

اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه‌وشهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل‌ونقل ریلی»



لله الحمد لله الرحمن الرحيم

شماره مسلسل: ۲۰۴۸۹
کد موضوعی: ۲۵۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

شماره ثبت: ۷۸
تاریخ انتشار:
۱۴۰۳/۱۲/۱۲

عنوان گزارش:

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی»

نوع گزارش: طرح/لایحه راهبردی نظارتی

نام دفتر:

مطالعات زیربنایی (حمل و نقل)

تهیه و تدوین:

وجیهه امینی (گروه حمل و نقل)

مدیر مطالعه:

حمیدرضا فوری

ناظران علمی:

محمدحسن معادی رودسری، حبیب‌اله ظفریان ریگی

اظهار نظر کنندگان:

احسان فلاحی (دفتر مطالعات سیاسی)، محمد آدمی ابرقویی (دفتر مطالعات حقوقی)

ویراستار ادبی:

مهدیه قمچیلی

گرافیک و صفحه آرایی:

آذر مهمان نواز نوروزمحل

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه موافقت‌نامه
۲. موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی
۳. حمل و نقل ریلی
۴. جمهوری اسلامی ایران
۵. جمهوری ترکیه



تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۳/۱۰/۰۱

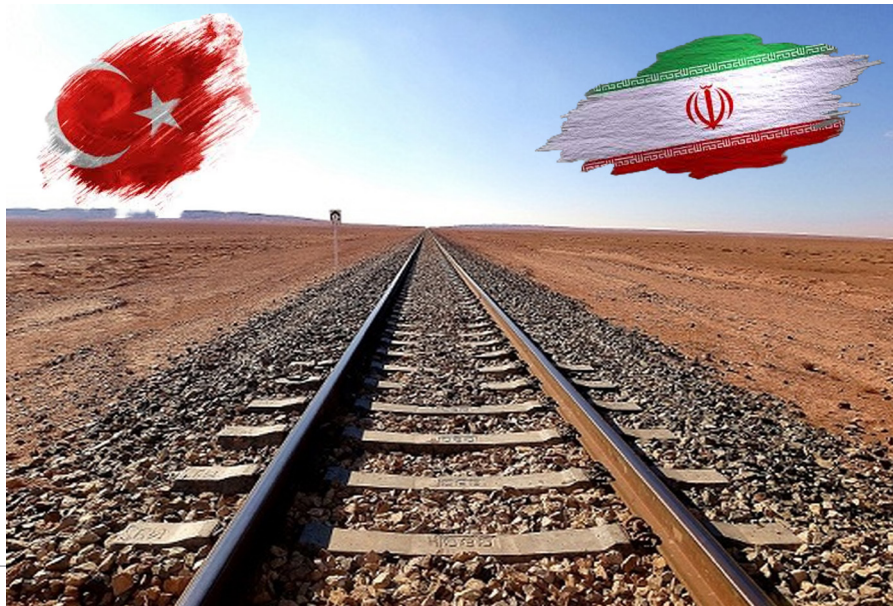


فهرست مطالب

چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۸
۲. بررسی محتویات.....	۸
۳. ملاحظات.....	۱۲
۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....	۲۲
منابع و مأخذ.....	۲۳

فهرست جداول

جدول ۱. مواد (۲۸) الی (۳۲) معاهده حمل‌ونقل بین‌المللی بارراه آهن (کوتیف) مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ در نسخه اصلاح پروتکل مورخ ۳ ژوئن ۱۹۹۹.....	۱۰
جدول ۲. بررسی و اظهار نظر کارشناسی درباره مواد لایحه موافقت‌نامه.....	۱۲
جدول ۳. ارزیابی مواد لایحه موافقت‌نامه.....	۲۲



اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی»

چکیده



لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی، که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۲ هیئت وزیران به تصویب رسیده، برای طی شدن تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحده شامل موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی، مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده است. با توجه به اهمیت اتصال ایران به اروپا از طریق مسیر ریلی و نیز محدود شدن مسیرهای مواصلاتی زمینی ایران به اروپا از طریق کشورهای همسایه به واسطه ناامنی‌های رخ داده در این کشورها، بهره‌گیری از خط ریلی بین ایران و ترکیه گزینه مناسبی ارزیابی می‌شود. بر این اساس، به منظور تنظیم حمل و نقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه و با در نظر گرفتن اقدامات مرتبط با تجدید ساختار صورت پذیرفته در شرکت‌های ریلی و با توجه به لزوم تقویت همکاری‌های ریلی و براساس اصول مشارکت برابر و احترام متقابل، تصویب لایحه موافقت‌نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات پیشنهاد می‌شود.



■ مسئله اصلی

لایحه موافقت نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی، که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۲ هیئت وزیران به تصویب رسیده، برای طی شدن تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحده شامل موافقت نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی، مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده است.

■ نقاط قوت لایحه

الف) با توجه به اهمیت اتصال ایران به اروپا از طریق مسیر ریلی و نیز محدود شدن مسیرهای مواصلاتی زمینی ایران به اروپا از طریق کشورهای همسایه به دلیل ناامنی های رخ داده در این کشورها، بهره گیری از خط ریلی بین ایران و ترکیه گزینه مناسبی ارزیابی می شود. به منظور، تنظیم حمل و نقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه با در نظر گرفتن اقدامات مرتبط با تجدید ساختار صورت پذیرفته در شرکت های ریلی و با توجه به لزوم تقویت همکاری های ریلی و براساس اصول مشارکت برابر و احترام متقابل، تصویب لایحه موافقت نامه مذکور گامی مثبت در راستای توسعه حمل و نقل ریلی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه خواهد بود.

ب) طبق بند «۲» ماده (۱۵)، چنانچه هر گونه اختلاف ظرف مدت سه ماه از طریق رویه پیش بینی شده در بند «۱» حل و فصل نشود، **معاهده کوتیف** (کنوانسیون بین المللی حمل و نقل ریلی بار) که هر دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه عضو آن هستند **اعمال خواهد شد**. کوتیف ۱۹۹۹، در **عنوان پنجم** به موضوع **داوری** پرداخته و شامل مواد (۲۸) الی (۳۲) است. با توجه به تصویب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳۸۷/۰۳/۱۳ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۳۵۹/۰۲/۱۹ (۹ مه ۱۹۸۰)؛ در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۱۴ مجمع تشخیص مصلحت نظام، بحث داوری مطرح شده بند «۲» ماده (۱۵) مورد تأیید است.

■ نقاط ضعف لایحه

الف) در تبصره ذیل ماده واحده، لزوم رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصلاح و اجرای این موافقت نامه قید نشده است.

ب) مطابق نسخه انگلیسی، در ترجمه فارسی بند «۲» ماده (۱۵)، عبارت «کنوانسیون بین المللی حمل و نقل ریلی بار» باید به صورت «معاهده مربوط به حمل و نقل بین المللی بار راه آهن» اصلاح شود.

■ پیشنهادهای مرکز پژوهش ها مجلس شورای اسلامی

با توجه به اهمیت اتصال ایران به اروپا از طریق مسیر ریلی و نیز محدود شدن مسیرهای مواصلاتی زمینی ایران به اروپا از طریق کشورهای همسایه به دلیل ناامنی های رخ داده در این کشورها، بهره گیری از خط ریلی بین ایران و ترکیه گزینه مناسبی ارزیابی می شود. بر این اساس، به منظور تنظیم حمل و نقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه و با در نظر گرفتن اقدامات مرتبط با تجدید ساختار صورت پذیرفته در شرکت های ریلی و با توجه به لزوم تقویت همکاری های ریلی و براساس اصول مشارکت برابر و احترام متقابل، **تصویب لایحه موافقت نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات پیشنهاد می شود.**



۱. مقدمه

لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی، که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۲ هیئت وزیران به تصویب رسیده، برای طی شدن تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است.

۲. بررسی محتویات

ماده واحد- «موافقت‌نامه چهارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود».

تبصره ۵- «رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای صلح دعاوی و ارجاع به داوری الزامی است». مطابق با اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی که بیان می‌دارد: «عهدنامه‌ها، مقاوله‌نامه‌ها، قراردادها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد» و حسب اصل یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی که مقرر می‌دارد: «امضای عهدنامه‌ها، مقاوله‌نامه‌ها، موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای دولت ایران با سایر دولت‌ها و همچنین امضای پیمان‌های مربوط به اتحادیه‌های بین‌المللی پس از تصویب مجلس شورای اسلامی با رئیس‌جمهور یا نماینده قانونی اوست»؛ لازم است قراردادهای مشمول این دو اصل به تصویب مجلس شورای اسلامی برسند.

همچنین طبق اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی «صلح دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی یا ارجاع آن به داوری در هر مورد موکول به تصویب هیئت وزیران است و باید به اطلاع مجلس برسد. در مواردی که طرف دعوی خارجی باشد و در موارد مهم داخلی باید به تصویب مجلس نیز برسد. موارد مهم را قانون تعیین می‌کند». بنابراین ارجاع دعاوی مربوط به اموال عمومی و دولتی به داوری در هر مورد ابتدا باید به تصویب هیئت وزیران رسیده و سپس در مواردی که طرف دعوی خارجی است در مجلس شورای اسلامی مصوب شود. از این رو، اجازه مقدم مجلس شورای اسلامی برای ارجاع دعاوی احتمالی در آینده به داوری، نافی لزوم تصویب مجدد مجلس شورای اسلامی در هر مورد به طور جداگانه نیست. گفتنی است قرار دادن شرط داوری در قرارداد نیازمند تصویب مجلس شورای اسلامی نیست، اما این شرط باید به گونه‌ای درج شود که کاملاً بیان‌کننده این مطلب باشد که در صورت بروز اختلاف، ارجاع آن به داوری چه از ناحیه جمهوری اسلامی ایران و چه از طرف مقابل در قرارداد، در هر مورد به طور جداگانه نیازمند طی شدن تشریفات قانونی مقرر در اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، از جمله تصویب در مجلس شورای اسلامی است [۱].

پیوست این ماده واحد، موافقت‌نامه چارچوب همکاری در زمینه حمل و نقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه بوده که موارد ذیل در خصوص آن قابل طرح است:

الف) موافقت‌نامه چارچوب حمل و نقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه در قالب یک مقدمه و شانزده ماده، در تاریخ ۴ بهمن ۱۴۰۲ هجری شمسی برابر با ۲۴ ژانویه ۲۰۲۴ میلادی در شهر آنکارا در دو نسخه اصلی به زبان‌های فارسی، ترکی و انگلیسی

تنظیم شده است که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند. موافقت نامه فعلی با عنوان «موافقت نامه تبادل مشترک در ایستگاه کاپیکوی بین راه آهن ایران و راه آهن ترکیه» مصوب سال ۱۳۴۸ هجری شمسی است که با تصویب این لایحه، نسخ می شود. (ب) طبق بند «۱» ماده (۵)، حمل و نقل بار و مسافر بین طرفها در چهارچوب مفاد **معاهده کوتیف^۱** و با استفاده از بارنامه، بلیط، راهنامه توشه صادره طبق مفاد **پیوست های (الف) و (ب)** معاهده کوتیف صورت خواهد گرفت. معاهده مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن در ۹ مه ۱۹۸۰، که توسط پروتکل ۳ ژوئن ۱۹۹۹ (پروتکل ویلنیوس) اصلاح شده است، معمولاً به عنوان **کوتیف ۱۹۹۹** شناخته می شود و شامل خود معاهده است که بر عملکرد پروتکل امتیازات و مصونیت های سازمان بین دولتی حمل و نقل بین المللی با راه آهن (OTIF)^۲ و هفت پیوست که قانون یکپارچه راه آهن را ایجاد می کند، نظارت می نماید. پیوست های کلی معاهده کوتیف عبارت است از [۲]:

- قوانین یکسان در مورد قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن (CIV^۳- پیوست A معاهده)
 - قوانین یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق راه آهن (CIM^۴- پیوست B معاهده)
 - مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک از طریق راه آهن (RID^۵- پیوست C معاهده)
 - قوانین یکنواخت مربوط به قراردادهای استفاده از وسایل نقلیه در ترافیک ریلی بین المللی (CUV^۶- پیوست D معاهده)
 - قوانین یکنواخت مربوط به قرارداد استفاده از زیرساخت در ترافیک ریلی بین المللی (CUI^۷- پیوست E معاهده)
 - قوانین یکنواخت مربوط به اعتبارسنجی استانداردهای فنی و تصویب نسخه های فنی یکنواخت قابل اجرا برای مصالح راه آهن در نظر گرفته شده برای استفاده در ترافیک بین المللی (APTU^۸- پیوست F معاهده)
 - قوانین یکنواخت مربوط به پذیرش فنی مصالح راه آهن مورد استفاده در ترافیک بین المللی (ATMF^۹- پیوست G معاهده)
- پیوست الف (A) معاهده به قوانین یکسان در مورد قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن اشاره دارد و شامل ۶۴ ماده است. پیوست ب (B) معاهده نیز، به قوانین یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق راه آهن اشاره داشته و شامل ۵۲ ماده است [۲]. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳/۰۳/۱۳۸۷ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۹/۰۲/۱۳۵۹ (۹ مه ۱۹۸۰)؛ در جلسه مورخ ۱۴/۱۰/۱۳۸۱ مجمع تشخیص مصلحت نظام تصویب شده است. متن قانون مصوب به شرح زیر است:

ماده واحده - «به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود با رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در ارجاع به داور به داوری به پروتکل مورخ ۱۳/۰۳/۱۳۸۷ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۹/۰۲/۱۳۵۹ (۹ مه ۱۹۸۰) به همراه متن اصلاح شده خود معاهده کوتیف مصوب ۱۳۵۹ (۱۹۸۰) به شرح پیوست ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.»

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن پروتکل، حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین المللی راه آهن (کوتیف) به همراه متن اصلاح شده خود معاهده کوتیف مصوب ۱۳۵۹ (۱۹۸۰) مصوب مورخ ۲۹/۰۲/۱۳۸۱ مجلس شورای اسلامی که مواد (۱۲)، (۱۶)، (۲۵)، (۳۷)، (۴۸)،

1. Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF)
2. Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)
3. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)
4. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIM)
5. Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)
6. Uniform Rules Concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)
7. Uniform Rules Concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)
8. Uniform Rules Concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions Applicable to Railway Material Intended to be Used in International Traffic (APTU)
9. Uniform Rules Concerning the Technical Admission of Railway Material Used in International Traffic (ATMF)



(۴۹) و (۶۰) آن مورد اختلاف مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان قرار گرفته، در اجرای اصل یکصد و دوازدهم (۱۱۲) قانون اساسی در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۱۴ مجمع تشخیص مصلحت نظام مطرح و نظر مجلس عیناً به تصویب رسیده است [۳].
ج) طبق بند «۲» ماده (۱۵)، چنانچه هر گونه اختلاف ظرف مدت سه ماه از طریق رویه پیش‌بینی شده در بند «۱» حل و فصل نشود، **معاهده کوتیف (کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل ریلی بار)**، که هر دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه عضو آن هستند، **اعمال خواهد شد**. کوتیف ۱۹۹۹، در **عنوان پنجم** به موضوع **داوری** پرداخته و شامل مواد (۲۸) الی (۳۲) است (جدول ۱) [۲].

جدول ۱. مواد (۲۸) الی (۳۲) معاهده حمل و نقل بین‌المللی بار راه آهن (کوتیف) مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ در نسخه اصلاح پروتکل مورخ ۳ ژوئن ۱۹۹۹ [۲]

شماره ماده	متن
	۲۸-۱ اختلافات بین کشورهای عضو ناشی از تفسیر یا اجرای معاهده و همچنین اختلافات بین کشورهای عضو و سازمان ناشی از تفسیر یا اجرای پروتکل در مورد امتیازات و مصونیت‌ها می‌تواند بنا به درخواست یکی از طرفین به دیوان داوران ارجاع شود. طرفین آزادانه ترکیب دیوان داوران و رویه داوران را تعیین خواهند کرد.
ماده (۲۸): شایستگی	۲۸-۲ سایر اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای معاهده و سایر معاهده‌های تشریح شده توسط سازمان مطابق با بند «۲» ماده (۲)، در صورتی که به صورت دوستانه حل و فصل نشود یا در محاکم یا محاکم عادی مطرح نشود، ممکن است با توافق بین طرف‌های ذیربط، به دیوان داوران ارجاع شود. مفاد (۲۹) الی (۳۲) در مورد ترکیب دیوان داوران و رویه داوران اعمال می‌شود.
	۲۸-۳ هر کشوری می‌تواند در زمان درخواست الحاق به معاهده، این حق را برای خود محفوظ بدارد که تمام یا بخشی از مفاد بندهای «۱» و «۲» را اعمال نکند.
	۲۸-۴ دولتی که به موجب بند «۳» رزروی را انجام داده است، می‌تواند در هر زمان با اطلاع دادن به سپرده‌گذار ^۱ آن را پس بگیرد. این انصراف یک ماه پس از تاریخی که سپرده‌گذار آن را به کشورهای عضو اعلام می‌کند، اعمال می‌شود.
ماده (۲۹): توافق برای ارجاع به داوری. ثبت	طرفین توافق‌نامه‌ای را برای ارجاع به داوران منعقد خواهند کرد که باید به‌طور خاص، موارد زیر را مشخص کند: موضوع دعوا؛ - ترکیب دادگاه و مدت توافق شده برای تعیین داوران یا داوران؛ - مکانی که توافق شده دادگاه در آن تشکیل شود. موافقت‌نامه ارجاع به داوران باید به دبیرکل ^۳ که به‌عنوان ثبت‌کننده عمل می‌کند، ابلاغ شود.

1. Arbitration Tribunal
2. Depositary
3. Secretary General



متن	شماره ماده
<p>۳۰-۱ هیئتی از داوران توسط دبیر کل تشکیل و به روز می شود. هر کشور عضو می تواند دو نفر از اتباع خود را به هیئت داوران معرفی کند.</p>	<p>ماده (۳۰): داوران</p>
<p>۳۰-۲ دیوان داور طبق توافق نامه برای ارجاع به داور از یک، سه یا پنج داور تشکیل خواهد شد. داوران باید از بین افرادی که در هیئت مذکور در بند «۱» حضور دارند، انتخاب شوند. با این وجود، اگر توافق نامه ارجاع به داور، پنج داور را پیش بینی کرده باشد، هر یک از طرفین می توانند یک داور را انتخاب کنند که در هیئت داور نباشد. در صورتی که در موافقت نامه ارجاع به داور، داور منفرد تعیین شود، وی با توافق طرفین انتخاب می شود. اگر در موافقت نامه ارجاع به داور سه یا پنج داور پیش بینی شده باشد، هر یک از طرفین حسب مورد یک یا دو داور را انتخاب خواهند کرد. اینها با توافق دو جانبه، داور سوم یا پنجم را که رئیس دیوان داور خواهد بود، تعیین خواهند کرد. در صورتی که طرفین نتوانند در مورد انتخاب داور منفرد به توافق برسند یا داوران منتخب نتوانند در مورد تعیین داور سوم یا پنجم به توافق برسند، تعیین توسط دبیر کل انجام می شود.</p>	
<p>۳۰-۳ داور منفرد یا داور سوم یا پنجم باید تابعیتی غیر از هر یک از طرفین داشته باشد، مگر اینکه هر دو از یک تابعیت باشند.</p>	
<p>۳۰-۴ مداخله شخص ثالث در اختلاف تأثیری بر ترکیب دیوان داور نخواهد داشت.</p>	
<p>۳۱-۱ دیوان داور با توجه به مفاد زیر، درباره فرآیندی که باید طی شود، تصمیم خواهد گرفت: - پرونده را بر اساس شواهد ارائه شده توسط طرفین بررسی و تعیین خواهد کرد، اما زمانی که از آن خواسته می شود در مورد یک مسئله قانونی تصمیم گیری کند، به تفسیر آنها ملزم نخواهد بود. - نمی تواند بیش از آنچه مدعی ادعا کرده است، یا چیزی با ماهیت متفاوت، و همچنین نمی تواند کمتر از آنچه که مدعی به آن اذعان کرده است، حکم صادر کند. - رأی داور با ذکر دلایل تصمیم، توسط دیوان داور تنظیم و توسط دبیر کل به طرفین ابلاغ خواهد شد. - مگر در مواردی که مقررات اجباری قانون محلی که دیوان داور در آنجا مستقر است، در غیر این صورت و با توجه به توافق طرفین، رأی داور نهایی خواهد بود.</p>	<p>ماده (۳۱): فرآیند هزینه</p>
<p>۳۱-۲ حق الزحمه داوران توسط دبیر کل تعیین می شود.</p>	
<p>۳۱-۳ دیوان در رأی خود میزان هزینه ها و مخارج را تعیین می کند و تصمیم می گیرد که چگونه آنها و دستمزدها داوران بین طرفین تقسیم شود.</p>	
<p>۳۲-۱ شروع رسیدگی داور، در مورد وقفه دوره های محدودیت، همان اثری را خواهد داشت که توسط مقررات قابل اعمال حقوق ماهوی به طرح دعوی در دادگاه ها یا محاکم عادی نسبت داده شده است.</p>	<p>ماده (۳۲): محدودیت اجرا</p>
<p>۳۲-۲ رأی دیوان داور در هر یک از کشورهای عضو پس از اتمام تشریفات مورد نیاز در کشوری که قرار است اجرا شود قابل اجرا خواهد بود. ماهیت پرونده قابل بررسی نیست.</p>	



د) بر اساس ماده (۱۱)، کارکنان بهره‌بردارهای ریلی و شرکت زیرساخت‌های ریلی طرف‌ها و مسافرانی که از مرز عبور می‌کنند، ممکن است طبق مفاد مقررات بهداشتی بین‌المللی موجود مشمول بازرسی‌های پیراپزشکان کشور مورد نظر قرار گیرند. پیراپزشکان می‌توانند خواستار ارائه گواهی واکسیناسیون صادر شده طبق مقررات بین‌المللی بهداشت ۱۳۸۴ (۲۰۰۵) شوند. قوانین یا مقررات بهداشتی طرف‌ها مبادله و به اطلاع طرف دیگر خواهد رسید.

مقررات بین‌المللی بهداشت^۱ (۲۰۰۵) چارچوب حقوقی بین‌المللی را برای پیشگیری و پاسخ به گسترش بین‌المللی بیماری‌ها ارائه می‌دهد. مقررات بین‌المللی بهداشت یک سند حقوق بین‌الملل است که بر اساس ماده (۲۱) قانون اساسی سازمان بهداشت جهانی به تصویب رسیده و برای ۱۹۶ کشور عضو، از جمله همه ۱۹۴ کشور عضو سازمان بهداشت جهانی، الزام‌آور قانونی است. ماده (۳۶) این مقررات، به گواهی واکسیناسیون یا سایر اقدامات پیشگیرانه اشاره دارد. بر این اساس، واکسن‌ها و اقدامات پیشگیرانه برای مسافران، که بر اساس این مقررات یا توصیه‌ها و گواهی‌های مربوط به آن انجام می‌شود، باید با مفاد پیوست ۶ (گواهی بین‌المللی مدل واکسیناسیون یا پیشگیری) و در صورت لزوم، پیوست ۷ (الزامات مربوط به واکسیناسیون یا پیشگیری از بیماری‌های خاص) درباره بیماری‌های خاص مطابقت داشته باشد [۴].

۳. ملاحظات



در این بخش، مواد «موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه‌وشهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل‌ونقل ریلی»، مورد بررسی قرار گرفته و نظرات کارشناسی در جدول ۲ ارائه شده است.

جدول ۲. بررسی و اظهار نظر کارشناسی درباره مواد لایحه موافقت‌نامه

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده واحد	موافقت‌نامه چهارچوب بین وزارت راه‌وشهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل‌ونقل ریلی مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.	موافق
تبصره	رعایت اصل یکصدوسی‌ونهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای صلح دعاوی و ارجاع به داوری الزامی است.	موافق، پیشنهاد اصلاح پیشنهاد می‌شود تبصره به شکل زیر اصلاح شود: تبصره- رعایت اصول هفتادوهفتم (۷۷)، یکصدویست‌وپنجم (۱۲۵) و یکصدوسی‌ونهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصلاح و اجرای این موافقت‌نامه الزامی است.

1. International Health Regulations (IHR)

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۱)	۱-۱ مراجع صلاحیت دار برای اجرای این موافقت نامه چهارچوب به شرح زیر می باشند: برای دولت جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی، برای دولت جمهوری ترکیه وزارت حمل و نقل و زیرساخت.	موافق
	۱-۲ در صورت تغییر مرجع صلاحیت دار طرفها، طرف ذی ربط طرف دیگر را از این موضوع مطلع می نماید. این قبیل تغییرات به عنوان تغییر اساسی در موافقت نامه چهارچوب محسوب نخواهد شد و صرفاً به عنوان اصلاح پذیرفته خواهد شد.	موافق
ماده (۲)	۲-۱ گستره اجرای این موافقت نامه چارچوب، در برگیرنده موارد زیر است: ۲-۱-الف. گذرگاه مرزی ریلی کاپیکوی- رازی شامل ایستگاه رازی در قلمرو ایران و ایستگاه کاپیکوی در قلمرو ترکیه، ۲-۱-ب. فعالیت های مراجع بازرسی (کنترل) و خدمات دو کشور و فعالیت های مرتبط با تردد ریلی از طریق گذرگاه مرزی مذکور.	موافق مرز رازی- کاپیکوی به عنوان دروازه اتصال ایران به اروپا بوده است و بر اساس اسناد تاریخی، جاده ابریشم نیز دقیقاً از این منطقه عبور می کرده است. در حال حاضر مرز رازی امکان جابه جایی بار به صورت ریلی و جابه جایی مسافر به صورت ریلی و جاده ای را دارد.
	۲-۲ ایستگاه رازی در قلمرو ایران و ایستگاه کاپیکوی در قلمرو ترکیه به عنوان نقاط گذرگاه مرزی تعیین می شوند. ایستگاه کاپیکوی به عنوان ایستگاه تبادل مرزی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه برای شرکت های حمل و نقل ریلی هر دو کشور که در حمل و نقل بین المللی ریلی مشارکت می کنند، تعیین می شود.	موافق منظور از ایستگاه تبادل مرزی ایستگاهی است که در آنجا مراحل تحویل و پذیرش قطارها، واگن ها، توشه و محموله ها انجام می شود (طبق تعریف ارائه شده در ماده (۳) با عنوان ایستگاه مبادله).
	۲-۳ فاصله واقعی طول مسیر ریلی بین مرز کشوری و ایستگاه های مرزی به شرح زیر است: ۲-۳-الف. مرز ایستگاه کاپیکوی: ۲۶۵۱ متر، ۲-۳-ب. مرز ایستگاه رازی: ۱۵۰۰ متر.	موافق



شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۳)	معنای اصطلاحات به‌کار رفته در این موافقت‌نامه چارچوب به شرح زیر است:	موافق
	لوکوموتیو: آلات ناقله برقی، گازوئیلی، موتوری، بخار و وسایل نقلیه دارای سامانه محرک موتوری که در گروه آلات ناقله قرار می‌گیرند و نیروی موتور لازم برای حرکت قطار یا واگن‌ها در طول مسیر ریلی را فراهم می‌کنند.	موافق
	قطار: مجموعه‌ای از واگن‌ها یا حامل‌ها که برای حمل بار یا مسافر استفاده شده و توسط یک یا چند لوکوموتیو کشیده می‌شوند.	موافق
	بهره‌بردار ریلی (آر.تی.ا): ^۱ نهاد دولتی یا خصوصی مجاز به حمل مسافر و یا بار از طریق راه‌آهن.	موافق
	مدیر زیرساخت‌های ریلی (آر.آی.ام): ^۲ نهاد دولتی یا خصوصی مسئول بهره‌برداری ایمن از زیرساخت ریلی تحت مالکیت خویش و استفاده از آن جهت ارائه خدمات به بهره‌بردارهای ریلی.	موافق
	نقطه گذرگاه مرزی: ایستگاه ریلی که در آنجا مراحل بازرسی (کنترل) برای عبور از مرز به انجام می‌رسد.	موافق
	ایستگاه مبادله: ایستگاهی که در آنجا مراحل تحویل و پذیرش قطارها، واگن‌ها، توشه و محموله‌ها انجام می‌شود.	موافق
	عبور از مرز از طریق راه‌آهن: عبور قطار از طریق خط راه‌آهن که بین نقاط گذرگاه مرزی دو کشور قرار دارد.	موافق
	نقطه اتصال تعرفه‌ها: نقطه‌ای که در آنجا اعمال تعرفه‌های بین‌المللی بار و مسافر خاتمه می‌یابد و تعرفه دیگری به‌کار برده می‌شود، یعنی مرز کشوری.	موافق

1. Railway Train Operator (RTO)
2. Railway Infrastructure Manager (RIM)

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۳)	آلات ناقله: لوکوموتیو، واگن، خودکشنده/آلات ناقله موتوری واگنی و هر گونه وسایل نقلیه ریلی کشنده.	موافق
	واگن: واگن باری که برای حمل کالاها مورد بهره برداری قرار گیرد و واگن مسافری که برای حمل مسافر استفاده می شود.	موافق
	کوتیف: معاهده مربوط به حمل و نقل بین المللی توسط راه آهن مورخ ۱۹ اردیبهشت ۱۳۵۹ (۹ مه ۱۹۸۰) از جمله سند الحاقی (پروتکل) اصلاحی مورخ ۱۳ خرداد ۱۳۷۸ (۳ ژوئن ۱۹۹۹) و پیوست های آن.	موافق معاهده مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن در ۹ مه ۱۹۸۰، که توسط پروتکل ۳ ژوئن ۱۹۹۹ (پروتکل ویلنیوس) اصلاح شده است، معمولاً به عنوان کوتیف ۱۹۹۹ شناخته می شود و شامل خود معاهده است که بر عملکرد پروتکل امتیازات و مصونیت های سازمان بین دولتی حمل و نقل بین المللی با راه آهن (OTIF) و هفت پیوست که قانون یکپارچه راه آهن را ایجاد می کند، نظارت می نماید. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳/۰۳/۱۳۸۷ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۹/۰۲/۱۳۵۹ (۹ مه ۱۹۸۰)؛ در جلسه مورخ ۱۴/۱۰/۱۳۸۱ مجمع تشخیص مصلحت نظام، تصویب شده است.
	سی.آی.ام: مقررات یکنواخت حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها از طریق راه آهن (پیوست «ب» معاهده کوتیف).	موافق سی.آی.ام، به قوانین یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق راه آهن اشاره دارد و شامل ماده ۵۲ است.
	سی.آی.وی: مقررات یکنواخت حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر از طریق راه آهن (پیوست «الف» معاهده کوتیف).	موافق سی.آی.وی، با ماده ۶۴ به قوانین یکسان در مورد قرارداد حمل و نقل بین المللی مسافر با راه آهن اشاره دارد.
ماده (۴)	۴-۱ بازرسی (کنترل) فنی و بازرگانی، عملیات تحویل و قبول آلات ناقله، کالاها و توشه در حمل و نقل میان جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه و بالعکس متقابلاً توسط بهره بردارهای ریلی هر دو کشور در ایستگاه تبادل مرزی صورت خواهد گرفت.	موافق
	۴-۲ آرایش ضروری قطار، عملیات تنظیم، تشکیل و تفکیک یا جابه جایی قطارها (مانور) و تغییر جهت آلات ناقله توسط طرف ترک، در ایستگاه مبادله مرزی به انجام خواهد رسید.	موافق



شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۴)	۳-۴ بهره‌بردارهای ریلی و شرکت زیرساخت‌های ریلی طرف ایرانی که حمل و نقل از طریق گذرگاه مرزی را انجام می‌دهند، طبق مفاد موافقت‌نامه چهارچوب کارکنان صلاحیت‌دار را در ایستگاه مبادله مرزی به خدمت خواهند گرفت.	موافق
	۴-۴ بهره‌برداری از قطارها، موتورهای سبک و سایر وسایل نقلیه ریلی بین ایستگاه‌های رازی و کاپیکوی طبق برنامه مصوب و هماهنگ شده توسط شرکت زیرساخت‌های ریلی ایرانی و ترکیه‌ای به انجام خواهد رسید.	موافق
	۴-۵ راهبری و تردد متقابل لوکوموتیوها و تنظیم قطارها بین ایستگاه‌های مرزی رازی و کاپیکوی در هر دو جهت توسط بهره‌بردارهای ریلی ایرانی که لوکوموتیو و کارکنان مسئول را تدارک می‌بینند صورت خواهد گرفت. طرف ترک اقدامات لازم جهت برقراری اسکان و تسهیل تردد کارکنان ایرانی را بر اساس دستورالعمل‌ها یا قراردادهایی که متعاقباً بر اساس بند «۱» ماده (۹) و طبق مقررات ملی خود تهیه و امضا می‌گردد، معمول خواهد نمود.	موافق
	۴-۶ سیر و حرکت لوکوموتیوها، قطارها و سایر وسایل نقلیه ریلی بین ایستگاه‌های مرزی به‌طور مشترک توسط بهره‌بردارهای ریلی دو طرف صورت می‌گیرد.	موافق
ماده (۵)	۵-۱ حمل و نقل بار و مسافر بین طرف‌ها در چهارچوب مفاد معاهده کوتیف و با استفاده از بارنامه، بلیط، راه‌نامه توشه صادره طبق مفاد پیوست‌های (الف) و (ب) معاهده کوتیف صورت خواهد گرفت.	<p>موافق</p> <p>با توجه به عضویت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه در معاهده کوتیف و پذیرش پیوست‌های آن، <u>حمل و نقل بار بین طرف‌ها بر اساس پیوست (ب) معاهده شامل، قوانین یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن و حمل و نقل مسافر بر اساس پیوست (الف) معاهده شامل، مقررات یکنواخت حاکم بر قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر از طریق راه‌آهن صورت می‌پذیرد.</u></p>

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۵)	۵-۲ تعرفه حمل و نقل در قلمرو کشور مربوط، بر اساس مسافت تا مرز کشوری محاسبه می‌گردد. نقطه اتصال تعرفه‌ها، مرز کشوری است.	موافق
	۵-۳ طرف‌ها مسئولیت ایمنی و امنیت تردد قطارها در مرزهای خود از نظر زیرساخت و آلات ناقله در گذرگاه‌های مرزی ریلی را برعهده خواهند داشت.	موافق
ماده (۶)	کارکنان راه آهن طرف‌ها بر اساس فهرست کارکنان و اسناد مسافرتی (گذرنامه، کارت شناسایی و غیره) تهیه شده توسط بهره‌بردارهای ریلی شرکت زیرساخت‌های ریلی، از مرز عبور خواهند نمود.	موافق
ماده (۷)	بهره‌بردارهای ریلی و شرکت زیرساخت‌های ریلی طرف‌ها اطلاعات قوانین و مقررات لازم مربوط را که تعیین‌کننده تردد قطارها و عملیات تنظیم، تشکیل و تفکیک یا جابجایی قطارها (مانور) بین مرز کشوری و ایستگاه مبادله است، تبادل خواهند کرد. دوره‌های آموزشی را در صورت نیاز، می‌توان به صورت مشترک برگزار کرد.	موافق
ماده (۸)	۸-۱ کارکنان بهره‌بردارهای ریلی و شرکت زیرساخت‌های ریلی که در حین عبور از مرز ریلی و در ایستگاه مبادله مرزی انجام وظیفه می‌کنند قوانین و مقررات کشوری که در آن انجام وظیفه و تعهدات خود را ایفا می‌کنند، رعایت نمایند. بنابراین آنها از حق حمایت قانونی حداقل در همان سطح ارائه شده برای کارکنان محلی کشور میزبان برخوردار خواهند بود.	موافق
	۸-۲ هر یک از طرف‌ها بنا به درخواست مبتنی بر دلایل منطقی طرف دیگر، متعهد به بازگرداندن کارکنان خود که برای انجام وظایف (فرامرزی) کشور درخواست‌کننده تعیین گردیده‌اند، خواهند بود.	موافق



اظهار نظر کارشناسی	متن	شماره ماده
موافق	<p>۹-۱ شرکت زیرساخت‌های ریلی و بهره‌بردارهای ریلی طرف‌ها به منظور تنظیم جزئیات فنی حمل و نقل ریلی، دستورالعمل‌ها یا قراردادها را در خصوص موارد زیر تهیه و امضا خواهند کرد:</p> <p>تردد آلات ناقله بین ایستگاه‌های مرزی، گذرگاه‌های مرزی، ارتباطات راه دور و حوادث یا سوانح ریلی که ممکن است در هنگام عبور از مرز ریلی رخ دهد، رویه‌ها و شرایط از جمله ساعت کاری در طول کل هفته جهت تحویل و پذیرش قطارها، واگن‌های مسافری و باری هر دو طرف، فراهم کردن امکانات مربوط به مکان‌های خدمات‌رسانی دفاتر نمایندگی در ایستگاه مبادله مرزی کاپیکوی، بهره‌بردارهای ریلی و کارکنان آنها و عبور از مرزهای کشوری توسط مسئولان ریلی در حال انجام وظیفه، تعیین راه‌ها و روش‌های مربوط به مبالغ قابل دریافت حاصل از خدمات متقابل در ایستگاه مبادله مرزی کاپیکوی و اجاره اموال غیرمنقول.</p>	ماده (۹)
موافق	<p>۹-۲ در صورت نیاز به تدارک و اعزام کمک و تجهیزات به قلمرو کشور دیگر در صورت بروز هرگونه حادثه یا سانحه در خط ریلی میان ایستگاه‌های مرزی، امکانات مربوط بر ای طرف اقدام‌کننده در این مورد فراهم خواهد شد.</p>	
موافق	<p>۱۰-۱ طرف‌ها کلیه تشریفات گمرکی و مرزی را در قلمرو خود طبق قوانین لازم‌الاجرای خود انجام خواهند داد. طرف‌ها با مراجع صلاحیت‌دار همکاری خواهند کرد تا سوار و پیاده شدن مسافران و تمامی تشریفات گمرکی در مدت زمان برنامه‌ریزی شده برای انتظار قطار در ایستگاه مرزی صورت پذیرد.</p>	ماده (۱۰)
موافق	<p>۱۰-۲ کارکنان نقاط عبور مرزی، سند رسمی دریافت شده از بهره‌بردارهای ریلی و شرکت زیرساخت‌های ریلی طرف‌ها را برای اقلام و تجهیزات مورد نیاز حین انجام وظیفه خود، ارائه خواهند نمود.</p>	
موافق	<p>۱۰-۳ داد و ستد ابزارها و تجهیزات موضوع بند دوم این ماده در قلمرو کشور دیگر ممنوع است.</p>	

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
ماده (۱۱)	کارکنان بهره بردارهای ریلی و شرکت زیر ساخت های ریلی طرف ها و مسافرانی که از مرز عبور می کنند، ممکن است طبق مفاد مقررات بهداشتی بین المللی موجود مشمول بازرسی های پیراپزشکان کشور مورد نظر قرار گیرند. پیراپزشکان می توانند خواستار ارائه گواهی واکسیناسیون صادر شده طبق مقررات بین المللی بهداشت ۱۳۸۴ (۲۰۰۵) شوند. قوانین یا مقررات بهداشتی طرف ها مبادله و به اطلاع طرف دیگر خواهد رسید.	موافق ماده (۳۶)، مقررات بین المللی بهداشت ۲۰۰۵ (۱۳۸۴)، به گواهی واکسیناسیون یا سایر اقدامات پیشگیرانه اشاره دارد. بر این اساس، واکسن ها و اقدامات پیشگیرانه برای مسافران که بر اساس این مقررات یا توصیه ها و گواهی های مربوط به آن انجام می شود، باید با مواد پیوست ۶ (گواهی بین المللی مدل واکسیناسیون یا پیشگیری) و در صورت لزوم، پیوست ۷ (الزامات مربوط به واکسیناسیون یا پیشگیری از بیماری های خاص) در مورد بیماری های خاص مطابقت داشته باشد. با توجه به عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی بهداشت و پذیرش مقررات بین المللی بهداشت ۲۰۰۵ (۱۳۸۴)، این ماده مورد تأیید است.
ماده (۱۲)	بازرسی (کنترل) بهداشت دامی و گیاهی توسط مرجع صلاحیت دار طرف ها، در قلمرو آن کشور و طبق قوانین لازم الاجرای آن صورت خواهد گرفت.	موافق
ماده (۱۳)	کارکنان شرکت زیر ساخت های ریلی و بهره بردارهای ریلی که در زمان عبور از مرز کشور در حال خدمت هستند، از حق دریافت مراقبت های پزشکی فوری طبق قوانین طرف دیگر، برخوردار خواهند بود. انتقال کارکنان مربوط به واحد پزشکی کشور متبوع خود، از سوی کارفرمای فراهم خواهد شد. هزینه های درمان فرد مذکور که مراقبت های پزشکی فوری دریافت می کند و فردی که شرایط سلامتی او اجازه انتقال وی به واحد پزشکی کشور او را ندهد، از آغاز درمان وی در کشوری که تحت مداوا قرار گرفته تا زمان انتقال وی به کشور خود، توسط کارفرما (شرکت زیر ساخت های ریلی و یا بهره بردار ریلی) تأمین خواهد شد.	موافق



شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
	<p>۱۴-۱ کمیسیون مشترک عبور از مرز حمل و نقل ریلی به منظور بهبود همکاری‌های بین دو طرف و رفع مشکلات مربوط به عبور از مرز ریلی، توسط شرکت زیرساخت‌های ریلی و بخش‌های خدمات بازرسی (کنترل) مرزی طرف‌ها تحت ریاست و هماهنگی شرکت زیرساخت‌های ریلی، تأسیس می‌گردد.</p>	<p>موافق</p>
<p>ماده (۱۴)</p>	<p>۱۴-۲ کمیسیون متشکل از نمایندگان شرکت زیرساخت‌های ریلی، واحدهای خدمات بازرسی (مرزی)، مقام‌های گمرکی و سایر مقام‌های ذی ربط طرف‌ها خواهد بود و بر اساس اصل عمل متقابل با یکدیگر دیدار می‌نمایند. شرح وظایف این کمیسیون به موجب سند الحاقی (پروتکل) که تهیه می‌گردد تعیین خواهد شد. جلسات کمیسیون به صورت ادواری و متناوب در هریک از دو کشور برگزار خواهد شد.</p>	<p>موافق</p>
	<p>۱۵-۱ در صورت بروز هرگونه اختلاف ناشی از این موافقت‌نامه یا مرتبط با آن در وهله نخست به روش مذاکرات دوستانه و از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) حل و فصل خواهد شد.</p>	<p>موافق در این ماده به حل و فصل هرگونه اختلاف ناشی از اجرا یا تفسیر این موافقت‌نامه در وهله اول، از طریق مذاکرات دوستانه و مجاری سیاسی (دیپلماتیک)، اشاره شده است. لازم به ذکر است، منظور از مجاری سیاسی دیپلماتیک، وزارت امور خارجه است. همچنین رعایت اصل یکصدوسی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است که در تبصره ذیل ماده واحده این لایحه بحث شده است.</p>
<p>ماده (۱۵)</p>	<p>۱۵-۲ چنانچه هرگونه اختلاف ظرف مدت سه ماه از طریق رویه پیش‌بینی شده در بند «۱» حل و فصل نشود، معاهده کوتیف (کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل ریلی بار) که هر دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه عضو آن هستند اعمال خواهد شد.</p>	<p>موافق، پیشنهاد اصلاح ترجمه فارسی مطابق نسخه انگلیسی در ترجمه فارسی، عبارت «کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل ریلی بار» باید به «معاهده مربوط به حمل و نقل بین‌المللی بار راه آهن» اصلاح شود. طبق بند «۲» در صورتی که هرگونه اختلاف ظرف مدت سه ماه از طریق رویه پیش‌بینی شده در بند «۱» حل و فصل نشود، معاهده کوتیف اعمال شود. کوتیف ۱۹۹۹، در عنوان پنجم به موضوع داوری پرداخته است و شامل مواد (۲۸) الی (۳۲) است. با توجه به تصویب، قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳۸۷/۰۳/۱۳ (سوم ژوئن ۱۹۹۹) حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین‌المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۳۵۹/۰۲/۱۹ (۹ مه ۱۹۸۰)؛ در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۱۴ مجمع تشخیص مصلحت نظام، بحث داوری مطرح شده بند «۲» ماده (۱۵) مورد تأیید است.</p>

شماره ماده	متن	اظهار نظر کارشناسی
	۱۶-۱ این موافقت نامه چهار چوب از تاریخ آخرین اطلاعیه کتبی که طرفها به واسطه آن تکمیل تشریفات قانونی لازم داخلی را از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) به یکدیگر اطلاع رسانی می کنند و بعد از اینکه دستورالعملها و یا قراردادها صادر گردیدند، فنی مشخص شده در ماده مورد تأیید قرار گیرند، لازم الاجرا خواهد شد.	موافق با توجه به آنکه طبق قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، کلیه معاهدات ایران با دولت های خارجی که ذیل اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قرار می گیرند باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد، در این بند به تشریفات قانونی حاکم در طرف های متعاقد اشاره شده، که یکی از آنها در جمهوری اسلامی ایران تصویب در مجلس شورای اسلامی است.
	۱۶-۲ تا زمان به اجرا در آمدن این موافقت نامه چهار چوب، «موافقت نامه تبادل مشترک در ایستگاه کاپیکوی بین راه آهن ایران و راه آهن ترکیه» مورخ ۱۳۴۸/۰۷/۰۱ (برابر با ۱۹۶۹/۰۹/۲۳) به قوت خود باقی خواهد ماند و موافقت نامه مذکور با لازم الاجرا شدن موافقت نامه چهار چوب از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.	موافق
ماده (۱۶)	۱۶-۳ این موافقت نامه چهار چوب می تواند با رضایت کتبی طرفها اصلاح گردد. اصلاحات طبق همان تشریفات قانونی که در بند اول این ماده مقرر گردیده است، لازم الاجرا خواهد شد.	موافق هر موافقت نامه با گذشت زمان، ممکن است به دلیل نقایص ذاتی یا بروز شرایط جدید، نیازمند تغییراتی باشد که لازم است از قبل تمهیداتی در این خصوص اندیشیده شود تا در آینده مشکل ایجاد نشود. بند «۳» ماده (۱۶) امکان اصلاح موافقت نامه فوق را، رضایت کتبی طرفها عنوان کرده است.
	۱۶-۴ این موافقت نامه چهار چوب برای مدت ۴۹ سال لازم الاجرا خواهد بود و به صورت خودکار برای دوره ۴۹ ساله دیگر تمدید می گردد. با وجود هر یک از طرفها می تواند در هر زمان قصد خود مبنی بر خاتمه این موافقت نامه چهار چوب را به صورت کتبی از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک) به طرف دیگر اطلاع دهد. در این صورت، این موافقت نامه ۶ ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه کتبی خاتمه می یابد. این موافقت نامه چهار چوب در تاریخ ۴ بهمن ۱۴۰۲ هجری شمسی برابر با ۲۴ ژانویه ۲۰۲۴ میلادی در شهر آنکارا در دو نسخه اصلی به زبان های فارسی، ترکی و انگلیسی تنظیم شده است که همه متون از اعتبار یکسان برخوردارند. در صورت هر گونه اختلاف در تفسیر متن انگلیسی ملاک خواهد بود.	موافق مطابق بند «۴» از ماده (۱۶)، مدت موافقت نامه فوق برای دوره ای معین است که پس از انقضای آن، در صورت عدم تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد برای فسخ، برای مدت مشابه تمدید می شود. با توجه به اهمیت نسخه انگلیسی، انتظار می رود، متن اصلی توافق نامه نیز در اختیار مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.



۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با توجه به اهمیت اتصال ایران به اروپا از طریق مسیر ریلی و نیز محدود شدن مسیرهای مواصلاتی زمینی ایران به اروپا از طریق کشورهای همسایه به دلیل ناامنی‌های رخ داده در این کشورها، بهره‌گیری از خط ریلی بین ایران و ترکیه گزینه مناسبی ارزیابی می‌شود. بر این اساس، به‌منظور تنظیم حمل‌ونقل ریلی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ترکیه و با در نظر گرفتن اقدامات مرتبط با تجدید ساختار صورت پذیرفته در شرکت‌های ریلی و با توجه به لزوم تقویت همکاری‌های ریلی و براساس اصول مشارکت برابر و احترام متقابل، تصویب لایحه موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه‌وشهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل‌ونقل ریلی با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و انجام اصلاحات پیشنهاد می‌شود.

جدول ۳. ارزیابی مواد لایحه موافقت‌نامه

پیشنهادهای اصلاحی	پیشنهاد الحاق	پیشنهاد اصلاح	مخالف	موافق	شماره ماده
				✓	ماده واحد
تبصره - رعایت اصل یکصد و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای صلح دعاوی و ارجاع به داوری الزامی است. تبصره - رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷)، یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) و یکصد و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اصلاح و اجرای این موافقت‌نامه الزامی است.		✓			تبصره
				✓	ماده (۱)
				✓	ماده (۲)
				✓	ماده (۳)
				✓	ماده (۴)
				✓	ماده (۵)
				✓	ماده (۶)
				✓	ماده (۷)
				✓	ماده (۸)
				✓	ماده (۹)
				✓	ماده (۱۰)
				✓	ماده (۱۱)
				✓	ماده (۱۲)
				✓	ماده (۱۳)
				✓	ماده (۱۴)
				✓	۱-۱۵
چنانچه هر گونه اختلاف ظرف مدت سه ماه از طریق رویه پیش‌بینی شده در بند «۱» حل و فصل نشود، معاهده کوتیف (کنوانسیون بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی بار معاهده مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی بار آه‌آهن) که هر دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه عضو آن هستند اعمال خواهد شد.		✓			ماده (۱۵) ۲-۱۵
				✓	ماده (۱۶)

منابع و مآخذ



- [۱] عطار، محمد صالح و محمد آدمی ابرقویی (۱۴۰۰). اظهار نظر کارشناسی درباره: لایحه ارجاع اختلاف بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ایندیپا پور تر گلوبال لیمیتید به داوری، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- [2] COTIF 1999: Convention concerning International Carriage by Rail, 2023.
- [۳] قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مورخ ۱۳۷۸/۰۳/۱۳ حاوی اصلاحات معاهده حمل و نقل بین‌المللی راه آهن (کوتیف) مورخ ۱۳۵۹/۰۲/۱۹، مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۸۱.
- [4] International Health Regulations (2005) – Third edition. World Health Organization.

گزیده سیاستی

تصویب لایحه «موافقت‌نامه چارچوب بین وزارت راه و شهرسازی از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت از طرف دولت جمهوری ترکیه در زمینه حمل و نقل ریلی» با حفظ منافع ملی و رعایت اصول (۷۷)، (۵۲۱) و (۹۳۱) قانون اساسی و انجام اصلاحات پیشنهاد می‌شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir