

الجزء الثاني

المعاهدات والاتفاقيات الدولية المرتبطة بالنقل البري عبر الحدود الدولية

- الفصل الأول** : اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 (الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع) بموجب بطاقة النقل البري الدولي TIR.
- الفصل الثاني** : المعاهدات الدولية المتعلقة بالمعاملة الجمركية للحاويات ومجمعات الحاويات.
- الفصل الثالث** : دراسة تحليلية لمعاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق (CMR) لعام 1956.
- الفصل الرابع** : المعاهدة الدولية بشأن ترميم الرقابة الحدودية على السلع.
- الفصل الخامس** : دراسة تحليلية لاتفاقية النقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف وكذلك المعدات الخاصة المستخدمة في هذا النقل (ATP) وفقاً لآخر التعديلات.
- الفصل السادس** : معاهدة بشأن المسؤولية المدنية عن الخسائر الناجمة خلال نقل السلع الخطرة على الطرق والسكك الحديدية والوحدات الملاحية (CRTD).
- الفصل السابع** : الاتفاقية الأوروبية الخاصة بتشغيل أطقم قيادة المركبات في مجال النقل البري الدولي (AETR).

الفصل الأول

اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975
(الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع)
بموجب بطاقة النقل البري الدولي TIR

الفصل الأول

اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 (الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع) بموجب بطاقة النقل البري الدولي TIR

1/1 مَقْدَمَةٌ :

تعد اتفاقية التير (TIR) من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر (TRANSIT) على شبكات الطرق، كما تقوم هذه الاتفاقية (TIR) على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975.

ويتولى الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) الإشراف على اتفاقية (TIR) نيابة عن الأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE) وقد أصبح عدد الدول المنضمة إلى الاتفاقية 64 دولة من بينها المجموعة الأوروبية وتغطي أوروبا بأكملها، وتمتد الاتفاقية لتغطي شمال أفريقيا والشرقين الأدنى والأوسط، ومن أطراف المعاهدة أيضاً الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وكذلك شيلي وأرجواي في أمريكا الجنوبية. كذلك هناك 6 دول عربية منضمة إلى هذه الاتفاقية هي : الأردن - لبنان - الكويت - المغرب - تونس - وسورية التي انضمت منذ عام 2001.

وتتيح اتفاقية (TIR) نقل البضائع على الطرق دولياً من مكتب جمركي في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول بدون أي إجراءات جمركية حدودية لمراجعة البضائع المنقولة. وبالطبع فإن الأمر يتطلب بعض الإجراءات التحفظية مثل استخدام أختام جمركية مؤمنة وتحديد مواصفات صندوق (أو غرفة) تحميل البضائع أو الحاوية الناقلة بما يمنع تهريب البضائع وذلك في إطار ضمانات مالية دولية لتغطية أي مستحقات ضرائبية قد تنتج عن مخالفات جمركية خلال رحلة البضائع عبر أراضي الدول من جراء أعمال التهريب أو ما شابه. ويهدف النظام بصفة عامة إلى تسهيل - بأقصى درجة ممكنة - حركة نقل البضائع في التجارة الدولية مع التكفل بتوفير متطلبات الأمن الجمركي والضمانات لصالح بلدان المرور العابر.

1/2 متن اتفاقية النقل البري الدولي 1975 (TIR) :

طبقاً للنص الكامل لاتفاقية النقل البري الدولي (1975) والتعديلات التي أدخلت عليها حتى 17 أغسطس 1999 فإن الاتفاقية تتضمن :

- تتكون الاتفاقية من 7 فصول ترد في 64 مادة ومعها 9 مرفقات كما وصلت أعداد القرارات في عام 1995 إلى 49 قراراً (اللجنة الإدارية) بالإضافة إلى مجموعة من التوصيات.
- تتضمن الاتفاقية العديد من المذكرات التفسيرية ولا تتضمن هذه التفسيرات أي تعديل لأحكام الاتفاقية أو نصوص مرفقاتها بل تقتصر على جعل محتوياتها ومعناها ونطاقها أكثر دقة ووضوحاً – ومن ثم فإن المذكرات التفسيرية تتيح وسيلة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية ومرفقاتها لكي تأخذ في الحسبان التطور التكنولوجي والمتغيرات الاقتصادية.
- أما التعليقات الواردة في كتيب النقل البري الدولي فهي ليست ملزمة قانوناً للأطراف المتعاقدة إلا أنها ذات أهمية فيما يتعلق بتفسير الاتفاقية وتنسيقها وتطبيقها.

مرفقات الاتفاقية :

هناك 9 مرفقات للاتفاقية على النحو التالي :

- المرفق (1) : نموذج بطاقة النقل البري الدولي.
- المرفق (2) : لائحة بشأن الشروط التقنية القابلة للتطبيق على المركبات البرية التي يمكن قبولها لتقوم بالنقل الدولي بموجب أختام جمركية مع بعض الرسوم التوضيحية لهذا المرفق.
- المرفق (3) : الإجراءات المقررة للتصديق على المركبات البرية المتمثلة للشروط التقنية المبينة بوضوح في اللائحة الواردة في المرفق 2.
- المرفق (4) : الشهادة النموذجية للتصديق على مركبة برية.
- المرفق (5) : لوحات النقل البري الدولي.
- المرفق (6) : المذكرات التفسيرية والأشكال.

- المرفق (7) : ويتعلق بالتصديق على الحاويات ويتضمن ثلاثة أجزاء : الأول للأشكال والرسوم البيانية، والثاني للتذييلات، والثالث للمذكرات التفسيرية وأشكال توضيحية مع رسم بياني.
- المرفق (8) : تشكيل ومهام اللجنة الإدارية والمجلس التنفيذي للنقل البري الدولي والنظام الداخلي لكل منهما.
- المرفق (9) : وسائل الوصول إلى نظام النقل البري الدولي.

1/3 المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام TIR :

يقوم هذا النظام على خمس ركائز أساسية هي :

- نقل البضائع في حاويات مغلقة أو مختومة أو في صناديق مخصصة لنقل البضائع وفي الشاحنات المعتمدة من قبل سلطات الجمارك.
- الاعتراف الدولي بأعمال التفتيش التي تقوم بها سلطات الجمارك المعنية في كل من نقطتي القيام والوصول والذي يعني من الناحية العملية عدم القيام بأية أعمال إضافية للتفتيش.
- سلسلة من الضمانات الدولية لصالح إيرادات الجمارك في الدولة لتأمين أية خسائر جمركية محتملة في حالة حدوث أية مخالفات داخل الدولة في النواحي الإجرائية الخاصة لتطبيق نظام TIR.
- ينبغي أن تكون البضائع مصحوبة ببطاقة نقل بري دولي مقبولة دولياً ومستعملة في بلد المغادرة وتعمل بمثابة وثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة وبلدان العبور وبلدان المقصد.
- النفاذ إلى إجراءات النقل البري الدولي المتاحة أمام :
 - الجمعيات الوطنية من أجل إصدار بطاقات النقل البري الدولي.
 - الأشخاص الطبيعيين والقانونيين من أجل استخدام النقل البري الدولي وتلتزم السلطات الوطنية المختصة بالترخيص لكل منهما.

1/4 المزايا التي يتيحها النظام :

يقدم هذا النظام TIR العديد من المزايا إلى الطرفين الرئيسيين المرتبطين بحركة التجارة الدولية وهما الإدارات الجمركية المعنية والمشتغلين بالنقل، هذا إضافة إلى ما لهذه التسهيلات من آثار مباشرة على نمو التجارة الدولية ذاتها.
وفيما يلي نوضح بعض هذه المزايا بالنسبة للطرفين الرئيسيين :

أولاً - الإدارات الجمركية في منافذ العبور :

- يقلل بدرجة كبيرة من الاشتراطات الوطنية لإجراءات المرور العابر ويتفادى في ذات الوقت الحاجة إلى التفتيش المادي (باهظ التكاليف من حيث القوى العاملة والمراقبة) عدا فحص الأختام والحالة الخارجية لحاوية الشحن أو صندوق النقل.
- الاستغناء عن تطبيق ضمانات ونظم توثيق وطنية.
- هناك وثيقة مرور عابر واحدة (هي بطاقة النقل البري الدولي) مما يعني الإقلال من مخاطر تقديم معلومات غير صحيحة إلى الإدارات الجمركية فيما يخص المرور العابر الدولي.

ثانياً - صناعة النقل :

- مرور البضائع عبر الحدود الوطنية لمختلف الدول بأدنى حد ممكن من تدخل الإدارات الجمركية.
- الإقلال من التأخير في المرور العابر للمراكز الحدودية الجمركية.
- تحقيق وفورات لا يستهان بها في إجمالي تكاليف النقل.
- العمل على وصول البضائع في الوقت المحدد وبأقل تلفيات.
- التطبيق واسع النطاق لنقل البضائع بالحاويات.
- إعطاء المرونة الكافية للمصدرين لاختيار الأسلوب الأمثل لنقل بضائعهم.

ثالثاً - مزايا أخرى :

- بالنسبة للتجارة الدولية : يسمح بانتقال البضائع معفاة من أي قيود جمركية بين بلدين أو أكثر تختلف في أنظمتها الجمركية.

- بالنسبة لعمليات النقل : يمكن الشاحنة من إعداد المكان الملائم للإشراف الجمركي في بلد القيام كما يمكنه أيضاً من عبور الحدود المتتالية وإتمام الإجراءات الجمركية المطلوبة في أسرع وقت ممكن.
- بالنسبة للسلطات الجمركية : الضمانات الكافية للحصول على مستحقاتها في حالة حدوث أي تهريب للبضائع أثناء عبورها لأراضي الدول. بما يصل إلى 50 ألف دولار بالنسبة للبضائع العامة ، 200 ألف دولار للتبغ أو الكحوليات.

وقد أدى هذا النظام إلى زيادة جوهرية في كفاءة النقل البري عبر أوروبا ومن أوروبا إلى تركيا وإيران وشمال أفريقيا والشرق الأوسط وقد زاد عدد الرحلات التي تتم بنظام TIR حتى بلغ (207) مليون رحلة في عام 1997 وتصل نسبة البضائع التي تتم بنظام TIR إلى حوالي 80 في المائة من إجمالي حركة نقل البضائع العابرة للحدود في وسط أوروبا – وتعتبر تركيا من أنشط الدول في هذا المجال وتصل أعداد البطاقات التي تصدر لها ما يقرب من 1000 بطاقة يومياً تقوم بنقل حوالي 9 مليون طن سنوياً إلى مختلف الدول بخلاف تلك التي لها حدود مباشرة مع تركيا.

كما أنشأت ممرات (Corridors) جمركية خاصة تغطي كافة دول الاتفاقية على طول المحاور المهمة للنقل داخل أوروبا وأدخلت بها بنية تحتية وأنظمة إدارية تتناسب مع أغراض الشاحنات الفارغة بحيث لا يستغرق عبورها أكثر من 15 دقيقة، إضافة إلى التعاون المستمر بين مختلف الإدارات الجمركية المعنية وبالذات في مجال تبادل المعلومات باستخدام أحدث التكنولوجيا المتوافرة.

1/5 الاشتراطات الخاصة بالشاحنات البرية والحاويات :

تعتبر الشاحنة المؤمنة جمركياً المحور الرئيسي في نجاح نظام النقل TIR حيث إن الأهمية الكبرى التي تعول عليها الإدارات الجمركية هو ضمان مرور البضائع دون عبث أو تهريب جزئي أو كلي لمحتويات الشاحنة، إضافة إلى عدم استخدام جسم الشاحنة ذاته (Body كغطاء للتهريب، ومن ثم فإن أحد الاشتراطات الأساسية لهذا النظام أن تكون المقطورات المحمل فيها البضائع العابرة مشيدة بحيث لا يمكن النفاذ إلى داخلها حينما تكون محملة ومؤمنة بختم جمركي، وأن أي تلاعب بها سيكون مرئياً بوضوح. ومن هنا فقد تم وضع

معايير أساسية لبناء كل الشاحنات والمقطورات لا بد من استيفائها حتى يتم اعتماد وحدة النقل من الناحية الجمركية للقيام بهذه المهام (تتضمن الاتفاقية تفاصيل فنية لكافة مكونات الشاحنات والمقطورات والحاويات التي يتم اعتمادها جمركياً لهذه الأغراض).

وبناءً على هذا فقد اشترطت الاتفاقية وجود "سلطات الموافقة أو التفتيش الوطنية" التي يتعين إنشاؤها لإعطاء شهادات الصلاحية لوحدة النقل. وفي حالة ظهور أي مشكلة أمام تلك السلطات أو تشككها في أي من المكونات الخاصة بالشاحنات فمن الممكن الرجوع إلى السلطات الأعلى (في النظام الإداري للاتفاقية أعلى سلطة هي اللجنة الإدارية) لإبداء الرأي، ومن ثم فإن الأمر يستلزم إدخال التعديلات المطلوبة التي قد تراها السلطة العليا.

1/6 نظام الضمان الدولي :

تعتبر الضمانات المالية – بالنسبة للإدارات الجمركية المعنية – المحور الرئيسي للعمل بهذه الاتفاقية حيث إنه بغير تلك الضمانات فإنه من المستحيل أن تغامر تلك الإدارات بقبول أي تنازلات في هذا الشأن وبالذات بالنسبة لتلك الدول التي تمثل الإيرادات الجمركية عنصراً مهماً في الإيرادات العامة للدولة ، ويقوم نظام TIR على أساس وجود "جمعية وطنية خاصة" وهذه الجمعية ممثلة لمصالح : المشغلين (شركات – مؤسسات – أفراد) في كل بلد على حدة، وهذه الجمعية مفوضة من الإدارة الجمركية في ذات البلد – وعليها القيام داخل ذلك البلد بتسديد أية رسوم أو ضرائب قد تكون مستحقة السداد في حالة أية مخالفات تحدث في سير عملية النقل البري الدولي العابر، وبالتالي فإن هذه الجمعية تضمن تسديد الرسوم والضرائب الخاصة بالناقلات الوطنية والأجنبية بموجب بطاقات النقل البري الدولي الصادرة من هذه الجمعية الوطنية الضامنة أو من جمعية مماثلة في بلد آخر وذلك أثناء قيامها بالنقل العابر داخل حدود البلد.

ومن ثم فإن الجمعيات الوطنية الضامنة تشكل جميعها سلسلة ضمان تربط بين جميع بلدان النقل البري الدولي. ويتولى الاتحاد الدولي للنقل البري IRU ، وهو منظمة غير حكومية تمثل مصالح الهيئات المتعددة بالنقل البري الدولي على نطاق عالمي، إدارة سلسلة الضمان المذكورة.

وفي حالة حدوث المخالفات نجد أن الاتفاقية تنص على الإجراءات الآتية :

- على السلطات الجمركية قبل مطالبة الجمعية الضامنة أن تسعى للحصول على تسديد المبالغ المستحقة من الشخص المسئول قانوناً بصفة مباشرة.
 - إذا كان من المحتم تطبيق الضمان فعلى السلطات الجمركية أن تتقدم إلى الجمعية الوطنية الضامنة في البلد الذي حدثت فيه المخالفة للوصول إلى تسوية هذه المسألة داخل البلد.
 - يجوز للجمعية الوطنية الضامنة أن تتقدم عن طريق سلسلة الضمان الدولية بطلب لاسترداد النفقات التي دفعتها.
- وكما سبق أن أوضحنا فإن الحد الأقصى للتعويض هو مبلغ 50.000 دولار أمريكي عن كل بطاقة نقل دولي، ويصل إلى 200 ألف دولار في حالة التبغ والكحوليات.

1/7 بطاقة النقل البري الدولي :

الاتحاد الدولي للنقل البري IRU هو الجهة الوحيدة المفوضة مركزياً لطبع وتوزيع بطاقات النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية الضامنة بموجب الشروط التعاقدية بينها وبين الاتحاد والتي تقوم بمعرفتها بإصدار بطاقات النقل البري على الشاحنات وفقاً للالتزام الموقع بين الناقل والجمعية الوطنية.

وتتضمن البطاقة قسائم يتم استخدامها لمعرفة إدارات الجمارك المعنية وهذه تحمل أسماء وأختاماً وتوقيعات المنظمة الدولية، كما تشير أيضاً إلى الجمعية التي أصدرتها وذلك ضماناً لمستحقاتها.

1/8 الاعتراف الدولي بتدابير المراقبة الجمركية :

يعد مبدأ الاعتراف المتبادل بالإجراءات الجمركية التي تتم في مركز المغادرة أحد ركائز اتفاقية TIR . ومن ثم فإن البضائع المنقولة في وسائل شحن مختومة بأختام جمركية سليمة لا تخضع – بصفة عامة إلا في حالة الشك – للفحص في المكاتب الجمركية الأخرى في رحلة العبور لحين وصولها إلى بلد المقصد. ومن ثم فإنه فقط في الحالات الاستثنائية إذا ما كان هناك اشتباه يتم إعادة الفحص الجمركي.

وهذا يعني أن الفحص الجمركي الذي يتم في بلد المغادرة يعتبر نافذاً أي مقبولاً لدى جميع المكاتب الجمركية الأخرى أثناء عملية المرور العابر للنقل البري الدولي، الأمر الذي يعني الأهمية القصوى للدور الذي يقوم به المكتب الجمركي في بداية الرحلة وبالتالي لا بد أن يكون التفتيش والفحص الجمركي في مركز القيام صارماً وكاملاً بحيث يعتمد عليه كافة مقومات نظام النقل البري الدولي، وبالتالي فإن على هذا المكتب قبل وضع أختامه أن يفحص بدقة حالة الشاحنة أو الحاوية. وفي حالة الشاحنات ذات الأغذية الوقائية يجب على المكتب فحص حالة هذه الأغذية ومواقع تثبيتها بدقة حيث إن هذه الأغذية والمعدات ليست مدرجة في شهادات الموافقة الخاصة ببضاعة الشاحنة ذاتها.

1/9 ضوابط الوصول إلى نظام النقل البري الدولي :

من المزايا الخاصة بهذه الاتفاقية سهولة إدخال التعديلات المستمرة مع تغير الظروف والأحوال أو ظهور تكنولوجيات جديدة ومنذ عام 1975 حتى 1999 تم إدخال 19 تعديلاً على هذه الاتفاقية، وتؤدي كل هذه التعديلات لمزيد من الاشتراطات والالتزامات بالنسبة لمشغلي النقل البري بغية حماية النظام ضد أنشطة التحايل.

وهناك العديد من الاشتراطات سواء بالنسبة للجمعيات الوطنية أو مشغلي النقل المرخص لهم بالعمل في نشاط النقل الدولي على النحو التالي :

الاشتراطات بالنسبة للجمعيات الوطنية :

- أن تكون الجمعية قائمة بالفعل لمدة سنة على الأقل.
- ذات وضع مالي سليم وتستخدم موظفين متمرسين.
- لم ترتكب أية مخالفات خطيرة أو متكررة ضد التشريعات الجمركية أو الضرائبية.
- على الجمعية عقد اتفاق مكتوب مع السلطة المختصة في ذات البلد التابعة له.
- يجب عليها ضمن واجبات أخرى تقديم دليل تغطية مالية لضمان مسؤوليتها عن أية مستحقات محتملة تجاه السلطات الجمركية الوطنية.

الاشتراطات بالنسبة للناقلين الوطنيين :

- تقوم السلطات الجمركية بمراقبة الترخيص بممارسة هذا النشاط أمام جميع مستعملي أي متعهدي النقل.
- موقف مالي سليم للجهة طالبة الترخيص مع عدم وجود مخالفات خطيرة أو متكررة ضد التشريعات الجمركية أو الضرائبية.
- إيداع إعلان مكتوب لدى الجمعية الوطنية التي تقوم بإصدار بطاقات النقل البري الدولي يفيد مسؤوليات المتعهد بالنقل.

وهناك نظام معلومات مركزي – عن جميع متعهدي النقل المرخص لهم باستخدام بطاقات النقل البري الدولي – لدى المجلس التنفيذي لنظام النقل البري الدولي بجنيف – كما يجرى أيضاً تسجيل أي سحب للتقويض لممارسة هذا النشاط.

1/10 الهيكل الإداري لنظام النقل البري الدولي :

تعتبر اتفاقية TIR من أحدث وأكمل الاتفاقيات الجمركية الدولية وتعمل بكفاءة عالية ولم تقع بشأنها سوى حالات قليلة من المقاضاة. ويرجع الداء السلس لهذه الاتفاقية إلى العديد من الأمور أهمها :

أولاً : أنها تراعي مصالح جميع الأطراف بما في ذلك الإدارات الجمركية ومشغلي وسائل النقل.

ثانياً : تم إعداد الاتفاقية على أساس تضمنها بعض التفسيرات لبعض النصوص القانونية من خلال إدخال مذكرات تفسيرية في صلب الاتفاقية – وهذه المذكرات التفسيرية تمثل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ولكنها لا تعدل أحكام الاتفاقية بل تجعل محتوياتها ومعناها ونطاقها أكثر دقة ووضوحاً.

ثالثاً : من الممكن التعديل بما يتمشى مع التطورات التكنولوجية لتحديث نظام النقل البري الدولي وقد عهد بهذه المهمة إلى اللجنة الإدارية المعنية باتفاقية النقل البري الدولي (1975) وإلى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (ECE).

ونوضح فيما يلي الهيكل الإداري لاتفاقية (TIR) "شكل 1":

اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي :

- تعتبر اللجنة الإدارية بمثابة أعلى هيئة تابعة للاتفاقية وتتكون من ممثلي حكومات كافة الأطراف المتعاقدة.
- تجتمع مرتين كل عام تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا ECE.
- تجتمع في جنيف من أجل الموافقة على التعديلات المطلوب إدخالها على الاتفاقية.
- من خلال هذه اللجنة فإن الفرصة متاحة للسلطات المختصة والمنظمات الدولية المعنية لتبادل الآراء بشأن أداء أعلى لنظام TIR.
- تم حتى الآن اعتماد اللجنة لعدد 19 تعديلاً للاتفاقية.
- كما وافقت على العديد من القرارات والتوصيات والتعليقات.

مجموعة عمل (ورقة عمل رقم 30) :

- هذه المجموعة تابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ECE وهي معنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل.
- المشاركة في هذه المجموعة مفتوحة أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وأمام المنظمات الدولية المهتمة بالأمر.
- تعقد ما بين دورتين وثلاث دورات في العام في جنيف.
- تقدم هذه المجموعة الدعم الفني اللازم لأعمال اللجنة الإدارية.
- كما تقوم باعتماد التعليقات على بعض نصوص الاتفاقية.

المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي :

قامت الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بإنشاء هذا المجلس في عام 1999 ، والذي تقع مهامه في الآتي:

شكل اللجنة الادارية

يهدف المجلس إلى تعزيز التعاون الدولي بين السلطات الجمركية في تطبيق الاتفاقية.

- يعتبر هيئة حكومية دولية للإشراف وتقديم الدعم في تطبيق نظام النقل البري الدولي ونظام الضمان الدولي.
- يتكون المجلس من 9 أعضاء تقوم الحكومات بانتخابهم بصفقتهم الشخصية ليعملوا بولاية تكون مدتها عامين.
- يشرف المجلس - ضمن مهام أخرى - على الطباعة المركزية لبطاقات النقل البري الدولي وتوزيعها ومراقبة تشغيل النظام الدولي للضمان والتأمين.
- يقوم بتنسيق ورعاية الاستخبارات بين السلطات الجمركية والسلطات الحكومية الأخرى.
- يقوم أمين النقل البري الدولي بتنفيذ قرارات المجلس التنفيذي تساعده أمانة صغيرة محدودة العدد.
- يجري في الوقت الحاضر تمويل أعمال المجلس التنفيذي من خلال ضريبة مفروضة على كل بطاقة نقل دولي يتم إصدارها.

فريق الاتصال التابع للنقل البري الدولي :

- أنشأ هذا الفريق مجموعة العمل (طبقاً لورقة العمل رقم 30) والمعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل من أجل توفير آلية استشارية بين الحكومات في هذه اللجنة الاقتصادية والأطراف المتعاقدة والمنظمات غير الحكومية المعنية لكي يتسنى إيجاد حلول عاجلة إزاء المشاكل الجديدة التي تظهر في تطبيق النظام.
- كما يقوم فريق الاتصال بتنسيق الإجراءات المتعلقة بتنقيح الاتفاقية وتقديم تقارير مباشرة إلى الفرق العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل.

1/11 الخطوات التنفيذية لنظام النقل البري الدولي :

يتم نظام النقل البري الدولي طبقاً لاتفاقية TIR على ثلاث مراحل على النحو التالي:

المرحلة الأولى : مكتب جمارك المغادرة (في بلد القيام) ، وتتخذ فيه الخطوات التالية:

- تقوم إدارة الجمارك المعنية بفحص الشحنة المصدرة (البضائع) ومطابقتها بما هو مدون في بطاقة النقل البري الدولي التي أعدتها الجهة القائمة بالنقل.
- تقوم الجمارك بختم مقطورة الشحن.
- تقوم بتقرير ذلك في بطاقة النقل البري الدولي.
- تحتفظ بصحيفة واحدة (الشهادة البيضاء) وتوثيق الأرومة المقابلة لها.
- فصل صحيفة ثانية (الشهادة الخضراء) من البطاقة وتوثيق الأرومة المقابلة لها.
- في ضوء توثيق الأرومتين يحق للناقل بداية الرحلة.

المرحلة الثانية – مكتب الخروج ويتولى المهام التالية :

- يقوم المكتب بفحص الشاحنة والأختام للتأكد من سلامتها.
- في حالة عدم وجود أية إضافات أو تحفظات يقوم المكتب بإرسال الشهادة الخضراء إلى مكتب المغادرة.
- يقوم مكتب المغادرة بمقارنة الصحيفة التي تسلمها مع الصحيفة التي احتفظ بها من قبل.
- إذا لم تكن هناك أية تحفظات تكون عملية النقل البري الدولي قد أنجزت.
- إذا كانت الصحيفة التي فصلها مكتب الخروج تحتوي أية تحفظات أو إذا لم تصل إلى مكتب المغادرة يكون عليه أن يبدأ التحري مع الجمعية الضامنة التابعة لبلده , وإذا لم يصل إلى قناعة في الرد فتقوم بتحديد الضرائب المستحقة وتحاول أولاً الحصول عليها من الشخص المسئول قانوناً وإذا لم تستطع فعلى الإدارة الجمركية اللجوء إلى الجمعية الوطنية للمطالبة بمستحقاتها.

المرحلة الثالثة – مكتب الدخول الجمركي في بلد المرور العابر، ويقوم بالآتي :

- يقوم المكتب بفحص الأختام وسحب صحيفة من بطاقة النقل البري الدولي.
- يباشر مكتب الخروج عمله بفحص الشاحنة والأختام ومقارنة الصحيفتين.
- إذا كان مكتب الدخول هو المكتب المقصود يكون عليه توثيق بطاقة النقل الدولي ويقوم بحفظ صحيفتين ويصبح مسؤولاً عن البضائع المزمع نقلها إلى نظام جمركي آخر.
- إذا تحتم نقل الشحنة إلى مكتب آخر في البلد فيكون على مكتب الدخول أن يعمل بمثابة مكتب دخول على الحدود ويصبح المكتب التالي داخل البلد هو المكتب المقصود.

وفي كل الأحوال فإن حقوق المكتب الجمركي تظل مكفولة كما هي. أي إنه في حالة اشتباه أحد المكاتب في حدوث أية تجاوزات فيكون من حقه فحص البضائع.

وإلى جانب هذه المراحل الثلاث تقضي الجوانب الإجرائية من تنفيذ نظام TIR بالآتي:

- نقطتين جمركيتين يجعل من السهل اكتشافها للوحة النقل البري الدولي المميزة بعلامة (TIR) التي يجب أن تحملها.
- ينبغي أيضاً أن تتم الرحلة في فترات زمنية محددة.
- على الناقل الذي لا يستطيع أن يلتزم بهذه الاشتراطات لأي سبب أو في الحالات العارضة (أختام مكسورة – دمار جزئي أو كلي للشحنة) أن يحصل على بيان رسمي من السلطات المحلية، وبناءً على هذا التقرير يجوز للسلطات الجمركية أن تبدأ التحقيق اللازم لتقييم مصداقية دفاع الناقل.

1/12 التطورات المستقبلية في نظام النقل البري الدولي :

أولاً – التطبيق العالمي للنظام :

بناءً على الدعم الأدبي للأمم المتحدة لهذا النظام فقد قام المجلس الاقتصادي والاجتماعي (1984) بالتوصية بأن تقوم جميع البلدان بدراسة إمكانية الانضمام إلى هذه الاتفاقية وإدخال

التعديلات اللازمة في التشريعات الوطنية لإمكان ممارسة نشاط النقل البري الدولي العابر في إطار هذه الاتفاقية مع تقديم الدعم المستمر من مختلف لجان الأمم المتحدة.

- يجري حالياً العمل على امتداد نظام النقل البري الدولي إلى آسيا والشرق الأوسط.
- من أحد المشاكل التي تواجه امتداد هذا النظام الاشتراطات الفنية الخاصة ببناء المركبة وصيانتها.
- يعتبر نظام الضمان هو المشكلة الرئيسية أمام امتداد النظام خارج مجموعة الدول الأوروبية حيث إنه من الصعب للغاية تقدير المخاطر التي قد يتعرض لها مؤسسات التأمين المعنية والتكاليف المرتبطة بها مباشرة لإصدار بطاقة نقل بري داخلي وبالأخص في ضوء المستويات المختلفة للأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بين بلدان أوروبا وأفريقيا على سبيل المثال.
- من أحد الاقتراحات القائمة إعداد نظام مختار من " أنظمة خاصة إقليمية " منفصلة تحت مظلة نظام ضمان عالمي. ومثل هذا النظام يتيح النقل الإقليمي كما يتيح أيضاً النقل الإقليمي والنقل بين القارات إلا أنه لم يستقر بعد الرأي في هذا الشأن.

ثانياً – استخدام التبادل الإلكتروني EDI :

- من أهم العوامل المؤثرة في تطوير هذا النظام الاستفادة من تطبيقات تكنولوجيا المعلومات فيما يخص العمل الجمركي. ومن أهم البنود المرتبطة بهذا الأمر استخدام نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات طبقاً لمنظومة UN-EDIFACT .
- يؤدي هذا النظام إلى خفض التكاليف – السرعة في الإنجاز .
- تعتبر الإدارات الجمركية تحت ضغوط كبيرة من ناحيتين : الأولى : تقديم أكبر قدر ممكن من التسهيلات للإسراع في عملية الإفصاح الجمركي ، والثانية : الحفاظ على مستحقات الدولة المالية، ومع تطور أساليب الاحتيال والتهريب فإن هذه الأمور جميعاً تلقي أعباء كبيرة على تلك الإدارات من ناحية التوسع في إعداد العمالة المطلوبة مع التدريب المستمر على كافة المستويات.
- إذا ما أخذ في الاعتبار القيود القائمة على الإدارات الجمركية من ناحية عدم التمكن من التوسع الأفقي بالنسبة للأعداد المطلوبة من العاملين فإنه من الحلول المتاحة أمام

الإدارات الجمركية المعنية اللجوء إلى ميكنة النواحي الورقية في المعاملات الجمركية.

- هناك بعض المحاولات لاستخدام المجالات الذكية Smart - Cards في الوصول إلى بطاقة نقل بري دولي مؤمنة إلكترونياً تستعمل لأغراض النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية وتحل محل البطاقة الحالية القائمة على أساس ورقي.
- وقد قامت اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي في أكتوبر 1995 باستنباط نظام مراقبة إلكتروني معلق ببطاقات النقل البري الدولي كما أوصت بتطبيقه.
- كما قام الاتحاد الدولي للنقل البري باستنباط نظام يسمى SAFETIR.
- من الأمور المهمة جداً – وبالنظر إلى العدد الكبير والهيكل الإداري المتنوع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية TIR - يجب أن يكون النظام الإلكتروني قادراً على الأداء بأسلوب لا مركزي ومرن للغاية.

1/13 مسؤولية الأطراف المختلفة في اتفاقية النقل البري الدولي TIR) : (1975

من المعلوم أن هناك أطرافاً متعددة يلعب كل منها دوره في مجال النقل البري الدولي العابر والذي يضم طبقاً لاتفاقية TIR مسؤوليات محددة لكافة هذه الأطراف على النحو التالي:

أولاً - مسؤولية الحكومة :

- قبول اتفاقية النقل البري الدولي وفقاً للقانون الوطني (أي نشرها في صحيفة القانون العام الوطني).
- إيداع صك انضمام في مكتب الأمم المتحدة القانوني في نيويورك (المودع لديه) (المادة 52 من الاتفاقية).
- تفويض المنظمة أو المنظمات الضامنة (المادة 6 من الاتفاقية).
- نشر قائمة بالمكاتب الجمركية المصدق عليها لتقوم بإنجاز عمليات النقل البري الدولي (المادة 45 من الاتفاقية).
- تدريب موظفي الجمارك في مجال تنفيذ الإجراءات الجمركية للنقل البري الدولي.

- إنشاء أو تعيين سلطة مسؤولة عن الموافقة على المركبات والحاويات الخاصة بالنقل البري (المادة 12 من الاتفاقية).

ثانياً – مسؤولية الجمعية الوطنية الضامنة :

- إبرام عقد (اتفاق) التزام مع السلطات الجمركية الوطنية.
- إبرام عقد التزام مع منظمة دولية (وفي الوقت الحاضر يقوم الاتحاد الدولي للنقل البري بإدارة سلسلة الضمان الدولي الوحيدة الموجودة حالياً).
- عقد إعلان التزام مع الوكالة المتعهددة بالنقل التي تطلب بطاقات النقل البري الدولي (وفي إمكان الجمعية الضامنة أن تشترط وجود ضمان أو إيداع مصرفي).
- توزيع بطاقات النقل البري الدولي على الوكالات المتعهددة بالنقل التي تمت الموافقة عليها.

ثالثاً – مسؤولية الوكالة المتعهددة بالنقل :

- عقد إعلان التزام مع الجمعية الوطنية الضامنة (يضع الشروط اللازمة لاستعمال بطاقات النقل البري الدولي).
- الحصول على شهادة الموافقة المتعلقة بالمركبات والحاويات البرية، المزمع تقديمها من سلطات التفتيش الوطنية المختصة.
- إلصاق لوحة النقل البري الدولي على المركبات والحاويات البرية (المادة 16 من الاتفاقية).

رابعاً – مسؤولية المنظمة الدولية (وهي حالياً – الاتحاد الدولي للنقل البري) TRU :

- الحصول على قبول الجمعية الوطنية الضامنة عن طريق تأمين أو ضمان دولي.
- إحاطة جميع الجمعيات الوطنية الضامنة والسلطات الجمركية الوطنية، علماً بقبول جمعيات ضامنة جديدة.
- توزيع بطاقات النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية الضامنة.
- إدارة نظام هذه البطاقات والضمان.
- التمثيل والمشاركة في كل من :

- اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي (المرفق 8، المادة (2) 1 من الاتفاقية).
- المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (المرفق 8، المادة 11، الفقرة 5 من الاتفاقية).
- الفرقة العاملة المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل (ورقة عمل 30).
- فريق الاتصال بشأن نظام النقل البري الدولي.

1/14 أوجه الشبه والاختلاف بين اتفاقية TIR واتفاقية الترانزيت العربية :

نوضح فيما يلي دراسة مقارنة لبعض البنود الرئيسية بين اتفاقية TIR واتفاقية الترانزيت العربية من حيث الإطار العام، والنوع، وعدد الأعضاء، وطريقة الإعداد، والتعديلات، والإدارة، والضرائب والرسوم، وغير ذلك :

البند	اتفاقية النقل البري الدولي TIR	اتفاقية الترانزيت العربية
1 - بداية العمل بالاتفاقية	<input type="checkbox"/> 1975	<input type="checkbox"/> 1977
2 - الإطار العام للاتفاقية	<input type="checkbox"/> هي في الأساس اتفاقية جمركية بشأن النقل الدولي البري للبضائع	<input type="checkbox"/> الأساس في الاتفاقية هو النقل
3 - نوع الاتفاقية	<input type="checkbox"/> دولية	<input type="checkbox"/> إقليمية
4 - الدول العربية المنضمة	<input type="checkbox"/> 6 دول	<input type="checkbox"/> جميع الدول
5 - أسلوب الإعداد	<input type="checkbox"/> وفقاً للنظام الدولي لإعداد المعاهدات والاتفاقيات الدولية الذي أشرنا إليه في القسم الأول من الدراسة	<input type="checkbox"/> لم يتبع فيها هذا النظام
6 - التعديلات التي أدخلت منذ الإنشاء	<input type="checkbox"/> 19 تعديل	<input type="checkbox"/> لا يوجد
7 - النظام الإداري للاتفاقية	<input type="checkbox"/> توجد عدة مستويات إدارية لدراسة المشاكل وحلولها واتخاذ الإجراءات الكفيلة بإزالة المعوقات وتعديل أو توضيح أي من القيود تحت إشراف اللجنة الإدارية للنقل الدولي	<input type="checkbox"/> لجنة إدارية للنقل بالعبور مكونة أساساً من ممثلي وزارات النقل والإدارات الجمركية والمرور.

البند	اتفاقية النقل البري الدولي TIR	اتفاقية الترانزيت العربية
	<input type="checkbox"/> توجد جهة مركزية واحدة لإصدار بطاقات المرور العابر TIR . <input type="checkbox"/> وجود أمانة للنقل، وأمين متفرغ للنقل البري والدولي وعدد محدود من العاملين. <input type="checkbox"/> تقوم لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بتنفيذ رسم الدعم الفني في كل ما يخص الاتفاقية عن طريق فرق عاملة تجتمع من 2-3 مرات سنويا كما تقوم باعتماد التعليقات على بعض نصوص الاتفاقية.	
8 - المواصفات والاشتراطات الفنية	<input type="checkbox"/> توجد مواصفات محددة لكافة أنواع الشاحنات وأسلوب تصنيعها وتجميعها. <input type="checkbox"/> توجد اشتراطات محددة لأسلوب تغليف وغطاء وتقيل وتثبيت الغطاءات الخاصة بالبضائع على ظهر الشاحنة. <input type="checkbox"/> يتم اعتماد التصنيع قبل الترخيص للشاحنة بالعمل في هذا المجال. <input type="checkbox"/> توجد مواصفات محددة للحاويات وأسلوب تحميلها وتعبئتها.	<input type="checkbox"/> توجد بعض التفاصيل إلا أنها لا تطبق.
	<input type="checkbox"/> توجد تفاصيل للأقفال والأختام وأسلوب التأكد من صلاحيتها وعدم العبث بها.	
9 - الضرائب والرسوم الخاصة بالعبور	<input type="checkbox"/> لا توجد	<input type="checkbox"/> توجد رسوم خدمات بحد أقصى 4 في الألف من قيمة البضاعة العابرة.

البند	اتفاقية النقل البري الدولي TIR	اتفاقية الترانزيت العربية
-------	--------------------------------	---------------------------

<p>□ يقوم المخلصون بتقديم الضمانات الكافية لكل شحنة طبقاً لما تراه الإدارة الجمركية في كل بلد على حدة.</p>	<p>□ توجد هيئة دولية ضامنة لمستحقات الإدارات الجمركية في حالة حدوث أي تجاوزات</p> <p>□ يوجد حد أقصى لضمان قدره 50 ألف دولار بالنسبة للبضائع العامة، ويصل إلى 200 ألف دولار في حالات خاصة.</p>	<p>10- الضمانات</p>
--	---	---------------------

1/15 الخلاصة :

أولاً – المزايا التي تقدمها الاتفاقية :

- تعتبر اتفاقية النقل البري الدولي TIR من أهم الاتفاقيات في مجال النقل العابر وقد روعي في إعدادها مصالح كافة الأطراف المتعاقدة. ومن المعالم الأساسية لنجاح الاتفاقية : الوضوح – وضع التفسيرات مع نصوص الاتفاقية – النظام الإداري – الشروط والمواصفات – النواحي الإجرائية – تركيز إصدار البطاقات – سهولة إدخال التعديلات.
- يكفل نظام النقل البري الدولي مزايا عديدة لصالح الإدارات الجمركية لأنه يقلل من الاشتراطات الوطنية لإجراءات المرور العابر ويتفادى في الوقت نفسه الحاجة إلى التفتيش المادي والباهظ التكاليف من حيث القوى العاملة والمراقبة في بلدان المرور.
- يتيح عدة مزايا لمصلحة التجارة ومصالح النقل حيث يجيز للبضائع أن تمر عبر الحدود الوطنية بأدنى حد ممكن من تدخل الإدارات الجمركية وبالتالي تذليل العقبات التقليدية القائمة في حركة النقل الدولية وباختصار الوقت والتقليل من تكاليف النقل.
- ضمان محكم على المبالغ الجمركية التي قد تكون مستحقة للبضائع المنقولة بالترانزيت عبر بلد العبور بنظام عالمي دون الحاجة لقوانين الدفع أو إيداع النقود خلال رحلة الترانزيت.
- وجود جهة ضامنة واحدة لتسهيل عمل الإدارات الجمركية لتحصيل المبالغ في حال استحقاقها.

- سهولة مراقبة ومتابعة دفاتر TIR باستخدام أجهزة الحاسوب مع الجهة الوطنية الضامنة والاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU).
- الحد من عمليات التهريب من خلال الشهادات التي تصدر إلى المركبات العاملة وحتى المواصفات الواردة في اتفاقية (TIR).
- توحيد الإجراءات الجمركية في حالة الدول الأعضاء، الأمر الذي يؤدي إلى سهولة تبادل المعلومات بخصوص البضائع المنقولة عبر هذه الدول، والاستفادة من الخبرات الدولية في مجال الإجراءات المتبعة في عمليات النقل الدولية.
- سهولة متابعة الشاحنات واكتشافها فعلياً عليها تحمل لوحة كبيرة مميزة (TIR) والتي يجب أن تحملها طوال الوقت، وعدم تغيير مسار الطريق المقصود الذي يجب أن تسلكه.
- التعميم ومعرفة الأختام الجمركية للدول المنضمة للاتفاقية تساعد الإدارات الجمركية لكشف عمليات التحايل والتزوير في وثائق النقل.
- مرونة التعديلات وفق التطورات المستقبلية وعدم الحاجة إلى الإجراءات الروتينية الطويلة أو الرجوع إلى الأمور التشريعية كما هو الحال في الاتفاقيات الثنائية.
- التوسع في استخدام تكنولوجيا المعلومات.

ثانياً – المشاكل الخاصة بالتطبيق بالنسبة للدول العربية :

- اشتراط الجهة الضامنة قيام الناقلين بتوفير الضمانات الكافية – وفي ظل الأوضاع السائدة في معظم أنحاء الوطن العربي حيث إن نسبة كبيرة من أسطول الشاحنات هي ملكية فردية - فإن هذه الضمانات المالية تمثل أعباءً كبيرة على تكلفة النقل. وقد ينظر إلى هذا الأمر على أنه تشجيع للأفراد المالكين للأسطول للعمل تحت مظلة مجموعة شركات نقل لتقليل الأعباء المالية الملقاة على عاتقهم.
- تشكل حالة العديد من أساطيل النقل في الدول العربية - وخاصة في مجال الشاحنات غير المبردة، عائقاً في الحصول على شهادة صلاحية المركبة للعمل بنظام التير إلا أن ذلك قد يساعد في النهاية على تحديث الأسطول.

- لا تشمل الرسوم المستوفاة الغرامات، كما أنها قد تحددت بسقف مادي واحد.
- تستغرق إجراءات تحصيل المبالغ في حالة المخالفات فترات زمنية طويلة نسبياً، وذلك بسبب تطبيق آلية التحصيل وفق سلسلة ضمانات (TIR).

ومن هذا المنطلق فإن تطوير اتفاقية الترانزيت العربية بما يتواءم مع الظروف السائدة قد يكون هو الحل المناسب .

الفصل الثاني

المعاهدات الدولية المتعلقة بالمعاملة
الجمركية للحاويات ومجمعات الحاويات

الفصل الثاني

المعاهدات الدولية المتعلقة بالمعاملة الجمركية للحاويات ومجمعات الحاويات

1/1 المقصود بالمعاهدات الدولية للحاويات :

نقصد بالمعاهدات الدولية للحاويات في هذه الدراسة كلاً من :

- المعاهدة الجمركية للحاويات لعام 1972 ، وما يرتبط بها من ملاحق وبرتوكولات (Customs Convention on Containers).

- معاهدة المعاملة الجمركية لمجمعات الحاويات المستخدمة في النقل الدولي لعام 1994 (Convention on Customs Treatment of Pools Containers Used in International Transport)

وفيما يلي نتناول كلتا هاتين المعاهدتين ودوريهما في سبيل حركة النقل الدولي البري باستخدام الحاويات.

2/2 المعاهدة الجمركية للحاويات لعام 1972 :

2/2/1 الهيكل العام للمعاهدة :

وقعت هذه المعاهدة في ديسمبر 1972 في جنيف ودخلت حيز التنفيذ في 6 ديسمبر 1975 ، وذلك بعد مضي 9 أشهر على بلوغ عدد الدول التي وقعت على المعاهدة وأودعت مسودة التوقيع والتصديق لدى الأمين العام للأمم المتحدة 5 دول.

ويتكون الهيكل العام لهذه المعاهدة على النحو التالي :

أولاً - متن المعاهدة :

وتشمل على عدد (6) فصول تضم عدد (28) مادة على النحو التالي:

- الفصل الأول : وهو بعنوان " عام " ويضم المواد (1-2).
- الفصل الثاني : وهو بعنوان " السماح المؤقت " ويضم المواد (3-11).

- الفصل الثالث : وهو بعنوان " اعتماد الحاويات للنقل تحت الخاتم الجمركي " ويضم المادة (12).
- الفصل الرابع : وهو بعنوان " مذكرات تفسيرية " ويضم المادة (13).
- الفصل الخامس : وهو بعنوان " أحكام متنوعة " ويضم المواد (14-17).
- الفصل السادس : وهو بعنوان " الأحكام النهائية " ويضم المواد (18-28).

ثانياً – ملاحق المعاهدة :

حيث تضم المعاهدة عدد (7) ملاحق هي :

- ملحق رقم (1) : بشأن الأحكام الخاصة برموز وعلامات الحاويات Marking of Containers.
- ملحق رقم (2) : بشأن إجراءات السماح المؤقت.
- ملحق رقم (3) : بشأن استخدام الحاويات في النقل الداخلي.
- ملحق رقم (4) : بشأن التنظيمات الواردة على الشروط المطبقة على الحاويات التي قد تقبل للنقل الدولي في ظل الخاتم الجمركي.
- ملحق رقم (5) : بشأن إجراءات اعتماد الحاويات للتوافق مع الشروط الفنية الواردة بالملحق السابق.
- ملحق رقم (6) : بشأن المذكرات التفسيرية.
- ملحق رقم (7) : بشأن تشكيل وقواعد عمل وإجراءات اللجنة الإدارية.

ثالثاً – بروتوكول التوقيع :

2/2/2 تحليل مضامين النصوص الواردة بمتن المعاهدة :

- الهدف من المعاهدة : هو تسهيل وتطوير عملية النقل الدولي بالحاويات .
- التعريفات والمصطلحات الواردة بالمعاهدة :
- التعريفات الأساسية مثل :
- تعريف الضرائب والرسوم على الواردات على أنها الضرائب والرسوم الجمركية وغير الجمركية والأتعاب والأعباء الأخرى التي تحصل بسبب استيراد السلع على

ألا تتضمن الأتعاب والأعباء ذات المقادير الضئيلة بالمقارنة بالتكلفة التقريبية للخدمات المتفق عليها.

- تعريف السماح المؤقت ، وسوف يرد شرحه لاحقاً.
- تعريف الحاوية على أنها أي بند من بنود معدات النقل (في صورة شاحنة خلفية، فنتاس متحرك، أو أي هيكل معدني) بشرط أن :
 - تكون ملتصقة كلية أو جزئياً لتشكل فراغاً أو وعاء بهدف احتواء السلع.
 - تكون ذات خاصية دائمة ومن ثم من القوة لتلائم الاستخدام المتكرر.
 - تصمم خصيصاً لتسع عملية نقل السلع بواسطة وسيط أو أكثر من وسائط النقل ، دون الحاجة إلى عملية إعادة تحميل وسيطة.
 - مصممة من أجل سهولة المناولة وبالذات عند نقلها بين وسيط نقل وآخر.
 - تكون مصممة بحيث يسهل تعبئتها وتفريغها.
 - تكون ذات حجم داخلي قدره 1م³ أو أكثر.
 - يتضمن مصطلح الحاوية إكسسوار ومعدات الحاوية الملائمة وبشرط أن تكون ملازمة لها.
 - لا ينطوي مصطلح الحاوية على المركبات أو الإكسسوارات أو قطع الغيار الخاصة بالمركبات أو التعبئة.
 - كذلك تشترط المادة الثامنة من المعاهدة ضرورة أن تخضع الحاوية للتعليم والتمييز والترميز حتى يتسنى لها الاستفادة من التسهيلات الواردة في المعاهدة. ويقدم ملحق رقم (1) طريقة تمييز الحاوية وتعليمها.

السماح المؤقت :

السماح المؤقت هو عبارة عن عملية الاستيراد المؤقت ، مع التعهد والالتزام بإعادة التصدير ، دون الخضوع لأية رسوم أو ضرائب جمركية أو لأية قيود جمركية أو عمليات حظر. ويتضمن الفصل الثامن من هذه المعاهدة النصوص والأحكام المتعلقة بالاستفادة من تسهيل السماح المؤقت Temporary Admission . ويقع هذا الفصل في تسع مواد تتعلق بالآتي :

- التزام كل طرف في الاتفاقية بأن يضمن أن تتمتع الحاويات بالسماح المؤقت ، سواء كانت محملة أو فارغة.
- يحتفظ كل طرف بالحق في عدم منحه تسهيلات السماح المؤقت متى كان موضوعاً لشراء أو تأجير في عقد من طبيعة مماثلة وقع بواسطة شخص يقع في نفس منطقة المستورد.
- يتعين إعادة تصدير الحاويات التي استفادت بتسهيل السماح المؤقت خلال 3 شهور من تاريخ الاستيراد ، ويمكن تمديد هذه المدة بمعرفة السلطات الجمركية المختصة، كما يمكن أن يعاد تصدير الحاوية من أي مكتب جمركي مختص.

إجراءات السماح المؤقت :

- تنص المواد (7 ، 8 ، 9) من المعاهدة على إجراءات السماح المؤقت للحاوية ومنها :
- الإعفاء من القيام بإجراءات جمركية أو تقديم ضمانات . كما يحق للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية اشتراط خضوع السماح المؤقت للحاوية لمتطلبات التوافق مع كل إجراء من الإجراءات الآتية :
- استخدام السجلات التي يحتفظ بها المالك أو المشغل أو ممثلوهم بغرض اختبار تحركات الحاوية ورقابتها.
 - وجود ممثل للمالك أو المشغل، مع تعهدهم كتابة بإمداد سلطات الجمارك، وبناء على طلبها، بمعلومات تفصيلية عن تحركات كل حاوية مثل: تاريخ دخولها وخروجها. كما يتعهدون أيضاً بسداد الرسوم الجمركية والضرائب المستحقة في حالة عدم توافر شروط منح تسهيل السماح المؤقت.
 - تضع المعاهدة شروطاً على استخدام الحاويات التي تتمتع بتسهيل السماح المؤقت في النقل الداخلي.
 - يمكن أن ينصرف تسهيل السماح المؤقت إلى الأجزاء والمكونات التي تستورد بغرض إصلاح الحاويات التي تتمتع بتسهيل السماح المؤقت.

- للأطراف المتعاقدة أن تتفق على منح تسهيل السماح المؤقت للإكسسوارات والمعدات المتعلقة بالحاويات المستفيدة من النظام، سواء وردت بصحبة الحاوية ليعاد تصديرها منفصلة أو مع حاوية أخرى أو منفصلة ليعاد تصديرها مع الحاوية.

اعتماد الحاوية للنقل تحت الخاتم الجمركي :

- يتضمن الفصل الثالث (مادة 12) عملية تنظيم وشروط اعتماد الحاوية لنقل البضائع تحت الخاتم الجمركي (ملحق رقم 4). وهناك العديد من الشروط الفنية الممكن تطبيقها على الحاويات التي قد تقبل في النقل الدولي تحت الخاتم الجمركي. حيث تنطوي هذه الشروط على الآتي :
- المبادئ الأساسية المتعلقة ببناء وتجهيز الحاويات.
 - هيكل الحاوية (الأجناب – السقف – السطح – الجوانب العلوية – الأجزاء المنقطة – وغيرها) وطريقة تجميعها معاً.

2/2/3 تحليل مضمين ملاحق المعاهدة :

رأينا أن المعاهدة الجمركية للحاويات قد احتوت على (7) ملاحق غطت العديد من القضايا مثل :

تعليم الحاوية :

- يشترط ضرورة وضع العلامات والإشارات والرموز التالية على الحاوية :
 - الإشارة بوضوح وبطريقة مرتبة على البيانات التالية على الحاوية .
 - المالك الرئيسي أو المشغل .
 - رمز (علامة) ورقم الحاوية المحدد من قبل المالك أو المشغل .
 - وزن الحاوية.
- هناك بيانات أخرى تظهر على الحاوية التي تقبل للنقل تحت الخاتم الجمركي مثل:
 - الرقم المسلسل لصنع الحاوية والمتخذ بواسطة المنتج.
 - أرقام أو حروف التعريف الدالة على نوع الحاوية في حالة الاعتماد على التصميم في تعريف الحاوية.

التزامات الأطراف المتعاقدة :

- اختبار سجلات المشغلين وممثليهم.
- الالتزام بالأحكام التالية :
- يكون مالك الحاوية أو المشغل ممثلاً في البلد الذي تمنح فيه تسهيل السماح المؤقت.
- يتعهد المالك أو المشغل كتابة بأن يزود سلطات الجمارك في هذا البلد بما تطلبه من بيانات عن تحرك الحاوية وسداد ما يستحق من رسوم.

التنظيمات المرتبطة بالشروط الفنية للحاويات التي تقبل للنقل الدولي تحت الخاتم الجمركي :

- استحالة حدوث التلاعب فيها دون أن يظهر ذلك للسلطات الرقابية، أو دون تحطيم الخاتم الجمركي.
 - سهولة تثبيت الخاتم الجمركي على الحاوية وأن يكون قوياً.
 - عدم احتوائها على جيوب خفية تتوارى فيها السلع.
 - سهولة الوصول إلى كافة الأماكن داخلها لأغراض الفحص والرقابة.
 - تحديد المواصفات الخاصة بهيكل الحاوية.
 - أن تكون المواد المصنوعة منها الحاوية غير قابلة للثني والتطبيق أو الصهر.
- إجراءات اعتماد الحاوية :

لضمان توافقها مع المعايير الفنية المحددة مع النص على وضع بيانات الاعتماد على لوحة خاصة تلتصق بالحاوية .

2/3 معاهدة المعاملة الجمركية لمجمعات الحاويات (معاهدة مجمع الحاويات لعام 1994) : 4/3/1 الهيكل العام :

صيغت هذه المعاهدة بواسطة اللجنة الاقتصادية لأوروبا في عام 1994 ، ودخلت حيز التنفيذ في 17 يناير 1998 ، وفقاً لنظم اعتماد المعاهدات الدولية المذكورة من قبل . ويبلغ أعضاء هذه المعاهد حالياً "15 عضواً".

وتقع المعاهدة في فصلين : الأول ويتضمن الأحكام العامة في المواد من (1-13) ، والثاني عن النصوص والأحكام النهائية في المواد (14-23).

2/3/2 تحليل مضامين النصوص الواردة بمتن المعاهدة :

الهدف من المعاهدة :

هو تسهيل الاستخدام المشترك للحاويات من قبل الأعضاء في مجمع Pool ، وعلى أساس التعويض المتكافئ في حالة عدم الوفاء بالالتزامات.

المصطلحات والتعريفات :

الواردة بالمعاهدة هي : الضرائب والرسوم الجمركية ، الحاوية ، الإصلاح ، إكسوار الحاوية ومعداتها ، المجمع ، عضو المجمع ، مشغل الحاوية . وفيما يتعلق بتعريف المجمع فهو عبارة عن الاستخدام المشترك للحاويات من خلال اتفاقية . أما عضو المجمع فهو مشغل الحاويات الذي يكون طرفاً في اتفاقية إنشاء المجمع . ويلاحظ هذا الشبه الكبير بينها وبين معاهدة المعاملة الجمركية للحاويات.

التسهيلات ونطاق التطبيق :

- نطاق تطبيق هذه المعاهدة هو حالات التبادل بين الأطراف المتعاقدة في اتفاقية لإنشاء مجمع حاويات بغرض استخدامها كجزء من مجمع يقع أطرافه في بلد من البلدان الموقعة على المعاهدة.
- وتقدم هذه المعاهدة العديد من التسهيلات للحاويات.
- ويشترط لاستفادة الحاوية من التسهيلات المقدمة أن يكون قد سبق تصديرها أو سوف يعاد تصديرها لاحقاً أو أي عدد مماثل من الحاويات .
- ضرورة توافر الآتي في اتفاقية إنشاء المجمع :
 - أن يلجأ أعضاء المجمع إلى تبادل الحاويات فيما بينهم في عملية النقل الدولي، مع الاحتفاظ بسجلات لحركة الحاويات تفصيلاً.
 - أن يتعهد كل منهم للآخر بتوفير عدد من الحاويات من كل نوع يقابل خلال فترة سنة الأرصد التي توضحها سجلات متابعة حركة الحاويات لضمان التوازن

للأطراف بين ما هو تحت تصرفه من حاويات المجمع وما هو تحت تصرف المجمع من حاوياته.

الأجزاء والمكونات المتعلقة بعملية الإصلاح :

يوجد بشأنها اتجاهان هما :

- **الأول :** في حالة اتفاقية المجمع التي تسعى إلى إيجاد مجمع للأجزاء والمكونات المتطابقة والمستخدم في إصلاح حاويات المجمع تطبيق نصوص المعاهدة على اتفاقية الأجزاء والمكونات.
- **الثاني :** في حالة عدم وجود مجمع للأجزاء والمكونات سوف تطبيق عليها قواعد السماح المؤقت وعدم الحظر والتقييد وإعفاءها من الإجراءات الجمركية.

المعاملة الخاصة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي :

- يعامل أعضاء المنطقة التكاملية باعتبارها بلداً واحداً.
- منح الدول أعضاء المنطقة التكاملية مزايا تفضيلية بعضهم البعض تفوق تلك الواردة بالمعاهدة.

2/4 الأطراف المتعاقدة :

الأطراف المتعاقدة في المعاهدة الجمركية للحاويات لعام 1972 :

الجزائر - استراليا - النمسا - بيلاروس - بلغاريا - بروندي - كندا - الصين - كوبا - جمهورية التشيك - فنلندا - جورجيا - اليونان - المجر - إندونيسيا - ليتوانيا - المغرب - نيوزيلاند - بولندا - كوريا - رومانيا - روسيا الاتحادية - سلوفاكيا - إسبانيا - سويسرا - ترينيداد - تركيا - أوكرانيا - الولايات المتحدة - أوزبكستان - يوغسلافيا .

الأطراف المتعاقدة في معاهدة المعاملة الجمركية لمجمعات الحاويات لعام 1997:

النمسا - كوبا - جمهورية التشيك - الدانمارك - الاتحاد الأوروبي - إيطاليا - مالطة - بولندا - سلوفاكيا - السويد - سويسرا - أوغندا - بريطانيا - أوزبكستان .

الفصل الثالث

دراسة تحليلية لمعاهدة عقد النقل الدولي
للسلع على الطرق (CMR) لعام 1956

الفصل الثالث

دراسة تحليلية لمعاهدة عقد النقل الدولي للسلع علي الطرق (CMR) لعام 1956**

3/1 هيكل المعاهدة :

تعد هذه المعاهدة واحدة من معاهدات النقل البري التي تلعب دوراً مهماً في تسهيل عمليات التجارة الدولية، وفقاً لمقاييس التسهيلات. وقد وقعت هذه المعاهدة في عام 1956، ولم تدخل حيز التنفيذ إلا في عام 1961. ويبلغ عدد الأعضاء الذين وقعوا المعاهدة حتى دخولها حيز التنفيذ 9 أعضاء، في حين بلغت الأطراف المتعاقدة فيها حتى الآن 44 دولة طرف متعاقد. كذلك تعد هذه المعاهدة واحدة من المعاهدات الخاضعة لإشراف منظمة الأمم المتحدة. هذا على الرغم أن تقديم هذه المعاهدة جاء عن طريق اللجنة الاقتصادية لأوروبا على ما سوف نرى خلال دراسة هذه المعاهدة.

وتقع هذه المعاهدة في عدد (8) فصول تضم (51) مادة علاوة على بروتوكول التوقيع. كذلك ألحق بالمعاهدة عدد من البروتوكولات ، وذلك على النحو التالي :

- الفصل الأول : ويتناول نطاق تطبيق المعاهدة في المادتين الأولى ، والثانية.
- الفصل الثاني : ويتضمن تحديد الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولاً عنهم وذلك في المادة الثالثة.
- الفصل الثالث : ويقدم لهيكل ومحتويات وعمليات عقد النقل من خلال ملخص وأداء العقد في المواد من الرابعة وحتى السادسة عشرة.
- الفصل الرابع : ويتناول مسؤولية الناقل في المواد من السابعة عشرة حتى التاسعة والعشرين.
- الفصل الخامس : ويتضمن الأحكام المتعلقة بالمطالبات والتصرفات المرتبطة بالعقد في المواد من الثلاثين وحتى الثالثة والثلاثين.

** Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956

- الفصل السادس : ويعرض للأحكام المتعلقة للنقل الذي يقدمه ناقلون متعاقبون، وذلك في المواد من الرابعة والثلاثين وحتى الأربعين.
- الفصل السابع : وينص في مادة واحدة ، هي المادة الواحدة والأربعون ، على بطلان أي شرط يتعارض مع أحكام المعاهدة.
- الفصل الثامن : ويعرض للأحكام النهائية من حيث حق العضوية، والتنفيذية ، والتحفظ، والقبول ، والتعديل.
- بروتوكول التوقيع : وهو مصاحب لتاريخ توقيع المعاهدة ويقضي باتفاق الأطراف الموقعة على الآتي :
 - عدم انطباق المعاهدة على المرور بين كل من بريطانيا وأيرلندا الشمالية وبين جمهورية أيرلندا.
 - إضافة الفقرة الرابعة من المادة الأولى ، وتقضي بتعهد الموقعين على التفاوض بشأن معاهدات تحكم عقود تحريك الأثاث والنقل المركب.
 - البروتوكولات الملحقه بالاتفاقية مثل بروتوكول 1978 والذي دخل حيز التنفيذ في عام 1980.

3/2 متن المعاهدة :

نعرض فيما يلي لأهم الملامح التي تنطوي عليها الأحكام الواردة بمعاهدة عقد النقل الدولي على الطرق ، (CMR) بشيء من التبسيط :

أولاً – مفاهيم وتعريفات :

تهدف هذه المعاهدة إلى ترميط الشروط الحاكمة لعقد النقل الدولي للسلع على الطرق، وبالذات فيما يتعلق بالآتي :

- المستندات المستخدمة.
- مسؤولية الناقل.

وتقضي هذه المعاهدة بالآتي :

- ضرورة اتفاق الأطراف المتعاقدة فيها بالألا يخالفوا أيا من موضوعاتها من خلال اتفاقيات خاصة بين اثنين أو أكثر منهم ، ما عدا تلك الاتفاقيات التي تحول دون

تطبيقها عند حدودهم أو التي ترخص باستخدام إشعارات الشحن التي تمثل عنواناً للسلع في عمليات النقل المقصورة كلية على أقاليمهم.

- وفي الأحوال التي يتم فيها نقل واسطة النقل، خلال جزء من الرحلة بالبحر أو السكك الحديدية أو بالنهر أو بالجو، باستثناء ما تقضي به المادة (14) من المعاهدة، وكون السلع لم تفرغ من واسطة النقل، فسوف تطبق هذه المعاهدة على كامل الرحلة.
- كما أن مسؤوليات الناقل البري لن تحدد بواسطة هذه المعاهدة إذا ثبت أن أي خسارة أو تحطم أو تأخير في التسليم قد تحدث أثناء النقل بواسطة نقل أخرى، لم تحدث بسبب إهمال الناقل البري.
- ومتى كان الناقل البري هو ذاته الناقل عبر وسائل النقل الأخرى، فسوف تحدد مسؤوليته كذلك وفقاً لما ذكرنا حالاً، كما لو كانا شخصين منفصلين.
- ويكون الناقل، بموجب هذه المعاهدة، مسؤولاً عن تصرفات وأخطاء وكلائه ومستخدميه أو أي من الأشخاص الذين يستعين بخدماتهم في أداء النقل كما لو كانت مثل هذه التصرفات وتلك الأخطاء صادرة عنه تماماً.

ثانياً – عقد النقل البري :

- سوف يتأكد عقد النقل متى تم استخراج إشعار الشحنة Consignment Note . ومن ثم فإن غياب أو عدم انتظام أو فقدان هذا الإشعار لن يؤثر على وجود أو سريان عقد النقل والذي سوف يظل خاضعاً لنصوص هذه المعاهدة.
- يكون استخراج إشعار الشحنة من ثلاث نسخ أصلية يتم توقيعها بواسطة المرسل والناقل. ويجوز طلب إشعارات شحن منفصلة متى تم نقل السلع في أكثر من شاحنة، أو إذا كانت هذه السلع مختلفة الأنواع ومجزأة في لوطات مختلفة.
- محتويات إشعار الشحنة : حيث تحدد المعاهدة محتويات إشعار الشحن بالآتي :

المعلومات الأساسية هي :

- تاريخ إشعار الشحن ومكان تحريره.
- اسم وعنوان المرسل.
- اسم وعنوان الناقل.

- مكان وتاريخ استلام البضائع والمكان المحدد لتسليمها.
 - اسم وعنوان المشحون إليه Consignee.
 - وصف لطبيعة السلع وطريقة التغليف ، والوصف المعتاد في حالة السلع الخطرة.
 - عدد العبوات والعلامات والأرقام الخاصة بها.
 - الوزن الإجمالي للسلع أو كمياتها.
 - التكاليف والأتعاب المرتبطة بالنقل (أتعاب النقل، الأتعاب الإضافية، الرسوم الجمركية وغيرها من الأتعاب التي يتم تحميلها من تاريخ تحرير العقد إلى وقت التسليم).
 - التعليمات الأساسية للجمارك والمصوغات والمستندات الأخرى.
 - النص على خضوع الناقل لنصوص هذه المعاهدة.
- المعلومات الإضافية التي يمكن إدخالها في إشعار الشحنة :**
- النص على عدم جواز النقل العابر.
 - الأعباء التي يتعهد المرسل بسدادها.
 - مقدار الأعباء النقدية عند التسليم.
 - بيان قيمة السلع والقدر الذي يمثل أهمية خاصة في التسليم.
 - تعليمات المرسل إلى الناقل بشأن التأمين على السلع.
 - المدى الزمني المتوقع عليه والذي يتعين نقل الحمولة خلاله.
 - قائمة بالمستندات التي سلمت إلى الناقل.
 - أي معلومات أو أشياء أخرى يرى أطراف العقد إضافتها إلى إشعار الشحن.
- وتنص المعاهدة كذلك على مسؤولية المرسل عن كافة النفقات والخسائر والتلف التي تلحق بالناقل من جراء عدم الدقة أو عدم الملاءمة فيما يتعلق ببعض المعلومات الواردة بإشعار الشحن :
- أما الناقل فيجب عليه اختبار الآتي عند استلامه السلع :
 - دقة وسلامة النصوص الواردة في إشعار الشحن من حيث عدد العبوات وعلاماتها وأرقامها.
 - وضوح ظروف السلع وعبواتها.

- ويتيح العقد لكل من الناقل والمرسل تضمين نصوص تتعلق بطرق وأساليب وشروط مسؤولية كل منهم عن بيانات الشحن ومدى مطابقة نصوص العقد مع ظروف السلع وعبواتها.
- يقوم إشعار الشحن مقام عقد النقل ويعد دليلاً على وجود هذا العقد، وشروطه واستلام السلع من قبل الناقل، كذلك ينطوي عقد النقل البري، أو إشعار الشحن، على العديد من النصوص التي توضح مسؤولية المرسل والناقل المتعلقة بالآتي:
 - الأضرار في الأشخاص والمعدات أو السلع الأخرى وأي نفقات راجعة إلى عيوب في التعبئة، ما لم يكن هذا العيب ظاهراً أو معروفاً للناقل عند استلامه السلع ولم يبد أي تحفظات نحوه.
 - المصوغات الجمركية وغير الجمركية التي يشترط استكمالها قبل تسليم البضاعة التي يكون على المرسل تسليمها مع إشعار الشحنة من حيث سلامتها، ودقتها.
 - حق المرسل في نزع السلع سواء بإيقافها في مرحلة العبور، أو تغيير مكان التسليم، أو تغيير المستلم المحدد في إشعار الشحن، والشروط التي يخضع لها هذا الحق.
 - حق المستلم في طلب استلام الشحنة التالفة من إشعار الشحن من الناقل إلى صاحب السلع وذلك بعد وصولها إلى المكان المحدد للتسليم.
 - الإجراء المتبع في حالة وجود أسباب تحول دون تنفيذ العقد وفقاً للشروط الواردة بإشعار الشحن.
 - التعليمات الصادرة إلى الناقل في حالة وجود ظروف تحول دون تسليم السلع بعد وصولها على المكان المحدد للتسليم مع حق الناقل في استرداد التكاليف المرتبطة بطلبه لمثل هذه التعليمات، ما لم تكن هذه التكاليف ناجمة عن تصرفات خاطئة أو إهمال من الناقل.

ثالثاً - مسؤولية الناقل :

تنظم المعاهدة مسؤوليات الناقل في المواد من (29 - 17) وهي تشمل :

- مسؤولية الناقل عن الخسارة الكلية والجزئية للسلع والتلف Damage الذي يقع ما بين استلامه لها ووقت التسليم . ويتحمل الناقل من كل هذه المسؤولية متى كانت الخسائر والتلف والتأخر ناجمة عن أخطاء أو إهمال المُطالب. ولا يتحمل الناقل من مثل هذه المسؤولية في حالة عيوب المركبة التي يستخدمها في النقل، أو أخطاء ناجمة عن مستأجرهم أو يستخدمهم لهذا الغرض. كذلك قد يتحمل الناقل من مسؤولياته في حالة الأخطاء الخاصة المصاحبة لعدد من الظروف مثل استخدام مركبات مفتوحة غير مستوية منصوص عليها ومحددة في إشعار الشحن، قصور وعيوب في تعبئة السلع ذات الطبيعة الخاصة، وغير ذلك.
- يقع على الناقل مسؤولية إثبات الخسائر والتلف والتأخير التي ترجع إلى حالات تحلله من هذه المسؤولية.
- يكون الناقل مسئولاً عن التأخير في التسليم إذا لم تسلم السلع خلال المدى الزمني المحدد والمتفق عليه، وكذلك الحال في ظل الأحمال الجزئية ويستدل على التأخير في التسليم حال عدم تسليم السلع خلال 30 يوماً من حلول الأجل المحدد للتسليم، وإذا لم يكن هناك تاريخ محدد، خلال ستين يوماً من تاريخ وضع البضاعة تحت عهدة الناقل. وللشخص المخول بالمطالبة في هذه الحالة اعتبار البضاعة في عداد المفقودة.
- إذا سلمت البضاعة مع عدم حصول الناقل على الأعباء المقررة عند التسليم وفقاً لشروط عقد النقل، سوف يكون المرسل مسئولاً أمام الناقل عن تعويض لا يزيد عن مقدار كل هذه الأعباء دون إجحاف لحقه في التصرف المستلم.
- تقع على المرسل مسؤولية إخطار الناقل بطبيعة السلع ذات الطبيعة الخطرة، وإخباره بما يتعين اتخاذه من محاذير. وإذا لم يتم تضمين مثل هذه المعلومات في إشعار الشحن، تقع مسؤولية إثبات ذلك على المرسل. ويحق للناقل تقييد السلع الخطرة أو تحطيمها أو إعادتها بدون ضرر وذلك دون تعويض. كما يصبح المرسل مسئولاً عن كافة النفقات والخسائر أو التحطيم الناجم عن نقلها.

- يتم احتساب التعويض المقرر في العقد (وفقاً لحال الخسارة) بالاعتماد على قيمة السلع في مكان وزمن استلامها للنقل. ويكون السعر ثابتاً عند سعر الصرف، أو سعر السوق، أو القيمة المعتادة لأنواع وجودة مماثلة.
- ألا يزيد التعويض عن 25 فرنك / كجم من الوزن الإجمالي. والمقصود بالفرنك هو الفرنك الذهبي بوزن 31/10 من الجرام.
- يستعيد الناقل كافة الرسوم الجمركية وغيرها والتي يتحملها بسبب نقل السلع. ولا يزيد التعويض عن الخسائر التي تسبب فيها الناقل عن أتعاب النقل، إلا إذا كانت قيمة السلع تم الإعلان عنها مقدماً
- يمكن للمرسل أن يصرح في إشعار الشحن عن قيمة السلع التي تزيد عن قيمة السلع الثابتة مقدماً بحكم نص المادة 23 من هذه المعاهدة. ولكن قد لا يزيد التعويض عن القيمة الأخيرة إذا تحطمت الشحنة أو تلفت بالكامل، وأصبحت القيمة قابلة للدفع في حالة الخسارة الكاملة، أو أن جزءاً من الشحنة فقط هو الذي تحطم وأصبحت القيمة قابلة للدفع في ظل الخسارة الجزئية.
- كذلك تسمح المعاهدة للمرسل بأن يضيف شرط تحميل فوائد عن التسليم في حالة الخسارة أو التحطم أو تخطي الزمن المحدد للتسليم، وذلك من خلال إضافة مثل هذا النص في إشعار الشحنة. ويكون دفع هذه الفائدة، وفي حالة تحقق الخسارة أو التحطم أو التأخير، بموجب مطالبة مستقلة عن المطالبة المتعلقة بقيمة الشحنة.
- يخول للمطالب الحق بالمطالبة بالفائدة على التعويضات القابلة للدفع وتحتسب هذه الفائدة عند 5 سنت في السنة، وتستحق من تاريخ إرسال المطالبة كتابة للناقل، أو من وقت الشروع في الإجراءات القانونية. ويجري تحويل قيمة المطالبة، إذا كانت بعملة مختلفة عن عملة البلد التي تتم فيها المطالبة، عند سعر الصرف في وقت سداد المطالبة.
- إذا كانت الأوضاع القانونية السائدة في ظل المطالبة بالتعويض تقود إلى زيادة في المطالبات، قد يلجأ الناقل إلى الاستفادة من نصوص هذه المعاهدة. ونفس الحال ينطبق على التعويض المستحق على أحد الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولاً عما

يصدر منهم من خسارة أو تحطيم أو تأخير للسلع أثناء النقل. ويسقط هذا الحق إذا نجم التحطم بسبب سوء إدارة من جانب الناقل أو خطأ صادر عنه أو عن تابعيه.

رابعاً – المطالبات واتخاذ الإجراءات :

- إذا استلم المرسل إليه السلع بدون فحص لظروفها ومضى على ذلك 7 أيام (ما عدا أيام الأحد والإجازات العامة) بدون تحفظ على أو إشارة إلى الخسارة أو التحطم، يكون ذلك دليلاً على استلامه السلع وفقاً للشروط المدونة بالعقد. أما التحفظ على الخسارة أو التحطم غير الواضحين فيكون كتابية. وأي دليل عكس القيام بفحص السلع بمعرفة المرسل إليه والناقل سوف يسمح به فقط في حالة الخسارة أو التحطيم غير الظاهر مع إرسال المرسل إليه لتحفظ كتابي للناقل – خلال 7 أيام من تاريخ إجراء الاختبار على السلع (ما عدا العطلات) – كشرط لاستحقاق أي تعويض.
- تقع على المدعي مسؤولية الشروع في الدعوى أمام أي محكمة تحكيم للأطراف المتعاقدة والمشكلة باتفاق بين الأطراف، وفي محاكم التحكيم التي يقيم في نطاقها الدفاع أو نشاطه أو فرع أو وكيل له يكون قد تم توقيع العقد من خلاله، أو في مكان استلام البضاعة بواسطة الناقل أو المكان المعد للتسليم. وتكون الأحكام الصادرة قابلة للنفذ في أي بلد طرف في المعاهدة، وغير ذلك من الإجراءات القانونية الواردة في المادة (31) من المعاهدة.
- المدة المسموح لاتخاذ الإجراءات خلالها هي سنة. أما في حالة السلوك المتعمد أو تجميد محكمة التحكيم للقضية فسوف تزيد هذه المدة إلى ثلاث سنوات، وذلك لرفع دعاوى التعويض الجزئية والكلية وغيرها من الدعاوى. ويلاحظ أن المطالبة الكتابية توقف هذه الفترة الزمنية إلى أن يخطر الناقل رفضه للمطالبة كتابية.

خامساً – تعاقب الناقلين :

- إذا تم نقل شحنة يحكمها عقد وحيد من خلال ناقلين بريين متعاقبين، فسوف يكون كل منهم مسؤولاً عن عملية النقل كلها، وسوف يصبح الناقل الثاني وكل من يليه من ناقلين طرفاً في عقد النقل، في ظل شروط إشعار الشحن، بسبب قبوله السلع وإشعار الشحن.

- يسلم كل ناقل تال للناقل السابق عليه إيصالاً مؤرخاً وموقعاً. ويقوم بإدخال اسمه وعنوانه في النسخة الثانية من إشعار الشحن، مع إدخال تحفظات في إشعار الشحن وفقاً لنص المادة (8 ، فقرة 2) . ويخضع الناقلون لأحكام المادة 9 من المعاهدة والتي تنص على أن إشعار الشحن دليل على عقد الشحن.
- عادة ما تكون إجراءات المطالبة في مواجهة الناقل الأول، وقد تقام ضد كل من الناقل الأخير وعدد من الناقلين الذين وقعت الخسائر أو التحطم في مسؤليتهم على جانب الناقل الأول.
- يحق للناقل الذي يدفع التعويض وفقاً لأحكام هذه المعاهدة استرداد هذا التعويض علاوة على الفوائد عليه وكافة التكاليف والأتعاب التي تحملها بسبب هذه المطالبة من الناقلين الآخرين الذين أوكل إليهم جزء من الرحلة وفقاً للأحكام التالية :
 - يكون الناقل المسؤول عن الخسارة أو التحطم مسؤولاً وحده عن التعويض.
 - المشاركة في التعويض في حالة الاشتراك في الخسائر والتحطم كل بحسب نسبة مساهمته في تحقق الخسارة أو التحطم.
 - متى كان من الصعب تحديد أنصبة الناقلين في تحقيق الخسائر أو التحطم تكون المساهمة حسب نسبة كل منهم في المبالغ التي يتقاضاها كل منهم كأتعاب نقل.
 - في حالة إخفاق أحد الناقلين في سداد التعويض بسبب إفلاسه ، يتم اقتسام تحميل نصيبه في التعويض بين الناقلين الآخرين حسب نسبة كل منهم في عقد النقل.

سادساً – بطلان أي شرط يتعارض مع أحكام المعاهدة :

- تقضي المادة (41) من هذه المعاهدة، وبناء على أحكام المادة (40) منها بأن :
- أي شروط تنتهك بصورة مباشرة أو غير مباشرة أحكام هذه المعاهدة، أو تنتقص منها، سوف تعتبر لاغية وباطلة، ولكن لا يتضمن بطلان هذه الشروط بطلان الأحكام الأخرى في العقد. وعلى وجه الخصوص، اشترط أن تكون الاستقادة من التأمين في صالح الناقل، وأن أي شروط مماثلة تقلل عبء الإثبات سوف تكون باطلة ولاغية.

سابعاً – الأحكام النهائية في المعاهدة :

تقع الأحكام النهائية في المعاهدة في المواد من 42 – 51 وتغطي القضايا والموضوعات

التالية :

- تحديد شروط الانضمام والدول التي لها حق الانضمام ، وهي الدول المشتركة في أنشطة معينة للجنة الاقتصادية لأوروبا.
- كذلك تتحدد طريقة طلب المراجعة والتعديل من قبل أي من الأطراف المتعاقدة في المادة (49).
- أما المادة (50) فتحدد بعض الالتزامات الأخرى التي يقوم بها السكرتير العام للأمم المتحدة، بالإضافة على إخطار الأطراف المتعاقدة بتعيين عليه إخطارهم أيضاً بالتصديق والانضمام . وتاريخ دخول المعاهدة حيز التنفيذ والتحفظات، وإلغاء المعاهدة.

3/3 بروتوكول معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق (TIR) لعام 1978

:

اتفق أعضاء عقد النقل الدولي للسلع على الطرق (CMR) لعام 1956 ، على هذا البروتوكول ، والذي دخل حيز التنفيذ في عام 1980، والذي ينص على تعديل المادة (26) من المعاهدة على النحو التالي:

- تعديل التعويض بحيث لا يزيد عن 8.33 وحدات حساب / كجم من الوزن الإجمالي.
 - إضافة بعض الفقرات إلى هذه المادة وهي :
- المقصود بوحدة الحساب المذكورة في المعاهدة هي وحدة حقوق السحب الخاصة (SDRS) التي يصدرها صندوق النقد الدولي كعملة حساب دولية. ومن ثم يتم تحويل المقدار المحدد في الفقرة (3) من هذه المادة إلى العملة الوطنية لدولة المحكمة التي تفصل في القضية على أساس قيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو التاريخ المتفق عليه من قبل الأطراف. وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذا البلد مقابل وحدة حقوق السحب الخاصة وفقاً لما يصدر عن صندوق النقد الدولي وذلك إذا كانت هذه الدولة عضواً في الصندوق، أما إذا لم تكن عضواً في الصندوق فسوف يحتسب سعر الصرف بطريقة تحددها هذه الدولة.

- والدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، يجب أن تعلن بعد تصديقها على هذا البروتوكول، عن أن حدود المسؤولية (التعويض) المقرر في الفقرة (3) من المعاهدة والمطبق في حدودها هو 25 وحدة نقدية. حيث تعادل هذه الوحدة النقدية 10/31 جرام من الذهب، كما أن تحويل هذا المعادل إلى عملة الدول يجب أن يتم وفقاً لقوانين هذه الدولة.
- يتم الحساب والتحويل لكي يتطابق بقدر الإمكان مع القيمة الحقيقية.

ويتم الاتصال بسكرتارية الأمم المتحدة بشأن طريقة الحساب الواردة في هذا الملحق أو نتيجة التحويل المذكورة في الفقرة السابقة، أو لإيداع التغييرات لدى سكرتارية الأمم المتحدة.

- ويقضي هذا البروتوكول بأنه مفتوح للتوقيع من كل الأعضاء في معاهدة CMR.

3/4 مشروع بروتوكول الاعتداد بإشعار الشحنة من خلال EDI :

- تقوم لجنة النقل البري (ITC) داخل اللجنة الاقتصادية لأوروبا من خلال مجموعة العمل الخاصة بالنقل على الطرق، بمراجعة ما يتمخض عن الاتفاقية من مشكلات، ومحاولة تلقي مقترحات الدول لعرضها على اجتماعات اللجنة لإمكان إدخال التعديلات المطلوبة على المعاهدة.
- ومن أبرز ما شهدته اتفاقية عقد (CMR) من تطورات هو إدخال بروتوكولات إضافية، واقتراح بعض البروتوكولات لمعالجة مشكلات تطبيقية بشأن هذه المعاهدة.
- ولعل واحدة من أهم القضايا الراهنة في تسهيل تدفقات التجارة والنقل تلك المرتبطة بالاعتراف المتبادل بالمستندات وحيث إن المعاهدة تعترف بإشعار الشحنة الورقي حتى الآن كوثيقة رسمية لنقل السلع على الطرق، وبهدف تسهيل تدفق المعلومات بين الأطراف المتعاقدة، فإن التطورات الأخيرة في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات وبالذات تطبيق نظم EDI ، قد استدعت ضرورة إدخال بعض التعديلات على المعاهدة لتواكب هذه التطورات ، وتسهم بحق في تسهيل عملية النقل الدولي للسلع.
- وقد تقدمت مجموعة العمل بمسودة بروتوكول لمعاهدة عقد (CMR) من منطلق إدراكها لاحتياجات البيئة الاقتصادية لأدوات تضمن الحماية القانونية، فقد رأت أنه من الضروري التشاور مع الأطراف المتعاقدة في المعاهدة قبل اقتراح تعديل في

صورة مسودة نهائية لبروتوكول يلحق بالاتفاقية وتتضمن الاعتراف المتبادل بشأن استخدام نظام تبادل إلكتروني لإشعار الشحنات EDI من قبل لجنة النقل البري داخل اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

- وقد تمثلت مقترحات التعديل في الآتي :
 - إجراء تعديل في المادة (5) فقرة (3) ليعطي المشغل التجاري الحرية في اختيار وسيلة نقل المعلومات التي تناسبه.
 - لم تقصر مسودة البروتوكول الوسائل البديلة وتركت الباب مفتوحاً لأي وسائل أخرى قد يتم تعديلها في المستقبل.
 - لم تغط المسودة القضايا القانونية العامة المرتبطة باستخدام وسائل أخرى مثل مكان وزمن تبادل الموافقة، أو شرعية التوقيع الإلكتروني، والتي تناولتها اتفاقيات أخرى، بل سعت على إجازة الوسائل بدون ذكر أسماء محددة.
 - اعتمدت المسودة على عدد من الأحكام الواردة في اتفاقيات نقل أخرى وتعلق بنفس الموضوع مثل مبدأ التكافؤ الوظيفي والنماذج النمطية لإشعار الشحنات وخلافه.
 - تشترط المسودة ، من أجل تحاشي الاستغلال الإلكتروني، أن يطلب إلى الناقل أن يصدر إيصالاً ورقياً عند تسلمه الشحنة.
- ومن أجل التسهيل والتعجيل بتطبيق بروتوكول EDI على عقد CMR تعاونت مجموعة العمل بشأن النقل البري مع أحد الخبراء من (UNIDRIOT) واتجهت إلى استطلاع آراء جميع الأطراف المتعاقدة الـ 44 في المعاهدة بشأن عدد من القضايا التي تم طرحها عليهم في صورة مجموعة تساؤلات على أن تقوم السكرتارية بإعداد مستند مجمع على أساس الردود. وسوف تعقد المجموعة اجتماعاً تمهيدياً بأسرع ما يمكن من أجل إعداد مسودة البروتوكول المزمع.
- وقد جاءت استمارة الاستقصاء التي أرسلت لاستطلاع رأي الجهات المعنية في الأطراف المتعاقدة متضمنة سؤالين هما :

- عما إذا كانت موافقة الطرف المتعاقد على إضافة فقرة (3) للمادة (5) يسمح باستخدام إجراءات لنقل المعلومات بخلاف إشعار الشحن الورقي من عدمه ويختار الطرف (نعم/لا).
- إعطاء (5) بدائل للصيغة التي تكون عليها هذه الفقرة متى كانت الإجابة نعم، ليوافق عليها أو يرفضها.

3/4 مشروع بروتوكول الاعتداد بإشعار الشحن من خلال EDI :

ذكرنا في بداية هذه الدراسة أن مصطلح الأطراف المتعاقدة يشير إلى الدول التي تعد أعضاء كاملة في هذه المعاهدة أو ما يطلق عليه Contracting Parties إشارة إلى أن التصديق على هذه المعاهدة والقبول بأحكامها تعني دخول هذا البلد طرفاً في علاقة تعاقدية مع بقية الأطراف الأخرى. وقد أشرنا في بداية هذه المعاهدة على أن هناك 44 دولة عضو في هذه المعاهدة هم :

استراليا - بلجيكا - بروكسل - البوسنة والهرسك - بلغاريا - كرواتيا - جمهورية التشيك - الدنمارك - استونيا - فنلندا - فرنسا - جورجيا - ألمانيا - اليونان - المجر - إيران - إيرلندا - إيطاليا - كازاخستان - كرجستان - لاتفيا - ليتوانيا - لكسمبورج - المغرب - هولندا - النرويج - بولندا - البرتغال - مولديفيا - رومانيا - روسيا الاتحادية - سلوفاكيا - سلوفينيا - أسبانيا - السويد - سويسرا - طاجكستان - يوغسلافيا السابقة - مقدونيا - تونس - تركمانستان - بريطانيا - أوزبكستان - يوغسلافيا.

ومن الواضح أن هناك دولتين عربيتين هما المغرب وتونس أعضاء في هذه المعاهدة بالإضافة على دولة جمهورية إيران الإسلامية، مما يكشف عن وجود اتجاه لدى بعض الدول العربية لتطوير وتنظيمات النقل بها.

الفصل الرابع

المعاهدة الدولية بشأن
تتميط الرقابة الحدودية على السلع

الفصل الرابع

المعاهدة الدولية بشأن

تنميط الرقابة الحدودية على السلع*

4/1 هيكل المعاهدة :

وقعت المعاهدة الدولية حول تنميط الرقابة الحدودية على السلع في مجال التجارة الدولية في 21 أكتوبر 1982 في جنيف ودخلت حيز التنفيذ في أبريل 1983. وتسعى هذه المعاهدة إلى تحسين حركة السلع دولياً انطلاقاً من التسليم بأهمية وجود نظام يكون من شأنه التسهيل من عملية عبور السلع للحدود، وذلك في ظل العديد من الحقائق التي تأتي في مقدمتها تعدد الجهات الرقابية التي تكون مسؤولة عن تطبيق المقاييس الرقابية الحدودية على السلع العابرة أو الصادرة أو الواردة، وأن هناك إمكانية لتنميط الظروف والشروط التي تتم في ضوئها عملية الرقابة الحدودية دون المساس بسلامة عملية الرقابة أو مضمونها أو فعاليتها، علاوة على ذلك تنتظر هذه المعاهدة إلى عملية تنميط الرقابة الحدودية باعتبارها من أهم وسائل تحقيق الهدف العام وهو تسهيل حركة السلع عند الحدود.

وتتكون هذه المعاهدة من كل من : صلب المعاهدة ويحوي المواد التي تغطي النصوص الأساسية لها (ونطلق عليها المتن Text) ، إلى جانب عدد (7) ملاحق، وذلك على النحو التالي:

متن المعاهدة :

ويقع في عدد (4) فصول تحوي (26) مادة ، وذلك على النحو التالي :

- **الفصل الأول :** بعنوان "الأحكام العامة" ، ويضم المواد (1-3).
- **الفصل الثاني :** بعنوان "تنميط الإجراءات" ، ويضم المواد (4-9).
- **الفصل الثالث :** بعنوان "الأحكام المتعلقة بالترانزيت" ، ويضم مادة وحيدة هي المادة (10).
- **الفصل الرابع :** بعنوان "الأحكام المتنوعة" ، ويضم المواد (11-26).

* International Convention on the Harmonization of Frontier Control of Goods.

ملاحق المعاهدة :

تتضمن هذه المعاهدة عدد (7) ملاحق هي :

- ملحق رقم (1) بعنوان : تتميط الرقابة الجمركية وغير الجمركية، ويضم عدد (4) مواد.
- ملحق رقم (2) بعنوان : الفحص الصحي MEDICO-sanitary، ويضم عدد (5) مواد.
- ملحق رقم (3) بعنوان : الفحص البيطري : ويضم عدد (6) مواد.
- ملحق رقم (4) بعنوان : الصحة النباتية Phyto-sanitary ، ويضم (6) مواد.
- ملحق رقم (5) بعنوان : رقابة التوافق مع المعايير الفنية ، يضم (6) مواد.
- ملحق رقم (6) بعنوان : "رقابة الجودة" ويضم (5) مواد.
- ملحق رقم (7) بعنوان : قواعد الإجراءات في اللجنة الإدارية والمشار إليها في المادة (22) من المعاهدة ، ويضم (9) مواد.

4/2 تحليل النصوص الواردة بمتن المعاهدة :

4/2/1 التعريفات الواردة بالمعاهدة :

تقدم المادة رقم (1) من المعاهدة عدداً من التعريفات لأغراض هذه المعاهدة ومنها :

- المقصود بالجمارك في هذه المعاهدة الجهة الحكومية المسؤولة عن إدارة قانون الجمارك وتحصيل الرسوم والضرائب على الواردات / والصادرات. كذلك فهي مسؤولة عن القوانين والتنظيمات الأخرى المتصلة بعملية استيراد / تصدير / عبور السلع.
- أما الرقابة الجمركية فيقصد بها المقاييس التي تطبق لضمان التوافق مع القوانين والتنظيمات التي توكل المسؤولية عن تنفيذها إلى الجمارك.
- الفحص الصحي MEDICO-sanitary ، ويقصد به الفحص الذي يجرى بهدف حماية حياة وصحة البشر ، باستثناء الفحص البيطري.

- الفحص البيطري، وهو الفحص الصحي الذي يجري على الحيوانات والمنتجات الحيوانية بهدف حماية حياة وصحة البشر والحيوانات، وكذلك الذي ينفذ على الأشياء أو السلع التي قد تقوم بدور الوسيط الناقل للأمراض حيوانية.
- فحص صحة النبات Phyto-sanitry ويقصد به الفحص الذي يهدف إلى منع انتشار أو دخول آفات (حشرات) النباتات أو المنتجات النباتية عبر الحدود الوطنية للدولة.
- رقابة التوافق مع المعايير الفنية يقصد بها تلك الإجراءات الرقابية التي تتم لكي تضمن أن يتوافق في السلعة الحد الأدنى من المعايير الوطنية والدولية المحددة في القوانين والتنظيمات ذات الصلة.
- خدمات الرقابة ويقصد بها أي خدمة مسؤولة عن تنفيذ كل أو جزء من أنواع الرقابة المذكورة أعلاه، أو غيرها من التنظيمات الرقابية المطبقة مع السلع المستوردة / المصدرة / العابرة.

ويلاحظ من هذه التعريفات أنها تغطي القضايا الرئيسية التي تسعى المعاهدة إلى التعامل معها وتتميطها، بهدف تسهيل حركة السلع عبر الحدود. ولهذا سوف نلاحظ أن الملاحق المتصلة بهذه المعاهدة قد جاءت بالأحكام والتنظيمات المتصلة بهذه المجموعة من القضايا الرقابية الحدودية، على ما سوف نرى في هذا الفصل.

4/2/2 هدف ونطاق المعاهدة :

يتمثل هدف المعاهدة ، كما نصت عليه المادة (2) في :

- تخفيض متطلبات استكمال المصوغات، وكذلك عدد عمليات الرقابة، وخاصة من خلال جهود التنسيق الوطني والدولي لإجراءات الرقابة وأساليب وطرق تطبيقها.
- يمتد نطاق تطبيق هذه المعاهدة إلى كافة السلع المصدرة / المستوردة / الترانزيت، في حالة انتقالها عبر الحدود (البرية ، الجوية ، البحرية) لأي بلد، مهما تعددت هذه الحدود ، ونقاط العبور ، كذلك فهي تنطبق أيضاً على كافة عمليات الرقابة التي يقوم بها البلد العضو في هذه المعاهدة.

4/2/3 تنميط الإجراءات :

لقد تضمن الفصل الثاني من المعاهدة تلك الأحكام المتعلقة بتنميط الإجراءات في المواد من (4-9) في عدد ستة محاور من العمل هي :

- **المحور الأول - تنسيق الرقابة :**
حيث تنص المادة (4) من المعاهدة على أنه يتعين على الأطراف المتعاقدة أن تتعهد، وبأقصى قدر ممكن ، بتنظيم عملية تدخل السلطات الجمركية وغير الجمركية وجعلها في صورة منمطة.
- **المحور الثاني - توفير الموارد اللازمة للسلطات الرقابية :**
حيث تنص المادة (5) من المعاهدة على الآتي :
يتعين أن تتعهد أطراف المعاهدة ، بغية تحقيق التشغيل المرضي لأنشطة الرقابة، أن تبذل ما في وسعها وفي إطار القوانين الوطنية لتزويد سلطات الرقابة بالآتي:
 - عدد كاف من الأفراد المؤهلين ، وبما يتواءم مع حركة المرور .
 - المعدات والتسهيلات المناسبة للفحص – أخذاً في الاعتبار نمط النقل، السلع محل الاختبار، ومتطلبات المرور.
 - التعليمات الرسمية للموظفين لكي يعملوا في ضوئها وبما يتوافق مع الاتفاقيات أو الترتيبات الدولية وكذلك القواعد الوطنية السائدة.
- **المحور الثالث - التعاون الدولي :**
حيث تنص المادة (6) من المعاهدة على ضرورة تعهد الأطراف المتعاقدة في المعاهدة التعاون كل مع الآخر، وكذلك تتعهد بسعيها إلى طلب التعاون من المنظمات والجهات الدولية المعنية متى كان ذلك ضرورياً من أجل تحقيق هدف المعاهدة – الأكثر من ذلك يتطلب شرط التعاون الدولي السعي للوصول إلى اتفاقيات متعددة الأطراف أو ثنائية جديدة في هذا الشأن.
- **المحور الرابع - التعاون فيما بين الدول المتجاورة :**
حيث يكون التعاون فيما بين الدول المتجاورة وذات الحدود المشتركة من خلال التعهد بالمقاييس الملائمة ، كلما أمكن ، من أجل تسهيل مرور السلع ، وبالذات :

- السعي إلى الترتيب من أجل تخفيض الرقابة المشتركة للسلع والمستندات وذلك من خلال بناء تسهيلات مشتركة،
- السعي لتوفير ساعات عمل عند المنافذ الحدودية، وتوفير الرقابة خلالها ، وكذلك تزويد هذه المنافذ بفئات السلع ، ووسائط النقل وإجراءات العبور الجمركي الدولي المقبولة.

• المحور الخامس – تبادل المعلومات :

يكون تبادل المعلومات بناء على طلب الأطراف المتعاقدة في المعاهدة، وبالذات تلك المعلومات الضرورية واللازمة لتطبيق أحكام هذه المعاهدة، ووفقاً لما هو وارد بملاحقها من أحكام وتنظيمات.

• المحور السادس - المستندات :

تنص المادة (9) على ضرورة تعهد الأطراف المتعاقدة بالسعي إلى المزيد من الاستخدام فيما بينها ومع الأجهزة الدولية المعنية للمستندات الواردة في دليل الأمم المتحدة. وعليها قبول المستندات الناجمة عن عملية فنية ملائمة متوافقة مع التنظيمات الرسمية من حيث شكلها ، وشمولها وتوضيحها، وتكون مشروحة ومفهومة. كذلك تتعهد الأطراف المتعاقدة بأن تسعى لضمان جعل المستندات الضرورية قد تم إعدادها ومراجعتها في توافق صريح مع التشريعات الملائمة.

4/2/4 موقف المعاهدة من تجارة الترانزيت:

يتضمن الفصل الثالث من المعاهدة مادة وحيدة تنص على الآتي :

- يتعين على الدول الأطراف في المعاهدة – متى كان ذلك ممكناً – أن توفر معاملة بسيطة وسريعة للسلع التي في حالة عبور، وبالذات تلك التي تسير تحت غطاء إجراء عبور جمركي دولي – وذلك من خلال قصر فحصها على حالات ظروف ومخاطر معينة. كما يتعين الأخذ في الاعتبار وضع الدول التي ليس لها شواطئ Land Locked .
- كذلك يتعين عليها أن تسعى إلى توفيق ساعات عمل المنافذ الجمركية وأدائها من أجل تسهيل حركة السلع التي يتم التخليص عليها في ظل إجراء ترانزيت جمركي دولي .

كما يتعين العمل على التسهيل إلى أقصى حد ممكن حركة السلع الجمركية في حاويات أو وحدات تحميل أخرى تستطيع توفير أمان مناسب.

4/2/5 الأحكام المتنوعة في المعاهدة :

ويشملها الفصل الرابع في المواد من (11-26) ويغطي الموضوعات والقضايا التالية :

النظام العام للمعاهدة ويقضي بالآتي :

- ألا تحول نصوص وأحكام هذه المعاهدة دون اللجوء إلى حظر أو تقييد استيراد / تصدير / عبور للسلع يكون هدفه النظام العام ، مثل حماية :
 - الأمن العام.
 - الأخلاق.
 - الصحة العامة.
 - البيئة.
 - التراث الثقافي والصناعي.
 - الملكية الفكرية.
- يجب أن تسعى الأطراف المتعاقدة، متى كان ممكناً وبدون إجحاف أو ضرر يلحق بفعالية عملية الرقابة الحدودية، إلى تطبيق وتضمين عملية الرقابة مما ورد ذكره من قضايا في الفقرة السابقة ، إلى جانب تلك المتعلقة بإجراءات التتميط مثل التعاون الدولي، والتعاون بين الدول المتجاورة ، وتبادل المعلومات ، والتوثيق.
- ضرورة تناسب ترتيبات الطوارئ التي تتعلق بظروف خاصة، مع الأسباب التي أدت إلى الحاجة إلى تقديم مثل هذه الإجراءات، على أن يشترط إيقاف أو إلغاء هذه الإجراءات متى زالت الأسباب التي دعت إليها. ولا مانع من لجوء الأطراف المتعاقدة إلى نشر الأحكام المناسبة لمثل هذه الإجراءات، ودون إخلال بفعالية هذه المقاييس.
- تنص المعاهدة في المادة (13) من الأحكام المتنوعة على أن الملاحق المتصلة بهذه المعاهدة هي جزء مكمل لأحكام هذه المعاهدة. مع النص في فقرتها الثانية على جواز

إضافة ملاحق جديدة متعلقة بقطاعات أخرى من الرقابة، ذلك وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في المواد (22-24) من الأحكام المتنوعة لهذه المعاهدة .

• كذلك لا تؤثر أحكام هذه المعاهدة على حقوق والتزامات ناجمة عن معاهدات أبرمت بين الأطراف المتعاقدة قبل انضمامها لتلك المعاهدة.

• ألا تحول أحكام تلك المعاهدة دون تطبيق تسهيلات أوسع ليتفق على منحها اثنان أو أكثر من الأطراف المتعاقدة بعضهم البعض، أو حق المنظمات التكاملية الإقليمية لأطراف في المعاهدة في تطبيق تشريعاتها الخاصة للرقابة على حدودهم الداخلية وبالشروط التي لا تخفض بأي شكل التسهيلات الناجمة عن هذه المعاهدة.

• تنظم المادة (16) من المعاهدة إجراءات التوقيع والتصديق والقبول والاعتماد والانضمام، وذلك وفقاً للقواعد المتبعة في إطار كافة المعاهدات والاتفاقيات التي تقع تحت مظلة الأمم المتحدة. وقد كانت هذه المعاهدة مفتوحة أمام الأطراف المعنية من 11 أبريل 1983 إلى 31 مارس 1984 في مكتب الأمم المتحدة بجنيف، وبعد ذلك أصبحت مفتوحة أمام الانضمام إليها، حيث دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ في أبريل 1983 وذلك بعد إبلاغ عدد (5) دول لوثيقة التصديق والقبول والاعتماد أو الانضمام

• علاوة على ذلك تعطي هذه المعاهدة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي الحق في ممارسة الحقوق والمسئوليات المخولة للدول الأعضاء في تلك المنظمات والتي تكون أطرافاً متعاقدة في هذه المعاهدة، وفي هذه الحالة لن يحق للدول الأعضاء في تلك المنظمات أن تمارس بصفة فردية مثل هذه الحقوق ، بما فيها حق التصويت، وأن تمثل هذه المنظمات الحق في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في المعاهدة من خلال إيداع وثيقة للتصديق والقبول والاعتماد بعد توقيع المعاهدة ، أو بإيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

• **يحق للأطراف المتعاقدة الآتي :**

- شجب المعاهدة بإخطار الأمين العام للأمم المتحدة، ويكون هذا الشجب نافذاً

بعد 6 شهور من استلام الأمين العام للأمم المتحدة لإخطار الشجب.

- تلغي المعاهدة إذا انخفض الأعضاء لها عن 5 أعضاء خلال 12 شهراً.

- تسوى المنازعات بين الأطراف المتعاقدة من خلال المفاوضات أو وسائل تسوية المنازعات ، أو اللجوء إلى التحكيم وفقاً للقواعد التي تحددها الفقرات من (2-7 من المادة 20 من المعاهدة).
- التحفظ على البند السابق عند التوقيع أو التصديق أو القبول.
- يكون تعديل أحكام هذه المعاهدة وفقاً لنص المادة (22) وكذلك تعديل ملاحقها من خلال الآتي :
 - تقديم اقتراح (مشروع) تعديل من أي طرف متعاقد.
 - يسير الاقتراح (مشروع) بتعديل المتن أو الملاحق وفقاً للخطوات الآتية:
 - عرض المشروع على اللجنة الإدارية (المؤلفة من جميع الأطراف المتعاقدة).
 - يسير المشروع وفقاً لأحكام الملحق رقم (7).
- يحق لأي من الأطراف ، بعد مضي 5 سنوات من دخول المعاهدة حيز التنفيذ، إخطار الأمين العام للأمم المتحدة بطلبه في عقد مؤتمر بهدف مراجعة المعاهدة محدداً المشروعات التي يجري حولها المؤتمر.
- يقع على عاتق الأمين العام للأمم المتحدة مهمة إخطار الدول المعنية بكل ما يتصل بالمعاهدة من توقيع والتصديق وانضمام وشجب أو إلغاء أو تحفظات.

4/3 ملاحق المعاهدة :

تنطوي معاهدة تنميط الرقابة الحدودية على السلع على عدد (7) ملاحق هي :

4/3/1 تنميط الرقابة الجمركية وغير الجمركية :

تعرف المعاهدة الرقابة الجمركية على أنها المقاييس المطبقة لضمان التوافق مع القوانين والتنظيمات التي تكون الجمارك مسؤولة عن تنفيذها. وحيث توجد الجمارك عند كل الحدود، ويكون تدخلها ذا صبغة عامة، فإن أنواعاً أخرى من الرقابة يمكن تنظيمها في أسلوب نمطي مع الرقابة الجمركية. ومن هنا يمكن القيام بالآتي :

- تنفيذ كل أو جزء من هذه الرقابة في مكان آخر بخلاف الحدود، على أن تسهم الإجراءات المستخدمة في تسهيل الحركة الدولية للسلع – وأن يكون ذلك بعلم الجمارك وبالتعاون معها.
- أن تتم كافة الترتيبات معاً، بقدر الإمكان مع أقل مستوى ممكن من التأخير، ويجب أن تسعى خدمات الرقابة إلى تنسيق متطلباتها في مجال المستندات والمعلومات كذلك بتعميق توفير الخدمة في موقع تنفيذ الرقابة.
- يجب أن تفوض جهات الرقابة الأخرى اختصاصاتها للجمارك لكي تنفذ مثل هذه الرقابة نيابة عنها كلياً أو جزئياً.
- ولضمان كفاءة الرقابة يجب تبادل المعلومات بين الجمارك والجهات الرقابية الأخرى.

4/3/2 الفحص الصحي :

تعرف المعاهدة الفحص الصحي على أنه الفحص الذي يمارس بغرض حماية حياة وصحة الإنسان، باستثناء الفحص البيطري . ويجب أن يتم الفحص الصحي وفقاً لإجراءات تمييط الرقابة الحدودية. وعلى كل طرف في المعاهدة ضمان إتاحة المعلومات التالية لكل شخص:

- ما السلع التي تخضع للفحص الصحي؟
- ما الأماكن التي تقدم فيها السلع للفحص؟
- ما المتطلبات المحددة في القوانين والتنظيمات المتعلقة بالفحص الصحي وكذلك الإجراءات العامة؟
- كما يجب توفير خدمات الرقابة لتسهيل عمل النقاط الحدودية التي قد يتم عندها الفحص الصحي.

ويجب أن تتعاون سلطات الفحص الصحي مع السلطات المقابلة في الأطراف المتعاقدة الأخرى، من أجل الإسراع بمرور السلع القابلة للتلف والخاضعة للفحص الصحي، من خلال تبادل المعلومات، وأشياء أخرى. وفي حالة توقيف السلع القابلة للتلف خلال الفحص الصحي،

يجب أن تسعى أجهزة الرقابة إلى إخطار الأجهزة المقابلة في بلد التصدير والعضو في المعاهدة خلال فترة قصيرة، محددة أسباب التوقيف والمقاييس والتدابير التي تتخذ حيال السلع.

4/3/3 الفحص البيطري:

يقصد بالفحص البيطري هو الفحص الصحي المطبق على الحيوانات والمنتجات الحيوانية بهدف حماية حياة وصحة الأشخاص والحيوانات وكذلك على الأشياء أو السلع التي قد تكون حاملة للأمراض الحيوانية. ويتعين أن يتوافق الفحص البيطري مع مبادئ المعاهدة، وبالذات ما ينص عليه الملحق الخاص بتميط الإجراءات الحدودية. وعلى هذا تقضي ملاحق المعاهدة بالآتي:

- أن الفحص البيطري يغطي أيضاً فحص وسائل وظروف نقل الحيوانات والمنتجات الحيوانية.
- أن الفحص البيطري يمكن أن يشمل الفحص الذي يجري على الجودة، والمعايير والتنظيمات المختلفة مثل الفحص الذي يهدف إلى الحفاظ على الأصناف المهددة بالانقراض والتي تكون مصحوبة عادة بفحص بيطري لأغراض الفعالية.
- توفير المعلومات الخاصة بالفحص البيطري وكذلك إجراءات الرقابة في علاقتها بمتطلبات المرور وبالنسبة للسلع في مرحلة العبور، والتعاون بين الأطراف المتعاقدة.

4/3/4 فحص صحة النبات Phytosanitry :

ينص الملحق رقم (4) على ضرورة توافق فحص صحة النبات مع مبادئ المعاهدة، كما يعرف فحص صحة النبات على أنه الفحص الذي يهدف إلى الحيلولة دون انتشار أو دخول الحشرات أو الآفات النباتية المصاحبة للمنتجات النباتية. وينظم هذا الملحق الآتي :

- النص على التزام الأطراف المتعاقدة لضمان توفير المعلومات لأي شخص معني بالسلع الخاضعة لهذا النوع من الفحص، وأماكن الفحص، وقائمة الحشرات والآفات الخاضعة للخطر أو التقييد، والمتطلبات القانونية التنظيمية المتصلة بهذا الفحص وإجراءات تطبيقية.

- على كل طرف متعاقد في المعاهدة أن يسعى إلى إيجاد هذا النوع من الفحص عند الضرورة، وكذلك توفر أماكن للتخزين والوقاية وبما يتفق مع متطلبات المرور، وتسهيل حركة السلع من خلال تنسيق ساعات العمل في مجال الفحص والرقابة الجمركية من أجل إنهاء الإفراج عن السلع القابلة للتلف خارج نطاق ساعات العمل الرسمية.
- قد يجري هذا النوع من الفحص عند الحدود، أوفي نقاط داخل البلاد، وهنا يتعين توفير وسائل النقل مع ضمان عدم انتقال العدوى خلال عملية النقل. وفي كل الأحوال يتعين العمل على تخفيض الفحص المادي وتخفيض المصوغات الجمركية المصاحبة.
- وفي الحالات التي يسفر فيها الفحص عن حظر النباتات أو المنتجات النباتية، على السلطات المعنية أن تخطر السلطات المقابلة في بلد التصدير في أسرع وقت ممكن مع الإشارة إلى أسباب الحظر والمقاطعة وما اتخذ من ترتيبات تجاه هذه السلع.
- وفي حالة السلع في مرحلة العبور يجب أن تستغني الأطراف المتعاقدة عن فحص صحة النبات لها، ما لم يكن الإجراء ضرورياً لحماية النباتات الخاصة بها. ويتعين أن تتعاون السلطات الرقابية في الأطراف المتعاقدة من أجل تسهيل سرعة مرور المنتجات النباتية التي تخضع لهذا الفحص، ويكون ذلك من خلال تبادل المعلومات وغيرها من أساليب التعاون.

4/3/5 التوافق مع القوانين والتنظيمات :

- تعني الرقابة من أجل التوافق مع المعايير الفنية ضمان توافر الحد الأدنى من المعايير الدولية أو الوطنية المحددة في القوانين والتنظيمات. ويجب على السلطات في الدول الأطراف في المعاهدة الآتي :
- ضمان توفير معلومات منتظمة لأصحاب الشأن حول المعايير المطبقة، وأماكن فحص السلع، ومتطلبات وإجراءات الرقابة من أجل التوافق مع هذه القوانين والتنظيمات.

- تنظيم عملية الرقابة من حيث إنشاء محطات للرقابة، وساعات العمل ، والتخليص على السلع القابلة للتلف في غير أوقات العمل الرسمية بناء على الإخطار بموعد وصولها مسبقاً . وتخفيض الرقابة المادية بالنسبة للسلع النمطية القابلة للتلف، وتمييط الإجراءات.
- يلاحظ أن مثل هذه المقاييس لا تنطبق على حالة الترانزيت، مع التأكيد على أهمية التعاون بين الأطراف المتعاقدة للإسراع بعملية مرور السلع.

4/3/6 رقابة الجودة :

ويقصد بها في هذه المعاهدة أي نوع من الرقابة بخلاف المذكور من قبل، وذلك لضمان مطابقة السلع للحد الأدنى من التعريفات الدولية والوطنية للجودة ، والتي تحددها القوانين والتنظيمات ، وتغطي المعاهدة :

- المعلومات الواجب توافرها لتطبيق هذه المعايير ،
- إجراءات تنظيم العمل،
- أهمية التعاون بين الأطراف المتعاقدة،
- مراعاة عدم انطباق رقابة الجودة علي السلع العابرة.

4/3/7 قواعد إجراءات اللجنة الإدارية :

ويقوم نظام المعاهدات التي تقع تحت مظلة الأمم المتحدة على وجود لجنة إدارية، أو أن يقوم الأمين العام بمهام اللجنة الإدارية، أو يوكل لمنظمة دولية أو إقليمية القيام بهذه المهمة. وفي هذه المعاهدة تنص المادة (22) على إنشاء لجنة إدارية تضم كافة الأطراف المتعاقدة وفقاً للآتي :

- إمكانية دعوة مراقبين من الإدارات المعنية في كل الدول غير الأطراف في المعاهدة، وممثلين عن المنظمات الدولية غير الأطراف أيضاً ، سواء بالحضور أو طرح القضايا.
- تقوم اللجنة الاقتصادية لأوروبا بمهمة السكرتارية لهذه اللجنة.
- عقدت هذه اللجنة بعد سنتين من دخول المعاهدة حيز التنفيذ ثم في ميعاد محدد، أو بناء على دعوة يتقدم بها 5 أعضاء على الأقل.

- تقوم اللجنة بانتخاب رئيس ونائب للرئيس في كل انعقاد، ولا يكون الاجتماع صحيحاً إلا بحضور ثلث الأعضاء.
- تكون قراراتها بالتصويت على المشروعات.
- تطبق إجراءات اللجنة الاقتصادية لأوروبا على كل ما لا يرد فيه نص في هذا الملحق.

4/4 الأطراف المتعاقدة :

دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ في 21 أكتوبر 1982 . ويبلغ عدد الأطراف الموقعة عند التسجيل 13 دولة عضو، في حين بلغ عدد الأعضاء في الوقت الراهن، نتيجة انضمام العديد من الدول إليها ، 42 طرفاً متعاقداً، علاوة على الاتحاد الأوروبي ، وهم :

- أرمينيا – النمسا – أذربيجان – بيلاروس – بلجيكا - البوسنة والهرسك – بلغاريا –
- كرواتيا – كوبا – قبرص - جمهورية التشيك – الدنمارك – استونيا – فنلندا – فرنسا –
- جورجيا – ألمانيا – اليونان – المجر – أيرلندا – إيطاليا – كازاخستان – ليسوتو -
- ليتوانيا – لكسمبروج - هولندا - النرويج – بولندا – البرتغال – رومانيا – سلوفاكيا –
- سلوفينيا - جنوب أفريقيا – أسبانيا – السويد – سويسرا – مقدونيا – بريطانيا –
- أوزباكستان – يوغسلافيا - روسيا الاتحادية - الاتحاد الأوروبي .

الفصل الخامس

دراسة تحليلية

لاتفاقية النقل الدولي للسلع الغذائية

القابلة للتلف (ATP)

الفصل الخامس

دراسة تحليلية لاتفاقية النقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف (ATP)

5/1 الهيكل العام للاتفاقية :

وقعت اتفاقية النقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف، وكذلك المعدات المستخدمة في هذا النقل، وما أجري عليها من تعديلات* في الأول من سبتمبر 1970. كما أنها شهدت العديد من التعديلات التي دخلت حيز التنفيذ حتى 30 سبتمبر 2000. وتتكون الاتفاقية من صلب الاتفاقية أو المتن علاوة على ثلاثة ملاحق، وذلك على النحو التالي :

متن الاتفاقية :

ويتكون من أربعة فصول تتناول الموضوعات التي تغطيها الاتفاقية في 20 مادة ، وذلك على النحو التالي :

- **الفصل الأول :** وهو بعنوان معدات النقل الخاصة، ويحتوي على المواد (1-2).
- **الفصل الثاني :** بعنوان استخدام معدات النقل الخاصة في النقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف ، وذلك في المواد (3-4).
- **الفصل الثالث :** بعنوان الأحكام المتنوعة ، وترد في المواد (5-8).
- **الفصل الرابع :** ويختص بالأحكام النهائية في الاتفاقية من حيث من لهم حق الانضمام، وطرقه ، وأحكامه ، وحل النزاعات ، وغير ذلك.

* Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for Such Carriage.

ملحق المعاهدة :

تحتوي هذه الاتفاقية على ثلاثة ملحق رئيسية ، وعدد من الملاحق الفرعية، وذلك على النحو التالي :

• ملحق رقم (1) : ويقدم تعريفات ومعايير للمعدات الخاصة بنقل السلع الغذائية القابلة

للتلف ، وهذه المعدات هي :

- الشاحنات.
- اللوريات.
- الترللات (المقطورات).
- نصف المقطورة.
- الحاويات.
- أخرى.

ويضم هذا الملحق أربعة ملاحق فرعية هي :

- ملحق رقم (1/1) : ويتعرض للأحكام المتعلقة باختبار المعدات أو الأدوات الخاصة بالمعدات التالية :

- المعدات العازلة.
- المعدات المبردة.
- المعدات الميكانيكية للتبريد.
- معدات التسخين.

وذلك من أجل ضمان تحقيق توافق هذه المعدات مع المعايير ، وتحديد توقيتات القيام بهذا الفحص، وغير ذلك.

- ملحق فرعي رقم (2/1) : ويقدم طرق وإجراءات قياس واختبار المعدات الخاصة بنقل السلع الغذائية القابلة للتلف ، من حيث :

- قدرة هذه المعدات على العزل.
- كفاءة أجهزة التبريد أو التسخين الخاصة بهذه المعدات.

- ملحق رقم (3/1) : ويعرض الصيغ والنماذج الخاصة بشهادة توافق هذه المعدات مع التوصيف الفني الوارد بالملحق الفرعي (1/2) ، فقرة (4).

- ملحق فرعي رقم (4/1) : ويتضمن العلامات المميزة التي يشترط ضرورة تثبيتها على كل معدة خاصة، حيث يشترط أن تكتب بحروف لاتينية كبيرة وبلون أسود قاتم وأرضية بيضاء وارتفاع الحرف 100م على الأقل، كذلك يتضمن هذا الملحق قائمة بالعلامات المميزة حسب كل نوع من المعدات الخاصة.

● **ملحق رقم (2) :** ويقدم شروط اختبار المعدة وظروف الحرارة التي يتعين توفيرها لنقل كل من :

- السلع الغذائية القابلة للتلف سريعة التجمد.

- السلع الغذائية القابلة للتلف المجمدة.

ويضم هذا الملحق ملحقين فرعيين هما :

- ملحق فرعي رقم (1/2) : وتتحدد فيه رقابة الحرارة في حالة نقل السلع الغذائية القابلة للتلف عميقة التجميد.

- ملحق فرعي رقم (2/2) : ويعرض لإجراءات معاينة وقياس الحرارة في حالة نقل السلع الغذائية القابلة للتلف سواء كانت عميقة التجميد أو مجمدة، أو مبردة.

● **ملحق رقم (3) :** ويعرض لظروف الحرارة التي يتعين توافرها لنقل سلع غذائية معينة (بخلاف عميقة التجميد ، أو المجمدة).

5/2 تحليل النصوص الواردة بمتن الاتفاقية :

5/2/1 الهدف من الاتفاقية :

● تم إعداد هذه الاتفاقية رغبة من الأطراف المتعاقدة في تحسين ظروف المحافظة على جودة السلع الغذائية القابلة للتلف خلال نقلها، وبالذات في ظل التجارة الدولية، وأخذاً في الاعتبار ما قد ينجم عن مثل هذه التحسينات في ظروف النقل من تشجيع التوسع في التجارة في هذه المجموعة من السلع.

● وتنص المادة الأولى من الاتفاقية على عدم اعتبار المعدات العازلة أو المبردة، أو معدات التبريد الميكانيكي، أو معدات التسخين معدات نقل دولي للسلع الغذائية القابلة للتلف، ما لم يكن تصميمها متوافقاً مع التعريفات والمعايير الواردة بالملحق رقم (1)

من هذه المعاهدة. وعلى هذا فإن هذا الملحق يحدد مسبقاً مفهوم ومواصفات المعدات الخاصة بنقل السلع الغذائية القابلة للتلف.

- وفي نفس الوقت تقضي المادة الثانية من الاتفاقية بوجود قيام الأطراف المتعاقدة باتخاذ التدابير والمقاييس الضرورية لضمان فحص واختبار مثل هذه المعدات لضمان توافقها مع المعايير المذكورة. كذلك يتطلب الأمر قيام كل طرف في الاتفاق بالاعتداد بسلامة شهادات التوافق الصادرة - بناء على التعريفات والمواصفات الواردة بملاحق المعاهدة - من قبل السلطات المعنية في كل طرف، وربما من جانب السلطات المعنية في الدول غير الأطراف وفقاً لرغبة كل طرف عضو.

5/2/2 استخدام معدات النقل الخاصة في النقل الدولي لبعض السلع الغذائية القابلة

للتلف :

- تنص الاتفاقية على تطبيق المادة رقم (2) منها على كافة صور النقل - سواء كانت بأجر أو مقابل عائد أو خاصة - التي تتم كلية في ضوء الفقرة الثانية من المادة (3) ، سواء بالسكك الحديدية أو البر (الطرق) أو بتوليفة منهما معاً ، وللنوعيات التالية من السلع :

- السلع الغذائية سريعة التجميد (التجميد العميق) والمجمدة.

- السلع الغذائية التي وردت في الملحق رقم (3) من هذه الاتفاقية حتى إذا لم تكن سريعة التجميد أو مجمدة.

- والملحق رقم (3) يوضح شروط الحرارة لنقل سلع غذائية معينة ليست سريعة التجميد أو مجمدة. وتطبق المعاهدة على هذه السلع وكذلك المستثناة منها متى توافر الآتي :

- متى كانت نقطة تحميل السلع أو المعدة التي تحويها على القطار أو مركبات الطرق.

- متى كانت نقطة تفريغ السلع أو المعدة التي تحويها مثل القطار أو مركبات الطرق، مختلفتين وتقعان في دولتين مختلفتين، أو أن نقطة تفريغ البضاعة تحدث في إقليم أي من الأطراف المتعاقدة.

- وإذا ما انطوت علمية النقل على واحدة أو أكثر من عمليات عبور البحر بخلاف عبور البحر المشار إليه في الفقرة الثالثة، فسوف تصبح كل رحلة برية منفصلة عن الأخرى.
- وسوف تنطبق الفقرة السابقة على كل من :
 - عبور البحر الذي يصل إلى أقل من 150 كم في ظروف شحن السلع في معدات مستخدمة في رحلة أو رحلات برية بدون التحميل العابر للسلع.
 - أو على ذلك النوع من العبور الذي يسبق أو يلي واحدة أو أكثر من الرحلات البرية المشار إليها أعلاه ، أو تلك التي تتم بين مثل هاتين الرحلتين البريتين.
- تشير المادة الرابعة من الاتفاقية إلى السلع الغذائية الواردة بالملاحق (2 ، 3) منها، وتؤكد على :
 - استخدام المعدات المشار إليها في المادة رقم (1) من قبل ما لم تكن درجة الحرارة المتوقعة عبر الرحلة تغني عن هذا المطلب غير الضروري بغرض الحفاظ على ظروف الحرارة المحددة في الملاحق (2 ، 3) من الاتفاقية.
 - ملاحظة عدم حاجة الأطراف المتعاقدة إلى تطبيق المادة رقم (4) من الاتفاقية على نقل السلع الغذائية التي لا يكون القصد منها الاستهلاك الأدمي.
- تنص الاتفاقية على أهمية اختيار واستخدام المعدة في ضوء ظروف الحرارة المحددة مسبقاً في هذه الملاحق ومتوافقة معها طوال رحلة النقل. كذلك يتعين اتخاذ كافة الإجراءات الملائمة سواء فيما يتعلق بالحرارة في وقت التحميل، وكذلك التثليج وإعادة التثليج خلال الرحلة أو غيرها من العمليات الضرورية.
- إذا كانت النصوص السابقة لا تتوافق مع النقل في ظل هذه المعاهدة فقد لا يتم التخلص من السلع الغذائية في إقليم الطرف المتعاقد بعد استكمال النقل ما لم تعتبر سلطات هذه الدولة أن التخلص منها هو من شروط الصحة العامة، وكذلك ما لم يتم تحقق الشروط التي تقرضها السلطات في هذه الدولة.

- ويحق لسلطات الدول المتعاقدة ، كذلك كمطلب للصحة العامة أو في حالة عدم التوافق مع تعهدات دولية أخرى منع دخول السلع الغذائية إلى أراضيها أو إخضاع دخولها لشروط تحددها هي .
- وللتوافق مع الشروط الواردة في هذه المادة يتعين أن يطلب فقط من الناقلين بأجر أو بغرض العائد بأن يتعهدوا بتوفير والحصول على خدمات القصد منها ضمان مثل هذا التوافق، إذا ما كان مثل هذا التوافق معتمداً على أداء هؤلاء الناقلين. وحال تعهد أشخاص أو هيئات بتوفير مثل هذه الخدمات فسوف يطلب إليهم ضمان مثل هذا التوافق متى كان معتمداً على أداء الخدمات التي يتعهدون بامتلاكها أو توفيرها .
- وتقع مسؤولية التوافق، خلال عملية النقل في ظل هذه الاتفاقية والتي تكون نقطة التحميل (الانطلاق) فيها أحد أقاليم الدول الأطراف، على :
 - مرسل البضاعة طبقاً لمستند النقل، أو ذلك الذي يدخل في عقد نقل مع الناقل.
 - وبخلاف ذلك تقع على من يقوم بالنقل.
- تقضي المعاهدة كذلك في المادة (5) بعدم انطباقها على النقل في الحاويات التي يتم تصنيفها على كونها Thermal Maritime بالبر دون التحميل العابر للسلع متى كان هذا النقل مسبقاً أو متبوعاً بعبور بحري بخلاف ذلك الذي ذكرناه في المادة (3) من هذه الاتفاقية.

5/2/3 الأحكام العامة للاتفاقية :

أولاً - مسؤولية الأطراف المتعاقدة :

- تطلب الاتفاقية من كافة الأطراف اتخاذ كل ما يضمن تطبيق أحكامها،
- تخطر السلطات المختصة في الدول الأخرى كل الأطراف بكل المعلومات المتعلقة بأي انتهاك وكذلك بالجزاءات الموقعة نظير ذلك،
- للأطراف الحق في الدخول في اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف من أجل جعل متطلبات وشروط النقل في ظل هذه الاتفاقية في صورة أكثر قوة. وفي هذه الحالة تطبق هذه النصوص على النقل الدولي بين الأطراف المتعاقدة التي توصلت إلى اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف. كذلك يتعين إحالة هذه الاتفاقيات إلى الأمين العام

- للأمم المتحدة والذي سوف يقوم بدوره بإيصالها إلى الأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية والتي لا تكون موقعة على الاتفاقيات التي تم التوصل إليها.
- لن يؤثر الفشل في مراقبة نصوص هذه الاتفاقية على وجود أو صلاحية عقود النقل التي دخلت حيز التنفيذ،
- وكما هو الحال في كافة المعاهدات التي تتم تحت مظلة الأمم المتحدة ، فإن الفصل الخامس من المعاهدة ينظم هذه الجوانب من خلال المواد من (9-20).

ثانياً – إجراءات العضوية :

- تتحقق العضوية في هذه المعاهدة من خلال خطوات هي : التوقيع ، والتصديق ، والقبول والموافقة. ويكون هذا الحق للدول الأطراف في اللجنة الاقتصادية لأوروبا سواء كانوا أعضاء أو مشاركين في أنشطتها.
- وهناك مجموعة أخرى من المواد تحدد :
 - بدء سريان المعاهدة .
 - إجراءات الأطراف المتعاقدة للانضمام، والتحفظ عليها .
 - توقف المعاهدة عن العمل في حال انخفاض عدد الأطراف المتعاقدة عن خمسة أعضاء.
 - إجراءات الإيداع.
 - طرق حل المنازعات وحقوق الأطراف في حالة عدم الالتزام بما هو وارد في هذا الشأن.
 - اقتراح التعديلات على المعاهدة.
 - مسؤولية الأمين العام للأمم المتحدة في اتخاذ إجراءات التعديل ، والإخطار وغير ذلك من إجراءات .

ثالثاً - حل المنازعات :

- يكون حل المنازعات في الاتفاقية على النحو التالي :
- بالتفاوض

- في حالة عدم نجاح المفاوضات في حل النزاع يعرض على التحكيم بواسطة لجنة تحكيم يتم اختيار أعضائها بالاتفاق.
- في حالة عدم اتفاق الأطراف على أسماء المحكمين خلال 3 شهور من طلب التحكيم ، يتقدم أي من الأطراف إلى السكرتير العام للأمم المتحدة لتعيين محكم وحيد يحال إليه النزاع لاتخاذ قرار فيه.
- ويكون قرار المحكمين / المحكم المعين ملزماً للأطراف المعنية بالنزاع.

رابعاً - التعديلات :

- يكون اقتراح التعديلات بواسطة كل من :
 - أي من الأطراف المتعاقدة وبشترط تقديمها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة والذي يقوم بدوره بعرضها على الأطراف الأخرى.
 - بواسطة الأمين العام من خلال التعديلات في المتن أو الملاحق المعروضة عليه والذي تكون قد اقترحت مجموعة عمل نقل السلع الغذائية القابلة للتلف (WBTBT) التي شكلتها لجنة النقل البري التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا.
- تكون مدة تلقي آراء الأطراف هي ستة شهور من تاريخ إرسالها لهم.
- يحق لكل طرف خلال هذه الفترة تقديم اعتراضه على التعديل المقترح، أو أنه ينوي قبولها ولكن الشروط المطلوبة لديه في الداخل لم تتوافر بعد .
- تدخل التعديلات التي تعتبر مقبولة حيز التنفيذ بعد مضي 6 أشهر من تاريخ اعتبارها مقبولة.
- يجوز تعديل ملاحق الاتفاقية ، بعيداً عن هذا الإجراءات، ومن خلال الاتفاق بين الإدارات المعنية لجميع الأطراف المتعاقدة. وفي الأحوال التي يتطلب فيها الأمر اعتماد أو تشريع لهذه التعديلات لا يصبح الأمر نافذاً إلا بعد إخطار هذه الأطراف الأمين العام باتخاذ مثل هذه الإجراءات في الداخل.
- وعلى الأمين العام إخطار الأطراف المتعاقدة بالآتي :
 - التوقيعات والتصديقات والانضمامات.
 - تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.
 - أي استنكار أو شجب للاتفاقية من الأطراف المتعاقدة.

- إلغاء الاتفاقية في حالة وصول عدد الأطراف لأقل من خمسة.
- الإعلانات والملاحظات التي تتلقاها.
- دخول أي تعديلات حيز التنفيذ.
- واللغات الرسمية للاتفاقية هي : الإنجليزية والفرنسية والروسية.

5/3 تحليل ملاحق الاتفاقية :

5/3/1 ملحق رقم (1) :

يعرض هذا الملحق للمعايير المتعلقة بالمعدات الخاصة بنقل السلع الغذائية القابلة للتلف وتشمل هذه المعدات كلاً من (الشاحنات، اللوريات، المقطورات، ونصف المقطورات، والحاويات وغيرها) وذلك على النحو التالي :

المعدات العازلة Insulate Equipment :

ويقصد بها المعدات التي يكون جسمها مبنياً باستخدام حوائط وأبواب وأسطح وأسقف معزولة لها القدرة على الحد من انتقال الحرارة بين داخل المعدة وخارجها ، وبالتالي يصبح معامل تحويل الحرارة (K Coefficient) في هذه المعدات قابل للتحديد بواسطة الفنيين، وتشمل:

- المعدات العازلة العادية والتي يكون معامل تحويل الحرارة فيها مساوياً أو أقل من k $\times (0.7 \text{ W/M}^2$.
- المعدات العازلة شديدة العزل، بمعامل تحويل حرارة يساوي أو أقل من $k \times (0.4 \text{ W/M}^2$ ، وبحوائط ذات سمك 45 مم على الأقل بالنسبة لمعدات النقل ذات العمق الأكبر من 2.5 م (وإن كان هذا الشرط لا ينطبق على معدات النقل القائمة وقت سريان الاتفاقية).

معدات التجميد :

ويقصد بها المعدات التي تستخدم مصدر تبريد - (ثلج طبيعي ، بإضافة ، أو بدون ، الملحق، أو ألواح التبريد Entectic Plates أو الثلج الجاف ، أو الغازات السائلة) - بخلاف المصادر التي تكون في صورة وحدات ميكانيكية أو مستوعبات، وتكون قادرة على تخفيض الحرارة داخل الجسم الفارغ في ظل حرارة للوسط الخارجي قدرها 3 درجات مئوية، ثم تكون

قادرة بعد ذلك على الحفاظ عليها ، وبمساعدة المبردات والمثبتات المناسبة، عند درجات الحرارة التالية :

- عند 7 درجات مئوية كحد أقصى في حالة الفئة (أ).
- عند 10 درجات مئوية تحت الصفر كحد أقصى في حالة الفئة (ب).
- عند 20 درجة مئوية تحت الصفر كحد أقصى في حالة الفئة (ج).
- عند صفر درجة مئوية في حالة الفئة (د).

ويجب أن تضم هذه المعدات واحداً أو أكثر من الحجرات الصغيرة، والأوعية، أو التناكات للتبريد. ويجب أن تكون الحجرات والأوعية والتناكات قابلة لأن تعبأ من الخارج، ولديها قدرة على التوافق مع نصوص الملحق رقم (2/1) الفقرة 34.

وفي كل الأحوال لا يجب أن يقل معامل تحويل الحرارة في حالة الفئتين ب ، ج عن $K \times (0.4 \text{ W/M}^2)$.

معدات التبريد الميكانيكي :

سواء كانت مدعمة بأجهزة تبريد خاصة بها، أو تخدم بالاشتراك مع وحدات أخرى من معدات النقل ذات أجهزة تبريد (وحدة كمبرسور ميكانيكي، وحدة استيعاب ، وغيرها)، ويجب أن تكون هذه الأجهزة قادرة على تخفيض درجة الحرارة داخل الجسم الفارغ ويحافظ عليها بعد ذلك باستمرار ، في ظل درجة حرارة خارجية مقدارها 30 درجة مئوية ، وعلى أساس إعطاء قيمة ثابتة لمعامل تحويل الحرارة (K) في الفئات الثلاث السابقة (أ ، ب ، ج) مقداره (t_i) وإعادة تعريف الفئات الثلاث على النحو التالي (لكل معدات التبريد الميكانيكي المدعمة بأجهزة تبريد، فسوف يتم اختبار (t_i) ليكون :

- الفئة (أ) بين 12 درجة مئوية ، وصفر درجة مئوية ضمناً.
- الفئة (ب) بين 12 درجة مئوية ، 10 درجات مئوية تحت الصفر ضمناً.
- الفئة (ج) بين 12 درجة مئوية ، 20 درجة مئوية تحت الصفر ضمناً.
- وفي حالة الفئات د ، هـ ، و ، فإن قيمة (t_i) الثانية عملياً والمتفقه مع المعايير المعروفة أدناه للفئات الثلاث ، هي :

- الفئة (د) تصبح : $t_i \leq 0^{\circ}\text{C}$

- الفئة (هـ) تصبح : $t_i < 10^C$
- الفئة (و) تصبح : $t_i < 20^C$

وفي كل الأحوال تكون قيمة معامل التحويل الحراري k للمعدة من الفئة ب ، ج ، د ، هـ هي : $(K < 0.4 W/M^2 \times k)$.

معدات التسخين :

وهي معدات التسخين المزودة بجهاز منتج للحرارة تكون لديه القدرة على رفع الحرارة الداخلية للجسم الفارغ ثم المحافظة عليها بعد ذلك ليس لأقل من 21 ساعة بدون مصدر متجدد، إلى قيمة ثابتة عملياً لا تقل عن 12 درجة مئوية عندما يكون وسط الحرارة الخارجي للجسم كما هو مشار إليه أدناه بالنسبة للفئتين أ ، ب :

- الفئة (أ) ، معدات التسخين للاستخدام في حالة كون وسيط الحرارة الخارجي 10 درجات مئوية تحت الصفر.
- الفئة (ب) ، معدات التسخين للاستخدام في حالة كون وسيط الحرارة الخارجي 20 درجة مئوية تحت الصفر.

ويجب أن يظل معامل التحويل الحراري للمعدات من النوع (ب) في كل حالة هو $k \times (K < 0.4 W/M^2)$.

أحكام انتقالية :

تنص الاتفاقية على أنها تعطي الأعضاء فترة انتقالية مدتها ثلاث سنوات تالية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ كمهلة لرفع قيمة معامل التحويل الحراري (K) في بعض الأنواع. والملاحق الفرعية الأربعة الواردة بالملحق رقم (1) تعطي بعض القضايا الفنية المتصلة بالمعدات المذكورة واستخدامها في نقل السلع القابلة للتلف ، وهي :

- اختبار تلك المعدات لضمان عملية التوافق مع الشروط الفنية من حيث :
 - مراحل الاختبار.
 - تدابير ضمان التحقق من توافق مواصفات إنتاج الوحدات مع مواصفات الترخيص.

- تحديد الشروط المطلوب توافرها للمعدات من نفس النوع مثل مكونات الصنع وسمك المواد العازلة ومساحة السطح الداخلي، وغير ذلك من شروط في حالة المعدات العازلة، أو مع بقية الأنواع.

- اشتراط وضع علامة مميزة يتم تثبيتها بواسطة المنتج تضم بيانات خاصة برموز معيارية تنص عليها ملاحق الاتفاقية وبطريقة موحدة.
- تحديد المعايير الفنية ومقاسات طاقة العزل وكفاءة أجهزة المعدة، وإعداد تقارير الاختبار وشروطه ، مع عرض نموذج لتقرير الفحص بما يتوافق مع شروط الاتفاقية والتي تضم تقارير الاختبار والفحص التالية :

- **القسم الأول من التقرير :**

- تقرير فحص مواصفات المعدة بخلاف الصهاريج Tanks المخصصة لنقل السلع الغذائية السائلة نموذج رقم (1A).
- تقرير فحص مواصفات الصهاريج المخصصة لنقل السلع الغذائية السائلة نموذج رقم (1B).

- **القسم الثاني من التقرير :**

- تقرير لقياس معاملات تحويل الحرارة لصهاريج السوائل وفقاً لمواصفات الملاحق (2/1)، (2) النموذج رقم (2B).
- تقرير الفحص الميداني بمعرفة الخبراء لكافة معدات العزل في الخدمة (نموذج رقم 3).

- **القسم الثالث من التقرير :**

- تقرير تحديد كفاءة أجهزة المعدة (نموذج رقم 4B).
- تقرير كفاءة أجهزة المعدة (نموذج رقم 4B).
- تقرير كفاءة أجهزة المعدة (نموذج رقم 4C).
- تقرير كفاءة أجهزة المعدة في حالة معدات التبريد الميكانيكي (نموذج رقم 3).

- تقرير كفاءة أجهزة المعدة في حالة معدات التسخين (نموذج رقم 6).
- تقرير الفحص الميداني للخبراء لنموذج (7) ، (8) ، (9).

- تقرير اختبار نموذج رقم (10) ويعد وفقاً لفقرات محددة من الملحق 1) (والملحق (2).
- نماذج مطابقة شهادة التوافق وتصدر بناء على نتائج الفحص وتتضمن كافة بيانات المعدة ومواصفاتها ونوعها ، وأسس إصدارها، وتاريخ الإصدار والصلاحية.
- شهادة لوحة التوافق التي تثبت على المعدة وفقاً للشروط التي ذكرناها .

- | |
|--|
| <p>a) ATP APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS.</p> <p>b) APPROVED NUMBER : ().</p> <p>c) EQUIPMENT NUMBER : ().</p> <p>d) MARQUE ATP:</p> <p>e) VALID UNTIL : ().</p> |
|--|

- تتضمن الفقرة (4) من الملحق (7) تحديد علامة مميزة لكل نوع من المعدات. فمثلاً نجد أن رمز معدات العزل العادية هو IN وهكذا.

5/3/2 ملحق رقم (2) :

- ويعرض لشروط وطرق اختبار واستخدام المعدات وظروف الحرارة للمعدات المذكورة حيث يجب :
- ألا تزيد درجة الحرارة القصوى في أي نقطة عن تلك المحددة فنياً.
 - أن تكون درجة حرارة الحمل في أي نقطة عند أو أقل من القيمة المشار إليها في الحمل طوال رحلة النقل أو التفريغ.
 - عدم تعرض السلع الغذائية ، في حالة الفحص من خلال فتح المعدة، لإجراءات أو ظروف تتعارض مع أهداف الفقرة (2) من الملحق (1) ومع تلك الواردة في المعاهدة الدولية لتنظيم الرقابة الحدودية للسلع.
 - في بعض الحالات يسمح باختلافات في درجات الحرارة تكون محددة بدقة في ملحق (2) وخاصة بمجالات محددة. فعند الفحص يمكن أن تصل درجة الحرارة إلى ثلاث درجات مئوية أعلى من تلك المحددة فنياً في الاتفاقية.

- يشترط لرقابة الحرارة بالنسبة لنقل السلع الغذائية القابلة للتلف سريعة التجميد توافر الآتي :
 - ضرورة أن تتوافق معدات النقل مع أداة سبق تسجيلها واعتمادها كأداة للرقابة - وعلى فترات متكررة ومنتظمة - لرقابة حرارة الهواء التي تخضع لها السلع الغذائية سريعة التجميد الموجه للاستهلاك الأدمي .
 - أن تختبر هذه الأداة وتسجل بمعرفة السلطات المعنية للبلد الذي تم تسجيل وسيلة النقل فيه.
 - أن يتم تحديد تواريخ أخذ عينات تسجيل الحرارة هذه وتخزين لمدة سنة أو أكثر وفقاً لطبيعة الغذاء .
 - أما معدات النقل التي كانت في الخدمة وقت دخول المعاهدة حيز التنفيذ، فيجب أن تخضع لتطبيق هذا النص بالتتابع خلال فترة انتقالية.
- النص على إجراءات المعاينة وقياس الحرارة بغرض نقل السلع الغذائية القابلة للتلف من النوع : المبرد ، والمجمد ، وسريع التجميد وذلك :
 - بهدف عدم تعرض هذه السلع لظروف تضرر بمتطلبات الأمان أو بجودتها.
 - ويجب أن يتم القياس في ظل بيئة مبردة وبأقل درجة من التأخير والتعطيل لعمليات النقل.
 - ويفضل أن يتم ذلك إما في نقطة التحميل أو التفريغ.
 - يفضل ألا تتم خلال رحلة النقل، إلا في حالات التشكك العالية بشأن توافر درجة الحرارة التي نصت عليها هذه الملاحق.
 - وبقدر الإمكان يجب عدم إغفال القياسات التي يقوم بها مسئولو الرقابة خلال رحلة النقل وقبل أخذ العينات.
 - ويراعى عدم اللجوء إلى المقاييس التي قد ينجم عنها إتلاف في وسيلة النقل، وأخذ النسب المسموح بها بالانحراف عن المعايير المحددة. وفي حالة اللجوء إلى مثل هذه المقاييس يتعين إعادة ختمها بالخاتم الرسمي.
 - وعند أخذ العينات أثناء الرحلة يجب أخذ عينتين إحداها من القمة والأخرى من القاع للشحنة الملاصقة لحافة الفتح وكل جانب من البابين.

- أما إذا أخذت العينة أثناء تفريغ الشحنة ، فيجب اختيار أربع عينات من المواقع التالية :
- الركن الخلفي من الشحنة.
- مركز الشحنة (منتصفها).
- مركز السطح الأمامي من الشحنة.
- أما في حالة السلع المبردة فيجب أخذ العينات من أكثر المواقع برودة لضمان عدم الوصول إلى نقطة التجميد خلال النقل.

طريق قياس الحرارة :

• في حالة قياس حرارة الأغذية المبردة نفرق بين كل من :

- عند استخدام المقاييس التي قد لا ينجم عنها إتلاف في وسيلة النقل، يتم القياس بين الغلاف الخارجي وبين العبوة بالقياس برأس مدبب يعطي اتصالاً جيداً بالسطح وتركيزاً حرارياً منخفضاً وتوصيلاً حرارياً مرتفعاً مع توفير ضغط كاف ليعطي اتصالاً حرارياً جيداً ، وطولاً كاف لأداة القياس الذي يتم إدخاله لتدنيه أخطاء / التوصيل.
- أما في المقاييس التي قد ينجم عنها إتلاف في وسيلة النقل، فيجب استخدام أداة قياس ذات حاجز صلب وقوي وطرف مدبب ، مصنعة من مادة يسهل تنظيفها ومطهرة ويجب إدخال الأداة إلى مركز العبوة الغذائية ، ويلاحظ أخذ قياس الحرارة عندما تكون جاهزة للقراءة.

• أما في حالة السلع المجمدة وسريعة التجميد :

- عند استخدام المقاييس التي قد لا ينجم عنها إتلاف في وسيلة النقل، فيتبع نفس الإجراءات كما هو الحال في ظل السلع المبردة.
- أما عند استخدام المقاييس التي قد ينجم عنها إتلاف في وسيلة النقل، فيجب ألا تصمم أداة القياس لكي تنفذ في الأغذية المجمدة. ولهذا يكون من الضروري عمل فتحة في المنتج يتم إدخال أداة القياس فيها . ويتم عمل هذه الفتحة باستخدام أداة تتغلغل داخل المنتج قبل تبريده، وهي عبارة عن أداة معدنية ذات

حافة مدببة مثل خرامة الثلج، حفارة يدوية أو بريمة حفر. ويجب أن يكون قطر الفتحة متوافق مع قطر أداة الفحص، أما العمق الذي يجب أن يتم إدخال أداة الحفر عنده فسوف يعتمد على نوع المنتج ، بحيث:

- إذا سمح سطح المنتج، يتم إدخال أداة الفحص لعمق 2.5 سم من السطح.
- أما إذا لم يسمح حجم المنتج، فيجب إدخال أداة الفحص بحيث تكون أدنى عمق من السطح من 3-4 سم أضعاف قطر أداة الفحص.
- وإذا لم يكن من الممكن عمل فتحة في أغذية معينة بسبب حجمها أو تركيبها، مثل الخضراوات المعلبة، في هذه الحالة يتم تحديد الحرارة الداخلية للعبوة بإدخال أداة فحص ملائمة ذات حاجز حاد ثم تقرأ الحرارة عند وصولها إلى قيمة ثابتة.

• **وعن المواصفات العامة لنظام القياس :**

فيجب أن تتوافق نظم القياس (إدخال آلة فحص والقراءة من الخارج) المستخدمة في تحديد الحرارة مع المواصفات التالية :

- يجب أن يحقق زمن الاستجابة 90% من الفرق بين القراءة الأولية والنهائية خلال دقائق.
- أن يكون للنظام دقة قدرها $+ 5^0$ م درجة مئوية في مدى قياس قدره بين 20⁰ - 30⁰ م درجة مئوية تحت الصفر.
- يجب ألا تتغير دقة القياس بأكثر من 0.3⁰ م درجة مئوية خلال العمل في محيط يتراوح بين 20 ، 30⁰ م درجة مئوية تحت الصفر.
- كما يجب أن يكون Display resolution للأداة 0.1⁰ م درجة مئوية.
- أن يكون للنظام شهادة صلاحية سارية من مؤسسة معترف بها.
- يجب حماية الجزء الأكبر من النظام ضد الآثار غير المرغوب فيها بسبب تكثيف الرطوبة.

• **أما معاملات نسب السماح في قياس الحرارة فهي تكون :**

- عملياً في حالة الأغذية المجمدة وسريعة التجميد ، فزيادة قصيرة حتى 3 درجة مئوية عن الحرارة المذكورة في هذا الملحق يكون مسموحاً بها بالنسبة لحرارة سطح الغذاء.
- ومنهجياً فيجب أن يعطي القياس الذي قد لا يؤدي إلى تدمير في وسيط النقل اختلافاً حتى 2⁰ م درجة مئوية في القراءة مقارنة بالمقاس الحقيقي لحرارة المنتج، وبالذات مع سمك غطاء السيارة في علبة العبوة على ألا ينطبق هذا السماح على المقياس التدميري للحرارة.

5/4 دور اللجنة الاقتصادية لأوروبا في تفعيل الاتفاقية :

- تقوم اللجنة الاقتصادية لأوروبا بجهد ملحوظ في مجال تفعيل دور اتفاقية النقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة المستخدمة في هذا النقل ، وذلك على النحو التالي:
- تعد الاتفاقية بحكم نشأتها ذات طبيعة إقليمية فاللجنة الاقتصادية لأوروبا هي التي قدمت هذه الاتفاقية وروجت لتطبيقها والانضمام إليها على المستوى الأوروبي.
- أنشأت اللجنة الاقتصادية لأوروبا من خلال لجنة النقل التابعة لها ما يطلق عليه مجموعة عمل بشأن نقل السلع الغذائية القابلة للتلف. وتقوم هذه المجموعة بدور اللجنة الإدارية للاتفاقية.
- وتقوم مجموعة العمل المذكورة بعقد اجتماعات دورية لمناقشة كل ما يتعلق بالاتفاقية من حيث :
 - تلقي مقترحات الأعضاء بشأن تعديلات الاتفاقية.
 - مناقشة وجهات النظر المختلفة بشأن تفسير بعض النصوص والأحكام.
 - إجراء الدراسات بشأن بعض القضايا الخاصة بالاتفاقية فيما يتعلق بالمستجدات على قطاع النقل وموقف الاتفاقية منها.
 - نشر المعلومات عن الاتفاقية وأحكامها.
 - زيادة الوعي بأهمية الاتفاقية في نقل هذه النوعية من السلع.
- تولي مجموعة العمل الخاصة بإعداد التقارير عن أعمال المجموعة المذكورة، وعرض ما تم الاتفاق عليه، واتخاذ الإجراءات المطلوبة للاتصال بالأطراف

المتعاقدة، واتباع القواعد القانونية للأمم المتحدة في مجال إدخال التعديلات على الاتفاقية.

● قامت مجموعة العمل بجهد ملحوظ في مجال إعداد "دليل للاتفاقية" يتضمن الآتي:

- متن الاتفاقية .

- الملاحق.

- المذكرات الإيضاحية.

- التعليقات.

حيث قامت بوضع المذكرات الإيضاحية والتعليقات مع المواد والأحكام المتعلقة بها، تبسيطاً لفهم قضايا الاتفاقية، وتبسيطاً للتطبيق والتفسير. علماً بأن مثل هذه المذكرات التفسيرية أو التعليقات لا تمثل تعديلاً في متن الاتفاقية أو ملاحقها، ولكن تهدف فقط إلى جعل محتوى ومعنى ونطاق أحكام الاتفاقية أكثر دقة.

وعلى هذا يرى الخبراء أن المذكرات التفسيرية تلعب دوراً مهماً في تطبيق أحكام الاتفاقية وملاحقها، بحيث تأخذ في اعتبارها كلاً من التطورات التكنولوجية، والظروف والمتطلبات الاقتصادية، فضلاً عن توصيفها لمجموعة من الممارسات التي ترقى إلى حد التوصيات في مجال التطبيق أو التعديل.

● وخلال الفترة من عام 2002 وحتى عام 2006 يسعى برنامج عمل مجموعة العمل بشأن نقل السلع الغذائية القابلة للتلف إلى " تنميط " التنظيمات والمعايير المرتبطة بالنقل الدولي للسلع الغذائية القابلة للتلف وتسهيل عملياتها لتتواءم مع التطورات التكنولوجية، ودون الإخلال بالمواصفات ومعايير الأمان والجودة. وهي في سبيل ذلك سوف تقوم بالآتي :

- تلقي مقترحات تطوير الاتفاقية الخاصة بإدخال التعديلات عليها.

- تبادل المعلومات حول تطبيق الاتفاقية بروح المادة (6) والتي تقرر على الأطراف المتعاقدة ضرورة اتخاذ المقاييس اللازمة لرقابة التنفيذ وجعلها في صورة مستندات يتم تبادلها على أساس سنوي.

- متابعة القرار الذي اتخذ بشأن تحسين تدفق النقل لمركبات ATP في حالة نقل السلع الغذائية القابلة للتلف في ظل اتفاقية ATP ، من أجل الوصول إلى أفضل مستوى من تسهيلات النقل والتجارة.
- تناول، ومحاولة حل، المشكلات الحدودية بشأن نقل السلع الغذائية القابلة للتلف.
- مراجعة التعريفات والمعايير التي أوردتها الاتفاقية لكي تأخذ في اعتبارها مواد العزل والتبريد الجديدة، وكذلك مراعاة القيود الفنية.
- نشر المعلومات بشأن محطات الفحص والاختبار المعتمدة في البلدان الأطراف ، والترويج للمزيد من الاعتراف المتبادل بما تصدره من شهادة وتقارير.
- اتخاذ كافة الإجراءات المتعلقة بمراجعة تطبيق وإجراءات الاتفاقية.. والعمل على سرعة تطبيق ما تم تعديله من نصوص وأحكام بواسطة مجموعة العمل.
- إعطاء أهمية خاصة للمقترحات الخاصة بظروف نقل الفواكه والخضراوات الطازجة.
- إعطاء أهمية خاصة لمقترحات التعديل المتعلقة بطريقة الفحص وإجراءات الاعتماد للمركبات ذات الأجزاء المتعددة ودرجات الحرارة المتعددة، لكي تعكس التطورات الفنية في هذا المجال.
- التعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا بهدف تبسيط التنظيمات الأوروبية في ظل الاتفاقية.
- تحسين عملية جمع الإحصاءات الخاصة بنقل السلع الغذائية القابلة للتلف، ومن خلال إعداد استمارة استقصاء استطلاعية بالتعاون مع مجموعات عمل أخرى داخل اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

5/5 موقف العضوية في الاتفاقية :

دخلت اتفاقية نقل السلع الغذائية القابلة للتلف حيز التنفيذ في 21 نوفمبر 1976. وتعد هذه الاتفاقية من ضمن سلسلة اتفاقيات الأمم المتحدة، كما تم إيداع الإخطار الخاص بها لدى السكرتير العام في عام 1980. ويبلغ عدد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية حالياً 38 دولة طرف، علماً بأن عدد الأعضاء الموقعين عليها هم سبعة أطراف أنشأوا الاتفاقية عام 1971 ثم انضمت بقية الأطراف. والعديد منها مازالت في مرحلة التصديق.

والدول الأطراف بالاتفاقية هي :

النمسا - أذربيجان - بيلاروس - بلجيكا - البوسنة والهرسك - بلغاريا - كرواتيا - جمهورية التشيك - الدانمارك - استونيا - فنلندا - فرنسا - جورجيا - ألمانيا - اليونان - المجر - أيرلندا - إيطاليا - كازاخستان - ليتوانيا - لكسمبورج - موناكو - المغرب - هولندا - النرويج - بولندا - البرتغال - رومانيا - روسيا الاتحادية - سلوفاكيا - سلوفينيا - إسبانيا - السويد - سويسرا - مقدونيا - بريطانيا - يوغسلافيا .

الفصل السادس

معاهدة بشأن المسؤولية المدنية عن الخسائر الناجمة
خلال نقل السلع الخطرة على الطرق
والسكك الحديدية والوحدات الملاحية (CRTD)

الفصل السادس

معاهدة بشأن المسؤولية المدنية عن الخسائر المدنية خلال نقل السلع الخطرة على الطرق والسكك الحديدية والوحدات الملاحية (CRTD)*

6/1 الهدف من المعاهدة :

تنطلق هذه المعاهدة من حقيقة الزيادة الهائلة في نقل السلع الخطرة، ووجود مستوى دولي من المعايير الفنية التي تهدف إلى تحقيق الأمان خلال عملية نقل مثل هذه السلع، ورغبة في توحيد قواعد تضمن تعويضاً مناسباً وسريعاً عن التحطم الناجم خلال نقل السلع الخطرة سواء على الطرق، أو بالسكك الحديدية، أو الوحدات الملاحية.

6/2 مفهوم نقل السلع الخطرة وأبعاده :

- ويقصد بالمركبة هنا مركبة طرق، أو مركبة سكك حديدية أو مركب. وتحدد هذه المعاهدة مركبات الطرق في تلك المركبات ذات المحركات والمركبات المصنعة والمقطورات ونصف المقطورات. أما الوحدات الملاحية فهي عبارة عن نقل السلع الخطرة على ظهر مركب ، لا تسير في البحر.
- تحدد المعاهدة مفهوم الناقل – في حالة النقل البري – باعتباره الشخص الذي يتمتع برقابة على استخدام المركبات التي تنقل على ظهرها السلع الخطرة، وقد تكون هذه المركبة مسجلة باسم هذا الشخص ، أو قد يكون مالكا لها في حالة عدم التسجيل.
- ويقصد بالسلع الخطرة، في حالة النقل البري، أي سوائل ومواد (أو مغطاة بغطاء جماعي) تدخل تحت نطاق تعريفات الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للسلع الخطرة على الطرق، أو أن تكون خاضعة لأحكام هذا الاتفاق.

6/3 المقصود بتحطم السلع الخطرة :

* Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD).

يقصد بتحطم السلع الخطرة في هذه المعاهدة الآتي :

- الوفاة أو الضرر الشخصي، الناجمان عن هذه السلع، ويلحق بالشخص الذي يكون على سطح أو خارج المركبة الناقلة لهذه المواد.
- الخسارة أو التلف / التحطم الذي يلحق بالملكية الموجودة في وسائل تعبئة ونقل أخرى في نفس القطار أو على ظهر نفس المركبة، ولكنها توجد خارج الوسيلة التي تحمل هذه السلع والناجمة عنها.
- الخسارة أو التلف / التحطم المرتبط بتلوث البيئة الناجم عن هذه السلع ، ويترتب عليه تعويض عن الأضرار البيئية.
- تكاليف الترتيبات والتدابير الوقائية التي تتخذ في حالة صعوبة فصل الخسائر الناجمة عن السلع الخطرة عن تلك الناجمة عن عناصر أخرى. ففي مثل هذه الأحوال سوف ترد كل هذه الخسائر باعتبارها ناجمة عن السلع الخطرة. ويقصد بالترتيبات والتدابير الوقائية أي إجراءات تتخذ بعد تحقق حدث معين للحيلولة دون أو لتقليل الخسائر.

6/4 محيط تطبيق المعاهدة :

تطبق هذه المعاهدة على الحالات التالية :

- التحطم / التلف Damage الذي تنشأ دعواه في إقليم دولة عضو، ويكون ناجماً عن حادث وقع في دولة عضو كذلك. كما يطبق أيضاً على المقاييس الوقائية التي تتخذ للحيلولة دون و / أو التقليل من مثل هذه الخسائر.
- المطالبات عن التحطم الذي يحدث أثناء نقل السلع الخطرة سواء بالطرق أو السكك الحديدية أو الوحدات الملاحية، وذلك بخلاف المطالبات الأخرى التي تنشأ عن أي عقد لنقل السلع أو المسافرين.
- الفترة الزمنية للنقل في ظل هذه المعاهدة هي الفترة من بداية عملية تحميل السلع على المركبة لنقلها وحتى نهاية عملية تفريغ السلع.

- تعتبر السلع على المركبة تنقل في وسيلة قابلة للتحميل في وسائل نقل أخرى وتنقل كذلك في جزء من الرحلة بمركبات أخرى دون تفريغ السلع، في هذه الحالة تعتبر السلع على أنها منقولة فقط على ظهر وسيلة النقل الأخرى تلك.
- متى كانت وسائل النقل المحمولة Vehicle on board تحتوي السلع الخطرة يتم نقلها بمركب يسير في البحر، أو معدات إبحار Sea-borne بحراً أو جواً.
- تطبق الاتفاقية كذلك على نقل السلع الخطرة من خلال وسائل النقل الثالث المذكورة شريطة أن تكون متطابقة ومتوافقة مع الشروط الحدية أو تلك التي لا تفوق المقادير الحدية والمقررة في اتفاقية (ADR).

في حين لا تطبق هذه المعاهدة في الأحوال التالية :

- متى كانت أحكامها غير متوافقة مع تلك الأحكام السائدة بموجب قوانين تعويض العمال أو نظم الضمان الاجتماعي .
- إذا كان التحطم ناجماً عن عملية نقل تتم كلية في مكان لا يستطيع الأعضاء الوصول إليه، أو أن يكون هذا النقل جزءاً مكماً أو مصاحباً لنشاط آخر.
- إذا كان التحطم راجعاً إلى مواد نووية وذلك متى كان المشغل للأجهزة النووية مسؤولاً عن هذا التحطم سواء في ظل معاهدة باريس لعام 1960، بشأن مسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية وبروتوكولاتها ، أو لمعاهدة فيينا لعام 63 بشأن المسؤولية المدنية للتحطم النووي وتعديلاتها، أو من خلال ميزة في القانون الوطني الذي خضع له المسؤولون عن مثل هذا التحطم بشرط أن يكون هذا الوضع في صالح الشخص الذي يعاني من جراء هذه الخسارة.

6/5 أحكام المسؤولية :

تعالج المواد من (5 وحتى 8) أحكام المسؤولية من حيث :

- مسؤولية الناقل في وقت الحدث عن التحطم الناجم عن السلع الخطرة خلال عملية النقل بوسائل النقل الثالث المذكورة.
- إذا كانت الحادثة تتكون من سلسلة من الأحداث والتي لها نفس المصدر، فسوف تلحق المسؤولية بالناقل وقت تحقق أول حلقات هذه السلسلة.

- إذا تعدد الأشخاص الناقلون فسوف يصبحون مسؤولين مسئولية مشتركة ومتعددة.
- يعفى الناقل من المسؤولية إذا استطاع إثبات الآتي :
 - أن التحطيم راجع على الحرب أو الأعمال العدائية أو الحرب المدنية أو العصيان المدني أو الظواهر الطبيعية الخاصة الاستثنائية والتي لا يمكن مقاومتها أو تحاشيها.
 - أو أن التحطم راجع كلية إلى فعل أو إغفال مقصود بواسطة طرف ثالث،
 - أو في حالة فشل المرسل أو أي شخص آخر في الوفاء بالتزامات في إخطاره بطبيعة الخطر المصاحب للسلع ، مع عدم علم الناقل أو مستخدميه بهذه الطبيعة.
- إذا كانت المسؤولية عن التحطم هي بفعل الطرفين وقصد من ذلك الشخص الذي يعاني من التحطم أو من إهمال هذا الشخص فسوف يتحمل الناقل من المسؤولية.
- لا تكون المطالبات بالتعويض عن الخسائر ضد الناقل، إلا طبقاً لأحكام الاتفاقية، (المادة 9 من المعاهدة).
- لا تنشأ المطالبات بالتعويض ضد مستخدمي الناقل أو أعضاء أطقم العبارة أو ربابين السفن وغيرهم من الأشخاص العاملين في هذه الأطقم، أو ملاك ومستأجري أو مستخدمي أو مديري أو مشغلي المركبات، ما لم يكن هو الناقل. وكذلك الحال مع مسؤولي الإنقاذ بتعليمات من السلطات العامة المعنية، ومن يقوم بتدابير وقائية بخلاف الناقل، وغير ذلك. ولكن يمكن اعتبار بعض هؤلاء الأشخاص بمثابة ناقل.
- لا يوجد في هذه المعاهدة ما يجحف حق الناقل ضد المرسل أو المرسل إليه للسلع الذي يتسبب في التحطم أو ضد أي طرف آخر.
- يتحمل الناقل كذلك من المسؤولية إذا استطاع إثبات أن السلع الخطرة تم تحميلها إلى و / أو تفريغها من الحافلة تحت مسؤولية شخص آخر غير الناقل أو وكيله (وليكن المرسل أو المرسل إليه). إذا تم تحديد هوية هذا الشخص يصبح هو المسؤول عن التحطم في ظل هذه المعاهدة.
- إذا تمت عمليات التحميل والتفريغ في ظل مسؤولية مشتركة بين الناقل وشخص آخر مشار إليه، فسوف تكون المسؤولية بينهما كذلك. مع مراعاة عدم مسؤولية هذا

الشخص إذا قام بعملية التحميل والتفريغ نيابة عن الناقل أو شخص آخر، بل يصبح الناقل أو هذا الشخص الآخر هو المسئول.

- في الأحوال التي لا يكون فيها الناقل هو المسئول سوف يعتبر المرسل أو الشخص الآخر المشار إليه أعلاه هو الناقل.
- إذا تحققت الأحداث المؤدية إلى التحطم بفعل حادثة تنطوي على اثنتين أو أكثر من المركبات كل منها تحمل سلعاً خطرة سوف يكون كل ناقل مسئولاً عن التحطم ويصبح الناقلون مسئولين فرادى ومجتمعين عن التحطم .

6/6 حدود المسئولية :

- تقع حدود المسئولية بالنسبة للناقل البري في الآتي :
 - المطالبات عن الوفاة أو الضرر الشخصي في حدود 18 مليون وحدة حسابية.
 - وأي نوع آخر من المطالبات بخلاف ذلك يكون في حدود 12 مليون وحدة حسابية.
- أما المسئولية بالنسبة للنقل بوسائل الوحدات الملاحية فهي :
 - مليون وحدة حسابية في الحالة الأولى.
 - 7 مليون وحدة حسابية في الحالة الثانية.
- ولا يستطيع الناقل تحديد مسئوليته إذا ثبت أن التحطم نجم عن تصرف شخصي أو إهمال من قبل مستخدميه أو وكلائه . ولهذا قد يطلب الناقل تحديد مسئوليته في ظل عدم وجود حدود للمسئولية.
- قد يلجأ الناقل إلى تكوين صندوق مع المحكمة أو أي سلطة معينة في واحدة أو أكثر من الأطراف المتعاقدة تتخذ فيها إجراءات المطالبة. ويتم تكوين هذا الصندوق، إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مصرفي أو غير مصرفي معترف به بواسطة تشريعات الدولة العضو التي ينشأ بها الصندوق، وترى سلطات هذا البلد أنها مناسبة وكافية. كما أن أي شخص يوفر للناقل التأمين، أو غيره من الضمان المالي، في ظل هذه الاتفاقية فسوف يكون له حق تأسيس صندوق من هذا النوع. ويكون توزيع الصندوق بين المطالبين بالتناسب مع مطالباتهم على الصندوق.

- يقصد بالوحدة الحسابية المذكورة في مبلغ التعويض هي وحدة حقوق السحب الخاصة (عملة صندوق النقد الدولي) ، وسوف يتم تحويلها إلى العملة الوطنية عند سعر صرف العملة في تاريخ تأسيس الصندوق ، أو في تاريخ السداد أو تقديم الضمان. كما تطبق طرق التقييم السائدة في الصندوق لحساب معدل تحويل الوحدة الحسابية إلى عملات الدول الأطراف الأعضاء في صندوق النقد الدولي. وإن لم تكن أي من أطراف الصندوق دولة عضواً في صندوق النقد الدولي فسوف تتخذ طريقة التحويل بالطريقة التي تحددها هذه الدولة. وخلاف ذلك تكون وحدة الحساب المشار إليها تعادل 65.5 ملليجرام من الذهب.

الفصل السابع

الاتفاقية الأوروبية الخاصة بتشغيل
أطقم قيادة المركبات في مجال النقل البري الدولي
(AETR)

الفصل السابع

الاتفاقية الأوروبية الخاصة بتشغيل أطقم قيادة المركبات في مجال النقل البري الدولي (AETR)*

7/1 ماهية الاتفاقية وهيكلها :

- تركز هذه الاتفاقية على نظام تشغيل أطقم قيادة المركبات العاملة في مجال النقل البري الدولي للركاب والبضائع ووضع مستويات محددة من ناحية المتطلبات اللازم توافرها في قائد المركبة العاملة في مجال النقل البري الدولي للركاب والبضائع وكذلك فيما يخص ساعات العمل.
- يتمثل الهدف العام لهذه الاتفاقية في توفير متطلبات الأمن والأمان بالنسبة لقيادة مركبات نقل الركاب والبضائع بمختلف أنواعها وفي مختلف مجالات العمل، وذلك من خلال وضع شروط موحدة داخل المنطقة الأوروبية لتشغيل المركبات تضمن سهولة حركة انتقال تلك المركبات بين مختلف الدول الأوروبية مع ضمان توافر المتطلبات الأساسية لأمان السير على الطرق.
- وقعت هذه الاتفاقية في النصف الأول من شهر يوليو عام 1970 . وهي تتكون من (24) مادة وملحق واحد ومجموعة من المرفقات تعالج العديد من الموضوعات.

7/2 المفاهيم الأساسية في الاتفاقية :

التعريفات :

تقدم المادة الأولى من الاتفاقية عدد من التعريفات مثل :

- النقل الدولي على الطرق : وهي خدمة النقل البري على الطرق والتي تتضمن عبور الحدود البرية الدولية لأي من بلدان المنطقة.

* European Agreement Concerning the Work of Crew of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR).

- **الخدمة التنظيمية :** وهي خدمة نقل الركاب بالحافلات بناء على برنامج زمني محدد يتضمن توقيتات ورحلات على فترات محددة (مجدولة) من خلال محاور نقل محددة سلفاً ، وعلى أن يتم صعود الركاب أو نزولهم وفق مواقع (أماكن) محددة وذلك في إطار قانوني وتنظيمي محددين .
- **السائق :** هو أي شخص يقود المركبة بأجر (أو بدون أجر) ولأي فترة زمنية أو أي شخص على المركبة يكون جاهزاً لقيادتها في وقت لاحق .
- **أفراد طاقم المركبة :** يتكون طاقم المركبة من السائق وكل من يعاونه (بأجر أو بدون أجر).
- **سائق مناوب :** يكون مصاحباً للسائق للتناوب معه في قيادة المركبة.
- **المحصل :** هو أي شخص مصاحب للسائق في مركبة لنقل الركاب وتكون مهمته إما تحصيل قيمة التذاكر أو التفتيش والمراجعة.
- **الأسبوع :** سبعة أيام تبدأ من الساعة (صفر) يوم الاثنين حتى الساعة 24 من يوم الأحد التالي.
- **فترة الراحة :** أي فترة زمنية متصلة لمدة ساعة على الأقل بدون عمل ويكون للسائق كامل الحرية ليقضيها كيفما يشاء.

نطاق تطبيق الاتفاقية :

تتطبق شروط هذه الاتفاقية داخل الحدود الدولية للبلد المعني على كافة مجالات النقل البري الدولي التي تقوم بها مركبات مرخص لها بالعمل في هذا المجال أو مرخص لها من أي سلطة أخرى في دولة عضواً بالاتفاقية. ومع هذا فإن لكل دولة الحق أيضاً في عدم تطبيق هذه الاتفاقية على النقل البري الدولي في حالة :

- إذا ما كان وزن المركبة والبضائع المحملة عليها لا تزيد عن 3.5 طن.
- إذا ما كانت السعة المعتد بها لمركبة نقل الركاب في حدود تسعة مقاعد .
- في رحلات حافلات نقل الركاب إذا ما كانت الرحلات في دائرة نصف قطرها 50 كم .
- مركبات لا تزيد سرعتها عن 30 كم/ساعة .

- مركبات تحت سيطرة قوات الدفاع - والدفاع المدني - الحريق - الأمن العام - طوارئ - أغراض طبية - سيرك - أجهزة ترفيهية - جمع الألبان من المزارع - النقل الخاص .
- عند وجود مركبات لدولة غير عضو داخل أراضي دولة عضو فيجب على هذه الدولة العضو ألا تعطي ميزة نسبية إضافية لهذه المركبات بتطبيق مبادئ وتسهيلات تفوق تلك الواردة في هذه الاتفاقية .
- يحق لكل دولة أن تطبق داخلياً معايير مختلفة عن تلك الواردة في الاتفاقية ولكن يتبقى مبدأ تطبيق النصوص الواردة في هذه الاتفاقية على كل ما يخص النقل البري الدولي على الطرق.

7/3 الجوانب الفنية في الاتفاقية :

تتطوي الاتفاقية على العديد من النواحي الفنية المتصلة بكل من :

طاقم قيادة المركبة :

يكون الحد الأدنى لسن السائق في حالة مركبة بضائع كما يلي :

مركبة حمولة حد أقصى 7.5 طن يكون 18 سنة ،

في الحالات الأخرى 21 سنة ،

- على أساس أن يحمل ترخيصاً صالحاً ومعتمداً من السلطة المختصة .

- توافر مستندات تؤكد إتمام السائق لإحدى الدورات التدريبية لقيادة مركبة مماثلة

لتلك التي يعمل عليها .

حافلة نقل ركاب 21 سنة

إضافة إلى :

• العمل لمدة سنة على الأقل سائقاً على مركبات نقل بضائع .

العمل لمدة سنة على الأقل سائقاً لمركبة نقل ركاب تعمل في حدود دائرة / نصف

قطرها 50 كم .

• الحصول على شهادة تفيد إتمام دورة تدريبية لقيادة حافلة مماثلة لتلك التي يقودها .

فترات القيادة :

يتحتم وجود فترة راحة ما بين كل يومين عمل وما بين كل أسبوع عمل ، مع مراعاة

الآتي :

- فترة القيادة اليومية لا تزيد عن تسع ساعات يمكن زيادتها في أي أسبوع إلى 10 ساعات.
- يجب حصول السائق، بعد كل 6 فترات قيادة يومية، على راحة أسبوعية كما هو موضح في البند 3 من الفقرة الثامنة.
- من الممكن تأجيل فترة الراحة الأسبوعية حتى نهاية اليوم السادس في حالة ما إذا كان مجموع فترات القيادة اليومية لم تحقق الحد الأقصى (تسع ساعات يومياً).
- يجب ألا يتعدى مجموع فترات القيادة لكل 14 ليلة عن 90 ساعة .

الراحة القصيرة :

- يجب أن يحصل السائق كل 4,5 ساعة قيادة على فترة راحة، على الأقل لمدة 45 دقيقة، إلا إذا كان سيبدأ فترة راحته الأساسية.
- هذه الراحة يمكن استبدالها بفترات راحة متقطعة في حدود 15 دقيقة خلال فترة قيادته وبما يتوافق مع ما جاء بالبند 1 أي تناسب بين ساعات القيادة وفترات الراحة .
- خلال هذه الفترات لا يقوم السائق بأي عمل آخر .
- فترات الراحة - الواردة هنا - لا تعتبر فترات راحة يومية .

فترات الراحة لمدة طويلة :

- يجب حصول السائق كل 24 ساعة على 11 ساعة متتالية كفترة راحة يومية يمكن تقليلها إلى 9 ساعات متتالية كحد أدنى . وعليه لا تكون هذه الساعات المتتالية من العمل أكثر من 3 مرات في الأسبوع الواحد، بشرط أن يكون هناك ضمان لساعات مكافئة من الراحة كتعويض قبل نهاية الأسبوع التالي. وفي حالة عدم تقليل فترات الراحة يمكن الحصول على 3 فترات منفصلة خلال 24 ساعة وبما لا يقل عن 8 ساعات متتالية ، وفي هذه الحالة سيزيد الحد الأدنى لساعات الراحة إلى 12 ساعة .

- خلال فترة زمنية قدرها 30 ساعة وكان يعمل على المركبة سائقان على الأقل يجب حصول كل سائق على فترة راحة لا تقل عن ثماني ساعات متتالية .
- على مدار كل أسبوع - إذا كانت إحدى فترات الراحة المشار إليها في البندين 2 ، 1 سوف تمتد، بحيث تكون راحة أسبوعية ، أي 24 ساعة متتالية، وفترة الراحة هذه يمكن تقليصها بحد أدنى 36 ساعة متتالية إذا كان هذا المكان هو المسار الطبيعي للمركبة ، أو الموطن الأصلي للسائق بحد أدنى 24 ساعة متتالية . مع مراعاة أن كل تقليص / نقص سيعوض بساعات راحة مكافئة تؤخذ مجمعة قبل نهاية الأسبوع الثالث التالي للأسبوع المذكور .
- فترات الراحة الأسبوعية التي تبدأ في أسبوع وتستمر حتى الأسبوع التالي يمكن احتسابها من أي من الأسبوعين .
- في حالة عربة نقل الركاب - المشار إليها في الفقرة السادسة - البند 1 - من الممكن تأجيل فترة الراحة الأسبوعية حتى الأسبوع التالي، أي يمكن إضافتها على الراحة الأسبوعية للأسبوع التالي
- أي راحة تؤخذ للتعويض عن نقص فترات الراحة اليومية والأسبوعية يجب ربطها براحة أخرى على الأقل لفترة ثماني ساعات، ويخضع هذا الأمر لرغبة السائق ومكان انتظار السيارة .
- فترات الراحة اليومية يمكن قضاؤها داخل السيارة على أساس مناسبتها للمبيت وتكون ثابتة خلال تلك الفترة .
- في حالة المركبات التي يتم نقلها من خلال العبارات البحرية أو القطارات :
 - يجب قضاء جزء من فترة الراحة اليومية على الأرض، وهذه الفترة تكون قبل أو بعد فترة الراحة اليومية، داخل العبارة أو القطار .
 - الفترة ما بين الحصتين يجب أن تكون قصيرة كلما كان في الاستطاعة ، ولا تزيد عن ساعة قبل الركوب على متنها أو بعد النزول من على متنها، على أن تكون الإجراءات المعروفة ضمن عمليات الصعود أو الهبوط من علي متن المركبة أثناء إجراء الراحة .
 - يجب أن تكون هناك التسهيلات اللازمة لنوم وراحة السائق .

- بهذه الحالة سيتم زيادة فترات الراحة اليومية بمقدار ساعتين ، حيث ستكون غير متصلة .

الاستثناءات :

في الحالات الاستثنائية ولتمكين السائق من الوصول إلى نقاط محددة فمن الممكن للسائق أن يتجاوز عما هو وارد في هذه الاتفاقية على أن يسجل ذلك في استمارات التسجيل وذلك بشرط ألا يتعارض هذا الأمر مع أمن وأمان المسافرين.

جهاز ضبط الأداء (Control Device)

- يجب أن يخضع جهاز ضبط الأداء المثبت في المركبة للاشتراطات رقم 85/3821 الصادرة عن اللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE بتاريخ 20 ديسمبر 1985 .
- في حالة ما إذا كانت هناك صعوبات في تشغيل أجهزة التحكم فعلى قائد المركبة ومختلف أطقم القيادة إدخال البيانات الخاصة بتشغيلهم يدويًا في استمارات التسجيل الخاصة بهم.
- على أطقم القيادة أن تحتفظ بصفة مستمرة باستمارات التسجيل الأسبوعية الخاصة بكل فرد منهم .
- على أطقم القيادة التأكد من صلاحية أجهزة التحكم والإخطار عن أية أعطال .
- على المشغل أن يقوم بصرف العدد الكافي من استمارات التسجيل .
- على المشغل الاحتفاظ باستمارات التسجيل لكافة أطقم القيادة لفترة لا تقل عن 12 شهرًا .

الإشراف الميداني للمشغل :

تقع على المشغل مسؤولية ضمان تشغيل نظام النقل البري بما يتمشى مع متطلبات هذه الاتفاقية ، حيث :

- على المشغل أن يراجع ويدقق ساعات العمل لكل فرد من أطقم القيادة وذلك بمراجعة التسجيل واتخاذ الخطوات المناسبة إذا ما ظهرت أية تجاوزات، ومن الممكن تعديل مواعيد التشغيل لكي يتناسق مع المدد الواردة في الاتفاقية.

□ يجب ألا يسمح نظام الساعات الإضافية أو الحوافز بتجاوز ساعات العمل الواردة في هذه الاتفاقية .

7/4 تحليل ملحق الاتفاقية بشأن "جهاز ضبط الأداء" :

تتضمن الاتفاقية ملحقاً وحيداً يتعلق بجهاز ضبط الأداء، وذلك على النحو التالي :

أولاً - اعتماد الجهاز :

- تقدم طلبات اعتماد الجهاز أو نموذج استمارة تسجيل البيانات من الصانع أو وكيله إلى السلطة المختصة بالبلد المعني .
- تقوم الدولة العضو بإعطاء موافقتها على الجهاز أو الاستمارة في حالة مطابقة كل منهما للمتطلبات الموضحة بالمرفق (1) لهذا الملحق وعلى أساس تأكيد ضمان أن يكون الإنتاج مماثلاً للنموذج المعتمد . علمًا بأن أي تعديل أو إضافة يجب أن تتم الموافقة عليها واعتمادها من تلك السلطة المختصة .
- تصدر السلطة المختصة في الدولة إلى المنتج وإشعار اعتماد مماثلة لتلك الموضحة في المرفق رقم (2) .
- تقوم السلطة المختصة بإرسال نسخ من شهادات القبول مصحوبة بنسخ من المواصفات الفنية للجهاز الذي تم اعتماده ونماذج استمارات التسجيل إلى جميع الأطراف المتعاقدة ، وذلك في خلال شهر من تاريخ الاعتماد .
- إذا ما تبين للسلطة المختصة وجود أي اختلافات بين النماذج التي تم اعتمادها وما تم إنتاجه من أجهزة أو استمارات فعليها أن تتخذ الخطوات اللازمة لتصحيح هذا الوضع ولها في حالة الضرورة سحب اعتمادها السابق .
- يحق للسلطة المعنية إذا ما وصل إلى علمها أي إخطار بوجود انحرافات أو عيوب في استخدام الجهاز المعتمد فلها أن تسحب اعتمادها السابق لأي من تلك الأجهزة .
- تتضمن هذه المادة تفاصيل خاصة بأية تجاوزات وكيفية التعامل مع المخالفين وسحب الاعتراف بتلك الأجهزة وأسلوب تسوية الخلافات والنزاعات بين السلطات المعنية في مختلف الدول .

- اعتماد استمارات التسجيل : لا يجوز لأي من الأطراف المتعاقدة رفض تسجيل أي مركبة أو منع دخول مركبة مثبت بها جهاز تحكم معتمد لأي سبب متعلق بهذا الجهاز طالما يحمل شعار الاعتماد .
- يجب أن يتضمن أي قرار خاص برفض أو سحب اعتماد أي من أجهزة ضبط الأداء الخاصة بأسباب هذا القرار ومن ثم فسيتم إخطار الأطراف المعنية بقرار الإصلاحات اللازمة .

ثانياً - تركيب واختبار الجهاز :

- يتم تركيب جهاز ضبط الأداء (أو إصلاحه) بمعرفة ورش معتمدة ويجب أن يتم التنفيذ بتعليمات المنتج .
- يتضمن الملحق الخطوات اللازمة لتبادل المعلومات بين مختلف السلطات المعنية .

ثالثاً - استعمال الأجهزة :

- يكون السائق والمشغل مسؤولين عن سلامة استخدام الأجهزة .
- تعليمات استخدام جداول التسجيل :
 - يجب أن تكون نظيفة .
 - يستخدم السائق صفحة لكل يوم من ساعة بدء العمل ويجب عدم سحب الاستمارة قبل نهاية ساعات عمل المركبة .
 - تحدد ساعات عمل السائق خارج أوقات القيادة .
 - وفي حالة وجود أكثر من سائق فيجب أن يسجل كل سائق ساعات عمله منفصلاً عن الآخر .
 - تكون استمارة التسجيل في موقع يسهل الوصول إليه بمعرفة المفتش المختص .
 - يلتزم السائق بتقديم هذه الاستمارة إلى المفتش المختص في حالة طلبها منه .

رابعاً - المرفقات :

- **ماهية جهاز ضبط الأداء :**
يعني بجهاز ضبط الأداء أن يستطيع قياس أوتوماتيكيا/ أو نصف أوتوماتيكيا تفاصيل تحرك المركبة وتسجيل عمل السائق .
- يتحدد معامل الجهاز (K) بالآتي :
عدد اللفات لكل ك.م
عدد النبضات لكل ك.م
- **مجال عمل الجهاز :**
يلزم أن يتمكن الجهاز من قياس وتسجيل :
المسافة التي تقطعها المركبة .
- سرعة المركبة
- ساعات القيادة
- ساعات وجود السائق خارج وقت القيادة .
- فترات التوقف وفترات الراحة .
- **متطلبات تصنيع الجهاز :** يلزم أن يتضمن تصنيع الجهاز الآتي :
- مؤشرات مرئية توضح: المسافة المقطوعة - السرعة - الوقت .
- أجهزة تسجيل : المسافة المقطوعة - السرعة - الوقت .
- وسيلة لوضع علامات تسجيلية على استمارة تسجيل البيانات .
- مكونات الجهاز وأية تعديلات تطرأ عليها وأساليب قياس المسافات المقطوعة وتسجيل السرعات والوقت ووضوح الرؤية بالنسبة لبيانات المركبة).
- **الأجزاء المرئية من الجهاز :**
- لقراءة المسافات المقطوعة لأقرب 0.1 ك.م، ويجب أن يتم فصل قراءة ألف ك.م عن القراءة العادية الأرقام المطبوعة يجب ألا يقل سمكها عن 4 ملليمتر .
والمسافة المسجلة يجب أن تتمكن من قراءة حتى 99,999 ألف ك.م.
- قراءة السرعة: يجب أن يتم توضيح القياس بمعدلات 1 ، 2 ، 5 ، 10 ك.م/ساعة
- قراءة الوقت : يجب أن يتم ذلك بوضوح كاف .

- أجهزة التسجيل .

□ استمارات تسجيل البيانات :

يتضمن هذا البند تعليمات محددة لتسجيل البيانات الخاصة بقيادة المركبة بما يمكن من سهولة الاطلاع عليها ومراجعتها .

● تركيب جهاز التحكم الآلي :

يتضمن هذا البند التعليمات الخاصة بأسلوب تثبيت الجهاز بما يمكن السائق من متابعة كل ما يوضحه له الجهاز من البيانات . كما يجب أن يغلق الجهاز ويتم ختمه منعاً من العبث .

● التفتيش والاختبار :

ترشح الدولة السلطة المعنية بالتفتيش والاختبار في كل دولة على حدة للقيام بأعمال الاختبار والتفتيش اللازمة . مع إعطاء شهادة الصلاحية لكل جهاز جديد أو الأجهزة التي تم إصلاحها .

□ علامات التسجيل بالصلاحية :

يوضح هذا البند تفاصيل للأختام التي يتم بمعرفتها اعتماد صلاحية الجهاز ومواصفاتها من ناحية الأبعاد والمكونات وما إلى ذلك .

7/4 الإطار التنظيمي العام للاتفاقية :

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ :

- على كل دولة عضو اتخاذ الإجراءات اللازمة بما يحقق الالتزام بما جاء في هذه الاتفاقية وذلك بعمل نقاط مراجعة سواء في موقع المحطات أو على الطريق وتقوم السلطات المعنية في كل دولة بإخطار مثيلاتها في الدول الأخرى، بالإجراءات التي اتخذتها لتحقيق هذا الأمر وكذلك الإخطار عن التجاوزات .
- هذه الاتفاقية ستكون نافذة المفعول بعد فترة زمنية قدرها 108 أيام بعد إيداع الدولة الثامنة لمستندات الموافقة والتصديق عليها .

- من الممكن لأي دولة الانسحاب من هذه الاتفاقية بإخطار الأمانة العامة للأمم المتحدة . ويتم الانسحاب بعد مرور ستة أشهر من تاريخ التقدم بهذا الطلب .
- الحد الأدنى لأعداد الدول المنضمة : حيث يبطل مفعولها إذا لم يصل أعداد الدول المصدقة عليها ثلاث دول في فترة أقصاها إثنا عشر شهراً من تاريخ تنفيذها .
- سيتم إيداع أصل هذه الاتفاقية بعد 31 مارس 1971 الأمانة العامة للأمم المتحدة والتي سيقوم بتوزيع نسخ أصلية منها على الدول الأعضاء لمجموعة الدول الأوروبية. (مادة 14).

مجال التطبيق :

يجب على كل دولة عضو إخطار الأمانة العامة للأمم المتحدة بأنها ستطبق هذه الاتفاقية في إطار حدودها الدولية أو جزء من هذه الحدود .

حل النزاعات :

- في حالة حدوث أي نزاع بين طرفين (أو أكثر) متعاقدين في ترجمة أو تطبيق أي من النصوص فيتم حل النزاع - ما أمكن - بالمباحثات المباشرة بين الأطراف المتنازعة .
- في حالة عدم الوصول إلى اتفاق يتم اللجوء إلى التحكيم - بمعرفة محكم تختاره الأطراف المعنية .
- في حالة عدم التمكن من وصول محكم أو أكثر - إلى قرار فيتم اللجوء إلى الأمين العام للأمم المتحدة لاختيار محكم واحد يقوم بالفصل في النزاع .
- يكون قرار المحكم ملزماً لكافة الأطراف .

التحفظات أو الاعتراضات :

- في حالة ما إذا اعترضت أي من الدول على ما جاء بالفقرات (ب ، ج ، د) من المادة (18) فإن الدول الأخرى الأعضاء لن تكون ملتزمة بتلك المادة عند التعامل مع هذه الدولة .
- في حالة ما إذا تقدمت إحدى الدول - أثناء فترة التصديق على الاتفاقية - باعترض أو تحفظ على أي من موادها فسيقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإخطار كافة الأعضاء الآخرين بهذا التحفظ - وسيكون هذا الاعتراض سليماً في حالة ما إذا لم ترد أية ردود أفعال من الدول الأخرى في فترة زمنية قدرها ثلاثة شهور وإلا فسيكون الاعتراض غير مقبول .
- وفي حالة ما إذا لم تسحب الدول المعنية اعتراضها فإن إجراءات تصديقها للانضمام إلى الاتفاقية لن تكون نافذة المفعول .
- يحق لأي دولة أن تسحب تحفظها أو اعتراضها بخطاب موجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

مراجعة الاتفاقية :

- بعد مرور ثلاث سنوات من وضع الاتفاقية موضع التنفيذ يحق لأي دولة عضو التقدم بإخطار إلى الأمين العام للأمم المتحدة بعقد مؤتمر عام للنظر في مراجعة وتعديل الاتفاقية.
- يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بالدعوة لعقد المؤتمر العام المطلوب وذلك بشرط توافر موافقة من ثلث الدول الأعضاء بتقديم مقترحاتها بالتعديل المطلوب في خلال ثلاثة شهور ويقوم بتجميع كافة المقترحات و توزيعها على الدول الأعضاء وذلك خلال فترة زمنية قدرها ثلاثة شهور قبل عقد المؤتمر .

تعديل الاتفاقية :

- يحق لكل دولة عضو التقدم باقتراح (أو أكثر) تعديل أي من مواد أو نصوص هذه الاتفاقية ويقوم الأمين العام بتوزيع هذا الاقتراح على الدول الأعضاء .
- في خلال فترة قدرها ستة شهور . يحق لكل دولة عضو أن ترد بالآتي :

- ليس لها اعتراض أو بالرغم من أنها تنوي قبول التعديل لكن الشروط الواردة في التعديل غير مطبقة أو اعتراض مطلق على التعديل .
- تحدد الاتفاقية تفصيلاً الفترات الزمنية اللازمة لأخذ الموافقات أو الاعتراضات .
- يصبح التعديل نافذ المفعول في خلال فترة ثلاثة شهور من تاريخ قبول التعديل .

تعديل الملاحق:

توضح هذه المادة تفاصيل إدخال التعديلات على الملاحق بنفس النمط الوارد في المادة السابقة .

مهام الأمين العام للأمم المتحدة :

على الأمين العام للأمم المتحدة إخطار الدول الأعضاء بالآتي :

- إخطارات التصديق .
- تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ .
- الانسحاب من الاتفاقية .
- عدم تنفيذ الاتفاقية .
- مجال التطبيق (إخطارات الدول) .
- التحفظات والاعتراضات والتعديلات وتواريخ دخولها حيز التنفيذ .

تعليق :

بالرغم من أهمية هذا الموضوع وبالأخص بالنسبة لأمن وأمان المسير على الطرق وبالذات في حالة نقل الركاب بوسائل النقل العام (الحافلات) لمسافات بعيدة فإن الاشتراطات الواردة في هذه الاتفاقية من ناحية التطبيق والمراجعة يصعب تطبيقها بالنسبة لأوضاع التشغيل السائدة في العالم العربي وبالنسبة لإمكان إحكام أعمال المراقبة بالنسبة للسلطات المختصة . ومن الأجدى هنا قيام الجهات الإدارية والتنفيذية المتخصصة في الدول العربية وعلى سبيل المثال مجلس وزاري النقل العربي بدراسة هذا الموضوع تفصيلاً والاتفاق على أسس موحدة يسهل تطبيقها ومراجعتها .