

قوانین و مفاهیم حمل و نقل و تجارت بین المللی

تهیه و تنظیم: صمد شفیعی زاده

تعریف حمل و نقل بین المللی کالا

حمل و نقل بین المللی کالا عبارتست از جابجایی و حمل کالا از نقطه ای در داخل کشور به نقطه ای در داخل کشور دیگر با رعایت قوانین و مقررات حاکم بر آن.

شرکت حمل و نقل بین المللی

شرکت حمل و نقل بین المللی عبارتست از یک شخصیت حقوقی که به منظور انجام عملیات حمل و نقل بین المللی شامل فعالیت های فوروردی و کریری و یا توماً تشکیل خواهد شد.

فعالیت فوروردی

فعالیت فوروردی عبارتست از عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از طرق مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و قبول مسئولیت به موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد.

فعالیت کریری

فعالیت کریری بین المللی عبارتست از تصدی بلافصل جابجایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یک طریق حمل و بر طبق قرارداد حمل.

چگونگی تاسیس شرکتهای حمل و نقل بین المللی

- انجام هر گونه عملیات حمل و نقل بین المللی کالا به وسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی مستلزم اخذ مجوز تاسیس شرکت و پروانه فعالیت از سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور است.
- تقاضای تاسیس شرکت از سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور و شرکت در آزمون تخصصی تبصره: اشخاصی می توانند در آزمون تخصصی شرکت نمایند که دارای شرایط ذیل باشند:
 - الف) تابعیت کشور جمهوری اسلامی ایران
 - ب) تدین به یکی از ادیان رسمی کشور
 - ج) عدم سوء پیشینه کیفری که موجب محرومیت از حقوق اجتماعی گردد.
 - د) عدم اعتیاد به مواد مخدر
 - ه) انجام خدمت سربازی یا معافیت دائم از آن
 - و) داشتن حداقل ۲۵ سال سن
 - ز) داشتن حداقل دیپلم کامل متوسطه
 - ح) داشتن سابقه کار مفید اجرایی در امر حمل و نقل بین المللی به شرح ذیل:
 - دیپلم ۸ سال، فوق دیپلم ۶ سال، لیسانس ۴ سال، فوق لیسانس ۳ سال و دکترا ۲ سال.تبصره: در مورد افرادی که دارای مدرک دانشگاهی در زمینه حمل و نقل می باشند دو سال سابقه تعیین شده در رده مدرک

تحصیلی وی کسر می شود.

۳. اشخاصی که در آزمون تایید یا قبول می شوند موظفند ظرف مدت حداکثر ۳ ماه از اعلام نتایج قبولی نسبت به ارائه پیش نویس طرح اساسنامه شرکت و فهرست اسامی هیئت موسس شرکت و همچنین سند رسمی مالکیت یا اجاره دفتر کار به نام خود یا یکی از اعضای هیئت موسس را ضمیمه سایر اطلاعات مورد نیاز به سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور ارائه تا پس از بررسی و تطبیق مدارک اجازه ثبت شرکت صادر شود.

۴. هیئت موسس موظف است حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ گرفتن مجوز نسبت به تاسیس شرکت اقدام کند در غیر این صورت مجوز صادره کن لم یکن تلقی می گردد.

۵. سازمان پایانه های کشور پس از ملاحظه مدارک مورد نیاز و اخذ تاییدیه از اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران مبنی بر سپردن تضمینات لازم مربوط با کارنه تیر برای ده دستگاه کامیون نسبت به صدور مجوز فعالیت و صدور پروانه فعالیت اقدام خواهد نمود.

۶. مدت اعتبار پروانه فعالیت سه سال می باشد که قابل تمدید نیز می باشد.

وظایف و مسئولیت ها

وظایف و مسئولیت های متصدیان حمل و نقل (حمل کننده ها) در مورد حمل بار با وظایف و مسئولیت های آنان در مورد حمل مسافر ماهیتاً تفاوت دارد. از این رو در مقررات داخلی و بین المللی برای این دو مقوله پیش بینی های جداگانه ای به عمل آمده که با توجه به شیوه حمل و نقل این وظایف و مسئولیت ها متفاوت خواهند بود، که در اینجا صرفاً به وظایف و مسئولیت های کریر در مورد حمل بار جاده ای اشاراتی خواهیم داشت.

- اطلاع از مقررات کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای (سی ام آر) و مقررات گمرکی حمل و نقل بین المللی جاده ای (تیر)
- اطلاع از مفاد قراردادهای ترانزیتی حمل و نقل جاده ای با کشورهای مختلف (پروتکل ها و مقاله نامه ها)
- اطلاع و آگاهی از مقررات گمرکی مربوط به کامیون های ترانزیتی در کشورهای مسیر
- اطلاع از مقررات مربوط به ترافیک جاده در کشورهای مسیر
- آگاهی از میزان عوارض مربوطه به بار، نقلیه و سوخت در کشورهای مسیر

شرکت های حمل و نقل وظایفی را بر عهده دارند که بطور خلاصه عبارتند از:

۱. تدارک و راه اندازی وسائط حمل جاده ای مطابق با استانداردهای بین المللی به نحوی که از هر لحاظ در کشورهای مسیر مورد قبول قرار گیرد.
۲. انتخاب راننده که امری بسیار مهم و اساسی است. زیرا راننده ترانزیت به عنوان عامل حمل نماینده شرکت کریر محسوب می گردد که علاوه بر آشنایی با مقررات داخلی و بین المللی جاده ای می بایست فردی امین و متعهد باشد.
۳. معرفی رانندگان به اداره گذرنامه جهت اخذ اجازه خروج مخصوص.
۴. تهیه مدارک لازم رانندگان و وسایط نقلیه آنها که برای خروج از کشورهای خارج ضروری می باشد مانند کارنه دوپاساژ، کاپوتاژ (پروانه خروج موقت) گواهینامه بین المللی و ویزای لازم برای کشورهای مسیر.

۵. تامین تضمینات لازم و در مقابل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به منظور اخذ:

الف) گواهی قبول از گمرک ایران

ب) کارنه تیر از اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران.

ج) ورقه عبور ترکیه از وزارت راه و ترابری.

۶. برقراری ارتباط با شرکت های فورواردر، به منظور ارائه پیشنهاد و حمل و در صورت لزوم تنظیم قرارداد با آنها.

۷. دقت در کامل بودن اسناد حمل فورواردر و صدور اسناد لازم حمل.

۸. در صورت لزوم کسب اطلاع از موقعیت کامیون و بار آن در کشورهای مسیر.

۹. اعلام ورود کامیون به نماینده شرکت فورواردر در گمرک مرزی و ارائه مدارک حمل به وی (توسط راننده)

۱۰. نظارت بر تخلیه کالا و گمرک مقصد و امضاء برگ تالی (توسط راننده) به همراه انباردار و نماینده شرکت فورواردر.

۱۱. اخذ سی ام آر گواهی شده از نماینده شرکت فورواردر که حاکی از تاریخ ورود و تخلیه کامیون و وضعیت بار باشد.

وظایف کریر طبق مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

در یک صد و سیزدهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که پیرامون مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین المللی در مورخه ۱۳۷۰/۰۶/۰۵ تشکیل جلسه شده بود در فصل سوم این مجموعه به وظایف، مسئولیت ها و حقوق ناظر بر فعالیت کریر جاده ای در شرکت های حمل و نقل پرداخته که به شرح ذیل می باشد:

وظایف کریر

۱. انعقاد قرارداد حمل و صدور راهنما
۲. تهیه اسناد و مدارک برای امکان سفر از قبیل کارنه تیر، کارنه دوپاساژ، دوزبلاغ، ویزا، بیمه نامه، گواهی قبولی و ...
۳. تودیع ضمانت نامه های لازم به ارگان های ذیربط جهت اخذ مدارک و اسناد ضروری.
۴. تامین کامیون مناسب برای حمل با توجه به مهلت مقرر در قرارداد.
۵. تحویل گرفتن کالا از فرستنده یا فورواردر و نظارت در بارگیری کامیون از نظر تطبیق مندرجات اسناد حمل با محموله.
۶. ارائه اسناد کالای مربوطه به مقامات گمرکات از مبداء تا مقصد راهنما و مراقبت در سالم نگه داشتن پلمپ های گمرکی
۷. تحویل کالا به گیرنده در محل هایی که به وسیله مقامات گمرکی تعیین و اجازه داده می شود.
۸. رعایت مسیر مشخص شده و مدت زمان حمل کالای ترانزیتی که مقامات گمرکی تعیین می نمایند.
۹. رعایت مسیر و مدت زمان حمل کالا بر طبق قرارداد حمل.
۱۰. تخلیه یا نظارت بر تخلیه و شمارش کالا و امضاء اسناد کسر و اضافه و آسیب دیدگی.
۱۱. دقت در تحویل محموله به مقصد و اخذ گواهی های مربوطه.

الف) مسئولیت ها

۱. پرداخت کرایه حمل و حق توقف و سایر حقوق متعلقه به راننده
۲. قبول کلیه مسئولیت های مذکور در کنوانسیون C.M.R در زمینه مفقود شدن، تاخیر و آسیب دیدگی کالا و تعهد پرداخت غرامت به میزان توافق شده یا طبق کنوانسیون مذکور.
۳. مراقبت در تایید روی ته قبض های کارنه تیر توسط مقامات گمرکی بین راهی و مقصد و استرداد لاشه کارنه تیر به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن در مهلت مقرر.
۴. رعایت کلیه دستورالعمل ها و آئین نامه هایی که در رابطه با امور کریری به تصویب مراجع ذیصلاح می رسد.
۵. آگاهی از مقررات مربوط به تردد کامیون ها در کشورهای مسیر و اعلام آنها به رانندگان
۶. آموزش رانندگان برای اجرای صحیح حمل و نقل بین المللی کالا بر اساس دستورالعمل های ابلاغی.
۷. قبول کلیه مسئولیت های مذکور در کنوانسیون تیر و ضمامت مربوطه در مواردی که کالا به صحابت کارنه تیر حمل می شود.
۸. شرکت های کریر ضمن مراقبت در حسن انتخاب و اعمال و رفتار راننده و سایر عوامل مربوطه در صورت احراز مراتب تخلف، همکاری لازم را با سازمان ها و موسسات و اشخاص ذیربط جهت برخورد قانونی لازم با عوامل فوق الذکر به عمل خواهند آورد.

ب) حقوق

۱. مسئولیت های کریری در پرداخت غرامت محدود به موارد مذکور در کنوانسیون سی ام آر و به شرط رعایت مفاد این کنوانسیون از جانب فرستنده و گیرنده کالا خواهد بود.
۲. در صورتی که حوادث و عواملی خارج از حیطه اختیارات کریر (قوه قاهره) موجب عدم اجرایی تعهد گردد کریر مسئولیتی در پرداخت غرامت ندارد.
۳. کریر مسئولیتی در قبال مغایرت ناشی از محتویات بسته های آکبند یا کانتینرهایی که پلمپ شماره دار سالم به همان نحو که تحویل گرفته شده به مقصد تحویل می شود نخواهد داشت.
۴. در صورتی که فرستنده کالا با اظهار نظر خلاف واقع خود از نظر کمیت و کیفیت کالا موجبات زیان یا انجام هزینه های غیر عادی را برای کریر فراهم نماید متعهد جبران آن می باشد.
۵. تا هنگامی که کرایه و هزینه های مربوط به آن پرداخت نشده باشد کریر می تواند اجازه دخل و تصرف در کالا را به صاحب آن ندهد.
۶. در مواردی که کامیون به انتظار بارگیری یا تخلیه پیش از حد مقرر معطل نگهداشته شود مشتری متعهد پرداخت حقوق توقف خواهد بود.

ج) داوری

شرکت های حمل و نقل و مشتری می بایست در قرارداد های حمل، داوری مرضی الطرفین را به عنوان حکم مشخص نمایند تا چنانچه بین شرکت و مشتری در اجرای مفاد قرارداد حمل اختلافی بروز نماید و اختلافات از طریق مذاکرات فی مابین حل و فصل نگردد موضوع به حکمیت محول گردد.

در قرارداد هایی که مرجع حکمیت مشخص نگردیده باشد طرفین می توانند به کمیونی مرکب از نمایندگان وزارت راه و

ترابری تشکیل می گردد مراجعه نمایند.

(د) بیمه

شرکت های حمل و نقل لازم است مسئولیت های کربری خود در کنوانسیون سی ام آر و یا توافق های انجام شده را بیمه مسئولیت نموده و کامیون ها را نیز در مسیر حمل، نزدیکی از شرکت های بیمه معتبر بیمه نمایند.

واسطه حمل و نقل / کارگزار حمل و نقل یا فورواردر (Forwarder)

فورواردر شخصیتی است حقیقی یا حقوقی که در مقابل اجرت ترتیبات حمل و نقل کالا را از یک کشور به کشور دیگر فراهم می کند.

واسطه های حمل و نقل یا نمایندگان حمل و نقل و یا فورواردر اغلب به صورت موسسه، بنگاه یا شرکت به فعالیت اشتغال داشته و بر اساس دستور ارسال کننده (فرستنده) یا مرسل الیه (گیرنده) ترتیبات حمل کالا را به مقصد از طریق دریایی، هوایی و زمینی و یا در صورت لزوم مجموعه ای از راه های مزبور را فراهم می نمایند. آنها در واقع کالا را از فرستنده تحویل می گیرند و در نهایت به گیرنده آن تحویل می دهند، بدین منظور واسطه های حمل و نقل بسته به شرایط قرارداد، وظایف متنوعی را در جریان صدور ورود کالاها بر عهده می گیرند.

فورواردرها بر حسب گستردگی خدماتی را که ارائه می دهند، علاوه بر عهده گرفتن حمل (اعم از مستقیما یا به نمایندگی) امکان دارد خدماتی دیگر از قبیل بسته بندی، انبارداری، جمع آوری کالا و ... را به مشتریان خود ارائه نمایند بنابراین مهمترین وظایف آنها را می توان به شرح زیر بیان نمود:

۱. مشاوره با فرستنده یا گیرنده کالا و پیشنهاد اقتصادی ترین وسیله و مسیر حمل برای جابجایی کالا
۲. جمع آوری و در صورت لزوم یک کاسه و بسته بندی کردن کالا به نحوه مناسب
۳. آماده کردن ترتیبات ترخیص کالا از گمرک مبداء و نظارت بر اسناد مربوطه
۴. انعقاد قرارداد حمل با متصدی یا متصدیان حمل و نقل و گرفتن جا در وسائل نقلیه مربوطه برای حمل کالا به مقصد، اعلام وضعیت کالا، زمان آغاز حمل و سایر اطلاعات لازم به گیرنده
۵. اخذ مدارک لازم از متصدیان حمل و نقل پس از رسیدن کالا به مقصد و نظارت بر تحویل کالا به گمرک
۶. دریافت رسید گمرکی (قبض انبار) و تسلیم گیرنده
۷. تهیه و تنظیم مدارک لازم برای استفاده از پوشش بیمه، در صورت وارد آمدن خسارت به کالا در جریان حمل بنابراین فورواردر با توجه به وظایف و مسئولیت هایی که دارند بایستی احاطه کاملی به کلیه امور تجارت بین المللی اعم از قراردادهای بین المللی، اصطلاحات تجاری و مقررات گمرکی و اسناد مورد استفاده در حمل و نقل را داشته باشند.

قرارداد فروش، قرارداد حمل و قرارداد بیمه از جمله مهمترین قراردادها در تجارت خارجی می باشند که فی مابین خریدار و فروشنده و اشخاص ثالث مانند حمل کننده یا فورواردر منعقد می گردد. این قراردادها و کلیه مکاتبات و مخابرات و مخابرات تجاری از مبانی مشترکی پیروی می نمایند که به اینکوترمز (INCOTERMS) معروف می باشد و عدم آشنایی با آن امکان دارد مشکلات عمده ای را ایجاد نماید. اسناد مرتبط تجاری و حمل تا حدود زیادی یکنواخت گشته و آشنایی با آنها و مقررات کنوانسیون های بین المللی حاکم بر آنها لازمه فعالیت در تجارت خارجی به خصوص برای فورواردر است.

تعریف فورواردر

واژه فورواردر *Forwarder* از مصدر *Forward* و دارای معانی متعددی می باشد لیکن در صنعت حمل و نقل مفهوم خاصی به خود گرفته و به شخص و فعالیتی خاص اطلاق می گردد که در عین حال طیف وسیعی را در بر می گیرد و شاید به همین دلیل گستردگی، تعریف مشخصی از آن ارائه نگردیده است.

سازمان فیاتا (فدراسیون انجمن های فورواردر ها)، فورواردر را به شرح زیر تعریف نموده است:

فورواردر کسی است که کلیه سوالات صاحب کالا را در زمینه حمل و نقل کالا پاسخ می گوید و سعی نماید کالا را در سریع ترین زمان و با امنیت کامل به مقصد برساند و فورواردر باید بتواند ساده ترین مسیر حمل را تعیین و در ارتباط با پرداخت بهای کالا نیز خدماتی ارائه نماید.

فورواردر به عنوان متخصص حمل و نقل روش های مختلف حمل مرکب را مورد بهره برداری قرار می دهد و در رابطه با تشریفات اداری و تهیه اسناد اقدامات لازم را معمول می دارد.

فورواردر با بهره گیری از امکانات توزیعی که در اختیار دارد و با توجه به اطلاعاتی که از حمل و نقل داخلی و بین المللی دارد مشاور مناسبی برای حمل کنندگان می باشد و می تواند ضریب اطمینان بیشتری برای آنها ایجاد نماید.

بنابراین بر اساس تعریف سازمان فیاتا فورواردر کسی است که وظایف فوق را انجام دهد. در مقررات " UNCTAD/ICC " برای اسناد حمل ترکیبی کالا، فورواردر به کسی اطلاق می گردد که قرارداد حمل را منعقد نموده و مسئولیت اجرای آن را به عنوان متصدی حمل به عهده می گیرد بنابراین:

فورواردر شخصی است که حمل را طراحی نموده و از طرف خود یا از طرف شخص دیگری به عنوان اصیل نه به عنوان نماینده (حمل کننده یا صاحب کالا) قرارداد حمل را با قبول مسئولیت به انجام می رساند. فورواردر بارنامه خود را صادر نموده و مسئولیت حمل را از مبداء تا مقصد به عهده می گیرد.

در یک صد و سیزدهم جلسه شورای عالی ترابری کشور که پیرامون مجموعه ضوابط حاکم بر حمل و نقل بین المللی در مورخه ۱۳۷۰/۰۶/۰۵ تشکیل داده شده بود در فصل دوم این مجموعه به وظایف، مسئولیت ها و حقوق ناظر بر فعالیت فورواردر پرداخته به شرح زیر می باشد.

وظایف، مسئولیت ها و حقوق ناظر بر فعالیت فورواردری

وظایف فورواردر

۱. صدور پروفرمای حمل
۲. انعقاد قرارداد حمل با صاحب کالا
۳. صدور بارنامه
۴. جمع آوری بر حسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل
۵. انبارداری بار بر حسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل
۶. بسته بندی بار بر حسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل
۷. بیمه باربری بر حسب درخواست صاحب کالا و قرارداد حمل
۸. انجام تشریفات گمرکی در مبداء و بر حسب کار
۹. انعقاد قرارداد حمل با موسسات مختلف حمل کننده و اخذ راهنما یا بارنامه دریایی

۱۰. کسب اطلاعات لازم از جریان حمل و ارائه اطلاعات کسب شده به صاحب کالا بر حسب قرارداد منعقد شده بین صاحب کالا و شرکت حمل و نقل
۱۱. تحویل کالا به گمرک مقصد (ایران) در حمل و نقل زمینی و امضاء صورت مجالس کسر و اضافه تخلیه
۱۲. اخذ صورت مجالس کسر و اضافه و آسیب دیدگی کالا و دست خوردگی و ترخیصیه از نماینده خط حمل دریایی و هوایی و انجام سایر وظایف در ارتباط با سایر مسئولیت ها
۱۳. انجام تسویه حساب با طرف های ذیربط
۱۴. اعلام ورود کالا به صاحب کالا
۱۵. صدور ترخیصیه و ترخیصیه تفکیکی در مواردی که کالای موضوع یک راهنما به موجب بارنامه های اولیه متعلق به چند صاحب کالا باشد.
۱۶. انجام تشریفات گمرکی ترخیص کالا در گمرک مقصد بر حسب توافق
۱۷. تحویل کالا در مقصد نهایی و در صورت توافق حمل تا انبار صاحب کالا
۱۸. انجام امور کارگزاری از طرف شرکت های حمل و نقل بین المللی بر حسب قرارداد
۱۹. اخذ پروانه ورود موقت از گمرک برای کانتینرهایی که از گمرکات به داخل کشور وارد می شوند و اعاده آن در مهلت مقرر.

مسئولیت های فورواردر

الف) در مقابل صاحب کالا

۱. شرکت های حمل و نقل بین المللی (فورواردر) با توجه به ضوابط کنوانسیون که قرارداد حمل یا بارنامه را در چارچوب آن تنظیم و مبادله و یا صادر نموده و با رعایت قانون تجارت در مقابل صاحب کالا مسئولیت دارد. بدیهی است شرایط توافق شده در قرارداد نباید از حداقل مسئولیت های مقرر در بارنامه بر اساس کنوانسیون های مربوطه کمتر باشد.
۲. در مواردی که شرکت فورواردر ایرانی (متصدی حمل) نسبت به عقد قرارداد حمل با صاحب کالا اقدام و بارنامه توسط شرکت فورواردر دیگری صادر می شود مسئولیت با فورواردر ایرانی طرف قرارداد خواهد بود در صورت اخیر حق رجوع به فورواردر صادر کننده بارنامه برای فورواردر ایرانی محفوظ خواهد بود.
۳. در مواردی که شرکت حمل ایرانی به عنوان کارگزار فورواردر دیگر اقدام می نماید موظف است در صورت مجالس و تاییدیه های امضاء شده مربوط به کم و کسری و آسیب دیدگی کالا و غیره را در زمان مقرر تنظیم و در اختیار صاحب کالا قرار دهد و تسهیلات لازم برای جبران خسارت وارده به صاحب کالا را فراهم نماید.

ب) در مقابل گمرک

۱. کالاهایی که مقصد آنها بر اساس اسناد حمل یکی از گمرکات داخل کشور است در گمرک مرز ورودی شرکتی که به عنوان کارگزار در اسناد حمل مشخص شده است عملیات کارگزاری را انجام دهد و کالا را به مقصد نهایی مطابق تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون ترانزیت نماید. برای اجرای این منظور فورواردر ایرانی در مرز ورودی باید اظهارنامه ترانزیت داخلی را با رعایت مقررات مربوط به ترانزیت کالا به گمرک تسلیم نماید و در زمینه گمرک موظف است که امکان بارشماری کالا را در مرز ورودی ایجاد نماید و در اینصورت مسئولیت های اظهار خلاف احتمالی متوجه

کارگزار و شرکت حمل اصلی خواهد بود. بدیهی است که شرکت کارگزار در قبال محتویات بسته های آکبند مسئولیتی نخواهد داشت و مسئولیت متوجه صاحب کالا خواهد بود.

۲. در مورد کالاهایی که به صحابت کارنه تیر به داخل کشور هدایت می شود در صورتی که شرکت کامیون کارنه تیر را که با پلمپ سالم به گمرک مرز ورودی اظهار نموده با همان پلمپ و بدون دست خوردگی به گمرک مقصد تحویل نماید در مورد محتویات محفظه پلمپ شده مسئولیتی نخواهد داشت. بدیهی است که شرکت موظف است همکاری لازم را در تنظیم صورت مجالس مربوطه به عمل آورد.

۳. در مواردی که کالا به وسیله کانتینر حمل می گردد. چنانچه کانتینرهای FCL با پلمپ سالم از مبداء تا مقصد نهایی حمل گردد و در مقصد با پلمپ سالم تحویل شده باشد کانتینر به عنوان یک بسته آکبند تلقی می گردد.

۴. در صورتی که در مرزهای ورودی کشور کسر تخلیه مشاهده شود طبق ماده ۲۸ قانون امور گمرکی اقدام خواهد شد و در مورد کالاهایی که با کارنه تیر تا مقصد نهایی حمل می شود صورت مجالس کسر و اضافه تخلیه موضوع ماده ۲۸ قانون امور گمرکی در مقصد تنظیم خواهد شد.

۵. مسئولیت فوروردی در مقابل گمرک محدود به کالاهای مندرج در بارنامه و اسناد حمل خواهد بود و عواقب خلاف احتمالی راننده متوجه راننده خواهد بود.

۶. در صورتی که شرکت بخواهد در مورد واردات و یا صادرات تشریفات قطعی کالا را انجام دهد و یا از مقصد نهایی کالا را ترانزیت داخلی نماید لازم است وکالت لازم را از صاحب کالا برای این منظور اخذ نموده و شرایط و ضوابط حق العملکاری را رعایت نماید.

حقوق فوروارد

۱. در صورتی که به موجب اسناد مثبت که مسئولیت تهیه آن به عهده فوروارد است حوادث و عواملی خارج از حیطه اختیارات فوروارد (قوه قاهره) موجب بروز خسارت و عدم انجام به موقع تعهد گردد فوروارد مسئولیتی در قبال آن نخواهد داشت.

۲. در مواردی که اطلاعات ارائه شده توسط صاحب کالا (اعم از فروشنده یا خریدار) به فوروارد اشتباه و یا گمراه کننده و یا بارگیری کانتینر و پلمپ آن طبق اسناد راساً توسط فروشنده انجام شده باشد و همچنین در مورد کیفیت و کمیت کالاهای داخل بسته های آکبند تا هنگامی که دست خوردگی پیدا نکند مسئولیتی متوجه فوروارد نخواهد بود.

۳. در مورد کالاهایی که با کانتینر حمل می گردد پس از رسیدن کالا به مقصد نهایی مندرج در قرارداد یا بارنامه، فوروارد می تواند تخلیه کانتینر را از گمرک درخواست نماید و در صورتی که صاحب کالا یا شرکت حمل در مورد خروج کالا با کانتینر به توافق برسد کانتینر در مقابل اخذ تضمین در اختیار صاحب کالا قرار می گیرد و موضوع مشمول ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور خواهد بود.

۴. سایر حقوق و مسئولیت ها و وظایف که در این مجموعه ذکر نگریده است بر طبق مفاد مذکور در کنوانسیون مورد توافق مربوطه خواهد بود.

شرکت های حمل و نقل و مشتری می بایست در قراردادهای حمل داور مرضی الطرفین را به عنوان حکم مشخص نمایند تا چنانچه بین شرکت و مشتری در اجرای قرارداد حمل اختلافی بروز نماید و اختلاف از طریق مذاکرات فی مابین حل و فصل نگردد، موضوع به حکمیت محول گردد، در قراردادهایی که مرجع حکمیت مشخص نگردیده باشد طرفین می توانند به کمیونی مرکب از نمایندگان وزارت راه و ترابری، اتاق بازرگانی و گمرک ایران که در وزارت راه و ترابری تشکیل می گردد مراجعه نمایند.

بیمه

شرکت موظف است مسئولیت های فورواردر خود را در اجرای قرارداد حمل و یا بارنامه صادره نزدیکی از شرکت های بیمه، بیمه مسئولیت نماید و در صورت عدم امکان پوشش بیمه ای قسمتی از مسئولیت ها فورواردر را سبباً جوابگو خواهد بود. آشنایی با فدراسیون بین المللی متصدیان حمل و نقل فیاتا (FIATA) با توجه به نقش متصدیان حمل و نقل در تجارت بین المللی و به منظور گسترش و توسعه عملیات فورواردری سازمان فیاتا در سال ۱۹۲۶ پایه گذاری شد. مقر آن در سوئیس و در بیش از ۱۱۸ کشور جهان دارای اتحادیه ملی و اعضای وابسته است. یکی از مهم ترین کارهای سازمان معرفی اسناد یکنواخت و متحدالشکل در حمل و نقل بین المللی و معرفی و آموزش نحوه استفاده از این اسناد حمل توسط متصدیان حمل و نقل را می توان نام برد. در حال حاضر اسناد زطر به عنوان اسناد فیاتا مورد استفاده بازرگانان و موسسات حمل و نقل است:

۱. گواهی رسید متصدی حمل و نقل فیاتا (FCR)

۲. گواهی حمل متصدی حمل و نقل فیاتا (FCT)

۳. بارنامه حمل و نقل مرکب فیاتا (FBL)

۴. رسید انبار فیاتا (FWR)

۵. اظهارنامه فرستندگان کالا برای حمل کالای خطرناک (SDT)

۶. دستور حمل فیاتا (FFT)

بارنامه حمل مرکب فیاتا موسوم به اف - بی - ال که شرایط حاکم بر آن منطبق بر مفاد مقررات متحدالشکل برای اسناد حمل فیاتا، نشریه ۲۹۸ اتاق بازرگانی بین المللی است از معتبرترین بارنامه ها و اسناد حمل در تجارت بین المللی شناخته شده و مفاد آن مورد تایید اتاق بازرگانی بین المللی قرار گرفته و در مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی موسوم به مقررات (یو . سی . پی) از آن نام برده شده است.

کنوانسیون های حمل و نقل

قوانین و مقررات حمل و نقل در داخل کشور تابع مقررات داخلی کشور می باشد ولی به محض خروج از کشور با هر وسیله ای مشمول مقررات حام بر حمل و نقل کنوانسیون های بین المللی و همچنین مقررات خاص بارنامه ای صادره می باشد در کلیه قراردادهای حمل و نقل دو طرف اصلی وجود دارد.

- طرف اول کریر یا حمل کننده مانند صاحبان کامیون یا صاحبان کشتی و یا موسسه راه آهن و ...

- طرف دوم شخص تحویل گیرنده کالا می باشد.

اولین کنوانسیون که مربوط به وظایف کریر یا حمل کننده و همچنین فرستنده کالا گردید کنوانسیون (سیم) CIM بود که

در سال ۱۹۱۴ در رابطه با حمل کالا با راه آهن بود.

پس از آن حمل کالا از طریق دریا بود که در سال ۱۹۹۲ مقررات هاگ (HUGE - RULES)

که پس از تغییراتی در سال ۱۹۲۴ مورد تصویب کشورها قرار گرفت. بعدها با تغییراتی به مقررات هاگ ویزی (HUGE - VISBY RULES) تغییر یافت. و سرانجام مقررات بین المللی حاکم بر حمل دریایی به مقررات هامبورگ (HUMBORG RULES) تغییر یافت. که قبول هر کدام از مقررات دریایی فوق الذکر بستگی به نظر کشورها دارد.

چنانچه بعضی از کشورها ممکن است مقررات هاگ را قبول کنند و بعضی هاگ ویزی و همچنین ممکن است بعضی کشورها مقررات هامبورگ را بپذیرند. در مورد حمل با کامیون هم مقررات سی.ام.آر (C.M.R) تدوین و اجرا گردید و همچنین کنوانسیون گمرکی تیر (T.I.R) تدوین گردید.

در مورد حمل هوایی نیز مقررات و رشد (WARSAW-RULES) تدوین گردید.

کنوانسیون سی.ام.آر (کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده ای)

Convention de Merchandise Routiler

کنوانسیون بین المللی برای حمل و نقل جاده ایست که ناظر به روابط و وظایف شرکت های حمل و نقل و فرستنده کالا می باشد که توسط اتحادیه مربوط به ایرو (IRO) در تاریخ نوزدهم ماه می ۱۹۵۶ مصادف با ۱۳۵۵/۲/۲۹ در ژنو به منظور یکنواخت نمودن شرایط حاکم بر قراردادهای حمل و نقل تنظیم و روابط فرستنده و حمل کننده و گیرنده کالا را مشخص نموده است. متن کنوانسیون مورد بحث در پنجم جولای ۱۹۷۸ (۱۳۵۷/۴/۱۴) مورد تجدید نظر قرار گرفت که مشتمل بر هشت قسمت و ۵۱ ماده است و تاکنون اکثر کشورهای جهان از جمله ایران عضویت آن را پذیرفته اند. کشورهای عضو موافقت نامه فوق از یک نوع بارنامه یکسان برای حمل و نقل جاده ای استفاده می کنند که در کنوانسیون توصیه و به (International Consignment No To) (قرارداد بین المللی مربوط به ارسال محمولات) معروف است. عبارت فوق همراه با CMR در قسمت بالا و سمت راست بارنامه نوشته شده است. چون حروف CMR در بارنامه با حروف درشت تر از تراز متن و اطلاعات مندرج در آن چاپ می شود اصطلاحاً این برگ راهنامه فوق را "سی.ام.آر" می نامند.

کنوانسیون CMR مشتمل بر سه قسمت می باشد

الف) مقررات CMR

ب) راهنامه CMR

ج) پوشش بیمه ای CMR

از کنوانسیون CMR برداشت می گردد که این سند اختصاص به حمل و نقل بین المللی کالا داشته و استفاده از CMR جهت حمل و نقل در داخل کشور خلاف مقررات می باشد.

کنوانسیون تیر (TIR) یا حمل و نقل بین المللی از طریق جاده

Transport International Road

تا چندین سال پیش، روش حمل و نقل بین المللی کالا در ارتباط با مقررات گمرکی در دنیا، نوعی بود که هر کشوری بر اساس ضوابط خاص خود عمل می کرد که این امر سبب شده بود که در حمل بارها بویژه بارهای ترانزیتی مشکلاتی به وجود آید. که ضمن آن که به دلیل ارزیابی های مکرر در مرزهای کشورهای دیر به مقصد می رسید، خسارتی نیز به کالا وارد می شد و از طرفی شرکت های حمل و نقل کننده ناگزیر بودند بر اساس مقررات گمرکی هر کشوری مبالغی تضمین

گمرکی که گاهی غیر قابل پرداخت بود در مرزهای ترانزیتی پردازند که تامین این نظر خود مشکل بزرگی را ایجاد ساخته بود بنابراین تشریفات گمرکی ترانزیت در کشورهای مختلف موجب کندی حمل و نقل بین المللی می گردید تا جایی که کنترل های متعدد و توزیع ضمانت نامه های مختلف و تکمیل اظهار نامه های ترانزیتی مبادله کالا بین کشورهای مختلف را محدود نموده که این موانع در حمل و نقل زمینی به مراتب محسوس تر است. و بدین ترتیب هر کشوری کوشش داشت با عقد قراردادهای ترانزیت خصوصی به رفع این مشکلات پردازد که تا اندازه ای این مشکلات تسهیل شده بود ولی از آنجایی که مسایلی همیشه در هنگام عقد این نوع قراردادها مطرح می شد و کشورهای مسیر ترانزیت با استفاده از احتیاج طرف مقابل آوانس های خاصی را مطالبه می کردند که گاهی غیر عملی و در صورت پذیرش آنها ناگزیر منافع را چه از نظر سیاسی و چه از نظر اقتصادی از دست می داد.

این مشکلات از کلیه جوانب سبب شد که موضوع به قسمت اقتصادی و بازرگانی و گمرکی سازمان ملل کشانده شود که با توصیه این سازمان در ۱۵ ژانویه ۱۹۵۹ زیر نظر شورای گمرکی وابسته به سازمان ملل در ژنو موافقت نامه ای مطرح و به امضای رسید که به طور کلی روش حمل و نقل بین المللی جاده ای را تغییر داد و تسهیلات فراوانی را از نظر ارزیابی کالا، تضمین کالا و به طور کلی نحوه برخورد با مقررات گمرکی کشورها به وجود آورد و بدین ترتیب سازمانی به نام ایرو (IRO) به وجود آمد. اتحادیه حمل و نقل بین المللی یا (IRO = International Road Union) که وابسته به سازمان ملل است این کنوانسیون را طوری طراحی نموده است که ضمن حفظ نظارت های گمرکی، تشریفات ترانزیتی به حداقل کاهش یابد. نوع تسهیلات و روش آسانی که در این موافقت نامه مطرح شده بود، انگیزه ای شد که کشورهای دیگری که در امر حمل و نقل بین المللی ترانزیت کلال فعالیت دارند به این موافقت نامه پیوندند. دولت ایران با آن که خیلی پیشتر از تاریخ الحاق به این موافقت نامه کاملاً احساس نیاز (به دلیل شرایط خاص جغرافیایی که ناگزیر به استفاده از راهای ترانزیتی دیگر کشورها می باشد) می کرد و آمادگی خود را برای پیوستن به این موافقت نامه اعلام داشته بود ولی تا سال ۱۳۴۹ تصویب این مهم به تعویق افتاد که سرانجام دولت ایران کنوانسیون تیر ۱۹۵۹ را در سال ۱۳۴۹ و تکمیل شده آن یعنی کنوانسیون ۱۹۷۵ را در سال ۱۳۶۳ پذیرفته است.

مقررات TIR چه می گوید؟

این موافقت نامه اصل را بر اعتماد و مبنای کار را بر صحت عمل گذارده است. به این مفهوم که کشورهایی که در مسیر ترانزیت حمل و نقل کالا قرار می گیرند اسناد تسلیمی و پلمپ و مهر و سائط نقلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی را معتبر شناخته و بر اساس آن اجازه ترانزیت کالا را صادر می نمایند. گرچه متأسفانه در عمل اعضا یک دست نبودند و بودند شرکت هایی که از این روش سوء استفاده کردند و سبب شده اند که روح اعتمادی که روزهای اول بر فضای این موافقت نامه گسترده شده بود به قالب بدبینی و شک کشانده شود ولی خوشبختانه چون اکثریت اعضا سازمان ایرو جزء راه صحت و سلامت راهی را انتخاب نکرده اند هنوز اعتبار آن پا بر جاست که امید می رود آنانی که راهی جزء سلامت و صحت برگزیده اند تغییر روش دهند. ماده واحده ای که به عنوان لایحه الحاق دولتی ایران به کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالا در فروردین سال ۱۳۵۰ به تصویب مراجع قانون گذاری رسید شامل یک مقدمه و ۵۱ ماده و ۹ ضمیمه و یک پروتکل بود که در تبصره یک آن اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران بر اساس مجوز مفاد بند ۵ قرارداد به عنوان موسسه ضامن شناخته شده و تصویب گردیده است که عیناً در تبصره ۱ قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون

گمرکی مربوط به حمل و نقل کالا ۱۹۷۵ که مشتمل بر ۶۴ ماده و هشت ضمیمه است بازم اتاق بازرگانی و صنایع و معادن با توجه به بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون به عنوان موسسه ضامن، شناخته شده است.

یادآوری و آموزش رانندگان ایرانی در رابطه با راهنما *CMR* و بیمه مسئولیت

۱. کوشش کنید تا کالا از هر حادثه ای مصون بماند.
۲. اگر توانستید با هر وسیله ای جلوی خرابی و فساد باقیمانده کالایی که حادثه دیده است را بگیرید.
۳. اگر کامیون یخچالدار دارید قبل از بارگیری و حرکت حتماً از سلامت یخچال اطمینان حاصل کنید.
۴. اگر در طول مسیر به استراحت احتیاج داشتید حتماً در پارکینگ مجاز و امن توقف کنید.
۵. اگر بخشی از کالا یا تمامی آن بر اثر تصادف یا سرقت از بین رفت به مقامات انتظامی محل وقوع حادثه مراجعه و به خواهید گزارشی در این مورد تهیه کنند.
۶. اگر محل وقوع حادثه در خارج از ایران می باشد، نسبت به تایید گزارشات مقامات ذیصلاح که در رابطه با حادثه تهیه شده توسط سفارت یا کنسولگری جمهوری اسلامی ایران در محل اقدام کنید.
۷. اگر کالای ترانزیتی حمل می کنید و تصادف کردید به نزدیکترین گمرک مراجعه و بخواهید تا گزارشی در این مورد تهیه کنند و سریعاً شرکت را در جریان امر قرار دهید.
۸. به اشخاص ثالثی که مقصر حادثه هستند به هیچ عنوان رضایت ندهید.
۹. اگر دسترسی به دوربین عکس برداری یا فیلمبرداری دارید حتماً از صحنه حادثه و کالای آسیب دیده عکس یا فیلم تهیه کنید.

اقداماتی که می بایستی در صورت اطلاع از حوادث در ارتباط با راهنما های *C.M.R* انجام شود.

الف) در محل وقوع حادثه حداکثر سعی و کوشش جهت جلوگیری و یا توسعه خسارت وارده به کالای موضوع راهنما به عمل آید.

- ب) وقوع حادثه به اطلاع مقامات انتظامی و یا مراجع ذیصلاح برسد و از آنان در خواست تنظیم گزارش شود.
- ج) بلافاصله و حداکثر ظرف مدت پنج روز (بدون احتساب تعطیلات رسمی) پس از اطلاع از وقوع حادثه و یا ادعای غرامت مراتب توسط دونویس برای شرکت ایرانی حامی کارگزار بیمه ای انجمن و نیز رونوشت آن به انجمن ارسال شود.
- د) در صورت وقوع حادثه در خارج از کشور ترتیبی داده شود که حتی الامکان یکی از کارشناسان صلاحیت دار بین المللی، مانند نمایندگان لویدز از کالا و محل وقوع حادثه بازدید کرده و در مورد علت و چگونگی حادثه و میزان خسارت گزارش تهیه کند.

ه) بعد از رویت اسناد وقوع حادثه در داخل کشور پس از اجرای بند (ج) بالا کارشناس بازدید خسارت به شما معرفی خواهد شد.

و) اسناد و مدارک زیر در مورد خسارت را تهیه و در اختیار انجمن قرار دهید.

۱. راهنما، صورت بسته بندی و فاکتور خرید کالا
۲. اصل سند مطالبه خسارت از طرف زیان دیده
۳. اصل صورت مجلس گمرکی (در صورت وجود)
۴. اصل گزارشات مقامات انتظامی (در صورت وقوع حادثه وسیله نقلیه)

۵. اصل گزارش کارشناس بازدید کننده (یکی از کارشناسان صلاحیتدار بین المللی مانند نمایندگان لویدز) از خسارت کالای موضوع راهنما (و صورتحساب ایشان)

۶. اصل گواهی کسر تخلیه (در صورت احراز گواهی کسر تخلیه)

توجه: بدون کسب موافقت کتبی بیمه گر، صادر کنند راهنما مجاز به پذیرفتن مسئولیت (مگر اینکه مسئولیت بدون قبول وی نیز محرز بوده باشد) نسبت به هرگونه حادثه و خسارت ناشی از آن نمی باشد.

در غیر این صورت بیمه گر می تواند از پرداخت خسارت مربوطه به مسئولیت پذیرفته شده خودداری نماید.

ز) از آنجایی که قرارداد بیمه توسط انجمن به نمایندگان از طرف شما، امضا شده است لطفاً همیشه هر خواسته یا خسارتی را فقط به انجمن و شرکت ایرانی حامی اطلاع دهید.

آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران

هیات وزرا در جلسه مورخ ۱۳۷۷/۰۵/۱۸ بنا به پیشنهاد مشترک ۳۰۲۱/۱۱ مورخ ۱۳۷۷/۰۳/۰۵ وزارتخانه های راه و ترابری، امور اقتصادی و دارایی و کشور و به استناد ماده ۲۶ قانون حمل و نقل و عبور کالای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۴ - آیین نامه اجرایی قانون یاد شده را به شرح زیر تصویب نمود

آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل

فصل اول: تعاریف و کلیات

ماده ۱- اصطلاحات به کار برده شده در قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران که از این پس در این آیین نامه، قانون نامیده می شود و این آیین نامه، به شرح زیر تعریف می گردند:

الف) اظهار نامه عبور خارجی: عبارتست از برگه ای (فرمی) چاپی که توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران چاپ شده و جهت اظهار کالاهای عبوری خارجی مورد استفاده قرار می گیرد.

ب) اظهارنامه اجمالی کالای عبوری: عبارتست از برگه ای (فرمی) چاپی جهت اظهار اجمالی کالا در بدو ورود آن توسط هدایت کننده وسیله حمل یا نماینده شرکت حمل و نقل و یا نماینده راه آهن به گمرک یا بندر یا فرودگاه حسب مورد تسلیم می گردد.

پ) اظهار کالای عبوری: عبارتست از ذکر اوصاف و مشخصات کامل کالا در اظهار نامه تسلیمی که جهت عبور خارجی کالا به گمرک ارایه می گردد.

ت) اظهار اجمالی کالای عبوری عبارتست از ذکر مشخصات کلی کالا که در اظهار نامه اجمالی به گمرک یت بندر ارایه می گردد.

ث) ترخیص کالای عبوری: عبارتست از سند حواله تحویل کالا به صاحب آن یا عبور دهنده که از سوی متصدی حمل و یا نماینده وی به عنوان گمرک با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه صادر می گردد.

ج) پروانه عبور خارجی: عبارتست از نسخه دوم اظهار نامه خارجی که توسط ادارات گمرک تایید و صادر می گردد.

چ) بارنامه: سندی است مبین مالکیت کالا که حمل کننده یا نماینده معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله مورد توافق (کشتی، کامیون، قطار، هواپیما یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معین می باشد.

ح) داده های الکترونیکی: عبارتست از متن یا پرونجاهی (فایل) اطلاعاتی که از طریق شبکه های رایانه ای یا دیسک نوری یا

فلایی دیسک به منظور تسریع در امور جاری عبور کالا تحت استاندارد و نمونه (فرمت) شناخته شده بین المللی همراه با اعمال سیستم امنیتی بر روی اینگونه پروندهها (فایل ها) و امکان احراز هویت فرستنده و گیرنده تبادل می گردد.

خ) وجه الضمان: عبارت است از ودیعه نقدی یا ضمانت نامه بانکی به صورت فردی یا جمعی تضامنی یا بیمه نامه که به منظور تضمین انجام تعهدات گمرکی کالای عبوری از طرف عبور دهنده به گمرک تودیع می شود.

تبصره - تعریف سایر اصطلاحاتی که در این ماده ذکر نشده است تاریخ مقررات مربوطه می باشد.

ماده ۲ - حمل و نقل کالای عبوری از قلمرو جمهوری اسلامی ایران منحصر به یک وسیله خاص نبوده و حمل آنها با وسایل نقلیه گوناگون اعم از کشتی، کامیون، قطار، هواپیما و لوله و یا ترکیبی از آنها (حمل مرکب) تحت ضوابط این آیین نامه مجاز می باشد.

ماده ۳ - دستگاه های ذیربط می توانند اوراق و اسناد اشاره شده در متن این آیین نامه که می تواند به طور الکترونیکی مبادله شود را بپذیرند و این گونه اسناد الکترونیکی دارای ارزش و اعتبار اسنادی کاغذی مشابه می باشد.

ماده ۴ - گمرک موظف است حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ اعلام شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در پایانه های باربری و ایستگاه های راه آهن و فرودگاه هایی که امکان گمرکی شناخته می شوند در صورت آماده شدن امکانات لازم از قبیل ساختمان و تجهیزات اداری، انبار، محوطه، امکانات تخلیه و بارگیری و منازل سازمانی در حد نیاز به پیشنهاد گمرک و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، نسبت به استقرار پرسنل مورد نیاز در این اماکن اقدام نماید.

تبصره ۱ - تامین امکانات به شرح فوق بر عهده سازمان متقاضی ایجاد محوطه گمرکی خواهد بود.

تبصره ۲ - گمرک می تواند به اشخاص حقیقی و حقوقی که دارای امکانات لازم جهت تخلیه و بارگیری و نگهداری کالای عبوری در ادارات گمرک و ورودی و خروجی می باشند مجوز لازم جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری کالای عبوری صادر نماید.

ماده ۵ - عبور کالا از قلمرو کشور جمهوری اسلامی ایران حدود قراردادها و موافقت نامه های منعقد بین دولتهای طرفین، تابع همان مقرراتی خواهد بود که در قراردادهای منعقد شده آمده است، مگر آنکه بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باش.

تبصره - عبور کالای عبوری سایر کشورهایی که با کشور جمهوری اسلامی ایران قرارداد عبور کالا ندارند و یا مواردی که در توافق نامه های طرفین دیده نشده باشد تابع قانون و این آیین نامه خواهد بود.

ماده ۶ - فهرست کالاهای ممنوعه حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز پس از تصویب این آیین نامه توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.

تبصره ۱ - هر گونه کاهش و یا افزایش در ارقام اعلام شده به پیشنهاد شورای امنیت و تصویب هیات وزیران خواهد بود.

تبصره ۲ - ممنوعیت عبور ارقام افزایشی سه ماه پس از ابلاغ قابل اجرا می باشد.

ماده ۷ - عبور دام و نبات و مواد و محصولات خام دامی و نباتی که به موجب قانون نیاز به اخذ مجوز قرنطینه دامی و نباتی دارد، منوط به اخذ مجوز قرنطینه دامی و نباتی دارد، توسط سازمانهای ذیربط تنظیم و ضمن اعلام به سازمانهای حمل و نقل و پایانه های کشور جهت اطلاع عبور دهندگان کالا منتشر می گردد.

ماده ۸ - برای عبور مواد شیمیایی، منفرجه و مخدر نیاز به اخذ از دستگاه های نام برده شده ذیل می باشد:

الف) عناصر شیمیایی رادیو اکتیو: پرومیتوم، پولونیوم، استات، رادون، فرانسیم، رادیوم، آکتینیوم، پروتاکتی نیوم، نپتونیوم،

آمریسوم و سایر عناصر با شماره اتمی و همچنین سایر مواد رادیواکتیو طبق فهرستی که سازمان انرژی اتمی ایران اعلام می نماید از سازمان یاد شده.

(ب) دینامیت و سایر مواد قابل انفجار: مانند فتیله، چاشنی، کپسول های قابل اجرا و آتش زا از وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح.

(ج) مواد مخدر: و مواد سمی و ساکارین و مواد ساکارین دار و بلودومتیلن که مصرف پزشکی داشته باشد از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (اداره کل نظارت بر مواد مخدر)

ماده ۹- وزارت خانه جهاد و کشاورزی موظف است جهت عبور کالاهای خارجی که نیاز به قرنطینه و صدور مجوز دارند با استقرار امکانات مورد لزوم در مرزهای مجاز کشور در کوتاه ترین زمان ممکن نسبت به صدور مجوز لازم اقدام نمایند.

ماده ۱۰- عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به سپردن وجه الضمان به شرح زیر خواهد بود:

(الف) در مورد کالاهای مجاز مبلغی معادل حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارشی که به واردات قطعی آن کالا تعلق می گیرد.

(ب) در مورد کالای مجاز مشروط و ممنوع الورد مبلغی معادل حقوق گمرکی، سود بازرگانی، عوارض و سه برابر ارزش کالا.

تبصره ۱- در صورت عدم خروج کالا و انطباق مورد با موازین قاچاق، صرف نظر از میزان وجه الضمان تودیع شده، شرکت های حمل و نقل یا اشخاص، مشمول مجازات های مندرج در قوانین مربوط خواهند بود.

تبصره ۲- میزان وجه الضمان تودیعی توسط شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری، معادل حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارض کالای عبوری می باشد.

تبصره ۳- در مواردی که کالای عبوری توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران تا مرز خروجی با بارنامه بین المللی حمل و یا تنظیم اظهارنامه و تعهد کتبی توسط راه آهن انجام می شود نیازی به سپردن وجه الضمان نمی باشد.

تبصره ۴- وجه اضمآن موضوع این ماده به صورت سپرده نقدی، ضمانتنامه بانکی بوده و برای شرکتهای حمل و نقل بین المللی موضوع تبصره (۲) این ماده علاوه بر موارد فوق ضمانتنامه های تضامنی بانکی یا بطمه نامه های معتبر به جای وجه الضمان عبور کالا پذیرفته می شود.

تبصره ۵- اخذ وجه اضمآن به میزان فوق مانع از وصول جرایم و بقیه حقوق دولت وفق مقررات مربوط در صورت بروز تخلف و قاچاق نخواهد بود.

ماده ۱۱- وسایل نقلیه خارجی اعم از کامیون اتوبوس، مینی بوس، لکوموتیو و وسایل نقلیه ریلی بدون بار و مسافر و سواری که به عنوان یک محموله عبوری با نیروی محرکه خود قلمرو کشور را عبور می نمایند و فاقد مدارک معتبر بین المللی عبور می باشند در صورتی که توسط یکی از شرکت های حمل و نقل بین المللی ایرانی مجاز اظهار گردند از لحاظ سپردن وجه الضمان تابع مقررات کالاهای عبوری می باشند.

ماده ۱۲- کلیه سازمان هایی که مسئول انجام عملیات یا تشریفات عبور کالاهای خارجی هستند از قبیل ادارات گمرک، بنادر، پایانه ها، ایستگاه های راه آهن، فرودگاه ها و بانک ها موظفند امور مربوط را در یک بخش یا دایره ای جدا از سایر بخش ها و دوایر دیگر متمرکز نموده به طوری که انجام تشریفات عبور خارجی کالا در همان بخش یا دایره در اسرع وقت و بدون وقفه امکان پذیر است.

ماده ۱۳ - تکمیل یا تغییر بسته بندی در مورد کالاهای عبوری خارجی و همچنین نمونه برداری از آن بنا به درخواست کتبی صاحب کالا یا عبور دهنده بدون آنکه ماهیت کالا تغییر نماید در محوطه های گمرکی یا نظارت مستمر گمرک مجاز می باشد. در این قبیل مواقع در صورت مجلسی که به امضای نمایندگان گمرک و عبور دهنده حسب مورد می رسد، وقوع امر به طور تفضیلی قید و ضمیمه اسناد عبور می شود.

تبصره - در صورتی که کالا تحویل سازمان بنادر و کشتیرانی یا شرکت ملی انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران شده باشد صورت مجلس موضوع این ماده باید به امضای نماینده سازمان یا شرکت (حسب مورد) نیز برسد.

ماده ۱۴ - ادارات گمرک و سازمان های ذیربط درخواست کتبی صاحب کالا یا عبور دهنده مبنی بر تخلیه کالا در اماکن و محوطه های گمرکی یا انتقال کالا از کانتینر به کامیون یا واگن یا هواپیما و بالعکس را قبول می نمایند.

ماده ۱۵ - در صورت ضرورت وضع هر گونه عوارض بر کالا های عبوری خارجی، سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور موضوع را بررسی و با توجه به شرایط زمانی و مکانی و عمل متقابل سایر کشورها نسبت به کالا های عبوری مربوط به جمهوری اسلامی ایران، پیشنهاد لازم را در خصوص وضع عوارض به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به منظور تصویب هیات وزیران ارایه می نماید.

ماده ۱۶ - کلیه سازمان های که در امر عبور کالا وظیفه ای بر عهده مقرر است از جمله پست های قرنطینه دامی و نباتی، نیروی انتظامی و غیره موظفند ضمن فراهم نمودن امکانات لازم ساعت کاری خود را با ساعت کاری ادارات گمرک مرزری مربوط هماهنگ کنند و در صورت ضرورت به صورت شبانه روزی فعالیت نمایند.

ماده ۱۷ - اداره گذرنامه مکلف است گذرنامه و دفترچه خروجی مربوط به رانندگان ایرانی متقاضی فعالیت در خطوط بین المللی را پس از درخواست شرکت حمل و نقل بین المللی که قبلاً توسط سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور به آن اداره معرفی شده است حداکثر ظرف هفت روز کاری صادر نمایند.

تبصره - وزارت اطلاعات موظف است پاسخ استعلام اداره گذرنامه پیرامون وضعیت رانندگان را حداکثر ظرف چهل و هشت ساعت به آن اداره اعلام نماید.

ماده ۱۸ - رانندگان کامیون های حامل کالای عبوری خارجی موظفند در مسیرهای عبور کالا که توسط سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور با هماهنگی وزارت کشور تعیین و اعلام می گردد تردد نمایند.

تبصره - نیروی انتظامی موظف است کامیون های حامل کالای عبوری را در طول مسیر نظارت نموده و در صورت انحراف، آنها را به مسیر تعیین شده هدایت نماید.

ماده ۱۹ - چنانچه برای نیروی انتظامی مستقر در پاسگاه های طول مسیر عبور کالا ظن قوی قاچاق نسبت به محموله عبوری وجود داشته باشد یا با فک مهر و موم (پلمپ) کامیون یا کانتینر هر گونه دخل و تصرف در کالای عبوری مواجه گردد. فک مهر و موم (پلمپ) و بازرسی محموله صرفاً با حضور نماینده گمرک با تنظیم صورت مجلس امکان پذیر می باشد.

تبصره ۱ - فک مهر و موم (پلمپ) و بازرسی کالا و تنظیم صورتمجلس در نزدیکترین گمرک انجام می پذیرد و در صورتی که امکان انتقال وسیله حامل کالا به نزدیکترین گمرک میسر نباشد نیروی انتظامی ضمن حراست از محموله عبوری تقاضای اعزام نماینده از نزدیکترین گمرک را به محل توقف وسیله حمل می نماید. پس از بررسی در صورتی که مورد مشکوکی مشاهده نشود کانتینر یا وسیله حمل در صورت نیاز به تعویض وسیله حمل، جدید بر حسب مورد دوباره توسط گمرک مهر و موم (پلمپ) و با درج مشخصات مهر و موم (پلمپ) جدید در صورت مجلس، اجازه ادامه مسیر داده می شود. در غیر این

صورت طبق مواد (۴۳) و (۴۴) این آیین نامه عمل خواهد شد.

تبصره ۲ - انجام عملیات بازرسی و مهر و موم (پلمپ) مجدد که در نهایت منجر به ادامه مسیر می گردد نباید از ۲۴ ساعت تجاوز نماید.

ماده ۲۰ - چنانچه کالای عبوری خارجی به صورت مستقیم از مرزهای زمینی و بدون انجام عملیات تخلیه و بارگیری، از گمرک عبور نماید یا توسط وسایل حمل به یکی از بنادر یا ادارات وارد و به صورت یکسره به وسایل حمل دیگر بارگیری و خارج گردد مشمول پرداخت حق بیمه محلی نمی باشد. در این موارد در صورت ورود خسارت به کالا مسئولیتی بر عهده گمرک نمی باشد.

ماده ۲۱ - در صورتی که کالای عبوری خارجی در اماکن و محوطه های گمرکی و بندری تخلیه و برای قبض انبار صادر گردد مشمول پرداخت حق بیمه مقرر برای کالاهای وارداتی به گمرک می باشد.

تبصره - چنانچه تصویر بیمه نامه دارای اعتبار زمانی کالای عبوری خارجی از سوی عبور دهنده کتباً با ذکر تعهد و تایید اصالت بیمه نامه به گمرک ارائه گردد آن کالا مشمول پرداخت حق بیمه محلی نمی گردد.

ماده ۲۲ - هزینه های تخلیه و انبارداری محمولات عبوری طبق تعرفه ای که بنا به پیشنهاد شورای عالی ترابری کشور و تصویب هیات وزیران یا شورای عالی سازمان بندر و کشتیرانی حسب مورد با رعایت ماده (۳۰) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ وضع خواهد شد، دریافت می گردد.

تبصره - تا تعیین تعرفه مذکور هزینه ها طبق تعریف کالاهای وارداتی محاسبه و دریافت خواهد شد.

ماده ۲۳ - کالاهای عبوری خارجی در صورت تخلیه در ادارات گمرک ورودی و فراهم نبودن وسیله و حمل ضروری کالا به مدت پنج روز از پرداخت هزینه انبارداری معاف می باشند.

تبصره: در صورت تجاوز از پنج روز برای تمام مدت توقف هزینه انبارداری دریافت می شود.

ماده ۲۴ - مدت توقف کالاهای عبوری خارجی در اماکن و محوطه های گمرکی کشور چهار ماه تمام می باشد که ابتدای آن از تاریخ تسلیم اظهارنامه اجمالی کالای عبوری و فهرست کل بار (مانیفست) یا تاریخ صدور قبض انبار مربوط می باشد.

تبصره ۱- در صورت وجود دلایل مورد قبول گمرک و تقاضای صاحب کالا یا عبور دهنده با پرداخت هزینه های مربوط به چهار ماه دیگر قابل تمدید می باشد.

تبصره ۲ - مدت مذکور در فرودگاه ها دو ماه و ایستگاه های راه آهن چهار ماه می باشد.

تبصره ۳ - پس از گذشت مهلت توقف قانونی کالای عبوری متروکه شده طبق قانون مربوط عمل خواهد شد.

ماده ۲۵ - کالای فاسد شدنی که پس از تخلیه در مجاورت هوای آزاد و شرایط عادی به طور معمول ضایع یا فاسد می شود یا عرفاً شروع به فساد یا تغییر شکل می دهد و کالایی که نگهدارنده ایجاد خطر می کند و همچنین حیوانات زنده باید بلافاصله از گمرک عبور داده شود در غیر این صورت گمرک یا بندر هیچ گونه مسئولیتی در قبال ضایع یا فاسد شدن یا نگهداری آنها نداشته و حسب مورد با اخطار قبلی کالا متروکه تلقی می گردد.

تبصره ۱ - در صورتی که اماکن و محوطه های گمرکی برای نگهداری کالاهایی که طبعاً باید در سردخانه نگهداری شود تجهیز نشده باشند گمرک می تواند از پذیرفتن این قبیل کالاها در اماکن و محوطه های گمرکی خودداری نماید که در این صورت عبور دهنده مکلف است کالا را سریعاً عبور دهد یا با مسئولیت خود و رعایت سایر مقررات تحت مراقبت گمرک به سردخانه انتقال دهد.

تبصره ۲ - در صورتی که شرایط نگهداری هر یک از کالاهای موضوع این ماده در اماکن و محوطه های گمرکی فراهم باشد کالاهای موصوف از شمول این ماده خارج می باشد.

فصل دوم: شرایط عمومی

ماده ۲۶ - کالای عبوری خارجی می تواند به طرق زیر قلمرو کشور عبور داده شود:

الف - عبور مستقیم از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به خارج از کشور

ب - حمل ترکیبی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به خارج از کشور

پ - نگهداری در مناطق حراست شده یا اماکن گمرکی و ترتیب حمل تدریجی یا کلی آنها به خارج از کشور

تبصره - انجام عملیات مربوط به بندهای (ب) و (پ) این ماده با رعایت مفاد تبصره های (۲) و (۳) ماده (۳۱) این آیین نامه میسر خواهد بود.

ماده ۲۷ - عبور دهند باید اظهارنامه کالای عبوری را در سه نسخه تنظیم و به همراه اسناد مورد لزوم به گمرک ارائه نماید.

ماده ۲۸ - گمرک پس از اخذ اظهار نامه و انجام تشریفات مربوط هم زمان پروانه عبور را امضاء و مهر نموده و به عبور دهنده ارایه می کند.

ماده ۲۹ - مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور عبارتند از

الف - کالای وارد شده از طریق جاده:

۱. سی. ام. آر (در صورت تسلیم تصویر، ارایه اصل به گمرک عبور دهنده جهت تطبیق و تایید الزامی است)

۲. تصویر سیاهه خرید (فاکتور)

۳. تصویر فهرست عدل بندی در صورت یکنواخت نبودن کالا

ب - کالاهای وارد شده از طریق دریا

۱. یک نسخه رونوشت از بارنامه

۲. ترخیصه کالای عبوری

۳. تصویر سیاهه خرید (فاکتور)

۴. تصویر فهرست عدل بندی در صورت یکنواخت نبودن کالا

پ - کالاهای وارد شده از طریق راه آهن

۱. بارنامه یا تصویری از آن که به تایید شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران رسیده باشد.

۲. تصویر سیاهه خرید

۳. تصویر فهرست عدل بندی در صورت نیاز

ت - کالاهای وارد شده از طریق هوا

۱. بارنامه هوایی یا تصویر شده آن توسط شرکت هواپیمایی مربوط یا کارگزاران

۲. تصویر سیاهه خرید

۳. تصویر فهرست عدل بندی در صورت نیاز

تبصره ۱ - در مواردی که عبور خارجی کالا منوط به اخذ مجوز می باشد ارایه آن هنگام اظهار جهت عبور خارجی ضروری است.

تبصره ۲ - مانیفست محمولات عبوری خارجی که بالنج وارد می گردد به جای بارنامه پذیرفته می شود.

تبصره ۳ - کامیون های حامل کالاهای عبوری تحت صحابت کارنه تیر با ارایه کارنه تیر و سی . ام . آر بدون نیاز به تنظیم اظهار نامه و سپردن وجه الضمان عبور داده می شود.

ماده ۳۰ - پذیرش یک اظهارنامه برای عبور محمولات یک بارنامه در صورت گوناگون بودن نوع کالا، همچنین پذیرش اظهارنامه برای عبور محمولات یک وسیله حمل موضوع چند بارنامه، بلامانع است.

ماده ۳۱ - انجام تشریفات عبور کالاهای خارجی از قلمرو کشور در اولین گمرک مجاز ورودی صورت می گیرد.

تبصره ۱ - به منظور دستیابی به مشخصات کالا جهت اظهار، عبور دهنده می تواند قبل از تسلیم اظهار نامه از گمرک درخواست نماید اجازه دهد محموله با نظارت گمرک بازدید و مشخصات لازم یادداشت شود. گمرک با این درخواست موافقت خواهد نمود.

تبصره ۲ - کالای عبوری خارجی چنانچه قبل از حمل به خارج از کشور بنا به تقاضای عبور دهنده به یکی از اماکن یا محوطه های گمرکی داخل کشور که به این امر اختصاص یافته است حمل و تخلیه شود پروانه عبور صادر شده طبق مقررات تصفیه می گردد و به هنگام ادامه مسیر مجددا تشریفات عبور همان گمرک داخلی انجام می پذیرد.

تبصره ۳ - در صورتی که در ادارات گمرک، مقصد داخلی وسیله حمل کالای عبوری به صورت انتقال مستقیم محموله، تعویض گردد نیازی به تصفیه پروانه نبوده و اعتبار آن تا خروج کالا از کشور به قوت خود باقی خواهد ماند و یک نسخه از صورت مجلس انجام انتقال مستقیم توسط حامل کالا به گمرک مقصد تسلیم یا ارسال می گردد.

تبصره ۴ - فهرست ادارات گمرک مجاز برای تشریفات عبور کالاهای خارجی از قلمرو کشور توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام می گردد.

ماده ۳۲ - در مواردی که محمولات عبوری خارجی در اماکن و محوطه های گمرکی تخلیه می شود. ارایه قبض انبار و اسناد مندرج ماده (۲۹) این آیین نامه بر حسب مورد جهت انجام تشریفات عبور کالای خارجی ضروری است.

ماده ۳۳ - محمولات عبوری خارجی نیاز به اخذ نظر آزمایشگاه و مجوز استاندارد ندارد.

ماده ۳۴ - کانتینر های حامل کالای عبوری خارجی به عنوان ظرف کالا محسوب و نیازی به اظهار جداگانه ندارد ولی شرکت های حمل و نقل بین المللی می توانند در بدو ورود به منظور تسهیل گردش این کانتینرها (ورود و خروج مکرر) برای کانتینر در خواست صدور پروانه ورود موقت بنماید و گمرک مکلف به پذیرش آن می باشد.

ماده ۳۵ - در خصوص محمولات یکنواختی که تخلیه آنها به علت بالا بودن مقدار و حجم محموله به طول می انجامد، قبول اظهارنامه موكول به خاتمه عملیات تخلیه نمی باشد و عبور دهنده می تواند برای این گونه محمولات به محض ورود، اظهارنامه تسلیم و نسبت به انجام تشریفات گمرکی اقدام نماید.

تبصره - محمولات وارد شده توسط لنج که فاقد بارنامه می باشند هر یک از اقلام مندرج در مانیفست آنها مشمول تسهیلات این ماده خواهد بود.

ماده ۳۶ - هرگاه مشاهده شود که کالاهایی که به منظور عبور از قلمرو کشور در گمرک ورودی اظهار گردیده است وجود نداشته یا کسر می باشد صورت مجلس تنظیم و اظهارنامه تسلیمی پروانه عبور بر آن اساس تصحیح و کالا عبور داده می شود.

ماده ۳۷ - گمرک ورودی با هماهنگی و کسب نظر سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور با توجه به طول مسافت، چگونگی راه، فصول سال و نوع وسیله، مهلتی را برای حمل کالای عبوری از گمرک ورودی تا گمرک خروجی یا گمرک

مقصد داخل کشور تعیین و در پروانه عبور قید می نماید.

تبصره ۱ - مهلت تعیین شده در پروانه عبور خارجی از زمان خروج کالا از درب خروج اماکن یا محوطه های گمرکی محاسبه می گردد.

تبصره ۲ - چنانچه وسیله نقلیه حامل کالای عبوری در طول مسیر به علت نقص فنی یا دلایل موجه دیگر به تشخیص گمرک متوقف و این توقف باعث اتمام مهلت زمان تعیین شده در پروانه گردد، هدایت کننده وسیله حمل یا عبور دهنده باید قبل از اتمام مهلت مورد نظر مراتب را به نزدیکترین گمرک محل توقف کامیون یا گمرک مقصد تعیین شده در قلمرو کشور اعلام نماید.

تبصره ۳ - نزدیکترین گمرک محل توقف کامیون در صورت اطلاع موظف است موضوع را بررسی نموده بلافاصله مراتب را به گمرک ورودی و خروجی اعلام کند.

تبصره ۴ - عبور دهنده یا هدایت کننده وسیله حمل در هر حال موظف است پس از رفع مشکل بلافاصله وسیله حمل را راهی مقصد نماید.

ماده ۳۸ - پروانه عبور باید در صول مسیر عبور همراه وسیله نقلیه حامل کالای عبوری خارجی باشد.

تبصره - در مواردی که کالای عبوری خارجی مندرج در یک پروانه، با بیش از یک وسیله نقلیه حمل می گردد. گمرک عبور دهنده ملزم است مشخصات محموله عبوری و همچنین مشخصات وسیله حمل و شماره مهر و موم (پلمپ) الصاقی را در ظهر تصویر پروانه عبور قید و گواهی نموده و تسلیم عبور دهنده نماید تا در طول مسیر به همراه وسیله حمل باشد. در این گونه موارد اصل پروانه همراه آخرین وسیله نقلیه حمل و به گمرک مقصد یا خروجی تسلیم خواهد شد تصویر پروانه مذکور در طول مسیر برای نیروی انتظامی به منزله اصل و برای گمرک مقصد داخلی و گمرک خروجی جهت انجام عملیات معتبر خواهد بود.

ماده ۳۹ - به هنگام ورود کالای عبوری خارجی به گمرک خروجی یا مقصد در داخل کشور، عبور دهنده یا نماینده وی باید پروانه عبور یا تصویری از آن را که به ترتیب مقرر در ماده (۳۸) این آیین نامه گواهی شده است، همراه با وسیله حامل کالا به گمرک مقصد در داخل کشور یا خروجی تسلیم نماید.

ماده ۴۰ - گمرک خروجی یا مقصد پس از بررسی اجمالی و اطمینان از صحت مهر و موم (پلمپ) و عنداللزوم تطبیق مشخصات ظاهری کالا با مندرجات پروانه یا تصویر گواهی شده آن اجازه خروج از مرز یا تخلیه را صادر می نماید.

ماده ۴۱ - از خروج یا تخلیه کالا در گمرک مقصد در داخل کشور یا خروجی، گمرک مذکور بلافاصله مراتب را در ظهر پروانه یا تصویر گواهی شده آن تایید، امضا و ممهور نموده و پس از ثبت در دفاتر مربوط و نگهداری آن، مراتب را از طریق دورنگار یا سایر وسایل مخابراتی، الکترونیکی، ماهواره ای و رایانه ای به گمرک ورودی اعلام و رونوشت آن را به عبور دهنده یا نماینده وی تسلیم می نماید. در هر حال تصفیه نهایی منوط به ارایه اصل پروانه عبور خارجی می باشد.

ماده ۴۲ - گمرک صادر کننده پروانه عبور خارجی باید به محض دریافت تاییدیه نهایی گمرک مقصد در داخل کشور یا گمرک خروجی مبنی بر ورود و تحویل یا خروج کالای عبوری، تعهدات عبور دهنده را خاتمه یافته و وجه الضمان را مسترد یا تصفیه نماید.

ماده ۴۳ - در مواقعی که گمرک مقصد داخلی یا گمرک مرز خروجی با فک مهر و موم (پلمپ) یا با احتمال دخل و تصرف موجه می شود، باید با حضور هدایت کننده حمل (راننده) و نماینده عبور دهنده، به بازرسی کالا پرداخته و آن را با پروانه

عبور تطبیق دهد و در صورتی که سوء نیت و مغایرتی احراز نشود اجازه خروج کالا یا تخلیه صادر و در غیر این صورت رسیدگی و وفق مقررات عمل خواهد شد.

ماده ۴۴ - هرگاه مهرو موم (پلمپ) گمرکی عمدا شکسته شده باشد و دخل و تصرف در کالای عبوری خارجی شده باشد با مرتکب یا مرتکبین طبق قانون راجع به مجازات قاچاق رفتار می شود به علاوه چنانچه این عمل مستوجب کیفر دیگری بر طبق مقررات قانونی باشد. مرتکب یا مرتکبطن به همان کیفر نیز خواهند رسید.

ماده ۴۵ - چنانچه محکومیت اشخاص حقیقی یا حقوقی از طرف دادگاه ذی صلاح قطعیت یابد و به موجب قوانین و مقررات جاری کشور، مرتکب یا مرتکبین مستوجب محدودیت و یا محرومیت های دیگری هم باشند با آنان طبق مقررات اخیر نیز رفتار خواهد شد.

تبصره - در مواردی که عبور دهنده با تشخیص مراجع قضایی در امر قاچاق یا تخلف دخالتی نداشته باشد از هر گونه محدودیت یا پرداخت جریمه مبرا می باشد.

ماده ۴۶ - رانندگان وسایل نقلیه حامل کالای عبوری جارچی موظفند کالای مورد حمل را عیناً بدون هرگونه دخل و تصرفی در مهلت مقرر در پروانه عبور به گمرک مقصد داخلی و گمرک خروجی حمل نمایند.

اصطلاحات بین المللی حمل و نقل

۱- از محل کار ... (از محل کارخانه، از محل کشت، از محل انبار و غیره)

Ex Works ... (Ex Factory ; Ex Mail ; Ex Farm ; Ex warehouse)

از محل کار بدین معنی است که تنها مسئولیت فروشنده در این است که کالا را در محل شخصی خود (یعنی محل کار و یا محوطه کارخانه) در اختیار مشتری قرار دهد. خاصه این که فروشنده مسئول نیست تا کالا را بر روی وسیله نقلیه ای که خریدار تهیه می نماید بارگیری کند مگر این که قرار دیگری گذاشته شده باشد. خریدار کلیه هزینه ها و خطرات ناشی از آوردن کالا به مقصد مورد نظر را متحمل می گردد. از این جهت این شرط مبین کمترین وظیفه برای فروشنده می باشد.

۲- فور / فوت (تحویل روی واگن - محل ارسال تعیین شده)

FOR / FOT (Free On Rail / Free On Truck)

فور فوت به معنی " تحویل روی واگن " است. این مقررات دارای معانی مشترکی می باشد از آنجایی که لغت (تراک) به واگن اطلاق می شود، این مفاهیم باید فقط در حالتی استفاده شوند که کالا به وسیله راه آهن حمل شود.

۳- فاس (تحویل کنار کشتی)

FAS (Free Alongside Ship)... (Named Port Of Shipment)

فاس به معنی " تحویل کنار کشتی " است. تحت این مقررات تعهدات فروشنده با گذاردن کالا کنار کشتی روی اسکله یا بارج پایان می رسد. بدین مفهوم که خریدار تمام هزینه ها و مسئولیت های خسارت یا فقدان را از زمان گذاردن کالا کنار کشتی باید متحمل گردد.

باید توجه داشت که بر خلاف مقررات فوب این مقررات خریدار را موظف می سازد تا تشریفات صادراتی کالا را انجام دهد.

۴- فوب (تحویل در عرصه کشتی)

FOB (Free On Board)... (Named Port Of Shipment)

فوب به معنی " تحویل روی عرصه کشتی " می باشد کالا به وسیله فروشنده در بندری که در قرارداد فروش ذکر شده روی

عرشه کشتی گذارده می شود. خطرات خسارت، فقدان کالا، هنگامی که از لبه کشتی می گذرد از فروشنده به خریدار انتقال می یابد.

۵- سی اند اف (ارزش و کرایه) ... (بندر مقصد تعیین شده)

C&F (Cost & Freight) ... (Named Port Of Destination)

سی اند اف به معنی "ارزش کالا به اضافه کرایه" می باشد. فروشنده بایستی کرایه و هزینه های لازم جهت حمل به مقصد تعیین شده را به پردازد ولی خطر خسارت یا فقدان و همچنین هر گونه افزایش هزینه از موقع گذر کالا از لبه کشتی در بندر بارگیری از فروشنده به خریدار منتقل می گردد.

۶- سیف (ارزش، بیمه و کرایه) ... (بندر مقصد تعیین شده)

CIF (Cost; Insurance & Freight) ... (Named Port Of Destination)

سیف به معنی "ارزش، بیمه و کرایه" می باشد این مقررات مانند (سی اند اف) می باشد مضاف بر این که فروشنده موظف است بیمه دریایی کالا را در مقابل خسارت یا فقدان در مدت حمل فراهم آورد. فروشنده با بیمه گر قرارداد منعقد می نماید و حق بیمه را می پردازد. خریدار بایستی توجه داشته باشد که بر اساس این مقررات بر خلاف مقررات (کرایه و بیمه پرداخت شده) تا از فروشنده که حداقل پوشش بیمه ای را که (FPA) نامیده می شود) اخذ نماید.

۷- تحویل از کشتی

Ex Ship

"تحویل از کشتی" به معنی آن است که فروشنده باید کالا را روی عرشه کشتی در مقصدی که در قرارداد فروش ذکر شده در دسترس خریدار قرار دهد. فروشنده باید کلیه هزینه و خطرات مربوط به آوردن کالا تا آن محل را متحمل گردد.

۸- از اسکله (عوارض پرداخت شده ... بندر مقصد تعیین شده)

Ex Quay (Duty Paid ... Named Port)

"از اسکله" به معنی آن است که فروشنده کالا را روی اسکله در مقصدی که در قرارداد فروش ذکر شده است در دسترس خریدار قرار می دهد. فروشنده باید کلیه هزینه ها و خطرات مربوط به آوردن کالا تا آن محل را متحمل گردد. دو نوع قرارداد "از اسکله" مورد استفاده می باشد که به شرح زیر است:

از اسکله "عوارض پرداخت شده" و از اسکله "عوارض به حساب خریدار" که در این مورد مسئولیت ترخیص کالا برای واردات بایستی توسط خریدار به حساب فروشنده انجام گیرد. به طرفین پیشنهاد می گردد در همه حال اصطلاح کامل را به کار گیرند یعنی از اسکله "عوارض پرداخت شده" یا از اسکله "عوارض به حساب خریدار" در غیر این صورت مبهم است که چه کسی مسئولیت ترخیص کالا برای واردات را عهده دار می باشد.

۹- تحویل شده در مرز ... (محل تعیین شده برای تحویل در مرز)

Delivered At Frontier ... (Named Place of Delivery at Frontier)

"تحویل شده در مرز" به معنای آن است که تعهدات فروشنده زمانی به انجام می رسد که کالاها به مرز رسیده باشد. البته پیش از "مرز گمرکی" کشوری که در قرارداد فروش تعیین شده است. این اصطلاح اصولاً در موردی باید به کار رود که کالاها با راه آهن یا راه شوسه حمل می شود ولی می توان آن را بدون توجه به نوع طریق حمل نیز به کار برد.

۱۰- تحویل شده پس از پرداخت عوارض ... (محل مقصد در کشور وارد کننده تعیین شده است)

Delivered - Duty Paid ... (Named Place of Destination in the Country of Importation)

در حالی که اصطلاح "از محل کار" مسئولیت فروشنده را نشان می دهد اصطلاح "تحویل شده پس از پرداخت عوارض" اگر با واژه هایی دنبال شود محوطه کار خریدار را تعیین می کند حداکثر مسئولیت فروشنده را در بردارد یعنی نقطه مقابل

اصطلاح " تحویل شده پس از پرداخت عوارض " ممکن است صرفنظر از نحوه حمل و نقل بکار رود. اگر دو طرف مایل باشند که فروشنده کالاها را برای صادرات آماده سازد ولی برخی از هزینه هایی که به لحاظ واردات کالاها پیش می آید مجزا شود - مثلاً بر ارزش افزوده و یا مالیات های مشابه دیگر - این امر باید با اضافه کردن واژه هایی که موضوع را برساند مشخص شود (مثلاً به استثنای مالیات ها)

۱۱ - فوب فرودگاه ...

Fob Airport ... (Named Airport of Departure)

مقرراتی که ذیلماً برای تحویل کالاها طبق شرایط فوب از طریق حمل با هواپیما ذیلماً آمده است به دقت تدوین شده است تا کاربردهایی را که معمولاً در بازرگانی رعایت می شود منعکس سازد. توجه داده خواهد شد که "فوب" به درستی با معنای " تحویل روی وسیله حمل " در ارتباط با حمل و نقل هوایی نباید مفهوم ظاهر آن گرفته شود بلکه به این عنوان باید تلقی شود که واژه بعدی نقطه ای را مشخص می سازد که مسئولیت فروشنده در آن باشد پایان یابد.

۱۲ - حمل کننده آزاد .. (نقطه معین شده)

Free Carrier ... (Named Point)

این اصطلاح را برای آن اختیار کرده اند تا ضرورت های حمل و نقل مدرن را - به ویژه مانند حمل و نقل "ضد الگویی" از قبیل کانتینر یا " رول آن - رول آف " توسط تریلرها و فری ها جوابگو باشد. این ترتیب مبتنی بر همان اصول عمده ای است که در مورد فوب وجود دارد - به استثنای آن که فروشنده هر زمان که کالاها را در یدعامل حمل و نقل در نقطه تعیین شده قرار دهد تعهداتش به پایان می رسد اگر هیچ نقطه مشخصی را نتوان در زمان عقد قرارداد فروش متذکر شد دو طرف باید به حمل یا فاصله ای که در آنجا عامل حمل باید کالاها را به ید خود بگیرد اشاره کنند خطر آسیب یا از میان رفتن کالاها از آن زمان از فروشنده به خریدار منتقل می شود نه از زمانی که روی کشتی قرار گیرد. " حمل کننده " به معنای هر شخصی است که توسط او یا به نام او پیمان حمل کالاها از طریق جاده، خط آهن، هواپیما، راه دریا یا هر مجموعه مختلفی از این طریق منعقد شده باشد. هر زمان که فروشنده باید بارنامه یا راه نامه یا رسید حمل کننده را ارائه دهد بیدرنگ با ارائه چنان سندی که توسط شخصی که عنوان حمل کننده را داشته باشد صادر شده باشد وظیفه خود را انجام می دهد.

۱۳ - کرایه به حامل پرداخت شده ... (نقطه مقصد تعیین شده)

Freight Carriage Paid to ... (Named Point of Destination)

مانند سی اند اف " کرایه به حامل پرداخت شده ... " به معنای آن است که فروشنده کرایه را بابت حمل کالاها به مقصد تعیین شده می پردازد. به هر حال خطرات فقدان یا آسیب دیدن کالاها و نیز هر هزینه اضافی دیگر از لحظه ای که کالاها به ید نخستین حامل تحویل شد از فروشنده به خریدار منتقل می شود. نه زمانی که روی کشتی قرار گرفت. این رویه را می توان برای همه شکل های حمل و نقل از جمله عملیات با اشکال مختلف و کانتینر یا رول آن - آف و حمل و نقل توسط تریلرها و فری ها بکاربرد. زمانی که فروشنده باید یک بارنامه یا راهنامه یا رسید حمل کننده را تامین کند بلافاصله این تعهد را به جا می آورد. از طریق ارائه سندی که توسط شخصی که پیمان حمل را به مقصد تعیین شده امضاء کرده است صادر شده باشد.

۱۴ - کرایه و بیمه حمل و نقل به حامل پرداخت شده ... (نقطه مقصد تعیین شده)

Freight Carriage & Insurance Paid to ... (Named Point of Destination)

این اصطلاح مانند اصطلاح " کرایه به حامل پرداخت شده ... " است اما به اضافه آن که فروشنده باید بیمه حمل و نقل را در قبال خطر فقدان یا آسیب کالاها طی جریان حمل آن تامین کند. فروشنده با بیمه گر پیمان بیمه را منعقد می کند و حق بیمه را می پردازد.

BAF (Bunkering Adjustment Factor)

سورشارژ برای تعدیل نرخ سوخت است (چون نرخ سوخت متغیر است) لذا در زمان های مختلف بر حسب تغییر، ضریب محاسبه شده متغیری بر کرایه اضافه می گردد.

۱۶ - فله

Bulk

فله کالایی است که بدون هیچ گونه بسته بندی در کشتی وارد می گردد مانند غلات، سنگ آهن، سیمان، شکر، املاح معدنی مانند فسفات، ذغال و غیره

۱۷ -

CAF (Currency Adjustment Factory)

سورشارژ برای تعدیل نرخ ارز، چون نرخ برابری دلار به سایر ارزها به طوری روزانه در تغییر است لذا در زمان های مختلف بر حسب تغییرات روزانه، ضریب محاسبه شده متغیری بر کرایه اضافه می گردد.

۱۸ - قرارداد اجاره ای

Charter Party

قرارداد اجاره ای، چون بعضی از کشتی ها به صورت در بست اجاره می شوند لذا بر حسب شرایط اجاره قراردادهایی موجود است که چارتر پارتی نامیده می شود و کلیه تعهدات و اجاره دهنده با ذکر مشخصات کشتی در آن مندرج است.

۱۹ - دیسپاچ

Dispatch

پاداش مربوط به تخلیه و بارگیری قبل از انقضای موعد مقرر، معمولاً چون بر طبق شرایط کشتی های اجاره ای برای تخلیه و بارگیری حد نصابی خاص پیش بینی شده است لذا چنانچه بیشتر از میزان پیش بینی شده در قرارداد تخلیه و بارگیری انجام گیرد زمان تسریع به عنوان پاداش به طرف قرارداد پرداخت خواهد شد و اصطلاحاً دیسپاچ نامیده می شود.

۲۰ - دموراژ

Demurrage

هزینه معطلی کشتی، دموراژ نقطه مقابل دیسپاچ است بدین معنی که چنانچه حد نصاب بارگیری و تخلیه کمتر از میزان پیش بینی شده در قرارداد باشد زمان به عنوان جریمه از طرف صاحب کالا پرداخت خواهد شد که اصطلاحاً دموراژ نامیده می شود.

۲۱ - سورشارژ

Surcharge

اضافاتی که به کرایه تعلق می گیرد.

۲۲ -

LIFO (Liner in Free Out)

بارگیری به عهده کشتیرانی ولی تخلیه به عهده صاحب کالا است.

۲۳ -

FILO (Free In, Liner Out)

مخارج بارگیری به عهده صاحب کالا ولی هزینه تخلیه به عهده کشتیرانی است.

LILO(Liner In, Liner Out)

مخارج بارگیری و تخلیه به عهده کشتیرانی است.

FIO(Free In & Out)

مخارج بارگیری و تخلیه هر دو به عهده اجاره کننده و یا صاحب کالا می باشد.

۲۶- ظرفیت ناخالص کشتی*(GRT)*

این ظرفیت عبارت است از ظرفیت فضاهای موجود در کشتی که عبارتند از: انبارهای کالا، کلیه مخازن مربوط به سوخت و آب و غیره، موتورخانه، فضاهای مورد نیاز برای مسافری و خدمه و فضاهای بالای عرشه که قابلیت بارگیری بر روی آنها وجود دارد. این ظرفیت بر حسب فوت مکعب محاسبه و هر ۱۰۰ فوت مکعب برابر یک تن ظرفیت خالص کشتی است.

۲۷- ظرفیت خالص کشتی*(NRT)*

این ظرفیت در حقیقت همان ظرفیت ناخالص کشتی است. با توجه به این که فضاهای مربوط به خدمه و موتورخانه از آن کسر می گردد.

۲۸- ظرفیت بارگیری*(DWT)*

این ظرفیت عبارتست از میزان باری که در انبارهای کشتی و مخازن سوخت و آب و غیره می توان بارگیری نمود. همچنین این ظرفیت شامل وزن مسافری و خدمه سوار بر کشتی نیز می باشد. واحد اندازه گیری این ظرفیت تن می باشد.

۲۹- آبخور کشتی*(Draft)*

ارتفاعی که کشتی در حداکثر بارگیری به آب می نشیند را آبخور کشتی نامند.

۳۰- دوبه*(Barge)*

عبارتست از وسایل نقلیه آبی بزرگتر از قایق های معمولی که خود موتور ندارند، ولی به وسیله یدک برهای موتور دار کشیده می شوند. دوبه معمولترین وسیله نقلیه دریایی است که توسط آن عمل بارگیری یا تخلیه کالای کشتی های عظیم اقیانوس پیما که نمی توانند در کنار اسکله پهلو بگیرند و مجبور به توقف در لنگرگاه هستند صورت می گیرد.

۳۱- دوبه کاری*(Barging)*

در مواردی که کشتی در لنگرگاه توقف می کند و محموله آن به وسیله دوبه یا بارج به اسکله و ساحل حمل می شود، دوبه کاری انجام می گیرد.

۳۲- لنگرگاه*(Anchorage)*

در بنداری که اسکله کافی و مساعد برای پهلو گرفتن کشتی ها وجود ندارد، خواه از لحاظ ترافیک اسکله باشد یا به دلیل بزرگی کشتی، آبخور کافی در اسکله نباشد، کشتی در فاصله ای از اسکله لنگر می اندازد که از لحاظ عمق و محفوظ بودن از موج و طوفان مساعد باشد. در این مکان که لنگرگاه خوانده می شود، کشتی کالای خود را به دوبه تخلیه یا از آن

بارگیری می کند.

۳۳- ظرفیت اسمی

(Nominal Capacity)

اگر تمام عوامل ذیربط در جریان عبور کالا از بندر بدون وقفه و با حداکثر قدرت در طول یک شیفت کاری فعالیت نمایند، نتیجه کار برابر با ظرفیت اسمی خواهد بود یعنی به عبارت دیگر منظور از ظرفیت اسمی عبارت است از میزان عملکرد سیستم، در حالتی که بدون وقفه و با حداکثر قدرت به کار ادامه دهد.

۳۴- ظرفیت عملیاتی

(Operational Capacity)

ظرفیت عملیاتی یا عملکرد واقعی بندر عبارتست از جمع توان واقعی کلیه عوامل ذیربط در جریان عبور کالا از بندر که در یک شیفت کاری فعالیت می نمایند.

۳۵- اسکله

(Berth)

پلی است که در بندرگاه از خشکی به طرف آب دریا یا رودخانه قابل کشتیرانی پیش می رود و کشتی ها را برای تخلیه محموله و یا بارگیری به آن می بندند.

۳۶- تاسیسات بندری

(Port Facilities)

به مجموعه اماکنی از قبیل انبارهای مسقف، محوطه های روباز، سیلوها، سردخانه ها، جهت دپوی کالا و ساختمان اداری جهت انجام امور بندری و کشتیرانی و گمرک و صاحبان کالا، تاسیسات بندری گویند.

۳۷- تجهیزات بندری

(Port Equipment)

به کلیه وسایلی اطلاق می شود که جهت تخلیه و بارگیری کالا به کار گرفته می شود اطلاق می شود این تجهیزات عبارتند از: جرثقیل ساحلی و موبیل - جرثقیل کانتینر، استرادل کاریر، تاپ لیفت تراک - برج تخلیه غلات و کیسه همراه با تسمه و نقاله جهت انتقال کالا به انبارها و سیلوها - لیفت تراک - انواع کشنده از قبیل تراکتور، کامیون، تگ ماستر (نوعی کشنده است که دارای اسب و تریلی است)

۳۸- استاندارد جهانی تخلیه کشتیها

مقادیر ذیل به طور معمول در سطح جهانی برای تخلیه کشتی ها در هر روز تعیین گردیده است که مازاد بر آن منجر به دیسپاچ و کاهش از آن منجر به دموراژ می گردد.

الف) کالاهای عمومی (جنرال کارگو) ۵۰۰۰-۱۰۰۰ تن در روز که میزان تخلیه آن دقیقاً بستگی به نوع بسته بندی کالا دارد.

ب) کالاهای فله تا ۲۰،۰۰۰ تن در روز

ج) کالاهای کانتینری، ۲ الی ۳ دقیقه یک کانتینر به وسیله جرثقیل کانتینر تخلیه می گردد.

د) کالاهای کیسه ای تا ۵۰۰۰ تن در روز

۳۹- انتظار نوبت در لنگرگاه

Waiting Time

مدت زمان توقف کشتی از لحظه ورود به لنگرگاه تا لحظه پهلوگیری به اسکله را از زمان انتظار نوبت کشتی در لنگرگاه گویند. یعنی در واقع زمان انتظار، کل زمان بین لحظه ورود کشتی به لنگرگاه و لحظه پهلوگیری است.

Service Time

مدت زمانی را که کشتی در پای اسکله قرار می گیرد تا محموله آن تخلیه یا بارگیری شود. یعنی در واقع بین پهلوگیری و خروج از بندر. لازم به توضیح است که در زمان توقف در پای اسکله، ممکن است کشتی بنا به عللی قادر به تخلیه و یا بارگیری نباشد، ولی در هر صورت این مدت جز زمان توقف پای اسکله محسوب می شود.

۴۱- زمان توقف در بندر

Turn-Round Time

کل زمان بین لحظه ورود کشتی به لنگرگاه و خروج آن از بندر را زمان توقف در بندر گویند.

۴۲- پرفرما

(Performa)

سیاهه خرید است که فروشنده از مبداء به عنوان پیشنهاد فروش با تعیین ارزش و شرایط فروش صادر می کند. این سیاهه قبل از سفارش کالا باید به تایید مراکز ذیصلاح مربوطه برسد. پرفرما را پیش فاکتور نیز می گویند.

۴۳- کشتی های بدون خط سیر منظم یا ترامپ

(Tramp)

ترامپ، یک نوع کشتی باری است که در مسیر منظمی فعالیت نمی کند و محموله را به هر نقطه ای که صاحب کالا بخواهد حمل می نماید. کشتی ترامپ را برای هر نوع محموله ای اجاره می کنند. ساختمان این کشتی ها دارای طرح به خصوصی نبوده و به همه نقاط جهان محموله قبول می کنند در تکمیل تعریف فوق باید اضافه کرد که کشتی های ترامپ، محصولات مشابه و همگون از قبیل: گندم، جو، ذرت، سویا، ذغال سنگ، پودر سنگ آهن، پودر آلومینیم، کود شیمیایی، شکر و غیره را تحت شرایط چارترینگ حمل می کنند. نرخ و کرایه حمل در رابطه با شرایط عرضه و تقاضا تعیین می گردد.

قانون تردد

برگه پروانه تردد برای وسائط نقلیه باری و مسافری خارجی ترانزیتی از خاک جمهوری اسلامی ایران از طرف سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور به منظور کنترل حرکت وسائط نقلیه ترانزیتی در مسیر تعیین شده صادر می گردد. مدت سفر تعیین شده در پروانه می بایست از سوی راننده رعایت گردد. در شبانه روز بیش از ده ساعت رانندگی برای وسیله نقلیه با یک راننده ممنوع می باشد. توقف در مقابل پاسگاه های پلیس راه جهت کنترل پروانه الزامی است. هر گونه جریمه رانندگی توسط افسر مربوطه در پشت برگه پروانه تردد در محل مورد نظر ذکر می شود. و رانندگان موظفند قبل از خروج از مرز کلیه جرائم رانندگی ناشی از تخلفات را به بانک پرداخته و رسید آن را هنگام خروج از مرز به مقامات ارائه دهند.

پروانه تردد برای تمامی وسائط نقلیه باری و مسافری خارجی ترانزیتی صادر می گردد. ولی پروانه عبور تنها برای وسائط نقلیه حامل بارهای ترافیکی از طرف سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور صادر می گردد.

قانون تردد تحت عنوان مابه التفاوت سوخت از وسائط نقلیه باری و مسافری بر اساس مسیر تردد و محل ثبت کامیون (ملیت و وسیله نقلیه) اخذ می گردد.

لازم به ذکر است که برخی از وسائط نقلیه ترانزیتی از خاک جمهوری اسلامی ایران بر اساس توافق طرفین با برخی از کشورها مشمول معافیت و یا کاهش هزینه قانون تردد می گردند. همچون وسائط نقلیه حامل حجاج جمهوری خودمختار داغستان که معاف از پرداخت هزینه مذکور می باشند.

قانون تن به کیلومتر از وسائط باری ایرانی حامل کالاهای ترانزیتی بر اساس مسیر تردد و تناژ محاسبه و اخذ می گردد. لازم به ذکر است که تمامی کامیون های ایرانی به مقصد مناطق ویژه اقتصادی و ترانزیتی نیز همچون ناوگان ترانزیتی ایرانی مشمول قانون تن به کیلومتر می باشند. تمامی مباحث مذکور شامل محمولات ریلی نیز می گردد.

۱- قانون تردد تحت عنوان مابه التفاوت سوخت از وسائط نقلیه باری و مسافری خارجی بر اساس مسیر تردد و ملیت وسیله محاسبه و به حساب ۹۲۰۵۹ خزانه نزد بانک ملی واریز می گردد.

۲- قانون تن به کیلومتر از وسائط نقلیه باری ایرانی حامل کالای ترانزیتی بر اساس مسیر تردد و تناژ کالا محاسبه و به حساب ۹۲۰۶۵ خزانه نزد بانک ملی واریز می گردد.

۳- اضافه تناژ مسافت طی شده توسط ناوگان ایرانی و خارجی پس از محاسبه مسافت و تناژ اضافی به حساب ۹۱۷۵۳ سازمان نزد بانک ملی واریز می گردد.

۴- پروانه ترافیک برای وسائط نقلیه باری ایرانی و خارجی پس از محاسبه مسیر طی شده به حساب ۹۱۷۵۳ سازمان نزد بانک ملی واریز می گردد.

- 1) The law of trafficking on the basis of the differential cost of the fuel for load - carrying as well as passenger - carrying vehicles is calculated according to the distance carried and will be paid to account number 92059 of Bank Melli Iran .
- 2) The law of ton - kilometer on Iranian load - carrying trucks which carry transit goods will be applied and calculated according to the distance carried and the weight of the goods and will be paid to treasury account number 92065.
- 3) The cost for added tonnage of the carried distance by the Iranian and foreign parts will be paid to account number 91753 Bank Melli Iran.
- 4) The cost for trafficking permit for Iranian and foreign load carrying vehicles after calculating the distance carried will be paid to account number 91753 of Bank Melli Iran .

1 - Yüük ve yolcu taşıyan araçların kaydedildiği ülke ve İRAN arasında var olan akar yakıt (MAZOT ve BENZİN) fiyat farkı nedeniyle karayolları adına alınan masraflar güzergah uzunluğu ile muhasebe edilip İRAN MİLLİ BANKASI nezdinde 92059 Nolu hazine hesabına yatırılır .

2 - İRAN'li tranzit nakliyeciler araçlardan yükün tonajı ve güzergahın mesafesi ile muhasebe olunan masraflar İRAN MİLLİ BANKASI nezdinde 92065 Nolu hazine hesabına yatırılır .

3 - Fazla tonaj nedeniyle iranlı ve yabancı araçlardan alınan masraflar İRAN MİLLİ BANKASI nezdinde 91753 karayollarına ait hesaba yatırılır .

4 - İRAN'li ve yabancı yük taşıyan nakliyeciler araçlara güzergahın mesafesi ile muhasebe olunan trafik kağıdına ait masraflar İRAN MİLLİ BANKASI nezdinde 91753 Nolu karayollarına ait hesaba yatırılır .

اندازه های استاندارد برای کامیون ها از نظر طول و عرض و ارتفاع

نوع وسیله	تریلی	کامیون با یدک	کامیون
طول کل	16/50	18/35	12
عرض	2/60	2/60	2/60
ارتفاع	4/50	4/50	4/50

عدول از این اندازه ها شامل مقررات تردد ترافیکی بوده و بایستی پروانه عبور ترافیکی اخذ شود.

اصطلاحات و مفاهیم تجاری

اسنادی که برای اخذ مجوز موقت معاف از حقوق گمرکی کالاها یا خاص در کشورهایی که کنوانسیون ATA را امضاء کرده اند. طبق کنوانسیون ATA، مسافران تجاری و حرفه ای می توانند نمونه های تجاری کالا، لوازم تجاری، مطالب مربوط به آگهی های تجاری، تجهیزات فیلم برداری، سمعی - بصری، پزشکی، علمی یا دیگر تجهیزات حرفه ای را بدون پرداخت عوارض گمرکی، پرداخت مالیات یا سپردن وثیقه در مرز کشورهایی که از آنها دیدن می کنند، به صورت موقت وارد کشورهای عضو کنوانسیون نمایند. این دفترچه ها (کارنه ها) ۱۲ ماه اعتبار دارند.

پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد

CPT (پرداخت کرایه حمل کالا تا مقصد) و CIP (پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا مقصد) می باشد. این اصطلاحات که به ترتیب برای CFR (قیمت کالا و کرایه حمل تا بندر مقصد) و CIF (قیمت کالا و بیمه و کرایه تا بندر مقصد) استفاده می شود. در مواردی که کار می روند که برای ارسال محموله از حمل و نقل دریایی استفاده نمی شود.

پرداخت وجه در برابر سند

اصطلاحاً به وجهی اطلاق می شود که هنگام ارائه بارنامه پرداخت می گردد.

پرداخت بعد از ارسال (CDO)

CDO به مفهوم وجهی است که به محض ارسال کالا پرداخت می گردد.

پرداخت هنگام سفارش (CWO)

CWO نوعی تادیه است که خریدار آن را هنگام سفارش کالا پرداخت می کند.

بازار مشترک مرکزی آمریکا

نخستین گام های تاسیس بازار مشترک آمریکا (CACM) با کمک سازمان ایالت های مرکزی آمریکا در سال ۱۹۶۰ برداشته شد. پروژه تغییر ساختار شرکت در سال ۱۹۷۳ انجام شد. اعضای این بازار شامل هندوراس، گواتمالا، السالوادور، نیکاراگوا و کاستاریکا بودند. تا پایان سال ۱۹۹۲ این بازار کلیه محصولات را که در این منطقه خرید و فروش می شوند. در بر خواهد گرفت. گام بعدی در خصوص ادغام منطقه ای ایجاد تعرفه های مشترک خارجی خواهد بود.

CACM به منظور تلفیق اقتصادی با بانک مرکزی آمریکا در ارتباط می باشد. ستاد مرکزی این تشکیلات در شهر گواتمالا واقع در کشور گواتمالاست.

انجمن مرکزی تجارت آزاد اروپا

CEFTA یک قرارداد تجاری بین کشورهای لهستان، جمهوری چک، اسلواکی و مجارستان است که فعالیت آن تا حدودی با انجمن تجارت آزاد اروپا موازی است.

گواهی بازرسی

سندی است که گواهی می کند کالای تجاری (مانند کالای مصرفی) قبل از بارگیری در شرایط مطلوبی بوده است. بازرسی قبل از بارگیری جهت واردات کالا به بسیاری از کشورهای در حال توسعه ضروری است.

گواهی تولید

سندی است که اغلب محضری بوده و طبق آن تولید کننده کالا تضمین می نماید که "فرایند تولید" کامل شده و هم اکنون محصول در اختیار خریدار است.

اتاق پایاپای

عوارض و مالیات ها از طریق دفتر تهاتر (اتاق پایاپای) خودکار در ضمن دریافت خودکار نیاز شرکت های وارد کننده را نیز از طریق پذیرش انتقال وجوه الکترونیکی برای صورتحساب های مالیاتی به تعویق افتاده و ارائه رسید پرداخت های الکترونیکی از عملیات های لاک باکس برای صورتحساب های گمرکی و حق الزحمه ها برآورده می سازد.

فاکتور تجاری

فاکتور تجاری صورتحسابی است که فروشنده کالا برای خریدار صادر می کند. اغلب دولت ها این فاکتورها را برای تعیین ارزش واقعی کالاها جهت ارزیابی عوارض گمرکی به کار می برند. در موارد دیگر این فاکتورها برای تهیه مدارک کنسولی مورد استفاده قرار می گیرد. دولت هایی که اینگونه فاکتورها را مورد استفاده قرار می دهند، اغلب فرم، محتوا، تعداد نسخه ها، زبانهای مورد استفاده و دیگر ویژگی های آن را نیز مشخص می کند.

خطرات تجاری

در خصوص تضمین های "اکس ایمینک" خطرات اقتصادی در برگیرنده وجوهی است که به دلایلی غیر از خطرات سیاسی تصریح شده، پرداخت نمی شود. به عنوان مثال می توان به ورشکستگی و عدم پرداخت های طولانی اشاره کرد.

معاهده تجاری

توافقی است بین دو یا چند کشور که مبین شرایطی است که این کشورها می توانند مطابق آن با هم مبادلات تجاری داشته باشند. این معاهده مواردی مانند حق (انحصاری) تعرفه ها، شرایط تملک کالا، روش های حل و فصل و رسیدگی به

شکایات / خسارات را در بر می گیرد.

کمیته تحقق توافقنامه های صنعت نساجی

CITA یک کمیته تلفیقی است که ریاست آن برعهده دایره تجاری است. این دایره، حقوق ایالات متحده آمریکا را تحت توافقنامه چند جانبه اعمال می کند. CITA بیانگر " لزوم " مشاوره هنگام واردات محصولات خاص نساجی از کشورهای خاص است که بازار داخلی آن محصول را در ایالات متحده دچار اختلال می کند. دیگر نهادهای عضو شامل اداره کار، دولت، خزانه داری و نمایندگان تجاری ایالات متحده می باشند.

بازار مشترک

بازار مشترک (که در تقابل با مناطق آزاد تجاری است) دارای یک سری تعرفه های مشترک خارجی است و می تواند در میان کشورهای ذینفع امکان جابجایی نیروی کار و اجرای سیاست های مشترک اقتصادی را فراهم نماید. اتحادیه اروپا برجسته ترین نمونه بازار مشترک است.

کنفرانس های امنیتی و همکاری در اروپا

CSCE در سال ۱۹۹۱ به عنوان جایگزین بلوک شرق با هدف کمک های دو جانبه اقتصادی تشکیل شد. وظیفه CSCE رسیدگی به تعرفه های مازاد، سهمیه ها و ایجاد ارتباط با دیگر سازمان هاست.

اعتبار اسنادی موفق

اعتبار اسنادی یا اعتبارنامه توسط یک بانک خارجی صادر می شود که اعتبار این بانک باید مورد تایید بانک مرکزی باشد. یک صادر کننده که شرایط پرداخت وی توسط اعتبار اسنادی تضمین شده باشد، حتی در صورت قصور بانک یا خریدار خارجی از دریافت پول خود مطمئن خواهد بود.

گواهی مبداء

برخی کشورها خواستار اظهاریه امضاء شده ای هستند که از بیانگر مبداء کالای صادر شده می باشد. چنین گواهینامه هایی معمولاً از طریق یک سازمان نیمه رسمی مانند اتاق بازرگانی محلی صادر می شوند. در برخی موارد حتی در صورتی که فاکتور تجاری حاوی اطلاعات لازم باشد، این گواهینامه ها مورد نیاز خواهند بود.

کیبول

کیبول یک شرکت مختلط کره ای است که ویژگی آن ارتباطات عمیق خانوادگی، مدیریت اقتدارگرا و تصمیم گیری متمرکز است. این شرکت حاکم بر اقتصاد کره بوده است. این رشد به دلیل تصاحب موقعیت انحصاری ژاپن در کره بعد از جنگ جهانی دوم بود. دولت کره با فراهم ساختن مشوق های مالی و کاهش مالیات، بر تغییر ساختار اقتصادی و صادرات اصرار ورزید که این امر موجب حمایت مداوم از رشد این شرکت در سال های دهه ۷۰ و ۸۰ میلادی شد. در سال ۱۹۸۸، بازده ۳۰ کیبول بزرگ تقریباً ۹۵٪ از تولید ناخالص ملی کره را تشکیل می داد.

CEA یک منبع غیر رسمی برای ادغام اقتصادی "چین جنوبی" با هنگ کنگ و تایوان بوده است که بدون نیل به هیچ گونه "توافقی" پیش رفته است. عبارت "چین بزرگتر" نیز در این مورد به کار می رود.

"گروه یا نوع" کالای تجاری

اصطلاحی است که برای تعریف فرصت های سرمایه گذاری ضد دامپینگ به کار می رود. از جمله مواردی که در زمره "گروه یا نوع" کالاهای تجاری قرار می گیرد، کالاهایی است که در بازار داخلی عرضه شده و "همانند و مشابه" کالای درخواستی است " کالای مشابه کالایی است که از لحاظ ویژگی های فیزیکی همانند یا شبیه کالای درخواستی می باشد.

پیش نویس ساده

پیش نویسی است که سندی به آن الصاق نشده باشد.

CIF

اصطلاحی مربوط به قیمت است که در عرف تجارت بین الملل استفاده می شود و به مفهوم قیمت پیشنهادی است که شامل قیمت کالا و هزینه بیمه است که خطرات احتمالی برای کالا در طول حمل و نقل و هزینه های مربوط به حمل و نقل را در بر می گیرد. معمولاً هزینه بیمه با توجه به مقصد و وسیله حمل و نقل (یعنی هوایی، دریایی و غیره) تعیین می گردد. (به عنوان مثال فرودگاه اساکا CIF)

مدارک وصول

کلیه مدارکی که (فاکتورها، بارنامه یا بارنامه هوایی و غیره) است که به منظور وصول هزینه مربوط به حمل و نقل به خریدار تسلیم می شود.

سیستم وصول

سیستم وصول که بخشی از سیستم تجاری خودکار گمرکی است، مسول کنترل میلیارد ها دلار پرداخت و میلیونها دلار بازپرداخت است که گمرک هر ساله به ترتیب جمع آوری کرده و پردازش می کند.

مستدعی است؛ نظر، پیشنهاد و انتقاد خود را در رابطه با این مقاله با نگارنده در میان بگذارید.

info@shafizadeh.net & shafizadeh_f@yahoo.com

➤ عنوان مقاله: قوانین و مفاهیم حمل و نقل و تجارت بین الملل

➤ تهیه و تنظیم: صمد شفیع زاده