين على الأقل، مع أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بتفويض من اللجنة الإدارية وباسمها، ويتضمن قبول المنظمة الدولية لواجباتها المحددة في هذه الفقرة؛
- (ن) مسك سجلات وحسابات مستقلة تتضمن المعلومات والوثائق التي تهم تنظيم وسير نظام الضمان الدولي وطباعة وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي؛
- (س) تقديم تعاونها الكامل والحيثي، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، تيسير وصول دوائر الأمم المتحدة المختصة أو أي كيان آخر مختص إلى السجلات والحسابات المشار إليها أعلاه. والقيام، في جميع الأوقات، بتيسير عمليات التفتيش والمراجعة الإضافية التي تضطلع بها نيابة عن الأطراف المتعاقدة، عملاً بالمرفق ٨، الفقرتان ٥ و ٦ من المادة ٨ مكرراً؛
- (ع) الاستعانة بخدمات مراجع خارجي مستقل للحسابات للقيام بعمليات المراجعة السنوية للسجلات والحسابات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ن). وتتم المراجعة الخارجية طبقاً للمعايير الدولية لمراجعة الحسابات وتفضي إلى تقرير مراجعة سنوي وخطاب إدارة يقدمان إلى اللجنة الإدارية.
- ٣- عندما تُخطر جمعية ضامنة المنظمة الدولية بالمطالبة بدفع، تقوم المنظمة، في غضون ثلاثة (٣) أشهر، بإبلاغ الجمعية الضامنة بموقفها من المطالبة.

٤- كل المعلومات التي تحصل عليها المنظمة الدولية بموجب الاتفاقية، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وتكون سرية بطبيعتها أو بطريقة تقديمها، مشمولةً بواجب سر المهنة ولا تُستخدم أو تُجهَّز لأي غرض تجاري ولا لأي غرض آخر غير الذي قُدمت له ولا تُكشَف لأي طرف ثالث دون إذن صريح من الشخص المعني أو السلطة التي قدمت المعلومات. بيد أنه يجوز دون إذن كشف هذه المعلومات للسلطات المختصة للأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية، إذا كان هناك ترخيص بذلك أو إلزام به عملاً بأحكام القانون الوطني أو الدولي أو إذا كان ذلك في سياق إجراءات قانونية. ويكون كشف المعلومات أو تبليغها في إطار الامتثال التام للأحكام السارية فيما يخص حماية البيانات.

٥- للجنة الإدارية الحق في إلغاء الترخيص الممنوح وفقاً للفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦ في حالة عدم الامتثال للشروط والمتطلبات المذكورة أعلاه. وإذا قررت اللجنة الإدارية إلغاء الترخيص، يصبح القرار نافذاً بعد ستة أشهر على الأقل من تاريخ الإلغاء.

٦- لا يُخل الترخيص لمنظمة دولية بموجب الشروط المبينة أعلاه بمسؤوليات المنظمة والتزاماتها بموجب الاتفاقية.

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.31، ودخل حيز النفاذ في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣}

{التعديل ECE/TRANS/17/Amend.34، ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠١٨}

المرفق ١٠*المعلومات التي يتعين على الأطراف المتعاقدة توفيرها للجمعيات المعتمدة
(بموجب المادة ٤٢ مكرراً ثانياً) وللمنظمة الدولية (بموجب المادة ٦-٢ مكرراً)

بمقتضى أحكام الفقرة ١ من المادة ٦، والفقرة ٣٤٣ من الجزء الأول من المرفق ٩ بهذه الاتفاقية، يشترط من الجمعية المعتمدة أن تتعهد بأنها ستتحقق باستمرار من أن الأشخاص المرخص لهم بالوصول إلى نظام النقل البري الدولي قد استوفوا الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المنصوص عليه في الجزء الثاني من المرفق ٩ من الاتفاقية.

وتقوم المنظمة الدولية، بالنيابة عن الجمعيات الأعضاء فيها ووفاءً بمسؤولياتها كمنظمة دولية معتمدة بموجب أحكام الفقرة ٢ مكرراً من المادة ٦، بإنشاء نظام مراقبة 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. وحتى تتمكن الرابطات من الوفاء بتعهداتها بفعالية، تقدم الأطراف المتعاقدة معلومات إلى نظام المراقبة وفقاً للإجراء التالي:

(١) تحيل هيئات الجمارك إلى منظمة دولية أو إلى الجمعيات الوطنية الضامنة، 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 ١(١) من الاتفاقية:

- (أ) الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي؛
- (ب) تاريخ ورقم التسجيل في دفتر الجمارك؛
- (ج) الاسم أو رقم مكتب الجمارك في المقصد؛
- (د) التاريخ والرقم المرجعي المذكوران في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات ٢٤-٢٨ من القسيمة رقم ٢) في مكتب الجمارك بالمقصد (إذا اختلفا عن التاريخ والرقم الواردين في البند (ب))؛
- (هـ) الانتهاء الجزئي أو التام؛
- (و) انتهاء عملية النقل البري الدولي المعتمدة بتحفظ أو بدون تحفظ لدى مكتب الجمارك في المقصد مع عدم المساس بالمادتين ٨ و ١١ من الاتفاقية؛
- (ز) معلومات أو مستندات أخرى (اختياري)؛
- (ح) رقم الصفحة.

* {التعديل ECE/TRANS/17/Amend.27، ودخل حيز النفاذ في ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦}.

- (٢) يجوز إرسال استمارة التسوية النموذجية الواردة في الملحق إلى هيئات الجمارك من جانب الجمعيات الوطنية أو المنظمة الدولية:
- (أ) في حالة التضارب بين البيانات المحالة وتلك الواردة في القسيمات الموجودة في بطاقة النقل البري الدولي المستعملة؛ أو
- (ب) في حالة عدم إحالة أية بيانات وإعادة بطاقة النقل البري الدولي المستعملة إلى الجمعية الوطنية.
- ترد هيئات الجمارك على طلبات التسوية إن أمكن بإعادة استمارة التسوية النموذجية مملوءة على النحو الواجب في أقرب وقت ممكن.
- (٣) تبرم هيئات الجمارك والجمعيات الوطنية الضامنة اتفاقاً يتمشى مع القانون الوطني لتغطية العملية المشار إليها أعلاه بشأن تبادل البيانات.
- (٤) توفر المنظمة الدولية لهيئات الجمارك سبيل الاطلاع على قاعدة بيانات بطاقات النقل البري الدولي المنتهية وعلى قاعدة بيانات بطاقات النقل البري الدولي باطلة المفعول.

ملحق

استمارة تسوية نموذجية يملؤها مقدم طلب التوفيق							
المقصد:							
مكتب الجمارك الإقليمي (اختياري):				مكتب جمارك المقصد:			
الاسم:							
تاريخ الاستلام:				تاريخ الاستلام:			
التاريخ:							
الختم:							
البيانات الواجب تأكيدها							
مصدر البيانات <input type="checkbox"/> بطاقة النقل البري الدولي <input type="checkbox"/> بيانات نظام المراقبة <input type="checkbox"/>							
رقم إحالة بطاقة النقل البري الدولي	اسم أو رقم مكتب جمارك المقصد*	الرقم المرجعي المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات ٢٤- ٢٨ من الإيصال رقم ٢) في مكتب جمارك المقصد*	التاريخ المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد*	رقم الصفحة	رقم الصفحة	انتهاء جزئي/ تام	عدد الطرود (اختياري)
الضميمات: <input type="checkbox"/> نسخة عن قسيمات بطاقة النقل البري الدولي <input type="checkbox"/> غيرها: _____							
رد مكتب جمارك المقصد							
التأكيد <input type="checkbox"/> التصويب <input type="checkbox"/> عدم وجود أي إشارة تدل على <input type="checkbox"/> انتهاء عملية النقل البري الدولي (يرجى إدخال التصويبات أدناه)							
الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي	اسم أو رقم مكتب جمارك المقصد*	الرقم المرجعي المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات ٢٤- ٢٨ من الإيصال رقم ٢) في مكتب جمارك المقصد*	التاريخ المذكور في شهادة انتهاء عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد*	رقم الصفحة	رقم الصفحة	انتهاء جزئي/ تام	عدد الطرود (اختياري)
التعليقات:							
التاريخ: ختم وتوقيع مكتب جمارك المقصد:							
مكتب الجمارك المركزي (اختياري)							
التعليقات:							
التاريخ: الختم و/أو التوقيع							

* يرجى ملاحظة أن هذه البيانات تشير إلى مكتب جمارك المقصد الذي تنتهي فيه حركة النقل البري الدولي.

٣- الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥

الأطراف المتعاقدة	البلدان التي يمكن معها إقامة عملية مرور عابر للنقل البري الدولي: (في ١٨ نيسان/أبريل ٢٠١٨)*
أفغانستان	أفغانستان
ألبانيا	ألبانيا
الجزائر	-
أرمينيا	أرمينيا
النمسا	النمسا
أذربيجان	أذربيجان
بيلاروس	بيلاروس
بلجيكا	بلجيكا
البوسنة والهرسك	البوسنة والهرسك
بلغاريا	بلغاريا
-	كندا
-	شيلي
كرواتيا	كرواتيا
قبرص	قبرص
الجمهورية التشيكية	الجمهورية التشيكية
الدانمرك	الدانمرك
إستونيا	إستونيا
فنلندا	فنلندا
فرنسا	فرنسا
جورجيا	جورجيا
ألمانيا	ألمانيا
اليونان	اليونان
هنغاريا	هنغاريا
-	الهند
-	إندونيسيا
إيران (جمهورية - الإسلامية)	إيران (جمهورية - الإسلامية)
أيرلندا	أيرلندا
إسرائيل	إسرائيل
إيطاليا	إيطاليا
الأردن	الأردن
كازاخستان	كازاخستان
الكويت	الكويت
قيرغيزستان	قيرغيزستان
لاتفيا	لاتفيا
لبنان	لبنان

* بناء على المعلومات المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل البري.

البلدان التي يمكن معها إقامة عملية مرور عابر للنقل البري الدولي:
(في ١٨ نيسان/أبريل ٢٠١٨)*

الأطراف المتعاقدة	البلدان التي يمكن معها إقامة عملية مرور عابر للنقل البري الدولي: (في ١٨ نيسان/أبريل ٢٠١٨)*
ليبيريا	ليبيريا
ليتوانيا	ليتوانيا
لكسمبرغ	لكسمبرغ
مالطة	مالطة
مولدوفا	مولدوفا
منغوليا	منغوليا
المغرب	المغرب
الجبل الأسود	الجبل الأسود
المغرب	المغرب
هولندا	هولندا
النرويج	النرويج
باكستان	باكستان
-	جمهورية الصين الشعبية
بولندا	بولندا
البرتغال	البرتغال
-	قطر
-	جمهورية كوريا
رومانيا	رومانيا
الاتحاد الروسي	الاتحاد الروسي
صربيا	صربيا
سلوفاكيا	سلوفاكيا
سلوفينيا	سلوفينيا
إسبانيا	إسبانيا
-	دولة فلسطين
السويد	السويد
سويسرا	سويسرا
الجمهورية العربية السورية	الجمهورية العربية السورية
طاجيكستان	طاجيكستان
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
تونس	تونس
تركيا	تركيا
تركمانستان	تركمانستان
أوكرانيا	أوكرانيا
الإمارات العربية المتحدة	الإمارات العربية المتحدة
المملكة المتحدة	المملكة المتحدة
-	الولايات المتحدة الأمريكية
-	أوروغواي
أوزبكستان	أوزبكستان
-	الاتحاد الأوروبي

٤ - القرارات والتوصيات المتعلقة باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥

القرار رقم ٤٩

التدابير القصيرة الأجل لضمان أمن وكفاءة أداء نظام المرور العابر للنقل البري الدولي

اعتمده في ٣ آذار/مارس ١٩٩٥ الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة
على النقل التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا

إنّ 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، ١٩٧٥) بغية تسهيل النقل الدولي والتجارة الدولية،

وإذ يساورها القلق إزاء حجم الاحتيايل والتهديب في المجال الجمركي في إطار نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، مما يعرض للخطر تدابير التسهيل المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥،

وعزماً منها على حماية نظام المرور العابر للنقل البري الدولي، الذي يسهل تنمية التجارة، وخاصة الحركة الدولية للبضائع،

واقتناعاً 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،

وإذ تنتظر تنقيح اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، فهي تقرر بالإجماع وضع التدابير التالية القصيرة الأجل لتقوم بتنفيذها، بأسرع ما يمكن، السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥:

١- من أجل تسهيل الكشف عن بطاقات النقل البري الدولي التي يتم إصدارها بطريقة احتيالية، ولتعجيل إجراءات عملية التصنيف، قد ترغب الأطراف المتعاقدة في أن تنشئ، بقدر ما يمكن وطبقاً للمتطلبات الوطنية، مكاتب أو إجراءات مركزية لإدارة بطاقات النقل البري الدولي؛

٢- على الأطراف المتعاقدة أن تقيم إجراءات معجلة للتصنيف والتفتيش في حالة نقل بضائع حساسة؛

٣- 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 تعكس الشحنات المحتمل تعرضها للمخاطر؛

- ٤- تضمن الأطراف المتعاقدة، من خلال اللائحة الوطنية الملائمة، إعادة مكاتب جمارك المقصد أو الخروج قسيمات بطاقة النقل البري رقم ٢ إلى المكاتب المركزية أو مكاتب جمارك المغادرة أو الدخول، بأسرع ما يمكن وفي موعد لا يتجاوز خمسة أيام عمل عقب إنجاز عملية النقل البري الدولي؛
- ٥- من 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"؛
- ٦- تضمن الأطراف المتعاقدة أنه في حالات نقل التبغ والكحول وكذلك البضائع الأخرى الحساسة التي تحددها السلطات المختصة، يتم على الفور تقديم معلومات مسبقة عن نقل مثل هذه البضائع تحت ختم جمركي، من مكتب جمارك المغادرة أو الدخول إلى مكتب جمارك المقصد أو الخروج؛
- ٧- عملاً بالمادة ٢٠ من اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، تقوم الأطراف المتعاقدة بوضع مواصفات للحدود الزمنية، ويقدر ما يمكن، للطرق التي يجب أن تسلكها المركبات البرية والحاويات في حالة النقل تحت أختام جمركية، للتبغ والكحول وكذلك البضائع الحساسة الأخرى التي تحددها السلطات المختصة. ويُطلب بالحاح من الأطراف المتعاقدة أن تفرض عقوبات وفقاً للقانون الوطني في حالة عدم احترام هذه الأحكام.
- ٨- تسهر الأطراف المتعاقدة على تطبيق أحكام المادة ٣٨ من اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، مما يتيح إمكانية الاستبعاد المؤقت أو الدائم من فرصة إعمال هذه الاتفاقية ١٩٧٥، بالنسبة لأي شخص مُدان بارتكاب انتهاك خطير لقوانين الجمارك الوطنية أو اللائحة المنطبقة على النقل الدولي للبضائع؛
- ٩- تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير اللازمة لتجنب سرقة وإساءة استعمال الأختام الجمركية، وتعمل على استعمال التكنولوجيات الحديثة، مثل الحبر الآمن الخاص للحيلولة دون تزوير الأختام الجمركية؛
- ١٠- تطلب الأطراف المتعاقدة إلى الاتحاد الدولي للنقل البري والجمعيات الوطنية الضامنة، توخي التطبيق الصارم للمعايير والضوابط الإدارية عند إصدار بطاقات النقل البري الدولي، بغية التأكد إلى أقصى حد ممكن من كفاءة ونزاهة متعهدي النقل؛
- ١١- تكثف الأطراف المتعاقدة للمرور العابر تبادل المعلومات والاستخبارات بشأن هذا النظام فيما بينها وفقاً للتشريعات الوطنية. وتنشئ لهذا الغرض نقاطاً مركزية لمكافحة الاحتيال داخل السلطات المختصة. وترسل عناوين هذه النقاط المركزية، بما في ذلك أرقام الهاتف والفاكس، بأسرع ما يمكن إلى أمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا من أجل إعداد دليل دولي.
- تدعو الأطراف المتعاقدة إلى النظر بعناية في مقترحات الاتحاد الدولي للنقل البري بشأن إعمال نظم تبادل البيانات الإلكترونية لإدارة بطاقات النقل البري الدولي، التي تحيلها إليها أمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بغية اعتمادها المحتمل؛

تطلب من الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية أن تحيط الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا، بحلول ١ حزيران/يونيه ١٩٩٥، علماً بقبولها لهذا القرار؛

تطلب إلى الأمين التنفيذي للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا إحاطة جميع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، علماً بقبول هذا القرار.

قبلت البلدان التالية القرار رقم ٤٩

النمسا	بيلاروس
بلجيكا	بلغاريا
كرواتيا	الجمهورية التشيكية
الدانمرك	إستونيا
فنلندا	فرنسا
ألمانيا	اليونان
هنغاريا	إيران (جمهورية - الإسلامية)
أيرلندا	إيطاليا
الأردن	لاتفيا
ليتوانيا	لكسمبرغ
هولندا	النرويج
بولندا	البرتغال
رومانيا	الاتحاد الروسي
سلوفاكيا	سلوفينيا
إسبانيا	السويد
سويسرا	تركيا
المملكة المتحدة	الاتحاد الأوروبي

توصية

تطبيق رموز النظام المنسق الخاصة بالبضائع في بطاقات النقل البري الدولي
 التوصية التي اعتمدها اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي لعام ١٩٧٥،
 في ٣١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨*

إن اللجنة الإدارية،

إذ تؤكد الحاجة إلى تطبيق تدابير فعالة لإدارة المخاطر وتقييمها فيما يتعلق بالبضائع العابرة،
 وإذ تضع في اعتبارها أن أي عملية للنقل البري الدولي يسبقها عادةً إعلان تصدير يحتوي على الرمز
 السلمي للبضائع طبقاً 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 نظام رموز النظام المنسق، فإن استخدامه في بطاقات النقل
 البري الدولي إلى جانب استخدام لغة واضحة في وصف البضائع قد يسهم في بلوغ هذا الهدف،
 وإذ تضع في اعتبارها كذلك 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 النفاذ،

١- تقرر التوصية بأن يقوم حاملو بطاقات النقل البري الدولي أو أي أشخاص يتولون نيابة عنهم
 ملء بطاقة النقل البري الدولي، بتدوين رموز النظام المنسق للبضائع في الخانة ١٠ من بيان البضائع على القسيمة
 التي ليست موجهة للاستخدام الجمركي (الصفحة الصفراء) من بطاقة النقل البري الدولي، بالإضافة إلى وصف
 للبضائع بلغة واضحة؛

٢- 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.

إذا قُبلت بطاقة النقل البري الدولي من جانب مكتب جمارك المغادرة دون تدوين رمز النظام المنسق،
 لا ينبغي أن يُشترط هذا الرمز من مكاتب جمارك العبور التالية أو مكاتب جمارك المقصد.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93، الفقرتان ٢٧-٢٨ والمرفق الثاني}.

يجب 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. يجب أن يطبق المبدأ نفسه عند اشتباه السلطات الجمركية في عدم صحة رمز النظام المنسق، أو عند التعارض بين الوصف المبسط للبضائع ورمز النظام المنسق.

دون الإخلال بالفقرة ٦ من المادة ٨ من اتفاقية النقل البري الدولي، يعتبر الوصف المبسط للبضائع صحيحاً إذا وُجد تعارض بين الوصف العادي والوصف الذي يشير إليه رمز النظام المنسق. يتم استعراض التطبيق العملي لهذه التوصية بعد ١٢ شهراً من تاريخ دخولها حيز النفاذ، بغية ضمان تحقيق أهدافها.

تدخل هذه التوصية حيز النفاذ في ١ أيار/مايو ٢٠٠٨.

توصية

تطبيق نظام رموز لتدوين الملاحظات المتعلقة بالعيوب في شهادة الموافقة

توصية اعتمدها اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥،

في ١١ حزيران/يونيه ٢٠١٥^(١)

إن اللجنة الإدارية،

إذ تشدد على الحاجة إلى التطبيق المنسق والموحد لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي؛

واقتراناً منها بأن تطبيق نظام رموز يسهل ويوحد عملية إبلاغ الناقلين والسلطات الجمركية في مختلف الأطراف المتعاقدة وغير ذلك من الهيئات المنخرطة في نظام النقل البري الدولي بالعيوب في مقصورات شحن المركبات المعتمدة لأغراض إجراءات النقل البري الدولي؛

وإذ تسلّم بأهمية تقديم وصف واضح ولا لبس فيه للعيوب في مقصورات شحن المركبات المعتمدة لأغراض إجراءات النقل البري الدولي؛

وإذ تدرك أنه يحصل أحياناً أن يكون عيب ما مدوناً بطريقة تتعذر معها قراءته بسبب خط اليد أو اللغة الوطنية أو الكتابة مما تستعمله السلطات الجمركية في الخانة رقم ١٠ بشهادة التصديق، وبالتالي لا يفيد التدوين كثيراً السلطات المكلفة بإقراره بعد تصحيحه؛

(١) تقرر توصية السلطات المختصة باستكمال العيوب المدونة بخط اليد بنظام رموز يبيّن موضع ونوع العيب المدون في شهادة التصديق،

(٢) تحث السلطات المختصة على تشجيع استخدام هذه التوصية والتأكد، حيثما كان ذلك ممكناً، من أن الرموز المذكورة في الخانة رقم ١٠ من شهادة التصديق متطابقة مع رموز هذه التوصية.

وغياب أي رمز في الخانة رقم ١٠ بشهادة التصديق لا يشكل عائقاً يحول دون قبول شهادة التصديق طالما أن أحاكم المرفق ٣ مستوفاة.

ويتم استعراض التطبيق العملي لهذه التوصية [عامين] بعد تاريخ دخولها حيز النفاذ، وذلك بغية السهر على تحقيق أهدافها.

تدخل هذه التوصية حيز النفاذ في ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥.

(١) {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125، الفقرة ٢، والمرفق الثالث}.

نظام الرموز لتدوين الملاحظات عن العيوب في شهادة التصديق

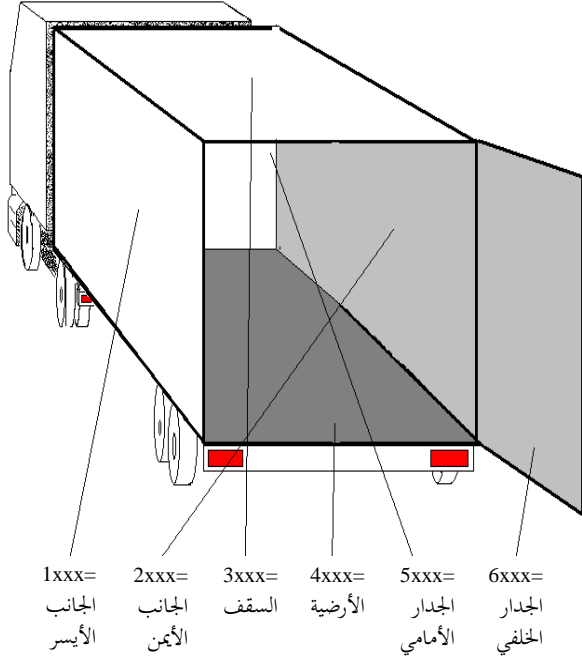
يتألف النظام الموحد من أربعة (4) أرقام.

يقسم الرمز مقصورة الشحن إلى ستة أقسام: اليسار، اليمين، الأرضية، السقف، الجدار الأمامي، الجدار الخلفي. وبالإضافة إلى ذلك، تقسم مقصورة الشحن إلى ثلاثة أجزاء منفصلة بالطول (في اتجاه الحركة): المقدمة، الوسط، المؤخرة. ولا لزوم لمزيد تقسيم المقدمة والمؤخرة بما أن المنطقة المراد فحصها صغيرة جداً.

ألف - الرقم الأول

يشير الرقم الأول إلى الجزء المعني من مقصورة الشحن:

الجانب الأيسر (مرئياً من جانب المركبة الخلفي)	1xxx
الجانب الأيمن (مرئياً من جانب المركبة الخلفي)	2xxx
السقف	3xxx
الأرضية	4xxx
الجدار الأمامي	5xxx
الجدار الخلفي	6xxx
يتعلق العيب المعني بمقصورة الشحن ككل	7xxx
يتعلق العيب بمجل الربط في سياق النقل البري الدولي	8xxx
إشكاليات فيما يتصل بشهادة التصديق	9xxx
إشكاليات أخرى غير مذكورة	0xxx



باء - الرقم الثاني

يشير الرقم الثاني إلى الجزء المعني بالطول

لا ينطبق (مثلاً الإشكاليات المتعلقة بشهادة التصديق) x0xx

المقدمة (مثلاً 11xx = الجانب الأيسر، المقدمة) x1xx

الوسط x2xx

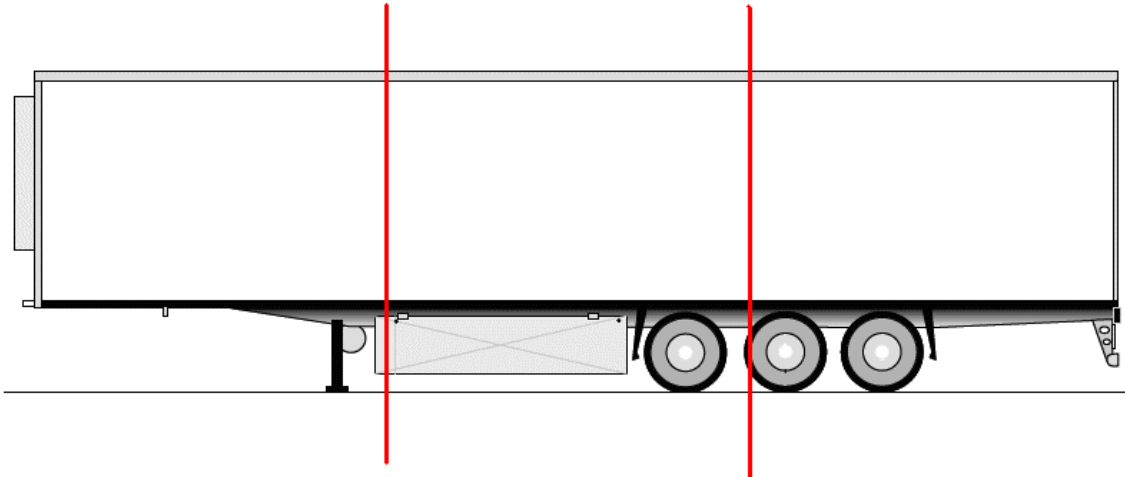
المؤخرة x3xx

المساحة بأكملها معنية x4xx

المقدمة

الوسط

المؤخرة



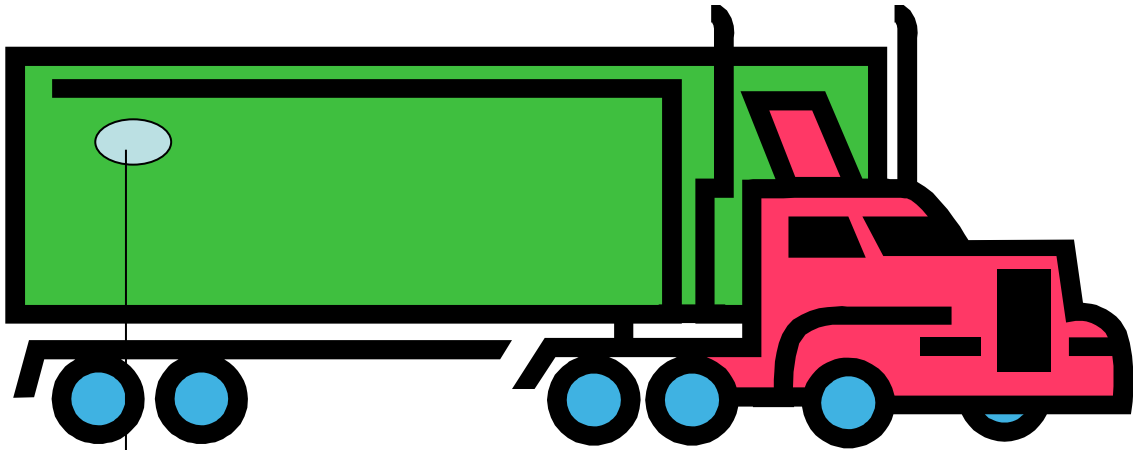
جيم- الرقمان الأخيران

يشير الرقمان الأخيران إلى العيب في حد ذاته. وفيما يلي العيوب الأكثر شيوعاً المكتشفة في الممارسة العملية:

- ١- إشكاليات لها صلة بالأرضية
- ١١ الأرضية غير مثبتة من الداخل
- ١٢ الأرضية غير مثبتة براشم أو براغي ذاتية اللولبة أو الثقب
- ١٣ فتحة بين ألواح الأرضية
- ١٩ إشكالية غير مذكورة
- ٢- إشكاليات لها صلة بالأبواب أو غير ذلك من نظم الإقفال (بما في ذلك الصمامات وأغطية فتحات الدخول والحواف الناتئة، إلخ.)
- ٢١ تثبيت المفصلة غير كاف أو غير محكم
- ٢٢ جهاز الإقفال غير كاف أو غير محكم
- ٢٣ التجهيزة التي يمكن أن توضع عليها الأختام الجمركية ليست محكمة أو تصميم الباب يسمح بفتحه دون كسر الأختام الجمركية
- ٢٤ تقوس أو طي يخلق فتحة
- ٢٥ مفاصل تالفة/مكسورة/مخلوطة
- ٢٦ الأبواب أو نظم الإقفال الأخرى غير ملائمة
- ٢٩ إشكالية غير مذكورة
- ٣- إشكاليات لها صلة بالأجناب الصلبة والصهاريج ... (الخزانات المعدنية)
- ٣١ أدوات الوصل ليست لها مسامير ذاتية الثقب ولا براشم ذاتية اللولبة ولا هي موصولة عن طريق اللحام
- ٣٢ أدوات الوصل مكسورة
- ٣٣ تقوس/طي في الغلاف يخلق فتحة
- ٣٤ ثقب
- ٣٩ إشكالية غير مذكورة
- ٤- إشكاليات لها صلة بمقصورات الشحن ذات الأغلفة

عروة/حلقة تثبيت معدنية مفقودة أو بها خلل	٤١
نموذج عروة غير ملائم	٤٢
إصلاح غير موفق (درزات صغيرة للغاية، استخدام مواد غير ملائمة للتصليح، ...)	٤٣
تداخل غير كاف للأغلفة	٤٤
تمزيق/ثقب في الغلاف	٤٥
غلاف من مادة غير ملائمة	٤٦
إشكالية غير مذكورة	٤٩
<u>إشكاليات لها صلة بجانب الأغلفة المنزلفة</u>	-٥
التقوس في الدعائم المعدنية للأغلفة المنزلفة قد يخلف فتحات	٥١
تصليح غير موفق للأغلفة المنزلفة (درزات صغيرة للغاية واستخدام مواد غير ملائمة للتصليح ...)	٥٢
الأغلفة المنزلفة مصنوعة من مادة غير ملائمة	٥٣
تمزيق/ثقب في الأغلفة المنزلفة	٥٤
فتحات أفقية بين الأغلفة المنزلفة والأجزاء الصلبة تتجاوز ١٠ مليمترات	٥٥
إشكالية غير مذكورة	٥٩
<u>إشكاليات لها صلة بالغلاف المنزلق</u>	-٦
مخصصة للمستقبل	
<u>إشكاليات لها صلة بتجهيزات الشد وإقفال الغلاف وتثبيتته</u>	-٧
تجهيزات شد غير ملائمة	٧١
تجهيزات تثبيت غير ملائمة	٧٢
تجهيزات إقفال غير ملائمة	٧٣
تجهيزات الشد وإقفال الغلاف وتثبيتته غير محكمة بشكل كاف بجبل الربط	٧٤
سير مفقود أو سائب أو مختل للغاية أو مصنوع من مادة غير ملائمة	٧٥
إشكالية غير مذكورة	٧٦
<u>إشكاليات لها صلة بجبل التثبيت</u>	-٨

٨١	(كامل) حبل التثبيت به عيب
٨٢	طرف حبل التثبيت به عيب
٨٣	حبل التثبيت مصنوع من مادة غير ملائمة (يمكن أن يكون قابلاً للمط)
٨٤	حبل التثبيت أطول من اللزوم
٨٥	حبل التثبيت مصنوع من قطعتين (أو أكثر)
٨٩	إشكالية غير مذكورة
-٩	<u>إشكاليات لها صلة بشهادة التصديق</u>
٩١	شهادة التصديق غير صالحة للاستعمال (أي أنها ممزقة أو أن النص أو الأحرف المطبوعة غير مقروءة ...)
٩٢	انقضت مدة صلاحية شهادة التصديق
٩٣	لا يمكن تبيّن هوية المركبة من شهادة التصديق (أي أن الصور أو رقم اللوحة المعدنية أو رقم الهيكل غير مطابقة للمركبة المقدمة)
٩٩	إشكالية غير مذكورة



٢٣٣٤ = ثقب في الجدار المعدني الجانبي - الجزء الخلفي من الجانب الأيمن لشبه المقطورة

٥- أمثلة لأفضل الممارسات*

١-٥ مقدمة

إن أمثلة أفضل الممارسات التي أعدتها الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا واعتمدها اللجنة الإدارية لاتفاقية النقل البري الدولي ينبغي عدم الخلط بينها وبين التعليقات أو غيرها من الممارسات الموصى بها التي اعتمدها الفرقة العاملة أو اللجنة الإدارية (TRANS/WP.30/AC.2/59)، الفقرة ٤٧). وهذه الأمثلة لأفضل الممارسات مدرجة في كتيّب النقل البري الدولي بهدف تيسير تطبيق أحكام الاتفاقية في البلدان التي انضمت حديثاً إلى الاتفاقية و/أو في البلدان التي تجري فيها عمليات النقل البري الدولي منذ عهد قريب.

٥-٢ إجراءات إنهاء عملية النقل البري الدولي

- ١- ينبغي تقديم البضائع وبطاقة النقل البري الدولي الخاصة بها إلى مكتب جمارك بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق) في أيام وساعات العمل المعتادة. غير أنه يجوز لمكتب الجمارك المعني بالأمر، أن يسمح، بناء على طلب ونفقة الطرف المعني، بتقديم الوثائق المذكورة خارج أيام وساعات العمل المعتادة.
- ٢- يتعين على مكتب الجمارك في بلد المقصد 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 ملء الخانات من ٢٤ إلى ٢٨ من القسيمة رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي؛
 - ملء الكعب ونزع القسيمة رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي وإرجاع البطاقة إلى الشخص الذي استظهر بها؛
 - تدوين انتهاء عملية النقل البري الدولي في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام النقل البري الدولي الآمن (SafeTIR)، الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية وعملاً بالمادة ٤٢ مكرراً ثانياً من الاتفاقية.

٣- وفيما عدا القسيمة رقم ٢ والكعب رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي، يجوز لمكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق) إصدار وثائق إضافية إلى الشخص الذي يقدم بطاقة النقل البري الدولي (مثلاً، إيصال بملؤه، عند الطلب ومسبقاً، الشخص المعني) كما يجوز له أيضاً استخدام وسائل أخرى للتحقق، وذلك لتيسير عملية كشف الأختام الجمركية المزيفة الموسومة في بطاقات النقل البري الدولي. ولكشف أية مخالفة في أسرع وقت يحق للسلطات

* تجدر ملاحظة أن الأطراف المتعاقدة غير ملزمة قانونياً بالامتثال للتوصيات الواردة في الفصل ٥ من كتيّب النقل البري الدولي {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/4، الفقرة ٩}.

الجمركية أن تتحقق من صحة الكعب رقم ٢ 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:

غالباً ما يجد متعهدو النقل صعوبات في الرد على استفسارات السلطات الجمركية بشأن عدم تصفية عمليات النقل البري الدولي. ولئن كانت الوثائق المذكورة في الفقرة ٣ أعلاه لا تُقبل كدليل على انتهاء عملية النقل البري الدولي فإنها قد تساعد في عملية الرد على الاستفسارات. وبموجب نظام النقل البري الدولي يتم إرجاع بطاقة النقل البري إلى متعهد النقل، لكن هذا الأخير يرسلها بعدئذ إلى الجمعية الوطنية وبالتالي قد لا تبقى بحوزته أية وثائق يمكنه الاستظهار بها في حالة مواجهة طلب الرد على أية استفسارات. وتدوين انتهاء عمليات النقل البري الدولي، كما يرد في نظام مراقبة دولي مرخص به، مثل نظام النقل البري الدولي الآمن (SafeTIR) الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري، طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية وتمشياً مع مادتها ٢ مكرراً ثانياً، يجوز أن يُعتبر هو الآخر دليلاً مقبولاً على انتهاء عمليات النقل البري الدولي.

٣-٥ إجراءات تصفية عمليات النقل البري الدولي

- ١- ينبغي لمكاتب الجمارك التي تتناول بطاقات النقل البري الدولي أن تمسك سجلات مستقلة لبطاقات النقل البري الدولي.
- ٢- ينبغي لمكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) الاحتفاظ بالقسيمة رقم ١ من بطاقة النقل البري الدولي. وتيسيراً لعملية إعادة القسيمة رقم ٢، ينبغي أن تُدرج في الخانة التي تحمل عنوان "مخصصة للاستعمال الرسمي" من القسيمة رقم ٢ العبارة التالية: "ينبغي إعادة هذه الورقة إلى...". يُلها الاسم والعنوان الكامل لمكتب الجمارك الذي ينبغي إعادة القسيمة رقم ٢ إليه (عن طريق مكتب مركزي أو إلى هذا المكتب، حسبما يكون ملائماً). وينبغي قدر الإمكان إدراج هذه العبارة بواسطة ختم وينبغي أن تكون ميسورة القراءة.
- ٣- ينبغي لمكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) التحقق من أن الخانة ٢٢ من القسيمة رقم ١ تحتوي فعلاً على اسم مكتب جمارك بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق)، وذلك تيسيراً لإجراءات التحقيق.
- ٤- يجوز لمكتب الجمارك في بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق) أن يبلغ مسبقاً مكتب جمارك بلد الوصول أو المغادرة (في الطريق) بإرسال البضائع المحمولة بمقتضى نظام النقل البري الدولي وذلك درءاً لأي تزيف أو خداع في إنهاء عملية النقل البري الدولي.
- ٥- يتعين على مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق) أن يفصل ويرسل دون تأخير (في غضون خمسة أيام عمل) بعد انتهاء عملية النقل البري الدولي الجزء من القسيمة رقم ٢ الذي يحتوي على الخانات من ١٨ إلى ٢٨ إلى مكتب الجمارك المذكور في الخانة التي تحمل عنوان "مخصصة للاستخدام الرسمي"، وذلك عن طريق مكتب الجمارك المركزي أو إلى هذا المكتب، حسبما يكون ملائماً.
- ٦- ويعمد مكتب الجمارك في بلد المقصد، فور انتهاء عملية النقل البري الدولي ودون تأخير، إلى إتاحة جميع المعلومات المتصلة بانتهاء عملية النقل البري الدولي وإلى نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام النقل البري الآمن (SafeTIR) الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري، طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية وتمشياً مع مادتها ٤٢ مكرراً ثانياً.

- ٧- ويجوز قبول رسالة إلكترونية أو بواسطة الفاكس تتضمن البيانات الواردة في القسيمة رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي كتأكيد لانتهاؤ عملية النقل البري الدولي، بدلاً من إعادة القسيمة رقم ٢ بالبريد (أو استمارة الإعادة) من مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق) إلى مكتب جمارك بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق).
- ٨- لدى استلام القسيمة رقم ٢ المذكورة في الفقرة ٥ أعلاه، أو لدى استلام رسالة إلكترونية أو بواسطة الفاكس كما هو مشار إليه في الفقرة ٧ أعلاه، يتعين على مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) أن يعمد دون تأخير إلى مقارنة البيانات الواردة فيها مع البيانات المتصلة بذلك والواردة في القسيمة رقم ١ من بطاقة النقل البري الدولي، التي يكون قد احتفظ بها طبقاً للفقرة ٢ أعلاه.
- ٩- وفي حال تعدد مكاتب جمارك بلدان المغادرة وبلدان المقصد، تطبق الإجراءات الوارد وصفها أعلاه، مع تغيير ما يلزم تغييره.
- ١٠- وإذا اختلف مكتب جمارك بلد المقصد أو بلد المغادرة (في الطريق) عن مكتب الجمارك المذكور في القسيمة رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي، يتعين على المكتب الأول أن يخبر المكتب الثاني بذلك دون تأخير.
- ١١- 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 المشكوك فيها، أن يتحقق لاحقاً وبطريقة عشوائية من القسيمات رقم ٢ المعادة وذلك بمعدل واحدة في الألف ولكن ليس أقل من ٦ مستندات في كل شهر.
- ١٢- يتعين على السلطات الجمركية أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية اتصالاتها وسجلاتها وملفاتها وغير ذلك من أي استخدام زائف وأن تحول دون إرسال تأكيدات كاذبة بالتصفيه.

٤-٥ إجراءات الاستفسار والاسترجاع*

- ١- تصف الجداول المدرجة أدناه بصورة مقتضبة إجراءات الاستفسار والاسترجاع الموصى باتباعها من جانب مكاتب الجمارك في بلدان المغادرة أو الدخول (في الطريق)، أو بلدان المقصد أو بلدان الخروج (في الطريق)، أو من جانب المكتب المركزي للجمارك.
- ٢- ويبين الجدول رقم ١١ إجراءات الاستفسار والاسترجاع الواجب تطبيقها في الاتحاد الأوروبي إذا لم تُبعث الرسالة الإلكترونية الخاصة إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق). والجدول ١ (ب) ينطبق على الحالات التي يتم فيها استخدام الإجراء الاحتياطي، أي في حالة عدم وجود أسلوب لمعالجة البيانات والاقتصار فقط على استخدام بطاقة النقل البري الدولي للعبور.
- ٣- ويبين الجدول ٢ إجراءات الاستفسار والاسترجاع الواجب تطبيقها في الاتحاد الروسي إذا لم يتسلم مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) تأكيداً بإنهاء عملية النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق).

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/4، والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111، الفقرة ٤٠}.

الجدول ١١ (الاتحاد الأوروبي)

المهلة الزمنية	الشروط	التدابير الواجب اتخاذها من جانب مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق)
بعد انقضاء المهلة الزمنية المحددة لعرض البضاعة في مكتب المقصد وإذا لم يتم تلقي رسالة "إخطار بالوصول" (IE006) أو بعد ٦ أيام من تلقي رسالة "الإخطار بالوصول" إذا لم يتم تلقي رسالة "نتائج المراقبة" (IE018)	قبل البدء في إجراءات الاستفسار	(١) إرسال طلب معلومات (رسالة عن الوضع القائم IE904) إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق) (إجراء سابق للاستفسار)
في آن واحد مع الخطوة (١) أعلاه	نفس الشروط الواردة في الخطوة (١) أعلاه، بالإضافة إلى الحصول على المعلومات اللازمة للتوجه إلى مكتب جمارك المقصد أو الخروج المحتمل (في الطريق)	(٢) التحقق من وجود ملف بشأن انتهاء عملية النقل البري الدولي في نظام مراقبة دولي معتمد، تستخدمه المنظمة الدولية طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية
على أقصى تقدير، ٧ أيام بعد انقضاء المهلة الزمنية المشار إليها في (١). يقوم مكتب المقصد أو الخروج (في الطريق) بالرد في غضون ٢٨ يوماً	في حالة الرد السلبي على التمييز (١)	(٣) بدء إجراءات التحقيق - توجيه رسالة "طلب التحقيق" (IE142) إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)
على الأقل ٢٨ يوماً بعد الخطوة (٣)	في حالة عدم الاستجابة أو الاستجابة (الرسالة) غير الوافية من مكتب المقصد أو الخروج (في الطريق)	(٤) توجيه رسالة "طلب معلومات عن وصول الحركة" أو توجيه خطاب إخطار إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي وإبلاغ الجمعية الضامنة بضرورة تقديم الدليل على أن عملية النقل البري الدولي قد انتهت (إخطار مسبق)
بعد انقضاء مهلة الاستجابة للخطوة (٤) (٢٨ يوماً قابلة للتمديد لمدة ٢٨ يوماً إضافياً بناء على طلب من حامل البطاقة)		(٥) إخطار الجمعية الضامنة وحامل بطاقة النقل البري الدولي بعدم تصفية عملية النقل البري الدولي
بعد الخطوة (٥)	في حال تحتمل دين جمركي	(٦) تحديد الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) مباشرة و/أو سلطات الجمارك المختصة لتحصيل الدين الجمركي
بعد الخطوة (٦)	في حال تحتمل دين جمركي	(٧) في حدود الإمكان، مطالبة المسؤول (أو الأشخاص المسؤولين) بالدفع مباشرة
٣ أشهر بعد الخطوة (٥)	في حال لم يدفع المدين/المدينون بعد مهلة شهر	(٨) إرسال طلب بالدفع إلى الجمعية الضامنة

الجدول ١ ب (الاتحاد الأوروبي) الإجراءات الاحتياطي

المهلة الزمنية	الشروط	التدابير الواجب اتخاذها من جانب مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو الدخول (في الطريق)
عدم تلقي الجزء المناسب من القسيمة رقم ٢ في غضون ٨ أيام بعد انتهاء المهلة الزمنية المحددة لتقديمه في مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق).	قبل البدء في إجراءات الاستفسار	(١) التحقق من وجود سجل بشأن إنهاء عملية النقل في نظام مراقبة دولية معتمد تديره المنظمة الدولية، وفقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية
الجزء المناسب من القسيمة رقم ٢ يتم إرجاعه بعد شهرين (يمكن أن تبدأ المهلة فوراً بعد الخطوة (١) بموجب قرار). ويقوم مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق) بالرد في غضون ٢٨ يوماً.	لم يتم إنهاء عملية النقل البري الدولي	(٢) إرسال "بطاقة النقل البري الدولي - إشعار الاستفسار" إلى مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق)
بعد انقضاء مهلة الاستجابة للخطوة (٢)	لم يتم إنهاء عملية النقل البري الدولي	(٣) إبلاغ حامل البطاقة والجمعية الضامنة باحتمال عدم الإنهاء، وإبلاغهما بضرورة تقديم الدليل (الإخطار المسبق)
بعد انقضاء مهلة الاستجابة للخطوة (٣) (٢٨ يوماً قابلة للتديد لمدة ٢٨ يوماً إضافياً بناء على طلب صاحب البطاقة)	في حالة تحمّل الدين الجمركي	(٤) إخطار الجمعية الضامنة وحامل بطاقة النقل البري الدولي بعدم تصفية عملية النقل البري الدولي
بعد الخطوة (٤)	في حالة تحمّل الدين الجمركي	(٥) تحديد الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) مباشرة و/أو سلطات الجمارك المختصة لتحصيل الدين الجمركي
بعد الخطوة (٥)	في حالة تحمّل الدين الجمركي	(٦) طلب السداد، إذا أمكن، من الشخص المسؤول (الأشخاص المسؤولين) مباشرة
٣ أشهر بعد الخطوة (٤)	في حالة تحمّل الدين الجمركي	(٧) إرسال طلب السداد إلى الجمعية الضامنة

ملاحظات على كلا الجدولين

يتعين على المكتب المسؤول عن التحقيق أن يعلم، في غضون ٣ أشهر، حامل بطاقة النقل البري الدولي والجمعية الضامنة قبوله أو عدم قبوله لأشكال أخرى من الأدلة على تصفية عملية النقل البري الدولي وكذلك التواصل أيضاً مع حامل البطاقة ومدّه بأي دليل يدعم عدم اكتمال عملية النقل البري الدولي الذي تم اكتشافه أثناء الإجراءات.

متى ثبت أثناء إجراء التحقيق أنه تم إنهاء عملية النقل البري الدولي بشكل صحيح، تعيّن على المكتب المسؤول عن التحقيق القيام فوراً بإبلاغ حامل بطاقة النقل البري الدولي والجمعية الضامنة وعند الاقتضاء السلطات الجمركية التي قد تكون باشرت إجراءات استرداد.

الجدول ٢ الاتحاد الروسي

التدابير الواجب اتخاذها من جانب السلطات الجمركية	شروط تطبيق الإجراءات	السلطة الجمركية المسؤولة
(١) إرسال إخطار عن انتهاء عملية النقل البري الدولي إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	عدم استلام تأكيد إلكتروني لانتهاء عملية النقل البري الدولي من مكتب جمارك بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق) خلال ٥ أيام عمل بعد الموعد النهائي المحدد لعبور الجمارك	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)
(٢) إبلاغ حامل بطاقة النقل البري الدولي بعدم وجود معلومات عن تسليم البضائع وبداية التحقيق في الوقائع	عدم استلام تأكيد إلكتروني لإنهاء عملية النقل البري الدولي من مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق) خلال ٥ أيام عمل بعد الموعد النهائي المحدد لعبور الجمارك	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)
(٣) التحقق من وجود معلومات بشأن انتهاء عملية النقل البري الدولي في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام النقل البري الآمن (SafeTIR) الذي يستخدمه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية	استلام إخطار (إلكتروني أو خطي) بعدم تقديم البضائع إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) أو مكتب الجمارك المركزي
(٤) مباشرة إجراءات التحقيق بشأن المخالفة الجمركية	مباشرة بعد استلام إخطار (إلكتروني أو خطي) بعدم تقديم البضائع إلى مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)
(٥) الاهتمام بصفة خاصة بالوثائق التي يمكن تقديمها كدليل على انتهاء عملية النقل البري الدولي	تقديم مثل هذه الوثائق من قِبل الأشخاص المعنيين بالأمر	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق) بالتنسيق مع مكتب الجمارك في بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق)
(٦) إذا أمكن، تسليم طلب بالدفع يُرسل إلى ممثل معتمد لحامل بطاقة النقل البري الدولي أو يُرسل عن طريق البريد	في موعد لا يتجاوز ١٠ أيام عمل من تاريخ الكشف عن عدم الدفع أو الدفع الجزئي للرسوم الجمركية	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)
(٧) إرسال المطالبة بالدفع وسائر الوثائق ذات الصلة إلى الهيئة المركزية المسؤولة عن مراقبة تطبيق نظام النقل البري الدولي في البلد المعني بالأمر	عدم استجابة حامل بطاقة النقل البري الدولي للمطالبة بالدفع في غضون ٢٠ يوماً من تاريخ استلام الطلب	مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)
(٨) إخطار الجمعية الوطنية الضامنة بعدم الانتهاء أو الانتهاء المشروط، ثم تقديم مطالبة بالدفع طبقاً لأحكام اتفاقية النقل البري الدولي	تلقي الهيئة المركزية لأدلة ترضيها على اكتمال التصفية طبقاً للأصول	الهيئة الجمركية المركزية
(٩) سحب الإخطار أو المطالبة بالدفع، إذا لم ترسل المطالبة بعد.	اقتناع المكتب المركزي ببرهان التصفية حسب الوصول	الهيئة الجمركية المركزية

ملاحظة

يتعين على المكتب المسؤول عن التحقيق أن يعلم حامل بطاقة النقل البري الدولي أو الجمعية الضامنة بقبول أو عدم قبول الأدلة البديلة على انتهاء عملية النقل البري الدولي وكذلك في الحالات التي يمكن فيها للمكتب، في الأثناء، تصفية العملية بوسائله الخاصة (العثور على شهادة انتهاء العملية مثلاً).

٤- يرد أدناه نموذج مقترح لاستمارة الاستفسار، وكذلك رسالة تذكير نموذجية كي تستخدمها السلطات الجمركية.

نموذج إخطار بالتحقيق

بطاقة النقل البري الدولي - إخطار بالتحقيق

أولاً- يملأ هذا الجزء مكتب الجمارك في بلد المغادرة أو بلد الدخول (في الطريق)	
ألف- بطاقة النقل البري الدولي رقم نسخة من الورقة رقم ١ مرفقة	باء- مكتب جمارك بلد المقصد/بلد الخروج (في الطريق)
جيم- مكتب جمارك بلد المغادرة/بلد الدخول (في الطريق) (الاسم والعنوان الكامل)	دال- رقم تسجيل المركبة أو اسم السفينة، إذا كانا معروفين
هاء- في حدود معرفة مكتب الجمارك هذا، فإن الشحنة:	
<input type="checkbox"/> ١- عُرضت على	بتاريخ (اليوم والشهر والسنة)
<input type="checkbox"/> ٢- سُلمت إلى	بتاريخ (اليوم والشهر والسنة)
<input type="checkbox"/> ٣- حامل بطاقة النقل البري الدولي ليس بإمكانه تقديم معلومات عن مال البضاعة:	
المكان والتاريخ:	التوقيع:
الختم:	
ثانياً- يملأ هذا الجزء مكتب الجمارك في بلد المقصد/بلد الخروج (في الطريق) طلب معلومات إضافية	
تيسيراً لأغراض التحقيق يرجى من مكتب الجمارك في بلد المغادرة/الدخول (في الطريق) إرسال:	
<input type="checkbox"/> ١- وصف دقيق للبضائع	
<input type="checkbox"/> ٢- نسخة من وثيقة الشحن الصادرة بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع البري الدولي (CMR)	
<input type="checkbox"/> ٣- الوثائق أو المعلومات التالية:	
المكان والتاريخ:	التوقيع:
الختم:	
ثالثاً- يملأ هذا الجزء مكتب الجمارك في بلد المغادرة/الدخول (في الطريق) الرد على طلب المعلومات الإضافية	
<input type="checkbox"/> ١- المعلومات أو النسخ أو الوثائق المطلوبة مرفقة طيه	
<input type="checkbox"/> ٢- المعلومات أو النسخ أو الوثائق المذكورة أعلاه غير متاحة	
المكان والتاريخ:	التوقيع:
الختم:	
رابعاً- يملأ هذا الجزء مكتب الجمارك في بلد المقصد/بلد الخروج (في الطريق)	
<input type="checkbox"/> ١- القسيمة رقم ١ أرسلت بتاريخ (اليوم والشهر والسنة) ؛ وثمة نسخة موثقة حسب الوصول من القسيمة رقم مرفقة طياً	
<input type="checkbox"/> ٢- القسيمة رقم ٢، الموثقة حسب الأصول، مرفقة بهذا الإخطار	
<input type="checkbox"/> ٣- عمليات التحقيق جارية وسوف تُرسل القسيمة رقم ٢ أو نسخة من القسيمة رقم ١ في أقرب وقت ممكن	
<input type="checkbox"/> ٤- لقد عُرضت الشحنة في هذا المكتب دون أن تكون مصحوبة بالوثائق ذات الصلة	
<input type="checkbox"/> ٥- لم تُقدّم هنا لا الشحنة ولا بطاقة النقل البري الدولي؛ ولا يمكن الحصول على أية معلومات بشأنها	
المكان والتاريخ:	التوقيع:
الختم:	

نموذج رسالة تذكير

بطاقة النقل البري الدولي - رسالة تذكير

أولاً- مكتب جمارك المغادرة/الدخول (في الطريق) (الاسم والعنوان)	ثانياً- السلطة الموجّه إليها التذكير (الاسم والعنوان)
ثالثاً- المرجع/الرقم	
رابعاً- بطاقة النقل البري الدولي (الرقم والتاريخ)	
خامساً- إخطار بالتحقيق (الرقم والتاريخ)	
سادساً- تفاصيل، إن وجدت، عن مكتب جمارك بلد المقصد/بلد الخروج (في الطريق)	
سابعاً- أية معلومات أخرى	- تابع في ظهر الصفحة -
ثامناً- لم أتلق حتى الآن أي رد على الإخطار بالتحقيق المذكور أعلاه الرجاء إعلامي بما آلت إليه التحقيقات الجارية	
تاسعاً- رد السلطة الموجّه إليها التذكير	- تابع في ظهر الصفحة -
حُرر في, بتاريخ	
التوقيع	الختم

المرفقات: نسخة من القسيمة رقم ١ من بطاقة النقل البري الدولي
نسخة من الإخطار بالتحقيق

٥-٥ قائمة بالوثائق الواجب تقديمها كدليل على عدم التصفية

- ١- لا بد من تزويد وثائق أساسية لدعم المطالبة بالدفع. وبصفة عامة ينبغي أن تشمل هذه الوثائق نقطتين اثنتين على وجه الخصوص، هما:
 - (أ) الأسباب الموجبة لوقوع المسؤولية على عاتق الجمعية الوطنية الضامنة.
 - (ب) مبلغ الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة على الجمعية الوطنية الضامنة.
- ٢- ولأغراض تبرير المطالبة بالدفع، تبدو الوثائق التالية كافية:
 - نسخة من القسيمة رقم ١، مستوفاة ومختومة حسب الأصول من جانب السلطات الجمركية كدليل على وقوع المسؤولية على عاتق الجمعية الوطنية الضامنة عملاً بأحكام الفقرة ٤ من المادة ٨ من الاتفاقية؛
 - الوثائق التي تبرهن على أن السلطات الجمركية قد طبقت فعلاً أحكام الفقرة ٢ من المادة ١١ من الاتفاقية، من قبيل نسخة عن الرسالة المسجلة التي أرسلت إلى حامل بطاقة النقل البري الدولي مخطرة إياه بالمطالبة بالدفع؛
 - بيان خطي (رسالة) من جانب السلطات الجمركية تعدد فيه (فيها) النقاط الرئيسية للمخالفة المرتكبة، بما في ذلك الأسباب التي توضح أن أدلة انتهاء عملية النقل البري الدولي حسب الأصول، كما هي مقدمة من الأشخاص المعنيين، يتضح أنها غير كافية؛
 - ومن أجل استيفاء النقطة ١(ب) أعلاه، يُستحسن إيراد حساب مفصل للضرائب والرسوم الجمركية، بما في ذلك تحديد القيمة الجمركية للبضائع والمعدلات التعريفية المطبقة.

٥-٦ المعلومات والوثائق، خلاف بطاقات النقل البري الدولي، يجوز أن تطلبها مكاتب الجمارك على الطريق بخصوص عملية النقل البري الدولي

لأغراض المراقبة، توصي مكاتب الجمارك على الطريق بأن تستخدم أساساً بطاقة النقل البري الدولي، التي هي تصريح عبور جمركي. وحيثما تطلب المكاتب الجمركية في الطريق معلومات إضافية فيما يتصل بعملية نقل بموجب بطاقة نقل بري دولي، لا يُشترط أن تتضمن البطاقة أكثر من المعلومات اللازمة للتعريف بالبضائع والمركبات البرية. ويجب أن تُرسي السلطات الجمركية اشتراطاتها على أساس الاشتراطات المحددة في اتفاقات النقل البري الدولي ذات الصلة من قبيل اتفاقية ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦ بشأن عقد نقل البضائع البري الدولي (CMR)، ويجب أن تقتصر مطالبها المتعلقة بالمعلومات على المعلومات المتاحة في وثائق الناقلين العادية (وثيقة الشحن بموجب اتفاقية الدولي للبضائع (CMR)، وقائمة الشحن، إن وجدت، إلخ...) (TRANS/WP.30/212، الفقرة ٢١ والمرفق ٢).

٧-٥ توصيات من أجل تحسين الاتصال بين السلطات الوطنية المختصة والجمعيات الوطنية الضامنة

١- من صلاحيات الأطراف المتعاقدة، وفقاً لأحكام التشريعات الوطنية والإجراءات المعمول بها، تحديد محتوى الرسائل الموجهة إلى الجمعية الوطنية الضامنة خلال إجراءات النظر في المطالبات. لكن، ومن أجل تفادي أي سوء تفاهم بشأن طبيعة المخالفة المزعومة وأهميتها ومبرراتها، فإن السلطات المختصة والجمعيات الوطنية الضامنة للأطراف المتعاقدة مدعوة إلى استعراض وتحديث مختلف رسائلها بحيث 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 الجداول أدناه).

٢- 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 تُصف به بطاقة النقل البري الدولي، أن تحظر الجمعية كتاباً بعدم التصفية (الفقرة ١ ب من المادة ١١ من الاتفاقية)؛

(ب) المطالبة بالدفع: أمام السلطات المختصة مدة تتراوح بين ثلاثة أشهر وعامين بعد تاريخ إخطار الجمعية بعدم تصفية عملية النقل البري الدولي (أو أن شهادة انتهاء العملية قد تم الحصول عليها بطريقة غير مشروعة أو احتيالية)، لتقدم خلالها إلى الجمعية مطالبة بتسديد المبالغ (الفقرة ٣ من المادة ١١ من الاتفاقية).

٣- واستباقاً لهذه الالتزامات القانونية، اعتمدت أطراف متعاقدة مختلفة الإخطار المسبق بوصفه ممارسة من أفضل الممارسات. والإخطار المسبق، رغم أنه لا يُعتبر مطلباً قانونياً، إلا أنه أصبح إجراءً معمولاً به لدى مختلف الأطراف المتعاقدة لإخطار الجمعية الضامنة في أبكر مرحلة ممكنة بأن القسيمة رقم ٢ لم تُرجع إلى المكتب الجمركي للمغادرة أو الدخول على الطريق، ودعوها إلى تقديم دليل على استكمال عملية النقل البري الدولي. وتوجه هذه الرسالة، التي أصبحت تعرف بعبارة "الإخطار المسبق"، دون الإخلال بالإخطار الذي يتم وفقاً للفقرة ١ من المادة ١١ من الاتفاقية. لكن، نظراً إلى أن جميع الأطراف المتعاقدة لا تطبق هذا المفهوم بالطريقة ذاتها و/أو في نفس الوقت، 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 ٧-٥.

٤- وتجدر الإشارة إلى أن الأطراف المتعاقدة غير ملزمة قانونياً بالامتثال للتوصيات الواردة في الفقرة ٧-٥. وأحكام اتفاقية النقل البري الدولي والتشريعات الوطنية وحدها تحدد مدى شرعية أي مراسلة بين السلطات المختصة للأطراف المتعاقدة والجمعيات الوطنية الضامنة.

٥- 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 قدر الإمكان، في جميع الأوقات، وبخاصة قبل القيام بتحقيقات، من أية معلومات متوفرة في نظام مراقبة دولي معتمد، مثل نظام النقل البري الدولي الآمن (SafeTIR) الذي يشرف عليه الاتحاد الدولي للنقل البري طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية.

الجدول الأول

العناصر الموصى بها للمراسلات الفعالة الموجهة من السلطات المختصة إلى الجمعيات الوطنية الضامنة

البيانات الواجب إدراجها، متى توقرت، عند إصدار الرسالة	الإخطار المسبق بعدم التصفية الموجه إلى الجمعية الضامنة (أفضل ممارسة)	الإخطار بعدم التصفية الموجه إلى الجمعية الضامنة (المادة ١١-ب)	مطالبة الجمعية الضامنة بالتسديد (المادة ١١-٣)
١	√	√	√
٢	√	√	√
٣	√	√	√
٤	√	√	√
٥	√	√	√
٦	√	√	√
٧	√	√	√
٨	√	√	-
٩	-	√	-
١٠	√	√	-
١١	√	√	-
١٢	-	√	-
١٣	√	-	-
١٤	√	-	-
١٥	-	√	-
١٦	√	-	-
١٧	√	-	-
١٨	√	-	-
١٩	√	-	-

(١) √ = عنصر موصى به.

(٢) القبول = تأكيد قبول السلطات المعلومات التي قدمتها الجمعية في مرحلة سابقة؛ الإقفال = المعلومات التي تفيد بأن السلطات قررت عدم متابعة المخالفة المزعومة وإقفال الملف؛ الرفض = المعلومات التي تفيد بأن السلطات لم تقبل المعلومات التي قدمتها الجمعية في مرحلة سابقة، بما في ذلك أسباب الرفض.

الجدول الثاني

العناصر المحوصى بها للمراسلات الفعالة الموجهة من الجمعيات الوطنية الضامنة إلى السلطات المختصة

الردّ على الإخطار المسبق بعدم التصفية الموجه إلى الجمعية الضامنة (المادة ١١-ب)	الردّ على الإخطار المسبق بعدم التصفية الموجه إلى الجمعية الضامنة (المادة ١١-ب)	الردّ على الإخطار المسبق بعدم التصفية الموجه إلى الجمعية الضامنة (أفضل ممارسة)	البيانات الواجب إدراجها، متى توفّرت عند إصدار الرسالة
√	√	√	١ كتابة التاريخ والمرجع بخط واضح ومقروء
√	√	√	٢ اسم وعنوان ورقم الهوية الوحيد (متى توفر في بطاقة النقل البري الدولي) لصاحب بطاقة النقل البري الدولي
√	√	√	٣ رقم بطاقة النقل البري الدولي (حرفان وثمانية أرقام)
√	√	√	٤ عنوان الإرسال
√	√	√	٥ الوثائق التي تبين الانتهاء العادي لعملية النقل البري الدولي المعنية، مثل: <ul style="list-style-type: none"> • 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 بإجراءات جمركية أخرى أو نظام آخر من نظم المراقبة الجمركية، مثل التخليص الجمركي لأغراض الاستعمال المنزلي؛ • كعب البطاقة رقم ١ أو ٢ في بطاقة النقل البري الدولي التي ختمها على النحو الواجب الطرف المتعاقد أو نسخة منه مقدمة من المنظمة الدولية؛ • سجلات عن استكمال عملية النقل البري الدولي، كما ترد في ما يُعرف بـ "نظام النقل البري الدولي الآمن التابع للاتحاد الدولي للنقل البري" طبقاً للمرفق ١٠ بالاتفاقية؛ • أية وثيقة إضافية يصدرها مكتب جمارك المقصد أو الخروج (في الطريق) للشخص الذي يستظهر بطاقة النقل البري الدولي (مثلاً إيصال بالاستلام، عند الطلب، يملؤه مسبقاً الشخص المعني)؛ • أية وثيقة تمكّن من تعريف الشخص المسؤول/الأشخاص المسؤولين مباشرة^(١)؛
-	-	√	٦ الإشارة إلى الإخطار المسبق المرسل إلى الجمعية الضامنة عند توفره
-	√	-	٧ الإشارة إلى الإخطار الموجه إلى الجمعية الضامنة
√	-	-	٨ الإشارة إلى المطالبة بالتسديد المرسل إلى الجمعية
√	-	-	٩ الرد على المطالبة بالتسديد (القبول أو الرفض)
√	-	-	١٠ الإشارة إلى أحكام خاصة في اتفاق الضمان القائم أو أي نوع آخر من الصكوك القانونية

(١) لا يقتصر تقديم الوثائق المشار إليها تحت النقطة ٥ على المراحل الثلاث المحددة، بل يمكن أن يتم في أي وقت، حال توفره.

الجدول الثالث*

نموذج لرسالة الإخطار المسبق

رسالة إعلامية تُبعث إلى جمعية ضمان النقل البري الدولي وحامل بطاقة النقل البري الدولي

.....
(الاسم الكامل لمكتب الجمارك/الإدارة المعنية) (المكان والتاريخ)

الموضوع: معلومات بشأن بطاقة النقل البري الدولي رقم

موجهة إلى

(الاسم الكامل والعنوان ورقم الهوية لحامل بطاقة النقل البري الدولي)

.....

(الاسم الكامل للجمعية الضامنة)

السيدة/السيد

عملية نقل بري دولي نُفذت تحت غطاء بطاقة النقل البري الدولي رقم سجلها مكتب جمارك (نسخة من القسيمة رقم ١ مرفقة طيه، على أنها دخلت أراضي (اسم الطرف المتعاقد).
نوّد إبلاغكم بأن إدارة الجمارك لدينا لم تتلق تأكيداً للإلغاء السليم في إقليم (اسم الطرف المتعاقد) لعملية النقل البري الدولي والتي تمت تحت غطاء بطاقة النقل البري الدولي رقم
بالإضافة إلى ذلك، لقد تأكدنا من وضعية بطاقة النقل البري الدولي هذه في نظام مراقبة بطاقة النقل البري الدولي وتبين أنه:

(١) ليس هناك معلومات تؤكد إنهاء عملية النقل البري الدولي في إقليم (اسم الطرف المتعاقد)،

(٢) يوجد سجل بشأن هذه عملية النقل البري الدولي. لقد تم الاتصال بالفعل بمكتب بلد المقصد في (المكان، واسم الطرف المتعاقد)

* {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111، و ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/15، الفقرة ٤٣}.

من أجل التأكد من المعلومات المتوفرة في نظام مراقبة بطاقة النقل البري الدولي ولكن لم يتم تلقي أي تأكيد حتى الآن.

لذلك، ودون الإخلال بالإخطار الواجب وفقاً للفقرة ١ (ب) من المادة ١١ من اتفاقية النقل البري الدولي، ندعوكم إلى تزويدنا بالوثائق المناسبة التي تثبت أنه تم إنهاء عملية النقل البري الدولي بشكل صحيح في إقليم (اسم الطرف المتعاقد) في غضون ٢٨ يوماً من تاريخ هذه الرسالة.

ينبغي تقديم الدليل على شكل واحدة من الوثائق التالية التي تعرّف بالسلع:

- وثيقة مصدقة من قبل سلطات جمارك مكتب جمارك بلد المقصد أو بلد الخروج (في الطريق) من طرف متعاقد آخر تثبت أن البضاعة تم عرضها في هذا المكتب الجمركي، أو
- وثيقة جمارك صادرة عن طرف متعاقد آخر تؤكد أن البضاعة قد دخلت ذلك الإقليم الجمركي لأغراض المعالجة الجمركية أو الاستخدام الجمركي المعتمدين؛ أو
- وثيقة جمركية صدرت في طرف متعاقد آخر وأقرتها السلطات الجمركية في الطرف المتعاقد تثبت أن هذه السلع تندرج في إطار نظام التداول الحر في ذلك الطرف المتعاقد.
- نسخة أو صورة من الوثائق المذكورة أعلاه، مصدقة باعتبارها نسخة حقيقية من قبل الهيئة التي أقرت الوثائق الأصلية، من قبل سلطات الطرف المتعاقد المعني أو من قبل السلطة المعنية في طرف آخر متعاقد في اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٧٥.

أي من الوثائق المذكورة أعلاه يجب أن ترسل إلى

.....

(ختم مكتب الجمارك/توقيع الشخص المسؤول)

المرفق: نسخة من القسيمة رقم ١ من بطاقة النقل البري الدولي

٨-٥ مثال لأفضل ممارسة فيما يتعلق بتطبيق المادة ٣٨*

ألف- ملاحظات تمهيدية

- ١- يتضمن الفصل الرابع من اتفاقية النقل البري الدولي المعنون "المخالفات"، إشارات إلى التشريعات الوطنية للأطراف المتعاقدة. وطبقاً للمادة ٣٦، 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 ٣٨ في ذاتها حكماً إطارياً يعتمد أيضاً في تطبيقه العملي على التشريعات الوطنية. فمثلاً، يحدد القانون الوطني ما يلي:
 - خطورة أي مخالفة ("جريمة خطيرة مخلة بالقوانين أو اللائحة الجمركية المطبقة في مجال النقل الدولي للبضائع")؛
 - تاريخ بدأ نفاذ الاستبعاد طبقاً للمادة ٣٨؛
 - إجراءات الطعن والتعليق المحتمل للاستبعاد أثناء الطعن.
- ٢- بصورة عامة، ينبغي أن تعتبر المادة ٣٨ أداة لحماية ووقاية إجراءات النقل البري الدولي من الانتهاكات، لا كآلية تلقائية للجزاءات في كل الظروف. وينبغي تبرير تطبيق المادة ٣٨ وفقاً لجسامة المخالفة.
- ٣- ترتبط المادة ٣٨ ارتباطاً وثيقاً بأحكام المادة ٦ وأحكام الجزء الثاني من المرفق ٩، التي تحكم عملية انضمام الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين إلى نظام النقل البري الدولي. وتبرز هذه العلاقة في تعليقي على المادة ٣٨، هما "التعاون بين السلطات المختصة" و"استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي".
- ٤- وبغض النظر عن الشخص المستبعد، يرد في المادة ٣٨ ذكر الأطراف الفاعلة التالية:
 - السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي ارتكبت على أرضه المخالفة وتطبق فيه المادة ٣٨-١؛
 - السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً به أو مقيماً على أرضه؛
 - الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد الذي ارتكبت فيه المخالفة؛
 - المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.
- علاوة على ذلك، تشارك الجمعية الوطنية المختصة للطرف المتعاقد، الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً به أو مقيماً على أرضه، في تطبيق المادة ٣٨، برغم عدم الإشارة إلى ذلك بشكل صريح في النص.
- ٥- يقتصر تطبيق المادة ٣٨ على استبعاد حاملي بطاقة النقل البري الدولي.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93، الفقرات ٢٨-٣٠ والمرفق الثالث؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/14؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111، الفقرة ٤٢}.

٦- ونظراً لمشاركة عدة أطراف، لا غنى عن التعاون الوثيق من أجل التطبيق السلس للمادة ٣٨. وينبغي أن يركز هذا التعاون على عنصرين رئيسيين، هما:

- اضطلاع الأطراف الفاعلة المعنية على النحو الواجب بالوظائف المسندة إليها؛
 - تبادل المعلومات بسرعة وشفافية.
- ويرد أدناه مثال لأفضل الممارسات في هذا الصدد*.

باء- مثال لأفضل ممارسة**

٧- ينبغي للسلطات المختصة للطرف المتعاقد، الذي ارتكبت على أرضه مخالفة ضد قوانين أو لوائح الجمارك المطبقة على النقل الدولي للبضائع (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر اتفاقية النقل البري الدولي)، أن تنظر، وفقاً للتشريعات الوطنية، فيما إذا كانت هذه المخالفة تشكل جريمة خطيرة محللة بالقوانين أو اللائحة الجمركية المطبقة على النقل الدولي للبضائع، وما إذا كان ينبغي استبعاد حامل بطاقة النقل البري الدولي من نظام النقل البري الدولي وفقاً للمادة ٣٨-١.

٨- إذا اتخذ قرار لتنفيذ المادة ٣٨-١، ينبغي إخطار الشخص المستبعد دون إبطاء. ويفضّل إصدار هذه المعلومات بوحدة من اللغات الرسمية الثلاث لاتفاقية النقل البري الدولي (الإنكليزية أو الروسية أو الفرنسية)، وينبغي أن تحتوي هذه المعلومات على الأقل على التفاصيل التالية†:

- 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؛

* طبقاً للتعليق المعنون "استبعاد متعهد نقل محلي من إجراء النقل البري الدولي"، توصى السلطات الجمركية بإعمال أحكام المادة ٣٨-١ ضد الهيئات الأجنبية المتعدهة بالنقل المتهمه بارتكاب مخالفة جسيمة للقوانين الجمركية. ويرد تناول مثل هذا الوضع في سياق المثال المقترح لأفضل ممارسة.

** {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/14، الفقرة ٤٢}.

† ترد في ملحق 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 ٣٨-١؛
- 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.

٩- وينبغي إبلاغ المعلومات إلى الشخص المستبعد بأسرع وسيلة اتصال متاحة (الفاكس، أو البريد الإلكتروني، وما إلى ذلك). وينبغي كذلك أن يجري خلال أسبوع، إذا نص على ذلك التشريع الوطني، إرسال هذه المعلومات بالبريد المسجل إلى الشخص المستبعد، أو تسليمها إلى ممثله القانوني مقابل التوقيع على إيصال بذلك.

١٠- 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 به أو مقيماً على أرضه، وإلى الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد أو المنطقة الجمركية حيث ارتكبت المخالفة، وإلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، وبقدر الإمكان إلى الجمعية التابعة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً به أو مقيماً على أرضه (الجمعية المصدرة).

١١- 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 ٩ و ١٠ أعلاه بهذه التغييرات.

١٢- وينبغي للسلطات المختصة في الطرف المتعاقد، الذي يكون الشخص المستبعد مستقراً به 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 ٩، التي يجب على الأشخاص استيفائها للانضمام إلى نظام النقل البري الدولي. فإن كان الشخص المعني لم يعد يفني 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.

١٣- وبصرف النظر عن القرار الممكن اتخاذه بشأن إلغاء الترخيص من جانب السلطات المختصة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً به أو مقيماً على أرضه، ينبغي للجمعية 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.

ملحق

معلومات بشأن الاستبعاد من نظام النقل البري الدولي

(طبقاً للفقرة ١ من المادة ٣٨ من اتفاقية النقل البري الدولي)

إلى:

(اسم وعنوان وبلد ورقم بطاقة هوية الشخص المستبعد)

هذا إخطار لكم بأنكم استبعدتم من نظام النقل البري الدولي على تراب

_____ (اسم البلد)

يبدأ نفاذ هذا الاستبعاد اعتباراً من _____ (تاريخ)

وهذا الاستبعاد دائم مؤقت حتى _____ (تاريخ)

يمكن الطعن في قرار الاستبعاد أمام

(اسم هيئة الطعن)

خلال _____ (مهلة الطعن وفقاً للتشريعات الوطنية).

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 ٣٨-١:

المرفقات (إن وجدت)

اسم وعنوان الهيئة المختصة:

الختم (حسب الاقتضاء)

التوقيع

التاريخ والمكان

٩-٥ أفضل ممارسة بشأن تطبيق أحكام المادتين ٣٩ و ٤٠ من اتفاقية النقل البري الدولي*

١- عند المغادرة، وعند توقيع حامل بطاقة النقل البري الدولي على الخانات ١٣-١٥ في القسمتين ١ و ٢ من البطاقة، يضطلع حامل البطاقة بالمسؤولية عن صحة البيانات المدونة على بيان البضائع. إضافة إلى ذلك، وعملاً بالمادة ١٩ 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 ١٩ 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".

٢- ومع ذلك، قد تكتشف السلطات الجمركية في منطقة عبور وفي مقصد ما تناقضات بين تفاصيل خصائص البضائع المسجلة في بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي والمحتويات الفعلية في مقصورة الشحن. في مثل هذه الحالات، وقبل اعتبار هذه الوقائع مخالفات ارتكبتها حامل بطاقة النقل البري الدولي، ينبغي للسلطات الجمركية أن تأخذ في الاعتبار الواجب أحكام المادتين ٣٩ و ٤٠ من اتفاقية النقل البري الدولي:

"المادة ٣٩"

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

- ١- ...
- ٢- بالمثل، 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، لن تعتبر هذه التناقضات 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".

مذكرة تفسيرية للمادة ٣٩

- ٣٩-٠ التعبير "أخطاء مرتكبة عن طريق الإهمال" ينبغي 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.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/2، الفقرة ١٥؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97، الفقرة ٢٩}.

"المادة ٤٠"

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".

٣- لذلك يجب على السلطات الجمركية، عند تحديد المسؤولية المحتملة لحامل بطاقة النقل البري الدولي في هذه الحالات، أن تبحث المسائل التالية:

- هل يجوز قبول عملية النقل البري الدولي باعتبارها سليمة من النواحي الأخرى (ديباجة المادة ٣٩)؟ وبوجه خاص، هل لا تزال الأختام الجمركية سليمة؟
- هل تعزى هذه التناقضات إلى أخطاء ارتكبها حامل البطاقة عن علم أو عن إهمال (الفقرة ٢ من المادة ٣٩)؟
- هل تتعلق هذه التناقضات بالإجراءات الجمركية التي سبقت أو أعقبت عملية النقل البري الدولي والتي لم يكن حامل البطاقة ضالعا فيها (المادة ٤٠).

٤- وكما تؤكد الفقرة ٢ من المادة ٣٩، والمذكرة التفسيرية ٠-٣٩ ينبغي لحامل بطاقة النقل البري الدولي، عند ملء البطاقة، أن يتخذ الخطوات المعقولة واللازمة 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 ١ من المادة ٨ من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي على ما يلي:

"١- يتثبت الناقل مما يلي عند استلام البضائع:

(أ) صحة التصريحات الواردة في وثيقة الشحن بخصوص عدد الطرود وعلاماتها وأرقامها؛

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع وتغليفها".

٥- قد تطرأ حالات لا يكون فيها حامل البطاقة في وضع يسمح له بالتثبت من هذه البنود بصورة فعالة. فمثلاً، إذا استلم حامل البطاقة حاوية محتومة غير مشمولة بنظام النقل البري الدولي في ميناء بحري لنقلها بغير الطريق البري الدولي، وشرع في نقلها بالطريق البري، فمن المحتمل ألا يتمكن من التثبت 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 ٢ من المادة ٨ من هذه الاتفاقية:

* اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي (CMR)، المبرمة في ١٩ أيار/مايو ١٩٥٦.

"٢- عندما لا تتوفر لدى الناقل وسائل معقولة للتثبت من صحة التصريحات المشار إليها في الفقرة ١ (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".

٦- وتنص أيضاً المادة ١١ من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي على أنه: للأغراض الجمركية 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:

"٢- 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".

٧- يعتبر تأثير المادتين ٨ و ١١ من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي على العلاقة التعاقدية بين المرسل والناقل أحد العوامل التي ينبغي للجمارك أن تضعها في الاعتبار.

٨- وتنص الفقرة ٢ من المادة ٣٩ 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 بالتثبت من التفاصيل المدونة في بيان البضائع. وتنص الفقرة ٢ من المادة ٣٩ على أن الأمر متروك للسلطات الجمركية لقبول أو رفض تفسيرات حامل البطاقة أو أدلته. وفي حالة شحن بضائع محظورة، ينبغي أيضاً أن تؤخذ في الاعتبار إمكانية تطبيق أحكام محددة من أحكام التشريعات الوطنية، على النحو الوارد في المادة ٤٧.

٩- 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 يوجها استفساراً إلى مكتب جمارك بلد المغادرة أو إلى المصدّر. وعملاً بالمادة ٤٢ 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.

١٠- في حالة وجود تناقضات، قد تكون مسؤوليات حامل بطاقة النقل البري الدولي ذات شقين:

- مسؤولية عن دفع الرسوم والأداءات 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 العقوبات المالية. وتجدد الإشارة إلى أن الضمان الذي تمنحه الجمعية الوطنية الضامنة لا يغطي هذا الجزء من مسؤوليات حامل البطاقة.

١١- والتناقض بين تفاصيل بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي والمحتوى الفعلي لمقصورة الشحن لا يعني بالضرورة أن هناك بضائع سُحبت من المقصورة المختومة أو أُضيفت إليها بصورة غير قانونية، وتم تداولها، وتُستحق عليها رسوم أداءات جمركية. وقد يكون متعهد النقل قد أوفى بمسؤولياته وسلّم جميع البضائع أختام جمركية سليمة، ولكن وقع خطأ في بيان البضائع في بطاقة النقل قبل بدء عملية النقل البري الدولي. لذلك، يجب على السلطات الجمركية المعنية أن تثبت أن هذه البضائع قد أفلتت فعلاً بطريقة غير قانونية من الرقابة الجمركية على تراب بلدها.

١٢- وتلقي الحالات العملية الخمس التالية الضوء على إمكانية تطبيق المادتين ٣٩ و ٤٠. ففي كل مثال منها، كانت الأختام الجمركية سليمة، ولم توجد على المركبة البرية أماكن خفية، ولم يعثر على دليل على التهريب.

الحالة الأولى (المادة ٣٩)

وصلت ناقلة شحن بري (وحدة قاطرة وشبه مقطورة) إلى مكتب جمارك بلد المقصد، ولم يكن بها أي آثار تلاعب 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: ٩٥ صندوقاً بدلاً من ١٠٠. 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 الجمارك 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 ٢ من المادة ٣٩، أُعفي حامل بطاقة النقل البري الدولي من المسؤولية.

الحالة الثانية (المادة ٣٩)

وصلت شاحنة نقل بري إلى مكتب جمارك بلد المقصد، ولم يكن بها أي آثار تلاعب 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: ٩٨ صندوقاً بدلاً من ١٠٠. 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 ارتكبه نتيجة إهمال" وفرضت غرامة على متعهد النقل لعدم صحة التصريح. غير أن السلطات الجمركية قبلت أن عدد الصناديق المشحونة هو ٩٨ فقط، ولم تطالب بدفع رسوم أو أداءات جمركية.

الحالة الثالثة (المادتان ٣٩ و ٤٠)

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 وبجوار الجدار الأمامي لشبه المقطورة قطع أثاث 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 علم له 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 التصريح، ووجه إليه تعليمات بأن يصحح بالأثاث لاستيراده باسمه الشخصي. ففي هذه الحالة، لا تنطبق الإعفاءات الواردة في المادة ٣٩ أو المادة ٤٠ على حامل بطاقة النقل البري الدولي.

الحالة الرابعة (المادة ٤٠)

سُلمت 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 ١٠٠ صندوق من الكرتون. وكانت الأختام الجمركية سليمة. وقد نزع مكتب الجمارك الأختام وأنهى الإجراءات دون تسجيل تحفظ، ولكنه لم يجر تفتيشاً جمركياً. وجرى تفرغ 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 ١٥٠ صندوقاً وليس ١٠٠. 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 إتمام إجراءات 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. لذلك، وطبقاً للمادة ٤٠، لا يعتبر حامل بطاقة النقل البري الدولي مسؤولاً قانوناً.

الحالة الخامسة (المادة ٤٠)

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 المصدّر تصريحاً 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 (في الطريق) بأختام جمركية سليمة. غير أن مكتب جمارك بلد المغادرة قرر إجراء تفتيش مادي للبضائع، للاشتباه في أن وصف البضائع زور عمداً 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 الرسوم الجمركية، ومخالفة لوائح التصدير. ونظراً لأن المخالفة الرئيسية ارتبطت أساساً بإجراءات سابقة للتصدير، فلم يعتبر حامل بطاقة النقل البري الدولي مسؤولاً، عملاً بالمادة ٤٠.

١٠-٥ مثال لأفضل الممارسات فيما يتعلق بتطبيق المرفق ٩، الجزء الثاني*

١- يُعتبر انضمام الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين إلى نظام النقل البري الدولي على نحو خاضع للمراقبة واحداً من الأركان الخمسة لاتفاقية النقل البري الدولي التي تُتميز نظام النقل البري الدولي عن العديد من نُظم المرور العابرة للحدود الأخرى. وقد أُدمج الانضمام الخاضع للمراقبة في اتفاقية النقل البري الدولي في عام ١٩٩٩ بغرض حماية النظام من الأنشطة الاحتيالية، وذلك بالاختيار السليم للجهات المتعهدة بالنقل على أساس حد أدنى من الشروط والمتطلبات المدرجة في المرفق ٩، الجزء الثاني من الاتفاقية. ويستند التطبيق العملي لهذه المعايير على التشريعات الوطنية.

٢- وهناك طرفان فاعلان رئيسيان في إجراء الترخيص، هما السلطات المختصة (الجمارك، ووزارة النقل، وما إلى ذلك) والجمعية الوطنية المصدرة لبطاقات النقل البري الدولي. ولا غنى عن التعاون الوثيق بين هذين الطرفين، ويمكن تنظيم هذا التعاون، مثلاً، بإنشاء لجنة ترخيص وطنية على النحو الموصى به في المذكرة التفسيرية ٩-٢-٣ الواردة بالاتفاقية. وعملاً بالمرفق ٩، 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.

٣- غير أن السلطات المختصة التي تمثل الحكومة هي فقط التي يمكنها أن تصدّق 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.

أولاً- التحقق من الحد الأدنى للشروط والمتطلبات

٤- يبيّن الجدول 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.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91، الفقرة ٢٨}.

الوثائق/المعلومات الواجب تقديمها	الإجراءات التي تتخذها الجمعية	الإجراءات التي تتخذها السلطات المختصة
----------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

١-١ الخبرة المثبتة أو، على الأقل، المقدرة على العمل في مجال النقل البري المنتظم

التحقيق والتحليل والتقييم	جمع الوثائق، وتحليل المعلومات، وإحالتها إلى السلطات المختصة	التسجيل الرسمي
		ترخيص بالقيام بأعمال النقل الدولي
		أرقام لوحات وشهادات اعتماد المركبات البرية
		شهادات الكفاءة المهنية للإدارة العليا
		الإثباتات المتعلقة بالعمليات التجارية السابقة، واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، والطلبات، وسائر الوثائق

٢-١ الوضع المالي السليم

التحقيق والتحليل والتقييم	بقدر ما تسمح به التشريعات الوطنية، جمع الوثائق، وتحليل المعلومات، وتقديمها إلى السلطات المختصة	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، وكشوف الموازنة

٣-١ دراية مثبتة في مجال تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي

التحقيق والتحليل والتقييم	التحقق من شهادة الكفاءة المهنية و/أو الشهادة الصادرة عن الجمارك، وإجراء المقابلات	دراية متعهدي النقل
التعاون	إتاحة هذا التدريب عند اللزوم	تدريب الإدارة والموظفين
الاطلاع	المراقبة والتفقد	التغييرات في الإدارة والموظفين

٤-١ عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة للقواعد الجمركية أو التشريعات الضريبية

١- جمع المعلومات ذات الصلة من المكاتب الجمركية المحلية، وإنشاء قاعدة بيانات	١- المراقبة، بقدر ما تسمح به التشريعات الوطنية، وتقديم المعلومات ذات الصلة إلى السلطات المختصة	عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة للقواعد الجمركية
٢- التحقق من المعلومات ذات الصلة الواردة من الجمعية الوطنية المختصة، إذا تطلب الأمر ذلك	٢- مراقبة أداء متعهدي النقل من خلال نظام النقل البري الدولي الآمن (SafeTIR)	
٣- المراعاة الواجبة لأي معلومات عن المخالفات الجمركية المرتكبة في الخارج		

الوثائق/المعلومات الواجب تقديمها	الإجراءات التي تتخذها الجمعية	الإجراءات التي تتخذها السلطات المختصة
عدم وجود مخالفات ضريبية جسمية أو متكررة	المراقبة بقدر ما تسمح به 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 المقدمة من الجمعية الوطنية المختصة
عدم ارتكاب مخالفات سابقة للتشريعات الجمركية أو الضريبية من جانب الإدارة وأصحاب المصلحة - الحصول على أدلة إيجابية على خلو السجل من السوابق	جمع المعلومات والمراقبة	الاطلاع
التحري الفعال بخصوص السمعة		

١-٥ تعهدات الجمعية في إعلان التزام خطي

إدراج التعهدات المناسبة (المرفق ٩، الجزء الثاني، الفقرة ١(هـ)) في تصريح مكتوب (صك التزام)	إلزام متعهد النقل بالتوقيع على التصريح	التحقق، إن لزم الأمر
---	--	----------------------

٥- 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.

٦- والترخيص 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 اللائحة التي تضعها الجمعية الوطنية المختصة و/أو المنظمة الدولية التي تنتسب إليها.

٧- ويجب ضمان استيفاء الشروط والمتطلبات الواردة أعلاه، لا قبل طلب الترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي فحسب، وإنما أيضاً وبصورة مستمرة بعد منح هذا الترخيص. وينبغي القيام بعمليات التحقق اللاحقة بصورة منتظمة وليس فقط إذا وردت معلومات عن بعض المشاكل (كالمخالفات أو الإعسار، وما إلى ذلك). وللسلطات المختصة أن تتخذ الترتيبات اللازمة لإجراء عمليات التحقق بانتظام.

ثانياً- الإجراءات

٨- 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 يُنظر مقدم الطلب بعد ذلك خطياً بالقرار المتخذ. وفي حالة الرفض، ينبغي أيضاً إخطار مقدم الطلب بإجراءات الطعن الممكنة.

١١-٥ الممارسات الموصى بها بشأن تطبيق نظام مراقبة التبادل الإلكتروني للبيانات فيما يتصل بطاقات النقل البري الدولي، المشار إليه في المرفق ١٠ بالاتفاقية*

أولاً - مقدمة

١- في ٢٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥، اعتمدت اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي توصية بشأن استحداث نظام مراقبة لبطاقات النقل البري الدولي. والغرض من هذه التوصية هو تزويد المنظمة الدولية بسرعة بيانات إنهاء جميع العمليات في إطار بطاقات النقل البري الدولي بمكاتب جمارك المقصد، بما يسمح لها بإدارة المخاطر في سلسلة الضمانات في الوقت المناسب. والتوصية في شكلها المنقح قد أضيفت في وقت لاحق وأصبحت، منذ ١٢ آب/أغسطس ٢٠٠٦، تشكل المرفق باتفاقية النقل البري الدولي. ووفقاً للنص التمهيدي "يجب على المنظمة الدولية أن تُنشئ نظاماً لمراقبة بطاقات النقل البري الدولي لحفظ البيانات المتعلقة بإنهاء عمليات النقل البري الدولي بمكاتب المقصد، التي تحيلها السلطات الجمركية وتكون متاحة للجمعيات والإدارات الجمركية". ولتمكين الجمعيات والمؤسسات من الاضطلاع بولايتها على نحو فعال، يتعين على السلطات الجمركية إحالة مجموعة ثابتة من البيانات في شكل موحد إلى سلسلة الضمان (منظمة دولية أو جمعية وطنية).

ثانياً - النطاق

٢- الغرض من هذه الممارسة الموصى بها هو تزويد الجمارك الوطنية وغيرها من السلطات المختصة بالخطوط العريضة لكيفية تحسين تنظيم وسرعة (أو في نهاية المطاف في الوقت الحقيقي) نقل البيانات المطلوبة إلى المنظمة الدولية المعنية بمراقبة بطاقة النقل البري الدولي. والهدف النهائي من هذه الممارسة الموصى بها هو نقل البيانات الإلكترونية إلى نظام المنظمة الدولية على الفور عقب الانتهاء في مكاتب جمارك المقصد، وذلك بعد ختم السلطات الجمركية للكعب رقم ٢ من القسيمة رقم ٢ من بطاقة النقل البري الدولي.

ثالثاً - استحداث نظام للإرسال الإلكتروني على الصعيد الوطني

٣- تعتمد الممارسات الموصى بها لنقل البيانات المشار إليها في المرفق ١٠ من مكتب جمارك المقصد إلى نظام المراقبة التابع للمنظمة الدولية لشرط مسبق هو أن تكون سلطات الجمارك الوطنية تعمل على نظام إلكتروني يغطي بدء وإنهاء، وربما أيضاً تصفية، عمليات النقل البري الدولي على المستوى الوطني أو تُجمّع البيانات من خلال البرمجيات الحاسوبية المناسبة، التي تيسر تنسيق وإرسال البيانات المطلوبة إلى المنظمة الدولية.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/101، الفقرة ٢٩}.

رابعاً- الإجراءات

٤- من أجل بدء عملية الإرسال:

- (أ) تُخطر السلطات الجمركية التابعة لمكتب جمارك المقصد بإنهاء عملية النقل البري الدولي، ويتم ذلك عن طريق إخطار الخادوم (وحدة الخدمة Server) المحلي والإقليمي بالبيانات المطلوبة بموجب المرفق ١٠.
- (ب) في غضون فترة زمنية محددة، يتم إرسال مجموعة البيانات عن طريق الخادوم المحلي أو الإقليمي إلى الخادوم المركزي الوطني.
- (ج) يتم تحويل البيانات المحددة إما إلى:

١٠٠ نموذج التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) مع إنشاء ملف تسجيل (Record File)؛

- (أ) يتم تغيير اسم الملف، وفقاً للمعيار المحدد؛
- (ب) تتم إقامة اتصال على فترات مختلفة وإن أمكن على أساس يومي، بين الشبكة الافتراضية الخاصة (VPN) وخادوم المنظمة الدولية؛
- (ج) يتم إرسال الملف؛
- (د) إتمام عمليات فحص دقيقة للتأكد من وصول الملف إلى العنوان المقصود؛
- (هـ) وقف الاتصال عبر الشبكة الافتراضية الخاصة (VPN)؛
- (و) حفظ تقرير الإجراءات (Procedure Report) وتخزينه في ملف التسجيل من أجل المراجعة والاطلاع.

٢٠٠ يتم إرسال رسالة بلغة الترميز الموسّعة (XML) مطابقة للبيانات المطلوب إرسالها وفقاً لأحكام المرفق ١٠ (انظر أدناه). وبالنسبة للأطراف المتعاقدة التي تستخدم (أو تعتزم استخدام) خدمات شبكة المنظمة الدولية، فبعث الرسالة بعد ذلك إلى المنظمة الدولية عن طريق خدمات الشبكة المتفق عليها من خلال الاتصال عبر الشبكة الافتراضية الخاصة.

خامساً- البيانات المطلوب إرسالها

٥- وفقاً لأحكام المرفق ١٠، يتعين على السلطات الجمركية أن تُرسل، على الأقل، المعلومات التالية في شكل موحد فيما يتصل بجميع بطاقات النقل البري الدولي المقدمة إلى مكاتب جمارك المقصد، على النحو المحدد في المادة ١(ل) من الاتفاقية:

- (أ) الرقم المرجعي (Reference Number) لبطاقة النقل البري الدولي؛
- (ب) التاريخ ورقم التسجيل في دفتر الجمارك؛
- (ج) اسم أو رقم مكتب جمارك المقصد؛

- (د) التاريخ والرقم المرجعي المشار إليه في وثيقة إنهاء عملية النقل البري الدولي (الخانات ٢٤-٢٨ من القسيمة رقم ٢) عند مكتب جمارك المقصد (إذا كان مختلفاً عن (ب))؛
- (هـ) انتهاء العملية كلياً أو جزئياً؛
- (و) التصديق على انتهاء عملية النقل البري الدولي بتحفظ أو بدون تحفظ في مكتب جمارك المقصد، دون الإخلال بأحكام المادتين ٨ و ١١ من الاتفاقية؛
- (ز) معلومات أو وثائق أخرى (اختياري)؛
- (ح) رقم الصفحة.

سادساً- إجراءات الإرسال البديلة

- ٦- يجب مراعاة الممارسة الموصى بها أعلاه، التي أقرتها المنظمة الدولية بتعاون وثيق مع عدد من الجمعيات الأعضاء فيها والإدارات الوطنية الجمركية المهتمة، دون الإخلال بحق إدارات الجمارك الوطنية في وضع إجراءات نقل خاصة بها، رهناً بالوفاء بالمعايير التالية، التي حددها المرفق ١٠:
- (أ) يجب إرسال المعلومات إلى المنظمة الدولية أو إلى الجمعية الوطنية؛
- (ب) إذا أمكن ذلك، عن طريق المكاتب المركزية أو الإقليمية؛
- (ج) عن طريق أسرع وسيلة اتصال متاحة (الفاكس، البريد الإلكتروني، إلخ)؛
- (د) على أساس يومي، إذا أمكن ذلك؛
- (هـ) في شكل موحد؛
- (و) بطريقة تتضمن على الأقل البيانات المشار إليها في الجزء الخامس من هذه الممارسة الموصى بها؛
- (ز) يجب أن ترم سلطات الجمارك والجمعيات الوطنية الضامنة اتفاقاً، تمشياً مع القانون الوطني، بما يغطي تبادل البيانات والمعلومات.

سابعاً- السيناريو الاحتياطي

- ٧- في حالة الفشل المستمر في نقل البيانات إلكترونياً، يجب على سلطات الجمارك اللجوء إلى أفضل الحلول البديلة لنقل البيانات، ومن ثم ضمان استيفاء الشروط المنصوص عليها في المرفق ١٠ بالاتفاقية على النحو الوارد في الجزء السادس من هذه الممارسة الموصى بها.

ثامناً- معلومات إضافية

- ٨- الأطراف المتعاقدة الراغبة في الاستفادة من خدمات الشبكة المتاحة بغرض تطبيق المرفق ١٠، مدعوة للاتصال بأمانة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا أو المنظمة الدولية.

٥-١٢ الإجراءات الواجب اتخاذها قبل وقف تغطية الضمان في إقليم الطرف المتعاقد*

- ١- وفقاً لأحكام المادة ٦ من الاتفاقية، يجوز لكل طرف متعاقد أن يفوض الجمعيات الوطنية لإصدار بطاقة النقل البري الدولي والعمل بوصفها ضامنة، رهناً بالامتثال للشروط والمتطلبات المنصوص عليها في المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ١ (د). وإبرام اتفاق مكتوب أو بأي صك قانوني آخر بين الجمعية والسلطات المختصة في الأطراف المتعاقدة الذي تتواجد به الجمعية، يُشكل واحداً من هذه الشروط والمتطلبات. ولا يمكن تعليق ضمان التغطية في هذا البلد إلا من قبل أي طرف في الاتفاق المكتوب المذكور أعلاه، ويتم ذلك عن طريق إلغاء الاتفاق أو من خلال إلغاء التصريح.
- ٢- في حالة رغبة أو اضطرار الجمعية الوطنية (مثلاً بسبب وجود عدد كبير من المطالبات أو العمليات غير المنتهية في سياق النقل البري الدولي) لتعليق الضمان في هذا البلد، فإنه يمكن القيام بذلك عن طريق إخطار كتابي يوجّه إلى السلطات المختصة لإبلاغها بعزمها إنهاء الاتفاق المكتوب، وفقاً للمرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣ '٥'.
- ٣- يمكن للسلطات المختصة إنهاء الاتفاق، وفقاً للمرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣ '٥' أو إلغاء الترخيص، وفقاً للمرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ١ (ب) إذا ما قررت أن الجمعية الوطنية لم تعد قادرة على الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية.
- ٤- يجب أن تكون المهلة الممنوحة للإشعار بإنهاء الاتفاق أطول من المهلة الممنوحة للإشعار بإنهاء التأمين أو عقد الضمان المالي كما هو مشار إليه في المرفق ٩، الجزء الأول، الفقرة ٣ '٥'. لكن، من أجل الحد من المخاطر المالية للجمعية الوطنية (والمنظمة الدولية، المشار إليها في المادة ٦ من الاتفاقية) يجب أن تكون مهلة الإشعار بإنهاء الاتفاق قصيرة، ويجب، من الأفضل، وفقاً للقانون الوطني، ألا تتجاوز ثلاثة أشهر.
- ٥- يتم تحديد المهلة الممنوحة للإشعار بإلغاء التصريح طبقاً لأحكام القانون الوطني.
- ٦- قبل الدخول في الإجراءات المؤدية إلى إنهاء الاتفاق أو إلغاء التصريح، يوصى بتطبيق الإجراءات التالية:
- كلما زاد عدد عمليات النقل البري الدولي غير المنتهية في طرف متعاقد إلى حد أنه يوجد احتمال ألا تظل الجمعية الوطنية في وضع يسمح لها، إن طُلب منها ذلك، بتوفير ضماناتها، تقوم الجمعية (ربما عن طريق مبادرة أو عن طريق دعم من المنظمة الدولية) بإرسال خطاب رسمي إلى السلطات المختصة يُسلط الضوء على البيانات الخاصة بجميع الحالات ذات الصلة يثبت احتمال تعرّض التزامها بتوفير الضمان للخطر. وبالإضافة إلى الإجراءات العادية التي تتم عن طريق السلطات الوطنية المختصة، يتعين على هذه السلطات أن تتابع بدقة كل حالة محددة من الحالات التي تبلغ عنها الجمعية الوطنية. وفي نفس الوقت يجب على الجمعية الوطنية إبلاغ اللجنة الإدارية (AC. 2) والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (TIRExB).

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/16؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111، الفقرة ٤٤}.

- يبحث المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي كل حاله من حالات الأزمات المحتملة دون تأخير (عن طريق استطلاعات رأي أو معلومات من السلطات الوطنية المختصة أو من سلسلة الضمان الدولي أو غيرها) ويقدم تقريراً عن استنتاجاته إلى اللجنة الإدارية (AC.2)، وفي نفس الوقت تقوم اللجنة الإدارية (AC.2) برصد ومتابعة المعلومات المقدمة إليها من قبل الجمعية الوطنية.
- إذا شعرت الجمعية الوطنية بأنها مُجبرة على الشروع في إنهاء الاتفاق، على الرغم من إتمام الفحص من قبل سلطات الجمارك والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، يتعين على الجمعية أن تخطر المنظمة الدولية بنواياها، من أجل السماح للمنظمة الدولية باتخاذ الإجراءات المناسبة للحفاظ على التنظيم الفعال وفاعلية نظام الضمان على المستوى المحلي والدولي، وذلك وفقاً للمادة ٦-٢ مكرراً وإلى أن يتم إنهاء الاتفاق أو إلغاؤه، تبذل المنظمة الدولية، بتعاون وثيق مع السلطات الجمركية المعنية، كل الجهود اللازمة لإيجاد جمعية وطنية ضامنة جديدة تفي بجميع المعايير المقررة، من أجل التأكد من الحصول على تغطية ضمان غير منقطعة في ذلك الطرف المتعاقد. ويجب أيضاً أن ترصد اللجنة الإدارية الوضع عن كثب وتتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان استمرارية التفويض الممنوح إلى المنظمة الدولية لتحمل مسؤولية تنظيم فعالية عمل نظام الضمان الدولي، عملاً بالمادة ٦-٢ مكرراً من الاتفاقية.
- الإجراء أعلاه لا يخل بحق الأطراف المتعاقدة في أن تطبق، في أي وقت، نصوص وأحكام المادة ٣٨ أو الفقرة ٤ من المادة ٦ وكذلك المرفق ٩، الجزء الثاني الفقرة ١(د)، وذلك بهدف المحافظة على استدامة إجراءات النقل البري الدولي على أراضيها.

١٣-٥ مبادئ توجيهية لإيصال وإنفاذ تدابير مراقبة جديدة طبقاً للمتطلبات القانونية بموجب المادة ٤٢ مكرراً من اتفاقية النقل البري الدولي*

الخطوة الأولى: توجيه رسالة خطية رسمية إلى المجلس التنفيذي وأمانة اللجنة الاقتصادية لأوروبا لإبلاغهما بالتدابير المزمع اتخاذها. وتقوم الأمانة، لدى استلام الرسالة، بتعميمها على أعضاء المجلس التنفيذي وبإدراج المسألة على جدول أعمال الدورة التالية المقررة، طبقاً للنظام الداخلي للمجلس التنفيذي.

الخطوة الثانية: يشرع المجلس التنفيذي في مناقشة التدبير المقترح في دورته العادية التالية، أو في دورة استثنائية عند اللزوم. وللمجلس أن يعمد، كجزء من تقديره للأمر، إلى ما يلي:

- (أ) إجراء دراسات استقصائية؛
- (ب) دعوة خبراء؛
- (ج) طلب معلومات إضافية من الطرف المتعاقد (الأطراف المتعاقدة) وسائر الجهات الفاعلة المعنية؛
- (د) إجراء مشاورات على عين المكان؛
- (هـ) القيام بأي نشاط آخر يندرج (أية أنشطة أخرى تدرج) في إطار مجال اختصاصه.

يقوم المجلس التنفيذي، عملاً بالمادة ٤٢ مكرراً والمرفق ٨ باتفاقية النقل البري الدولي، بإضفاء الصبغة النهائية على تقديره بخصوص توافق أو عدم توافق التدبير المقترح مع أحكام اتفاقية النقل البري الدولي.

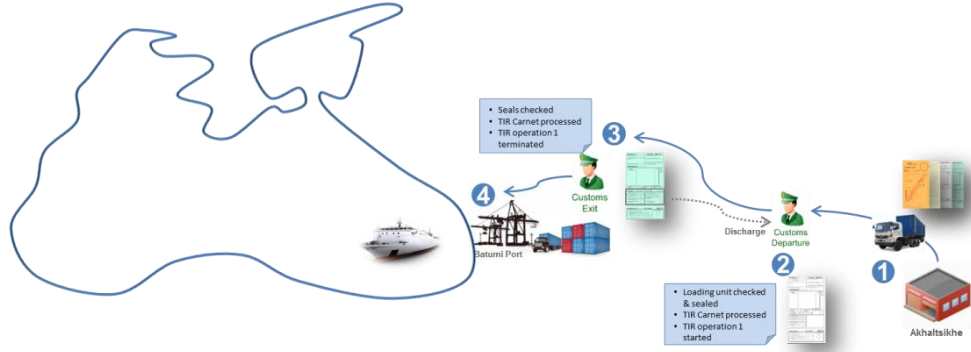
الخطوة الثالثة: بالاستناد إلى الخطوة الثانية، يقوم المجلس التنفيذي بإطلاع اللجنة الإدارية على استنتاجاته عملاً بالمرفق ٨، المادة ١١، الفقرة ٤، من اتفاقية النقل البري الدولي.

الخطوة الرابعة: تنظر اللجنة الإدارية، عملاً بالفقرة ٢ من المادة ١ مكرراً، المرفق ٨، من اتفاقية النقل البري الدولي، في المعلومات المقدمة من البلد المعني والمجلس التنفيذي وتبث في مسألة تطابق التدبير المقترح (التدابير المقترحة) مع الاتفاقية. وتجدر ملاحظة أن السلطة الأعلى تظل من مشمولات اللجنة الإدارية.

* {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125، الفقرة ٩}.

٥-١٤ مثال لعملية نقل بري دولي متعدد الوسائط*

سيناريو الحاوية



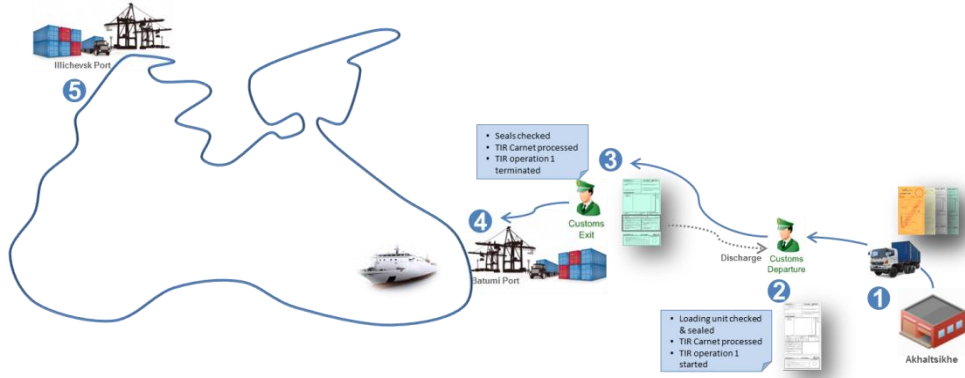
- ١- هناك أنواع حاويات مختلفة تُستخدم في النقل المتعدد الوسائط. غير أنه يقدر أن نسبة ٩٠ في المائة من حاويات النقل المتعدد الوسائط إنما هي "لأغراض الاستعمال العام" حجمها في الغالب ٢٠ أو ٤٠ قدماً. وفي عام ٢٠١٠ مثّلت الحاويات نسبة ٦٠ في المائة من التجارة البحرية العالمية. وينطبق هذا السيناريو على معظم أنواع واستخدامات الحاويات متعددة الوسائط، طالما ظلت معتمدة لأغراض النقل البري الدولي.
- ٢- في ظل هذا السيناريو، يحصل حامل بطاقة النقل البري على تكليف لنقل حاوية من أخالتسيخي (جورجيا) إلى مقصد داخلي بأوكرانيا. وملء بطاقة النقل البري الدولي يتبع نفس الإجراء المستخدم بالنسبة للنقل البري العادي: يُدرج اسم حامل بطاقة النقل البري الدولي المرخص له في الخانة رقم ٣ من صفحة الغلاف، ويُدرج رقم تعريف الحاوية في الخانة ٢٠، عند الاقتضاء.
- ٣- والإجراء الذي يجب أن يتخذه مكتب جمارك المغادرة يتبع أيضاً نفس الإجراء المستخدم بالنسبة للنقل البري العادي: تراقب السلطات الجمركية الحمولة بالاستناد إلى المعلومات الواردة في بطاقة النقل البري الدولي (بيان البضائع) التي يملؤها حامل البطاقة المرخص له، ثم تحتّم الحاوية، وتسجل رقم الختم في البطاقة، وتفصل القسيمة رقم ١ وتملأ الكعب رقم ١ (انظر المادة ١٩ من الاتفاقية والفصل ٧، الجزء الثالث، باء(أ) من كتيّب النقل البري الدولي).
- ٤- لدى الوصول إلى ميناء باتومي (جورجيا)، تقوم السلطات الجمركية بمراقبة الأختام، وتفصل القسيمة رقم ٢ وتملأ الكعب المطابق لها وتعيد بطاقة النقل البري الدولي إلى (ممثل) حامل البطاقة. ثم تحمّل الحاوية على سفينة شحن البضائع لأغراض الجزء البحري من عملية النقل (انظر أيضاً الفصل ٧، الجزء الثالث، باء(ب) من كتيّب النقل البري الدولي).

* هذا المثال لأفضل ممارسة يستند إلى مثال قائم لأفضل ممارسة في عملية نقل بري دولي متعدد الوسائط بين طرفين متعاقدين لكن هذا لا يستبعد مع ذلك كون هذا المثال لا يمكن أن ينطبق على عمليات نقل متعدد الوسائط بين أطراف معينة متعاقدة في الاتفاقية بسبب انطباق أحكام القانون المحلي.

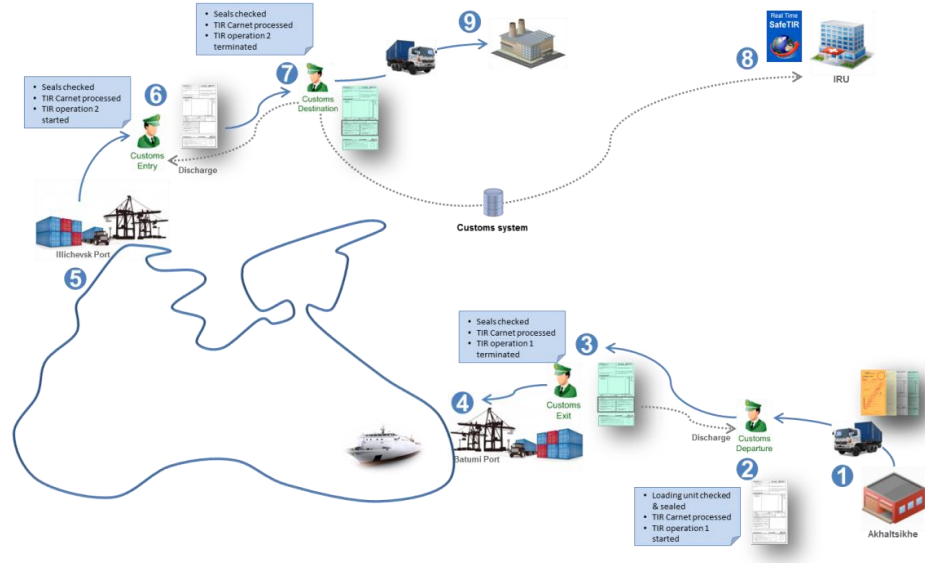
٥- أثناء الجزء البحري من عملية النقل، لحامل بطاقة النقل البري الدولي أن يطلب من السلطات الجمركية وقف عملية النقل طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٢٦ من الاتفاقية (انظر التعليق على المادة ٢٦ "استعمال إجراءات النقل البري الدولي في حالة القيام بجزء من الرحلة على ما غير البر"). وفي حالة وقف عملية النقل، يجب أن تكون المعالجة والمراقبة الجمركيتين متاحيتين في نهاية الجزء البحري من الرحلة قصد استئناف عملية النقل في إطار النقل البري الدولي، طبقاً لأحكام المادة ٢٦ من الاتفاقية.

٦- ومسألة طريقة إحالة بطاقة النقل البري الدولي (بالبريد أو بأي طريقة أخرى) من مكتب جمارك الخروج على الطريق إلى مكتب جمارك الدخول على الطريق متروكة لحامل بطاقة النقل البري الدولي.

٧- وبعد تفرغ الحاوية من السفينة بميناء إيليتشيفسك (أوكرانيا)، تقدّم بطاقة النقل البري الدولي إلى مكتب جمارك الدخول على الطريق (المادة ٢١ من الاتفاقية). ويراقب مكتب الجمارك الأختام ويفصل القسيمة رقم ١ ويملأ الكعب رقم ١ (انظر أيضاً الفصل ٧، الجزء الثالث، باء(ج) من كتيب النقل البري الدولي).



٨- وتتواصل عملية النقل حتى المقصد النهائي بأوكرانيا حيث تُعرض الحاوية والبضائع لأغراض تصفية عملية النقل البري الدولي وإنجازها كلياً (المادة ٢٨ من الاتفاقية). ويقوم مكتب جمارك المقصد بفصل القسيمة رقم ٢ ويملأ الكعب المطابق لها ويعيد بطاقة النقل البري الدولي. ووفقاً للإجراء العادي، يتم تأكيد انتهاء العملية في نظام المراقبة الدولية (نظام النقل البري الدولي الآمن (SafeTIR)، المرفق ١٠ بالاتفاقية). بعد ذلك، يعمد مكتب الجمارك المختص إلى تصفية عملية النقل البري الدولي (انظر أيضاً الفصل ٧، الجزء الثالث، باء(د)، من كتيب النقل البري الدولي).



٩- في سياق هذا المثال، توصي الأطراف المتعاقدة بأن تأخذ في اعتبارها ما يلي:

(أ) أن المجلس التنفيذي كان قد ارتأى، في دورته الثامنة والثلاثين (كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨) أنه:

- نظراً لعدم وجود أية إشكالية قانونية أو عملية فيما يتصل باللجوء إلى خدمات المتعاقدين من الباطن، فإنه لا يبدو من المعقول اقتراح إدخال تغييرات على اتفاقية النقل البري الدولي؛
- قصد دعم الاستعانة باستمرار بخدمات المتعاقدين من الباطن في المستقبل، يبدو من المناسب التوصية بما يلي: ما أن تقبل السلطات الجمركية لبلد المغادرة [الدخول على الطريق ٣] ببطاقة نقل بري دولي من شخص آخر غير حامل البطاقة المرخص له، تقبل بطاقة النقل البري الدولي السلطات الجمركية في [نفس البلد أو في ٤] بلدان أخرى مشاركة في عملية نقل بري دولي دون أية شروط إضافية (انظر الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/2009/4، الفقرة ٩).

(ب) أنّ هذه الاعتبارات كانت اللجنة قد أكدتها في دورتها السابعة والأربعين (شباط/فبراير ٢٠٠٩)؛ انظر الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97، الفقرة ٨).

- ١٠- مسألة ما إذا يمكن أم لا لحامل بطاقة نقل بري دولي أن يكلف متعاقداً من الباطن بالقيام بجزء من عملية النقل البري الدولي تتوقف على التشريع الوطني للبلد المعني. والواقع أن بعض الأطراف المتعاقدة تسمح لبعض حاملي بطاقات النقل البري، بموافقة الجمعية الوطنية الضامنة، بالتعاقد من الباطن بخصوص جزء من عمليات النقل أو كلها، باللجوء إلى التعاقد من الباطن مع عدد مختار من متعهدي النقل من أطراف ثالثة يتم فرزهم مسبقاً، بينما لا تسمح بذلك أطراف متعاقدة أخرى. وعلى أي حال فإن اللجوء إلى متعاقد من الباطن لا يُعفي حامل بطاقة النقل البري الدولي من المسؤولية، طبقاً للفقرة ٢ من المادة ١١.

٦- مثال للترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنة، ومثال للاتفاق*^{*}

٦-١ مثال للترخيص للجمعيات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي والعمل كجهة ضامنة

١- وفقاً للفقرة ١ من المادة ٦ من الاتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي للضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥) المبرمة بجنيف في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥، وبالصيغة التي تُقحت بها لاحقاً (ويشار إليها فيما بعد باتفاقية النقل البري الدولي)، ال.... (اسم السلطات المختصة) من.... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي).... بموجب هذا يفوض ال.... (اسم الجمعية).... لإصدار بطاقات النقل البري الدولي تحت غطاء اتفاقية النقل البري الدولي وللعمل كضامن في.... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي).... طالما تمثل تماماً الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المنصوص عليه في الجزء الأول من المرفق ٩ بالاتفاقية.

٢- خصوصاً، أنّ.... (اسم الجمعية).... قد:

- (أ) أثبتت وجودها منذ عام على الأقل كجمعية راسخة في الطرف المتعاقد الذي صدر فيه الترخيص؛
- (ب) قدمت الدليل على وجود وضع مالي سليم وقدرات تنظيمية تمكنها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية؛
- (ج) أثبتت عدم ارتكابها جرائم خطيرة أو متكررة ضد الجمارك أو التشريعات الضريبية،
- (د) أبرمت اتفاقاً مكتوباً/صكاً قانونياً آخر مع ال.... (اسم السلطات المختصة).... من.... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي).... عقدت بموجبه تعهداً طبقاً لأحكام الفقرة ٣، ٥، الجزء الأول، المرفق ٩ بالاتفاقية (مرفق طيه)؛
- (هـ) قبلت الشروط والمتطلبات الإضافية التالية (إن وجدت):....

٣- في حالة عدم الامتثال الخطير أو المتكرر للحد الأدنى للشروط والمتطلبات المنصوص عليه في الجزء الأول، المرفق ٩ من الاتفاقية، تلغي... (اسم السلطات المختصة).... من.... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاقتصادي).

٤- الترخيص بموجب الشروط المشار إليها أعلاه يتم دون الإخلال بمسؤولية (اسم الجمعية).... بموجب اتفاقية النقل البري الدولي. وهذا يعني أن إلغاء الترخيص بإصدار بطاقات النقل البري الدولي وللعمل كضامن لن يؤثر على المسؤولية التي يتحملها.... (اسم الجمعية).... في.... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحادي الاقتصادي).... بخصوص العمليات تحت غطاء بطاقات النقل البري الدولي التي تقبلها.... (اسم السلطات

* تم تحديث هذا المثال ليعكس التغييرات التي أدخلها التعديل ٣١، الذي دخل حيز النفاذ في ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣، على الجزء الأول من المرفق ٩.

(المختصة) ... قبل تاريخ إلغاء الترخيص وإصدارها له أو صدوره عن جمعية أجنبية منتسبة لنفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها هي نفسها.

٥- يدخل هذا الترخيص حيز النفاذ في التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ الاتفاق المكتوب/الصك القانوني المشار إليه في الفقرة ٢(هـ) أعلاه.

٦-٢ مثال للاتفاق *

وفقاً للفقرة ١(د) من الجزء الأول من المرفق ٩ بالاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥) المبرمة بجنيف في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥، والمعدلة في وقت لاحق (ويشار إليها فيما بعد باتفاقية النقل البري الدولي) يتفق بموجبه على ما يلي كل من: (اسم السلطات المختصة) ... من ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) وال... (اسم الجمعية) ...

ألف- التعهد

١- يقبل هذا الاتفاق في الشكل المناسب، وفقاً للتشريع الوطني والممارسة الإدارية تتعهد ... (اسم الجمعية) ...، وفقاً للمرفق ٩، الجزء الأول من الاتفاقية، بما يلي:

(أ) الامتثال لجميع الالتزامات المحددة بوضوح في المادة ٨ من اتفاق النقل البري الدولي، خصوصاً تلك الواردة في الفرع باء أدناه؛

(ب) قبول المبلغ الأقصى لكل بطاقة نقل بري دولي يحدده ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) الذي يمكن مطالبة ... (اسم الجمعية) بدفعه ... وفقاً للفقرة ٣ من المادة ٨ من اتفاقية النقل البري الدولي، كما هو مبين بتفصيل في الفرع جيم أدناه؛

(ج) القيام باستمرار، وخاصة قبل طلب الترخيص للأشخاص في نظام النقل البري الدولي، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص استوفوا الحد الأدنى للشروط والمتطلبات المنصوص عليه في الجزء الثاني من المرفق ٩ بالاتفاقية؛

(د) تقديم ضماناتها لجميع المسؤوليات القانونية المحتملة من ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) فيما يتعلق بالعمليات تحت غطاء بطاقات النقل البري الدولي الصادرة عنها ذاتها وعن الجمعيات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها هي نفسها؛

(هـ) القيام، بما يُرضي السلطات المختصة في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي)، الذي تتواجد به، بتغطية مسؤولياتها لدى شركة تأمين أو مجموعة شركات تأمين أو مؤسسة مالية. وتغطي عقود التأمين أو الضمان المالي مجموع التزاماتها ومسؤولياتها القانونية فيما يتعلق بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة عنها ذاتها أو عن جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها هي نفسها؛

- (و) السماح للسلطات المختصة بالتحقق من جميع السجلات والحسابات المحفوظة فيما يتعلق بإدارة نظام النقل البري الدولي؛
- (ز) قبول إجراء يرمي إلى تحقيق تسوية فعالة للمنازعات الناشئة عن الاستعمال غير الملائم أو الاحتياالي لبطاقات النقل البري الدولي*؛
- (ح) الإقرار بأن أي عدم امتثال متكرر أو خطير للحد الأدنى للشروط والمتطلبات الحالي يؤدي إلى إلغاء الترخيص بإصدار بطاقات النقل البري الدولي (كما هو منصوص عليه في الفقرة ٣ من مثال الترخيص)؛
- (ط) الامتثال امتثالاً صارماً لقرارات السلطات المختصة في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) ... المتواجدة فيه، فيما يتعلق باستبعاد الأشخاص وفقاً للمادة ٣٨ والجزء الثاني من المرفق ٩ بالاتفاقية؛
- (ي) الموافقة على تنفيذ جميع القرارات المعتمدة من اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي بكل أمانة، بقدر ما تقبل بها السلطات المختصة في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) ... الذي تتواجد به.

باء- المسؤولية

(انظر الفرع ألف، الفقرة ١(أ))

- ٢- تتعهد ... (اسم الجمعية) بدفع رسوم وأداءات الاستيراد والتصدير؛ فضلاً عن أية فوائد على التخلف عن التسديد مستحقة الدفع بموجب قوانين ولوائح (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) ... إذا ما لوحظت مخالفة فيما يتصل بعملية نقل بري دولي. وتكون مسؤولة، ضامنة متضامنة مع الأشخاص المطالبين بتسديد المبالغ المشار إليها أعلاه، عن دفع هذه المبالغ.
- ٣- مسؤولية الجمعية نابعة عن أحكام الاتفاقية. وبشكل خاص، تبدأ مسؤولية الجمعية في الآجال المحددة في الفقرة ٤ من المادة ٨ من الاتفاقية.

جيم- حد الضمان الأقصى

(انظر الفرع ألف، الفقرة ١(ب))

- ٤- المبلغ الأقصى الذي يجوز أن تطالب به السلطات المختصة في ... (اسم بلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) ... (اسم الجمعية) ... يُحدّد بمبلغ يساوي ١٠٠ ٠٠٠ (مائة ألف) يورو لكل بطاقة نقل بري دولي*.
- ٥- في حالة نقل الكحول والتبغ، الذي ترد تفاصيله في المذكرة التفسيرية ٠-٨-٣ في المرفق ٦ باتفاقية النقل البري الدولي، والذي يتجاوز العتبة المحددة فيه، يحدد المبلغ الأقصى الذي يجوز أن تطالبه به السلطات المختصة في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الاقتصادي) ... (اسم الجمعية) ... بمبلغ يساوي ٢٠٠ ٠٠٠ (مئتا ألف) دولار من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية لكل بطاقة نقل بري دولي لنقل "الكحول/التبغ".

* يمكن إلحاقه بالاتفاق.

* طبقاً للمذكرة التفسيرية ٠-٨-٣.

٦- قيمة الكميات المذكورة أعلاه بالعملة الوطنية تتحدد ... (يوميًا/شهريًا/سنويًا) ... على أساس ... (سعر تحويل العملة).

دال - بدء النفاذ

٧- يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في ... (يوم) ... (شهر) ... (سنة) ... بشرط تقديم أدلة موثقة لتغطية جميع المسؤوليات التي تتحملها في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الجمركي الاقتصادي) ... (اسم الجمعية) ... وفقما وردت الإشارة إليه في الجزء ألف-١(هـ) أعلاه. وفي حالة عدم تقديم الأدلة الموثقة بحلول التاريخ المحدد، يبدأ نفاذ الاتفاق في تاريخ تقديم الأدلة الموثقة.

هاء - الإنهاء

٨- إنهاء هذا الاتفاق لا يُجزل بمسؤوليات ... (اسم المنظمة) ... بموجب اتفاقية النقل البري الدولي. وهذا يعني أن إنهاء الاتفاق لن يؤثر على المسؤوليات التي تتحملها ... (اسم المنظمة) ... في ... (اسم البلد/الاتحاد الجمركي أو الاتحاد الجمركي الاقتصادي) فيما يتصل بالعمليات بموجب بطاقات النقل البري الدولي التي تقبلها ... (اسم السلطات المختصة) ... قبل تاريخ إنهاء هذا الاتفاق وتصدرها بنفسها وتصدرها جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية التي تنتسب إليها هي نفسها.

٩- التأريخ وتوقيع السلطات المختصة والجمعية.

٧- بطاقة النقل البري الدولي

٧-١ مثال لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب

١- أعد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي، بالتعاون مع سلطات الجمارك في ألمانيا وإيطاليا وتركيا وسويسرا وكذلك الاتحاد الدولي للنقل البري، في الفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٣ مثلاً لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب ويمكن أن تستخدم كنموذج لمتعهد النقل وسلطات الجمارك من أجل ملء بطاقة النقل البري الدولي على نحو سليم. ويراعي المثال التعديلات التي أُدخلت على شكل البطاقة (المرفق ١ بالاتفاقية)، والتي دخلت حيز التنفيذ في عام ٢٠٠٢ (التعديل ECE/TRANS/17/Amend.21، ودخل حيز النفاذ في ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٢).

٢- ومن المعروف أن بعض التعقيبات الكبرى في إجراءات التخليص الجمركي هي نتيجة حالات يندر حدوثها عملياً. وفيما يتعلق بإجراءات النقل البري الدولي، فإن تلك الحالات غير العادية تتصل بعمليات النقل البري الدولي التي تغطي عدة مكاتب جمركية للمغادرة و/أو المقصد (المادة ١٨ من الاتفاقية)، أو تشمل وقف العمل بإجراءات النقل البري الدولي وفقاً للمادة ٢٦ من الاتفاقية. ولتناول جميع هذه القضايا، استحدث المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي مثلاً معقداً، يجمع بين السمات التالية:

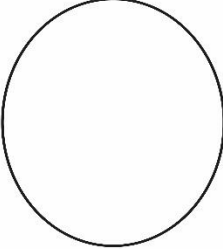

- (أ) يمثل عملية نقل نموذجية؛
- (ب) يغطي أقصى عدد مسموح به من المكاتب الجمركية للمغادرة والمقصد، أي أربعة مكاتب؛
- (ج) يوجد مكتبان جمركيان للمغادرة في البلد الواحد؛
- (د) يوجد مكتبان جمركيان للمقصد في بلدين مختلفين؛
- (هـ) يشمل وقف العمل بإجراءات النقل البري الدولي خلال مرحلة من مراحل النقل الدولي التي لا تجري برأ.

وترد تفاصيل خط الرحلة في الجدول أدناه:

المكتب الجمركي، البلد	الوضع	التعليق
ترايزون، تركيا	مكتب مغادرة (١)	
إيرينكوي، تركيا	مكتب مغادرة (٢)	
حيدر باشا، تركيا	مكتب خروج	وقف عملية النقل البري الدولي
تنقل السلع بحراً من تركيا إلى إيطاليا في إطار وقف إجراء النقل البري الدولي.		
مرفأ ترييست، إيطاليا	مكتب دخول	تُستأنف إجراءات النقل البري الدولي
بورتي، كياسو، إيطاليا	مكتب خروج	
كياسو - ستزادا، سويسرا	مكتب دخول	
بيرن، سويسرا	مكتب مقصد (١)	إنهاء جزئي* . وفقاً للمرفق ١٠ من الاتفاقية، ينبغي للمكتب الجمركي أن يحوّل إلى نظام مراقبة دولي لبطاقات النقل البري الدولي البيانات المطلوبة المتعلقة بالإنهاء الجزئي لعملية النقل البري الدولي. وللإطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفصل ٥ من كُتيب النقل البري الدولي.
بازل، سويسرا	مكتب خروج	
فايل أم راين، ألمانيا	مكتب دخول	
فرايبورغ، ألمانيا	مكتب مقصد (٢)	الإنجاز النهائي* . وفقاً للمرفق ١٠ من الاتفاقية، ينبغي للمكتب الجمركي أن يحوّل إلى نظام مراقبة دولي لبطاقات النقل البري الدولي البيانات المطلوبة المتعلقة بالإنجاز النهائي لعملية النقل البري الدولي. وللإطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفصل ٥ من كُتيب النقل البري الدولي.

٣- ويرد أدناه مثال لبطاقة نقل بري دولي مستوفاة على النحو الواجب.


* للإطلاع على التعاريف، يرجى الرجوع إلى التعليق على المادة ٢١ "استكمال عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك الخروج (في الطريق) وفي مكتب جمارك المقصد".

الاتحاد الدولي للنقل البري	
بطاقة نقل بري دولي*	
14 vouchers No 	
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au <u>01.07.2003</u> inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p> <p>2. Délivré par <u>Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce</u> <i>Issued by</i> <u>and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)</u> <i>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</i></p> <p>3. Titulaire <u>TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş.</u> <i>Holder</i> <u>Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8</u> <i>(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)</i></p> <p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p> <p style="text-align: center;"></p> <p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale. <i>Signature of the secretary of the international organization:</i></p> <p style="text-align: right;">Signature of Secretary-General of IRU</p> <p style="text-align: center;">Stamp and signature of UCCIMCCE</p>	
(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)	
<p>6. Pays de départ <u>Turkey</u> <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i></p> <p>7. Pays de destination <u>Switzerland, Germany</u> <i>Country/Countries of destination ⁽²⁾</i></p> <p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i> <u>34 ZH 6945</u></p> <p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</i> <u>No. 118932.2645 of 02.10.2002</u></p> <p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾</i></p>	
<p>11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i></p>	
<p style="text-align: right;">12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i></p> <p style="text-align: right;">Signature of the TIR Carnet holder</p>	
<p>⁽¹⁾ Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>	
<p><small>* 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.</small></p>	

انظر المرفق ١ باتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥، المبرمة برعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

*

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. 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, 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: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 1300 800 500	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 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
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)	
19. Seals or identification marks found to be intact			
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 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	
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			

VOUCHER N° 2 PAGE 2		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	
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: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office	Number 1300 800 500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent Signature	17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
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 <u>Erenköy</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact		 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
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 _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 3		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	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office 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	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) 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. <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 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 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	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) 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		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
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)	
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		31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
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.			

VOUCHER N° 1 PAGE 5		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 Millederarası 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 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 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) 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 Millelerarası 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	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	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) 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)	
TIR CARNET No		PAGE 6	
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	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
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			

VOUCHER N° 1 PAGE 7		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 ZII 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) (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			

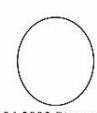
VOUCHER N° 2 PAGE 8		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR 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	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 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		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 8	
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		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
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 _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 9		1. TIR CARNET No. 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 8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB-001-800 CD 001-500 EF 001-1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Fowels, 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 One seal No. 1/27F <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: auto;"> 04.06.2003 Stamp and signature (Bern) </div>
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern Number 2300 2. Customs office Freiburg 800 3. Customs office 1500		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent _____ Signature	
17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy) <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: auto;"></div>			
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) <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: auto;"></div>			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9		of TIR CARNET No. No	
1. Accepted by the Customs office at Bern 2. Under No. _____ 3. Seals or identification marks applied One seal No. 1/27F 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		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: auto;"></div> 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	

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 Miletlerarası 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 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 One seal No. 1/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 2300 800 1500	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)
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		 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)	
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 _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 11		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 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 One seal No. 1/27F 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 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent 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) 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			
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		04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	

VOUCHER N° 2 PAGE 12		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	
		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
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 Erenköy Customs office	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	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		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			
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	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Seals or identification marks found to be intact		 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
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 _____			

٧-٢ أفضل الممارسات فيما يتصل باستخدام بطاقة النقل البري الدولي* أولاً- قواعد عامة بشأن استخدام بطاقة النقل البري الدولي

(المرفق ١ باتفاقية النقل البري الدولي)

- ١- الإصدار: يمكن إصدار بطاقة النقل البري الدولي إما في البلد الذي يتواجد به أو يقيم فيه حامل البطاقة أو في بلد المغادرة.
- ٢- اللغة: تطبع بطاقة النقل البري الدولي بالفرنسية، فيما عدا الصفحة ١ من الغلاف، حيث تطبع البنود بالإنكليزية أيضاً؛ وتتضمن بطاقة النقل البري الدولي "الأحكام المتعلقة باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" التي ترد باللغة الفرنسية في الصفحة ٢ من الغلاف وباللغة الإنكليزية في الصفحة ٣ من الغلاف. كما يمكن إرفاق وقرات 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 باستعمال بطاقة النقل البري الدولي" مطبوعة في الصفحة ٢ من الغلاف باللغة الرسمية المستخدمة من لغات الأمم المتحدة، كما ترد مطبوعة بالإنكليزية أو الفرنسية في الصفحة ٣ من الغلاف.
- ٣- الصلاحية: تظل بطاقة النقل البري الدولي صالحة حتى انتهاء عملية النقل البري الدولي في مكتب جمارك المقصد، شريطة أن يكون قد تم تقديمها إلى المكتب الجمركي في بلد المغادرة خلال فترة الصلاحية التي تحددها الجهة التي أصدرتها (البند ١ من الصفحة ١ من الغلاف).
- ٤- 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 ١٠ (د) أدناه).
- ٥- عدد مكاتب الجمارك في بلد المغادرة وبلد المقصد: يمكن أن تغطي بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي عدة مكاتب جمارك في بلد المغادرة وبلد المقصد، شريطة ألا يزيد عددها الإجمالي على 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 ١٠ (هـ) أدناه).
- ٦- 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 ورقتان إضافيتان لكل مكتب جمارك إضافي في بلد المغادرة (أو المقصد).

* الوثيقة {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97، الفقرة ٣٠}.

٧- تقديم البطاقة في مكاتب الجمارك: تقدم بطاقة النقل البري الدولي مع المركبة البرية أو مجموعة المركبات أو الحاوية/الحاويات في كل مكتب جمارك مغادرة ومكتب جمارك عبور ومكتب جمارك مقصد. ويقوم موظف الجمارك في آخر مكتب للجمارك في بلد المغادرة بتوقيع البند ١٧ الذي يلي بيان البضائع ووضع التاريخ والتوقيع على جميع القسائم التي ستستخدم في الجزء المتبقي من الرحلة.

ثانياً- كيفية ملء بطاقة النقل البري الدولي

٨- الحو والكتابة فوق البيانات الأصلية: لا يجوز الحو أو الكتابة فوق بيانات أصلية في بطاقة النقل البري الدولي. ويُصحح أي خطأ بشطب البيانات غير الصحيحة وإضافة البيانات المطلوبة إذا كان ذلك ضرورياً. ويقوم الشخص الذي يجري التغيير بالتوقيع عليه بأحرف اسمه الأولى، وتصديق السلطات الجمركية على ذلك.

٩- المعلومات المتعلقة بالتسجيل: عندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشبه المقطورات، يبين رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.

١٠- بيان البضائع:

(أ) يُملأ 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 لغتها. وتفادياً 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 الأوراق. ولن تقبل سلطات الجمارك أية ورقات غير مقروءة.

(ج) يجوز أن ترفق بالقسائم ورقات 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:

١٤ عدد الورقات المرفقة (الخانة ٨)؛

٢٤ عدد ونوع الطرود أو المواد والوزن الإجمالي للبضائع المدرجة في الورقات المرفقة (الخانات من ٩ إلى ١١).

(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 ٩ 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.

- ١١- 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 ٢ من غلاف البطاقة. إضافة إلى ذلك، يجب ذكر هذه الوثائق في الخانة ٨ من جميع القسيمات.
- ١٢- التوقيع: يجب أن تكون جميع القسيمات (البندان ١٤ و ١٥) مؤرخة وموقعة من قبل حامل بطاقة النقل البري الدولي أو وكيله.

١٣- وترد في المرفق ١ تعليمات عن كيفية تعبئة كل خانة من خانات بطاقة النقل البري الدولي.

ثالثاً- مناولة قسيمات بطاقة النقل البري الدولي من جانب مختلف المكاتب الجمركية أثناء عملية النقل البري الدولي

ألف- الورقة الصفراء ليست لاستخدام الجمارك

١٤- ليس للورقة الصفراء أي قيمة قانونية، لأنها ليست جزءاً من اتفاقية النقل البري الدولي. وقد أُدرجت في بطاقة النقل البري الدولي لسببين: '١' لتقدم ترجمة لأسماء الخانات في القسيمتين رقم ١/رقم ٢ بلغة بلد المغادرة و'٢' للاحتفاظ بسجل للبيانات المستقاة من بيان البضائع في بطاقة النقل البري الدولي بعد نزع جميع القسيمات البطاقة أثناء عملية النقل البري الدولي. ويقوم حامل بطاقة النقل البري الدولي بتعبئة الورقة الصفراء بنفس الطريقة التي يملأ بها القسيمات. ولا يُفترض في سلطات الجمارك أن تقوم بملء 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.

باء- القسيمتان رقم ١/رقم ٢ والكعبان رقم ١/رقم ٢

١٥- يرد أدناه توضيح لاستخدام قسيمات 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 (في الطريق)، ويدخل البلد باء من خلال مكتب جمارك الدخول (في الطريق) وينتهي في مكتب جمارك المقصد في البلد باء. ويرد لاحقاً شرح لكيفية استخدام القسيمات في الحالات الأكثر تعقيداً.

(أ) مكتب جمارك المغادرة في البلد ألف^(١)

يستكمل مكتب جمارك المغادرة الخانات التالية في القسيمة رقم ١ (الصفحة ١ من بطاقة النقل البري الدولي) والقسيمة رقم ٢ (الصفحة ٢): الخانة "For Official Use" (للاستعمال الرسمي)^(٢) والخانة ١٨ والخانات من ٢٠ إلى ٢٣ (عند الاقتضاء). كما يقوم هذا المكتب بملء الخانتين ١٦ و ١٧ في جميع صفحات بطاقة النقل البري الدولي ويستكمل الخانات ١-٣ و ٥ و ٦ على الكعب رقم ١ (الصفحة ١). ثم يقوم مكتب المغادرة بنزع القسيمة رقم ١ (الصفحة ١) ويرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها لبدء عملية النقل البري الدولي.

(ب) مكتب جمارك الخروج (في الطريق) من البلد ألف

يستكمل مكتب جمارك الخروج الخانات التالية على القسيمة رقم ٢ (الصفحة ٢ من بطاقة النقل البري الدولي): ٢٤ و ٢٥ (عند الاقتضاء)، و ٢٧ (عند الاقتضاء)، و ٢٨. كما أنه يقوم بملء الخانتين ١ و ٢ (عند الاقتضاء)، و ٤ (عند الاقتضاء)، و ٥ (عند الاقتضاء) و ٦ على الكعب رقم ٢ (الصفحة ٢). ثم يقوم مكتب الخروج بنزع القسيمة رقم ٢ (الصفحة ٢) 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 ٥-٣ من كتيب النقل البري الدولي).

(ج) مكتب جمارك الدخول (في الطريق) إلى البلد باء

يستكمل مكتب جمارك الدخول الخانات التالية في القسيمة رقم ١ (الصفحة ٣ من بطاقة النقل البري الدولي) والقسيمة رقم ٢ (الصفحة ٤): الخانة "For Official Use" (للاستعمال الرسمي) (عند الاقتضاء)، والخانتين ١٨ و ١٩ (عند الاقتضاء) والخانات من ٢٠ إلى ٢٣. كما يقوم المكتب بملء الخانات ١ و ٢ و ٣ (عند الاقتضاء)، والخانة ٤ (عند الاقتضاء) والخانتين ٥ و ٦ على الكعب رقم ١ (الصفحة ٣). ثم يقوم مكتب الدخول بنزع القسيمة رقم ١ (الصفحة ٣) ويُرجع بطاقة النقل البري الدولي إلى حاملها لمواصلة عملية النقل البري الدولي.

(د) مكتب جمارك المقصد في البلد باء

يستكمل مكتب جمارك المقصد ملء الخانات التالية على القسيمة رقم ٢ (الصفحة ٤ من بطاقة النقل البري الدولي): ٢٤ و ٢٥ (عند الاقتضاء)، و ٢٦ و ٢٧ (عند الاقتضاء)، و ٢٨. كما يقوم بملء الخانتين ١ و ٢ (عند الاقتضاء)، والخانتين ٣ و ٤ (عند الاقتضاء)، والخانة ٥ (عند الاقتضاء) والخانة ٦ على الكعب رقم ٢ (الصفحة ٤). ثم يقوم مكتب بلد المقصد بإزالة القسيمة رقم ٢ (الصفحة ٤) ويرجع بطاقة النقل البري الدولي

(١) يركّز الوصف أدناه على ملء قسيمات بطاقة النقل البري الدولي ومعالجتها أكثر مما يركّز على المراقبة التي يقوم بها موظفو الجمارك. وللحصول على تفاصيل تتعلق بعمليات المراقبة الجمركية، 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 ١٩.

(٢) لمعرفة ما إذا كان ينبغي أم لا ملء هذه الخانات في حالة معينة، يرجى الرجوع إلى الوصف الوارد في الجدول ١.

إلى حاملها. بعد ذلك، يقوم مكتب بلد المقصد بتصفية عملية النقل البري الدولي (يرجى الرجوع إلى مثال أفضل الممارسات في الفصل ٥-٣ 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 (في الطريق) وفقاً للإجراءات الواردة في الفقرتين (ب) و(ج) أعلاه على التوالي. وتستخدم لكل بلد عبور صفحتان إضافيتان (القسيمة رقم ١/الكعب رقم ١ والقسيمة رقم ٢/الكعب رقم ٢).

(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. لا يقوم بملء الخانتين ١٦ و ١٧ في جميع الصفحات المتبقية من بطاقة النقل البري الدولي إلا آخر مكتب جمارك في بلد المغادرة، بينما لا يملأ مكتب جمارك المغادرة السابق (أو مكاتب جمارك المغادرة السابقة) هاتين الخانتين إلا في القسيمتين رقم ١ ورقم ٢. وباستثناء مكتب جمارك المغادرة الأول، يتصرف أي مكتب من مكاتب الجمارك اللاحقة في بداية الأمر بوصفه مكتب جمارك خروج (في الطريق) تمشياً مع الفقرة (ب) وعندئذٍ فقط بوصفه مكتب جمارك المغادرة تمشياً مع الفقرة (أ) أعلاه. ويتطلب الأمر، بالنسبة لكل مكتب مغادرة آخر صفحتين إضافيتين (القسيمة رقم ١/الكعب رقم ١ والقسيمة رقم ٢/الكعب رقم ٢).

(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 المحددة في الفقرة (د)، وعندئذٍ فقط بوصفه مكتب جمارك دخول (في الطريق) 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 ١/الكعب رقم ١ والقسيمة رقم ٢/الكعب رقم ٢).

جيم- القسيمات غير المستخدمة من بطاقة النقل البري الدولي

١٦- إذا بقيت، بعد نهاية عملية النقل البري الدولي، في (آخر) مكتب من مكاتب جمارك المقصد، قسيمات غير مستعملة في بطاقة النقل البري الدولي، ينبغي أن تلغىها وتبطلها سلطات الجمارك بشكل ظاهر للعيان (عن طريق شطبها أو ثقبها وما إلى ذلك)، بغية تفادي إمكانية استخدامها لأغراض احتيالية.

رابعاً- استخدام بطاقة النقل البري الدولي في الحالات غير العادية

ألف- الحالات العارضة أو الحوادث، والتقرير المصدق

١٧- 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 تبت فيما إذا كانت المركبة صالحة أم لا لمواصلة نقل البضائع تحت أختام الجمارك وأن تضع هذه الأختام على الحاوية لما تبقى من الرحلة. بالإضافة إلى ذلك، تخوّل الجمارك دون غيرها ضمان المراقبة التامة للبضائع المنقولة.

١٨- وفي حال وقوع حادثة تستلزم نقل الشحنة إلى مركبة أخرى أو حاوية أخرى، يجب أن يتم ذلك بحضور إحدى الجهات المذكورة في الفقرة ١٧ أعلاه. وعلى هذه الجهة تحرير التقرير المصدق. وما لم تتضمن البطاقة عبارة "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 بمواصلة نقل تلك البضائع بواسطة تلك المركبة أو الحاوية بموجب بطاقة النقل البري الدولي.

١٩- وفي حال وجود خطر محدد 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 ١٧ أعلاه. وعليه بعد ذلك أن يقدم الدليل 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 القاعدة ١٧ أعلاه بغية التحقق من الوقائع وفحص الشحنة وختم المركبة أو الحاوية وتحرير التقرير المصدق.

٢٠- 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.

٢١- إضافة إلى الاستمارة النموذجية المرفقة ببطاقة النقل البري الدولي ذاتها، توصى الجمعيات بتزويد الناقلين بنسخ من التقرير المصدق بلغة أو لغات بلدان العبور.

٢٢- ويبين المرفق ٢ كيفية ملء التقرير المصدق لبطاقة النقل البري الدولي.

باء- حجز بطاقة النقل البري الدولي

٢٣- 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 التي يمكن فصلها، الموجودة على الغلاف الخلفي لبطاقة النقل البري الدولي. وعلى السلطة التي حجزت بطاقة النقل البري الدولي أن تحتم الوريقة 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.

جيم- البضائع الضخمة أو الثقيلة

٢٤- في حالة البضائع الضخمة أو الثقيلة، يجب أن يحمل غلاف بطاقة النقل البري الدولي وجميع القسيمات ختماً يبين كونها "بضاعة ضخمة أو ثقيلة" بأحرف بارزة بالإنكليزية أو الفرنسية.

دال- استخدام بطاقتي نقل بري دولي تباعاً

٢٥- يجوز لمتعهد النقل أن يستخدم بطاقتين من بطاقات النقل البري الدولي على نحو متتالي عملية نقل واحدة في حالات استثنائية، ومنها، على سبيل المثال، إذا كان عدد القسيمات 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 إدراج إشارات في كل بطاقة من بطاقات النقل البري الدولي لتبيان هذا الأمر. ولاستيفاء الشروط المنصوص عليها في المادة ٢ من الاتفاقية، من الأساسي استخدام بطاقتي النقل البري الدولي لاجتياز نقطة حدود واحدة على الأقل.

هاء- استخدام عدّة بطاقات نقل بري دولي في آن واحد

٢٦- تمثيلاً مع الفقرة ١ من المادة ١٧ 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 (تشير مكاتب) الجمارك إلى كل أرقام مراجع تلك البطاقات في خانة "للاستعمال الرسمي" وذلك على كل القسيمات في كل بطاقة نقل بري دولي مقبولة. وفيما يتعلق بنقل شحنة مختلطة تضم بضائع عادية وبضائع ضخمة أو ثقيلة، ثمّة حاجة إلى بطاقة نقل بري دولي منفصلة لتغطية نقل البضائع العادية (انظر أيضاً الفقرة ٢٤ أعلاه). وينبغي أن تنطبق القاعدة نفسها في حالة المركبة البرية المصدرّة والتي تُعتبر في حد ذاتها بضاعة لكنها تسير على عجلاتها وتحمل سلعاً عادية أخرى.

او- تعليق عملية النقل البري الدولي

٢٧- إذا جرى تعليق عملية نقل بري دولي وفقاً لأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية النقل البري الدولي، ينبغي أن يقوم آخر مكتب جمارك قبل تعليق عملية النقل بتدوين ما يلزم بذلك الخصوص في الخانة رقم ٥ في الكعب ٢ ذي الصلة من بطاقة النقل البري الدولي.

زاي- الاستخدام المتزامن للقسمتين رقم ١ ورقم ٢ من جانب مكتب جمارك واحد

٢٨- 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 استُبعد منه سابقاً وفقاً للمادة ٣٨. 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 ١ ورقم ٢، 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 ١٠ من الاتفاقية.

حاء- المعاينة أثناء العبور

٢٩- إذا قامت سلطات الجمارك، تمشياً مع المادة ٢٤، بإجراء معاينة لحمولة مركبة برية، أو مجموعة من المركبات أو حاوية أثناء الرحلة أو في مكتب جمارك عبور، عليها أن تسجل على القسيمات وعلى الكُعب المقابلة المستخدمة في بلدها، وعلى القسيمات المتبقية في بطاقة النقل البري الدولي، تفاصيل الأختام الجديدة الموضوعة والمعاينات المحررة.

طاء- المرافقة

٣٠- عندما ترافق المركبات البرية على نفقة الناقل تمشياً مع المادة ٢٣، توصى السلطات الجمركية، بناء على طلب الناقل، بإدراج كلمة "مرافقة" في الكعب رقم ١ من بطاقة النقل البري الدولي في خانة البند ٥ "متفرقات" تليها إشارة مختصرة للأسباب التي أدت إلى اشتراط هذه المرافقة.

ياء- التعامل مع بطاقة النقل البري الدولي في حالة رفض دخولها^(١)

٣١- قد تحدث لأسباب لا علاقة لها بتطبيق أحكام اتفاقية النقل البري الدولي، أن تقرر السلطات المختصة في بلد ما عدم السماح للنقل البري الدولي بدخول ترابها. في حالة حدوث ذلك، تُنصح سلطات جمارك الدخول (في الطريق) بشدة بتطبيق الإجراءات التالية:

(أ) ملء ثم ختم ونزع القسيمتين رقم ١ ورقم ٢، وتوثق بداية وانتهاء عملية النقل البري الدولي بالنسبة لبلدها؛

(١) { الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/5؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣٥. }

(ب) الإشارة في خانة "للاستخدام الرسمي" في كل ما تبقى من القسِمَتَين رقم ٢/١، السبب وراء قرار رفض النقل البري الدولي. وينبغي الإشارة إلى السبب الذي أدى إلى قرار الرفض والإشارة أيضاً إلى أحكام القانون الوطني أو الدولي الذي يستند إليها هذا القرار؛

(ج) الإشارة في الخانة رقم ٥ من الكعبين المعيّنين رقم ١ ورقم ٢ "رفض الوصول"؛

(د) عند العودة إلى مكتب جمارك الخروج في الطريق، يجب على سلطات الجمارك الموافقة على التغييرات التي أدخلت على الخانة ٦ (بلد/بلدان المقصد) في القسِمَتَين رقم ٢/١ والمضي قدماً لفتح بطاقة النقل البري الدولي لعملية النقل البري الدولي في أراضي بلدها.

٣٢- يُنصح حاملو بطاقات النقل البري الدولي باستخدام الصفحات المتبقية من البطاقة لمتابعة النقل البري الدولي. في حالة أن يكون عدد الصفحات المتبقية غير كافٍ لتنفيذ كامل عملية النقل البري الدولي، يمكن استخدام بطاقة نقل بري دولي ثانية. وتمشياً مع نص التعليق على المادة ٢٨ من الاتفاقية، يجب أن يتم الانتهاء من الجزء الأول من النقل البري الدولي وفقاً للمادتين ٢٧ و ٢٨ من الاتفاقية ويجب أن تكون بطاقة نقل بري دولي جديدة مقبولة من قبل نفس مكتب الجمارك الذي وثق إنهاء عملية النقل البري الدولي السابقة والمستخدم للفترة المتبقية من النقل البري الدولي. يجب أن يتم تدوين هذا الأمر في بطاقة النقل البري الدولي كما ينبغي.

خامساً- توصية لحاملي بطاقات النقل البري الدولي لاختيار النوع المناسب من بطاقة النقل البري الدولي^(٢)(٣)

٣٣- يُنصح حاملو بطاقات النقل البري الدولي (أو من يمثلهم) بأن يحددوا بعناية نوع بطاقات النقل البري الدولي (٤ صفحات أو ٦ صفحات أو ١٤ أو ٢٠ صفحة)، بما يتوافق مع أفضل متطلبات النقل البري الدولي المحدد الذي سيتم من أجله فتح بطاقة النقل البري الدولي.

٣٤- يُنصح حاملو بطاقات النقل البري الدولي (أو من يمثلهم) بملء ما يمكن من القسِمَتَين، إن لم يكن كليهما، من بطاقات النقل البري الدولي وتأريخ وتوقيع الخانتين ١٤ و ١٥، وفقاً للقاعدة ١٢ من "لائحة استخدام بطاقات النقل البري الدولي".

٣٥- في مكتب الجمارك الأخير في بلد المغادرة، يجب على الجمارك تأريخ وتوقيع الخانة ١٧ في جميع القسِمَتَين التي سبق أن ملأها حامل البطاقة (أو من يمثلها)، وفقاً للقاعدة ٧ من "لائحة استخدام بطاقات النقل البري الدولي".

(٢) في حالة الاستخدام المتتالي لاثنتين من بطاقات النقل البري الدولي، يرجى الرجوع إلى الفقرة ٢٥ من هذا الفصل.

(٣) {الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/5؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣٧}.

٣٦- أي قسيمة متبقية في بطاقة النقل البري الدولي لم يسبق ملؤها من قبل صاحب البطاقة (أو من يمثله)، يجب على الجمارك^(٤) إلغاؤها، وذلك على مسؤولية حامل بطاقة النقل البري الدولي لعدم حصوله على عدد كاف من القسيمات المعبأة والموقعة والمؤرخة والمختومة في بطاقة النقل البري الدولي لاستكمال عملية النقل البري الدولي التي فتحت البطاقة من أجلها.

{ الوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/5؛ والوثيقة ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105، الفقرة ٣٧ }

(٤) يرجى الرجوع إلى الفقرة ١٦ أعلاه.

المرفق الأول

ملء خانات بطاقات النقل البري الدولي

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
صفحة الغلاف الأول		
١- صالحة لقبول البضائع لدى مكتب الجمعية	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 بإدخال أية تصويبات في هذه الخانة.]
٢- جهة الإصدار	المنظمة الدولية أو الجمعية	اسم جمعية الإصدار الوطنية.
٣- 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 تنسب لها الجمعية) وفقاً للشكل الموحد التالي: "AAA/BBB/XX...X"، حيث يمثل "AAA" رمزاً ثلاثي الحروف للبلد الذي صدر فيه الترخيص لمستعمل بطاقات النقل البري الدولي تمشياً مع نظام التصنيف المعتمد في المنظمة العالمية لتوحيد المقاييس. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز البلدان للدول الأطراف في اتفاقية النقل البري الدولي كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية؛ وحيث يمثل "BBB" رمزاً ثلاثي الأرقام للجمعية الوطنية التي تم من خلالها الترخيص لحامل بطاقة النقل البري الدولي باستخدامها، تمشياً مع نظام التصنيف الذي وضعته المنظمة الدولية ذات الصلة التي تنتمي إليها الجمعية، بما يوفر تعريفاً لا لبس فيه لكل جمعية وطنية. وتُنشر بانتظام قائمة كاملة برموز الجمعيات الوطنية كمرفق بجداول أعمال اللجنة الإدارية وتقاريرها الرسمية؛ وحيث يمثل "XX...X" أعداداً متتالية (أقصاها ١٠ أرقام) تُعرّف الشخص المرخص له باستخدام بطاقة نقل بري دولي عملاً بأحكام المرفق ٩، الجزء الثاني، من اتفاقية النقل البري الدولي. ومتى أُسند رقم التعريف لا يجوز استخدامه مرة أخرى، حتى وإن لم يعد الشخص الذي أُسند له هذا الرقم حاملاً لبطاقة نقل بري دولي.
٤- توقيع الموظف الرسمي المفوض لجهة الإصدار وختم الجمعية	الجمعية	ختم وتوقيع الجمعية المُصدرة.

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
٥- توقيع أمين المنظمة الدولية	المنظمة الدولية	توقيع (ختم) أمين المنظمة الدولية.
٦- بلد/بلدان المغادرة	حامل البطاقة	بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
٧- بلد/بلدان المقصد	حامل البطاقة	بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث ينتهي النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
٨- رقم/أرقام تسجيل المركبة/المركبات البرية	حامل البطاقة	رقم أو أرقام تسجيل المركبة (المركبات) البرية ولا يقتصر ذلك على المركبة البرية ذات المحرك (مثل الوحدات القاطرة)، بل يشمل أيضاً العربة المقطورة أو شبه المقطورة المقترنة بها. وعندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشباه المقطورات، يُبيّن رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
٩- شهادة/شهادات قبول المركبة/المركبات البرية (الرقم والتاريخ)	حامل البطاقة	رقم وتاريخ إصدار شهادة (شهادات) الموافقة على البطاقة، (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام)).
١٠- رقم/أرقام تعريف الحاوية/الحاويات	حامل البطاقة	رقم (أرقام) الحاوية (الحاويات)، حيثما ينطبق ذلك.
١١- الملاحظات	الجمعية أو حامل البطاقة	ملاحظات مختلفة، مثل كتابة عبارة "بضائع ثقيلة أو ضخمة".
١٢- توقيع حامل البطاقة	حامل البطاقة	توقيع حامل البطاقة أو ممثله، للمصادقة على صحة المعلومات الواردة في الخانات ٦-١١ على الصفحة الأولى من الغلاف.
القسيمة رقم ١ (بيضاء)		
١- رقم بطاقة النقل البري الدولي	المنظمة الدولية	الرقم المرجعي لبطاقة النقل البري الدولي.
٢- مكتب (مكاتب) جمارك المغادرة	حامل البطاقة	إذا اقتضى الأمر، اسم ومكان المكتب (المكاتب) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع. ويمكن أن يتراوح عدد مكاتب المغادرة بين ١ و ٣ بحسب عدد مكاتب المقصد (البند ١٢ أدناه). ويجب ألا يتعدى العدد الإجمالي لمكاتب جمارك المغادرة أو المقصد أربعة مكاتب.
٣- اسم المنظمة الدولية	المنظمة الدولية	اسم و/أو شعار المنظمة الدولية
للاستعمال الرسمي	أي سلطة جمركية	أي معلومات لتسهيل الرقابة الجمركية، مثل رقم وثيقة الجمارك السابقة، واسم مكتب الجمارك الذي يجب أن تعاد إليه القسيمة رقم ٢ إلخ، والعنوان الكامل لهذا المكتب.
٤- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	حامل البطاقة	رقم تعريف حامل البطاقة واسمه وعنوانه وبلده. للاطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الخانة ٣ من الصفحة الأولى من الغلاف.

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
٥- بلد/بلدان المغادرة	حامل البطاقة	البلد (البلدان) (الاسم أو الرمز) حيث يبدأ النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
٦- بلد/بلدان المقصد	حامل البطاقة	بلد (بلدان) (الاسم أو الرمز) حيث ينتهي النقل البري الدولي لشحنة أو شحنة جزئية من البضائع.
٧- رقم (أرقام) تسجيل المركبة (المركبات) 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 المقطورة المقترنة بها. وعندما لا تنص التشريعات الوطنية على تسجيل المقطورات وأشبه المقطورات، يبيّن رقمها أو رقم صنعها بدلاً من رقم تسجيلها.
٨- الوثائق المرفقة ببيان البضائع	حامل البطاقة	وفقاً للقاعدتين ١٠ (ج) أو ١١ 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 وبجنتها بطريقة من شأن إزالتها أن تترك أثراً واضحاً على البطاقة. ولتجنب استبدال الوثائق، ينبغي أن يختم مكتب المغادرة كل صفحة من الوثائق المرفقة. وينبغي أن تكون الوثائق مشبوكة بالغللاف (أو الورقة الصفراء) وبكل قسيمة في بطاقة النقل البري الدولي. يتعين الإشارة إلى تفاصيل هذه الوثائق في الخانة ٨.
٩- (أ) مقصورة (مقصورات) الشحن أو الحاوية (الحاويات) (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد	حامل البطاقة	(أ) رقم (أرقام) تعريف مقصورة (مقصورات) الشحن أو الحاوية (الحاويات) (عند الاقتضاء). (ب) علامات وأرقام تعريف الطرود أو المواد.
١٠- رقم ونوع الطرود أو المواد؛ وصف البضائع	حامل البطاقة	رقم ونوع الطرود أو المواد؛ ووصف البضائع. ينبغي أن يتضمن وصف السلع اسمها التجاري (أجهزة تلفزيون، أجهزة فيديو، أقراص مدمجة، إلخ) ويجب تيسير 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. ونفس الشيء ينطبق على السوائل.

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
١١ - الوزن الإجمالي بالكيلوغرام	حامل البطاقة	الوزن الإجمالي بالكيلوغرام. ملاحظات عامة تتعلق بالخانات ٩-١١ من بيان البضائع
١٢ - مجموع عدد الطرود المسجلة في بيان البضائع ومقصدها: مكتب (مكاتب) الجمارك	حامل البطاقة	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 ٩ 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.
١٣ - أُقرُّ بأن البيانات الواردة في البنود ١-١٢	حامل البطاقة	عدد الطرود المعدة للتسليم في كل مكتب من مكاتب الجمارك المقصد، والعدد الإجمالي للطرود والأسماء وأماكن المكاتب المعنية إذا اقتضى الأمر. يمكن أن يتراوح عدد مكاتب المقصد بين ١ و٣ بحسب عدد مكاتب المغادرة (البند ٢ أعلاه). ويجب ألا يتعدى العدد الإجمالي لمكاتب جمارك المغادرة والمقصد أربعة مكاتب.
١٤ - المكان والتاريخ	حامل البطاقة	المكان والتاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام)) فضلاً عن توقيع حامل البطاقة أو وكيله. وملاء هذه الخانة، يتحمل حامل البطاقة مسؤولية صحة المعلومات المسجلة في البطاقة. وينبغي إدراج هذه المدخلات في جميع قسيمات البطاقة.
١٥ - توقيع حامل البطاقة أو وكيله	حامل البطاقة	المكان والتاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة.
١٦ - الأختام أو علامات التعريف المستخدمة (الرقم، التعريف)	مكتب جمارك المغادرة	رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة. ينبغي أن يشير مكتب جمارك المغادرة إلى هذه المعلومات على جميع القسيمات المتبقية.
١٧ - توقيع موظف مكتب جمارك المغادرة وختم التاريخ	مكتب جمارك المغادرة	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة. في آخر مكتب من مكاتب الجمارك، على موظف الجمارك أن يوقع ويضع ختم التاريخ على البند ١٧ أسفل بيان البضائع على جميع القسيمات المتبقية.
١٨ - شهادة البضائع الخاضعة لمراقبة مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	اسم مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)، وموقعه إذا لزم الأمر.
١٩ - الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	توضع علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة في بداية عملية النقل البري الدولي. ولا يملأ مكتب جمارك المغادرة الأول هذه الخانة.

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
٢٠ - الوقت المسوح به للعبور	مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	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 (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد.
٢١ - تم التسجيل في مكتب الجمارك في ___ تحت الرقم ___	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	تفاصيل التعريف لمكتب جمارك المغادرة أو الدخول (في الطريق) يليها رقم التسجيل المسند إلى عملية النقل البري الدولي في الدفتر الجمركي.
٢٢ - متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب أن تقدم فيه الشحنة، إلخ.)	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	متفرقات، مثل اسم مكتب الدخول (في الطريق) 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.
٢٣ - توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق).
الكعب (الإيصال) رقم ١		
١ - قُبل بمكتب الجمارك في	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق).
٢ - تحت رقم ___	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	رقم التسجيل المسند إلى عملية النقل البري الدولي في الدفتر الجمركي.
٣ - الأختام أو علامات التعريف المستخدمة	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	عند الاقتضاء، رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة.
٤ - الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	توضع علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة في بداية عملية النقل البري الدولي. ولا يملأ مكتب جمارك المغادرة الأول هذه الخانة.
٥ - متفرقات (خط السير المحدد، مكتب الجمارك الذي يجب تقديم الشحنة فيه، إلخ.)	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	متفرقات، مثل اسم مكتب الدخول (في الطريق) أو مكتب المقصد الذي يجب أن تقدم فيه البضائع وموقع هذا المكتب عند الاقتضاء. ويجوز عند الضرورة الإشارة هنا إلى المسار المحدد.
٦ - توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك للمغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق)	التاريخ (وفقاً للشكل التالي: اليوم (رقمان)/الشهر (رقمان)/السنة (أربعة أرقام))، وختم وتوقيع المسؤول المختص في مكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق).

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
القسيمة رقم ٢ (حضور)		
تُملاً الخانات ١-٣٢ من القسيمة ٢ بنفس الطريقة التي تُملاً بها الخانات المقابلة في القسيمة رقم ١. وكقاعدة عامة، ينبغي أن تتطابق التفاصيل الواردة في الخانات ١-٢٣ من القسيمة رقم ٢ مع التفاصيل المقابلة في القسيمة رقم ١ التي تسبقها (للمزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفرع ثانياً).		
٢٤- شهادة إنهاء عملية النقل البري الدولي (مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد)	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق).
٢٥- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	توضع علامة "X" في الخانة الملائمة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة.
٢٦- عدد الطرود المصدق على انتهاء عملية نقلها البري الدولي	مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود التي تم تفريغها ^(١) . لا تقوم بملئها إلا مكاتب جمارك المقصد وليس مكاتب الخروج (في الطريق) ^(٢) .
٢٧- التحفظات	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	لا تُملاً هذه الخانة إلا في حالات الكشف عن مخالفات أو حوادث أو حالات عارضة فيما يتصل بالنقل البري الدولي. وفي هذه الحالات، ينبغي إدراج الحرف "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 بيان الأسباب.
٢٨- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) 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 (في الطريق).

(١) يمكن الرجوع إلى التعليق "إفراغ السلع" ذي الصلة بالمذكرة التفسيرية ٠-١٨-٢.

(٢) يمكن الرجوع إلى التعليق ذي الصلة بالمرفق ١ "ملء الخانة ٢٦ من القسيمة رقم ٢ و٣ من الكعب رقم ٢ لبطاقة النقل البري الدولي".

رقم الخانة ووصفها	الجهة القائمة بملئها	بيانات/معلومات يتعين ذكرها
١- وقت الوصول المصدّق عليه من قبل مكتب الجمارك	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	تفاصيل التعريف الخاصة بمكتب جمارك المغادرة أو مكتب جمارك الدخول (في الطريق).
٢- الأختام أو علامات التعريف التي وجدت سليمة	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	توضع علامة "X" في الخانة المناسبة إذا وُجدت الأختام أو علامات التعريف الأخرى سليمة.
٣- عدد الطرود المفرج عنها (كما هو موضح في بيان البضائع)	مكتب جمارك المقصد	عدد الطرود التي لم يتم تفريغها ^(١) . لا تقوم بملئها إلا مكاتب جمارك المقصد وليس مكاتب الخروج العابر ^(٢) .
٤- الأختام الجديدة	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	عند الاقتضاء، رقم وتفاصيل تعريف الأختام أو علامات التعريف المستخدمة.
٥- التحفظات	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) أو مكتب جمارك المقصد	ينبغي ألا تُملأ هذه الخانة، مثلها مثل البند ٢٧ من القسيمة رقم ٢، إلا في حالات الكشف عن مخالفات أو حوادث أو حالات عارضة فيما يتصل بالنقل البري الدولي. وفي هذه الحالات، ينبغي إدراج حرف "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 بيان الأسباب.
٦- توقيع موظف الجمارك وختم التاريخ في مكتب الجمارك	مكتب جمارك الخروج (في الطريق) 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 (في الطريق).

المرفق الثاني

ملء التقرير المصدق لبطاقة النقل البري الدولي

رقم الخانة عنونها	البيانات/المعلومات التي يتعين ذكرها
١- مكتب/مكاتب جمارك المغادرة	اسم مكتب (مكاتب) جمارك المغادرة وموقعها، كما تظهران في الخانة ٢ من القسيميّن رقم ١ ورقم ٢.
٢- بطاقة النقل البري الدولي رقم	الرقم المرجعي للبطاقة.
٣- اسم المنظمة الدولية	اسم و/أو شعار المنظمة الدولية.
٤- رقم (أرقام) تسجيل المركبة (المركبات) رقم (أرقام) تعريف الحاوية (الحاويات)	رقم (أرقام) تسجيل المركبة (المركبات) رقم (أرقام) تعريف الحاوية (الحاويات)، عند الاقتضاء.
٥- حامل البطاقة (رقم الهوية والاسم والعنوان والبلد)	رقم تعريف حامل البطاقة واسمه وعنوانه وبلده. وللاطلاع على التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الخانة ٣ من الصفحة ١ من الغلاف.
٦- ختم الجمارك سليم غير سليم	حالة أختام الجمارك. توضع علامة "X" في الخانة الملائمة: في الخانة اليسرى إذا كانت الأختام سليمة؛ وفي الخانة اليمنى إذا كانت الأختام غير سليمة.
٧- مقصورة (مقصورات) الشحن أو الحاوية (الحاويات) سليمة غير سليمة	حالة مقصورة (مقصورات) التحميل أو الحاوية (الحاويات). توضع علامة "X" في الخانة الملائمة: في الخانة اليسرى إذا كانت مقصورة (حاوية) الشحن سليمة؛ وفي الخانة اليمنى إذا كانت مقصورة (حاوية) الشحن غير سليمة.
٨- الملاحظات	الملاحظات/الاستنتاجات، إن وجدت
٩- لا يبدو أن ثمة أية سلع ناقصة السلع المشار إليها في البنود من ١٠ إلى ١٣ مفقودة (M) أو تالفة (D) على النحو المبين في العمود ١٢	يجب ملء الخانة بوضع علامة "X" في الخانة اليسرى، إذا لم تكن هناك أي سلع ناقصة. وفي هذه الحالة الأخيرة، يجب ملء الخانات من ١٠ إلى ١٣ بما يبين البضائع المفقودة أو التالفة.
١٠- (أ) مقصورة (مقصورات) الشحن أو الحاوية (الحاويات) (ب) علامات وأرقام الطرود أو المواد	(أ) رقم (أرقام) تعريف مقصورة (مقصورات) الشحن أو الحاوية (الحاويات) (حيثما ينطبق ذلك)؛ (ب) علامات أو أرقام تعريف الطرود أو المواد.
١١- عدد الطرود أو المواد ونوعها؛ وصف البضائع	التفاصيل كما تظهر في الخانة ١٠ من القسيميّن رقم ١ ورقم ٢.
١٢- مفقودة أو تالفة ("M" أو "D")	M - مفقودة، D - تالفة.

رقم الخانة عنونها	البيانات/المعلومات التي يتعين ذكرها
١٣-	ملاحظات (يرجى إعطاء تفاصيل الكميات المفقودة أو التالفة).
١٤-	تاريخ الحادثة ومكان وقوعها وملابساتها
١٥-	التدابير المتخذة لتمكين عملية النقل البري الدولي من المواصلة وضع أختام جديدة. عددتها. وصفها تحويل الحمولة (انظر البند ١٦ أدناه) تدابير أخرى
١٦-	في حال تحويل البضائع، يرجى وصف المركبة (المركبات)/الحاوية (الحاويات) البديلة المستخدمة
(أ)	رقم تسجيل المركبة. إذا رخص للمركبة بإجراء نقل بري دولي، توضع علامة "X" في الخانة اليسرى، وإلا وُضعت علامة "X" في الخانة اليمنى وعند الاقتضاء، ينبغي إدراج رقم شهادة الترخيص ورقم وتفاصيل الأختام الموضوعية.
(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 الموضوعية وتفاصيلها.
١٧-	السلطة التي وضعت هذا التقرير المصدق عليه المكان/التاريخ/الختم/التوقيع
١٨-	إقرار مكتب الجمارك التالي الذي وصلت إليه عملية النقل البري الدولي التوقيع