

آشنایی با کنوانسیون تیر:

تاریخچه کنوانسیون تیر: تجدید حیات اقتصاد اروپا، پس از جنگ جهانی دوم، موجب رشد تجارت جهانی و در نتیجه، شیوه‌های حمل و نقل، به ویژه حمل و نقل جاده‌ای شد و این روش نقش قابل ملاحظه‌ای در به هم پیوستن کشورها - البته، بیشتر به نفع اروپاییان که مصنوعاتشان به سهولت به بازارهای کشورهای عضو سرازیر می‌شد، ایفا کرده و به همین جهت اقدام عملی برای ایجاد ((سیستم)) متناسب با این رشد آغاز و به این ترتیب سیستم ترانزیت ((تیر)) به فاصله کمی بعد از جنگ به وسیله دست اندرکاران حمل و نقل جاده‌ای چند کشور اروپایی ایجاد گردید.

از این رو ((کنوانسیون تیر)) در سال ۱۹۴۹ بین شمار کمی از کشورهای اروپایی به اجرا درآمد. توفیق طرح محدود یاد شده منجر به مذاکره تحت نظر UN/ECE برای انعقاد کنوانسیون در پانزدهم ژانویه ۱۹۵۹ توسط کمیته حمل و نقل زمینی UN/ECE، تحت عنوان ((کمیسیون گمرکی راجع به حمل و نقل بین‌المللی کالا در جاده تحت پوشش کارنه تیر)) در ژنو (سوئیس) شده و از سال ۱۹۶۰ به اجرا درآمده است.

کنوانسیون مذکور پانزده سال بعد و پس از دوبار اصلاح، در سال ۱۹۷۵ جای خود را به کنوانسیون گمرکی راجع به حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش کارنه تیر (کنوانسیون تیر ۷۵) داده که در واقع، حاصل عملکرد کنوانسیون قبلی بوده و از پیشرفت‌های صنعتی و شرایط در حال تغییر حمل و نقلی و گمرکی معاصر به منظور افزایش کارآمدی سیستم و کاهش پیچیدگیهای آن و در عین حال ایجاد ایمنی گمرکی بیشتر و تسهیل امکان استفاده از کانتینر، که در دهه ۶۰ میلادی پا به عرصه وجود گذاشته بود. کنوانسیون اصلاح شده از سال ۱۹۷۷ جانشین کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ شده و لازم‌الاجرا گردیده است.

کارنه تیر

سند گمرکی است برای ترانزیت بین‌المللی کالا در چهارچوب قوانین ((تیر)) این سند در کشور مبدأ صادر شده و حاوی مشخصات کامیون و کالا می‌باشد و به موجب آن وسیله نقلیه جاده‌ای از کشور مبدأ از طریق قلمرو کشورهای بین راهی بدون بازرسی گمرکی عبور می‌نماید البته این عبور بدون بازرسی نیاز به اقدامات تعیین شده از قبل به شرح زیر دارد:

- 1_ پلمب و وسیله نقلیه حامل کالا در گمرک مبدأ
- 2_ اجرای دستورالعمل حفاظتی برای انواع محفظه و یا کانتینر، به منظور جلوگیری از هرگونه قاچاق
- 3_ تأمین پوشش هرگونه ریسکی در حقوق و عوارض گمرکی در طول سفر توسط موسسه ضامن

دفترچه تیر

دفترچه تیر توسط سازمان ایرو (International Road transport Union) اتحادیه بین‌الملل حمل و نقل زمینی که مرکز آن در ژنو است چاپ و به موسسات ضامن واگذار می‌گردد. جلد این دفترچه منقوش به علامت ایرو (IRU) که بر روی آن تعداد وله شماره کارنه تیر، کشور مبدأ، کشور مقصد، امضاء سازمان ایرو، تاریخ اعتبار کارنه تیر، شماره کامیون، شماره فتوگرافی، و مشخصات شرکت حمل‌کننده کالا و راه‌های مجاز عبور کالای ترانزیتی (که به جز از طریق آنها ورود و خروج و یا عبور کالا و وسیله حمل تحت عنوان ترانزیت خارجی میسر نمی‌باشد) قید می‌گردد هر کارنه تیر برای يك سفر از مبدأ تا مقصد قابل استفاده می‌باشد پس از پایان سفر و پس از تأیید سوش وله توسط شرکت مقصد لاشه کارنه به شرکت حمل‌کننده کالا تحویل تا به موسسه ضامن کارنه تیر مسترد گردد دفترچه کارنه تیر برای مرز ورود و خروج هر کشور دو برگ وله که وله های سفید رنگ با شماره فرد در گمرکات مبدأ و مرزهای ورودی و وله‌های سبز رنگ با شماره‌های زوج در مرزهای خروجی و گمرکات مقصد جدا می‌گردد. کارنه تیر به زبان فرانسه چاپ می‌شود ولی ممکن است صفحات اضافی به زبان کشور صادر کننده کارنه ضمیمه گردد.

موسسه ضامن

به منظور تأمین پوشش هرگونه ریسکی در حقوق و عوارض گمرکی در طول سفر يك سلسله ضمانت‌های بین‌المللی تحت پوشش کنوانسیون تیر ایجاد گردیده است که مهمترین و معتبرترین این ضمانت‌ها توسط سازمان ایرو IRU در ژنو ترتیب داده شده است. در جمهوری اسلامی ایران موسسه ضامن، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن است که شرکت های حمل و نقل با سپردن تضمینات لازم به آن از تسهیلات کارنه تیر برخوردار می‌شوند.

اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به استناد ماده ۶ کنوانسیون تیر به عنوان تنها موسسه ضامن و صادر کننده کارنه تیر در

ایران شناخته شده است و طبق تعهدی که در مقابل گمرک دارد به ازای هر فقره کارنه تیر تا سقف ۵۰ هزار دلار یا معادل ریالی آن ضامن پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی، عوارض و جرائم ناشی از هرگونه تخلف و تأخیر خواهد بود. اتاق مکلف است وجوه مذکور را ظرف مدت سه ماه از تاریخ مطالبه بپردازد.

مسئولیت موسسات ضامن در يك کشور فقط محدود به کارنه‌های تیر صادره به وسیله آن موسسه نخواهد بود بلکه شامل مسئولیت‌های ناشی از کارنه‌های تیر صادره توسط موسسات تضمین کننده دیگر در محدوده آن کشور نیز می‌شود.

مسئولیت موسسات ضامن در صورتیکه کارنه بدون قید و شرط تسویه شود و یا ظرف یکسال از تاریخ کارنه، گمرک مراتب عدم تسویه یا تسویه مشروط را به موسسه ضامن اعلام ننماید. خاتمه یافته تلقی می‌گردد.

اجرای قرارداد تیر و صدور گواهی قبولی برای وسایط نقلیه زمینی مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بر عهده گمرک ایران است و از طریق اداره کل نظارت بر ترانزیت بر اجرای دقیق قرارداد تیر در گمرکات کشور نظارت می‌شود.

اهداف و فواید سیستم تیر

در سیستم تیر، این امکان دیده شده که کالا تحت پوشش دفترچه تیر (کارنه تیر) از طریق جاده حمل و بدون ارائه تضمینات اضافی نزد گمرکات بین راهی از یک گمرک خانه در مبدأ تا یک گمرک خانه مقصد ادامه یابد.

امکانات بهتر برای حمل و نقل و تجارت

کاهش هزینه‌های جاده‌ای و همینطور کاهش تاخیر در عملیات سیستم ترانزیت تیر.

امکانات حرکت کالا طبق روش‌های یک شکل و استاندارد شده در کنترل و نظارت.

کنترل و نظارت گمرکی مشابه تحت مفاد کنوانسیون تیر

ارتقا و توسعه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای و همینطور تجارت بین‌الملل

برای صنعت حمل و نقل

کالا با حداقل دخالت مقامات ذیصلاح در مرزها عبور می‌کند.

کاهش در تاخیر و هزینه ترانزیت کالا

اسناد ساده و استاندارد شده

نیاز به ارائه تضمینات گمرکی در مرزهای ورودی برای گمرک

حقوق و عوارض گمرکی تا سقف ۵۰،۰۰۰ دلار در سیستم تیر تضمین شده.

فقط شرکت‌های حمل و نقل واجد شرایط مجاز به استفاده از سیستم تیر می‌باشد که این کار سبب افزایش امنیت سیستم می‌شود.

نیاز کنترل فیزیکی کالا در مسیر ترانزیت کاهش می‌یابد.

ارائه امکانات بهتر جهت کنترل اسناد و مدارک توسط گمرک.

سیستم ترانزیت تیر

اصول سیستم تیر

سیستم تیر در واقع یک سیستم ترانزیت گمرکی برای حمل کالا از طریق جاده می‌باشد. سیستم مذکور بر ۵ پایه اصلی استوار است.

امنیت کانتینر / یا کامیون

کالا وقتی قابل حرکت دادن می‌شود که در محفظه بار کامیون / یا کانتینر به پلمب گمرک رسیده باشد و گواهی تأییدیه / یا گواهی

قبولی (فتوگرافی) از قبل برای کامیون صادرگشته باشد.

سلسله تضمینات بین‌المللی

حقوق و عوارض گمرکی که در اثر هرگونه عملیات ناقص و خلاف از سوی گمرک ادعا شود از طریق سلسله تضمینات بین‌المللی پوشش داده می‌شود.

کارنه تیر

کارنه تیر یک سند ترانزیتی گمرک که در عملیات حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای استفاده می‌شود. هرکارنه تیر دارای یک شماره خاص بوده و با استفاده از استانداردهای بسیار بالا (همانند اسکانس) چاپ و امکان تقلب در آن وجود ندارد. چهارنوع کارنه تیر

وجود دارد ۲۰،۱۴،۶،۴ برگی و کالائی که درکارنه تیر قید گردد بعنوان یک سند گمرکی مورد قبول گمرک مبدا/سرراهی / مقصد نیز قرار خواهد گرفت.

همکاری یک شکل درکنترل های گمرکی

هر گونه اقدامات و کنترل توسط گمرک مبدا مورد قبول گمرک کشور ترانزیت و مقصد نیز می‌باشد. این یکنواختی باعث می‌گردد که عملیات به سهولت انجام و از اتلاف وقت و سرمایه جلوگیری بعمل آید.

کنترل های افزوده (سیف تیر)

به منظور بهره‌گیری هر چه بهتر مؤسسات ملی (مؤسسه ضامن / مؤسسه صادرکننده کارنه تیر) و گمرکات از سیستم تیر و در راستای کنترل و کاهش ریسک عملیاتی، سیستم ایمن سازی تیر (safe TIR) طراحی شده است. سیستم ایمن سازی تیر یک رویه انتقال اطلاعات بصورت رایانه ای است که کلیه گمرکات و مؤسسات صادرکننده را از طریق ایرو به هم متصل کرده است.

اصطلاحات کارنه تیر:

اصطلاح حمل و نقل تیر:

به حمل و نقل کالاها از یک اداره گمرک مبدا به یک اداره گمرک مقصد تحت رویه‌ای به نام رویه تیر به شرح این کنوانسیون اطلاق می‌شود.

اصطلاح عملیات تیر:

به قسمتی از حمل و نقل تیر اطلاق می‌شود که در یک کشور عضو کنوانسیون از یک اداره گمرک مبدا یا از یک اداره گمرک ورودی (بین راهی) به یک اداره گمرک مقصد یا به یک اداره گمرک خروجی (بین راهی) انجام گیرد.

اصطلاح شروع عملیات تیر: عبارتست از ارائه وسیله نقلیه جاده ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر همراه با بار و کارنه تیر مربوط به گمرک مبدا یا بین راهی ورودی جهت کنترل و پذیرفته شدن کارنه تیر توسط گمرک.

اصطلاح پایان عملیات تیر:

عبارتست از ارائه وسیله نقلیه جاده‌ای، ترکیب وسائط نقلیه یا کانتینر همراه با بار و کارنه تیر به گمرک مقصد یا بین راهی خروجی جهت کنترل.

اصطلاح تصفیه عملیات تیر:

عبارت خواهد بود از تصدیق ختم صحیح عملیات تیر در یک کشور متعاقد توسط مقامات گمرکی. این امر توسط مقامات گمرکی بر اساس مقایسه داده‌ها یا اطلاعات موجود در گمرک مقصد یا خروجی بین راهی و اداره گمرک مبدا یا ورودی بین راهی صورت می‌گیرد.

اصطلاح حقوق و مالیاتهای ورودی یا صدوری:

عبارتست از حقوق گمرکی و سایر حقوق، مالیاتها، عوارض و جوهی که در ارتباط با واردات یا صادرات کالاها وصول می‌شود به استثناء جوه و هزینه هائی که بابت بهای تقریبی خدمات پرداخت می‌شود.

اصطلاح وسیله نقلیه جاده ای:

نه فقط به هر گونه وسیله نقلیه جاده ای موتوردار بلکه همچنین به هر نوع تریلر یا نیمه تریلری که جهت اتصال به وسیله نقلیه جاده ای موتوردار مزبور طراحی شده باشد اطلاق می‌شود.

اصطلاح ترکیب وسائط نقلیه:

به وسایط نقلیه متصل به هم که به صورت یک واحد در جاده حرکت می کند اطلاق می شود.

اصطلاح کانتینر:

به واحد مجزائی از تجهیزات حمل و نقل (بخدان، مخزن متحرک یا سایر سازه های مشابه) اطلاق می شود که:

الف- تمام یا قسمتی از آن محصور باشد به نحوی که محفظه‌ای را جهت جا دادن کالاها تشکیل دهد.

ب- با دوام بودن و برای استفاده‌های مکرر کافی داشته باشد.

پ- به طور ویژه برای تسهیل حمل و نقل کالاها به صورت تک وجهی یا چند وجهی بدون بارگیری مجدد در بین راه طراحی شده باشد.

ت- با هدف قابلیت بارگیری سریع به ویژه زمانیکه از یک نوع وسیله حمل به نوع دیگر منتقل می‌گردد.

ث- طوری طراحی شده باشد که به کارگیری یا تخلیه کالا به آن یا از آن آسان باشد.

ج- گنجایش داخلی آن یک متر مکعب یا بیشتر باشد.

چ- محفظه قابل پیاده شدن بار نیز در حکم کانتینرها تلقی می شود.

اصطلاح اداره گمرک مبدا:

عبارتست از گمرکخانه‌ای در یک کشور متعاقد که حمل و نقل تیر یک محموله یا بخشی از یک محموله از آن شروع می شود.

اصطلاح اداره گمرک مقصد:

عبارتست از گمرکخانه‌ای در یک کشور متعاقد که حمل و نقل تیر یک محموله یا بخشی از یک محموله از آن خاتمه می‌یابد.

اصطلاح اداره گمرک بین راهی:

عبارتست از گمرکخانه‌ای در یک کشور متعاقد که از طریق آن یک وسیله نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسایط نقلیه یا کانتینر در طول یک حمل و نقل تیر به کشور مزبور وارد یا از آن خارج می شود.

اصطلاح شخص:

اعم است از شخص حقیقی و حقوقی.

اصطلاح دارنده کارنه تیر:

عبارت خواهد بود از شخصی که کارنه تیر مطابق مقررات کنوانسیون برای او صادر می‌شود و اظهار گمرکی که در ضمن نشان دهنده تمایلی جهت قرار دادن کالا تحت رویه تیر است. در کارنه تیر از طرف او در گمرک مبدا به عمل آمده باشد، شخص مزبور مسئول ارائه وسیله نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسایط نقلیه یا کانتینر همراه با بار و دفترچه تیر مربوط در گمرکخانه‌های مبدا، بین راهی و مقصد بوده و همچنین وی مسئولیت رعایت سایر مقررات مربوط به کنوانسیون خواهد بود.

اصطلاح کالای سنگین یا حجیم:

به هر گونه شیء اطلاق می‌شود که به جهت وزن یا اندازه یا نوع آن معمولاً در یک وسیله نقلیه بسته یا محفظه بسته حمل نمی‌شود.

مواد کنوانسیون تیر

ماده ۲ کنوانسیون:

این کنوانسیون شامل حمل و نقل کالاهایی است که توسط وسایط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسایط نقلیه یا کانتینر بدون بارگیری مجدد در بین راه از یک اداره گمرک مبدا واقع در یک کشور متعاقد تا یک اداره گمرک مقصد در کشور متعاقد دیگر یا همان کشور از یک یا چند مرز عبور می‌کند مشروط بر اینکه قسمتی از سفر بین آغاز تا پایان حمل و نقل تیر از طریق جاده صورت گرفته باشد.

ماده ۳ کنوانسیون:

برای اینکه مقررات این کنوانسیون جاری شود:

الف- عملیات حمل و نقل باید توسط وسائط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینرها که تحت شرایط قبولی وسائط نقلیه و کانتینرها بوده‌اند یا وسائط نقلیه جاده‌ای یا خودروهای مخصوص مانند اتوبوس‌ها، جرثقیل‌ها، ماشین‌های جاروب، بتونیرها و امثالهم حمل شود و به این جهت به عنوان کالایی که سفر را از گمرک مبدا تا گمرک مقصد تحت شرایط مورد نیاز حمل می‌گردد اطلاق می‌شود. در صورتی که این نوع خودروها کالاهای دیگری را حمل می‌کنند بایستی شرایط لازم را داشته باشند.

ب- عملیات حمل و نقل بایستی توسط موسساتی که مطابق مقررات ماده ۶ پذیرفته شده اند تضمین شود و تحت پوشش دفترچه تیر که مطابق مدل ارائه شده این کنوانسیون خواهد بود صورت گیرد.

ماده ۴ کنوانسیون:

کالاهایی که تحت رویه تیر حمل می‌شوند در گمرکات بین راهی مشمول پرداخت یا تودیع حقوق و مالیات‌های ورودی یا صدور نمی‌باشند.

ماده ۵ کنوانسیون:

کالاهایی که تحت رویه تیر در وسائط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینرهای مه‌ور حمل می‌شود علی‌القاعده مشمول بازرسی در گمرکخانه‌های بین راهی نمی‌گردد. مع‌هذا به منظور جلوگیری از سوء استفاده در موارد استثنائی و مشخصاً در مواقعی که ظن تخلف وجود دارد ممکن است مقامات گمرکی در اینگونه گمرکخانه‌ها کالاها را بازرسی نمایند.

مسئولیت موسسات ضامن در صدور دفترچه کارنه تیر

ماده ۶ کنوانسیون:

الف- هر طرف متعهد به موسساتی اجازه داده خواهد داد تا زمانی که حداقل شرایط و ضروریات مندرج در کنوانسیون را دارا هستند مستقیماً یا توسط موسسات وابسته دفترچه تیر را صادر و به عنوان ضامن عمل کنند. این اجازه در صورتیکه حداقل شرایط ضروریات مندرج در این کنوانسیون زائل شود لغو خواهد شد.

ب- یک موسسه در هیچ کشوری پذیرفته نخواهد شد مگر اینکه ضمانت وی خسارات وارده در آن کشور ناشی از عملیات تحت پوشش کارنه تیر صادره از موسسات خارجی وابسته به سازمان بین‌المللی که خود نیز وابسته به آن است را نیز پوشش دهد.

ب- یک سازمان بین‌المللی از سوی کمیته اداری اجازه خواهد یافت مسئولیت سازمان مجری و عمل‌کننده سیستم تضمین بین‌المللی را بعهده بگیرد در صورتیکه وی نیز چنین مسئولیتی را بپذیرد.

پ- یک موسسه دفترچه تیر را فقط برای شخصی صادر خواهد کرد که مقامات ذیصلاح کشور متعاهدی که شخص مزبور در آن مقیم بوده یا در آن تاسیس شده او را از دسترسی به رویه تیر محکوم نکرده باشند.

ت- اجازه بهره‌مندی از رویه تیر صرفاً به اشخاصی داده خواهد شد که شرایط و ضروریات حداقل مندرج در کنوانسیون را داشته باشند، اجازه مزبور هر زمان که شرایط مورد نظر زائل گردد لغو خواهد شد.

ث- اجازه بهره‌مندی از رویه تیر مطابق روش مندرج در کنوانسیون اعطا می‌گردد.

ماده ۷ کنوانسیون:

فرمهای کارنه تیر ارسالی به موسسات ضامن از سوی موسسات مشابه خارجی یا از سوی سازمان‌های بین‌المللی مشمول حقوق و مالیات‌ها و عوارض ورودی و صدور نبوده و از ممنوعیت‌ها و محدودیتهای ورود و صدور معاف خواهد بود.

ماده ۸ کنوانسیون:

الف- موسسه ضامن متعهد خواهد بود که حقوق و عوارض ورودی یا صدور همراه با خسارت تأخیر تأدیه را وفق قوانین و مقررات گمرکی کشوری که تخلفی در ارتباط با عملیات تیر در آن به وقوع پیوسته بپردازد. موسسه ضامن مجتمعاً و منفرداً با اشخاصی که مبالغ فوق‌الذکر را باید بپردازند مسئولیت پرداخت این قبیل وجوه می‌باشد.

ب- در مواردی که قوانین و مقررات یک طرف متعهد پرداخت حقوق و عوارض ورودی یا صدور را به نحو مقرر در مورد الف پیش بینی نکرده باشد موسسه ضامن متعهد خواهد بود مبلغی معادل حقوق و عوارض ورودی یا صدور به اضافه خسارت تأخیر تأدیه را تحت همان شرایط بپردازد.

پ- هر کشور متعاقد حداکثر مبلغی را که در مورد هر دفترچه تیر ممکن است از موسسه ضامن بر اساس مقررات الف و ب مطالبه کند تعیین خواهد کرد.

ت- مسئولیت موسسه ضامن در مقابل مقامات کشوری که گمرک مبدا (خروجی) در آن قرار دارد از زمان پذیرش کارنه تیر از سوی گمرک آغاز می‌شود. در کشورهای بعدی که کالا تحت رویه تیر از آنها عبور می‌کند این مسئولیت از زمانی آغاز خواهد شد که کالا به این کشورها وارد می‌شود، یا در جائیکه حمل و نقل تیر وفق مفاد موارد الف و ب ماده ۲۶ به حالت تعلیق در می‌آید زمان شروع عبارت خواهد بود از وقتی که کارنه تیر توسط گمرکخانه‌ای که حمل و نقل تیر مجدداً از آنجا آغاز می‌شود پذیرفته می‌شود.

ث- مسئولیت موسسه ضامن نه تنها کالاهای ذکر شده در کارنه تیر را پوشش می‌دهد بلکه این مسئولیت همچنین شامل هر کالای دیگری که ممکن است در قسمت مهر و موم شده وسیله نقلیه جاده‌ای یا در کانتینر مهر و موم شده موجود بوده باشد نیز می‌گردد اگر چه این کالاها در کارنه تیر ذکر نشده باشند. این مسئولیت کالای دیگری را شامل نمی‌شود.

ج- به منظور تعیین حقوق و عوارض موضوع پاراگراف‌های الف و ب مشخصات کالا در کارنه تیر ذکر گردیده صحیح تلقی می‌شود مگر اینکه مدرکی دال بر خلاف آن وجود داشته باشد.

چ- در سر رسید پرداخت مبالغ مذکور در موارد الف و ب، مقامات ذیصلاح قبل از مطالبه از موسسات ضامن حتی‌الامکان مطالبه را از شخص یا اشخاصی که مستقیماً مسئول هستند به عمل خواهند آورد.

ماده ۹ کنواسیون:

الف- موسسه ضامن مدت اعتبار دفترچه تیر را با تعیین تاریخی نهایی اعتبار که پس از آن دفترچه قابل ارائه به گمرک مبدا جهت پذیرش نخواهد بود مشخص خواهد کرد.

ب- در صورتی که کارنه تیری در آخر تاریخ اعتبار یا قبل از آن طبق مورد الف این ماده توسط اداره گمرک مبدا پذیرفته شد کارنه تا پایان عملیات تیر در گمرک مقصد معتبر خواهد ماند.

ماده ۱۰ کنواسیون:

الف- تصفیه عملیات تیر بایستی بدون تاخیر انجام گیرد.

ب- زمانیکه مقامات گمرکی کشوری عملیات تیری را تصفیه کرده باشند دیگر نمی‌توانند پرداخت وجوه موضوع الف و ب ماده ۸ را از موسسه ضامن بخواهند مگر اینکه گواهی پایان عملیات تیر به نحو نادرست یا متقلبانه تهیه شده باشد یا اساساً پایان عملیات تیر محقق نشده باشد.

ماده ۱۱ کنواسیون:

الف- در صورت عدم تصفیه عملیات تیر، مقامات ذیصلاح حق مطالبه وجوه موارد الف و ب از ماده ۸ را از موسسه ضامن نخواهند داشت مگر اینکه ظرف مهلت یک ساله ای از تاریخ پذیرش کارنه تیر توسط مقامات مزبور آنان، موسسه ضامن را از عدم تصفیه کتبا آگاه نموده باشند. همین مقررات در مواردی هم که گواهی پایان عملیات تیر به نحو نادرست یا متقلبانه تهیه شده باشد، جاری است با این تفاوت که مهلت مقرر در این موارد دو سال خواهد بود.

ب- مطالبه وجوه موضوع الف و ب ماده ۸ از موسسه ضامن بایستی حداقل سه ماه بعد از تاریخ ابلاغ مراتب عدم تصفیه و با تهیه نادرست یا متقلبانه گواهی تصفیه به موسسه و حداکثر دو سال بعد از تاریخ مزبور صورت پذیرد. به هر حال در مواردی که ظرف مهلت دو ساله فوق موضوع منجر به اقدامات قضائی گردید، هر گونه مطالبه بایستی ظرف یک سال از تاریخ لازم الاجرا شدن تصمیم دادگاه انجام بگیرد.

ج- موسسه ضامن مدت ۳ ماه از تاریخ مطالبه، مهلت خواهند داشت تا مبلغ مورد مطالبه را بپردازد. در صورتیکه ظرف دو سال از تاریخ مطالبه دلائل قانع کننده‌ای دائر بر اینکه در ارتباط با عملیات حمل و نقل مورد نظر هیچگونه تخلف و عمل خلاف قانونی صورت نگرفته، به مقامات گمرکی ارائه شود. مبالغ پرداخت شده در حق موسسه مسترد خواهد شد.

شرایط کانتینرها در کارنه تیر

ماده ۱۲ کنواسیون تیر:

برای اینکه وسیله نقلیه‌ای در دایره شمول مقررات بخش های الف و ب این فصل قرار گیرد بایستی از لحاظ ساخت و تجهیزات شرایط مندرج در ضمیمه شماره ۲ این کنواسیون را دارا بوده و مطابق روش مندرج در ضمیمه شماره ۳ این کنواسیون مورد قبول

واقع شده باشد.

ماده ۱۳ کنوانسیون تیر:

الف- برای اینکه کانتینرها مشمول مقررات باشند باید دارای ساختار مشخص شده در ضمیمه ۷ کنوانسیون باشند.
ب- کانتینرهایی که به موجب کنوانسیون گمرکی ۱۹۵۶ راجع به کانتینرها، موافقتنامه‌های منعقد شده تحت توجهات سازمان ملل متحد، کنوانسیون گمرکی راجع به کانتینرها منعقد در سال ۱۹۷۲ یا هر سند بین‌المللی موخری که جانشین کنوانسیون مقدم باشد یا آن را اصلاح نماید مورد پذیرش قرار می‌گیرند بایستی واجد شرایط مندرج در قسمت الف فرض شوند و جهت حمل و نقل تحت رویه تیر بدون نیاز به تایید مجدد مورد قبول قرار گیرند.

ماده ۱۴ کنوانسیون تیر:

الف- هر کدام از طرفهای متعاقد حق رد اعتبار قبولی وسائط نقلیه جاده‌ای یا کانتینر هائی را که شرایط مندرج در ماده های ۱۲ و ۱۳ فوق را دارا نیستند برای خود محفوظ می‌دارد. معهدا طرفهای متعاقد در مواردی که نقائص مشهود کم اهمیت بوده و هیچگونه خطر قاچاق و تخلفی را در بر نداشته باشند از به تاخیر انداختن حمل و نقل خودداری خواهند نمود.
ب- هر کانتینر یا وسیله نقلیه جاده‌ای که شرایط منجر به قبولی خود را از دست بدهد بایستی قبل از بکارگیری مجدد جهت حمل کالا تحت مهر و موم گمرکی به حالت اولیه برگردد و یا برای اخذ مجدد گواهی قبولی اظهار شود.

روش حمل و نقل در کارنه تیر

ماده ۱۵ کنوانسیون تیر:

الف- جهت ورود موقت وسائط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر حامل کالاهای تحت پوشش رویه تیر هیچگونه سند خاص گمرکی ضرورت نخواهد داشت. هیچگونه تضمینی برای وسائط نقلیه جاده‌ای یا ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر مورد نیاز نخواهد بود.
ب- مقررات مورد الف این ماده مانع از این نخواهد بود که طرف متعاقدی در گمرک مقصد بعد از کامل شدن عملیات تیر انجام تشریفات مقرر بر اساس مقررات ملی خود جهت اطمینان از خروج مجدد وسائط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر را بخواهد.

ماده ۱۶ کنوانسیون تیر:

زمانیکه یک وسیله نقلیه جاده‌ای یا ترکیبی از وسائط نقلیه حمل و نقل تیر انجام می‌دهند بایستی یک پلاک مستطیل شکل با نوشته <>بر روی آن و مطابق فرمی که در ضمیمه شماره ۵ این کنوانسیون نشان داده شده است به قسمت جلو و پلاک دیگری از همان نوع به قسمت عقب وسیله نقلیه یا ترکیبی از وسائط نقلیه نصب گردد.

ماده ۱۷ کنوانسیون تیر:

الف- برای هر وسیله نقلیه جاده‌ای یا هر کانتینر بایستی یک دفترچه تیر جداگانه تنظیم شود. به هر حال ممکن است یک دفترچه تیر جداگانه برای ترکیبی از وسائط نقلیه یا برای هر کانتینرهای متعددی که بر وی یک وسیله نقلیه یا بر روی ترکیبی از وسائط نقلیه بارگیری شده اند تنظیم شود. در این حالت بایستی در تیر مانیفست کالاهای تحت پوشش دفترچه تیر محتویات هر وسیله نقلیه، ترکیب وسائط نقلیه یا محتویات هر کانتینر جداگانه فهرست شوند.
ب- دفترچه تیر فقط برای یک سفر معتبر خواهد بود. دفترچه مزبور بایستی حداقل به تعدادی که جهت حمل و نقل تیر مورد نظر ضروری است صفحات قابل جدا شدن داشته باشد.

ماده ۱۸ کنوانسیون تیر:

یک حمل و نقل تیر ممکن است گمرکات مبدا و مقصد متعدد داشته باشد ولی مجموع تعداد گمرکات مبدا و مقصد بایستی از چهار تجاوز کند. چنانچه تمامی گمرکات مبدا کارنه تیر را پذیرفته باشند دفترچه ممکن است فقط به گمرکات مقصد ارائه شود.

ماده ۱۹ کنوانسیون تیر:

کالاها و وسیله نقلیه، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر بایستی همراه با کارنه تیر به گمرک مبدا ارائه شوند. مقامات گمرکی کشور مبدأ بررسیها و اقدامات لازم را به منظور اطمینان از صحت مانیفست کالاها و الصاق مهر و موم یا کنترل مهر و موم هائی که تحت مسئولیت مقامات گمرکی مزبور به وسیله سایر اشخاص مجاز الصاق شده‌اند به عمل خواهند آورد.

ماده ۲۰ کنوانسیون تیر:

مقامات گمرکی ممکن است برای طی نمودن قلمرو کشورشان محدوده زمانی مشخصی را تعیین و بخواهند که وسائط نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر مسیری را طی نمایند که از قبل اعلام شده است.

ماده ۲۱ کنوانسیون تیر:

در ادارات گمرک بین راهی و در ادارات گمرک مقصد، بایستی وسائط نقلیه جاده ای ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر همراه با بار و دفترچه تیر مربوطه جهت کنترل به مقامات گمرکی ارائه شوند.

ماده ۲۲ کنوانسیون تیر:

به عنوان یک قاعده کلی به جز در مواردی که کالاها بر اساس مورد ب ماده ۵ کنوانسیون بازرسی می‌شوند، مقامات گمرکی در ادارات گمرک بین راهی هر کشور متعاهدی مهرو موم های گمرکی سایر طرفهای متعاهد را قبول خواهند نمود مشروط بر اینکه مهر و موم های مزبور سالم بوده و فاقد دستخوردگی باشند. مقامات گمرکی یاد شده در صورتیکه ضروریات کنترل ایجاب کند مهر و موم خودشان را نیز اضافه خواهند نمود.

ماده ۲۳ کنوانسیون تیر:

به جز در موارد خاص، مقامات گمرکی نخواهند خواست که:
-وسائط نقلیه جاده ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینرها در قلمرو کشورشان به هزینه حمل کننده اسکورت شوند.
-وسائط نقلیه جاده ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینرها و محصولات آنها در بین راه بازرسی شوند.

ماده ۲۴ کنوانسیون تیر:

در صورتیکه مقامات گمرکی محموله یک وسیله نقلیه جاده‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر را در طول سفر و یا در یک اداره گمرک بین راهی مورد بازرسی قرار دهند لازم است مشخصات مهر و مومهای جدیدی که الصاق می‌کنند و همچنین مشخصات کنترلهای انجام یافته را بر روی برگه هائی از دفترچه تیر که در کشورشان مورد استفاده قرار می‌گیرد، بر روی سوشهای مربوط و بر روی برگه هائی که در دفترچه باقی می‌مانند ثبت کنند.

ماده ۲۵ کنوانسیون تیر:

در صورتیکه مهر و مومهای گمرکی به نحوی غیر از آنچه که در ماده ۲۴ و ماده 35 ذکر شده شکسته شده باشد و یا چنانچه کالائی بدون شکستن این مهر و موم ها از بین رفته یا آسیب دیده باشد بایستی روش مندرج در ضمیمه شماره یک این کنوانسیون بدون وارد نمودن لطمه به قوانین ملی رعایت و گزارش گواهی شده در دفترچه تیر تکمیل گردد.

ماده ۲۶ کنوانسیون تیر:

الف- در صورتیکه بخشی از حمل و نقل تحت پوشش دفترچه تیر در قلمرو کشوری انجام پذیرد که عضو این کنوانسیون نیست، حمل و نقل تیر در آن بخش از سفر به حالت تعلیق در خواهند آمد در این صورت مقامات گمرکی کشور متعاهدی که سفر در کشور آنها ادامه می‌یابد دفترچه تیر را جهت از سرگیری حمل و نقل تیر مورد قبول قرار خواهند داد مشروط بر اینکه مهر و مومهای گمرکی و / یا علائم مشخصه دست نخورده باقی مانده باشند.

ب- روش فوق در مواردی هم که دارنده کارنه تیر در بخشی از سفر به دلیل وجود رویه ساده تر از ترانزیت و یا ضروری نبودن استفاده از رویه ترانزیت گمرکی در قلمرو یک کشور متعاهد از به کارگیری کارنه صرف نظر می کند، جاری خواهند بود.

ج- از موارد فوق گمرکخانه هایی که حمل و نقل تیر در آنجا به حالت تعلیق در می‌آید و یا از سر گرفته می‌شود حسب مورد

گمرکخانه بین راهی خروجی و گمرکخانه بین راهی ورودی تلقی خواهد شد.

ماده ۲۷ کنوانسیون تیر:

با رعایت مقررات این کنوانسیون و مشخصا ماده ۱۸ آن ممکن است اداره گمرک مقصد دیگری جایگزین اداره گمرک مقصدی که ابتدا معین گردیده بشود.

ماده ۲۸ کنوانسیون تیر:

الف- پایان یک عملیات تیر بایستی توسط مقامات گمرکی بدون تاخیر گواهی شود پایان عملیات تیر ممکن است بدون قید و شرط و یا با قید و شرط گواهی شود: در مواقعی که پایان عملیات تیر با قید و شرط گواهی می‌شود این کار بایستی به خاطر واقعیات مرتبط با خود عملیات تیر باشد. این واقعیات بایستی به وضوح در دفترچه تیر قید شوند.

ب- در مواردی که کالاها تحت رویه گمرکی دیگری و یا نظام کنترل گمرکی دیگری قرار می‌گیرند تخلفاتی که ممکن است تحت رویه یا نظام کنترل گمرکی مزبور به وقوع بپیوندد نبایستی به شخص دارنده کارنه تیر یا هر شخص دیگری که از طرف او عمل می‌کند نسبت داده شود.

مقررات حمل کالای سنگین در کنوانسیون تیر

ماده ۲۹ کنوانسیون تیر:

الف- مقررات این بخش تنها در خصوص حمل و نقل کالاهای سنگین و حجیم که در بند (س) ماده یک این کنوانسیون تعریف شده اند جاری می‌شود.

ب- در مواردی که مقررات این بخش جاریست در صورتیکه مقامات گمرک مبدا نیز موافق باشند ممکن است کالاهای سنگین یا حجیم بوسیله وسائط نقلیه یا کانتینرهای بدون لاک و مهر حمل گردند.

ج- مقررات این بخش فقط در مواردی جاری خواهند بود که به نظر مقامات گمرک مبدا کالای سنگین یا حجیم مورد حمل همچنین لوازم و متفرعات مورد حمل با آنها به سهولت با مراجعه به شرح بیان شده قابل شناسایی باشند یا به نحوی قابل الصاق مهر و موم گمرکی یا درج علائم شناسایی باشند که تعویض یا برداشتن آنها ممکن نگردد یا اینکه این امر معلوم و مشهود باشد.

ماده ۳۰ کنوانسیون تیر:

کلیه مقررات این کنوانسیون با حفظ مستثنایی که مقررات خاص این بخش ایجاد می‌کند در خصوص حمل و نقل کالاهای سنگین و حجیم تحت رویه تیر نافذ خواهد بود.

ماده ۳۱ کنوانسیون تیر:

مسئولیت موسسه ضامن نه تنها کالاهای مذکور در دفترچه تیر بلکه هرگونه کالای موجود در محل بار یا در میان کالاهای ذکر شده در کارنه تیر را نیز پوشش خواهد داد اگر چه کالاهای اخیر در کارنه تیر ذکر نشده باشند.

ماده ۳۲ کنوانسیون تیر:

عبارت کالای سنگین یا حجیم با حروف بزرگ به زبان انگلیسی یا فرانسه بر روی جلد و بر روی صفحات کارنه تیر باید قید شود.

ماده ۳۳ کنوانسیون تیر:

مقامات گمرک مبدا در صورت لزوم می‌توانند بخواهند که مدارکی از قبیل صورت عدلندی، عکس، نقشه و امثالهم به دفترچه تیر منضم شود. در این حالت آنان مدارک مزبور را تصدیق خواهند نمود، یک نسخه از مدارک یاد شده به قسمت داخلی جلد کارنه تیر پیوست خواهد شد و در کلیه مانفیسست های کارنه تیر به این مدارک اشاره خواهد گردید.

ماده ۳۴ کنوانسیون تیر:

مقامات گمرکی گمرکات بین راهی هر طرف متعاهدی سیم و سرب ها و علائم شناسایی الصاقی توسط مقامات ذیربط سایر طرف‌های متعاهد را محترم خواهند شمرد. آنان به هر حال ممکن است نسبت به الصاق سیم و سرب‌ها و یا علائم شناسایی اضافی اقدام نماید.

لازم است مقامات مزبور مشخصات سیم و سرب‌ها و یا علائم جدید را بر روی برگه‌هایی از کارنه تیر که در کشورشان مصرف می‌گردند، بر روی سوش‌های مربوط و بر روی برگه‌هایی که در کارنه تیر می‌مانند قید نمایند.

ماده ۳۵ کنوانسیون تیر:

در صورتی که مقامات گمرکی جهت بازرسی محموله در یک گمرکخانه بین راهی مجبور باشند نسبت به فک مهر و موم‌ها و یا علائم شناسایی اقدام نمایند. مهر و موم‌ها و علائم شناسایی جدید را بر روی برگه‌هایی از کارنه تیر که در کشور آنان مصرف می‌شود، بر روی سوش‌های مربوط و بر روی برگه‌هایی که در کارنه تیر می‌مانند ثبت خواهند کرد.

تخلفات در کنوانسیون کارنه تیر

ماده ۳۶ کنوانسیون تیر:

هر گونه تخلف از مقررات این کنوانسیون متخلف را مسئول جرائم معینه در قانون کشوری خواهد ساخت که تخلف در آن کشور رخ داده باشد.

ماده ۳۷ کنوانسیون تیر:

در مواقعی که تعیین قلمرو محل تخلف امکان‌پذیر نباشد، فرض بر این خواهد بود که تخلف در قلمرو طرف متعاهدی اتفاق افتاده که تخلف مزبور در آنجا کشف گردیده است.

ماده ۳۸ کنوانسیون تیر:

الف- هر کدام از طرف‌های متعاهد حق خواهند داشت شخصی را که مرتکب تخلفی جدی بر علیه قوانین و مقررات گمرکی مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی کالا می‌شود به طور موقت یا دائم از بکارگیری این کنوانسیون محروم نمایند.
ب- این تحریم بایستی ظرف یک هفته به مقامات ذیربط طرف متعاهدی که شخص مربوط در قلمرو آن تاسیس شده یا در آنجا مقیم است، به موسسه (یا موسسات) ضامن کشور یا قلمروی گمرکی که تخلف در آنجا به وقوع پیوسته و به هیئت اجرائی تیر اطلاع داده شود.

ماده ۳۹ کنوانسیون تیر:

در مواردی که عملیات تیر از سایر جهات پذیرفته باشد:

الف- طرف‌های متعاهد تخلفات کوچک مرتبط با محدودیت‌های زمانی و مسیرهای تعیین شده را نادیده خواهند گرفت.
ب- همچنین، اختلاف‌های بین مشخصات مندرج در مانیفست کالاها در کارنه تیر و مشخصات محتویات واقعی یک وسیله نقلیه حادثه‌ای، ترکیبی از وسائط نقلیه یا کانتینر در صورت ارائه مدارک متقاعد کننده‌ای به مقامات ذیربط مبنی بر اینکه اختلاف‌های مزبور ناشی از خطای عمدی یا قصور در زمان بارگیری یا حمل کالاها و یا تنظیم مانیفست نبوده به عنوان نقض کنوانسیون تلقی نخواهد شد.

ماده ۴۰ کنوانسیون تیر:

ادارات گمرک کشور‌های میدا و مقصد دارنده کارنه تیر را در خصوص تخلفاتی که ممکن است در کشورشان کشف شود ولی تخلفات مزبور در واقع مربوط به رویه و اقدامات گمرکی مقدم یا موخر بر حمل و نقل تیر بوده و دارنده کارنه تیر دخالتی در آنها نداشته باشد، مسئول تلقی نخواهند نمود.

ماده ۴۱ کنوانسیون تیر:

در صورتیکه برای مقامات گمرکی محرز شود که کالا‌های مذکور در مانیفست یک دفترچه تیر تلف شده‌اند یا بواسطه حادثه یا قوه قهریه بطور قطعی از دست رفته‌اند یا بعلت طبیعت خود دچار کسری و نقصان شده‌اند از دریافت حقوق و عوارضی که معمولاً تعلق می‌گیرد صرف‌نظر خواهد شد.

ماده ۴۲ کنوانسیون تیر:

طرفهای متعاقد مرتبط با یک حمل و نقل تیر در صورت دریافت تقاضای مدلی از یک طرف متعاقد کلیه اطلاعات قابل دسترسی مورد نیاز جهت اجرای مقررات مواد سی و نه، چهل و چهل و یک فوق را در اختیار او خواهند گذاشت.

ماده ۴۳ کنوانسیون تیر:

مقامات ذیربط با همکاری نزدیک موسسات (ضامن) کلیه معیارهای لازم را برای حصول اطمینان از استفاده صحیح از کارنه تیر بکار خواهند برد. بدین منظور آنان ممکن است معیارهای کنترل مناسب ملی و بین‌المللی را به کار برند. معیارهای کنترل ملی بکار رفته توسط مقامات ذیربط در این زمینه بایستی فوراً به هیئت اجرایی تیر که شکل کار آنها را با مقررات کنوانسیون خواهند سنجید منعکس شود. معیارهای کنترل بین‌المللی بایستی توسط کمیته اداری به تصویب برسد.

مقررات متفرقه

ماده ۴۴ کنوانسیون تیر:

هر یک از طرفهای متعاقد تسهیلات لازم را برای منظورهای ذیل در اختیار موسسه ضامن مربوط خواهد گذاشت:
الف- انتقال وجه لازم جهت مبالغ مطالبه شده از سوی مقامات طرفهای متعاقد بموجب ماده ۸ این کنوانسیون
ب- انتقال وجه جهت پرداخت بابت فرمهای کارنه تیر که توسط موسسات ضامن خارجی یا سازمان‌های بین‌المللی به موسسه ضامن ارسال می‌شود.

ماده ۴۵ کنوانسیون تیر:

هر یک از طرفهای متعاقد ترتیبی فراهم خواهد ساخت تا فهرست اسامی گمرکات مبدأ، گمرکات بین راهی و گمرکات مقصدی که جهت انجام عملیات تیر مورد قبول قرار داده است منتشر شود. طرفهای متعاقد دارای قلمروهای همجوار جهت حصول توافق در خصوص گمرکات مرزی مرتبط و ساعات کار آنها با همدیگر مشورت خواهند کرد.

ماده ۴۶ کنوانسیون تیر:

الف- حضور گمرک جهت انجام عملیات گمرکی مذکور در این کنوانسیون مستلزم دریافت هزینه نخواهد بود. مگر در مواردی که عملیات مزبور در ایام یا اوقات یا مکان‌هایی جدا از آنچه که برای چنین عملیاتی در نظر گرفته شده صورت پذیرد.
ب- طرفهای متعاقد تا سر حد امکان در خصوص عملیات گمرکی مربوط به کالاهای فساد پذیر در گمرکخانه‌ها تسهیلات ایجاد خواهند نمود.

ماده ۴۷ کنوانسیون تیر:

مقررات این کنوانسیون مانع اجرای محدودیت‌ها و کنترل‌هایی که بموجب مقررات ملی در زمینه‌های اخلاق عمومی، امنیت ملی، بهداشت و سلامت عمومی یا به دلایل قرنطینه‌های دامی و نباتی وضع می‌گردند نخواهند بوده و وصول هزینه‌های مرتبط با اینگونه مقررات را منتفی نخواهد ساخت.

ماده ۴۸ کنوانسیون تیر:

هیچ کدام از مفاد این کنوانسیون طرفهای متعاقدی را که بین خودشان یک اتحادیه گمرکی یا اقتصادی تشکیل می‌دهند از عمل به مقررات خاص مرتبط با عملیات حمل و نقلی که از قلمروهای آنان شروع می‌گردد یا قلمروهای مزبور را طی می‌نماید و یا در آنها خاتمه می‌یابد باز نخواهد داشت مشروط بر اینکه مقررات خاص یاد شده تسهیلات ناشی از این کنوانسیون را کاهش ندهد.

ماده ۴۹ کنوانسیون تیر:

این کنوانسیون مانع اعمال تسهیلات بیشتری که طرفهای متعاقد از طریق مقررات یک جانبه یا بموجب موافقتنامه‌های دو جانبه یا چند جانبه برقرار می‌نمایند یا می‌خواهند برقرار نمایند نمی‌باشد مشروط بر اینکه اینگونه تسهیلات مانع اجرای مقررات این کنوانسیون و مشخصاً عملیات حمل و نقل تیر نگردند.

ماده ۵۰ کنوانسیون تیر:

طرف های متعاقد اطلاعات لازم جهت اجرای مقررات این کنوانسیون به ویژه اطلاعات مربوط به قبولی وسائط نقلیه زمینی یا کانتینر ها و مشخصات فنی ساخت آنها را در صورت درخواست در اختیار همدیگر قرار خواهند داد.

ماده ۵۱ کنوانسیون تیر:

ضمائم این کنوانسیون بخش مکملی برای کنوانسیون محسوب می شوند.

مقررات نهایی

ماده ۵۲- امضاء، تصویب، تایید، قبولی و الحاق

الف- کلیه کشورهای عضو ملل متحد یا اعضاء هرگونه سازمان تخصصی یا اعضاء سازمان بین المللی انرژی اتمی یا ملحق شوندگان به اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری و هر کشور دیگری که توسط مجمع عمومی ملل متحد دعوت شده باشد می توانند طرف متعاقد این کنوانسیون شوند:

-با امضاء کنوانسیون بدون شرط تصویب، تایید یا قبولی

-با تودیع سند تصویب، تایید یا قبولی متعاقب امضاء بشرط تصویب، تایید یا قبولی

-با تودیع سند الحاق

ب- این کنوانسیون از تاریخ اول ژانویه ۱۹۷۶ تا اول دسامبر ۱۹۷۶ در دفتر ملل متحد در ژنو جهت امضاء توسط کشورهای موضوع پاراگراف اول این ماده و پس از آن جهت الحاق آنان مفتوح خواهد بود.

ج- اتحادیه گمرکی یا اقتصادی نیز می توانند همراه با کلیه اعضایشان یا هر زمانی که کلیه اعضایشان به این کنوانسیون پیوستند بر اساس مقررات پاراگراف های ۱ و ۲ این ماده طرف متعاقد کنوانسیون حاضر بشوند. بهر حال این اتحادیه حق رای نخواهند داشت.

د- اسناد تصویب، تایید، قبولی یا الحاق نزد دبیر کل ملل متحد تودیع خواهد شد.

ماده ۵۳- اجرائی شدن کنوانسیون:

الف- کنوانسیون حاضر شش ماه بعد از این که پنج کشور از کشورهای موضوع پاراگراف اول ماده ۵۹ آن را بدون شرط تصویب امضاء نمایند و یا اسناد مربوط به تصویب، تایید، قبولی یا الحاق خودشان را تودیع کنند وارد مرحله اجرا خواهد شد.

ب- پس از اینکه ۵ کشور از کشورهای موضوع پاراگراف ۱ از ماده ۵۲ کنوانسیون را بدون شرط تصویب، تایید یا قبول امضاء نمودند و یا اسناد تصویب تایید قبولی یا الحاق خودشان را تودیع کردند کنوانسیون برای اعضاء جدید شش ماه بعد از اینکه اسناد تصویب، تایید، قبولی یا الحاقشان را تودیع نمودند وارد مرحله اجرا خواهد شد.

ج- هر سند تصویب، تایید، قبولی یا الحاق که پس از لازم الاجرا شدن اصلاحیه ای بر این کنوانسیون تودیع شود به منزله پیوستن به کنوانسیون اصلاح تلقی خواهد گردید.

د- هر سندی از انواع فوق که بعد از انجام اصلاحیه ولی قبل از لازم الاجرا شدن اصلاحیه مزبور تسلیم شود به منزله پیوستن به کنوانسیون اصلاح شده از تاریخ لازم الاجرا شدن اصلاحیه تلقی خواهد گردید.

ماده ۵۴- کناره گیری (فسخ)

الف- هر کدام از اعضاء می توانند با اطلاع دبیر کل ملل متحد عضویت خود را در کنوانسیون لغو کنند.

ب- لغو عضویت پانزده ماه پس از وصول اعلان لغو به دبیر کل ملل متحد تحقق پیدا خواهد کرد.

ج- اعتبار کارنه تیرهایی که قبل از تاریخ تحقق کناره گیری توسط گمرک مبدا پذیرفته شده اند همچنان باقی بوده و کالای مربوط وفق مقررات این کنوانسیون همچنان تحت پوشش تضمین موسسه خواهد بود.

ماده ۵۵- ختم کنوانسیون:

در صورتیکه پس از اجرائی شدن کنوانسیون حاضر تعداد کشورهای عضو برای مدت دوازده ماه متوالی به کمتر از پنج تقلیل پیدا کند کنوانسیون پس از پایان دوازده ماه موقوف الاثر خواهد گردید.

ماده ۵۶ کنوانسیون:

الف- کنوانسیون حاضر از تاریخ لازم الاجرا شدن در مناسبات بین خود و طرفهای متعاقد کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ را مختومه و جایگزین آن خواهد گردید.

ب- گواهی قبولی‌های صادر شده تحت شرایط کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ برای وسائط نقلیه و کانتینرها در مدت اعتبارشان و در صورت تمدید مدت مزبور تا پایان مدت تمدید شده، جهت حمل و نقل کالا تحت مهر و موم گمرکی توسط طرفهای متعاقد این کنوانسیون پذیرفته خواهند شد مشروط بر اینکه اینگونه وسائط نقلیه و کانتینرها شرایطی را که گواهی قبولی را با توجه به آنها کسب نموده اند کاملاً حفظ کرده باشند.

ماده ۵۷- حل و فصل اختلافات:

الف- هر گونه اختلافی بین دو یا چند طرف متعاقد در رابطه با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون حتی الامکان بایستی از طریق مذاکره بین آنها و یا از طرق دیگر حل و فصل دعاوی رفع گردد.

ب- هرگونه اختلافی بین دو یا چند طرف متعاقد در رابطه با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون که نتوان آن را به روش مذکور در پاراگراف ۱ این ماده حل و فصل نمود بنا به درخواست یکی از طرفها به یک هیئت داورى ارجاع خواهد گردید. ترکیب هیئت داورى بشرح ذیل خواهد بود:

هر یک از طرفهای اختلاف یک نفر داور تعیین خواهند نمود. داوران تعیین شده داور دیگری را انتخاب خواهند کرد که سمت ریاست هیئت را خواهد داشت.

چنانچه تا سه ماه بعد از وصول درخواست، یکی از طرفها موفق به تعیین داور نشود و یا از داورهای تعیین شده موفق به انتخاب رئیس نشوند هر کدام از طرف ها می توانند از دبیر کل ملل متحد درخواست نمایند که یک نفر داور و یا رئیس هیئت داوران را تعیین کند.

پ- تصمیم هیئت داورى که بر اساس مقررات پاراگراف ۲ تشکیل می شود برای طرف های اختلاف لازم الاجرا خواهد بود.

ت- هیئت داورى قواعد داورى خودش را مشخص خواهد ساخت.

ث- تصمیم‌های هیئت داورى با رای اکثریت اتخاذ خواهد شد.

ج- هرگونه اختلاف نظری بین طرفهای دعوی در رابطه با تفسیر یا اجرای رای صادره ممکن است توسط یکی از طرفها جهت قضاوت به همان هیئت داورى که رای را صادر کرده احاله شود.

ماده ۵۸- قید و شرط:

الف- هر کشوری می‌تواند در موقع امضاء، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را ملزم به رعایت پاراگراف های ۲ تا ۶ ماده ۵۷ نمی‌داند در این صورت سایر طرفهای متعاقد ملزم به رعایت پاراگراف‌های مزبور در قبال طرفی که چنین قید و شرطی قائل شده نخواهند بود.

ب- هر طرف متعاقدی که قید و شرطی به شرح پاراگراف ۱ این ماده قائل شده باشد در هر زمانی می‌تواند قید شرط مزبور را از طریق اطلاع به دبیر کل ملل متحد پس بگیرد.

پ- به جز قید و شرط موضوع پاراگراف ۱ این ماده هیچگونه قید و شرط دیگری در مورد این کنوانسیون مجاز نخواهد بود.

ماده ۵۸ دوم- کمیته اداری:

لازم است یک کمیته اداری متشکل از کلیه طرفهای متعاقد تاسیس گردد. ترکیب، وظائف و ائین نامه آن در ضمیمه شماره ۸ آمده است.

ماده ۵۸ سوم- هیئت اجرائی تیر: لازم است کمیته اداری هیئت اجرائی تیر را به عنوان بخش کمکی که از طرف آن وظائف محوله بر اساس کنوانسیون و یا از سوی کمیته را انجام خواهد داد تاسیس نماید.

نحوه تکمیل کارنه تیر

تکمیل صحیح و دقیق کارنه بر اساس کنوانسیون تیر و ضمام آن اساس آغاز حمل کالا تحت صحابت تیر و پذیرش آن از سوی گمرک مبدأ خواهد بود.

هر کارنه تیر از چهار جزء تشکیل شده است:

1- روی جلد ۲- صفحه ماتیفست ۳- وله‌ها ۴- صفحه حوادث

1- روی جلد کارنه تیر:

اطلاعات مندرج بر روی جلد کارنه تیر در دوازده بند تعریف گردیده که به ترتیب از سوی صادرکننده (موسسه ضامن کشور مربوطه) و دارنده (holder) کارنه که همان شرکت حمل و نقل بین‌المللی مجاز به فعالیت در امر کریر و فرورادری تیر می‌باشد، خواهد بود.

در ردیف شماره يك اعتبار کارنه تیر برای پذیرش کالا بوسیله گمرک مبدأ به میلادی درج می‌شود که عمدتاً این تاریخ دوماهه می‌باشد که به استناد ماده ۹ کنوانسیون تیر در صورتی که کارنه تیری در آخر تاریخ اعتبار یا قبل از آن توسط گمرک مبدأ پذیرفته شود، کارنه تا پایان عملیات تیر در گمرک مقصد معتبر خواهد بود.

مشخصات صادرکننده موضوعی است که در ردیف شماره دو روی جلد درج می‌شود که از اطلاعات مؤسسات ضامن از طریق گمرک ایران در اختیار گمرکات مجاز به فعالیت در امر تیر قرار داده می‌شود.

دارنده کارنه تیر که همان شرکت حمل و نقل بین‌المللی مجاز می‌باشد و طبق سیستم ثبت شرکت‌ها هر يك دارای کد خاص صادره از IRU می‌باشند در ردیف شماره ۳ اطلاعات آن درج می‌شود.

مهر و امضاء مؤسسه ضامن صادرکننده کارنه در هر کشور در ردیف شماره ۴ و امضاء چاپی مؤسسه ضامن و بین‌المللی در خانه شماره ۵ حک شده است.

اطلاعات کشور و یا کشورهای مبدأ و مقصد به ترتیب در ردیف‌های شماره ۶ و ۷ قید می‌گردد که برای این موضوع رعایت ماده ۱۸ کنوانسیون تیر الزامی است.

مشخصات وسیله نقلیه حامل کالا تحت صحبت تیر و نیز گواهی قبولی صادره برای محفظه بار این وسیله در ردیف‌های شماره ۸ و ۹ قید خواهد شد.

مشخصات کانتینر در ردیف ۱۰ درج می‌شود. (در صورت حمل کالا با کانتینر)

ردیف شماره ۱۱ محل قید ملاحظات بوده و در نهایت دارنده کارنه اطلاعات مندرج در خانه‌های شماره ۶ الی ۱۱ را با مهر و امضاء برای پذیرش گمرک تأیید می‌نماید.

2- صفحه ماتیفست

این صفحه که به عنوان صفحه شاهد بوده و همواره از کارنه جدا نمی‌گردد و اطلاعات مندرج در آن همانند وله‌هاست و تنها فرق آن این است که این صفحه قابل برش نبوده ولی وله‌ها حسب مورد در گمرکات مبدأ و مقصد پس از تشریفات گمرکی از کارنه جدا شده و به عنوان سوابق نگهداری می‌گردد و بر روی این صفحه هیچ گونه عملیات گمرکی نیز صورت نمی‌پذیرد و بر این اساس جمله NOT FOR CUSTOMS USE بر روی آن به صورت اوریب چاپ شده است.

3- وله‌های کارنه تیر

وله کلمه‌ای فرانسوی و به معنی برگ می‌باشد و کارنه‌ها بر اساس تعداد وله‌ها به ۴ و ۱۶ و ۲۰ وله‌ای عمدتاً مورد استفاده قرار می‌گیرند.

وله‌ها به دو رنگ سبز و سفید می‌باشد که وله سفید برای انجام تشریفات در گمرک مبدأ و یا ورودی و وله سبز جهت انجام تشریفات در گمرک مقصد و یا خروجی می‌باشد.

در خانه شماره يك وله‌ها شماره کارنه تیر قید می‌گردد که ترکیبی از هشت رقم و دو حرف لاتین می‌باشد که در نهایت کارنه‌های صادره دارای يك شماره ده رقمی خواهند بود.

خانه شماره دو در محل درج نام گمرک و یا گمرکات مبدأ می‌باشد و به استناد ماده ۱۸ کنوانسیون مجموع گمرکات مبدأ و مقصد نبایستی بیش از چهار گمرک باشد لذا حداکثر گمرک مبدأ که می‌توان پذیرفت سه گمرک می‌باشد پس در نتیجه يك گمرک مقصد نیز خواهیم داشت و بالعکس.

مشخصات شرکت حمل و نقل بین‌المللی در خانه شماره چهار وله درج می‌گردد. کشور مبدأ و مقصد به ترتیب در خانه‌های شماره ۵ و ۶ قید شده و مشخصات وسیله نقلیه در خانه شماره هشت درج می‌گردد. لازم به توضیح است که شایسته است در خصوص کالاهایی که مختلف می‌باشند و یا اطلاعات آن در قسمت کالا قابل درج نیست به پیوست هر يك از وله‌ها و با ذکر دقیق شماره اسناد

در این خانه مشخص گردد و در صورتی که کالا به چند مقصد باشد تفکیک کالای هر یک از مقاصد در این خانه ضروری است. خانه شماره ۱۰ به دلیل درج مشخصات کالا از اهمیت زیادی برخوردار است. وزن کالاهای هر کارنه در خانه شماره یازده می‌بایست قید شود. در مقابل خانه شماره دو خانه شماره دوازده که می‌بایست مشخصات گمرک یا گمرکات مقصد با مدنظر قراردادن ماده ۱۸ کنوانسیون درج شود. شرکت حمل و نقل مربوطه کلیه اطلاعات قید شده در خانه‌های فوق‌الذکر را با امضاء و مهر خود در خانه شماره سیزده تأیید خواهد نمود. که در نهایت گمرک مبدأ پذیرش کارنه، ضمن کنترل کلیه موارد فوق‌الذکر خانه شماره هفده تمامی وله‌های مورد نیاز (اعم از سبز و سفید) مهر و امضاء خواهد کرد. گواهی کنترل گمرک مبدأ و یا عبوری (ورودی)، مهر و علامت مشخصه تأیید، مهلت حمل، شماره پلمب و نیز مسیر مجاز حمل مواردی است که در خانه‌های شماره هجده الی بیست‌ودو توسط گمرک مبدأ و یا عبوری (ورودی) در وله‌های سبز و سفید مربوطه قید و در خانه شماره بیست‌وسه تأیید می‌گردد. تفاوت وله سبز و سفید در این قسمت مشاهده می‌گردد که وله‌های سبز جهت انجام تشریفات گمرکات عبوری (خروجی) و یا مقصد اطلاعاتی در خانه‌های شماره ۲۴ الی ۲۸ قید شده که در وله‌های سفید بدلیل ارتباط موضوع به گمرک مبدأ و یا ورودی عبوری وجود ندارد. در این خانه‌ها اطلاعات گواهی کنترل گمرک مقصد و یا عبوری (خروجی)، سلامت پلمب، تعداد بسته‌های تخلیه شده و نوع تسویه و در نهایت مهر و امضاء گمرک یاد شده مدنظر می‌باشد. همین تفاوت در سوش وله‌های سفید و سبز نیز مشاهده می‌گردد چرا که در سوش وله‌های سفید مراتب تأیید توسط گمرک... شماره ثبت، شماره پلمب و مشخصات آن در نهایت اطلاعات تأیید دیگر همچون مسیر تعیین شده منظور می‌گردد و در خانه شماره ۶ سوش وله سفید توسط گمرک مربوطه تأیید می‌شود. در سوش وله‌های سبز اطلاعات گمرک تأیید کننده ورود، پلمب گمرکی، تعداد بسته‌های تخلیه شده و پلمب گمرکی جدید و نوع تسویه قید شده که در نهایت اطلاعات یاد شده با مهر و امضاء خانه شماره ۶ تأیید می‌گردد.

۴-صفحه حوادث

وقوع اتفاق و سانحه در طول مسیر برای کامیون حامل کالا تحت صحبت تیر بعید نبوده و بدین منظور صفحه‌ای همرنگ جلد کارنه که شامل اطلاعات مشخص شده در ۱۸ خانه می‌باشد به استناد ماده ۲۵ کنوانسیون تیر تعیین و در صورت هرگونه اتفاقی مراتب تکمیل و از سوی گمرک مهر و امضاء می‌گردد تا بدین طریق امکان ادامه مسیر وسیله نقلیه یاد شده و یا جایگزین شده به منظور رساندن کالا به مقصد نهایی بدون تأخیر در حمل کالا صورت می‌پذیرد. مواردی که در این صفحه می‌توان به آن اشاره کرد، سلامت و یا معیوب بودن محفظه بار یا کانتینر در خانه شماره ۷، مشخصات مقادیر مفقود شده یا خراب شده در خانه شماره ۱۳، تاریخ، محل و کیفیت حادثه در خانه شماره ۱۴ و اقدامات انجام شده جهت ادامه مسیر (پلمب جدید، انتقال بار و...) در خانه شماره ۱۵ و مشخصات وسیله نقلیه و کانتینر جایگزین در خانه شماره ۱۶ می‌باشد. همان گونه که اشاره شد کارنه جهت حمل کالا به منظور تسهیل در عبور و تحت پلمب گمرک از قلمرو یک یا چند کشور می‌باشد که در نهایت کالا می‌بایست به گمرک یا گمرکات مقصد مندرج در خانه شماره ۱۲ وله کارنه تحویل گردد در این صورت گمرک یا گمرکات مقصد پس از وصول ضمن مطابقت کالا با اسناد و در صورت عدم احراز هرگونه مغایرت و سوءنیتی به استناد بند یک ماده ده کنوانسیون هرچه سریعتر نسبت به تسویه آن اقدام نمایند و لازمه این عمل تأیید مراتب تسویه قطعی در خانه شماره ۲۸ وله سبز کارنه خواهد بود. عملیات تسویه در سیستم رایانه‌ای نیز باید همزمان صورت پذیرد این در حالی است که اغلب به این موضوع توجه نمی‌شود و عمده مشکل گمرک ایران در بحث طرح ایمن سازی (safe TIR) مغایرت تاریخ میلادی تسویه بر روی کارنه و تاریخ ورود اطلاعات تسویه در سیستم رایانه‌ای می‌باشد.

نحوه صدور اخطاریه و مطالبه نامه

یکی از نکات مهم در صورت مشاهده هرگونه مغایرت کالا با اسناد که منجر به پیگیری مطالبات موضوع بند یک ماده هشت کنوانسیون از مؤسسه ضامن می‌گردد، حائز اهمیت می‌باشد نحوه صدور اخطاریه و در نهایت امر نحوه تنظیم مطالبه نامه و ارسال به موقع آن به مؤسسه ضامن و دارنده کارنه می‌باشد. همان گونه که در بند یک ماده یازده کنوانسیون برای صدور و اعلام مراتب مطالبات از محل هر یک از کارنه‌ها مدت محدود یکساله تعیین گردیده، لذا گمرک ایران بر صدور اخطاریه قبل از مهلت سه ماهه تأکید دارد. حال سؤال مهم این است که این مهلت از چه

زمانی آغاز می‌شود؟ با توجه به ارسال تصویر وله اول (همان وله سفید که گمرک ورودی و یا مبدأ در زمان آغاز عملیات تیر در کشورمان تأیید و پس از جدا کردن نزد خود نگه می‌دارد) پیوست اخطاریه الزامی است مشخص می‌گردد که تاریخ پذیرش و یا همان تاریخ مندرج در همین وله مبدأ آغاز مهلت قانونی پیگیری قانونی مطالبات می‌باشد.

تشریفات کارنه تیر

اسناد مورد نیاز کارنه تیر

کالای صادراتی تحت صحابت کارنه تیر:

۱- اصل دفترچه کارنه تیر

۲- اصل پروانه صادراتی

۳- گواهی قبول کامیون

۴- فرم احراز شرایط کامیون

تخلیه کالاهای وارداتی:

۱- وکالت نامه رسمی از شرکت حمل و نقل

۲- معرفی نامه

۳- اصل دفترچه کارنه تیر

۴- کارت شناسایی

تشریفات تخلیه کالاهای صادراتی تحت صحابت:

۱- مراجعه نماینده شرکت حمل و نقل و تحویل مدارک مورد نیاز

۲- ثبت مشخصات کارنه تیر و اختصاص ردین مرزی جهت گمرک مرزی

۳- مهمور نمودن کارنه تیر و تأیید آغاز عملیات تیر

۴- تسویه کارنه تیر و ردیف مرزی پس از اعلام وصول گمرک مقصد

تشریفات تخلیه کالاهای وارداتی تحت صحابت (یک مقصد):

۱- مراجعه نماینده شرکت حمل و نقل به دایره کارنه تیر جهت ارائه اسناد و مدارک

۲- صدور اجازه تخلیه کامیون و تنظیم تالی

۳- کنترل پلمب توسط بار شمار دفک آن و توزین و تخلیه کامیون توسط انبارهای عمومی

۴- امضاء تالی توسط انباردار و بار شمار گمرک و ارائه آن به دایره کارنه تیر.

۵- تسویه کارنه تیر و جدا نمودن وله از نسخه سبز رنگ و امضاء و مهر و ارسال به گمرک مبدا

تشریفات اعزام کامیون در مقصد تحت صحابت کارنه تیر به گمرکات مقصد دوم:

۱- دستور شمارش کالای مقصد دوم و احراز شرایط تیر کامیون جهت ادامه مسیر در ظهر وله کارنه تیر توسط متصدی مربوطه.

۲- ثبت دفترچه کارنه تیر و اختصاص ردیف مرزی جهت گمرک مقصد دوم توسط متصدی مربوطه.

۳- پلمب کامیون و اعزام آن به مقصد بعدی

۴- تسویه کارنه تیر و ردیف مرزی پس از اعلام وصول مقصد دوم

۵- ارسال وله‌های تأیید شده به گمرک مرزی جهت تسویه دفاتر

مراحل انجام کار

الف) کامیونهای ورودی

ورود کامیون به گمرک

ارائه تقاضای ثبت شده و دفترچه تیر و سایر اسناد

بازدید از کامیون و بررسی پلمب

صدور قیض انبار
تسویه کارنه تیر بصورت قطعی یا مشروط
صدور اخطاریه و مطالبه نامه در صورت مشروط بودن
ختم رسیدگی
اعلام به گمرک ورودی

ب (جهت خروج کامیون
درخواست ثبت کارنه تیر
انطباق اسناد با دفترچه تیر
ثبت کارنه تیر
تعیین مهلت خروج کالا و کامیون
تعیین مسیر
پیگیری اعلام وصول از مرز خروج
مدارک مورد نیاز و فرمهای مورد عمل
درخواست توسط شرکت حمل و نقل
CMR
مانیفست
بارنامه
فاکتور
دفترچه تیر
گواهی قبولی
پروانه صادراتی
برگه اجازه خروج کامیون
صورتحلسه بارگیری
کارت بازرگانی
پروانه فعالیت شرکت حمل و نقل
نامه گمرک ایران مبنی بر فعالیت شرکت
مقررات مورد عمل
مقررات صادرات و واردات
قانون امور گمرکی
انین نامه های اجرایی
کنوانسیون تیر
بخشنامه های گمرک ایران