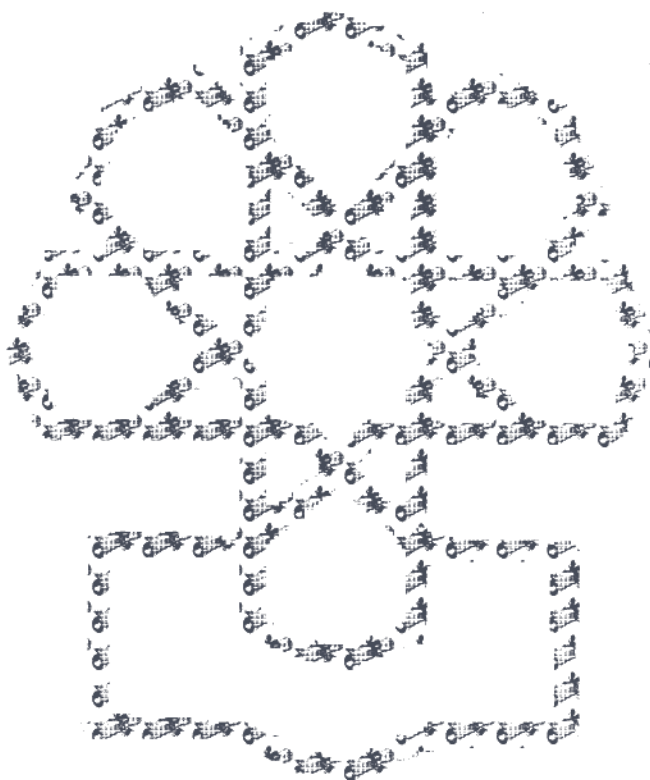




مطالعه تطبیقی موافقت نامه های حمل و نقل (۱)

حمل و نقل جاده ای

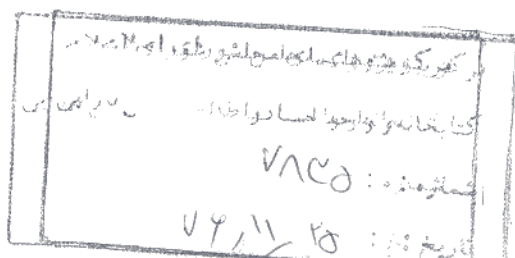


کار: دفتر مطالعات حقوقی

معاونت پژوهشی

بهمن ۱۳۷۶

کد گزارش: ۳۰۰۱۵۸۷



مطالعه تطبیقی موافقت‌نامه‌های حمل و نقل (۱)
حمل و نقل جاده‌ای

کد گزارش: ۳۰۰۱۵۸۷

فهرست مطالب

۱	پیشگفتار
۱	۱- صلاحیت ارضی
۲	۲- صلاحیت شخصی
۲	۳- محدودیتهای صلاحیت ارضی
۲	اول- حمایت دیپلماتیک
۲	دوم- حق ارتفاق
۳	سوم- حقوق اشخاص غیر تبعه
۳	۴- تطبیق صلاحیتها
۴	۵- اهمیت مطالعه موافقتنامه‌های حمل و نقل
۴	۶- روش مطالعه
۶	بخش اول - موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای
۶	مقدمه
۷	مبحث نخست - بررسی ساختاری
۷	گفتار اول: طبقه‌بندی موضوعی
۸	گفتار دوم: عنوان‌های موضوعات
۱۰	گفتار سوم: تفاوت موضوعی عنوان‌های مشترک
۱۱	گفتار چهارم: خصوصیات ساختاری موافقتنامه‌های مربوط به ایران
۱۱	۱- اشکالات استفاده از قالب‌های بیانی و شکلی یکسان
۱۱	۲- عدم تجانس موضوعات واقع در زیر یک عنوان
۱۲	مبحث دوم - بررسی محتوایی
۱۲	گفتار اول: بندهای مقدماتی
۱۳	۱- صاحبان اراده
۱۳	۲- مبانی حصول رضایت
۱۳	اول- نیت طرف‌ها
۱۴	دوم- هدف
۱۴	سوم- موضوع فعالیت
۱۵	چهارم- حوزه فعالیت
۱۵	پنجم- اصول حاکم بر اجرای توافق
۱۵	۳- اعلام وجود توافق

۱۶	۴- شکل پیشنهادی مقدمه
۱۶	گفتار دوم: تعاریف
۱۷	۱- وسیله نقلیه
۱۷	اول- فعالیت تحت پوشش
۱۸	دوم- قیود تعریف
۱۸	الف- وسیله نقلیه جاده‌ای
۱۸	ب- نیروی محرکه مکانیکی
۱۸	ج- یدک‌ها و نیمه یدک‌ها
۱۹	د- ثبت وسیله نقلیه
۱۹	هـ- ساخت وسیله نقلیه
۱۹	و- استفاده از وسیله نقلیه
۲۰	ز- ورود موقت
۲۰	ح- حمل و نقل بین‌المللی
۲۰	ط- ظرفیت حمل مسافر
۲۱	ی- حوزه اجرا
۲۱	سوم- تعریف پیشنهادی
۲۱	۲- متصدی حمل و نقل
۲۲	اول- اشخاص مشمول تعریف
۲۲	دوم- قیود تعریف
۲۲	الف- اقامت و تابعیت
۲۲	ب- حمل و نقل به مثابه یک فعالیت اقتصادی
۲۲	ج- حمل و نقل از طریق جاده
۲۳	د- حمل و نقل بین‌المللی
۲۳	سوم- تعریف پیشنهادی
۲۳	۳- اجازه (مجوز)
۲۴	۴- محدوده سرزمینی
۲۴	۵- حمل و نقل منظم مسافر
۲۵	۶- مسافرت‌های اتفاقی یا جهانگردی
۲۵	۷- مسافرت در بستی
۲۵	گفتار سوم: حوزه اجرا
۲۵	۱- موارد تحت پوشش
۲۸	۲- موضوعات جنبی
۲۸	اول- عملیات حمل و نقل
۲۸	دوم- اختیارات متصدی حمل و نقل و محدودیت‌های آنها

الف- اختیارات	۲۸
ب- محدودیت‌ها	۲۹
حمل و نقل بین‌المللی	۲۹
مطابقت با قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی	۲۹
معافیت از اجازه‌نامه ویژه	۲۹
استفاده از وسیله نقلیه	۲۹
مقررات موافقتنامه	۳۰
فعالیت اقتصادی	۳۰
ورود موقت	۳۰
ج- متن پیشنهادی	۳۰
۳- قیود	۳۰
اول- حمل و نقل بین‌المللی	۳۰
دوم- حمل و نقل جاده‌ای	۳۱
سوم- ثبت وسیله نقلیه	۳۱
چهارم- کسب موافقت قبلی	۳۱
پنجم- حمل به کشور ثالث از طریق کشور محل ثبت	۳۱
ششم- حمل و نقل عبوری	۳۲
هفتم- تعیین سرزمین خاص	۳۲
۴- متن پیشنهادی	۳۳
گفتار چهارم: مجوز حمل و نقل	۳۳
۱- پیش‌بینی مجوز	۳۳
اول- ضرورت مجوز	۳۳
دوم- قیود	۳۴
الف- مطابقت با قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی	۳۴
ب- حوزه اجرا	۳۴
ج- غیرقابل انتقال بودن مجوز	۳۴
د- خصوصیت وسیله نقلیه	۳۵
ه- نوع مجوز	۳۵
و- مدت اعتبار	۳۵
ز- مورد خاص	۳۵
سوم- پیشنهاد	۳۵
الف- عدم لزوم مجوز	۳۶
ب- لزوم مجوز	۳۶
۲- سهمیه سالانه	۳۶

۳۶	اول - قیود
۳۶	الف - مرجع صادر کننده
۳۶	ب - رعایت منافع متقابل
۳۷	ج - سالانه بودن سهمیه
۳۷	د - سهمیه های متفاوت
۳۷	دوم - پیشنهاد
۳۷	سوم - موارد معاف از سهمیه
۳۸	چهارم - تنظیم امور سهمیه حمل و نقل
۳۸	الف - موارد مورد نظر
۳۸	ب - متن پیشنهادی
۳۸	۳ - اثر مجوز
۳۸	اول - حوزه اجرا
۳۹	دوم - قبول بار در سفر بازگشت
۳۹	سوم - متن پیشنهادی
۳۹	۴ - انواع مجوز
۳۹	اول - موارد مورد نظر
۴۰	دوم - گزارش سفر
۴۰	سوم - متن پیشنهادی
۴۰	۵ - مجوز ویژه (عملیات حمل و نقل استثنایی)
۴۰	اول - موارد تحت پوشش
۴۱	دوم - قیود
۴۱	الف - صادر کننده
۴۱	ب - مقام صلاحیتدار
۴۱	ج - مبادله مقررات مربوط به صدور مجوز ویژه
۴۱	د - محدودیت مسیر
۴۲	ه - تقاضای مجوز
۴۲	و - کالای خطرناک
۴۲	ز - رفتار ملی برابر
۴۳	ح - عملیات حمل و نقل به کشور ثالث
۴۳	ط - دیگر قیود
۴۳	سوم - متن پیشنهادی
۴۳	۶ - تقاضای مجوز
۴۳	اول - طرز عمل
۴۴	دوم - شکل مجوز

۴۵	۷- صادرکننده مجوز
۴۵	اول- مرجع صادر کننده
۴۵	دوم- قیود
۴۵	الف- ارسال برای مقامات طرف مقابل
۴۵	ب- صدور مجوز
۴۶	ج- رعایت اصل معامله به مثل
۴۶	د- تسلیم مجوز به متصدی حمل
۴۶	هـ- شماره و مهر خوردن مجوز
۴۶	و- مبادله مجوزهای خالی
۴۶	ز- عودت مجوز
۴۶	ح- خصوصیات مجوز
۴۶	ط - نگاهداری مجوز در وسیله نقلیه
۴۷	۸- شکل مجوز
۴۷	اول- بیان پیشنهادی موضوع
۴۷	دوم- قیود
۴۷	الف- نقش مقامات صلاحیتدار
۴۷	ب - زبان مجوز
۴۷	ج- جزئیات شکلی
۴۸	۹- معافیت از مجوز
۴۸	اول- پیش‌بینی معافیت
۴۹	دوم - موارد معاف از مجوز
۴۹	الف- معافیت‌های خدماتی
۴۹	مسافرت درستی
۴۹	مسافرت جهانگردی
۵۰	خدمات مربوط به کشور ثالث
۵۰	حمل و نقل عبوری
۵۱	ب- معافیت‌های وسیله نقلیه
۵۱	وسيله نقلیه جایگزین
۵۱	یدک کش به ثبت رسیده در کشور دیگر
۵۱	صورت مشخصات سفر
۵۱	ج- معافیت‌های کالا
۵۱	- کالاهای مشخص
۵۲	کالای دارای وزن و ابعاد غیر عادی
۵۳	سوم- متن پیشنهادی

۵۴	گفتار پنجم: اجرای قواعد داخلی
۵۴	۱- بیان موضوع
۵۴	۲- قیود
۵۴	اول- عهدنامه های بین المللی
۵۵	دوم- قیود تأکیدی و توضیحی
۵۵	الف- قیود تأکیدی
۵۵	ب- قیود توضیحی
۵۶	سوم- وظایف متصدیان حمل و خدمه و سیله نقلیه
۵۶	چهارم- رعایت قوانین مربوط به بیمه
۵۶	پنجم- ممنوعیت بهداشتی
۵۷	ششم- مطلع ساختن از تغییر قوانین
۵۷	هفتم- تضمین مقامات صلاحیتدار
۵۷	۳- متن پیشنهادی
۵۷	گفتار ششم: ممنوعیت حمل و نقل (کابوتاژ)
۵۷	۱- بیان موضوع
۵۸	۲- متن پیشنهادی
۵۸	گفتار هفتم: تخلفات
۵۸	۱- تصریح امکان تخلف
۵۸	اول- بیان مطلب
۵۸	دوم- بیان پیشنهادی
۵۹	۲- مجازاتها
۵۹	۳- مجازات کننده
۵۹	اول- دولت متبوع شخص متخلف
۶۰	دوم- دولت سرزمین محل وقوع جرم
۶۰	سوم- وجه تلفیقی
۶۱	چهارم- متن پیشنهادی
۶۱	۴- اطلاع دادن به طرف مقابل
۶۱	اول- بیان موضوع
۶۱	دوم- متن پیشنهادی
۶۲	گفتار هشتم: مقامات صلاحیتدار
۶۲	۱- تعیین مقامات صلاحیتدار
۶۲	۲- متن پیشنهادی
۶۲	اول- تعیین مقامات صلاحیتدار
۶۳	دوم- وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار

۶۳	گفتار نهم: اجرای موافقتنامه
۶۳	۱- تعیین نحوه اجرا
۶۳	۲- قیود
۶۳	اول- اصلاح
۶۴	دوم- فراهم آوردن تأسیسات عملیاتی
۶۴	سوم- بیمه
۶۴	چهارم- وظایف مقامات صلاحیتدار
۶۵	۳- متن پیشنهادی
۶۵	گفتار دهم: نهاد مشترک
۶۶	۱- تعیین نهاد
۶۶	۲- وظایف و اختیارات
۶۷	۳- طرز عمل نهاد
۶۷	۴- متن پیشنهادی
۶۸	گفتار یازدهم: نماینده متصدی حمل و نقل
۶۸	۱- پیش‌بینی نماینده
۶۸	۲- متن پیشنهادی
۶۸	گفتار دوازدهم: مبادله اطلاعات
۶۸	۱- پیش‌بینی مبادله اطلاعات
۶۹	۲- توجه به جزئیات اجرایی
۶۹	۳- متن پیشنهادی
۶۹	گفتار سیزدهم: مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌ها
۶۹	۱- مبانی تعیین مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌ها
۶۹	۲- معافیت‌ها
۷۰	اول- موارد کلی
۷۰	دوم- لوازم شخصی و وسایل وسیله نقلیه
۷۰	سوم- سوخت و مواد روغنی
۷۱	چهارم- قطعات یدکی
۷۱	پنجم- مائیات‌ها و هزینه‌های انتقال و تملک
۷۲	۳- محدودیت معافیت‌ها
۷۲	۴- رعایت اصل معامله به مثل
۷۲	۵- متن پیشنهادی
۷۳	گفتار چهاردهم: انتقال درآمدها
۷۳	۱- پیش‌بینی حق انتقال
۷۳	۲- متن پیشنهادی

۷۳	گفتار پانزدهم: قطعات یدکی
۷۴	۱- رژیم حاکم بر ورود قطعات یدکی
۷۴	۲- معافیت‌ها
۷۴	۳- انهدام یا صدور مجدد
۷۵	۴- متن پیشنهادی
۷۵	گفتار شانزدهم: تشریفات گمرکی
۷۵	۱- ورود موقت
۷۵	۲- تسهیلات گمرکی
۷۵	۳- رعایت قوانین ملی
۷۶	۴- مسیر
۷۶	۵- قیود خاص
۷۷	۶- تابعیت و مدارک راننده
۷۷	۷- متن پیشنهادی
۷۷	گفتار هفدهم: بررسی مدارک
۷۷	۱- بیان مطلب
۷۸	۲- متن پیشنهادی
۷۸	گفتار هجدهم: لازم‌الاجرا شدن
۷۹	گفتار نوزدهم: مدت
۷۹	گفتار بیستم: بندهای پایانی

ارتباط میان ملت‌ها از دیرباز سبب برقراری تماس میان اشخاص، اعم از اشخاص عادی یا کارگزاران دولت شده است. رشد جامعه‌ها، افزایش پیوندهای میان ملت‌ها و پیشرفت علم و تکنولوژی، این تماس را از نظر کمیت و گوناگونی شکل، به نحو چشم‌گیری زیاده‌تر کرده است. افزون بر آن در جهان، مسائل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و جز آن، حضور اتباع هر دولت در سرزمین دولت‌های دیگر را ضروری‌تر می‌گرداند.

از سوی دیگر دولت‌ها به واسطه برخورداری از حاکمیت، اقتدار عالی یکپارچه‌ای در وضع و اجرای قوانین در مورد همه اشخاص، اموال و رویدادهای واقع در درون مرزهای خود دارند. این اقتدار با عنوان صلاحیت بیان می‌شود. صلاحیت دولت در سه حوزه وضع قانون، اجرای آن و قضاتجلی می‌یابد. نظر به این‌که صلاحیت به محدوده سرزمینی مربوط می‌شود، بخش‌های مختلف سرزمین یک دولت شامل خاک، فضای هوایی و آب‌های داخلی و سرزمینی آن را در بر می‌گیرد. از سوی دیگر به واسطه آن‌که صلاحیت شامل اشخاص نیز می‌شود، جنبه شخصی هم دارد و به سبب آن‌که به اموال و رویدادهای تسری می‌یابد موضوعات مادی را هم در بر می‌گیرد، به همین خاطر صلاحیت بر پنج اصل مبتنی است که دو مورد آن از لحاظ بحث حاضر اهمیت درجه اول دارد:

اصل سرزمینی بودن (صلاحیت ارضی)

اصل تابعیت (صلاحیت شخصی)^۱

۱- صلاحیت ارضی

از آنجا که صلاحیت در درجه نخست از حاکمیت دولت بر قلمرو سرچشمه می‌گیرد، اصل سرزمینی بودن مهمترین اصل است. به موجب این اصل دولت در سرزمین خود بر همه اشخاص، اموال و رویدادهای واقع در آن صلاحیت دارد. این صلاحیت، نوع مسلم صلاحیت در حقوق بین‌الملل است. همه دولت‌ها می‌باید اقتدار غالبی یک دولت بر سرزمین خود را بپذیرند و هیچ کدام مداخله و دخالتی در امور داخلی یا صلاحیت سرزمینی آن نداشته باشند.

صلاحیت سرزمینی، حقوق و تکالیفی را برای دولت نسبت به اشخاص، اموال و رویدادهای واقع در سرزمین آن به وجود می‌آورد. یکی از این حقوق پذیرفتن غیراتباع به داخل سرزمین است. پذیرفتن اشخاص غیر تبعه تنها در صلاحیت دولتهاست و هیچ شخصی از این دسته نمی‌تواند مدعی حق ورود به سرزمین یک دولت خارجی شود. هر دولتی می‌تواند در مورد پذیرفتن این اشخاص بنا به خواست خود تصمیم گرفته برای آن شرایطی بگذارد.

اغلب، دولت‌ها اشخاصی را به سرزمین خود می‌پذیرند که با دولت‌های متبوع آنان موافقتنامه منعقد ساخته‌اند. شرایط پذیرفتن این اشخاص، که بنا به قاعده با منافع دولت پذیرنده انطباق دارد، در قوانین داخلی و موافقتنامه‌های میان این دولت‌ها تعیین می‌شود. عامل مؤثر در تعیین شرایط مزبور نیازهای دولت است.

۱. سه اصل دیگر عبارت است از: اصل حمایتی بودن، اصل جهانی بودن و اصل شخصیت تدافعی. از این پنج اصل، سه اصل نخست به طور گسترده مورد قبول می‌باشد. اصل چهارم در حدی کمتر مقبول است و اصل پنجم تا جایی مورد قبول است که به جریمه‌ای از نظر بین‌المللی تعریف شده مربوط می‌شوند.

هنگامی که دولتی به اشخاصی اجازه می‌دهد در سرزمین او حضور یابند به واسطه صلاحیت ارضی می‌تواند برخی محدودیت‌ها را برای آنان به وجود آورد. دولت پذیرنده حق دارد به منظور حمایت از منافع خود محدودیت‌هایی مانند ممنوعیت مبادرت به برخی فعالیت‌های اقتصادی را برای غیر تبعه برقرار سازد. اختیارات یک دولت نسبت به اشخاص غیر تبعه یا شکل اعمال آن نباید چنان باشد که اعتراض دولت متبوع شخص را برانگیزد. هنگامی که عدم اعتراض یا رضای آن دولت مشهود باشد، از نظر حقوق بین‌الملل صلاحیت دولت محل حضور در اعمال اختیارات محرز است. رضای دولت متبوع ممکن است از پیش بر اساس یک توافق به دست آید.

۲- صلاحیت شخصی

ضرورت وجود رضای دولت متبوع نشان دیگری از این امر است که صلاحیت جنبه شخصی نیز دارد که بر پیوند تابعیت مبتنی است. به موجب این اصل، صلاحیت دولت‌ها بر اشخاص، اموال و رویدادهای خارج از مرزهای خود که پیوند تابعیت با آنان وجود دارد، تسری می‌یابد. اصل تابعیت بر این مفهوم استوار است که پیوند میان دولت و فرد پیوندی شخصی و مستقل از محل حضور شخص است. به هر حال به واسطه وجود صلاحیت شخصی دولت متبوع، اختیار دولت پذیرنده نسبت به اشخاص غیر تبعه‌ای که در سرزمین آن حضور دارند محدود است.

۳- محدودیت‌های صلاحیت ارضی

اول- حمایت دیپلماتیک

بر اساس صلاحیت شخصی دولت حق دارد از اتباع خود در خارج حمایت دیپلماتیک به عمل آورد. یکی از شرایط برخورداری شخص از حمایت دیپلماتیک دولت متبوعش آن است که رفتار او با مقررات کشور محل حضور و موازین حقوق بین‌الملل انطباق داشته باشد. به عبارت دیگر خود موجبات وارد آمدن خسارت را فراهم نیاورده باشد.

شرط دیگر آن است که شخص خسارت دیده به همه مراجع محلی برای جبران خسارت مراجعه کرده و نتیجه نگرفته باشد. این شرط منعکس‌کننده صلاحیت قضایی دولت نسبت به اشخاص، اموال و رویدادهایی است که در درون مرزهای آن واقع می‌شوند. به علاوه استدلال شده که منطق شکل گرفتن شرط مزبور آن است که دعاوی کوچک اشخاص در دادگاه‌های محلی بهتر رسیدگی می‌شود. در هر صورت، شرط توسل به مراجع محلی جنبه مطلق ندارد. برای مثال دولت‌ها می‌توانند با توافق یکدیگر مراجع خاصی را برای رسیدگی به اختلافات و تخلفات مشخص کنند.

دوم- حق ارتفاق

مورد دیگر از محدودیت بر صلاحیت ارضی، برخورداری شدن اتباع یک دولت از حق ارتفاق در سرزمین دولت دیگر است. از لحاظ حقوق بین‌الملل، ارتفاق، محدودیتی استثنایی در مورد قدرت فائقه سرزمینی یک دولت است که در چارچوب یک معاهده به وجود می‌آید. بر اساس این محدودیت بخشی از سرزمین یک دولت یا کل آن، به شکل محدود، دائم در خدمت مقاصد یا منافع خاص دولت دیگر قرار می‌گیرد.

یکی از صور ارتفاق از لحاظ ماهیت، ارتفاق اقتصادی است که حقی مانند حق عبور از سرزمین یک دولت را در بر می‌گیرد. با توجه به آنچه گفته شد باید میان ارتفاق به معنای مضیق کلمه، یعنی مواردی مانند حق عبور از سرزمین یک دولت که با معاهده به نفع کشوری خاص به وجود می‌آید و محدودیت‌های طبیعی بر

اقتدار عالیة سرزمینی، یعنی حقوقی که عرف در کل در مورد سرزمین یک دولت به دولت دیگر می‌دهد، ژمانند حق عبور بی‌ضرر ناوگان‌های تجاری از طریق دریای سرزمینی دولت، تفاوت قائل شد.

سوم- حقوق اشخاص غیر تبعه

در مورد اشخاص غیر تبعه نیز حقوق آنان در سرزمین دولت خارجی در درجه نخست در چارچوب قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی این دولت و توافقاتی میان این دولت و دول متبوع آن اشخاص تعیین می‌شود. بنابراین میزان و محدودیت‌های حقوقی اشخاص غیر تبعه شکل صددرصد یکسانی را ندارد و ممکن است در کشورهای مختلف رویه‌های متفاوتی به اجرا درآید. به هر حال، چارچوب کلی این حقوق را موازین حقوق بین‌الملل مشخص می‌سازد. در این مورد در حقوق بین‌الملل معیارهای مختلفی شکل گرفته است که از لحاظ بحث حاضر مهمترین آنها عبارت است از:

- معیار رفتار همسان: بر اساس معیار رفتار همسان یا معامله به مثل، دولت‌ها توافق می‌کنند که برای اتباع یکدیگر در موارد مشخص رفتار همسانی در نظر گیرند، بنابراین یک دولت برای آن‌که با اتباع او رفتاری خاص شود باید در مورد وضع حقوق مرتبط با آن با دولت دیگر توافق کند.

- شرط دولت کامله الوداد: بر اساس شرط دولت کامله الوداد دولت‌ها توافق می‌کنند برای اتباع یکدیگر حقوقی را در نظر گیرند که به اتباع دولت‌های ثالث داده‌اند یا خواهند داد.

- رفتار ملی برابر: معیار رفتار ملی برابر، یکسانی رفتار با اتباع و اشخاص غیر تبعه را مدنظر قرار می‌دهد. رفتار حداقل بین‌المللی: رفتار حداقل بین‌المللی آزادی عمل دولت‌پذیرنده را محدود می‌کند و بر این حق دولت‌های دیگر مبتنی است که اطمینان حاصل کنند حداقل حقوق مشخص شده برای اشخاص زیر پا گذاشته نمی‌شود.

در چارچوب این اصول دولت‌ها به برخی از اشخاص غیر تبعه اجازه فعالیت در برخی از زمینه‌های اقتصادی را می‌دهند. همچنین جان و مال این اشخاص، از جمله اموالی که هنگام ورود به سرزمین یک دولت یا در اثر فعالیت اقتصادی در این سرزمین به دست آورده‌اند، از تعرض مصون است. دولت محل حضور نیز می‌تواند این اشخاص را وادار به پرداخت مالیات و دیگر عوارض کند. حقوق و تکالیف اشخاص حقوقی (از جمله شرکتهای تجاری و صنعتی) نیز بر پایه موازینی تعیین می‌شود که بر اساس منافع و نیازهای اقتصادی دولت محل فعالیت و صاحبان و تشکیل‌دهندگان آن اشخاص شکل گرفته است. به هر حال، حضور شخص غیر تبعه در سرزمین یک دولت به نوعی وفاداری مشروط یا موقت نسبت به این دولت نزد شخص مزبور شکل می‌دهد. بنابراین او مسئول همه اعمالی است که در سرزمین محل حضور انجام می‌دهد.

۴- تطبیق صلاحیتها

به طور کلی از آنجا که اصل تابعیت فرض را بر این قرار می‌دهد که یک دولت بر اتباع خود صلاحیت اصلی و اولیه را دارد، با اصل سرزمینی بودن برخورد پیدا می‌کند. به موجب اصل اخیر صلاحیت اصلی بر محل وقوع عمل مبتنی است و تابعیت شخص در درجه دوم اهمیت قرار دارد. به همین دلیل و به خاطر اهمیت اصل سرزمینی بودن، در عین حال که یک دولت پیوند با اتباع خود را در ورای محدوده سرزمینی خود حفظ می‌کند، چنین پیوندی نمی‌تواند بدون قبول دولت دیگر به این دولت تسری یابد.

از آنجا که دولت‌ها مشتاقانه از حاکمیت خود حفاظت می‌کنند لذا پی‌درپی تعارض صلاحیت‌ها میان آنها

رخ می‌دهد. این تعارض‌ها فرصت‌هایی را برای اعمال همزمان صلاحیت‌ها فراهم می‌آورد. بنابراین دولت‌ها باید رفتار خود را با اصول حقوق بین‌الملل منطبق سازند. به این ترتیب رفتار یک دولت حتی در درون سرزمین خود محدودیت پیدا می‌کند.

به هر حال در حقوق بین‌الملل، ضمن وضع اصول کلی، به دولت‌ها اجازه داده می‌شود برای سامان دادن به تعارض میان صلاحیت‌های مختلف، از جمله صلاحیت‌های ارضی و شخصی، با توافق یکدیگر عمل کنند.

۵- اهمیت مطالعه موافقتنامه‌های حمل و نقل

همان‌طور که در ابتدای بحث اشاره شد به سبب گسترش ارتباط میان ملت‌ها حضور اشخاص و اموال تابع یک دولت در سرزمین دولت دیگر افزایش چشمگیری یافته است. وجهی از این ارتباط را حمل و نقل تأمین می‌کند که متضمن حضور اشخاص و وسایل مربوط، در سرزمین دولت دیگر است. این اشخاص و وسایل دارای تابعیت مشخص، به واسطه حضور در سرزمین دولت دیگر تحت صلاحیت ارضی دولت اخیر قرار می‌گیرند. از سوی دیگر به واسطه وجود پیوند تابعیت، تحت صلاحیت شخصی دولت متبوع قرار دارند. به‌منظور سازگار کردن اعمال این دو نوع صلاحیت، دولت‌ها بر اساس اصول حقوق بین‌الملل، موافقتنامه‌هایی را در زمینه حمل و نقل تنظیم می‌کنند. این موافقتنامه‌ها حقوق و تکالیف دولت‌های طرف معاهده و اتباع هر یک از آنها، هنگام حضور در سرزمین طرف دیگر، را در چارچوب کلی اصول حقوق بین‌الملل مشخص می‌سازد.

هدف از مشخص ساختن این حقوق و تکالیف آن است که طرفین منافع و نیازهای خود را به‌طور متقابل و به بهترین وجه تأمین کنند. این امر طبعاً در مورد ایران نیز صدق می‌کند. بنابراین در تنظیم چنین موافقتنامه‌هایی باید تا حد امکان دقت به عمل آید و تلاش شود که از ابهام و نقص میرا باشد. برای این منظور آشنایی با تجارب دیگران و استفاده از آنها می‌تواند بسیار مفید باشد. یکی از راه‌های دستیابی به این تجربه، مطالعه موافقتنامه‌های مربوط به حمل و نقل میان دولت‌های دیگر بوده است. با این کار می‌توان دریافت که در مجموع چه نکاتی مورد توجه امضاکنندگان آن موافقتنامه‌ها بوده است و احیاناً کدام نقائص در کار آنها مشاهده می‌شود.

با مقایسه نتایج مطالعه اشاره شده، با حاصل مطالعه موافقتنامه‌های مربوط به ایران در همین زمینه روشن می‌گردد که تا چه حد موافقتنامه‌های دسته اخیر از دقت لازم برخوردار است و نقایص احتمالی آنها را به چه ترتیب می‌توان برطرف کرد. شناخت ناشی از چنین مطالعه‌ای به مسئولان اجرایی کمک می‌کند تا در مرحله مذاکره، تنظیم و امضای موافقتنامه‌های مربوط، با بینش دقیق‌تر و گسترده‌تری اقدام کنند و بهتر بتوانند منافع و نیازهای کشور را تأمین کنند. مجلس شورای اسلامی نیز در مرحله تصویب موافقتنامه‌های مزبور با شناختی که از این مطالعه حاصل می‌شود بهتر می‌تواند محک بزند که موافقتنامه مورد نظر تا چه حد از دقت لازم برخوردار است.

۶- روش مطالعه

برای تأمین هدف اشاره شده موافقتنامه‌های دو جانبه حمل و نقل بین‌المللی در سه زمینه جاده‌ای، هوایی و دریایی مورد مطالعه قرار گرفته است. موافقتنامه‌های مربوط به هر زمینه بر این مبنا انتخاب شده که تاریخ انعقاد آنها هر چه بیشتر به زمان حاضر نزدیک‌تر باشد زیرا فرض بر این قرار داده شد که موافقتنامه‌های

متأخر نسبت به موافقتنامه‌های متقدم نقص کمتری دارد و کاملتر است.

در هر یک از زمینه‌ها به دو دسته موافقتنامه توجه شده است. دسته نخست، موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر را در بر می‌گیرد. این موافقتنامه‌ها شامل سه گروه می‌شود: موافقتنامه‌های میان کشورهای پیشرفته، موافقتنامه‌های میان کشورهای پیشرفته و در حال توسعه و موافقتنامه‌های میان کشورهای در حال توسعه. موافقتنامه‌های مورد بررسی از مجموعه معاهداتی که سازمان ملل متحد تحت عنوان Treaty Series منتشر می‌سازد برگزیده شده است. دسته دوم شامل موافقتنامه‌هایی می‌شود که یک طرف آن ایران است. در این دسته نیز کوشش به عمل آمده تا از موافقتنامه‌های منعقد شده در قبل و بعد از انقلاب انتخاب شود تا تفاوت احتمالی آنها روشن گردد. موافقتنامه‌های دسته اخیر نیز از مجموعه سالانه قوانین مصوب مجلس انتخاب شده‌اند.

با مطالعه موافقتنامه‌های مربوط به این دو دسته در هر یک از زمینه‌های سه‌گانه اشاره شده و مقایسه مندرجات آنها با یکدیگر در پرتو مقررات و قوانین ناظر بر حمل و نقل مربوط و برخی اصول و مبانی حقوق بین‌الملل، نقاط قوت و ضعف احتمالی موافقتنامه‌های مربوط به ایران روشن شده و رهنمودهایی با هدف رفع این نقاط ضعف ارائه می‌شود.

برای به انجام رساندن مطالعه تطبیقی این دو دسته موافقتنامه، ابتدا موافقتنامه‌های منعقد شده میان دولت‌های دیگر به فارسی ترجمه و برحسب موضوع طبقه‌بندی شدند که با توجه به تنوع موافقتنامه‌ها اغلب برای موضوعی واحد شقوق مختلفی وجود دارد. سپس این موضوعات با موضوعات مشابه در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مورد مقایسه قرار گرفته‌اند تا وجوه اشتراک و افتراق آنها نمایان گردد.

مقایسه دو دسته موافقتنامه هم از لحاظ ساختاری (شکلی) و هم از لحاظ محتوایی صورت گرفته است تا جامعیت لازم را داشته باشد. در روند مقایسه تلاش به عمل آمده تا ابعاد نظری و عملی هر دو مورد توجه قرار گیرد و از این لحاظ پیشنهادهایی در خصوص تغییر، اصلاح یا حذف برخی مواد در موافقتنامه‌های مربوط به عمل آمده است. از این رو در برخی موارد شقوق مختلف بسته به شرایط احتمالی حاکم بر مذاکرات ارائه گردیده تا طرف ایرانی بسته به سطح روابط دو طرف و دیگر ملاحظات فنی شق مناسب را برگزیند. در ارائه این شقوق تلاش شده نکات مبهم روشن گردد و به سؤالات احتمالی پاسخ داده شود تا بدین ترتیب از اختلاف نظرهای ممکن در آینده کاسته شده و در مجموع موافقتنامه مربوط به هر زمینه جامعیت کافی را برای برآورده ساختن الزامات ارائه خدمات شایسته از نظر حقوقی داشته باشد.

با توجه به زمینه‌های اشاره شده نوشتار حاضر شامل بررسی موافقتنامه‌های دو جانبه حمل و نقل در سه بخش جاده‌ای، هوایی و دریایی می‌شود.

بخش اول - موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای

مقدمه

همان‌طور که در پیشگفتار اشاره شد در این بخش دو دسته موافقتنامه مورد مطالعه قرار گرفته است. یک دسته مرکب از ۱۰ موافقتنامه دو جانبه حمل و نقل میان دولت‌های دیگر به قرار زیر است:

1. Agreement Between the Kingdom of the Netherland and the Hashemite Kingdom of Jordan on International Road Transport; 18 June 1975; **Treaty Series**, Vol. 1351; No. 22798.
2. Agreement on International Road Transport Between [Occupied Papestine] and the Kingdom of the Netherland, 3 Nov. 1975, **Treaty Series**, Vol. 1339, No. 227468.
3. Agreement Between the Government of the Kingdom of the Sweden and the Government of Morocco on International Road Transport, 29 August 1979, **Treaty Series**, Vol. 1338, No. 22432.
4. Agreement Between the Government of the Republic of Finland and the Govenment of the Kingdom of Morocco on International Road Transport, 29 Oct. 1979, **Treaty Series**, Vol. 1338, No. 22432.
5. Agreement Between the Swiss Fedral Council and the Government of the Republic of Tunisia Concerning International Road Transport, 12 Jan. 1981, **Treaty Series**, Vol. 1345, No. 22615.
6. Agreement on Transboarder Land Transport of Goods Between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Govrnment of the Republic of Venezuela, 19 Feb. 1982, **Treaty Series**, Vol. 1349, No. 22708.
7. Agreement Between the Kingdom of the Netherland and the Republic of Cyprus on Internatioanal Road Transport, 27 May 1983, **Treaty Series**, Vol. 1355, No. 22871.
8. Agreement Between the Kingdom of the Netherland and Irland on the International Carriage of Goods by Road, **Treaty Series**, Vol. 1355, No. 22875.
9. Agreement Between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Tunisia Concerning Internationae Road Transport, 12 Jan. 1981, **Treaty Series**, Vol. 1345, No. 24320.
10. Agreement Between the Government of Austria and the Government of the Republic of Cyprus on Internatinal Road Transport, 28 Sep. 1983, **Treay Series**, Vol. 1379, No.

دسته دوم نیز مرکب از ۱۲ موافقتنامه و یک الحاقیه (پروتکل) اصلاحی میان ایران و دیگر دولت‌ها شامل موارد زیر است:

- ۱- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و دولت جمهوری خلق بلغارستان، منعقد در ۱۶ مه ۱۹۷۶، مجموعه قوانین، ۱۳۵۷.
- ۲- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و جمهوری سوسیالیستی رومانی، منعقد در ۲۰ مه ۱۹۷۶، مجموعه قوانین، ۱۳۵۶.

- ۳- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و جمهوری سوسیالیستی چکسلواکی، منعقد در ۲۹ نوامبر ۱۹۷۶، مجموعه قوانین، ۱۳۵۶.
 - ۴- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت ایران و جمهوری مردمی لهستان، منعقد در ۴ دسامبر ۱۹۷۶، مجموعه قوانین، ۱۳۵۶.
 - ۵- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری عربی سوریه، منعقد در ۱۶ اردیبهشت ۱۳۶۳ (۶ مه ۱۹۸۴)، مجموعه قوانین، ۱۳۶۵.
 - ۶- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی از طریق جاده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اتریش، منعقد در ۱۳ آبان ۱۳۶۵ (۴ نوامبر ۱۹۸۶)، مجموعه قوانین، ۱۳۶۷.
 - ۷- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا از طریق جاده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و شورای اجرایی فدرال مجمع جمهوری سوسیالیست فدرال یوگسلاوی، منعقد در ۹ تیر ۱۳۶۶ (۳۰ ژوئن ۱۹۸۷)، مجموعه قوانین، ۱۳۶۷.
 - ۸- موافقتنامه حمل و نقل دو جانبه کالا از طریق جاده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان، منعقد در ۶ مرداد ۱۳۶۶ (۲۸ ژوئیه ۱۹۸۷)، مجموعه قوانین، ۱۳۶۷.
 - ۹- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ایتالیا، منعقد در ۳ مرداد ۱۳۶۹ (۲۵ ژوئیه ۱۹۹۰)، مجموعه قوانین، ۱۳۷۱.
 - ۱۰- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری یونان، منعقد در ۲۲ آذر ۱۳۶۹ (۱۳ دسامبر ۱۹۹۰)، مجموعه قوانین، ۱۳۷۱.
 - ۱۱- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فنلاند، منعقد در ۲۴ دی ماه ۱۳۷۰ (۱۴ ژانویه ۱۹۹۲)، مجموعه قوانین، ۱۳۷۳.
 - ۱۲- موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراتیو روسیه، منعقد در ۶ مرداد ۱۳۷۱ (۱۷ اوت ۱۹۹۲)، مجموعه قوانین، ۱۳۷۳.
 - ۱۳- پروتکل اصلاحی موافقتنامه حمل و نقل دو جانبه کالا از طریق جاده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری پاکستان، منعقد در ۳ آبان ۱۳۷۱ (۲۵ اکتبر ۱۹۹۲)، مجموعه قوانین، ۱۳۷۳.
- بررسی موافقتنامه‌های اشاره شده، متعلق به هر دو دسته، از دو وجه ساختاری و محتوایی صورت می‌گیرد. در هر دو وجه موارد تشابه و تفارق و همچنین نقاط قوت و ضعف هر دسته نشان داده شده توصیه‌های لازم به عمل می‌آید.

مبحث نخست - بررسی ساختاری

در این مبحث موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای از لحاظ طبقه‌بندی موضوعات، عناوین آنها و برخی از خصوصیات ساختاری موافقتنامه‌های مربوط به ایران مورد توجه قرار می‌گیرند.

گفتار اول: طبقه‌بندی موضوعی

از ۱۰ موافقتنامه میان دولت‌های دیگر نیمی طبقه‌بندی دارد و نیم دیگر فاقد طبقه‌بندی است. در حالی که بیشتر موافقتنامه‌های ایران با دولت‌های دیگر طبقه‌بندی دارد (۱۰ مورد از ۱۳ مورد).

از پنج موافقتنامه میان دولت‌های دیگر که طبقه‌بندی دارند، طبقه‌بندی دو موافقتنامه^۱ با عناوین حمل و نقل مسافر، حمل و نقل کالا و مقررات عمومی، بسیار کلی است. در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز طبقه‌بندی‌های کلی وجود دارد که در زیر آنها طبقه‌بندی جزئی - به صورت عناوین مواد - آمده است.^۲ در برخی دیگر از موافقتنامه‌ها طبقه‌بندی تفصیلی فقط به صورت عناوین مواد مشاهده می‌شود.^۳

گفتار دوم: عنوان‌های موضوعات

در موافقتنامه‌هایی که طبقه‌بندی کلی دارند معمولاً دو بخش با عنوان‌های مقررات مقدماتی و مقررات عمومی مشاهده می‌شود. آنچه در موافقتنامه‌های دارای طبقه‌بندی کلی در دسته اول با عنوان حمل و نقل مسافر و حمل و نقل کالا مشخص شده، در همین نوع موافقتنامه‌ها در دسته دوم همراه با موضوعات دیگری مانند تعاریف، حوزه اجرا، مجوز (پروانه) و جز آن زیر عنوان مقررات مقدماتی قرار گرفته است.

با مقایسه سه موافقتنامه میان دولت‌های دیگر که طبقه‌بندی تفصیلی دارند عناوینی را می‌توان یافت که برخی از آنها میان هر سه مشترک است و برخی دیگر میان دو موافقتنامه مشترک می‌باشد و تعدادی نیز فقط در یکی از موافقتنامه‌ها مشاهده می‌شود. مقایسه موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز نشان می‌دهد که برخی از عناوین میان همه آنها مشترک است، برخی از عنوان‌ها در اکثر موافقتنامه‌ها، تعدادی در برخی از موافقتنامه‌ها و تعدادی نیز در یکی از موافقتنامه‌ها وجود دارد.

موارد مشترک میان سه موافقتنامه مربوط به دولت‌های دیگر عبارت است از: تعاریف، رعایت قوانین ملی، تخلفات، ممنوعیت حمل و نقل داخلی، لازم‌الاجرا شدن و مدت.^۴ در موافقتنامه‌های مربوط به ایران علاوه بر موارد بالا عناوین مشترک زیر را نیز می‌توان یافت: مقدمه، حوزه اجرا، حمل و نقل کالا، تشریفات گمرکی، مقامات صلاحیتدار و نهاد مشترک.

موارد مشترک میان دو موافقتنامه مربوط به دولت‌های دیگر از این قرارند: حوزه اجرا، نحوه اجرا و الحاقیه (پروتکل)،^۵ حمل و نقل مسافر، حمل و نقل کالا و مقامات صلاحیتدار.^۶ همان طور که اشاره شد برخی عناوین در اکثر موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده شده است. این عنوان‌ها عبارت است از: وزن و ابعاد وسیله نقلیه (عملیات حمل و نقل استثنایی) و مالیات و عوارض،^۷ حمل و نقل مسافر.^۸

برخی دیگر از عناوین تنها در تعدادی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده می‌شود، که به قرار زیر است: مجوز (پروانه)،^۹ کنترل مدارک (کنترل پروانه‌ها)،^{۱۰} پرداخت‌ها،^{۱۱} عملیات حمل و نقل کشور ثالث،^{۱۲} معافیت از پروانه،^{۱۳} نمایندگی و نحوه اجرا.^{۱۴}

۱. فنلاند و مراکش؛ سوئد و اردن.

۲. ایران و ایتالیا، ایران و یونان؛ ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و فنلاند؛ ایران و روسیه.

۳. ایران و چکسلواکی؛ ایران و لهستان؛ ایران و بلغارستان.

۴. سوئیس و تونس؛ اتریش و قبرس؛ هند و قبرس.

۵. سوئیس و تونس؛ هند و قبرس.

۶. سوئیس و تونس؛ اتریش و قبرس.

۷. ایران و ایتالیا؛ ایران و یونان؛ ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و بلغارستان؛ ایران و فنلاند؛ ایران و روسیه.

۸. ایران و یونان؛ ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و چکسلواکی؛ ایران و لهستان؛ ایران و بلغارستان؛ ایران و فنلاند؛ ایران و روسیه.

۹. ایران و ایتالیا، ایران و یوگسلاوی، ایران و اتریش؛ ایران و روسیه.

۱۰. ایران و ایتالیا، ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و روسیه.

۱۱. ایران و چکسلواکی؛ ایران و بلغارستان؛ ایران و روسیه.

۱۲. ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و روسیه.

۱۳. ایران و اتریش؛ ایران و چکسلواکی؛ ایران و لهستان؛ ایران و بلغارستان.

۱۴. ایران و یوگسلاوی؛ ایران و اتریش؛ ایران و روسیه.

در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر عنوان‌هایی نیز مشاهده شد که فقط در یک موافقتنامه وجود داشت و عبارت بود از: حمل و نقل مربوط به کشور ثالث، کمیسیون مختلط و مقررات مالی^۱ عملیات حمل و نقل، وزن و ابعاد غیر عادی، مالیات فروش و سائل نقلیه، سوخت و سائل نقلیه و مبادله اطلاعات،^۲ حمل و نقل اتفاقی (نامنظم) مسافر، حمل و نقل معمولی (منظم) مسافر، زیر عنوان کلی حمل و نقل مسافر، شرایط مربوط به مجوز، معافیت از مجوز، عملیات موکول به وجود مجوز، زیر عنوان کلی حمل و نقل کالا، مالیاتها و بررسی عملیات^۳.

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران تنها در سه مورد زیر عنوان‌های خاص یک موافقتنامه مشاهده شد: انواع عملیات حمل و نقل کالا،^۴ اسناد و مدارک حمل، بیمه و مسئولیت مدنی.^۵

همان‌طور که مشاهده می‌گردد پراکندگی شکلی در موافقتنامه‌های تنظیم شده میان دولت‌های دیگر کاملاً مشهود است. در حالی که در موافقتنامه‌های مربوط به ایران هماهنگی میان عنوان‌های مختلف و دسته‌بندی موضوعی مواد بیشتر می‌باشد، به طوری که عنوان‌های مشترک میان همه موافقتنامه‌های دسته اخیر به ۱۱ مورد می‌رسد. در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پنج مورد چنین وضعی دارند. در مقابل. عناوین خاص در موافقتنامه‌های مربوط به ایران سه مورد است، در حالی که در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر به ۱۱ مورد می‌رسد. به هر حال، با مقایسه موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر در یک دسته و موافقتنامه‌های مربوط به ایران در دسته دیگر، دو گروه عنوان‌های زیر را می‌توان مشاهده کرد.

دولت‌های دیگر	ایران
- بندهای مقدماتی	- بند مقدماتی
- تعریف‌ها	- تعریف‌ها
- عملیات حمل و نقل	- حوزه اجرا
- مجوز	- حمل و نقل کالا
کلی	کلی
سهیمه	عبور ترانزیت
انواع مجوز	- حمل و نقل مسافر
تقاضا	کلی
صادرکننده	حمل و نقل منظم
شکل	- مجوز
اثر	کلی
وزن و ابعاد غیر عادی	سهیمه
معافیت	معافیت

۱. سوئیس و تونس.

۲. هلند و قبرس.

۳. اتریش و قبرس.

۴. ایران و یوگسلاوی.

۵. ایران و بلغارستان.

- رعایت قوانین منی	- عملیات حمل و نقل استثنایی (وزن و ابعاد غیر عادی)
- ممنوعیت حمل و نقل داخلی	- عملیات حمل و نقل کشور ثالث
- تخلقات	- ممنوعیت حمل و نقل داخلی
- مقامات صلاحیتدار	- کنترل مدارک
- نحوه اجرا	- مالیات و عوارض
- نهاد مشترک	کلی
- مبادله اطلاعات	معافیت
- مالیات ها و عوارض	- تشریفات گمرکی
- قطعات یدکی	کلی
- لازم الاجرا شدن و مدت	معافیت
- بندهای پایانی	سخت
	قطعات یدکی
	- اجرای قوانین داخلی
	- تخلقات
	- بیمه و مسئولیت مدنی
	- مقامات صلاحیتدار
	- نماینده
	- پرداختها
	- نحوه اجرا
	- نهاد مشترک
	کلی
	اختیارات
	- لازم الاجرا شدن و مدت
	- بند پایانی

مقایسه عنوان های دو دسته موافقتنامه نشان می دهد که برخی از آنها میان هر دو گروه مشترک است. مانند: تعاریف، مجوز، سهمیه، معافیت از مجوز، مسائل مربوط به وزن و ابعاد وسیله نقلیه، رعایت قوانین داخلی، ممنوعیت حمل و نقل داخلی، تخلقات، مقامات صلاحیتدار، نحوه اجرا، نهاد مشترک، مالیات ها و عوارض، لازم الاجرا شدن و مدت.

گفتار سوم: تفاوت موضوعی عنوان های مشترک

اشتراک عناوین لزوماً بدان معنی نیست که مطالب زیر آن عنوان ها نیز یکسان باشد. برای مثال در موافقتنامه های میان دولت های دیگر مسائل مربوط به وزن و ابعاد در چارچوب بحث کلی مجوز قرار گرفته است در حالی که در موافقتنامه های مربوط به ایران با عنوانی جداگانه مشخص شده و خارج از بحث مجوز (پروانه) قرار دارد.

بعضی از موضوعات نیز با وجود آنکه در هر دسته از موافقتنامه‌ها مورد توجه قرار گرفته، اما زیر عناوین متفاوتی واقع شده‌اند. برای مثال عوارض مربوط به سوخت در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر زیر عنوان کلی مالیات‌ها و عوارض قرار دارد. در حالی که در موافقتنامه‌های مربوط به ایران در بسیاری موارد، زیر عنوان تشریفات گمرکی آمده است.

در هر صورت نبود برخی از عنوان‌ها در موافقتنامه‌های مربوط به دولت‌های دیگر یا کمتر بودن آنها در قیاس با عنوان‌های موجود در موافقتنامه‌های مربوط به ایران بدان معنی نیست که موضوعات مربوط به آن عنوان‌ها در موافقتنامه‌های دسته نخست وجود ندارد. بلکه برعکس تقریباً همه موضوعات در آن موافقتنامه‌ها نیز مشاهده می‌شود.

گفتار چهارم: خصوصیات ساختاری موافقتنامه‌های مربوط به ایران

چند نکته نیز در مورد موافقتنامه‌های مربوط به ایران مطرح است.

۱- اشکالات استفاده از قالب‌های بیانی و شکلی یکسان

موافقتنامه‌های ایران با گروه خاصی از دولت‌ها. برای مثال دولت‌های اروپای مرکزی و شرقی، مانند موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر^۱، طبقه‌بندی و جمله‌پردازی مشابه و یکسانی دارند، به ویژه اگر از نظر تاریخ تنظیم به یکدیگر نزدیک باشند. این امر را به خوبی می‌توان در موافقتنامه‌های میان ایران از یک طرف و بلغارستان (۱۳۵۵/۲/۲۶)، رومانی (۱۳۵۵/۲/۳۰)، چکسلواکی (۱۳۵۵/۹/۸) و لهستان (۱۳۵۵/۹/۱۳) از طرف دیگر مشاهده کرد. این الگوبرداری سبب بروز خطایی نیز شده است. دو موافقتنامه نخست، پروتکل (الحاقیه) دارند که در ماده ۱۰ هر موافقتنامه به آن اشاره شده است. به موجب این ماده الحاقیه مزبور هم‌زمان با خود این موافقتنامه تنظیم گردیده است. در ماده ۱۱ دو موافقتنامه بعدی نیز همان جمله‌پردازی ماده ۱۰ فوق‌الذکر تکرار شده، اما الحاقیه‌ای مشاهده نمی‌شود. ظاهراً بدون توجه به ساختار موافقتنامه‌های نخست جمله مزبور الگوبرداری شده است.

این کم توجهی را می‌توان در موافقتنامه ایران و ایتالیا نیز مشاهده کرد. در مقدمه این موافقتنامه به تمایل طرفین برای «تنظیم و تشویق حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده» اشاره شده است. در بند ۱ ماده ۱ نیز در تعریف اصطلاح «متصدی حمل و نقل» اشاره می‌شود هر شخص حقیقی یا حقوقی است که طبق قوانین لازم‌الاجرا در کشور خود مجاز به حمل کالا در جاده می‌باشد.

اما در شق الف بند ۲ همین ماده در تعریف وسیله نقلیه آمده است: «برای حمل بیش از هشت نفر به استثنای راننده (وسیله نقلیه مسافری) یا حمل کالا (وسیله نقلیه باربری)». در حالی که دیگر مواد موافقتنامه نیز همگی حکایت از آن دارند که قصد فقط تنظیم یک موافقتنامه حمل و نقل کالا بوده است. در واقع متن بند ۲ ماده ۱ این موافقتنامه، از موافقتنامه‌ای اقتباس شده که مانند بیشتر موافقتنامه‌های ایران به حمل و نقل مسافر و کالا مربوط بوده است، بدون آنکه دقت شود موافقتنامه مورد بحث فقط به حمل کالا محدود می‌شود.

۲- عدم تجانس موضوعات واقع در زیر یک عنوان

نکته ساختاری دیگر، در موافقتنامه میان ایران و سوریه مشاهده می‌شود. در ماده ۱۶ این موافقتنامه دو موضوع کاملاً متفاوت در کنار هم قرار گرفته است. بند اول این ماده مسئله نیاز به مجوز برای حمل و نقل

۱. برای مثال موافقتنامه‌های میان هند از یک سو و قبرس، اردن، ایران و فلسطین اشغالی از سوی دیگر.

اسلحه و مهمات را مطرح می‌سازد. در حالی که بند دوم به ورود و عبور کالاهایی که طبق قوانین هر یک از طرفین از لحاظ حفظ بهداشت و سلامت غیر مجاز است می‌پردازد و آنها را مشمول موافقتنامه نمی‌داند. به واسطه ماهیت دوگانه موضوعات بندهای مزبور دلیلی برای یک کاسه کردن آنها در چارچوب یک ماده وجود ندارد. به هر حال، بحث مربوط به هر بند در جای خود به تفصیل اشاره می‌شود.

در قسمت دیگری از همین موافقتنامه زیر عنوان مقررات مالی و گمرکی موادی قرار گرفته که موضوعات آنها در دیگر موافقتنامه‌ها زیر عنوان مالیات‌ها و عوارض و همچنین تشریفات گمرکی آمده است.

به علاوه ماده‌ای نیز در مورد کمیسیون مشترک و وظایف آن وجود دارد که جای درست آن زیر عنوان مقررات عمومی است. در دیگر موافقتنامه‌های دارای طبقه‌بندی نیز به همین ترتیب عمل شده است حتی در موافقتنامه‌هایی نیز که طبقه‌بندی کلی ندارند ماده مربوط به نهاد مشترک در قسمتی از موافقتنامه قرار دارد که معمولاً مقررات عمومی درج می‌شود.

قرار نداشتن موضوعات در جای مناسب و منطقی خود را می‌توان در موافقتنامه میان ایران و پاکستان نیز مشاهده کرد. در ماده ۱۷ این موافقتنامه با عنوان تشریفات گمرکی، مطالبی مانند تعیین مسیر حمل و نقل کالا و خصوصیات وسیله نقلیه قرار گرفته است. هر دو مورد را می‌توان به راحتی جداگانه و در چارچوب توافقات اجرایی مشخص کرد. حتی اگر ضرورت داشته باشد در متن اصلی موافقتنامه وارد گردد می‌توان مورد نخست را در چارچوب حوزه اجرا و مورد دوم یعنی خصوصیات وسیله نقلیه را نیز در چارچوب تعریف وسیله نقلیه قرار داد.

به هر حال با مقایسه موارد مشترک و غیر مشترک عناوین موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و عنوان‌های مندرج در موافقتنامه‌های مربوط به ایران و با در نظر گرفتن محتوای مواد، یک سلسله عنوان انتخاب شده است که بررسی محتوایی موافقتنامه‌ها در قالب آنها به عمل می‌آید.

مبحث دوم - بررسی محتوایی

در این بررسی محتوای مواد از دو وجه مورد توجه قرار می‌گیرد. یکی این که موضوعات واقع در چارچوب یک ماده یا زیر یک عنوان تا چه حد با یکدیگر و با عنوان مزبور یا هدف تنظیم ماده هماهنگی و ارتباط دارد. همچنین مشخص می‌گردد که کدام یک از موضوعات در هر دو دسته از موافقتنامه‌ها زیر یک عنوان قرار گرفته یا قرار می‌گیرند. موضوعات مشابهی نیز که زیر عنوان‌های متفاوت آمده‌اند مشخص شده و در صورت لزوم بررسی می‌گردد که کدام عنوان مناسب‌تر است. موضوعاتی نیز که تنها در یکی از دو دسته موافقتنامه مورد توجه قرار گرفته مشخص شده و میزان ضرورت وجود آنها تعیین می‌گردد.

دیگر این که، مندرجات مواد مختلف مربوط به یک موضوع بررسی و مقایسه شده مشخص می‌گردد بر چه مبنایی قرار دارد و احیاناً نقاط قوت و ضعف آنها کدام است.

گفتار اول: بندهای مقدماتی

به لحاظ ظاهر، مقدمه موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر در چند بند تنظیم شده است. در حالی که در موافقتنامه‌های مربوط به ایران همه مطالب به صورت یک بند تنظیم شده‌اند. در بند اول، صاحبان اراده در تنظیم موافقتنامه مشخص می‌شود. در بند دوم مبانی حصول رضایت میان همان صاحبان اراده تصریح

می‌گردد. بند سوم مقدمه نیز اعلام وجود توافقی است.

۱- صاحبان اراده

نخستین بند موافقتنامه طرف‌ها را مشخص می‌سازد. در بیشتر موافقتنامه‌های مربوط به ایران پس از مشخص شدن طرف‌ها، عبارت «که منبعا [از این پس] در این موافقتنامه طرفین متعاقد نامیده می‌شوند» آمده است.^۱ این عبارت در هیچ یک از موافقتنامه‌های ده‌گانه میان دولت‌های دیگر مشاهده نشد. از آنجاکه درج آن جنبه تأکیدی و تصریحی دارد و از ابهام احتمالی جلوگیری می‌کند نخستین بند مقدمه را می‌توان به شکل زیر در نظر گرفت:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت ... که از این پس در این موافقتنامه طرف‌های متعاقد نامیده می‌شوند؛

۲- مبانی حصول رضایت

در این قسمت از مقدمه طرف‌ها مشخص می‌سازند که چرا اقدام به تنظیم موافقتنامه‌ها کرده‌اند. به عبارت دیگر چه نیاتی دارند و کدام هدف‌ها را دنبال می‌کنند. موضوع معافیت مورد نظر آنها چیست و چه حوزه جغرافیایی را در بر می‌گیرد. همچنین در اجرای موافقتنامه و به انجام رساندن فعالیت مربوط، کدام اصول را مدنظر دارند. این قسمت از اهمیت زیادی برخوردار است، زیرا در واقع مواد موافقتنامه جزئیات عملی ساختن موارد اشاره شده در این قسمت را مشخص می‌سازند.

اول- نیت طرف‌ها

در بندهای مربوط به این مورد معمولاً تمایل و اشتیاق به تشویق، توسعه و تحکیم و تسهیل حمل و نقل با جمله‌بندی‌های مختلف مطرح می‌گردد.^۲ در بند مقدماتی موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز همین جمله‌بندی با استفاده از پاره‌ای از کلمات مزبور وجود دارد.^۳

البته موارد خاصی وجود دارد که طرف‌ها بر اساس نیازها و کیفیت خاص روابط میان خود بند یا بندهای مقدماتی را به شکل خاص تنظیم می‌کنند. برای مثال در مقدمه موافقتنامه «حمل و نقل و رای مرز» (Transborder Transport) میان برزیل و ونزوئلا بندهای خاصی به صورت زیر وجود دارد:

با ملاحظه سطح فعلی توسعه حمل و نقل، به وجود آمده در اثر تجارت در منطقه مرزی میان ... و ... از طریق نقطه مشخص شده در بزرگ راه ...:

با ملاحظه این که این حمل و نقل که تقریباً منحصراً متصدیان فردی حمل آن را انجام می‌دهند، از لحاظ شرایط اجتماعی منطقه ... اهمیت حیاتی دارد؛

با ملاحظه نیاز به ایجاد قواعد خاص برای تنظیم حمل و نقل کالا و رای مرز و تحکیم شرایط عملیاتی به منظور هماهنگ ساختن منافع اقتصادی و اجتماعی مناطق مرزی و تسهیل فعالیت کارگزاری‌های مسئول بازرسی و کنترل.^۴

مشابه چنین وضعی با خصوصیات خاص خود را می‌توان به صورت زیر در مقدمه موافقتنامه

۱. ایران و پاکستان؛ ایران و یوگسلاوی؛ ایران و یونان؛ ایران و اتریش؛ ایران و فنلاند؛ ایران و روسیه.

۲. فرانسه و تونس؛ بند ۲؛ سوئد و مراکش؛ بند ۳؛ اتریش و قبرس؛ بند ۳؛ سوئیس و تونس؛ بند ۲؛ هلند و قبرس؛ بند ۲؛ هلند و اردن؛ بند ۲؛ هلند و ایرلند؛ بند ۲؛ فلسطین اشغالی و هلند؛ قسمت دوم بند ۱.

۳. ایران و پاکستان؛ بند ۱؛ ایران و یوگسلاوی؛ بند ۱؛ ایران و ایتالیا؛ بند ۱؛ ایران و یونان؛ بند ۱؛ ایران و اتریش؛ بند ۱؛ ایران و فنلاند؛ بند ۱؛ ایران و روسیه؛ بند ۱؛ ایران و سوریه؛ بند ۱؛ ایران و لهستان؛ بند ۱؛ ایران و چکسلواکی؛ بند ۱؛ ایران و رمانی؛ بند ۱؛ ایران و بلغارستان؛ بند ۱.

۴. بندهای ۲ تا ۴.

میان ایران و سوریه مشاهده کرد:

... بنا بر تمایلی که به تحکیم برنامه‌های برادری و دوستی و توسعه همکاری در زمینه‌های اقتصادی، بازرگانی و جهانگردی بین دو کشور دارند....

به هر حال، چنانچه در آینده کیفیت روابط با دولت‌های دیگر ایجاب کند می‌توان از جملاتی مانند بندهای مقدماتی موافقتنامه برزیل و ونزوئلا الگوبرداری کرد.

دوم - هدف

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر هدف طرف‌ها در انعقاد موافقتنامه تصریح شده است:

با تصمیم به انعقاد موافقتنامه ای با هدف تحکیم تسهیلات موجود و به وجود آوردن

تسهیلات اضافی.^۱

چنین بیانی در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد. به هر حال، در صورتی که کیفیت ویژه روابط ایران با یک دولت مورد نظر که قصد انعقاد یا اصلاح موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای با آن وجود دارد ایجاب کند می‌توان چنین بندی را در نظر گرفت.

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مبنای تنظیم این نوع موافقتنامه‌ها که در درجه نخست تأمین منافع اقتصادی است، با عباراتی مانند «به نفع روابط اقتصادی خود»^۲ یا «به منظور هماهنگ ساختن منافع اقتصادی»^۳ به صراحت مورد اشاره قرار گرفته است.

مشابه چنین موردی را در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران می‌توان به صورت «توسعه همکاری در زمینه‌های اقتصادی و بازرگانی»^۴ و «تحکیم و توسعه بیشتر روابط بازرگانی و اقتصادی»^۵ مشاهده کرد. به هر حال عبارت «به نفع روابط اقتصادی میان خود» از کلیتی برخوردار است که هر نوع رابطه اقتصادی، از جمله بازرگانی و هر وجه از آن اعم از ایجاد، گسترش یا تحکیم چنین روابطی را می‌تواند در برگیرد. بنابراین اضافه کردن کلماتی از این نوع فقط جنبه تأکیدی یا تصریحی دارد.

در برخی از موافقتنامه‌ها وجوه دیگری از این منافع نیز مورد توجه قرار گرفته مانند منافع اجتماعی^۶ یا توسعه همکاری در زمینه جهانگردی.^۷ در واقع همین منافع اقتصادی و غیراقتصادی طرف‌ها و تلاش برای تأمین و حفظ آنها از طریق موافقتنامه است که توضیح می‌دهد چرا بندها و مواد موافقتنامه‌ها در برخی موارد با یکدیگر تفاوت دارند. به عبارت دیگر منافع گوناگون دولت‌های مختلف سبب می‌شود آنها در توافق‌های میان خود برخی نکات جزئی را مورد توجه قرار دهند که موافقتنامه‌ها را از قالب بندی یکسان خارج می‌سازد.

سوم - موضوع فعالیت

در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر، بسته به نوع موافقتنامه، فقط به کالا^۸ یا مسافر و کالا (هر دو)^۹

۱. هلند و قبرس، بند ۳؛ هلند و اردن، بند ۳؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۲.

۲. هلند و قبرس، بند ۲؛ هلند و اردن، بند ۲؛ هلند و ایرلند، بند ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، قسمت دوم بند ۱.

۳. برزیل و ونزوئلا، بند ۴.

۴. ایران و سوریه.

۵. ایران و بلغارستان.

۶. برزیل و ونزوئلا، بند ۴.

۷. ایران و سوریه.

۸. فرانسه و تونس، بند ۲؛ هلند و قبرس، بند ۲؛ هلند و اردن، بند ۲؛ هند و ایرلند، بند ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، قسمت دوم بند ۱؛ برزیل و ونزوئلا، بند ۴.

۹. سوئد و مراکش، بند ۳.

اشاره شده است. در برخی از موافقتنامه‌ها نیز فقط به حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای اشاره شده و ذکر ی از کالا یا مسافر به میان نیامده است.^۱

موارد اخیر در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد. در بیشتر موافقتنامه‌های دسته اخیر مسافر و کالا هر دو ذکر شده‌اند.^۲ در برخی از موافقتنامه‌ها نیز فقط به حمل و نقل کالا اشاره شده است.^۳ چنین قیدهایی در واقع موضوع حمل و نقل جاده‌ای را مشخص می‌سازد. در اکثر موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر قید حمل و نقل «از طریق جاده» یا «جاده‌ای» درج گردیده است.^۴ این قید در همه موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز مشاهده می‌شود که نحوه حمل و نقل میان دو طرف را مشخص می‌سازد.

چهارم - حوزه فعالیت

مورد بعدی در مقدمه موافقتنامه‌ها به حوزه این نوع فعالیت، یعنی حمل و نقل کالا یا مسافر از طریق جاده مربوط می‌شود و به طور کلی احتمال دارد سه جزء را در بر گیرد.

جزء اول به حمل و نقل میان دو کشور مربوط می‌شود که در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر با عبارات‌های مختلف مشخص شده‌ودر موافقتنامه‌های مربوط به ایران با عبارت «بین دو کشور» مشخص گشته است. جزء دوم به حمل و نقل عبوری (ترانزیت) مربوط می‌گردد و اشاره به حق ارتفاقی دارد که طرف‌ها برای یکدیگر قائل شده‌اند. این مورد نیز تقریباً در تمام موافقتنامه‌های مربوط به ایران (جز موافقتنامه میان ایران و پاکستان) درج گردیده است.

جزء سوم به حمل و نقل از سرزمین طرف متعاقد دیگر به کشور ثالث یا برعکس، با عبارت «به مقصد یا از مبدأ کشورهای ثالث» مربوط می‌شود.^۵ این جزء در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد، هر چند در متن برخی از موافقتنامه‌ها مورد اشاره قرار گرفته است.

پنجم - اصول حاکم بر اجرای توافق

از مجموعه اصولی که در پیش‌گفتار نوشتار حاضر مورد اشاره قرار گرفت و ممکن است در زمینه حمل و نقل مورد توجه قرار گیرد تنها در مقدمه یکی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران به اصل معامله به مثل به صورت «بر اساس رفتار متقابل» اشاره شده است.^۶ به هر حال، در صورت لزوم می‌توان عبارات دیگری را نیز که بیانگر اصولی مانند رفتار ملی برابر و رفتار حداقل بین‌المللی باشند منظور نمود.

۳ اعلام وجود توافق

به دنبال اعلام مبانی حصول رضایت، طرف‌ها توافق خود را در مورد عملی ساختن رضایت مزبور که شکل اجرای آن در مواد موافقتنامه مشخص می‌گردد. اعلام می‌دارند. این اعلام معمولاً به صورت جمله زیر است: در موارد زیر توافق می‌کنند.

۱. اتریش و قبرس، بند ۲؛ سوئیس و تونس، بند ۲.

۲. ایران و یونان؛ ایران و یوگسلاوی؛ ایران و فنلاند؛ ایران و روسیه؛ ایران و لهستان؛ ایران و چکسلواکی؛ ایران و رومانی؛ ایران و سوریه؛ ایران و بلغارستان.

۳. ایران و ایتالیا؛ ایران و اتریش، ایران و پاکستان. موافقتنامه اخیر با یک الحاقیه اصلاحی بعدی به حمل و نقل مسافر نیز تفسیر یافت.

۴. سوئد و مراکش، بند ۳؛ اتریش و قبرس، بند ۲؛ سوئیس و تونس، بند ۲؛ هلند و قبرس، بند ۲؛ هلند و اردن، بند ۲؛ هلند و ایرلند، بند ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، قسمت دوم بند ۱.

۵. اتریش و قبرس، بند ۲؛ سوئیس و تونس، بند ۲.

۶. ایران و یوگسلاوی.

۴- شکل پیشنهادی مقدمه

از آنجا که در مقدمه به موارد مختلفی با ماهیت‌های متفاوت اشاره می‌شود شایسته است که مانند موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر، این موارد در بندهای جداگانه مشخص گردد. بنابراین به طور کلی با توجه به نحوه تنظیم مقدمه در موافقتنامه‌های مربوط به ایران می‌توان شکل زیر را در نظر گرفت که با منظور داشتن ضرورت‌های هر مورد خاص به شکل مورد نیاز تنظیم شود:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت... که از این پس در این موافقتنامه طرف‌های متعاقد نامیده می‌شوند.

با تمایل [و اشتیاق] به [تنظیم] [تسویق] [تسهیل] [تحکیم] [و توسعه] حمل و نقل بین‌المللی [مسافر و] کالا از طریق جاده بین دو کشور، به صورت عبوری از سرزمین آنها [و همچنین از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر به مقصد کشور ثالث و یا برعکس] بر اساس رفتار متقابل و منافع مشترک. در موارد زیر توافق می‌کنند:

بسته به نیازها و منافعی که دولت جمهوری اسلامی ایران در پی تأمین آنها باشد قسمتهایی از این بند، به ویژه آنهایی که میان دو قلاب قرار گرفته‌اند، می‌تواند حذف گردد یا عباراتی از مقدمه دیگر موافقتنامه‌ها که بیشتر به آنها اشاره شد الگو برداری و به مقدمه اضافه گردد.

در شکل پیشنهاد شده فوق، بند سوم، مقوله‌ای جدا از موارد قبل می‌باشد و به قسمت بعد موافقتنامه که اجزای توافق را به تفصیل مشخص می‌سازند نزدیک‌تر است. در ادامه بحث این اجزا بررسی می‌شوند.

گفتار دوم: تعاریف

وجود تعریف در موافقتنامه‌ها از این نظر سودمند است که به طرف‌ها کمک می‌کند درک مشترکی از یک مورد خاص داشته باشند. وجود این درک مشترک با جلوگیری از بروز اختلاف یا کمک به حل سریع اختلاف احتمالی به اجرای آسانتر موافقتنامه کمک می‌کند و سبب تسهیل تأمین منافع مورد نظر از اجرای موافقتنامه می‌شود.

به هر حال، از ده موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای میان دولت‌های دیگر جز دو مورد، در بقیه موافقتنامه‌ها ماده یا موادی به تعریف برخی اصطلاحات اختصاص دارد. اما این بدان معنا نیست که اصطلاحات تعریف شده در این موافقتنامه‌ها یکی است. در همه موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز بخش تعریف‌ها وجود دارد. اما در اینجا نیز تمام موافقتنامه‌ها مجموعه اصطلاحات تعریف شده را در خود ندارد.

به طور کلی در بخش تعریف‌ها عموماً دو اصطلاح «وسیله نقلیه» و «متصدی حمل و نقل» مورد توجه قرار گرفته است. در کنار این دو اصطلاح در برخی از موافقتنامه‌ها اصطلاحات «اجازه» [مجوز، پروانه]، «سرزمین»، «حمل و نقل و رای مرز»، «حمل و نقل منظم مسافر»، «حمل و نقل‌های اتفاقی یا جهانگردی» و «مسافرت در بست» نیز تعریف شده است.

در اغلب موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر تعریف‌ها با قید «به نحو استفاده شده در»^۱ یا «از لحاظ این معاهده»^۲ همراه است. در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران این قید به صورت «از نظر این موافقتنامه»

۱. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۲

۲. هلند و ایرلند، ماده ۱؛ هند و فلسطین اشغالی، ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۲؛ اتریش و قبرس، ماده ۱؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۱.

درج شده است.^۱ با درج این عبارت در واقع طرفین نشان می‌دهند که قصد ندارند تعریفی ارائه کنند که لزوماً از نظر فنی کامل باشد بلکه نیت آنها ارائه معیارهایی بر اساس توافق است که به موجب آنها آسان‌تر بتوانند فعالیت موردنظر را پیش ببرند.

۱- وسیله نقلیه

اول- فعالیت تحت پوشش

در برخی از تعریف‌های موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر فقط وسیله حمل و نقل کالا مدنظر بوده است.^۲ در موافقتنامه‌های مربوط به ایران فقط یک مورد مشاهده شد.^۳ هر چند، همان‌طور که در بحث ساختار موافقتنامه‌های مربوط به ایران اشاره شد، تعریف وسیله نقلیه در موافقتنامه میان ایران و ایتالیا نیز باید محدود به وسیله حمل و نقل کالا (وسیله نقلیه باربری) باشد.

در یکی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر به طور کلی اشاره شده است که: «برای حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد».^۴ این بیان می‌تواند تعریف را هم شامل وسیله حمل و نقل مسافر بکند و هم شامل وسیله حمل و نقل کالا. یک چنین شکلی از تعریف در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد.

در پاره‌ای از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر تعریف «وسیله نقلیه» به شکل تعریف «وسیله نقلیه کالا» و «وسیله نقلیه مسافری» مستقل از یکدیگر و در عین حال در کنار هم درج شده است:

اصطلاح «وسیله نقلیه کالا» به معنای هر وسیله نقلیه جاده‌ای دارای نیروی محرکه مکانیکی است

که...

اصطلاح «وسیله نقلیه مسافری» به معنای هر وسیله نقلیه جاده‌ای دارای نیروی محرکه مکانیکی

است که...^۵

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران اشکال مختلفی از این ترکیب مشاهده می‌شود. در برخی موارد، تعریف «وسیله نقلیه» به اشکال مختلف در دو شق یک بند از ماده مربوط برای حمل و نقل مسافر و کالا مشخص شده است:

اصطلاح وسیله نقلیه عبارت است از:

الف- در مورد حمل و نقل کالا...

ب- در مورد حمل و نقل مسافر...^۶

اصطلاح وسیله نقلیه عبارت است از:

الف- برای حمل و نقل مسافر... [بیش از هشت نفر]

ب- و یا برای حمل و نقل کالا^۷

در دو مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران هر دو نوع وسیله نقلیه در یک بند تعریف شده است.

۱. ایران و فنلاند، ماده ۱؛ ایران و یونان، ماده ۱؛ ایران و روسیه، ماده ۱.

۲. فرانسه و تونس، ماده ۱؛ هلند و ایرلند، ماده ۱؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۱.

۳. ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱.

۴. فنلاند و مراکش، ماده ۱ الحاقیه.

۵. اتریش و قبرس، ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۲.

۶. ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱.

۷. ایران و سوریه، (بند دوم ماده ۱) بند ۲ ماده ۲؛ ایران و یوگسلاوی بند ۲ ماده ۲؛ ایران و چکسلواکی؛ بند ۲ ماده ۲؛ ایران و رومانی بند ۲ ماده ۲؛ ایران و لهستان بند ۲ ماده ۳؛ ایران و بلغارستان بند ۲ ماده ۲.

اصطلاح وسیله نقلیه عبارت است از...:

الف - برای حمل بیش از ۹ نفر با در نظر گرفتن راننده (وسيلة نقلیه مسافربری) و یا برای حمل و نقل کالا (وسيلة نقلیه باربری) ساخته شده.^۱

از آنجا که هم در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و هم در موافقتنامه‌های مربوط به ایران اوصاف دیگری نیز برای هر یک از دو نوع وسیله نقلیه ذکر شده است. ترکیب اخیر، با تعدیل‌هایی می‌تواند مبنای تعریف وسیله نقلیه قرار گیرد.

دوم - قیود تعریف

الف - وسیله نقلیه جاده‌ای

در همه موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر برای تعریف‌های مختلف از وسیله نقلیه، قید «وسيلة نقلیه جاده‌ای» وجود دارد که آن را به ویژه از وسیله نقلیه درون شهری متمایز می‌گرداند. در همه موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز، جز یک مورد^۲ چنین قیدی مشاهده شد. این قید در موافقتنامه‌های دسته اخیر با بیان‌های مختلف مورد اشاره قرار گرفته است، مانند: «وسيلة نقلیه جاده‌ای»، «وسيلة نقلیه ... که در جاده‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد» و «وسيلة نقلیه مخصوص جاده». بیان اخیر به واسطه آن که متداول‌تر بود برگزیده شد.

ب - نیروی محرکه مکانیکی

قید دیگر به صورت عبارت «دارای نیروی محرکه مکانیکی» در همه موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و اکثر موافقتنامه‌های مربوط به ایران وجود دارد. از موافقتنامه‌های دسته اخیر در یک مورد عبارت «وسيلة نقلیه موتوری» مورد استفاده قرار گرفته^۳ در موردی نیز از هیچ واژه‌ای که رساننده این معنی باشد استفاده نشده است.^۴ درج این قید کمک می‌کند تا از هر گونه تفسیر احتمالی در مورد استفاده از وسائل نقلیه‌ای که با نیرویی غیر مکانیکی رانده می‌شود جلوگیری گردد.

ج - یدک‌ها و نیمه یدک‌ها

به خاطر قید فوق‌الذکر است که در مورد وسیله حمل و نقل کالا در همه موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر یدک‌ها و نیمه یدک‌ها به عنوان جزئی از وسیله نقلیه مورد اشاره قرار گرفته‌اند. این اشاره را در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز می‌توان مشاهده کرد. در برخی از موافقتنامه‌های این دسته، اشاره مزبور در جایی از تعریف قرار گرفته که جنبه کلی دارد و مسافر و کالا هر دو را در بر می‌گیرد.^۵

از آنجا که در وسائل نقلیه مسافربری قسمت راننده و مسافر جدانیت و وسیله نقلیه یک پارچه می‌باشد درج این قید در قسمت کلی تعریف تاحدی غریب می‌نماید. بنابراین تعریف را باید چنان در نظر گرفت که قسمت ترکیبی فقط شامل وسیله حمل و نقل کالا می‌شود. اما بیان مزبور این امکان را به وجود می‌آورد که چنانچه وسیله‌ای برای حمل و نقل مسافر در جاده ساخته شود که شامل چند قسمت گردد آن را نیز در بر بگیرد. به هر حال، نظر به این که اجزایی مانند یدک و نیمه یدک، به وسیله نقلیه خصوصیت ترکیبی می‌دهد می‌توان از عبارت «وسيلة واحد یا ترکیبی از وسایل» که در برخی از تعریف‌ها مورد اشاره قرار گرفته استفاده

۱. ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند بند ۲ ماده ۱.

۲. ایران و روسیه.

۳. ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱.

۴. ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱.

۵. ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۱۰۲؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و پاکستان بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و چکوسواکی، بند ۲ ماده ۱۰۲؛ ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۲.

کرد.^۱

د- ثبت وسیله نقلیه

قید دیگری که در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر درج شده عبارت «در سرزمین یکی از طرف‌های متعاقد به ثبت رسیده باشد» است.^۲ در تعدادی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز این قید مشاهده می‌شود.^۳ قید مزبور حکایت از آن دارد که طرفین توافق کرده‌اند فقط وسائل نقلیه‌ای اجازه فعالیت در چارچوب موافقتنامه را دارند که دارای تابعیت طرفین متعاقد باشند. به این ترتیب در واقع طرف‌های متعاقد بر اساس صلاحیت ارضی حضور اموال غیر تبعه خود را محدود کرده‌اند. از آنجا که برخی از وسائل نقلیه قسمت‌های مختلفی دارد که به یکدیگر متصل شده‌اند، در بعضی از موافقتنامه‌ها تصریح شده که قسمت‌های مختلف در سرزمین واحدی به ثبت رسیده باشد، مانند:

مشروط بر آن‌که واحد کشنده (کامیون کشنده) و یدک و نیمه‌یدک آن هر دو در سرزمین واحدی به ثبت رسیده باشند.^۴

به هر حال، عدم درج این قید می‌تواند چنان تفسیر شود که طرف‌ها قصد دارند به یکدیگر اجازه دهند متصدیان حمل از وسایل نقلیه ثبت شده در سرزمین دولت‌های ثالث نیز استفاده کنند. بنابراین اگر چنین قصدی وجود نداشته باشد درج قید مربوط به ثبت ضرورت دارد.

ه- ساخت وسیله نقلیه

قید دیگر به موردی مربوط می‌شود که وسیله نقلیه مورد استفاده برای یک فعالیت خاص (مثلاً حمل و نقل کالا) شرایط و ویژگی‌های لازم برای آن منظور را داشته باشد. این نکته در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر با ترکیب‌های «درست شده»، «ساخته شده» و «در نظر گرفته شده» مشخص می‌گردد.^۵ در اکثر موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز دو ترکیب اخیر و همچنین «طراحی شده» مشاهده می‌گردد.^۶ به علاوه درج این قید می‌تواند مانع از آن شود که یک وسیله ساخته شده برای استفاده‌های خاص (حمل بار) در زمینه دیگری (حمل مسافر) مورد استفاده قرار گیرد.

به هر حال، از آنجا که شرایط ساختاری لازم برای فعالیت یک وسیله نقلیه معمولاً به هنگام ساختن آن منظور می‌شود یا ممکن است، با تغییراتی، برای منظور مورد نظر به وجود آید بنابراین ذکر عبارت «ساخته یا در نظر گرفته شده» کافی است.

و- استفاده از وسیله نقلیه

نظر به این که ممکن است وسیله نقلیه‌ای که در اصل برای حمل و نقل مسافر یا بار در جاده ساخته یا در نظر گرفته شده در سرزمین یکی از طرفین برای منظور دیگری (مانند حمل و نقل درون شهری) استفاده شود، در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر تصریح شده که در جاده‌ها مورد استفاده قرار گیرد.^۷ چنین

۱. ایران و فنلاند، شق ب بند ۲ ماده ۱؛ ایران و ایتالیا، شق ب بند ۲ ماده ۱؛ ایران و یونان، شق ب بند ۲ ماده ۱.

۲. اتریش و قبرس، بندهای ب و ج ماده ۱؛ سوئیس و تونس، شق‌های الف و ب بند ۲ ماده ۲.

۳. ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و پاکستان، بند ۳ ماده ۱؛ پروتکل اصلاحی؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱.

۴. ایران و ایتالیا، شق ب بند ۳ ماده ۱.

۵. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۲؛ هند و ایرلند، بند ب ماده ۱؛ هند و اسرائیل، ماده ۱؛ اتریش و قبرس، بند ج ماده ۱.

۶. ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۲ و بند ۳ ماده ۱؛ پروتکل اصلاحی؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۲.

ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۲.

۷. اتریش و قبرس، بندهای ب و ج ماده ۱؛ سوئیس و تونس، شق‌های الف و ب بند ۲ ماده ۲.

تصریحی فقط در یک موافقتنامه مربوط به ایران مشاهده شد.^۱ ظاهراً از نظر تنظیم‌کنندگان موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر، درج ترکیب‌های «جاده‌ای» یا «مخصوص جاده» مقصود را می‌رساند، زیرا نشان می‌دهد که وسیله نقلیه مورد نظر باید در جاده مورد استفاده قرار گیرد. به هر حال از آنجا که گاه ممکن است وسیله نقلیه «مخصوص جاده» یا «جاده‌ای» همان طور که در بالا اشاره شد، برای منظور دیگری به کار برده شود تصریح «مورد استفاده قرار گیرد» به حوزه شمول تعریف، دقت بیشتری می‌بخشد.

ز- ورود موقت

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر بر موقت بودن ورود وسیله نقلیه تأکید شده است.^۲ این تأکید در واقع رژیمی را مشخص می‌سازد که بر اساس آن با وسیله نقلیه در زمان حضور در سرزمین طرف متعاقد دیگر، رفتار می‌شود. بنابراین نمی‌توان آن را اختصاصیتی برای وسیله نقلیه در نظر گرفت که در تعریف وارد شود. از آنجا که این رژیم حدود حقوق و اختیارات متصدی حمل را نیز مشخص می‌کند بهتر است در قسمتی از موافقتنامه قرار گیرد که به این حقوق و اختیارات اشاره دارد. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز این قید در تعریف‌های ارائه شده از وسیله نقلیه مشاهده نشد.

ح- حمل و نقل بین‌المللی

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران تأکید شده است که وسیله نقلیه برای «حمل و نقل بین‌المللی» است. تأکید مزبور، با توجه به این که پس از واژه موقتاً آمده در واقع اشاره به ممنوعیت حمل و نقل داخلی دارد که آن را نیز نمی‌توان در زمره خصوصیت‌هایی دانست که به تعریف وسیله نقلیه مربوط می‌شوند و در موافقتنامه‌های این زمینه جای مستقل خود را دارند. بنابراین درج آن در تعریف زائد است. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز در تعریف وسیله نقلیه چنین تأکیدی مشاهده نمی‌شود. البته ممکن است وسیله‌ای که در سرزمین یکی از طرف‌های متعاقد برای حمل و نقل استفاده می‌شود استانداردهای (استانداردهای) لازم از نظر بین‌المللی یا از نظر طرف متعاقد دیگر را نداشته باشد. در این صورت چنین قیدی می‌تواند مفید باشد. در این حالت قید مزبور باید در قسمتی از تعریف قرار گیرد که به ساخت وسیله مزبور مربوط می‌شود.

ط- ظرفیت حمل مسافر

در مورد وسیله حمل و نقل مسافر، موافقتنامه‌های مربوط، معمولاً به تعداد صندلی‌های یا ظرفیت آن از لحاظ نفر اشاره دارند. در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر چنین چیزی در دو مورد به شکل زیر مشاهده شد:

بیش از هشت صندلی علاوه بر صندلی راننده،^۳

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران این خصوصیت با شکل‌های مختلف مورد اشاره قرار گرفته است:

بیش از ۹ نفر با در نظر گرفتن راننده،^۴

بیش از هشت صندلی بدون احتساب صندلی راننده.^۵

بیش از هشت نفر [مسافر].^۶

۱. ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱.

۲. اتریش و قبرس، بندهای ب و ج ماده ۱؛ سوئیس و تونس، شق‌های الف و ب بند ۲ ماده ۲.

۳. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۲.

۴. ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱.

۵. ایران و روسیه، شق ب بند دوم ماده ۱؛ ایران و سوریه، شق «الف» بند ۲ ماده ۲.

۶. ایران و اتریش، شق «الف» بند ۲ ماده ۱؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و

در یک مورد نیز ظرفیت خاص «بیش از ۲۰ مسافر» ذکر شده است.^۱
از آنجاکه انسان‌هایی که جابه‌جا می‌شوند باید، به لحاظ ایمنی و آسایش در وضع مناسبی باشند در برخی از موافقتنامه‌ها قید «نشسته» نیز اضافه شده است که ذکر آن از سوء استفاده احتمالی و نقض مقررات حمل و نقل مسافر جلوگیری می‌کند.

به هر حال، با توجه به آنچه گفته شد ترکیب «برای حمل و نقل مسافر نشسته با هشت صندلی به استثنای صندلی راننده» مناسب است. در این تعریف تأکید بر وجود صندلی، مانند قید نشسته، برای جلوگیری از سوء استفاده احتمالی است.

ی- حوزه اجرا

در برخی از تعریف‌های موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر تأکید شده که وسیله مورد نظر برای حمل مسافر به مقصد یا از مبدأ یا برای عبور از سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از مبدأ کشورهای ثالث وارد آن سرزمین می‌شوند.^۲ این تأکید نمی‌تواند به عنوان خصوصیتی برای وسیله نقلیه در نظر گرفته شود. چراکه در واقع حوزه اجرایی موافقتنامه را نشان می‌دهد.

مشابه چنین تأکیدی را در همان موافقتنامه‌ها برای وسیله حمل و نقل کالا می‌توان مشاهده کرد که همین ایراد را دارد. به هر حال، در هیچ یک از موافقتنامه‌های مربوط به ایران چنین تأکیدی در تعریف وسیله نقلیه مشاهده نشد.

سوم- تعریف پیشنهادی

به طور کلی با توجه به نحوه تنظیم تعریف‌ها در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران و بررسی به عمل آمده می‌توان شکل زیر را در نظر گرفت. در اینجا نیز با توجه به ضرورت‌های موارد خاص می‌توان تعدیل‌های مورد نظر را در تعریف منظور کرد.
از لحاظ این موافقتنامه:

اصطلاح «وسیله نقلیه» به معنای هر وسیله واحد، یا ترکیبی از وسایل حمل و نقل مخصوص جاده و دارای نیروی محرکه مکانیکی است که در سرزمین یکی از طرف‌های متعهد به ثبت رسیده و [از نظر بین‌المللی] برای حمل و نقل مسافر نشسته، با بیش از هشت صندلی به استثنای صندلی راننده، یا کالا، ساخته یا در نظر گرفته شده باشد و مورد استفاده قرار گیرد.

به موجب این تعریف، وسیله نقلیه باید استانداردهای (استانداردهای) مورد قبول بین‌المللی برای به انجام رساندن فعالیت مورد نظر داشته باشد. قید بین‌المللی می‌تواند محدود به طرف‌های موافقتنامه باشد یا حوزه گسترده‌تری را در بر گیرد.

۲- متصدی حمل و نقل

به واسطه وظایف و مسئولیت‌هایی که متصدی حمل و نقل دارد ارائه تعریف در این مورد حائز اهمیت است. زیرا بر اساس تعریفی که طرف‌ها با توافق ارائه می‌دهند مشخص می‌شود که چه اشخاصی را متصدی حمل می‌شناسند و حقوق، تکالیف و مسئولیت‌های مربوط، به چه کسی تعلق می‌گیرد.

لهستان، بند ۲ ماده ۲؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۲.
۱. ایران و پاکستان، بند ۳ ماده ۱ پروتکل اصلاحی.
۲. اتریش و قبرس، بند «ب» ماده ۱؛ سوئیس و تونس، شق «الف» بند ۲ ماده ۲.

اول- اشخاص مشمول تعریف

در تعریف متصدی حمل و نقل در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر آمده است که منظور شخصی است که در یکی از دو دولت طرف موافقتنامه طبق قوانین و آیین‌نامه‌های ملی مربوط، به حمل و نقل می‌پردازد.^۱ از آنجا که شرایط فعالیت اقتصادی اشخاص، اعم از حقیقی یا حقوقی و تبعه یا غیر تبعه، در قوانین و آیین‌نامه‌های ملی مشخص می‌گردد، این مسئله که واژه «شخص» در این موافقتنامه‌ها بیگانگان حاضر در سرزمین یک طرف متعاقد یا اتباع مقیم خارج را نیز در بر می‌گیرد یا نه، به مقررات ملی طرف مربوط بستگی می‌یابد. به هر حال چنانچه قوانین و آیین‌نامه‌ها در این مورد ساکت یا ناکافی باشد طرف‌ها می‌توانند با توافق تکلیف را روشن کنند.

در تعریف متصدی حمل و نقل نیز، مانند مورد قبل، علاوه بر هسته اصلی تعریف معمولاً قیودی هم اضافه شده است.

دوم- قیود تعریف

الف- اقامت و تابعیت

در بسیاری از موافقتنامه‌های مربوط به ایران قید «مقیم» اضافه شده است.^۲ در یک مورد قید «اتباع» ذکر شده،^۳ در دو مورد نیز هر دو قید با هم آمده است.^۴ استدلال مربوط به قوانین و آیین‌نامه‌های لازم‌الاجرا که در بالا به آن اشاره شد، در مورد موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز صدق می‌کند. بنابراین درج این قیدها جنبه تأکیدی دارد. البته بسته به مورد می‌تواند برای بسط یا تحدید دامنه شمول قوانین و آیین‌نامه‌های مزبور نیز مورد استفاده قرار گیرد.

ب- حمل و نقل به مثابه یک فعالیت اقتصادی

در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر تأکید شده است که شخص مورد نظر حمل و نقل را «در مقابل کرایه یا مزد یا برای خود» انجام می‌دهد.^۵ قید «در مقابل کرایه یا مزد» نشان‌دهنده آن است که منعقدکنندگان موافقتنامه در اصل آن دسته از اشخاص را متصدی حمل می‌شناسند که فعالیت آنان در زمره فعالیت‌های اقتصادی قرار می‌گیرد، یعنی هدف از آن کسب سود است. بنابراین برای شمول مواردی از حمل و نقل که در چارچوب فعالیت‌های اقتصادی گسترده‌تر صورت می‌گیرد، مانند موردی که صاحب کالا (اعم از فروشنده یا خریدار) خود به حمل آن اقدام می‌کند، قید «برای خود» نیز افزوده شده است.

از آنجا که این قید بیشتر خصوصیت فعالیت متصدی حمل، از نظر اقتصادی یا غیراقتصادی بودن، را مشخص می‌سازد بهتر است در قسمتی درج گردد که حقوق و اختیارات متصدی حمل و نقل مشخص می‌شود. به هر حال در موافقتنامه‌های مربوط به ایران چنین تأکیدی مشاهده نشد.

ج- حمل و نقل از طریق جاده

قید دیگر که به تعریف اضافه شده آن است که متصدی حمل، مسافر یا کالا را «از طریق جاده» حمل می‌کند.^۶ در این جا نیز همان استدلال تأکید «جاده‌ای» در تعریف وسیله نقلیه صدق می‌کند. این تأکید در

۱. هلند و ایرلند، بند الف ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۲؛ اتریش و قبرس، بند الف ماده ۱.

۲. ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۲ و بند ۲ ماده ۱ پروتکل اصلاحی؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۲؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۲؛ ایران و جکسنواکی، بند ۱ ماده ۲؛ ایران و نهند، بند ۱ ماده ۲؛ ایران و بلغارستان، بند ۱ ماده ۲.

۳. ایران و سوریه، بند ۱ ماده ۲.

۴. ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱.

۵. هلند و ایرلند، بند الف ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۲؛ اتریش و قبرس، بند الف ماده ۱.

۶. هلند و ایرلند، بند الف ماده ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۲؛ اتریش و قبرس، بند الف ماده ۱.

موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد. به هر حال، از آنجا که این قید مشخص می‌سازد کدام دسته از متصدیان حمل و نقل مشمول موافقتنامه هستند درج آن به جلوگیری از ابهام و بروز اختلاف احتمالی کمک می‌کند.

د- حمل و نقل بین‌المللی

قیدی که فقط در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده شده آن است که متصدی حمل و نقل باید طبق قوانین لازم‌الاجرا در کشور خود مجاز به حمل و نقل بین‌المللی باشد. از آنجا که قوانین و آیین‌نامه‌های یک دولت مربوط به حمل و نقل باید مشخص سازد که چه اشخاصی اجازه و صلاحیت دارند به حمل و نقل بین‌المللی مبادرت ورزند درج این قید ضرورت اجتناب‌ناپذیر ندارد و فقط جنبه تأکیدی می‌یابد.

در هر صورت، از آنجا که در هسته اصلی تعریف آمده که متصدی حمل و نقل «شخصی است که در یکی از دو کشور طرف موافقتنامه طبق قوانین و آیین‌نامه‌های ملی به حمل و نقل می‌پردازد» ممکن است این شبهه پیش آید که هر شخصی که طبق این مقررات مجاز به حمل و نقل، حتی فقط در سطح داخلی، باشد می‌تواند به حمل و نقل بین‌المللی مبادرت ورزد. بنابراین درج قید مورد بحث در این جا می‌تواند از ابهام و بروز اختلاف احتمالی جلوگیری کند.

سوم- تعریف پیشنهادی

به طور کلی با توجه به موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران و بررسی‌های صورت گرفته، می‌توان تعریف کلی زیر را برای متصدی حمل و نقل به دست داد که البته بسته به ضرورت‌های هر مورد خاص با تعدیل‌های احتمالی همراه خواهد بود.

از نظر موافقتنامه حاضر: ...

اصطلاح «متصدی حمل و نقل» عبارت است از هر شخصی حقیقی یا حقوقی [مقیم] [و/یا] [تبعه] ایران یا... [طرف موافقتنامه] که بر طبق قوانین لازم‌الاجرا در کشور خود مجاز به حمل و نقل بین‌المللی [مسافر و] کالا از طریق جاده می‌باشد.

۳- اجازه (مجوز)

تعریف دیگری که در برخی از موافقتنامه‌ها مشاهده شد به «اجازه» (مجوز، پروانه) مربوط می‌شود. طبق این تعریف:

اصطلاح «اجازه» (مجوز) عبارت است از هر گونه پروانه، جواز، امتیازنامه یا اجازه‌نامه‌ای که بنا به مقررات جاری هر یک از طرف‌های متعاقد مطالبه می‌شود.

این تعریف در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر^۱ و چهار موافقتنامه مربوط به ایران^۲ آمده است. از آنجا که ممکن است سند مورد نظر در قوانین و آیین‌نامه‌های یک طرف یا طرف‌های متعاقد با نام‌های مختلفی مشخص شده باشد این تعریف می‌تواند از هر گونه ابهام و اختلاف درک جلوگیری کند. به علاوه چنین تعریفی استفاده از واژه‌های گوناگون در موافقتنامه‌های مختلف برای اشاره به یک سند منظور نظر تنظیم‌کنندگان را روشن‌تر مشخص می‌سازد. نمونه‌ای از این اختلاف در استفاده از واژه‌ها را می‌توان در خود موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده کرد. در این موافقتنامه‌ها برای اشاره به سند مورد نظر از واژه‌های «اجازه‌نامه»، «اجازه»، «پروانه» و «مجوز» استفاده شده است.

۱. سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۲.

۲. ایران و رومانی، بند ۳ ماده ۲؛ ایران و چکسلواکی، بند ۳ ماده ۲؛ ایران و لهستان، بند ۳ ماده ۲؛ ایران و بلغارستان، بند ۳ ماده ۲.

غیر از تعریف‌های مربوط به وسیله نقلیه، متصدی حمل و نقل و اجازه، در هر کدام از دو دسته از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران تعریف‌هایی نیز مشاهده می‌شود که در دسته مقابل وجود ندارد. در ادامه بحث این تعریف‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد.

۴- محدوده سرزمینی

در موافقتنامه‌های میان اتریش و قبرس آمده است که اصطلاح «سرزمین» در مورد دولت اخیر به معنای سرزمین جمهوری قبرس است.^۱ وارد کردن این تعریف ظاهراً بدان خاطر است که بخش ترک‌نشین آن از ۱۹۷۵ خود را تحت نام جمهوری ترک قبرس معرفی می‌کند. هر چند جامعه بین‌المللی، دست‌کم در چارچوب سازمان ملل متحد، کل سرزمین قبرس را کل یک پارچه و به نام جمهوری قبرس می‌شناسد. بنابراین، تعریف مزبور برای آن است که موافقتنامه، کل سرزمین را پوشش دهد.

به علاوه در این موافقتنامه آمده است که نقطه ورودی، بندرهایی خواهد بود که بر اساس قوانین جمهوری قبرس به رسمیت شناخته شده است.^۲ به این ترتیب تصمیمات تشکیلاتی غیر از دولت جمهوری قبرس مورد قبول طرف‌های موافقتنامه قرار نگرفته است.

در موافقتنامه میان برزیل و ونزوئلا نیز تعریفی از حمل و نقل و رای مرز، به قرار زیر داده شده است: از لحاظ موافقتنامه حاضر «حمل و نقل و رای مرز» به معنای حمل و نقلی است که میان سرزمین فدرال رورایما (Roraima) (برزیل) و دولت بولیوار (ونزوئلا) صورت می‌گیرد، مشروط به این‌که مبدأ و مقصد کالای محموله در سرزمین نامبرده قرار داشته باشد.^۳

در واقع آنچه در این تعریف آمده حوزه اجرای موافقتنامه را روشن می‌گرداند و به درک بهتر ماده مربوط به این موضوع، که در جای خود مورد بحث قرار خواهد گرفت، کمک می‌کند. به هر حال، آنچه در بالا، در مورد محدوده سرزمینی، اشاره شد جنبه عام ندارد و بر حسب ضرورت مورد خاص وارد موافقتنامه می‌شود، که این مقصود را می‌توان با بیانی مناسب در بخش حوزه اجرا قرار داد.

۵- حمل و نقل منظم مسافر

در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران تعریفی در مورد «حمل و نقل منظم مسافر» ارائه شده است. طبق تعریف‌های موجود، در این نوع فعالیت خدمتی به صورت رفت و برگشت منظم وسیله حمل و نقل مسافر در فاصله زمانی مشخص و در مسیرهای خاصی که نقاط مبدأ، مقصد و ایستگاه‌های بین راه برای پیاده و سوار شدن مسافر مشخص شده و تعرفه‌هایی که تعیین گردیده ارائه می‌شود.^۴

از آنجا که هسته اصلی این تعریف منظم بودن یک فعالیت است و دیگر خصوصیات مانند فاصله زمانی، مسیر و جز آن به نحوه اجرای این نوع فعالیت مربوط می‌شود بهتر است، مانند بسیاری از موافقتنامه‌های دیگر، این خصوصیات در قسمت مربوط به حمل و نقل مسافر مورد توجه قرار گیرد. نظر به این‌که در برخی از موافقتنامه‌ها به حمل و نقل اتفاقی کالا اشاره شده است^۵ می‌توان تعریف مورد نظر را به نحوی تنظیم کرد که در صورت لزوم هم شامل حمل و نقل مسافر شود و هم حمل و نقل کالا را در بر بگیرد. به این ترتیب، چنانچه احساس شود ارائه تعریفی از این نوع فعالیت لازم است جمله زیر مقصود را می‌رساند:

۱. بند ۱ ماده ۱.

۲. همان.

۳. ماده ۱.

۴. ایران و بلغارستان، بند ۴ ماده ۲؛ ایران و روسیه، شق ج بند ۲ ماده ۲.

۵. اتریش و قبرس، ماده ۸؛ ایران و روسیه ماده ۶؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۷؛ ایران و اتریش، ماده ۶.

حمل و نقل منظم عبارت است از خدمتی که به صورت رفت و برگشت منظم و مکرر وسیله حمل و نقل به نحو توافق شده میان مقامات صلاحیتدار دو طرف متعاقد صورت گیرد. در این صورت، دیگر شرایط به صورت دستورالعمل اجرایی با توافق طرفین تنظیم می شود. تغییرات آنها نیز می تواند بر عهده نهاد مشترک یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر مورد توافق طرفین باشد. وجود تعریفی برای حمل و نقل منظم خود نشان می دهد که حمل و نقل می تواند اشکال مختلفی داشته باشد.

۶- مسافرتهاى اتفاقى یا جهانگردى

نخستین موردی که شکلی متفاوت از حمل و نقل منظم مسافر به ذهن می رسد و در یکی از موافقتنامه های مربوط به ایران تعریف شده، مسافرتهاى اتفاقى یا جهانگردى است. این خدمت به صورت «حمل و نقل اشخاص معین با وسایل نقلیه معین در طول تمام مسافرتی که در آن نقاط مبدأ و مقصد در کشور محل ثبت وسیله نقلیه واقع بوده و در طول مسیر یا به هنگام توقف در خارج از کشور مزبور هیچ مسافری به وسیله نقلیه مزبور سوار یا از آن پیاده نشود» تعریف شده است.^۱

۷- مسافرت درىستى

نوع دیگر حمل و نقل، مسافرت درىستى است. این نوع خدمت نیز، که مانند مورد قبل تنها در یکی از موافقتنامه های مربوط به ایران تعریف شده، به حمل و نقلی اطلاق می شود که «گروهی از مسافران را ظرف مدت معینی از سرزمین یکی از طرفین به سرزمین طرف دیگر موافقتنامه برای یک اقامت موقت یا به طور عبوری حمل و نقل نماید»^۲ بازگشت با وسیله نقلیه همان مؤسسه دولتی که از مبدأ آن حرکت نموده صورت گیرد و وسیله نقلیه مزبور در اولین سفر برگشت و همچنین در آخرین سفر خود در مسیر رفت خالی از مسافر باشد.

این تعریف ها در موافقتنامه های مربوط به ایران همگی نوع خاصی از حمل و نقل را مدنظر قرار داده اند. بنابراین در برخی از موافقتنامه های این دسته، محتوای آنها در بخش مربوط به حمل و نقل مسافر مورد توجه قرار نگرفته است که در جای خود به آن اشاره می شود و بهتر است در همان قسمت درج گردد تا کلیت بخش تعریف ها حفظ گردد.

به هر حال، همان طور که مشاهده شد محتوای تعریف های اشاره شده چنان است که مطالبی را در مورد حوزه اجرای موافقتنامه در بر می گیرد. این امر بحث را به سمت موضوع حوزه اجرا هدایت می کند.

گفتار سوم: حوزه اجرا

منظور از حوزه اجرا محدوده سرزمینی است که طرف های متعاقد توافق کرده اند عملیات موردنظر در آن به اجرا درآید.

۱- موارد تحت پوشش

در موافقتنامه های مختلف موارد تحت پوشش حوزه اجرا به اشکال گوناگون و با بیان های متفاوت، به شرح زیر، مشخص شده است:

مفاد این موافقتنامه در مورد حمل و نقل بین المللی کالا... میان... [اسم کشور] و... [اسم کشور] به طور

۱. ایران و بلغارستان، بند ۶ ماده ۲.

۲. ایران و بلغارستان، بند ۵ ماده ۲.

عبوری از طریق هر یک از دو کشور و به مقصد یا از مبدأ کشورهای ثالث به اجرا در خواهد آمد.^۱
یا

... میان هر نقطه در کشورش و هر نقطه خارج از آن سرزمین^۲ میان هر نقطه در کشورش و هر نقطه در
سرزمین کشور دیگر.^۳

به طور عبوری از طریق سرزمینش.^۴

یا

... میان سرزمین‌های طرف‌های متعاهد یا به طور عبوری از طریق سرزمین یکی از آنها.^۵

یا

مواد موافقتنامه حاضر در مورد حمل و نقل مسافران یا کالاهایی اجرا می‌گردد که در آن مبدأ یا مقصد
مسیر حمل و نقل در سرزمین یکی از «طرفین متعاهد» واقع بوده یا حمل و نقل به صورت ترانزیت از
طریق سرزمین «طرف متعاهد دیگر» به ثبت رسیده باشد.^۶

یا

الف - حمل و نقل مسافر و وسایل شخصی مسافر ... بین دو کشور

ب - عبور ترانزیتی وسایل نقلیه مسافربری ... از سرزمین خود...^۷

یا

... حمل و نقل کالا...

الف - از هر نقطه واقع در سرزمین خود به هر نقطه واقع در سرزمین طرف متعاهد دیگر و بالعکس،

ب - به صورت ترانزیت از سرزمین خود.

ج - از مبادی واقع در سرزمین خود به مقصد کشور ثالث و بالعکس مشروط بر کسب موافقت قبلی.^۸

یا

بر طبق مفاد موافقتنامه حاضر حمل و نقل مسافر و کالا بین دو کشور، به صورت ترانزیت از قلمرو
آنها و همچنین از / و به کشورهای ثالث و از طریق جاده‌های مجاز برای حمل و نقل بین‌المللی انجام
خواهد شد.^۹

یا

الف - از هر نقطه موافقت شده واقع در سرزمین «یک طرف متعاهد به هر نقطه موافقت شده واقع در

سرزمین «طرف متعاهد دیگر» یا

ب - به صورت ترانزیت از طریق سرزمین «طرف متعاهد دیگر»^{۱۰}

۱. هند و ایرلند، ماده ۲؛ هند و فلسطین اشغالی، ماده ۸

۲. هند و ایرلند، بند الف ماده ۳؛ هند و اردن، بند الف ماده ۱؛ هند و قبرس، بند الف ماده ۱

۳. هند و فلسطین اشغالی، بند الف ماده ۲

۴. هند و قبرس، بند ب ماده ۱؛ هند و اردن، بند ب ماده ۱؛ هند و ایرلند، بند ب ماده ۳؛ هند و فلسطین اشغالی، بند ب ماده ۳

۵. سوئد و مراکش، ماده ۱؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱؛ سوئیس و تونس، ماده ۱؛ ایران و یمن، ماده ۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران و
اتریش، ماده ۲

۶. ایران و یوگسلاوی، ماده ۱؛ ایران و سوریه، ماده ۱؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱؛ ایران و رومانی، ماده ۱؛ ایران و لهستان، ماده ۱؛ ایران و بلغارستان،
ماده ۱

۷. ایران و سوریه، ماده ۳

۸. ایران و سوریه، ماده ۵

۹. ایران و سوریه، ماده ۲

۱۰. ایران و یونان، ماده ۴؛ ایران و فنلاند، ماده ۴

ج- از/ به کشورهای ثالث.^۱

یا

... بین هر نقطه توافق شده واقع در سرزمین یک طرف متعاهد و هر نقطه توافق شده در سرزمین طرف متعاهد دیگر.^۲

همان طور که مشاهده می شود در موافقتنامه های میان دولت های دیگر برای تعیین حوزه اجرا بیان های گوناگون به صورت «میان ... [اسم دولت] و ... [اسم دولت]»^۳ «میان سرزمین های طرف های متعاهد»^۴ مشاهده می شود. در برخی از موافقتنامه های مربوط به ایران نیز چنین بیانی به صورت «بین سرزمین های طرفین متعاهد»^۵ و «بین دو کشور» وجود دارد.

در تعدادی از موافقتنامه های میان دولت های دیگر بیان بالا به شکلی تفصیلی تر به صورت «میان هر نقطه در کشور خود و هر نقطه در سرزمین کشور دیگر»^۶ آمده است. مقصود از کشور دیگر سرزمین طرف متعاهد مقابل است. در بعضی از موافقتنامه ها این بیان به نحوی است که می تواند تفسیر برانگیز باشد. به این ترتیب که قید شده «میان هر نقطه در کشور خود و هر نقطه در خارج آن»^۷ از آنجا که ممکن است در ماده مربوط به نوع اختیارات و فعالیت متصدی حمل، طرف ها توافق کنند متصدی حمل می تواند بدون اجازه نامه ویژه به حمل و نقل مبادرت کند. احتمال دارد این بیان چنان تفسیر شود که متصدی مزبور حق دارد بدون کسب اجازه نامه ویژه باری را از نقطه ای در سرزمین طرف متعاهد دیگر، برای مقصدی در کشور ثالث یا بر عکس حمل کند.

چنانچه قصد آن باشد که حمل و نقل بین المللی فقط میان سرزمین های طرف های متعاهد مجاز دانسته شود بیان اول مناسب تر است. اما اگر طرف ها قصد داشته باشند حمل و نقل از سرزمین طرف متعاهد دیگر به کشور ثالث را نیز در بر گیرد بیان دوم ضمن کوتاه بودن، مقصود را بر آورده می سازد. به هر حال، در برخی از موافقتنامه ها حمل و نقل مربوط به کشور ثالث به صراحت، به شکل زیر، بیان شده است:

به مقصد یا از مبدأ کشورهای ثالث.^۸

با توجه به قید حمل و نقل «عبوری» که در قسمت دیگری از ماده مربوط ذکر شده مقصود از بیان بالا حمل و نقلی است که «از مبدأ سرزمین طرف متعاهد دیگر به مقصد کشور ثالث یا بر عکس» صورت می گیرد. به طور کلی از آنجا که حمل و نقل میان سرزمین های طرف های متعاهد و حمل و نقل مربوط به کشور ثالث دو نوع متفاوت می باشد بهتر است مانند بسیاری از موافقتنامه ها این دو نوع در دو بند مختلف ذکر شود. در اغلب موافقتنامه های مربوط به ایران نیز که حمل و نقل به کشور ثالث مورد توجه قرار گرفته چنین رویه ای، به شکل زیر، دنبال شده است:

از هر نقطه واقع در سرزمین خود [یک طرف متعاهد] به هر نقطه واقع در سرزمین طرف متعاهد دیگر و بالعکس...

۱. ایران و فنلاند، ماده ۴.

۲. ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۳.

۳. هلند و ایرلند، ماده ۲۷ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۸.

۴. سوئد و مراکش، ماده ۱۹ فنلاند و مراکش، ماده ۱۹ سوئیس و تونس، ماده ۱.

۵. ایران و ایتالیا، ماده ۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران و اتریش، ماده ۲.

۶. فلسطین اشغالی و هلند، بند الف ماده ۲.

۷. هلند و قبرس، ماده ۱؛ هلند و اردن، ماده ۱؛ هلند و ایرلند، ماده ۳.

۸. هلند و ایرلند، ماده ۲۷ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۸.

از مبادی واقع در سرزمین خود به مقصد کشور ثالث^۱.

ماده یا موادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای که حوزه اجراء را مشخص می‌سازند عموماً موضوعات دیگری را نیز در بر می‌گیرند.

۲- موضوعات جنبی

اول- عملیات حمل و نقل

بعضی از موافقتنامه‌ها خود عملیات حمل و نقل را، به شکلهای مختلف، مورد توجه قرار داده‌اند.

مفاد این موافقتنامه به طور برابر در مورد حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده... به اجراء در خواهد آمد.^۲

مفاد این موافقتنامه به طور برابر در مورد حمل و نقل های کالا، که به حساب خود صورت می‌گیرد، قابل اعمال است.^۳

یا

موافقتنامه حاضر در مورد حمل و نقل مسافر و کالاهایی اجرا می‌گردد که^۴...

همان طور که پیش‌تر اشاره شد^۵ این گونه بیان‌ها بیشتر نوع فعالیت را مشخص می‌سازد و نکته‌ای مربوط به حوزه اجراء را روشن نمی‌گرداند. بنابراین، به خاطر ماهیت متفاوت، می‌توان آنها را به صورت ماده مستقلی مربوط به موضوع عملیات حمل و نقل یا بیان زیر در نظر گرفت و بلافاصله بعد از تعریف قرار داد. مواد موافقتنامه حاضر در مورد حمل و نقل [مسافر و] کالا اجرا می‌گردد.

دوم- اختیارات متصدی حمل و نقل و محدودیت‌های آنها

به طور کلی استدلال مربوط به موضوع عملیات حمل و نقل در این جانیز صدق می‌کند. به این مفهوم که اختیارات متصدی حمل و نقل و محدودیت‌های این اختیارات نکته‌ای مربوط به حوزه اجراء، به مفهوم موردنظر در این نوشتار، را روشن نمی‌سازند و به خاطر ماهیت متفاوتی که دارند می‌توان آنها را در چارچوب ماده مستقلی پس از ماده مربوط به حوزه اجرا تنظیم کرد.

به هر حال، بررسی این اختیارات و قیود آنها تمک می‌کند تا ماده پیشنهادی روشن‌تر و منطقی‌تر تنظیم گردد.

الف- اختیارات

در بعضی از مواد مربوط به حوزه اجراء، نوع اختیار و فعالیت متصدی حمل به صورت‌های زیر بیان شده است:

هر یک از طرف‌های متعاقد به هر متصدی حمل مستقر در سرزمین طرف متعاقد دیگر [و دارندۀ

اجازه نامه ملی برای حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده] [طبق قوانین و آیین‌نامه‌های ملی طرف

متعاقد دیگر] اجازه خواهد داد بدون هر گونه اجازه نامه ویژه به حمل و نقل کالا مبادرت ورزد.^۶

متصدیان حمل ... مجازند حمل و نقل مسافر و کالا ... را ... بر عهده گیرند.^۷

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز موضوع به اشکال زیر بیان شده است:

مقررات این موافقتنامه به متصدیان حمل و نقل حق می‌دهد که با استفاده از وسائل نقلیه برای حمل و

۱. ایران و سوریه، ماده ۵؛ ایران و یونان، ماده ۴؛ ایران و فنلاند، ماده ۴.

۲. هلند و ایرلند، ماده ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۸.

۳. هلند و اردن، ماده ۸؛ هلند و قبرس، ماده ۸.

۴. ایران و یوگسلاوی، ماده ۱؛ ایران و روسیه، ماده ۲؛ ایران و سوریه، ماده ۱؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱؛ ایران و لهستان، ماده ۱؛ ایران و رومانی، ماده ۱.

۵. نگاه کنید به بحث مربوط به حمل و نقل به عنوان یک فعالیت اقتصادی مربوط به قیود تعریف متصدی حمل و نقل.

۶. هلند و ایرلند، ماده ۳؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۴؛ هلند و قبرس، ماده ۱؛ هلند و اردن، ماده ۱.

۷. سوئد و مراکش، ماده ۱؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱.

نقل [مسافر و یا] کالا از طریق جاده ... مبادرت ورزند.^۱

یا

هر یک از طرفین متعاهد طبق قوانین، مقررات ملی خود به متصدی حمل و نقل طرف متعاهد دیگر اجازه می‌دهد به ... بپردازد.^۲

یا

متصدیان حمل و نقل [که طبق مقررات و قوانین] یک طرف متعاهد حق دارند وسیله نقلیه خود را [که خالی یا دارای بار است] برای حمل و نقل [کالا] به یکی [از طرق زیر] به طور موقت [به سرزمین طرف متعاهد دیگر وارد کنند].^۳

نقل قولهای بالا نشان می‌دهند اختیارات بیان شده در موافقتنامه‌های مختلف با محدودیت‌هایی نیز همراه است.

ب- محدودیت‌ها

حمل و نقل بین‌المللی

همان‌طور که مشاهده می‌شود در برخی از موافقتنامه‌ها قید شده است که متصدی حمل باید اجازه‌نامه برای «حمل و نقل بین‌المللی» داشته باشد. به سبب آن‌که در جاهای دیگر موافقتنامه، به خصوص ماده مربوط به ممنوعیت حمل و نقل داخلی، مشخص می‌شود که حمل و نقل مورد نظر بین‌المللی است بنابراین درج عبارت مربوط به این موضوع ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد.

مطابقت با قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی

از آنجاکه در تعریف متصدی حمل و نقل قید گردید «طبق قوانین لازم‌الاجرای کشور خود مجاز به حمل و نقل بین‌المللی [مسافر و] کالا از طریق جاده می‌باشد» درج عبارتی که نشان می‌دهد متصدی حمل و نقل طبق قوانین و آیین‌نامه‌های ملی خود، اجازه دارد به حمل و نقل بین‌المللی مبادرت ورزد نیز ضرورت ندارد. به علاوه مقید ساختن هر یک از طرف‌ها در این ماده به این‌که طبق مقررات و قوانین ملی خود، به متصدی حمل طرف دیگر اجازه فعالیت بدهند ضرورت ندارد، زیرا عموماً در موافقتنامه‌ها ماده‌ای وجود دارد که بر رعایت قوانین ملی تأکید می‌ورزد.

معافیت از اجازه‌نامه ویژه

قید «بدون هر گونه اجازه‌نامه ویژه» نیز بیش از آن‌که به اختیارات متصدی حمل مربوط شود به نوع فعالیت یعنی حمل و نقل بر می‌گردد که دولت‌ها بر حسب نیازها و خط‌مشی خود به انجام رساندن کلی یا جزئی آن را منوط به اخذ پروانه می‌کنند و وجه مقابل هر مورد را معاف می‌گردانند. بنابراین در تنظیم ماده پیشنهادی کافی است به ماده یا مواد مربوط به مجوز اشاره شود.

استفاده از وسیله نقلیه

از آنجاکه وجود حالتی که در آن مسافر یا کالا، در چارچوب موافقتنامه مربوط بدون وسیله نقلیه حمل شود، محال است، بنابراین قید «با استفاده از وسیله نقلیه» در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران غیر ضروری است. به همین دلیل تنها در چهار موافقتنامه از سیزده موافقتنامه مربوط به ایران این عبارت ذکر شده است.

۱. ایران و ایتالیا، ماده ۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران و اتریش، ماده ۲.

۲. ایران و سوریه، مواد ۳ و ۵.

۳. ایران و لهستان، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۵؛ ایران و پاکستان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۳؛ ایران و یونان، ماده ۴؛ ایران و فنلاند، ماده ۴.

مقررات موافقتنامه

عبارت «مقررات این موافقتنامه» با توجه به ماده پیشنهادی در مورد موضوع عملیات حمل و نقل ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد. زیرا طبق ماده پیشنهادی اقدام‌های مربوط به حمل و نقل از جمله اجازه متصدی حمل طبق مواد موافقتنامه صورت می‌گیرد.

فعالیت اقتصادی

قید دیگری که در این قسمت در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مشاهده می‌شود آن است که متصدی حمل «در مقابل کرایه یا مزد یا برای خود» حمل و نقل را انجام می‌دهد.^۱ اولاً، این قید مشخصه‌ای از حوزه اجرا را تعیین نمی‌کند و بنابراین ارتباطی به این بخش ندارد. ثانیاً، همان نکاتی که در این مورد در بحث مربوط به تعریف متصدی حمل اشاره شد در این جا نیز صادق است. به طور کلی به خاطر همین دلایل در هیچ یک از موافقتنامه‌های مربوط به ایران، در قسمت حوزه اجرا، قید مزبور مشاهده نشد.

ورود موقت

قید «به طور موقت» رژیم حاکم بر فعالیت متصدی حمل، بر اساس موافقتنامه، را تعیین می‌کند. بنابراین می‌توان آن را یکی از محدودیت‌های فعالیت متصدی حمل و نقل دانست.

ج- متن پیشنهادی

به هر حال، با در نظر گرفتن آنچه گفته شد به طور کلی می‌توان موضوع مورد توجه این قسمت یعنی نوع اختیارات و فعالیت متصدی حمل و نقل را نیز مانند مورد مربوط به موضوع عملیات حمل و نقل در چارچوب ماده مستقلی به صورت زیر تنظیم کرد:

هر یک از طرف‌های متعاقد [بر اساس مقررات این موافقتنامه] به متصدی حمل و نقل طرف متعاقد دیگر اجازه می‌دهد [طبق مواد ... (شماره ماده یا مواد مربوط به مجوز)] برای حمل و نقل [مسافر و] کالا در مقابل کرایه یا مزد یا برای خود وسیله نقلیه خود را خالی یا پر به طور موقت وارد سرزمین آن کند.

جدا از موضوعات جنبی ماده مربوط به حوزه اجرا نیز، در موافقتنامه‌های مختلف، مانند موارد پیشین با قیدهای گوناگون همراه است.

۳- قیود

اول- حمل و نقل بین‌المللی

یکی از قیودی که در برخی از موافقتنامه‌ها درج شده بین‌المللی بودن حمل را با این جمله مدنظر قرار می‌دهد که «مفاد این موافقتنامه در مورد حمل و نقل بین‌المللی ... به اجرا در خواهد آمد».^۲ این قید در واقع مشخص می‌سازد که طرف‌های متعاقد قصد ندارند فعالیت‌هایی را که حمل و نقل داخلی در سرزمین هر یک از دو طرف محسوب می‌شود، مشمول موافقتنامه قرار دهند. با توجه به این که در اکثر قریب به اتفاق موافقتنامه‌های بررسی شده ماده‌ای وجود دارد که به مستثنا بودن حمل و نقل داخلی مربوط می‌شود درج قید یاد شده ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد. اشاره به آن تنها در دو موافقتنامه میان دولت‌های دیگر و در دو موافقتنامه مربوط به ایران^۳ خود دلیل این مدعی است.

۱. هند و ایرلند، ماده ۲؛ هند و فلسطین اشغالی، ماده ۸؛ هند و اردن، ماده ۸.

۲. هند و ایرلند، ماده ۲؛ هند و فلسطین اشغالی، ماده ۸.

۳. ایران و سوریه، ماده ۱؛ ایران و روسیه، ماده ۲.

دوم- حمل و نقل جاده‌ای

قید دیگری که در پاره‌ای از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مشاهده شده حمل و نقل «از طریق جاده» است.^۱ اولاً این قید نوع خاص حمل و نقل را مشخص می‌کند، بنابراین وارد کردن آن در ماده‌ای که به حوزه اجرا مربوط می‌شود نابجاست. ثانیاً از آنجا که این قید در مقدمه بسیاری از موافقتنامه‌ها وارد شده است و یک موافقتنامه کل یک پارچه‌ای را تشکیل می‌دهد، درج آن ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد.

به همین دلیل تنها در تعداد کمی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مشاهده شد. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز از سیزده مورد تنها در پنج موافقتنامه چنین قیدی در ماده مربوط به حوزه اجرا مشاهده شد.^۲ قید مزبور تنها در یک مورد برای تعیین نوع جاده به صورت «جاده‌های بین‌المللی» درج شده است.^۳ این قید در واقع مشخص می‌کند که حمل و نقل در چارچوب موافقتنامه مورد نظر تنها در برخی از جاده‌های واقع در سرزمین دولت‌های متعاهد مجاز است. لذا از این نظر حوزه اجرای عملیات را تعیین می‌کند و درج آن می‌تواند مفید باشد. البته در صورت درج چنین قیدی این نکته که جاده‌های مورد نظر کدام است باید در قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی مشخص شده باشد.

به هر حال، این تنها موردی نیست که احتمال دارد در یک موافقتنامه، حمل و نقل به جاده‌های خاصی محدود شود. همان طور که در بحث عملیات حمل و نقل استثنایی اشاره خواهد شد ممکن است مقامات صلاحیتدار طرف متعاهدی که این نوع عملیات در سرزمین آن انجام می‌شود آن را محدود به مسیرهای خاصی کند. بنابراین می‌توان قید یاد شده را به صورت «جاده‌های مجاز» در نظر گرفت. این قید می‌تواند هم شامل «جاده‌های بین‌المللی» مشخص شده در سرزمین هر یک از طرف‌های متعاهد بشود و هم جاده‌هایی را در بر بگیرد که طرفین به دلایل مختلف برای به انجام رساندن عملیات حمل و نقل تعیین می‌کنند.

سوم- ثبت وسیله نقلیه

قید دیگری که در برخی از موافقتنامه‌ها در چارچوب تعیین حوزه اجرا مورد اشاره قرار گرفته، آن است که وسیله نقلیه در یکی از دولت‌های طرف معاهده به ثبت رسیده باشد.^۴ از آنجا که در قسمت تعریف وسیله حمل و نقل قید می‌شود «در سرزمین یکی از طرف‌های متعاهد به ثبت رسیده باشد» و به علاوه اصولاً خصوصیتی از حوزه اجرا را مشخص نمی‌کند، بلکه یکی از ویژگیهای وسیله نقلیه را تعیین می‌نماید؛ بنابراین شایسته نیست در ماده‌ای درج گردد که هدف آن تعیین حوزه اجرای موافقتنامه حمل و نقل است.

چهارم- کسب موافقت قبلی

در برخی از موافقتنامه‌ها، حمل و نقل به کشور ثالث «مشروط بر کسب موافقت قبلی» شده است.^۵ از آنجا که این قید در واقع حمل و نقل مورد نظر را موکول به کسب اجازه می‌کند و بنابراین ارتباطی به حوزه اجرا ندارد شایسته است همانند برخی دیگر از موافقتنامه‌ها در قسمت مربوط به مجوز مورد توجه قرار گیرد.

پنجم- حمل به کشور ثالث از طریق کشور محل ثبت

در برخی از موافقتنامه‌ها، حمل و نقل از سرزمین طرف متعاهد دیگر به کشور ثالث هنگامی میسر است که

۱. هلند و ایرلند، ماده ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۸؛ ایران و ایتالیا، ماده ۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران و اتریش، ماده ۲.

۲. ایران و ایتالیا، ماده ۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران اتریش، ماده ۲؛ ایران و سوریه، ماده ۱.

۳. ایران و روسیه، ماده ۲.

۴. سوئد و مراکش، ماده ۱؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱؛ سوئیس و تونس، ماده ۱؛ ایران و سوریه، ماده ۱؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱؛ ایران و لهستان، ماده ۱؛ ایران و رومانی، ماده ۱ و بند ۲ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، ماده ۱؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۳.

۵. ایران و سوریه.

وسیله نقلیه در مسیر عادی خود از کشور محل ثبت عبور کند.^۱ برای مثال متصدی ایرانی حمل و نقل تنها هنگامی می‌تواند از سرزمین یونان حمل و نقلی را به کشور ثالث به انجام برساند که در مسیر عادی خود، فرضاً به سوی پاکستان، از ایران بگذرد، یا بر عکس متصدی یونانی حمل و نقل تنها می‌تواند از ایران به سرزمین واقع در غرب کشور خود، برای مثال ایتالیا، حمل و نقل را انجام دهد.

ششم - حمل و نقل عبوری

قید دیگری که در زمینه حوزه اجرا در بسیاری از موافقتنامه‌ها مشاهده می‌شود به حمل و نقل عبوری (ترانزیت) مربوط می‌گردد.^۲ این قید در بسیاری از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز وجود دارد.^۳

همان طور که در بحث بندهای مقدماتی اشاره شد این قید تأکید بر حق ارتفاقی دارد که دولت‌ها با توافق برای یکدیگر قائل می‌شوند. این حق در بندهای مقدماتی نیز مورد اشاره قرار گرفته است. از آنجا که هر معاهده یک کل یک پارچه است، بنابراین اشاره به حق ارتفاق در بندهای مقدماتی ناظر بر همه بخش‌های آن و یکی از مبانی کل توافق میان طرف‌هاست. از این رو اشاره مجدد به آن می‌تواند به عنوان تأکید بیشتر تلقی شود. به هر حال، نظر به این که در مقدمه، طرف‌ها رضایت خود به اعطای چنین حقی را بیان می‌کنند و در قسمت حوزه اجرا، قلمروی مشخص می‌گردد که این حق باید در آن به اجرا درآید، می‌تواند در هر دو قسمت درج گردد. به علاوه همان طور که از ارجاع‌های داده شده می‌توان دریافت این حق در برخی از موافقتنامه‌ها در مواد مختلف مربوط به موضوع‌های گوناگون مورد اشاره قرار گرفته است.^۴

در موافقتنامه‌های میان هلند از یک سو و ایرلند و فلسطین اشغالی از سوی دیگر یک بار این حق را هر یک از طرف‌ها به متصدی حمل طرف دیگر اعطا می‌کند که در واقع حوزه فعالیت متصدی حمل را مشخص می‌سازد. بار دیگر از لحاظ اجرای کل موافقتنامه مشخص می‌شود. همین طرز عمل در موافقتنامه میان ایران و سوریه نیز مشهود است.

از آنجا که ماده ۱ موافقتنامه ایران و سوریه اجرای مفاد سند را مقرر می‌دارد بنابراین شامل اجازه‌ای نیز می‌گردد که هر یک از طرف‌های متعاقد به متصدی حمل و نقل طرف متعاقد دیگر می‌دهد و باز هم به دلیل یکپارچه بودن موافقتنامه بیان کلی می‌تواند مورد خاص را نیز در برگیرد و برای تکرار آن ضرورت غیر قابل اجتناب وجود ندارد.

هفتم - تعیین سرزمین خاص

در برخی از موافقتنامه‌ها قیودی برای مشخص کردن محدوده سرزمینی وجود دارد. برای مثال در موافقتنامه‌های میان هلند از یک طرف و فلسطین اشغالی، اردن، ایرلند و قبرس از طرف دیگر گفته شده که توافق مزبور تنها در مورد سرزمین این کشور در اروپا اجرا می‌شود. چنین شرطی مورد خاص است و از پراکندگی برخی سرزمین‌های تحت اداره این دولت حکایت دارد که قصد تنظیم‌کنندگان موافقتنامه خارج ساختن آنها از دامنه شمول موافقتنامه است.

شکل دیگری از این عمل پیش‌تر در بخش تعریف‌ها مشاهده شد که در چارچوب آن طرف‌های متعاقد

۱. ایران و یونان. ماده ۴؛ ایران و ایتالیا، ماده ۳؛ ایران و اتریش، ماده ۴.

۲. هلند و ایرلند، ماده ۲ و بند ب ماده ۳؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ب ماده ۳؛ و ماده ۹۸ هلند و قبرس بند ب ماده ۱؛ هلند و اردن، بند ب ماده ۱؛ سوئد و مراکش، ماده ۱؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱؛ سوئیس و تونس، ماده ۱.

۳. ایران و ایتالیا، ماده ۱؛ ایران و سوریه، ماده ۱ بند ب ماده ۳ و بند ب ماده ۵؛ ایران و فنلاند، ماده ۲؛ ایران و یونان، ماده ۲؛ ایران و اتریش، ماده ۲؛ ایران و روسیه، ماده ۲؛ ایران و بلغارستان، ماده ۱.

۴. هلند و ایرلند، بند ب ماده ۲ و ماده ۳؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ب ماده ۳ و ماده ۹۸ ایران و سوریه، ماده ۱ و بند ب ماده ۲ و بند ب ماده ۵.

سرزمین حوزه فعالیت موافقتنامه را تعریف کردند. این امر نشان می‌دهد که هر دو مورد در واقع بیان یک مقصود به دو صورت است. بنابراین دولت‌ها می‌توانند بسته به نظر خود یکی از دو طرز عمل را برگزینند.

۴- متن پیشنهادی

به طور کلی با توجه به آنچه گفته شد می‌توان موضوع حوزه اجرا را نیز در چارچوب ماده‌ای مستقل به شکل زیر در نظر گرفت:

طبق مفاد موافقتنامه حاضر حمل و نقل [مسافر و] کالا [بین دو کشور] به صورت عبوری از سرزمین آنها و [همچنین از مبادی واقع در سرزمین طرف متعاقد دیگر به مقصد کشور ثالث و بر عکس] از طریق جاده‌های مجاز صورت می‌گیرد.

عبارت «بدون هر گونه اجازه‌نامه ویژه» در برخی از موافقتنامه‌ها مشخص می‌سازد که طرف‌ها ممکن است موارد خاصی از کل فعالیت حمل و نقل مورد نظر خود را مشمول صدور اجازه‌نامه کنند. البته گاه نیز احتمال دارد عکس این وضع پیش‌بینی شود. این نکته بحث مفصل مجوز و معافیت از آن و دیگر موضوعات وابسته را پیش می‌آورد.

گفتار چهارم: مجوز حمل و نقل

با توجه به بحث مربوط به تعریف مجوز در بخش تعریف‌ها، منظور از مجوز هر سندی است که با هر نامی در موافقتنامه‌های مختلف هدف مورد نظر از مجوز را تأمین می‌کند.

۱- پیش‌بینی مجوز

اول- ضرورت مجوز

در موافقتنامه‌های حمل و نقل عموماً اصل بر این قرار داده می‌شود که عملیات حمل و نقل به مجوز نیاز دارد مگر در موارد خاصی که میان طرف‌ها خلاف آن توافق شده باشد.^۱ در این موافقتنامه‌ها حمل و نقل مورد نظر، جز در موارد پیش‌بینی شده در ماده یا مواد خاص، مشمول صدور مجوز قبلی شناخته شده است. به هر حال، در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر، پیش‌بینی شده «حمل و نقل کالا به نحو اشاره شده در ماده... مشمول صدور قبلی یک مجوز خواهد بود».^۲ در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز این وضع مشاهده می‌شود. به این ترتیب که اکثر موافقتنامه‌های این دسته، عملیات حمل و نقل را، جز موارد خاص پیش‌بینی شده، منوط به اجازه قبلی کرده‌اند.^۳

در میان موافقتنامه‌های مربوط به ایران در یک مورد دیده می‌شود که «متصدی حمل و نقل طرفین متعاقد می‌توانند بدون نیاز به پروانه حمل، نسبت به حمل... اقدام نمایند».^۴ مشابه این وضع در یکی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر، در چارچوب بحث معافیت از مجوز، به صورت زیر مشاهده می‌شود: حمل و نقل کالا... بر اساس شرایط مقرر در این موافقتنامه اجازه داده خواهد شد.^۵

۱. اتریش و قبرس، ماده ۶ و بند ۱ ماده ۷؛ فنلاند و مراکش، مواد ۲ و ۶؛ سوئد و مراکش، مواد ۲ و ۶؛ تونس، بندهای ۱ مواد ۳ و ۴؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۸.

۲. فرانسه و تونس، ماده ۲.

۳. ایران و اتریش، مواد ۲ و ۴؛ ایران و یونان، ماده ۳؛ ایران و فنلاند، ماده ۳؛ ایران و یوگسلاوی، مواد ۳ و ۶؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱ پروتکل اصلاحی؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و ایتالیا، ماده ۳.

۴. اردن و روسیه، بند ۱ ماده ۵.

۵. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۵.

در واقع این شرط مقرر می‌دارد که حمل و نقل سازگار با شرایط موافقتنامه نیاز به مجوز ویژه ندارد. در یک مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران به جای متصدی حمل، وسیله نقلیه مورد توجه قرار گرفته و پیش‌بینی شده که «بایستی اجازه‌نامه‌ای برای ورود یا خروج از سرزمین طرف متعهد دیگر یا عبور به صورت ترانزیت از آن سرزمین داشته باشد»^۱.

بیانی که متصدی حمل و نقل را مورد توجه قرار می‌دهد بر این فرض استوار است که احتمال دارد فعالیت اقتصادی این شخص متضمن زیان یا سود باشد، بنابراین باید مشمول صدور اجازه‌نامه قبلی باشد یا از آن معاف گردد. بیانی که وسیله حمل و نقل را مورد توجه قرار می‌دهد این نکته را در نظر می‌گیرد که متصدی حمل فعالیت خود را با یک وسیله نقلیه به انجام می‌رساند و در زمان اجرای عملیات، مقامات مسئول در درجه نخست با وسیله نقلیه و کارکرد آن رو به رو هستند و سندی که بتواند بلافاصله نشان دهد عملیات در حال انجام شدن طبق موازین صورت می‌گیرد اجازه‌نامه‌ای است که می‌بایست کارکنان وسیله نقلیه همراه خود داشته باشند تا در صورت مطالبه مقامات مسئول ارائه گردد و نظر به اینکه فعالیت را شخص (متصدی حمل و نقل) انجام می‌دهد و وسیله نقلیه تنها ابزار به انجام رساندن این کار است، بهتراست از بیان نخست استفاده شود.

موادی که مسئله لزوم یا عدم لزوم مجوز را مشخص می‌سازند اغلب قیودی نیز به همراه دارند.

دوم- قیود

الف- مطابقت با قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی

یکی از این قیود آن است که اجازه‌نامه باید با قوانین و آیین‌نامه‌های ملی طرف متعاهدی که عملیات حمل و نقل در سرزمین آن صورت می‌گیرد مطابقت داشته باشد^۲ از آنجا که در بخش تعریف اصطلاح «اجازه» قید شده که «بنا به مقررات جاری هر یک از طرف‌های متعاهد مطالبه می‌شود» و قاعدتاً طرفی که عملیات حمل و نقل در سرزمین آن صورت می‌گیرد بنا به مقررات جاری خود مجوزی را مطالبه می‌کند که طبق قوانین و آیین‌نامه‌های آن صادر شده یا با قوانین آن سازگار باشد. بنابراین در صورت وجود چنین تعریفی در موافقتنامه وارد کردن قید اشاره شده در ماده مربوط به مجوز ضرورت ندارد.

ب- حوزه اجرا

قید دیگر به مواردی مربوط می‌شود که حوزه اجرای موافقتنامه را نشان می‌دهد:

- بین سرزمین‌های طرفین متعاهد

- به صورت عبوری (ترانزیت) از طریق سرزمین آنان

- بین سرزمین‌های طرفین متعاهد و قلمرو کشور ثالث و برعکس^۳...

از آنجا که حوزه اجرای موافقتنامه در ماده مربوط مشخص می‌گردد درج آن در این ماده ضرورت ندارد.

ج- غیر قابل انتقال بودن مجوز

در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر قیدی در مورد مجوز، اما نه در چارچوب ماده مربوط به لزوم مجوز، به صورت زیر مطرح گردیده است:

۱. ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۴.

۲. ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱ پروتکل اصلاحی.

۳. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱؛ ایران و ایتالیا، ماده ۳؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و اتریش، ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، شق ب بند ۸ ماده ۶.

مجوز شخصی و غیر قابل انتقال خواهد بود.^۱

نظر به این که قید مزبور خصوصیتی غیر شکلی از مجوز را مشخص می‌سازد بهتر است در چارچوب ماده مربوط که به این خصوصیات می‌پردازد مطرح گردد.

د- خصوصیت وسیله نقلیه

قید یاد شده تنها موردی نیست که در مواد مربوط به مجوز، شرطی درباره این نوع خصوصیات وارد می‌شود. برای مثال در برخی از موافقتنامه‌ها آمده است که «پروانه برای استفاده از یک وسیله یا ترکیبی از وسایل نقلیه معتبر است».^۲ این قید را نیز مانند مورد بالا می‌توان در چارچوب ماده مربوط به خصوصیات غیر شکلی مجوز درج کرد.

ه- نوع مجوز

در برخی از موافقتنامه‌ها شرط شده که مجوز برای یک دوره زمانی مشخص صادر می‌شود و تنها یک سفر (رفت و برگشت، شامل سفر عبوری) را در بر می‌گیرد.^۳ با توجه به آنچه در بخش انواع مجوز، در مورد مجوزهای سفر و زمانی گفته می‌شود^۴ درج این قید ضرورت ندارد و ماده مربوط به انواع مجوز را می‌توان به گونه‌ای تنظیم کرد که نظر طرف‌ها در این خصوص تأمین شود.

و- مدت اعتبار

قید دیگر به مدت اعتبار مجوز صادر شده مربوط می‌شود. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مدت‌های مختلفی مشاهده می‌شود^۵ و می‌توان آن را به شکل زیر در ماده مربوط به خصوصیات مجوز در نظر گرفت: اعتبار مجوز به مدت ... از تاریخ صدور است.

ز- مورد خاص

گاه در موافقتنامه‌ها قیود خاص نیز مشاهده می‌شود. برای مثال در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده که به اتباع دولت‌های امضاکننده، که به عنوان خدمه یک وسیله نقلیه کار می‌کنند، با ارائه سندی که نشان می‌دهد خدمه اجازه مبادرت به حمل و نقل بین‌المللی را دارند، اجازه ورود تا مدت ۳۰ روز داده می‌شود.^۶ به علاوه اضافه شده که آن خدمه نیاز به گذرنامه و روادید ندارند و اسناد معتبر هویت قابل قبول است. هر چند به هر حال خدمه اشاره شده می‌بایست قوانین و مقررات مهاجرت در سرزمین هر یک از طرف‌های متعاقد را رعایت کنند.^۷ این بیان کلاً به واسطه وجود روابط ویژه میان طرف‌های متعاقد است بنابراین تنها برای موارد خاصی که به واسطه وجود چنین روابطی ضرورت آن احساس شود قابل الگوبرداری می‌باشد. البته لازم به یادآوری است که این مورد در صورت لزوم بهتر است در اسناد مربوط به تعیین جزئیات اجرای موافقتنامه قرار گیرد.

سوم- پیشنهاد

به طور کلی با توجه به آنچه گفته شد می‌توان در مورد لزوم یا عدم لزوم مجوز ماده‌ای با عبارت پردازی کلی در دو شق زیر در نظر گرفت.

۱. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۶؛ ایران و اتریش، جمله دوم بند ۲ ماده ۴.

۲. ایران و ایتالیا، جمله آخر ماده ۳؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۷ ماده ۶.

۳. ایران و ایتالیا، جمله آخر ماده ۳ و بند ۲ ماده ۴؛ ایران و اتریش، جمله آخر بند ۱ ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، قسمت آخری شق ب بند ۸ ماده ۶.

۴. نگاه کنید به بحث انواع مجوز.

۵. ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، قسمت آخر شق ب بند ۸ ماده ۶.

۶. برزیل و ونزوئلا، ماده ۸.

۷. همان.

الف - عدم لزوم مجوز

در موردی که اصل بر عدم نیاز به وجود مجوز قرار گیرد شق زیر به کار آید:
بر اساس این موافقتنامه متصدیان حمل و نقل طرفین متعهد می‌توانند بدون نیاز به اجازه‌نامه، جز در موارد پیش‌بینی شده در ماده [مواد] ... به عملیات حمل و نقل مبادرت ورزند.

ب - لزوم مجوز

هنگامی که اصل بر نیاز به وجود مجوز قرار داده شده باشد شق زیر قابل استفاده است:
در کلیه انواع حمل و نقل، جز موارد مذکور در ماده [مواد] ... موافقتنامه حاضر دریافت اجازه‌نامه الزامی است.

هر دو بیان بسته به پوشش کلی موافقتنامه می‌تواند شامل حمل و نقل کالا یا مسافر یا هر دو شود. مطمئناً مجوزی که صادر می‌شود آثاری برای متصدی حمل و نقل دارد.

۲ - سهمیه سالانه

در مواردی که مجوز پیش‌بینی می‌شود در واقع طرف‌ها بر این عقیده‌اند که به این ترتیب منافع آنها بهتر تأمین می‌گردد. بنابراین در برخی از موافقتنامه‌ها مجوز در چارچوب سهمیه‌هایی صادر می‌شود که طرف‌ها برای فعالیت یکدیگر در زمینه حمل و نقل در نظر می‌گیرند.

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر اشاره شده است که مقامات صلاحیتدار کشور محل ثبت وسیله نقلیه مجوزهایی را از جانب طرف متعهد دیگر در محدوده سهمیه سالانه توافق شده صادر می‌کنند.^۱ همان طور که مشاهده می‌گردد موضوع سهمیه با قیود دیگری نیز همراه است.

اول - قیود

الف - مرجع صادر کننده

در جمله‌بندی ماده مربوط به سهمیه علاوه بر خود سهمیه معمولاً صادرکنندگان آنها (مقامات صلاحیتدار کشور محل ثبت وسیله نقلیه) نیز مشخص می‌شود که می‌تواند جدا از موضوع و در چارچوب ماده مربوط به وظایف مقامات صلاحیتدار مجوز ملحوظ گردد.

در یک مورد نیز اشاره شده است که مجوز «در محدوده سهمیه سالانه‌ای که کمیسیون مختلط ... مقرر می‌دارد صادر می‌شود».^۲ این تأکید نیز در واقع مرجع صلاحیتدار تعیین‌کننده سهمیه را مشخص می‌سازد که شایسته است مانند مورد قبل عمل شود.

از آنجا که مجوز بر اساس قوانین و آیین‌نامه‌های یک طرف متعهد به متصدی حمل طرف متعهد دیگر داده می‌شود و متصدی مزبور نمی‌تواند برای هر مورد اخذ مجوز به سرزمین طرف متعهد دیگر مراجعه کند، در برخی از موافقتنامه‌ها، مانند موافقتنامه‌های اشاره شده پیش‌بینی می‌شود که دولت محل ثبت وسیله نقلیه مجوز را از جانب طرفی که می‌بایست عملیات حمل و نقل در سرزمین آن صورت گیرد صادر می‌کند.

ب - رعایت منافع متقابل

به هر حال، نظر به این که سهمیه‌بندی برای حفظ منافع متقابل است طبعاً سهمیه باید مورد توافق طرف‌ها باشد. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران تنها در یک مورد اشاره به منافع متقابل، به صورت زیر مشاهده می‌شود:

۱. فرانسه و تونس، ماده ۴؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۴.

۲. سوئد و مراکش، ماده ۸.

پروانه‌ها بر مبنای سهمیه سالانه که به طور متقابل تعیین می‌گردد صادر خواهد شد.^۱
این بیان ضمن مقرر داشتن ضرورت وجود سهمیه برای صدور مجوز، مسائل مربوط به مقام صادرکننده مجوز و تعیین‌کننده سهمیه را به مباحث مرتبط واگذار می‌کند.

ج- سالانه بودن سهمیه

البته قید سالانه ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد. زیرا می‌توان سهمیه را برای ادوار زمانی بلندتر یا کوتاه‌تر در نظر گرفت و ارتباط مستقیم به موضوع مجوز ندارد. بنابراین بهتر است این قید به نحوی در نظر گرفته شود که بتوان هر مدت زمان دلخواه را برای آن منظور کرد.

د- سهمیه‌های متفاوت

در موافقتنامه مربوط به ایران همچنین آمده است که: «برای هر یک از انواع عملیات حمل و نقل مورد اشاره در بندهای الف (بین دو کشور) و ب (عبوری- ماده ۵ سهمیه جداگانه‌ای تعیین خواهد شد». چنانچه طرف‌های موافقتنامه سهمیه‌های مختلفی را برای عملیات حمل و نقل در حوزه‌های مختلف در نظر داشته باشند این بند می‌تواند به عنوان الگو مورد استفاده قرار گیرد.

دوم- پیشنهاد

با توجه به آنچه گفته شد می‌توان شکل کلی زیر را برای ماده‌ای که صدور مجوز در چارچوب سهمیه را مقرر می‌دارد در نظر گرفت:

- مجوزها بر مبنای سهمیه [سهمیه‌های] مورد توافق صادر خواهد شد،

- سهمیه برای یک دوره ... تعیین می‌شود،

- [برای هر یک از انواع عملیات حمل و نقل مورد اشاره در (بندهای ... ماده ...)] (مواد...) سهمیه جداگانه‌ای تعیین خواهد شد.]

سوم- موارد معاف از سهمیه

به هر حال، در موافقتنامه‌هایی که در آنها برای فعالیت‌های حمل و نقل سهمیه مقرر شده و مجوزها در چارچوب این سهمیه صادر می‌شود برای برخی از فعالیت‌ها توافق می‌گردد که سهمیه کنار گذاشته شود و خارج از محدوده آن مجوز صادر گردد.^۲ در این موارد فعالیت‌های مورد نظر مشخصاً ذکر می‌شود که ممکن است شامل عملیات زیر گردد:

- حمل و نقل جسد انسان با وسایلی که بدان منظور مجهز شده است؛^۳

- جابه‌جا کردن وسایل منزل؛^۴

- حمل و نقل وسایل، اموال و حیوانات به مقصد یا از مبدأ مربوط به رویدادهای نمایشی، موسیقی، سینمایی و ورزشی، سیرکها، نمایشگاه‌ها، یا جشنواره‌ها و به مقصد یا از مبدأ محل ضبط برنامه‌های رادیویی و محل فیلم‌برداری سینمایی یا تلویزیونی؛^۵

- حمل و نقل وسایل نقلیه خسارت دیده.^۶

۱. ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۶.

۲. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۵؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۹؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۹.

۳. فرانسه و تونس، شق الف بند ۱ ماده ۵.

۴. فرانسه و تونس، شق ب بند ۱ ماده ۵؛ سوئیس و تونس، شق ج بند ۲ ماده ۴؛ فنلاند و مراکش، شق ب بند ۱ ماده ۹؛ سوئد و مراکش، شق الف بند ۱ ماده ۹.

۵. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۵؛ سوئیس و تونس، شق ج بند ۲ ماده ۴؛ فنلاند و مراکش، شق ب بند ۱ ماده ۹؛ سوئد و مراکش، شق الف بند ۱ ماده ۹.

۶. فنلاند و مراکش، شق در بند ۱ ماده ۹؛ سوئد و مراکش، شق د بند ۱ ماده ۹؛ فرانسه و تونس، شق در بند ۱ ماده ۵؛ سوئیس و تونس، شق و بند ۲ ماده ۴.

- حمل و نقل وسایل دارای نقص فنی و وسایل نقلیه‌ای که یدک کشیده می‌شوند^۱ (Towing Vehicles) گاه فهرست مزبور با این قید همراه است که مقامات صلاحیتدار می‌توانند آن را اصلاح کنند.^۲ این قید را می‌توان، همانند مورد مرجع تعیین‌کننده سهمیه‌ها، در بخش مربوط به وظایف و اختیارات مراجع صلاحیتدار قرار داد.

در برخی از موافقتنامه‌ها برای تنظیم امور سهمیه‌ها ترتیباتی پیش‌بینی می‌شود.

چهارم - تنظیم امور سهمیه حمل و نقل

در مواردی که سهمیه پیش‌بینی می‌شود لازم است ترتیباتی مقرر گردد که حمل و نقل در این چارچوب نظم و نسق داشته باشد.

الف - موارد مورد نظر

برای تنظیم امور حمل و نقل، از جمله در مورد مراعات توافقیهای مربوط به سهمیه‌ها، در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر به ترتیب زیر اسنادی پیش‌بینی شده است:

به منظور اداره امور سهمیه حمل و نقل کالا، یک صورت وضعیت شامل موارد زیر تنظیم خواهد شد:

- تعداد [شماره نخستین و آخرین] اجازه‌های صادر شده برای سفر

- تعداد سفرهای اجازه داده شده و تعداد سفرهای صورت گرفته

- تعداد [شماره‌های نخستین و آخرین] اجازه‌های زمانی و تعداد سفرهای صورت گرفته.^۳

از آنجا که سفرهای انجام شده یا در چارچوب اجازه سفر یا در چارچوب اجازه زمانی صورت می‌گیرد، بنابراین می‌توان اشاره به تعداد سفرهای انجام شده به نحوی باشد که هر دو را شامل گردد و از تکرار آن در هر مورد اجتناب شود.

ب - متن پیشنهادی

با توجه به آنچه گفته شد می‌توان ماده مربوط به صورت وضعیت را به شکل زیر در نظر گرفت:

صورت وضعیت، شامل موارد زیر، برای اداره امور سهمیه‌های حمل و نقل تنظیم خواهد شد:

- شماره نخستین و آخرین اجازه‌های صادر شده برای سفر

- تعداد سفرهای اجازه داده شده

- شماره نخستین و آخرین اجازه زمانی

- تعداد سفرهای صورت گرفته

به طور کلی این صورت وضعیت و دیگر اسناد مشابه، در کنار انواع مجوزها، برای تنظیم امور حمل و

نقل مورد نظر پیش‌بینی می‌شوند. بنابراین می‌توان قسمتی را در نظر گرفت که این نوع اسناد از جمله صورت وضعیت فوق‌الذکر، به شکل پیشنهادی، مورد اشاره قرار گیرند.

۳ - اثر مجوز

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده مجوزی که صادر می‌شود چه اثری باید داشته باشد.

۱. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۵ سوئیس و تونس، شق ق بند ۲ ماده ۵ فنلاند و مراکش، بند ۳ ماده ۹، سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۹.

۲. فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۹.

۳. سوئد و مراکش، قسمت دوم بند ۵ بخش ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، شق ب بند ۶ ماده ۴ الحاقیه.

اول - حوزه اجرا

در موافقتنامه میان اتریش و قبرس پیش‌بینی شده است مجوز به دارنده آن اجازه می‌دهد در برخی موارد زیر به حمل کالا از طریق جاده مبادرت ورزد:

- میان کشوری که وسیله نقلیه موتوری در آن به ثبت رسیده و کشور دیگر (حمل و نقل دو جانبه)، از طریق کشور دیگر (عبوری).

- میان کشور دیگر و کشور ثالث طبق رویه مشخص شده در ...^۱

آنچه در بالا آمده در واقع به حوزه اجرا و بعضاً عملیات حمل و نقل استثنایی مربوط می‌شود. بنابراین با توجه به ماده مربوط به حوزه اجرا، تنظیم این ماده به صورت بالا شایسته نیست. بلکه می‌توان مقرر داشت که مجوز به دارنده آن اجازه می‌دهد در محدوده مقرر در ماده ... [شماره ماده مربوط به حوزه اجرا] به حمل و نقل بپردازد.

دوم - قبول بار در سفر بازگشت

علاوه بر مورد بالا در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده است که مجوز اجازه می‌دهد که متصدی حمل یا وسیله نقلیه در سفر بازگشت نیز به عملیات حمل و نقل بپردازد.^۲ در یک مورد نیز این قید به صورت زیر با اصل رفتار ملی برابر پیوند داده شده است:

در اجرای مقررات ... [بند ... ماده ...] موافقتنامه، تبعیض میان متصدیان داخلی حمل و متصدیان حمل طرف دیگر در مورد بار کردن بار بازگشت وجود نخواهد داشت.^۳

سوم - متن پیشنهادی

با توجه به آنچه گفته شد می‌توان ماده مربوط به اثر مجوز را به شکل زیر در نظر گرفت:

- مجوز به دارنده آن اجازه می‌دهد طبق ماده ... [مواد ...] (ماده مربوط به حوزه اجرا، ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی) به حمل و نقل مبادرت می‌ورزد.

- در اجرای مقررات موافقتنامه، در مورد مبادرت به عملیات حمل و نقل در سفر بازگشت، میان متصدیان داخلی حمل و متصدیان حمل طرف دیگر تبعیض وجود نخواهد داشت.

به هر حال، در موارد گوناگون و بسته به شرایط و نیازهای طرف‌های متعاقد، ممکن است وجود مجوزهای گوناگون ضروری تشخیص داده شود. این امر مسئله انواع مجوز را مطرح می‌سازد.

۴ - انواع مجوز

اول - موارد مورد نظر

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر دو نوع مجوز، به نحو زیر، مشخص شده است:

- مجوزهای سفر که برای یک یا چند سفر و مدت زمانی که بیش از سه ماه طول نمی‌کشد اعتبار دارند.

- مجوزهای زمانی که برای تعداد نامعینی سفر در یک دوره یک ساله اعتبار دارند.^۴

به علاوه در برخی موارد اشاره شده که در نخستین سال اجرای موافقتنامه، تعداد سفرهای سالانه که متصدیان حمل و نقل یکی از دولت‌ها اجازه دارند در سرزمین دولت دیگر بر عهده گیرند تثبیت خواهد شد

۱. اتریش و قبرس، ماده ۹.

۲. فرانسه و تونس، بند ۳ ماده ۲؛ اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۷؛ سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۷؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و یوگسلاوی، شق الف بند ۸ ماده ۶.

۳. فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۳ الحاقیه.

۴. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۳؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۷.

و هر اجازه زمانی معادل تعداد مشخصی سفر تلقی می‌شود.^۱ تثبیت تعداد سفرها در واقع شکلی از سهمیه‌بندی را منعکس می‌کند. بنابراین به راحتی می‌تواند در قسمت سهمیه‌ها مورد اشاره قرار گیرد. در نظر داشتن تعداد مشخصی سفر برای یک دوره زمانی، با توجه به این‌که در اجازه‌های سفر نیز مدت زمان مشخصی برای تعداد سفرهای مورد نظر پیش‌بینی می‌شود، دو نوع مجوز را یکسان می‌سازد. بنابراین چنانچه دو نوع مجوز مدنظر باشد، شایسته است در مجوز زمانی، تعداد سفرها مشخص نگردد.

دوم - گزارش سفر

در برخی از موافقتنامه‌ها در کنار مجوزها گزارشی، به ترتیب زیر، نیز پیش‌بینی می‌شود:
- در اجرای ماده ۴، اجازه‌های سفر و اجازه‌های زمانی با گزارشی همراه خواهد بود که با اجازه مزبور به مقام صادر کنند بازگردانده خواهد شد.

- گزارش شامل اطلاعات زیر خواهد بود:

شماره ثبت وسیله نقلیه‌ای که به عملیات حمل و نقل مبادرت می‌ورزد؛

ظرفیت حمل و کل وزن هر وسیله نقلیه؛

نقاطی که در آنها قرار است کالا در آنجا بارگیری یا تخلیه شود؛

ماهیت و وزن کالای حمل شده؛ و

مهر گمرک در هنگام ورود و خروج وسیله نقلیه^۲

وجود یا عدم وجود این گزارش تأثیری برای نوع مجوز یا اصولاً بودن یا نبودن آن ندارد. در نتیجه بهتر است از درج آن در این قسمت امتناع شود. به علاوه همان‌طور که جمله‌پردازی بالا نشان می‌دهد گزارش مزبور به تنظیم امور حمل و نقل در چارچوب مجوز مربوط می‌شود بنابراین اصولاً جای مناسب آن در قسمتی است که این گونه اسناد مدنظر قرار می‌گیرند.

سوم - متن پیشنهادی

به طور کلی با توجه به آنچه گفته شد می‌توان شکل کلی زیر را برای ماده مربوط به انواع مجوز در نظر گرفت:

مجوزها بر دو نوع است:

- مجوزهای سفر که برای یک یا چند سفر و مدت زمانی که بیش از ... طول نمی‌کشد اعتبار دارند؛

- مجوزهای زمانی که برای هر تعداد سفر در یک دوره ... اعتبار دارند.

علاوه بر موارد بالا مجوزهای ویژه‌ای نیز عموماً تحت عنوان عملیات حمل و نقل استثنایی یا وزن و

ابعاد غیر عادی وسیله نقلیه پیش‌بینی می‌شود.

۵ - مجوز ویژه (عملیات حمل و نقل استثنایی)

اول - موارد تحت پوشش

در بسیاری از موافقتنامه‌ها میان دولت‌های دیگر ماده‌ای مشاهده گردید که در آن پیش‌بینی شده است «در موردی که وزن یا ابعاد یک وسیله نقلیه یا بار از حدود مجاز در سرزمین طرف دیگر تجاوز کند» وسیله مزبور می‌باید برای انجام دادن فعالیت خود مجوز ویژه داشته باشد.^۳ نظیر همین بیان را می‌توان در

۱. سوئد و مراکش، بند ۲ بخش دوم الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۳ ماده ۳ الحاقیه.

۲. سوئد و مراکش، بند ۱ بخش دوم الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۳ الحاقیه.

۳. هلند و ایرلند، ماده ۵ و بند ۲ الحاقیه؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۵ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، ماده ۹؛ هلند و اسرائیل، ماده ۷؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۳؛

موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز مشاهده کرد.^۱ تنها تفاوت آن است که در موافقتنامه‌های مربوط به ایران به جای بار به فشار محور وسیله نقلیه اشاره می‌شود،^۲ یا اصولاً فقط به وزن و ابعاد وسیله نقلیه اشاره شده است.^۳ تنها در یک مورد بیان موافقتنامه مربوط به ایران با بیان موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر نزدیک است، به این صورت که «چنانچه وزن و ابعاد وسیله نقلیه با بار یا بدون بار»^۴.

در موارد بالا وزن و ابعاد غیر عادی معمولاً به وسیله نقلیه مربوط می‌شود، فقط در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر وزن و ابعاد غیر عادی کالا نیز، البته نه در چارچوب حمل و نقل استثنایی بلکه در چارچوب معافیت از مجوز معمول، مورد توجه قرار گرفته است، که در بحث معافیت بدان خواهیم پرداخت هر چند جای این قید در ماده مربوط به حمل و نقل استثنایی است.

دوم- قیود

مانند دیگر موارد در مورد عملیات حمل و نقل استثنایی نیز قیودی در کنار شرط اصلی مطرح می‌شود.

الف - صادر کننده

یکی از قیدهایی که هم در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و هم در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده می‌شود آن است که مجوز ویژه را مقامات صلاحیتدار طرفی صادر می‌کند که عملیات در سرزمین آن صورت می‌گیرد.^۵ نظر به این که قید اشاره شده یکی از وظایف مقامات صلاحیتدار را مشخص می‌سازد، می‌تواند در ماده مربوط به این موضوع مورد اشاره قرار گیرد. در این صورت اشاره به این امر در ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی ضرورت ندارد.

ب - مقام صلاحیتدار

در برخی از موافقتنامه‌ها مقامات صلاحیتدار از لحاظ عملیات حمل و نقل استثنایی مشخص شده است.^۶ از آنجا که خصوصیتی از مجوز ویژه را مشخص نمی‌سازد بهتر است در قسمتی منظور گردد که مقام صلاحیتدار تعیین می‌شود.

ج- مبادله مقررات مربوط به صدور مجوز ویژه

قید دیگری که به وظایف مقامات صلاحیتدار مربوط می‌شود آن است که مقامات مزبور مقررات مربوط به وزن و ابعاد، مجری در دو کشور، را مبادله خواهند کرد.^۷ بحث قبلی در مورد اخیر نیز صدق می‌کند، یعنی می‌توان این قید را نیز در ماده‌ای وارد کرد که وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار مشخص می‌شود.

د- محدودیت مسیر

یکی دیگر از قیود که در هر دو دسته از موافقتنامه‌های مورد بررسی در این نوشتار آمده آن است که

فنلاند و مراکش. ماده ۱۳؛ هلند و قبرس، ماده ۷؛ هلند و اردن، ماده ۷.

۱. ایران و ایتالیا، ماده ۵؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند اول ماده ۸؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و سوئیس، ماده ۹.

۲. ایران و ایتالیا، ماده ۵؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۷.

۳. ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و سوریه، ماده ۹.

۴. ایران و یوگسلاوی، بند اول ماده ۸.

۵. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۵ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، ماده ۹؛ هلند و اسرائیل، ماده ۷؛ هلند و قبرس، ماده ۷؛ هلند و اردن، ماده ۷؛ هلند و ایرلند، ماده ۶؛ ایران و ایتالیا، ماده ۵؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و یوگسلاوی، بند اول ماده ۸؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و سوریه، ماده ۹.

۶. هلند و ایرلند، بند ۳ الحاقیه.

۷. سوئد و مراکش جمله اول بند ۴ بخش ۳ الحاقیه.

صادرکننده مجوز می تواند عملیات وسیله نقلیه را به مسیری خاص محدود کند.^۱ نظر به این که عملیات حمل و نقل وسایل نقلیه ای که وزن و ابعاد یا بار آن از حدود مجاز در سرزمین یک طرف متعاقد تجاوز می کند اصولاً متضمن خطرهایی برای شبکه ارتباطی و ایمنی حمل و نقل است و موارد خاص تنها به این دلیل اجازه داده می شود که تأمین نیاز مورد نظر حائز چنان اهمیتی است که قبول خطرهای احتمالی را توجیه می کند. بنابراین منطقی است به چنین عملیاتی تا آن حد اجازه داده شود که برای تأمین نیاز مورد نظر ضرورت دارد. محدود ساختن اجرای عملیات یاد شده به مسیرهای خاص نیز به همین دلیل است.

به هر حال محدود کردن عملیات حمل و نقل استثنایی به مسیرهای خاص در واقع نوعی تعیین حوزه جغرافیایی اجرای آن عملیات است. لذا احتمال دارد این فکر پیش آید که در ماده مربوط به تعیین حوزه اجرا نیز می توان به آن اشاره کرد. نظر به این که تعیین مسیر مشخص به واسطه ماهیت عملیات خاصی است که صورت می گیرد وارد کردن قید مورد بحث در ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی، سردرگمی کمتری در مورد شرایط چنین عملیاتی به وجود می آورد.

هـ- تقاضای مجوز

قید دیگر که در برخی از موافقتنامه های میان دولت های دیگر مشاهده می شود آن است که پیش از صورت گرفتن عملیات حمل و نقل یک اطلاعیه هفت روزه همراه با یک نسخه تقاضای مجوز به مقامات صلاحیتدار ذی ربط داده خواهد شد.^۲ در حقیقت این قید به تقاضای مجوز برای عملیات حمل و نقل استثنایی مربوط می شود بنابراین شایسته است در قسمت مربوط به تقاضای مجوز مورد توجه قرار گیرد. در این صورت اشاره به ماده مربوط به تقاضای مجوز ضرورت دارد.

و- کالای خطرناک

در یکی از موافقتنامه های مربوط به ایران عملیات حمل و نقل استثنایی همچنین شامل حمل و نقل کالاهای خطرناک شده است.^۳ یکی از مصادیق این کالاها «اسلحه، مهمات، تجهیزات نظامی و مواد منفجره» است که در موافقتنامه میان ایران و سوریه در کنار سایر مواد خطرناک، البته خارج از چارچوب ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی مورد اشاره قرار گرفته است. به هر حال، همان طور که مشهود است این نوع عملیات استثنای حمل و نقل عادی است، بنابراین می تواند به راحتی در بند مستثلی در ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی درج گردد.

ز- رفتار ملی برابر

قیدی که در یکی از موافقتنامه های میان دولت های دیگر، البته در چارچوب رعایت قوانین ملی و برخی از موافقتنامه های مربوط به ایران مشاهده شد آن است که طرفین توافق می کنند در مورد وزن و ابعاد وسایل نقلیه طرف متعاقد دیگر شرایط محدودتری نسبت به وسایل نقلیه خود قائل نشوند.^۴ این قید در واقع بازتاب توجه به اصل رفتار ملی برابر بر اساس موازین حقوق بین الملل است که در مقدمه نوشتار حاضر بدان اشاره شده و به تنهایی دامنه عملیات را به حمل و نقل استثنایی محدود می کند. اما هنگامی که اضافه

۱. فرانسه و تونس، ماده ۹؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۵؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۷؛ هلند و ایرلند، بند ۲ الحاقیه؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۳؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۳؛ ایران و ایتالیا، ماده ۵؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۵؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۷.

۲. هلند و ایرلند بند ۳ الحاقیه.

۳. ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۷.

۴. ایران و یونان، بند ۱ ماده ۵؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۹؛ ایران و سوریه، ماده ۲۰؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و بلغارستان، بند ۳ الحاقیه؛ ایران و رومانی، بند ۵ الحاقیه؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۵.

شود «وسایل نقلیه هر یک از طرف های متعاقد موظفند که هنگام ورود به سرزمین طرف متعاقد دیگر وزن و ابعاد خود را با قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر تطبیق دهند»^۱ عملیات حمل و نقل غیراستثنایی را نیز در بر می گیرد. به هر حال، جمله اخیر تنها جنبه تأکیدی دارد و با توجه به این که ماده ای از موافقتنامه بر لزوم رعایت قوانین و آیین نامه های ملی را مقرر می دارد درج آن ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد.

ح- عملیات حمل و نقل به کشور ثالث

چنانچه در ماده مربوط به حوزه اجرا اجازه کلی برای انجام دادن عملیات حمل و نقل از سرزمین طرف متعاقد مقابل به کشور ثالث داده نشده باشد می توان مانند تعدادی از موافقتنامه های میان دولت های دیگر^۲ و موافقتنامه میان ایران و یوگسلاوی آن را مشمول اجازه نامه ویژه قرار داد^۳.

ط- دیگر قیود

وارد کردن برخی قیود مانند «وسیله نقلیه جاده ای»^۴ «وسیله نقلیه ثبت شده» در قلمرو یکی از طرف های متعاقد^۵ با توجه به تعریفی که از وسیله نقلیه به دست داده می شود ضرورت ندارد.

سوم- متن پیشنهادی

با توجه به آنچه بحث شد می توان شکل زیر را برای ماده مربوط به عملیات حمل و نقل استثنایی در نظر گرفت:

- چنانچه ابعاد، وزن [فشار محور] وسیله نقلیه [یا بار یا بدون بار] از حداکثر مجاز در قلمرو طرفین متعاقد تجاوز کند همچنین برای حمل کالاهای خطرناک مانند اسلحه، مهمات، تجهیزات نظامی، مواد منفجره، مواد سمی و

- اجازه نامه ویژه با رعایت مفاد مواد [ماده مربوط به حوزه اجرا، ماده مربوط به مقامات صلاحیتدار، ماده مربوط به تقاضای مجوز] برای به انجام رساندن این نوع عملیات ضروری است. [در مورد وزن و ابعاد وسیله نقلیه، هر یک از طرف ها موافقت می کنند که وسیله نقلیه طرف متعاقد دیگر را تحت شرایط محدودتری نسبت به وسیله نقلیه خود قرار ندهند].

- [عملیات حمل و نقل به مقصد یا از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر به مقصد کشور ثالث می تواند با مجوز ویژه صورت پذیرد].

به هر حال، صدور هر کدام از این تقاضاها مستلزم تقاضای طرف ذی نفع است. این امر بحث تقاضای مجوز را مطرح می سازد.

۶- تقاضای مجوز

همان طور که ماده مربوط به اثر مجوز نشان می دهد، شخصی که از مجوز نفع می برد متصدی حمل می باشد. بنابراین طبیعی است که از خود او خواسته شود که تقاضای مجوز را ارائه دهد.

اول- طرز عمل

در این مورد در موافقتنامه های میان دولت های دیگر پیش بینی شده است:

۱. ایران و بلغارستان، بند ۳ الحاقیه؛ ایران و رومانی، جمله دوم بند ۵ الحاقیه.

۲- فرانسه و تونس، ماده ۸ فلاندر و مراکش، ماده ۱۲؛ سوئیس و تونس، ماده ۷.

۳. ایران و یوگسلاوی، ماده ۹.

۴. ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۸.

۵. ایران و یوگسلاوی، بند اول ماده ۸؛ ایران و سوریه، ماده ۲۰؛ ایران و یونان بند ۱ ماده ۵؛ ایران و پاکستان بند ۱ ماده ۸؛ ایران و روسیه بند ۱ ماده ۷؛ ایران و بلغارستان، بند ۳ الحاقیه؛ ایران و رومانی.

تقاضای مجوز برای حمل و نقل مسافر را ... متصدی حمل به مقامات صلاحیتدار کشور محل ثبت [وسیله نقلیه] تسلیم خواهد کرد که آنها را برای جلب موافقت طرف متعاقد دیگر برای مقامات صلاحیتدار آن ارسال خواهد داشت.

در زمینه حمل و نقل کالا نیز به طور کلی گفته شده است که تقاضا باید به مقامات صلاحیتدار دو دولت تسلیم شود.^۱ این بیان روشن نمی‌کند که تقاضا به چه ترتیب باید به مقامات دو دولت تسلیم شود، در حالی که در بیان نخست جریان عمل روشن است. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران پیش‌بینی شده که متصدی حمل از مقامات صلاحیتدار طرف متعاهدی که وسیله نقلیه در سرزمین آن به ثبت رسیده^۲ یا مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر^۳ تقاضای مجوز می‌کند.

در حالت نخست، بسته به این که با توجه به تعریف وسیله نقلیه، کشور محل ثبت وسیله نقلیه در سرزمین کدام یک از طرف‌های متعاقد باشد، ظاهراً متصدی حمل می‌تواند از دولت متبوع خود یا دولت دیگر طرف متعاقد تقاضای مجوز کند. اما در حالت دوم تنها از مقام صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر چنین تقاضایی به عمل می‌آید. از آنجا که طرف‌ها صدور مجوز را برای حفظ منافع خود پیش‌بینی می‌کنند بنابراین طبیعی است که تقاضا از دولتی بشود که در سرزمین آن عملیات حمل و نقل صورت می‌گیرد. یعنی یک متصدی حمل برای عملیاتی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر انجام می‌دهد از خود آن دولت مجوز اخذ کند. در این جا نیز روشن نیست رابطه میان آنها چگونه برقرار می‌شود. اگر در موافقتنامه پیش‌بینی شده باشد که متصدی حمل نماینده‌ای در سرزمین طرف متعاقد دیگر داشته باشد آن نماینده می‌تواند مستقیم به مقامات صلاحیتدار دولتی که عملیات حمل و نقل در سرزمین آن انجام می‌پذیرد مراجعه کند. در این صورت باید، به صورت زیر، قید شود که تقاضا از طریق نماینده به عمل می‌آید:

متصدی حمل و نقل از طریق نماینده مذکور در ماده ... از مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر کتباً تقاضای مجوز می‌کند.

چنانچه نماینده متصدی حمل پیش‌بینی نشده باشد می‌توان، مانند موردی که پیش‌تر اشاره شد، پیش‌بینی کرد که متصدی حمل، تقاضا را از طریق مقامات صلاحیتدار کشور خود به مقامات کشور صادرکننده تسلیم کند یا مقامات کشور متصدی حمل، خود از طرف مقامات کشور دیگر اقدام نمایند. البته شق اخیر از نظر سهولت کار مرجح است. به هر حال، موضوع در بحث مربوط به صادرکننده مجوز بیشتر بررسی خواهد شد.

دوم - شکل مجوز

علاوه بر آنچه گفته شد در پاره‌ای از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر شکل تقاضای مجوز مورد توجه قرار گرفته است:

تقاضای مجوز ... می‌بایست دست‌کم ۳۰ روز پیش از تاریخی که قرار است سفر صورت گیرد برای مقامات صلاحیتدار فرستاده شود.

تقاضا باید حاوی اطلاعات زیر باشد:

- نام و نشانی ترتیب‌دهنده سفر،

۱. جمله دوم بند ۵ الحاقیه؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۵ سوئد و مراکش، بند ۴ بخش ۱ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۵ ماده ۴ الحاقیه.

۲. ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۶

۳. ایران و رومانی، جمله اول بند ۱ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، جمله اول بند ۱ الحاقیه.

- نام و نشانی متصدی حمل،
- شماره (شماره‌های) ثبت وسیله (وسایل) نقلیه‌ای که می‌بایست مورد استفاده قرار گیرد،
- تاریخ و مرز نقطه عبور، ورود یا ترک سرزمین، همین طور بخش‌هایی از مسیر که قرار است پر یا خالی باشد.

- شمار مسافرانی که می‌بایست حمل شوند،

- مسیر سفر.

این تقاضا نیز بخشی از امور مربوط به حمل و نقل را نظم می‌بخشد. بنابراین شایسته است در قسمتی که به این اسناد اشاره می‌گردد وارد شود. به هر حال، مجوز به هر طریق و از هر مقامی تقاضا شود مقامی باید آن را صادر کند. این امر بحث مرجع صادرکننده مجوز را پیش می‌کشد.

۷- صادرکننده مجوز

اول- مرجع صادرکننده

در موافقتنامه‌های گوناگون میان دولت‌های دیگر اشاره شده است که مجوز را مقام صلاحیتدار مورد توافق طرفین صادر می‌کند.^۱ از آن‌جا که در واقع در این موارد یکی از وظایف مقامات صلاحیتدار مشخص می‌شود بیان جداگانه آن ضرورت غیرقابل اجتناب ندارد و می‌توان آن را در چارچوب ماده‌ای که وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار در آن مشخص می‌شود مدنظر قرار داد.

دوم- قیود

همراه با پیش‌بینی مراجع صادرکننده، قید و شرط‌هایی مانند دیگر موارد وجود دارد.

الف- ارسال برای مقامات طرف مقابل

در برخی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده که مقام صادرکننده نسخه‌هایی از مجوز را برای مقامات طرف متعاقد دیگر ارسال خواهد داشت.^۲ این کار بر مبنای اصل معامله به مثل صورت می‌گیرد. در یک مورد نیز پیش‌بینی شده که نحوه صدور و بیدار مجوزها طبق توافق مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد تعیین می‌گردد.^۳ چنانچه در موافقتنامه‌ای وظایف مقامات صلاحیتدار به روشنی قید نشده باشد این بیان می‌تواند استفاده شود. اما بهتر است وظایف مقامات صلاحیتدار از جمله در مورد صدور مجوز روشن باشد. در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران این وظیفه مشخصاً بر عهده کمیسیون مشترک گذاشته شده است در هر صورت این قیده‌ها نیز یکی از وظایف مقامات صلاحیتدار را مشخص می‌سازد. بنابراین مانند مورد قبل می‌توان آن را در چارچوب ماده مربوط به وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار قرار داد.

ب- صدور مجوز

مورد دیگر آن است که پیش‌بینی شده مقامات صلاحیتدار مجوز را مجانی صادر می‌کنند.^۴ این قید نیز کیفیت اجرای وظیفه مقامات صلاحیتدار را مشخص می‌کند. بنابراین مانند موارد قبل می‌توان آن را در چارچوب ماده مربوط به این موضوع قرار داد. به موجب قید دیگر پیش‌بینی می‌شود مقامات صلاحیتدار می‌توانند

۱. فنلاند و مراکش، جمله اول بند ۱ ماده ۱۴ و بند ۳ ماده ۲ الحاقیه؛ سوئد و مراکش، بند ۱ الحاقیه؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۱ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱۰.

۲. فنلاند و مراکش، بند ۳ ماده ۲ الحاقیه؛ سوئد و مراکش، بند ۱ الحاقیه؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۱ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، جمله دوم بند ۱ الحاقیه؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۵ ماده ۶.

۳. ایران و روسیه، ماده ۸.

۴. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱۰؛ فنلاند و مراکش، جمله اول بند ۱ ماده ۱۴.

متصدی حمل را موظف گردانند برای هر سفر که انجام می‌دهد گزارشی تنظیم کند.^۱ این قید نیز اختیار مقام صلاحیتدار را مشخص می‌کند و شایسته است در قسمت مربوط به این موضوع در نظر گرفته شود.

ج- رعایت اصل معامله به مثل

قید دیگر آن است که مقامات صلاحیتدار مجوزها را بر مبنای معامله به مثل صادر می‌کنند.^۲ این قید مبنایی را نشان می‌دهد که مقامات صلاحیتدار وظیفه خود در مورد مجوز را بر آن اساس به انجام می‌رسانند و می‌توان آن را در همان بخش وظایف و اختیارات منظور کرد. البته چنانچه این قید بدون اشاره به مقامات صلاحیتدار بیان شود می‌توان آن را در قسمت پیش‌بینی مجوز به عنوان مبنای این اقدام به صورت زیر وارد کرد:

مجوز بر مبنای معامله به مثل صادر خواهد شد.

د- تسلیم مجوز به متصدی حمل

در موردی دیگر پیش‌بینی شده است که مقام صلاحیتدار هر دولت مجوز صادر شده را به متصدی حمل و نقل آن دولت تسلیم می‌کند.^۳ این قید نیز وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار را نشان می‌دهد. بنابراین می‌توان مانند موارد بالا عمل کرد.

ه- شماره و مهر خوردن مجوز

یکی دیگر از قیود نشان‌دهنده وظایف مقامات صلاحیتدار این بیان است که «مقام صادرکننده اجازه‌نامه‌ها» را شماره و مهر خواهد کرد.

و- مبادله مجوزهای خالی

همچنین در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده که مقامات صلاحیتدار مجوزهای خالی لازم را تهیه می‌کنند^۴ و برای یکدیگر می‌فرستند.^۵ به علاوه گفته شده که این مجوزها بدون هزینه مبادله می‌شوند.

ز- عودت مجوز

مورد یگر، مانند ارائه گزارش برای هر سفر انجام شده که در بحث انواع مجوز بدان اشاره شد، آن است که متصدی حمل و نقل موظف می‌شود مجوز را در دوره معین شده به مقام صادرکننده عودت دهد.^۶

ح- خصوصیات مجوز

در یکی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر قیدهایی در کنار بیان مربوط به صادرکننده مجوز مشاهده شد که به خود مجوز مربوط می‌شوند بنابراین می‌توان آنها را نیز در چارچوب پیش‌بینی مجوز در نظر گرفت. این قیود عبارتند از: «مجوزها به ترتیب شماره می‌شوند»، «برای دو سال اعتبار دارند»، «و می‌توان برای همان مدت تمدید کرد».^۷

ط - نگاهداری مجوز در وسیله نقلیه

قید دیگری که در برخی از موافقتنامه‌ها مشاهده شده آن است که مجوز باید همراه وسیله نقلیه باشد و در

۱. فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱۰؛ فنلاند و مراکش، جمله اول بند ۱ ماده ۱۴.

۲. سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۴ ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۵ ماده ۶؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۵.

۳. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۵.

۴. فرانسه و تونس، جمله دوم ماده ۶.

۵. اتریش و قبرس، بند ۴ ماده ۷؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲؛ الحاقیه، سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۱۰؛ سوئیس و تونس، بند الحاقیه.

۶. سوئد و مراکش، بند ۳ بخش ۳ الحاقیه؛ بند ۳ ماده ۴ الحاقیه.

۷. برزیل و ونزوئلا، تبصره ماده ۷.

صورت تقاضای مقامات نظارت‌کننده ارائه گردد.^۱ این قید را می‌توان در قسمت بررسی مدارک در نظر گرفت. زیرا اختصاصیتی مربوط به مقام صلاحیتدار صادرکننده را نشان نمی‌دهد.

به هر حال، بسیاری از این قیدها به جزئیات اجرا مربوط می‌شوند. بنابراین می‌توان آنها را در اسنادی وارد کرد که چنین جزئیاتی را مشخص می‌کنند. مجوزهایی که صادر می‌شوند شکلی مشخص دارند. از همین رو در برخی از موافقتنامه‌ها ماده یا موادی به این موضوع اختصاص می‌یابد.

۸- شکل مجوز

اول- بیان پیشنهادی موضوع

در تعدادی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر که شکل مجوز مورد توجه قرار گرفته است عموماً گفته شده مقامات صلاحیتدار در مورد شکل آن توافق می‌کنند.^۲ از آنجا که این بیان نیز یکی از وظایف مقامات صلاحیتدار را نشان می‌دهد شایسته است در قسمت مربوط به وظایف و اختیارات آنان به صورت «در مورد شکل نمونه مجوز توافق می‌کنند» درج گردد. به هر حال، چنانچه تنظیم جمله‌ای برای اشاره به شکل مجوز ضروری تشخیص داده شود می‌توان از شکل زیر استفاده کرد:

نمونه مجوز با توافق طرف‌ها تعیین می‌شود.

دوم- قیود

الف- نقش مقامات صلاحیتدار

مشابه مورد بالا قیدی است که مقرر می‌دارد تعداد مجوزها با توافق مقامات صلاحیتدار تعیین می‌شود.^۳ ضمن آنکه می‌توان این قید را در چارچوب وظایف و اختیارات مطرح ساخت، نظر به این که جزییات اجرای وظیفه را مشخص می‌کند، بهتر است در اسنادی وارد شود که به این جزییات می‌پردازد.

ب- زبان مجوز

قید دیگر که در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مشاهده شده آن است که مجوز به زبان طرف‌های متعاقد به چاپ می‌رسد.^۴ از آنجا که این بیان اختصاصیتی شکلی از مجوز را مشخص می‌کند می‌توان آن را در کنار دیگر خصوصیات در ماده مربوط به شکل مجوز جای داد. از جانب دیگر نظر به این که از جمله نکاتی است که به جزییات اجرایی مربوط می‌شود بهتر است در چارچوب اسنادی قرار گیرد که به این جزئیات می‌پردازند.

ج- جزئیات شکلی

قید دیگری که به جزئیات شکلی مربوط می‌شود مورد زیر است:

در سمت چپ بالای اجازه‌نامه حرف ... [حروف اول اسم دولت مربوط] برای اجازه‌نامه‌های معتبر در سرزمین ... [نام دولت مربوط] و حروف ... [حرف اول اسم دولت دوم] برای اجازه‌نامه‌های معتبر در سرزمین ... [دولت دوم] قرار خواهد داشت.^۵

۱. ایران و بلغارستان، جمله دوم بند ۱ الحاقیه؛ ایران و رومانی، جمله سوم بند ۱ الحاقیه.

۲. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱؛ اتریش و قبرس، بند ۳ ماده ۷؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۱۰ و بند ۱ ماده ۱۰ و بند ۱ بخش الحاقیه.

۳. اتریش و قبرس، بند ۳ ماده ۷.

۴. فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۱۰.

۵. سوئد و مراکش، بند ۲ بخش ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۴ الحاقیه.

در این مورد نیز می‌توان کلاً مانند مورد قبل عمل کرد.

علاوه بر آن چه گفته شد در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر اظهارنامه‌هایی برای حمل و نقل مسافر پیش‌بینی گردیده که شکل آن نیز به شکل زیر مشخص گشته است:

اظهارنامه پیش‌بینی شده در بند ... ماده ... می‌بایست شامل اطلاعات زیر باشد:

- نام و نشانی ترتیب‌دهنده سفر،
- نام و نشانی متصدی حمل و نقل،
- شماره (شماره‌های) ثبت وسیله (وسایل) نقلیه مورد استفاده.
- تعداد مسافران،
- تاریخ سفر،
- مسیر سفر.^۱

این مورد مشابه شکل تقاضای مجوز است که پیش‌تر مورد بحث قرار گرفت، با این تفاوت که فقط در مورد مسافر است. در بخش انواع مجوز نیز نمونه‌ای از آن به صورت گزارشی که همراه با مجوز به مقامات صلاحیتدار عودت داده می‌شود مورد اشاره قرار گرفت. بنابراین می‌توان به همان ترتیبی عمل کرد که در بخش مزبور پیشنهاد شده است.

۹- معافیت از مجوز

همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، مجوز برای تأمین و حفظ منافع طرف‌های متعاقد پیش‌بینی می‌شود اما در پاره‌ای موارد به واسطه خصوصیت روابط میان دو طرف یا ماهیت فعالیتی که صورت می‌گیرد لازم تشخیص داده می‌شود که از لزوم مجوز برای برخی عملیات حمل و نقل صرف‌نظر شود. این امر موارد معاف از مجوز را مطرح می‌سازد.

اول - پیش‌بینی معافیت

در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر در موارد مختلف، به صورت‌های زیر، پیش‌بینی شده است که عملیات حمل و نقل مورد نظر از مجوز معاف می‌باشد:

موارد زیر از اجازه معاف خواهد بود.^۲

یا

یک متصدی حمل یک طرف متعاقد اجازه داشت که یک وسیله نقلیه مسافری را در سرزمین طرف متعاقد دیگر برای عملیات حمل و نقل بین‌المللی مسافر، بدون آن‌که لازم باشد برای این منظور طبق قوانین طرف متعاقد دیگر اجازه‌نامه بگیرد، در موارد زیر مورد استفاده قرار دهد.^۳

یا

در موارد زیر حمل و نقل مسافر مجوز لازم نخواهد داشت.^۴

در برخی از موافقتنامه‌ها این قید اضافه شده است که فقط یک اظهارنامه، که در قسمت شکل مجوز به آن

۱. سوئد و مراکش، بند ۲ بخش ۱ الحاقیه؛ فلاندر و مراکش، بند ۴ ماده ۲ الحاقیه.

۲. سوئیس و تونس بند ۲ ماده ۴.

۳. اتریش و قبرس بند مقدماتی ماده ۵.

۴. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۳؛ ایران و لهستان، بند ۱ ماده ۳؛ ایران و چکسلواکی، بند ۱ ماده ۳؛ ایران و رومانی، بند ۱

ماده ۳؛ ایران و بلغارستان، بند ۱ ماده ۳.

اشاره شد، لازم است.^۱

به طور کلی همه موارد بالا، حتی بیان اول که به ظاهر کلی می نماید، به حمل و نقل مسافر مربوط می گردد. در مورد حمل و نقل کالا نیز بیان های مشابهی یافت می شود. برای مثال:

هیچ یک از مجوزهای ماده ... این موافقتنامه برای موارد زیر لازم نخواهد بود.^۲

به هر حال می توان ماده ای را به شکل زیر در نظر گرفت که معافیت از مجوز را به شکل زیر اعلام کند: عملیات حمل و نقل موضوع این موافقتنامه در موارد زیر نیاز به مجوز نخواهد داشت.

دوم - موارد معاف از مجوز

به دنبال بیان کلی، در موافقتنامه های مختلف میان دولت های دیگر موارد گوناگون معاف از مجوز یک به یک بر شمرده شده است. در مجموع می توان سه دسته معافیت را در موافقتنامه ها مشاهده کرد: معافیت های خدماتی، معافیت های وسیله نقلیه و معافیت های کالا.

الف - معافیت های خدماتی

مسافرت درستی

مسافرت [حمل و نقل] درستی [اتفاقی] یعنی خدماتی که به موجب آن یک وسیله نقلیه برای یک گروه مسافر در سراسر سفر و بازگرداندن آنان به محل شروع [بدون سوار یا پیاده کردن مسافر خلال سفر] مورد استفاده قرار می گیرد.^۳

همان طور که مشاهده می شود در این جا نه تنها عملیات مورد نظر مشخص گشته بلکه تعریفی از آن نیز ارائه شده است. با توجه به این که بخشی از موافقتنامه به تعریف اصطلاحات اختصاص دارد شایسته است که، در صورت وجود چنین موردی، تعریف آن جدا شده و در بخش مربوط وارد گردد. مشابه این نوع عملیات را می توان در موافقتنامه های مربوط به ایران نیز به صورت های زیر دید: حمل و نقل نامنظم گروه معین که مبدأ و مقصد سفر در قسمر و ظرف متعاهدی که وسیله نقلیه در آن به ثبت رسیده واقع باشد.^۴

حمل و نقل مسافر با وسیله نقلیه معین در طول تمام مسافرتی که در آن نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین «طرف متعاهدی» است که وسیله نقلیه در آن جا به ثبت رسیده و در طول مسیر یا هنگام توقف در خارج از کشور مذکور هیچ مسافری به وسیله نقلیه سوار یا از آن پیاده نشود (مسافرت درستی).^۵ استدلال در مورد موافقتنامه های مربوط به ایران نیز صادق می کند.

مسافرت جهانگردی

به هر حال، آن چه ارائه شد تنها مورد همراه بودن عملیات معاف از مجوز با تعریف این عملیات، نیست. «حمل و نقل اتفاقی جهانگردی مرکب از سفر پر به خارج و یک سفر بازگشت خالی، گرچه مسافر در خلال سفر پیاده شود».^۶ نیز در این دسته قرار می گیرد. مورد دیگر خدمات معطوف به داخل (Inward Services)

۱. سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۳؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۳.

۲. اتریش و قبرس، بند ۸ ماده ۸؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۴؛ ایران و اتریش، جمله مقدماتی ماده ۶؛ ایران و یوگسلاوی، جمله مقدماتی ماده ۷.

۳. اتریش و قبرس، بند ۵ ماده ۵؛ سوئیس و تونس، شق ۲ بند ۲ ماده ۳؛ سوئد و مراکش، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ فنلاند و مراکش، شق ۱ بند ۱ ماده ۳.

۴. ایران و روسیه، شق ۱ بند ۲ ماده ۴.

۵. ایران و یوگسلاوی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و نپال، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و چکسلواکی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و رومانی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳.

۶. فنلاند و مراکش، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ سوئد و مراکش، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و روسیه، شق ۱ بند ۲ ماده ۴؛ ایران و لهستان، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و چکسلواکی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و یوگسلاوی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳؛ ایران و رومانی، شق ۱ بند ۱ ماده ۳.

یعنی خدماتی است که وسیله نقلیه پر به خارج سفر می‌کند و خالی باز می‌گردد.^۱
- خدمات معطوف به خارج: مورد بعدی خدمات معطوف به خارج (Outward Services) است. در تعریف آن گفته شده خدماتی است که در آن وسیله نقلیه سفر به خارج را خالی انجام می‌دهد و همه مسافران در یک محل سوار می‌شوند.^۲ این نوع خدمات به چند نوع مسافر، به شرح زیر، مربوط می‌گردد:

- مسافران گروه‌هایی را در سرزمین یک دولت ثالث تشکیل می‌دهند که بر اساس قراردادهای حمل و نقل منعقد پیش از ورود آنان به سرزمین طرف متعاقد دیگر شکل گرفته‌اند و به سرزمین طرف متعاقدی که وسیله نقلیه در آن ثبت شده حمل شده‌اند.^۳

- مسافران قبلاً با همان وسیله نقلیه به سرزمین طرف متعاقد دیگر که بار دیگر آنان را در آنجا سوار می‌کند آورده شده‌اند و به سرزمین طرف متعاقدی که وسیله نقلیه مزبور ثبت شده حمل می‌شوند.^۴
- مسافرانی که بنا به دعوت طرف دیگر به سرزمین این طرف مسافرت می‌کنند و هزینه حمل آنان بر عهده این طرف است. چنین مسافرانی باید یک گروه همگون را شکل بدهند که تنها برای انجام دادن آن سفر خاص به وجود نیامده باشند.^۵

مورد اخیر اشاره به گروه‌هایی مانند دانشجویان دارد. به هر جهت تعریف‌های خدمات معطوف به داخل و خارج را می‌توان در بخش تعریف‌ها وارد کرد و فقط عنوان آنها را در زمره موارد معاف از مجوز قرار داد. خدمات مربوط به کشور ثالث

خدمات دیگری نیز وجود دارد که در برخی از موافقتنامه‌ها آنها را از مجوز معاف کرده‌اند. از جمله: خدماتی که در آن وسیله نقلیه:

- از یک کشور ثالث به سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌برد،
- از طریق سرزمین طرف متعاقد دیگر به کشور ثالث می‌برد،
- از سرزمین طرف متعاقد دیگر به کشور ثالث می‌برد.^۶

حمل و نقل عبوری

مورد دوم از خدمات مربوط به کشور ثالث در واقع اشاره به حمل و نقل عبوری (ترانزیت) دارد. مشابه این بیان را می‌توان در یکی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز به ترتیب زیر دید:
حمل و نقل نامنظم گروه معینی مسافر توسط یک وسیله نقلیه معین در سراسر طول سفر نیاز به مجوز ندارد مشروط به این‌که:

...

- حمل مسافر به صورت ترانزیت از طریق قلمرو طرف متعاقد دیگر انجام شود.^۷
در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران مسافرت عبوری (ترانزیت) به صورت رفت و برگشت‌های مکرر منظم با فاصله کمتر از ۱۶ روز مستثنا شده است. به علاوه در مسافرت‌های عبوری خالی، متصدی

۱. اتریش، تونس، بند ب ماده ۵.

۲. اتریش و قبرس، بند ج ماده ۵.

۳. همان، شق ۱ بند ج ماده ۵ سوئیس و تونس، شق ج بند ۲ ماده ۳.

۴. اتریش و قبرس، شق ۲ بند ج ماده ۵.

۵. اتریش و قبرس، شق ۳ بند ج ماده ۵.

۶. اتریش و قبرس، شق‌های ۱ تا ۳ بند د ماده ۵.

۷. ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۴؛ ایران و یوگسلاوی، شق بند ۱ ماده ۳؛ ایران و لهستان، شق بند ۱ ماده ۳؛ ایران و چکسلواکی، شق ج بند ۱ ماده ۳؛ ایران و رومانی، بند ۱ ماده ۳.

حمل و نقل موظف گشته ثابت کند که وسیله نقلیه از سرزمین طرف‌های متعاقد خالی و بدون مسافر عبور می‌کند.^۱

دو شق اخیر، یعنی حمل و نقل مربوط به کشور ثالث و حمل و نقل عبوری، برخی از موارد ماده مربوط به حوزه اجرا را مشخص می‌سازد. بنابراین درج آنها ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد و می‌توان هنگام اشاره به این موارد معافیت تنها به بندهای مربوط به حمل و نقل عبوری و حمل و نقل کشور ثالث در ماده مربوط به حوزه اجرا اشاره کرد و به صورت زیر در نظر گرفت:

خدماتی که در آن وسیله نقلیه طبق بند ... [بندهای ...] ماده ... به حمل و نقل مسافر می‌پردازد.

ب- معافیت‌های وسیله نقلیه

وسيلة نقلیه جایگزین

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران وسایل نقلیه‌ای نیز که برای جایگزینی وسایل خسارت دیده یا از کار افتاده فرستاده می‌شوند با ارائه دلیل یا بدون آن از مجوز برای ورود خالی معاف دانسته شده‌اند.^۲

یدک کش به ثبت رسیده در کشور دیگر

حمل و نقل کالا در یدکها و نیمه یدکهایی که متصدی حمل یک کشور به کار می‌اندازد یا از طرف آن کار می‌کند و یک یدک کش ثبت شده در همان کشور نمی‌کشد نیز از مجوز معاف دانسته شده است.^۳

صورت مشخصات سفر

در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران پیش‌بینی شده است که وسیله نقلیه باید برای انجام دادن عملیات معاف از مجوز صورت مشخصات سفر یا فهرست مسافران را داشته باشد تا در صورت درخواست مقامات صلاحیتدار به آنان ارائه گردد.^۴ این بیان در حقیقت یکی از وظایف متصدی حمل و خدمه وسیله نقلیه را مشخص می‌سازد، بنابراین شایسته است در قسمتی درج گردد که به این موضوع توجه می‌شود.

ج- معافیت‌های کالا

- کالاهای مشخص

موارد زیر در برخی از موافقتنامه‌ها معاف از مجوز شناخته شده است:

- حمل و نقل کالا به و از فرودگاه‌ها در مواردی که خدمات هوایی تغییر مسیر داده شده‌اند،
- حمل و نقل توشه در یدک‌هایی که وسایل نقلیه مسافری را می‌کشند و حمل توشه به و از فرودگاه‌ها با هر وسیله نقلیه،

- حمل و نقل وسایل نقلیه خسارت دیده.

- ورود یک وسیله نقلیه تعمیراتی به منظور تعمیر وسیله نقلیه خسارت دیده،

- حمل و نقل اتفاقی کالا منحصرأ برای مقاصد عمومی و آموزشی،

- حمل و نقل اشیاء و وسایلی که منحصرأ جهت تبلیغات و اطلاعات مورد نظر می‌باشند،

۱. ایران و لهستان، شق ج بند ۱ ماده ۳؛ ایران و چکسلواکی، شق ج بند ۱ ماده ۳؛ ایران و رومانی، شق ج بند ۱ ماده ۳.

۲. سوئیس و تونس، شق ب بند ۲ ماده ۳ و بند ۵ ماده ۱ الحاقیه؛ اتریش و قبرس، بند ص ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند و ماده ۷؛ ایران و اتریش ماده ۶.

۳. اتریش و قبرس، بند الف ماده ۸.

۴. ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۳؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۴.

- حمل لاشه‌های حیوان برای فروش (غیر از آنهایی که برای مصرف انسان هستند)،
 - جابه‌جا کردن اثاث منزل که با تقبل استفاده از افراد و وسایل تخصصی صورت می‌گیرند،
 - حمل و نقل محمولات پست،
 - حمل و نقل فضولات و فاضلاب،
 - حمل و نقل زنبور عسل و بچه‌ماهی،
 - حمل و نقل کالاهای گرانبها (برای مثال فلزات گرانبها) در وسایل نقلیه ویژه همراه با نیروی انتظامی یا دیگر افراد،
 - حمل و نقل لوازم پزشکی و وسایل مورد نیاز برای وضعیت‌های اضطراری در هنگام رخ دادن مصائب طبیعی،
 - حمل و نقل محمولات مربوط به کمک‌های بشردوستانه،
 - حمل و نقل کالا در وسایل نقلیه موتوری که وزن خالص آنها، شامل یدک‌ها، از ۳/۵ تن تجاوز نمی‌کند یا وزن ناخالص مجاز با بار آنها از جمله یدک‌ها از ۶ تن تجاوز نمی‌کند،
 - حرکت بدون بار یک وسیله نقلیه کمکی مورد استفاده،
 - حرکت وسیله نقلیه کالا بدون بار،
 - حمل و نقل قطعات یدکی و تدارکات برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما در مواردی که کشتی‌های مزبور مسیر متفاوتی یافته‌اند،^۱
 - حمل و نقل جنازه [یا وسایل نقلیه مخصوص]^۲،
 - حمل و نقل کارهای هنری و اشیا عتیقه،
 - حمل و نقل اموال، وسایل، یا حیوانات به مقصد یا از مبدأ اجرای برنامه‌های نمایشی، موسیقی، سینمایی، یا نمایش سیرک‌ها یا رویدادهای ورزشی، نمایشگاه‌ها یا به مقصد یا از مبدأ تهیه برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی یا نمایش،
 - حمل و نقل کالا برای نمایشگاه‌ها.^۳
- در یک موافقتنامه مربوط به ایران نیز آمده است که حمل و نقل اقلام و اشیا برای نمایشگاه‌ها در صورتی مجوز لازم ندارد که تحت رژیم ورود موقت باشد.
- کالای دارای وزن و ابعاد غیرعادی**
- در یک مورد از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و یک مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز پیش‌بینی شده است حمل و نقل کالای دارای ابعاد و وزن غیرمتعارف از مجوز معمول مقرر معاف خواهد بود، مشروط به این‌که متصدی حمل طبق خواست مقررات داخلی در خصوص تردد جاده‌ای اجازه‌نامه ویژه داشته باشد.^۴ شرط مزبور در واقع این نوع حمل و نقل را در زمره عملیات حمل و نقل ویژه (استثنایی) قرار می‌دهد و بنابراین شایسته است در همان قسمت درج گردد.

۱. اتریش و قبرس، ماده ۸؛ ایران و روسیه، ماده ۶؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۷؛ ایران و اتریش، ماده ۶.
 ۲. سوئیس و تونس، شق ز بند ۲ ماده ۴؛ اتریش و قبرس، بند ماده ۸؛ سوئد و مراکش، شق الف بند ۱ ماده ۹؛ فنلاند و مراکش، شق الف بند ۱ ماده ۹؛ ایران و روسیه، ماده ۶.
 ۳. اتریش و قبرس، ماده ۸؛ سوئیس و تونس، ماده ۴؛ ایران و روسیه، ماده ۶؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۷.
 ۴. ایران و یوگسلاوی، ماده ۷.

سوم- متن پیشنهادی

به طور کلی با توجه به بحث‌های بالا می‌توان شکل کلی زیر را برای ماده‌ای که برخی عملیات حمل و نقل را از مجوز معاف می‌گرداند در نظر گرفت. البته بسته به نوع توافق میان طرف‌ها می‌توان این موارد را کاملاً یا بعضاً در نظر گرفت یا مواردی را بر آنها افزود. نکته قابل ذکر آن که، همان طور که مکرر گفته شد، مجوز مورد بحث در این جا فقط از نظر تنظیم منافع اقتصادی ناشی از عملیات حمل و نقل مد نظر است. بنابراین معافیت‌های مقرر نیز تنها از این نظر مورد توجه می‌باشد و ارتباطی به مراقبت‌های دیگر، از جمله در مورد حفظ محیط زیست، بهداشت و سلامت عمومی، ندارد. به هر حال آنچه در زیر آورده می‌شود اهمیت ترتیبی ندارد.

عملیات حمل و نقل موضوع این موافقتنامه در موارد زیر به مجوز نیاز نخواهد داشت:

- مسافرت در بستی،
- خدمات معطوف به داخل،
- خدمات معطوف به خارج،
- خدماتی که آن وسیله نقلیه طبق بند ... [بندهای ...] ماده ... [ماده مربوط به حوزه اجرا] به حمل و نقل مسافر می‌پردازد،
- حمل کالا در یدک‌ها یا نیمه یدک‌هایی که یک متصدی حمل یک کشور به کار می‌اندازد یا از طرف آن کار می‌کند و یک یدک‌کش ثبت شده در همان کشور آن را نمی‌کشد،
- حمل و نقل کالا به و از فرودگاه‌ها در مواردی که خدمات هوایی تغییر مسیر داده شده‌اند،
- حمل و نقل توشه در یدک‌هایی که وسایل نقلیه مسافری را می‌کشند و حمل توشه به و از فرودگاه‌ها با هر وسیله نقلیه،
- حمل و نقل وسایل نقلیه خسارت دیده،
- ورود خالی وسایل نقلیه‌ای که برای جایگزینی وسایل خسارات دیده یا از کار افتاده فرستاده می‌شوند،
- ورود یک وسیله نقلیه تعمیراتی به منظور تعمیر وسیله نقلیه خسارت دیده،
- حمل و نقل اتفاقی کالا منحصراً برای مقاصد عمومی و آموزشی،
- حمل و نقل اشیاء و وسایلی که منحصراً جهت تبلیغات و اطلاعات مورد نظر می‌باشند،
- حمل لاشه‌های حیوان برای فروش (غیر از آنهایی که برای مصرف انسان هستند)،
- جابه‌جا کردن اثاث منزل که با تقبل استفاده از افراد و وسایل تخصصی صورت می‌گیرند،
- حمل و نقل محمولات پست،
- حمل و نقل فضولات و فاضلاب،
- حمل و نقل زنبور عسل و بچه ماهی،
- حمل و نقل کالاهای گرانبها (برای مثال فلزات گرانبها) در وسایل نقلیه ویژه همراه با نیروی انتظامی یا دیگر افراد،
- حمل و نقل لوازم پزشکی و وسایل مورد نیاز برای وضعیت‌های اضطراری در هنگام رخ دادن مصائب طبیعی،
- حمل و نقل محمولات مربوط به کمک‌های بشر دوستانه،
- حمل و نقل کالا در وسایل نقلیه موتوری که وزن خالص آنها، شامل یدک‌ها، از ... تن تجاوز نمی‌کند یا وزن

ناخالص مجاز با بار آنها از جمله یدک‌ها از ... تن تجاوز نمی‌کند،

- حرکت بدون بار یک وسیله نقلیه کمکی مورد استفاده،

- حرکت وسیله نقلیه کالا بدون بار،

- حمل و نقل قطعات یدکی و تدارکات برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما در مواردی که کشتی‌های مزبور مسیر

متفاوتی یافته‌اند،

- حمل و نقل جنازه [با وسایل نقلیه مخصوص]،

- حمل و نقل کارهای هنری و اشیای عتیقه،

- حمل و نقل اموال، وسایل، یا حیوانات به مقصد یا از مبدأ اجرای برنامه‌های نمایشی، موسیقی، سینمایی، یا

نمایش سیرک‌ها یا رویدادهای ورزشی و نمایشگاه‌ها یا به مقصد یا از مبدأ تهیه برنامه‌های رادیویی یا

تلویزیونی یا نمایش،

- حمل و نقل کالا برای نمایشگاه‌ها [تحت رژیم ورود موقت].

معمولاً آنچه در چارچوب موافقت‌نامه حمل و نقل جاده‌ای مورد توجه قرار نگرفته باشد در سرزمین

هر یک از طرف‌های متعاقد تابع قوانین و آیین‌نامه‌های ملی آن طرف قرار می‌گیرد.

گفتار پنجم: اجرای قواعد داخلی

از آنجا که موافقت‌نامه‌های حمل و نقل جاده‌ای مانند بسیاری از معاهدات دیگر، با هدف نظم‌بخشیدن به امور

تحت صلاحیت‌های طرف‌های متعاقد منعقد می‌شود و نظر به این که اولویت صلاحیت ارضی یک دولت

اصلی مورد قبول عام می‌باشد، مراعات قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

۱- بیان موضوع

در همه موافقت‌نامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقت‌نامه‌های مربوط به ایران دست‌کم یک ماده وجود دارد

که این موضوع را مورد توجه قرار می‌دهد. البته بیان‌های گوناگونی برای رساندن این معنا به کار بسته شده

است. در برخی از موافقت‌نامه‌ها توجه به موضوعات معطوف بوده و مقرر شده است که در کلیه موارد

مسکوت در موافقت‌نامه، قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی هر یک از طرف‌های متعاقد کاربرد خواهد داشت.^۱

این شکل از بیان مطلب در هیچ یک از موافقت‌نامه‌های مربوط به ایران مشاهده نشد. نوع دیگر از بیان مربوط

به اجرای قواعد داخلی، که در همه موافقت‌نامه‌های مربوط به ایران و تعداد زیادی از موافقت‌نامه‌های میان

دولت‌های دیگر مشاهده شد، متصدی حمل را مخاطب قرار می‌دهد.^۲

۲- قیود

در این‌جا نیز مانند همه بحث‌های گذشته شرط اصلی با قیود دیگری همراه است.

اول- عهدنامه‌های بین‌المللی

در یک موافقت‌نامه علاوه بر خود آن سند و قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی، مقررات عهدنامه‌های

بین‌المللی نیز که هر دو دولت طرف آن باشند حاکم بر تنظیم امور میان دو طرف شناخته شده است.^۳

۱. فرانسه و تونس، ماده ۱۶؛ سوئیس و تونس، ماده ۵؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۹؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۹؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۱۴.

۲. ایران و پاکستان، ماده ۱۱؛ ایران و فنلاند، ماده ۹؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۴؛ ایران و روسیه، ماده ۱۵؛ ایران و ایتالیا، ماده ۱۰؛ ایران و یونان، ماده ۱۰؛

ایران و اتریش، ماده ۱۳؛ ایران و لهستان، ماده ۵؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۵؛ ایران و رومانی، ماده ۵؛ ایران و سوریه، ماده ۱۹؛ ایران و بلغارستان، ماده ۵؛

هلند و ایرلند، ماده ۶؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۸؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۸؛ هلند و قبرس، ماده ۳؛ فلسطین اشغالی و هلند، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۳؛

فرانسه و تونس، ماده ۱۵؛ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۱۳؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۲.

۳. فنلاند و مراکش، ماده ۱۹.

از آنجا که دولت‌ها با عضویت در یک معاهده در پی تأمین نیازها یا منافعی هستند و وقتی دو دولت طرف یک موافقت‌نامه حمل و نقل عضو معاهده‌ای می‌باشند که به نحوی با مسائل حمل و نقل ارتباط می‌یابد، هر دو در پی برآورد ساختن نیاز خود از طریق خاص‌اند، بنابراین طبیعی است که چنین عهدنامه‌ای برای موارد مسکوت در موافقت‌نامه میان آنها کاربرد داشته باشد.

به هر حال، از آنجا که این قید به رعایت مقررات داخلی مربوط نمی‌شود درج آن در این قسمت ضرورت ندارد. مقتضی است ماده خاصی در نظر گرفته شود که شرط رعایت عهدنامه‌های بین‌المللی را مقرر می‌دارد. نمونه‌ای از آن را می‌توان با بیان زیر در یکی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر مشاهده کرد:

مفاد این موافقتنامه بدون وارد آوردن لطمه به مقررات و تعهدات ناشی از معاهده موجود جامعه اقتصادی اروپا، امضا شده در رم به تاریخ ۲۵ مارس ۱۹۵۷، اجرا خواهد شد.^۱

دوم- قیود تأکیدی و توضیحی

در برخی از موافقتنامه‌ها علاوه بر اشاره کلی به لزوم رعایت قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی، به موارد خاصی نیز اشاره شده که جنبه تأکیدی یا توضیحی دارد.

الف- قیود تأکیدی

در مورد قیود تأکیدی می‌توان موافقت‌نامه میان برزیل و ونزوئلا را مدنظر قرار داد که به «قوانین گمرکی، مهاجرتی، بهداشتی و دیگر قوانین...»^۲ اشاره دارد. یا می‌توان به مواردی مانند «مقررات لازم‌الاجرا در مورد ایمنی ترافیک»^۳ رعایت «قوانین و مقررات ملی طرف متعاقد دیگر را در هنگام رانندگی»^۴ «مقررات مربوط به طول و عرض و ارتفاع بار و همچنین فشار وارد بر محور»^۵ «قوانین و آیین‌نامه‌های مربوط به حمل و نقل و تردد جاده‌ای، گمرک، ساعات کار و حداکثر زمان رانندگی»^۶ اشاره کرد.

بسیاری از این قیده‌ها به وجوهی از اجرای شرط اصلی یعنی رعایت قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی اشاره دارند. بنابراین درج آنها ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد و می‌توان آنها را در چارچوب اسناد و آیین‌نامه‌های اجرایی منظور کرد.

ب- قیود توضیحی

برای جنبه توضیحی نیز می‌توان موافقت‌نامه میان سویس و تونس را در نظر گرفت که مقرر می‌دارد:

ماده ۵ موافقتنامه به ویژه اشاره به قوانین مربوط به جاده، تردد جاده‌ای و وزن و ابعاد وسیله نقلیه، ساعات کار و دوره‌های استراحت خدمه و وسایل نقلیه و ساعات رانندگی دارد.^۷

مورد مشابه بالا را می‌توان در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران، به صورت زیر، مشاهده کرد:

ماده ۵ موافقتنامه به خصوص ناظر است به قوانین مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور در جاده‌ها، وزن و ابعاد و وسایل نقلیه، مدت کار و استراحت خدمه آنها و مدتی که راننده می‌تواند به طور پیوسته وسیله نقلیه را هدایت نماید.^۸

۱. فنلاند و مراکش، ماده ۱۹.

۲. برزیل و ونزوئلا، ماده ۴.

۳. ایران و ایتالیا، ماده ۱۰؛ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۳.

۴. ایران و پاکستان، ماده ۱۱؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۴؛ ایران و روسیه، ماده ۱۵؛ ایران و فنلاند، ماده ۹؛ ایران و یونان، ماده ۱۰؛ ایران و اتریش، ماده ۱۳.

۵. ایران و لهستان، ماده ۵؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۵؛ ایران و رومانی، ماده ۵؛ ایران و بلغارستان، ماده ۵.

۶. سوئد و مراکش، ماده ۱۸؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۸؛ فرانسه و تونس، ماده ۱۵.

۷. سویس و تونس، ماده ۴ الحاقیه.

۸. ایران و بلغارستان، بند ۲ الحاقیه؛ ایران و رومانی، بند ۳ الحاقیه.

قید اخیر را نیز می‌توان همانند موارد پیشین و به همان دلایل ذکر شده، در چارچوب اسناد و آیین‌نامه‌های اجرایی قرار داد.

سوم- وظایف متصدیان حمل و خدمه و سیله نقلیه

قیدی که در بسیاری از موافقتنامه‌ها با بیان‌های گوناگون مشاهده شد آن است که متصدیان حمل و خدمه و سیله نقلیه ملزم‌اند هنگام حضور در سرزمین طرف متعاقد دیگر قوانین و مقررات آن را رعایت کنند.^۱ درج این قید طبیعی است، زیرا دامنه اثر بسیاری از قوانین به ویژه در زمینه مسائل مربوط به تردد، معمولاً محدوده سرزمینی دولتی است که آن قانون را وضع کرده و خارج از آن محدوده تحت تأثیر مقررات دیگر قرار دارد. در یک مورد از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر متصدیان حمل و نقل ملزم شده‌اند تضمین بدهند و سیله نقلیه مورد استفاده جهت عملیات حمل و نقل بر اساس آن موافقتنامه در وضعی قرار دارد و به نحوی استفاده می‌شود که با قوانین و آیین‌نامه‌های طرف متعاقد دیگر سازگار است.^۲ این بیان نیز شکلی از تأکید بر وظیفه متصدی حمل است و می‌توان مانند دیگر موارد که دارای جنبه تأکیدی تشخیص داده شد عمل کرد. در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر شرط رعایت قوانین داخلی با قیود متعددی، به ترتیب زیر، همراه شده است:

هر متصدی حمل و نقل، اعم از شخص حقیقی یا حقوقی، می‌تواند با استفاده از هر وسیله از ناوگان هر یک از دو کشور به حمل و نقل و رای مرز بپردازد، مشروط بر این که الزامات حقوقی کشور مبدأ را اجرا کند و وسیله یا وسایل نقلیه مورد بحث برای حمل و نقل فوق‌الذکر طبق این موافقتنامه به درستی اجازه یافته باشد.^۳

در واقع در اینجا موضوع رعایت قوانین ملی در ماده‌ای آمده است که متصدی حمل به طور کلی و همچنین وسیله نقلیه مورد توجه می‌باشد. با توجه به تعریف متصدی حمل و نقل، تعریف وسیله نقلیه و ماده مربوط به حوزه اجرا ذکر قیودی که به این موارد مربوط می‌شوند ضرورت ندارد.

چهارم- رعایت قوانین مربوط به بیمه

غیر از قیود اشاره شده، در موافقتنامه میان ایران و سوریه پیش‌بینی شده است که هر یک از طرف‌های متعاقد قوانین و مقررات ملی خود در امور بیمه را به اجرا می‌گذارد.^۴ هر چند این بیان در چارچوب اجرای مقررات ملی در موارد مسکوت در موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای نیست، از آنجا که به اجرای قوانین ملی مربوط می‌شود، بیان کلی مربوط به قوانین و آیین‌نامه‌های ملی می‌تواند آن را پوشش دهد. چنانچه ضرورت تأکید بر آن احساس شود می‌توان آن را، مانند دیگر موارد، در اسنادی که جزئیات و آیین‌نامه‌های اجرایی موافقتنامه را مشخص می‌کنند وارد کرد.

پنجم- ممنوعیت بهداشتی

در یک مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز بیانی وجود دارد که گرچه مستقیم اجرای قوانین ملی را مدنظر قرار نمی‌دهد، می‌توان غیر مستقیم آن را در چارچوب این مفهوم قرار داد، به این ترتیب که:

۱. هلند و ایرلند، ماده ۶؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۸؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۸؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۴؛ هلند و قبرس، ماده ۳؛ هلند و اردن، ماده ۳؛ ایران و ایتالیا، ماده ۱۰؛ ایران و پاکستان، ماده ۱۱؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۴؛ ایران و روسیه، ماده ۱۵؛ ایران و یونان، ماده ۱۰؛ ایران و اتریش، ماده ۱۳؛ ایران و لهستان، ماده ۵؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۵؛ ایران و رومانی، ماده ۵؛ ایران و بلغارستان، ماده ۵.

۲. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۱۳.

۳. برزیل و ونزوئلا، ماده ۲.

۴. ایران و سوریه، ماده ۱۹.

مفاد این موافقتنامه حمل و نقل کالایی را که ورود یا عبور ترانزیتی آن طبق قوانین و مقررات هر یک از طرف‌های متعاقد به لحاظ حفظ بهداشت و سلامت حیوانات و نباتات در سرزمین آنها غیر مجاز است شامل نمی‌گردد.^۱

به طور کلی این مفهوم تحت پوشش ماده‌ی مربوط به رعایت قوانین داخلی قرار می‌گیرد و بیان آن جنبه‌ی تأکیدی دارد. بنابراین درج آن غیر قابل اجتناب نیست.

ششم - مطلع ساختن از تغییر قوانین

در یک موافقت‌نامه‌ی میان دولت‌های دیگر طرف‌های متعاقد موافقت کرده‌اند که «تغییرات و اصلاحات و قوانین و مقررات موجود در زمینه‌ی ایمنی جاده و طرز کار وسایل نقلیه‌ی موتوری را به اطلاع یکدیگر برسانند».^۲ استدلال بندج بخش قیود بحث مجوز ویژه در این مورد نیز صدق می‌کند. از این رو می‌توان مانند آن مورد این یکی را نیز در چارچوب وظایف و اختیارات متصدی حمل قرار داد. محتوای این ماده نیز شایسته است در اسنادی وارد شود که جزییات اجرایی را مشخص می‌سازد.

هفتم - تضمین مقامات صلاحیتدار

در موافقت‌نامه‌ی دیگری میان سایر دولت‌ها گفته شده که «مقامات صلاحیتدار طرف‌های متعاقد تضمین خواهند کرد که متصدیان حمل مقررات این موافقتنامه را اجرا خواهند کرد».^۳ مفاد این ماده نیز بهتر است در چارچوب وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار قرار گیرد. به هر حال، از آنجا که قید کلی اجرای مقررات ملی می‌تواند این مورد را نیز پوشاند درج آن در موافقتنامه ضرورت ندارد و حداکثر می‌توان آن را در اسناد مربوط به جزییات اجرایی منظور نمود.

۳ - متن پیشنهادی

از دو بیان مربوط به ضرورت رعایت قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی، مورد دوم تنها متصدی حمل و نقل و خدمه‌ی وسیله‌ی نقلیه را مخاطب و موظف می‌گرداند، در حالی که در بیان نخست رعایت مقررات به طور کلی در نظر گرفته می‌شود، بنابراین دامنه‌ی گسترده‌تری دارد و پوشش بهتری برای رعایت مقررات داخلی فراهم می‌آورد و می‌توان آن را به صورت کلی زیر در نظر گرفت:

در مورد همه‌ی موضوعاتی که این موافقتنامه مسکوت گذاشته است قوانین و آیین‌نامه‌های ملی هر

یک از طرف‌های متعهد در سرزمین آن به کار برده می‌شود.

این بیان نه تنها تکلیف متصدی حمل و خدمه‌ی وسیله‌ی نقلیه را مشخص می‌سازد، بلکه حوزه‌های دیگر از جمله مسائل مربوط به حل و فصل اختلافات را نیز پوشش می‌دهد.

موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای عموماً ممنوعیت حمل و نقل داخلی را نیز مقرر می‌دارند.

گفتار ششم: ممنوعیت حمل و نقل (کابوتاژ)

خارج ساختن حمل و نقل داخلی در سرزمین هر یک از طرف‌های متعاقد از نظر حفظ منافع شهروندان در مقابل بیگانگان حائز اهمیت است.

۱ - بیان موضوع

این نوع ممنوعیت با بیان‌های گوناگون در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به

۱. ایران و سوریه، بند دوم ماده ۶

۲. اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۳

۳. سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۸

ایران مشاهده می‌شود.^۱ تنها در یک مورد پیش‌بینی شده که چنین حمل و نقلی با اجازه مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد مربوط امکان‌پذیر است.^۲ این قید را می‌توان در ماده مربوط به وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار قرار داد و در ماده مربوط به ممنوعیت حمل و نقل بدان ارجاع داده شود.

۲- متن پیشنهادی

به طور کلی شکل زیر برای ماده مربوط به ممنوعیت حمل و نقل داخلی قابل استفاده است:

مواد این موافقتنامه به هیچ یک از متصدیان حمل و نقل هر طرف متعاقد اجازه نمی‌دهد که جز در مورد مذکور در بند ... ماده ... به حمل و نقل موضوع این موافقتنامه از نقطه‌ای به نقطه دیگر در داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر بپردازد.

از آنجا که همواره این احتمال وجود دارد که مفاد این موافقتنامه، از جمله موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای، نقض شود همیشه موضع مقابله با آن مطرح است.

گفتار هفتم: تخلفات

۱- تصریح امکان تخلف

اول- بیان مطلب

در اغلب موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران تخلفات متصدی حمل و نقل مدنظر قرار گرفته است.^۳ از آنجا که احتمال دارد بسیاری از تخلفات را اشخاص دیگری غیر از متصدی حمل مرتکب شوند بیان بالا از دقت لازم برخوردار نیست. به همین دلیل در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و اغلب موافقتنامه‌های مربوط به ایران به متصدی حمل و راننده هر دو اشاره می‌شود.^۴ این بیان نیز گرچه دامنه شمول گسترده‌تری دارد اما نظر به این که خدمه وسیله نقلیه لزوماً محدود به راننده نمی‌شود از جامعیت لازم برخوردار نیست. بر همین اساس در دو مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران از عبارت «متصدی حمل و نقل و خدمه وسیله نقلیه»^۵ استفاده شده است.

در یک مورد از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر بیانی کلی به صورت «در مواردی که در خلال عملیات حمل و نقل و رای مرز نقض رخ دهد»^۶ به کار برده شده است. در یک موافقتنامه مربوط به ایران نیز مشابه آن به صورت «هر گونه تخلفی که در رابطه با حمل و نقل کالا در سرزمین هر یک از طرفین متعاقد صورت گیرد»^۷ به چشم می‌خورد.

دوم- بیان پیشنهادی

از آنجا که بیان‌های اشاره شده اخیر از جامعیت برخوردار است و هر نوع نقضی را که هر کس انجام دهد در

۱. فرانسه و تونس، ماده ۷؛ سوئیس و تونس، ماده ۵؛ هلند و ایرلند، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۲؛ لندن و قبرس، ماد ۲؛ اتریش و قبرس ماده ۱۰؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۱؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۱؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۰؛ ایران و یونان، ماده ۶؛ ایران و فنلاند، ماده ۶؛ ایران و ایتالیا، ماده ۷؛ ایران و اتریش، ماده ۱۰؛ ایران و بلغارستان، ماده ۶؛ ایران و روسیه، ماده ۹؛ ایران و رومانی، ماده ۶؛ ایران و سوریه، ماده ۸؛ ایران و پاکستان، ماده ۴؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۶.

۲. ایران و بلغارستان، ماده ۶.

۳. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۳؛ هلند و قبرس، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۴؛ هلند و ایرلند، ماده ۷؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۵؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و رومانی، بند ۱ ماده ۸؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و سوریه، بند ۱ ماده ۱۵.

۴. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و بلغارستان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، بندهای ۱ و ۲ ماده ۹؛ ایران و لهستان، بندهای اول و دوم ماده ۹؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۱۵.

۵. ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۴.

۶. برزیل و ونزوئلا، ماده ۱۰.

۷. ایران و پاکستان، بند ۹ ماده ۷.

بر می‌گیرد. بنابراین شایسته است به صورت زیر از آنها برای بیان مقصود الگو برداری شود:

در مواردی که در خلال عملیات حمل و نقل موضوع این موافقتنامه در سرزمین یکی از طرف‌های متعاقد تخلفی صورت گیرد اقدامهای زیر به عمل خواهد آمد:

۲- مجازاتها

موافقتنامه‌ها برای موارد نقض یک سلسله مجازات‌ها را پیش‌بینی می‌کنند که عبارتند از اخطار [به متصدی حمل و نقل]،^۱ [تعلیق یا] لغو [کامل یا جزئی] [دائم یا] [موقت حق] [اجازه] انجام دادن عملیات حمل و نقل در سرزمین دولتی که نقض در آن صورت گرفته است.^۲

در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران جمله‌ای که این مجازات را مقرر می‌دارد از روشنی کامل برخوردار نیست. زیرا از «سلب اجازه حمل و نقل اشخاص حقیقی»^۳ سخن می‌گوید. این بیان را هم می‌توان سلب اجازه‌ای تفسیر کرد که به موجب آن جابه‌جا کردن اشخاص حقوقی امکان‌پذیر می‌گردد و هم اجازه اشخاص حقیقی برای مبادرت به عملیات حمل و نقل. ظاهراً در برگرداندن و تنظیم عبارت به فارسی دقت کافی نشده و باید منظور شق دوم باشد زیرا حالت نخست معنای حقیقی ندارد چرا که جابه‌جا کردن اشخاص حقوقی به عنوان مسافر جنبه عینی پیدا نمی‌کند. در حالت دوم یعنی اجازه اشخاص برای مبادرت به عملیات حمل و نقل نیز تکلیف اشخاص حقوقی برای حمل و نقل روشن نیست. به هر حال این که در موافقتنامه‌ای فقط اشخاص حقیقی مجاز باشند به عملیات حل و نقل بپردازند در تعریف متصدی حمل معین می‌شود و درج آن در ماده مربوط به مجازات‌ها ضرورت ندارد.

در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده که به طور کلی مجازات‌های مقرر در قوانین ملی دولت متبوع متخلف اعمال می‌شود.^۴ این بیان کلاً نوع مجازات را به مقررات داخلی دولت متبوع شخص متخلف و در واقع به اراده این دولت واگذار می‌کند. در حالی که در بیان قبلی مجازات‌های خاصی را خود طرف‌ها پیش‌بینی می‌کنند که مستقیم حاصل توافق اراده دو طرف است. بسته به نوع روابط میان دو طرف هر یک از دو شق قابل استفاده است.

۳- مجازات‌کننده

در مورد طرف اعمال‌کننده این مجازات‌ها رویه‌های مختلفی در موافقتنامه‌های گوناگون مشاهده می‌شود.

اول- دولت متبوع شخص متخلف

در بیشتر موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران صلاحیت شخصی طرف‌ها اهمیت یافته و اعمال مجازات‌ها بر عهده مقامات صلاحیتدار طرفی قرار داده شده است که متصدی حمل یا وسیله نقلیه تابعیت آن را دارد.^۵ در اغلب موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به

۱. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸؛ فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ ایران و لهستان، بند دوم ماده ۹؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۹؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و رومانی، بند دوم ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و بلغارستان، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶.

۲. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۸.

۳. ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۹؛ ایران و لهستان، بند دوم ماده ۹.

۴. سوئیس و تونس، بندهای ۲ و ۳ ماده ۸؛ هلند و قبرس، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۴؛ هلند و ایرلند، ماده ۷؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۵؛ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴.

۵. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ سوئیس و تونس، بندهای ۲ و ۳ ماده ۸؛ هلند و قبرس، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۴؛ هلند و ایرلند، ماده ۷؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۵؛ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و

ایران اعمال مجازات «وظیفه» مقامات دولت متبوع شخص متخلف شناخته شده است.^۱ به هر حال، در بعضی از موافقتنامه‌ها با استفاده از قید «می‌تواند» پیش‌بینی شده است که مقامات صلاحیت‌دار در اعمال مجازات مختارند.^۲ شق اخیر در واقع اعمال مجازات را یک حق می‌داند و نه یک وظیفه. بنابراین مقامات مزبور می‌توانند به اراده خود از اعمال مجازات صرف‌نظر کنند.

در موافقتنامه‌هایی که اعمال مجازات بر عهده دولت متبوع شخص متخلف گذاشته شده است معمولاً پیش‌بینی می‌شود که مجازات بنا به درخواست طرف متعاهدی که تخلف در سرزمین آن روی می‌دهد به عمل می‌آید.^۳ در بعضی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر آمده است، دولتی که نقض در سرزمین آن رخ می‌دهد «می‌تواند» آن را به اطلاع مقامات طرح متعاهد دیگر برساند.^۴ این بیان با صراحت بیشتری اختیار دولت مزبور برای درخواست مجازات را منعکس می‌سازد. در هر صورت همان بیان کلی برای رساندن منظور کافی است.

دوم- دولت سرزمین محل وقوع جرم

در مقابل مواردی که اعمال مجازات بر عهده دولت متبوع شخص متخلف گذاشته شده در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر و یک موافقتنامه مربوط به ایران پیش‌بینی شده که در صورت وقوع تخلف، قوانین کشوری که نقض در آن صورت می‌گیرد اجرا خواهد شد.^۵ این بیان تأکید را بر صلاحیت ارضی می‌گذارد که دولت نسبت به تخلفاتی دارد که در سرزمین آن رخ می‌دهد. در مورد موافقتنامه میان ایران و پاکستان این بیان با بند ۲ ماده ۱۰ تعارض می‌یابد که به موجب آن مقامات دولت متبوع وسیله نقلیه وظیفه دارند بنا به درخواست طرف متعاهد دیگر مجازات‌های پیش‌بینی شده را اعمال کنند.

سوم- وجه تلفیقی

با وجود آن‌که در اغلب موافقتنامه‌ها بر صلاحیت شخصی در مجازات متخلف تأکید شده در برخی موارد در کنار آن پیش‌بینی شده که مقررات موافقتنامه بر مجازات‌های حقوقی که دادگاه‌ها و مقامات اجرایی طرف متعاهدی که قوانین و آیین‌نامه‌های آن نقض می‌شود اعمال می‌کنند اثر نمی‌گذارد.^۶ به این ترتیب تلفیقی از رعایت صلاحیت‌های شخصی و ارضی در مورد مجازات متخلفان مشاهده می‌شود. در برخی موارد طرف مقابل به صراحت ملزم شده است این مجازات‌ها را محترم بشمارد.^۷

بلغارستان، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، بندهای ۱ و ۲ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۰، ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۸.

۱. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۸؛ هلند و قبرس و ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۴؛ هلند و ایرلند، ماده ۷؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۵؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و بلغارستان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، بندهای ۱ و ۲ و ماده ۹؛ ایران و لهستان، بندهای اول و دوم ماده ۹؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران، فنلاند، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۱۵.

۲. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۴.

۳. فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۰؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۸؛ هلند و قبرس، ماده ۴؛ هلند و اردن، ماده ۴؛ هلند و ایرلند، ماده ۷؛ هلند و فلسطین اشغالی، ماده ۵؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و بلغارستان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، بندهای ۱ و ۲ و ماده ۹؛ ایران و لهستان، بندهای اول و دوم ماده ۹؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۱؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۱۵.

۴. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸.

۵. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۴؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸.

۶. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲۰؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۵؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۱۱؛ ایران و یونان، بند ۴ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند، بند ۴ ماده ۱۰؛ ایران و بلغارستان، بند ۴ ماده ۷؛ ایران و لهستان، بند ۴ ماده ۹؛ ایران و اتریش، بند ۳ ماده ۱۴؛ ایران و رومانی، بند ۴ ماده ۸؛ ایران و چکسلواکی، بند ۴ ماده ۱۰؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۶؛ ایران و پاکستان، بند ۴ ماده ۱۰.

۷. ایران و بلغارستان، بند ۴ ماده ۷؛ ایران و لهستان، بند ۴ ماده ۹؛ ایران و رومانی، بند ۴ ماده ۸؛ ایران و چکسلواکی، بند ۳ ماده ۹.

چهارم- متن پیشنهادی

با توجه به بحث‌های به عمل آمده اشکال کلی زیر را برای بیان مقصود بالا می‌توان در نظر داشت. چنانچه صلاحیت شخصی مدنظر باشد شایسته است متن مورد نظر به شکل زیر تنظیم گردد:

- دولت متبوع شخص متخلف مجازات‌ها را [طبق مفاد این موافقتنامه] [یا قوانین لازم‌الاجرای خود] اعمال می‌کند،

- دولت مزبور به درخواست طرف متعاقد دیگر که تخلف در سرزمین آن واقع شده اقدام خواهند کرد. اما اگر مقام مجازات‌کننده بر اساس صلاحیت ارضی تعیین شود می‌توان از جمله زیر استفاده کرد:

مقامات دولت محل وقوع تخلف مجازات‌ها را [طبق مفاد این موافقتنامه] [یا قوانین لازم‌الاجرای خود] اعمال می‌کند.

برای وجه تلفیقی نیز می‌توان بیان زیر را در نظر گرفت:

اقدامات مذکور در بند ... این ماده هیچ‌گونه تعارضی با مجازات‌های مقامات طرف متعاقدی که قوانین و مقررات آن نقض می‌شود ندارد. طرف متعاقد دیگر این مجازات‌ها را محترم خواهد شمرد.

در هر صورت آنچه بیان شد در واقع وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار هر طرف را در زمینه مجازات مجرمان نشان می‌دهد بنابراین شایسته است در ماده مربوط به این موضوع درج گردد.

۴- اطلاع دادن به طرف مقابل

اول- بیان موضوع

مورد دیگر آن است که مقامات اعمال‌کننده مجازات، مقامات طرف مقابل را در اسرع وقت از اقدام‌های به عمل آمده مطلع خواهند ساخت.^۱ در یک مورد از موافقتنامه‌های مربوط به ایران گفته شده مقامات صلاحیتدار دو طرف متعاقد یکدیگر را از تخلفات و همچنین اقدامات به عمل آمده مطلع خواهند کرد.^۲ نظر به این‌که در بند ۱ این ماده طرف مجازات‌کننده بنا به درخواست طرف دیگر اقدامات پیش‌بینی شده در آن بند را معمول می‌دارد، طبیعی است که درخواست‌کننده باید موارد نقض را در درخواست خود مشخص کند و بر آن اساس از طرف مقابل اعمال مجازات را بخواهد. به هر حال می‌توان موارد نقض را در همان بند ۱ در چارچوب بیان مربوط به درخواست مجازات وارد کرد.

دوم- متن پیشنهادی

به طور کلی برای مطلع ساختن طرف مقابل از مجازات‌های اعمال شده می‌توان از بیان زیر استفاده کرد:

مجازات‌های به عمل آمده در اسرع وقت به اطلاع مقامات طرف متعاقد دیگر خواهد رسید.

این بیان هر نوع مجازات بر اساس موافقتنامه یا قوانین هر یک از طرف‌ها نسبت به هر شخص را در بر می‌گیرد. در ضمن می‌توان مانند دیگر موارد در بخش مربوط به وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار به وظایفی که در این جا برای آنان شناخته شده است اشاره کرد.

۱. سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۸ فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱۷؛ سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۲۰؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲۰؛ اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۴؛ ایران و چکسلواکی، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و رومانی، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۴؛ ایران و چکسلواکی، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و رومانی، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۳ ماده ۱۵؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱۶؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱۱؛ ایران و لهستان، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران و بلغارستان، بند ۳ ماده ۷.

۲. ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۴.

با توجه به وظایف قائل شده برای مقامات صلاحیتدار و همچنین با در نظر گرفتن این نکته که اصولاً می‌بایست مقاماتی که مسئول مستقیم اجرای موافقتنامه هستند مشخص باشند، در موافقتنامه‌های مورد بحث ماده‌ای به این امر اختصاص یافته است.

گفتار هشتم: مقامات صلاحیتدار

۱- تعیین مقامات صلاحیتدار

در موافقتنامه‌های مختلف ماده‌ای وجود دارد که به صراحت اجرای آن را بر عهده مقامات صلاحیتدار می‌گذارد.^۱ این موافقتنامه‌ها کلاً دو الگو را دنبال می‌کنند. در برخی از آنها مقام مسئول مستقیم نامبرده می‌شود.^۲ شکل دیگر آن است که طرف‌ها توافق می‌کنند بعداً یک مقام مسئول را مشخص کنند.^۳ در این الگو مقامات مزبور معمولاً در الحاقیه مشخص می‌شوند. به هر حال چنانچه طرف‌ها ضروری تشخیص دهند یا موافقتنامه فاقد الحاقیه باشد می‌توان مقامات مسئول را در خود متن موافقتنامه مشخص کرد.

باید توجه داشت که در هر دو الگو دو نکته در کنار هم بیان شده‌اند. یکی این که مقامات صلاحیتدار مسئول اجرای موافقتنامه‌اند، دیگر این که کدام یک از کارگزاران طرف‌های متعاهد مقام صلاحیتدار شناخته می‌شوند. از آنجا که بحث این قسمت تنها به موضوع تعیین مقام صلاحیتدار مربوط می‌شود اشاره به مسئولیت این مقامات در اجرای موافقتنامه در این جا ضرورت ندارد و بهتر است در چارچوب ماده جداگانه‌ای قرار گیرد که در جای خود بررسی می‌شود.

ضمناً در برخی از موافقتنامه‌ها اشاره شده که این مقامات با یکدیگر تماس مستقیم خواهند داشت.^۴ نظر به این که بیان مزبور نحوه کار مقامات را مشخص می‌سازد می‌توان ماده‌ای یا بندی را در نظر گرفت و این مورد و دیگر موارد مربوط را در آن منظور نمود.

۲- متن پیشنهادی

به طور کلی وظایف مقامات صلاحیتدار در موافقتنامه‌های مختلف در قسمت‌های گوناگون آمده است که برخی از آنها پیش‌تر اشاره شد و تعدادی نیز در بحث‌های بعد مورد توجه قرار می‌گیرد. به طور کلی می‌توان الگوهای زیر را برای این مورد در نظر گرفت:

اول- تعیین مقامات صلاحیتدار

مقامات صلاحیتدار از لحاظ این موافقتنامه عبارتند از:

- در مورد جمهوری اسلامی ایران ... [یا هر مقامی که منصوب کند]

- در مورد ... [یا هر مقامی که آن منصوب کند]

یا

طرف‌های متعاهد مقامات صلاحیتدار را به یکدیگر اعلام خواهد کرد.

۱. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸ و ماده ۴ الحاقیه؛ برزیل و ونزوئلا، تبصره ماده ۳؛ ایران و پاکستان، ماده ۱۲؛ ایران و روسیه، ماده ۱۸؛ ایران و ایتالیا، ماده ۱۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۱۱؛ ایران و یونان، ماده ۱۱؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۶؛ ایران و لهستان، ماده ۱۰؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱۰؛ ایران و رومانی، ماده ۹ و بند ۴ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، ماده ۸ و بند ۴ الحاقیه؛ ایران و اتریش، ماده ۱۵؛ ایران و سوریه، ماده ۷.

۲. هلند و ایرلند، بند ۱ الحاقیه؛ برزیل و ونزوئلا، تبصره ماده ۳؛ سوئیس و تونس، الحاقیه؛ اتریش و قبرس، ماده ۲؛ سوئد و مراکش، بند ۷ بخش ۱۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۴ ماده ۴ الحاقیه؛ ایران و پاکستان، ماده ۱۲؛ ایران و روسیه، ماده ۱۸؛ ایران و ایتالیا، ماده ۱۲؛ ایران و فنلاند، ماده ۱۱؛ ایران و سوریه، ماده ۱۸؛ ایران و بلغارستان، بند ۴ الحاقیه؛ ایران و رومانی، بند ۴ الحاقیه.

۳. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱۰؛ ایران و رومانی، ماده ۹؛ ایران و بلغارستان، ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۶؛ ایران و لهستان، ماده ۱۰.

۴. همان.

در صورت انتخاب شق اخیر در الحاقیه یا هر سند دیگر مقرر خواهد شد که:
مقامات صلاحیتدار مذکور در ماده... عبارتند از:
- در مورد جمهوری اسلامی ایران...

- در مورد...

به دنبال هر یک از شقوق می‌توان بندی را اضافه کرد که در آن وظایف و اختیارات مورد اشاره قرار می‌گیرد.

دوم- وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار

در این بند می‌توان بیانی کلی را انتخاب کرد و مشخص نمودن وظایف مقامات را با بیان زیر، به اسناد اجرایی واگذار کرد:

اختیارات و وظایف مقامات صلاحیتدار در آیین‌نامه‌های اجرایی مشخص می‌گردد.
چنانچه طرف‌ها احساس کنند که بهتر است این وظایف و اختیارات در خود موافقتنامه مشخص گردد می‌توان بیان زیر را، به صورت بندی از ماده تعیین‌کننده مقامات مزبور یا به شکل ماده‌ای مستقل به دنبال ماده یاد شده، مورد استفاده قرار داد:

مقامات صلاحیتدار وظایف و اختیارات زیر را بر عهده دارند:

یکی از قسمت‌هایی که بسیاری از وظایف مقامات صلاحیتدار در آن مشخص شده ماده یا مواد مربوط به نحوه اجرای موافقتنامه است.

گفتار نهم: اجرای موافقتنامه

گفته شده که به منظور تضمین اجرای منظم موافقتنامه و انطباق آن با توسعه تردد، نمایندگان مقامات صلاحیتدار به تقاضای هر یک از طرف‌های متعاقد در یک دوره زمانی معقول و در محل مورد توافق ملاقات خواهند کرد.^۱

۱- تعیین نحوه اجرا

در موافقتنامه‌های مختلف نحوه اجرا به اشکال گوناگون مورد توجه قرار گرفته است. از جمله در برخی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده که یک آیین کار تنظیم می‌شود.^۲ در برخی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده که قواعد مربوط به اجرا در الحاقیه مشخص می‌شود.^۳ هر یک از این دو بیان بسته به نیاز و نظر طرف‌های متعاقد قابل استفاده است.

۲- قیود

مانند موارد قبل در کنار شرط اصلی قیود دیگری نیز مشاهده می‌شود.

اول- اصلاح

یکی از این قیود آن است که موافقتنامه با رضایت متقابل طرف‌ها اصلاح می‌شود.^۴ به طول کلی برای اصلاح

۱. اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۱۲.

۲. فرانسه و تونس، ماده ۲۰؛ سوئیس و تونس، ماده ۱۰؛ هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۱۰؛ هلند و اردن، بند ۱ ماده ۹؛ هلند و قبرس، بند ۱ ماده ۹؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۱ ماده ۹.

۳. هلند و ایرلند، ماده ۱۲؛ سوئد و مراکش، ماده ۲۲؛ فنلاند و مراکش، ماده ۲۳؛ ایران و بلغارستان، ماده ۹؛ ایران و لهستان، ماده ۱۱؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱۱؛ ایران و رومانی، ماده ۱۰.

۴. برزیل و ونزوئلا، ماده ۱۳.

موافقتنامه اغلب پیش‌بینی شده که اصلاحات را کمیسیون مشترک به عمل می‌آورد.^۱ این بیان در واقع یکی از وظایف نهاد مشترک را نشان می‌دهد.

اصلاح را می‌توان به صورت ماده‌ای مستقل در نظر گرفت. زیرا ارتباط مستقیم با مسئله اجرا ندارد. ضمناً در برخی از موافقتنامه‌ها نحوه قدرت اجرایی یافتن اصلاحات طبق ماده مربوط^۲ یا در تاریخی که با مبادله یادداشت دیپلماتیک تعیین می‌گردد^۳ پیش‌بینی شده است.

دوم- فراهم آوردن تأسیسات عملیاتی

قید دیگر آن است که دو طرف تعهد می‌کنند تأسیسات عملیاتی (Operational Infrastructures) مورد نیاز مقامات مسئول اجرای قواعد را فراهم آورند.^۴

این مورد می‌تواند در ماده مربوط به اجرا قرار گیرد. زیرا تعهدی برای انجام دادن اقداماتی در جهت تسهیل اجرای موافقتنامه است.

سوم- بیمه

در یک مورد نیز در چارچوب مسائل مربوط به اجرا پیش‌بینی شده که وسیله نقلیه به منظور مبادرت به حمل و نقل باید برای مسئولیت مدنی تحت پوشش بیمه‌ای باشد که در هر دو کشور عملی است.^۵ این بیان نیز به راحتی می‌تواند مستقل از مسأله اجرا مورد توجه قرار گیرد.

چهارم- وظایف مقامات صلاحیتدار

علاوه بر موارد بالا، در موافقتنامه‌های مختلف بیان‌هایی وجود دارد که بیش از اجرای موافقتنامه وظایف مقامات صلاحیتدار را نشان می‌دهد بنابراین می‌توان آنها را در قسمت مربوط به این موضوع وارد کرد. از جمله موارد مزبور اشاره به این نکته است که مقامات صلاحیتدار آیین کار مربوط به اجرای موافقتنامه، را تنظیم خواهند کرد.^۶

در برخی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده که حمل و نقل عادی مسافر با توافق میان مقامات صلاحیتدار ترتیب داده می‌شود.^۷ این مفهوم را می‌توان با بیان کلی «توافق در مورد سازماندهی حمل و نقل» در قسمت وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار وارد کرد. البته این تنها موردی نیست که در چارچوب ماده مربوط به اجرا، وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار مشخص می‌شود. در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر آمده است:

مقامات حمل و نقل جاده‌ای اختیار دارند:

الف- الگوهای مجوز حمل و نقل را ... تهیه کنند،

ب- با صدور مجوز اجازه حمل و نقل و رای مرز را بدهند،

ج- در صورت اقتضا چنین اجازه‌ای را با آگاه کردن مقامات طرف دیگر لغو کنند،

د- به منظور هماهنگ کردن رویه عملی مبادله اطلاعات تماس با مقامات گمرکی، مهاجرت و انتظامی را

۱. سوئیس و تونس، ماده ۲۰؛ فرانسه تونس، ماده ۲۰؛ هلند و ایرلند، ماده ۱۲؛ سوئد و مراکش، ماده ۲۲؛ فنلاند و مراکش، ماده ۲۳.

۲. برزیل و ونزوئلا، ماده ۳.

۳. هلند و ایرلند، ماده ۱۲.

۴. هلند و ایرلند، ماده ۱۲.

۵. برزیل و ونزوئلا.

۶. سوئیس و تونس، ماده ۱۰؛ فرانسه و تونس، ماده ۳۰؛ هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۱۰؛ هلند و اردن، بند ۱ ماده ۹؛ هلند و قبرس، بند ۱ ماده ۹؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۱ ماده ۹؛ ایران و بلغارستان، ماده ۹؛ ایران و لهستان، ماده ۱۱؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۱۱؛ ایران و رومانی، ماده ۱۱.

۷. سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و روسیه، ماده ۳.

حفظ کنند.^۱

سه مورد نخست پیش تر در بحث مجوز مورد توجه قرار گرفت. مورد آخر نیز بعداً بررسی می گردد. مشابه شق «د» را می توان در یکی از موافقتنامه های مربوط به ایران به این ترتیب مشاهده کرد که: «پیشنهادهای حاوی اطلاعات مورد نیاز سازماندهی این نوع حمل و نقل [حمل و نقل منظم مسافر] قبلاً بین مقامات صلاحیتدار طرفین متعاقد مبادله خواهد شد».^۲

از جمله کارهای دیگر مقامات صلاحیتدار که احتمالاً انجام می دهند آن است که پیشنهادهای متصدیان حمل و نقل در خصوص ترتیب دادن سفر را به یکدیگر انتقال دهند.^۳ در کنار بیان فوق شکل پیشنهاد متصدی نیز به صوت زیر مشخص شده است:

این پیشنهاد باید حاوی اطلاعات زیر باشد:

- نام متصدی حمل

- دوره و تعداد عملیات،

- نرخ پیشنهاد،

- خطوط مسیر کلی،

- هر شرط ویژه عملیات که بتوان وضع کرد.^۴

موارد بالا در واقع به جزئیات اجرا مربوط می شود که بهتر است در اسنادی مربوط به تعیین جزئیات مزبور وارد گردد. در همین موافقتنامه ها پیش بینی شده که مقامات صلاحیتدار پس از تصویب پیشنهادهای هر کدام به دیگری اجازه معتبر برای سفر در سرزمین خود را اعطا می کنند.^۵ این بیان نیز در چارچوب وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار قرار می گیرد.

در موردی دیگر گفته شده که به منظور تضمین اجرای منظم موافقتنامه و انطباق آن با توسعه تردد، نمایندگان مقامات صلاحیتدار به تقاضای هر یک از طرف های متعاقد در یک دوره زمانی معقول و در محل مورد توافق ملاقات خواهند کرد.^۶ این بیان بیشتر معطوف به طرز عمل مقامات صلاحیتدار در اجرای موافقتنامه است که در صورت نیاز می توان از آن استفاده نمود.

۳- متن پیشنهادی

همان طور که در بحث پیش اشاره شد می توان ماده ای را در نظر گرفت که در آن به صورت زیر مشخص می گردد مقامات صلاحیتدار مسئول اجرای موافقتنامه هستند:

- اجرای موافقتنامه حاضر بر عهده مقامات صلاحیتدار مذکور در ماده ... است.

- جزئیات اجرایی در اسناد جداگانه پیش بینی و مشخص می شود.

همان طور که اشاره گردید یکی از قیود ماده مربوط به اجرا موضوع اصلاح موافقتنامه را مدنظر قرار می دهد. اغلب پیش بینی شده است که اصلاحات را یک نهاد مشترک به عمل می آورد.

۱. برزیل و نروژ.

۲. ایران و روسیه، ماده ۳.

۳. سوئد و مراکش، بند ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۴.

۴. همان.

۵. سوئد و مراکش، بند ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۳ ماده ۴.

۶. اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۱۲.

گفتار دهم: نهاد مشترک

۱- تعیین نهاد

برای اجرای درست، در موافقتنامه‌های مختلف نهاد مشترکی با نام‌های کمیسیون یا کمیته مختلط یا مشترک نیز به اشکال زیر پیش‌بینی شده است:

به منظور تضمین اجرای درست مفاد این موافقتنامه دو طرف متعاهد یک کمیسیون [کمیته] مختلط [مشترک] ایجاد خواهند کرد.^۱

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران ترکیب نهاد مزبور به این ترتیب تعیین شده که مرکب از نمایندگان طرف‌های متعاهد است.^۲ نظر به این که نهاد مزبور جنبه رسمی دارد طبیعی است که مقامات صلاحیتدار طرف‌های متعاهد اعضای آن را تعیین کنند.^۳

۲- وظایف و اختیارات

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران عموماً به وظایف و اختیارات این نهاد نیز اشاره شده است. در اغلب موافقتنامه‌ها این مورد با یک جمله کلی به صورت «حل و فصل کلیه مسائل مربوط به اجرای موافقتنامه»،^۴ یا «رسیدگی به جزئیات و نظارت بر اجرای صحیح موافقتنامه و همچنین مشکلاتی که ممکن است بروز نماید»^۵ بیان می‌شود. این بیان چنان گسترده است که می‌تواند هم مسائل فنی را در برگیرد و هم اختلافات ناشی از اجرا و تفسیر موافقتنامه را. برداشت اخیر به ویژه در مواردی تقویت می‌شود که در موافقتنامه پیش‌بینی شده باشد مسئله «از طریق دیپلماتیک بر طرف نگردیده است»^۶ بنابراین نهاد مزبور می‌تواند نقش مرجع داور در رسیدگی به اختلافات را نیز داشته باشد. به علاوه می‌تواند شامل یاری دادن به مقامات صلاحیتدار مشخص شده در به انجام رساندن وظایف‌شان شود. در موافقتنامه میان ایران و سوریه وظایف و اختیارات به طور مشخص و به ترتیب زیر تعیین شده است:

کمیسیون مشترک مرکب از نمایندگان طرفین متعاهد با اختیارات زیر تشکیل می‌گردد:

(الف) نظارت بر اجرای موافقتنامه،

(ب) بررسی مشکلات اجرایی موافقتنامه حاضر و انجام اقدامات لازم برای حل،

(ج) بررسی کلیه جنبه‌های مربوط به گسترش و توسعه روابط حمل و نقل جاده‌ای بین دو کشور اعم از مستقیم یا ترانزیتی و ارائه پیشنهادها لازم در این زمینه،

(د) مبادله اطلاعات و تبادل نظر در امور گمرکی مربوط به حمل و نقل جاده‌ای و تعیین روش‌ها و اشکال تضمین‌های گمرکی و ترتیبات مربوط به قبول اظهارنامه و صدور پروانه گمرکی و مبادله نمونه‌های مهر و امضا،

(ه) مبادله اطلاعات و آمار مربوط به حجم حمل و نقل بین دو کشور به طور مستقیم یا ترانزیت با توجه به

۱. سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۱۱؛ فرانسه و تونس، بند ۱ ماده ۱۹؛ سوئد و مراکش، بند ۱ ماده ۲۲؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۲؛ هلند و اردن، بند ۱ ماده ۹؛ هلند و قبرس، بند ۲ ماده ۹؛ فلسطین اشغالی و قبرس، بند ۲ ماده ۹.

۲. ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و بلغارستان، بند اول ماده ۱۱؛ ایران و چکسلواکی، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و لهستان، بند اول ماده ۱۲؛ ایران و رومانی، بند اول ماده ۱۱؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۶.

۳. ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۷؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و سوریه، بند مقدمه ماده ۱۴.

۴. ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۷؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و رومانی، بند اول ماده ۱۱.

۵. ایران و چکسلواکی، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و لهستان، بند اول ماده ۱۲؛ ایران و بلغارستان، بند اول ماده ۱۲.

۶. ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۷؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۷؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۶.

روابط اقتصادی، بازرگانی، جهانگردی فیما بین،
(و) مبادله اطلاعات درباره مشخصات ابعاد و وزن وسایل نقلیه‌ای که طبق مفاد این موافقتنامه مورد استفاده قرار می‌گیرد.^۱

در دو موافقت‌نامه دیگر مربوط به ایران نیز به «تصحیح پروتکل مذکور در ماده ...» اشاره شده است.^۲ به علاوه در همین مورد پیش‌بینی شده است که اصلاحات به تصویب مقامات صلاحیتدار می‌رسد^۳ که در زمره وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار می‌باشد و شایسته است در قسمت مربوط درج گردد. به هر حال، جمله کلی که ابتدا ذکر شد و در بیشتر موافقتنامه‌ها مشهود است به همه موارد پوشش می‌دهد. بنابراین با توجه به این که مقامات صلاحیتدار کمیسیون مشترک اختیار دارند اصلاحات لازم را در مورد موافقتنامه به عمل آورند بهتر است در متن موافقتنامه از جمله کلی اشاره شده استفاده شود و موارد جزئی در اسناد مربوط به جزئیات وارد گردد.

۳- طرز عمل نهاد

برای اجرای این وظایف و اختیارات در موافقتنامه‌ها به طرز عمل نهاد مشترک نیز به ترتیب زیر اشاره شده است:

کمیسیون [کمیته] مذکور به درخواست هر یک از طرف‌های متعاقد [به تناوب در سرزمین هر طرف] جلسه خواهد داشت.^۴

در این مورد نیز در برخی از موافقتنامه‌ها به جزئیات اجرایی به ترتیب زیر توجه شده است:
کمیسیون مشترک نخستین جلسه خود را ظرف مدت یک ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این موافقتنامه تشکیل خواهد داد تا ترتیبات لازم را جهت تسهیل اجرای آن فراهم آورد. دستور کار کمیسیون مشترک قبل از تشکیل جلسات از طریق دیپلماتیک بین طرفین متعاقد مورد توافق قرار خواهد گرفت.^۵

این جزئیات نیز بهتر است در اسناد مربوط درج گردد.

۴- متن پیشنهادی

به طور کلی با توجه به بحث‌های به عمل آمده متن زیر را می‌توان برای ماده‌ای که به نهاد مشترک مربوط می‌شود در نظر گرفت:
- به منظور تضمین اجرای درست مفاد این موافقتنامه دو طرف متعاقد یک کمیسیون [کمیته] مختلط [مشترک] ایجاد خواهند کرد؛
- این ... [کمیسیون، کمیته] [مشترک، مختلط] رسیدگی به جزئیات، نظارت بر اجرای صحیح موافقتنامه، مشکلاتی که ممکن است بروز کند و حل و فصل کلیه مسائل مربوط به اجرای موافقتنامه را بر عهده دارد؛

۱. ایران و سوریه، بند دوم ماده ۱۴.

۲. ایران و رومانی، بند دوم ماده ۱۱؛ ایران و بلغارستان، بند سوم ماده ۱۱.

۳. ایران و رومانی، بند دوم ماده ۱۱.

۴. سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۲۲؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲۲؛ فرانسه و تونس، بند ۲ ماده ۱۹؛ هلند و اردن، بند ۳ ماده ۹؛ سوئیس و تونس، بند ۳ ماده ۱۱؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۳ ماده ۹؛ هلند و قبرس، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۶؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۷؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و لهستان، بندهای اول و دوم ماده ۱۲؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران و بلغارستان، بند دوم ماده ۱۱؛ ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱۷.

۵. ایران و سوریه، بند پایانی ماده ۱۴.

- جزئیات اجرایی در اسناد اجرایی مشخص می شود.

در موافقتنامه های مربوط به ایران در جهت تسهیل بیشتر اجرای موافقتنامه علاوه بر نهاد مشترک پیش بینی حضور نماینده متصدی حمل و نقل یک طرف متعاقد در سرزمین طرف دیگر نیز مشاهده شد.

گفتار یازدهم: نماینده متصدی حمل و نقل

وجود نماینده هنگامی مطرح است که لازم باشد متصدی حمل برای به انجام رساندن فعالیت موردنظر در چارچوب موافقتنامه میان دو دولت به «طرف متعاقد دیگر» مراجعه کند.

۱- پیش بینی نماینده

در برخی از موافقتنامه های مربوط به ایران پیش بینی شده است که هر یک از طرف های متعاقد به منظور فراهم آوردن تسهیلات حمل و نقل، طبق قوانین و مقررات ملی خود به متصدیان حمل و نقل طرف دیگر اجازه می دهد نماینده ای در سرزمین آن بگمارد.^۱ این نمایندگی در تعدادی از موافقتنامه های میان دولت های اروپای مرکزی و شرقی نیز پیش بینی شده بود که به واسطه شرایط خاص طرف ها در زمان انعقاد موافقتنامه، مقرر گردید واگذاری نمایندگی متصدی حمل یکی از طرف ها به متصدی حمل در سرزمین طرف دیگر مشروط به تأیید مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد مربوط می باشد.^۲

به هر حال اعطای اجازه دایر کردن یا واگذاری نمایندگی به صراحت بر اساس اصل معامله به مثل و حق مبتنی بر آن پیش بینی شده است.^۳

۲- متن پیشنهادی

بر اساس آن چه گفته شد می توان در موافقتنامه پیش بینی کرد که:

- هر یک از طرف های متعاقد به منظور فراهم آوردن تسهیلات حمل و نقل، طبق قوانین و مقررات ملی خود به متصدیان حمل و نقل طرف دیگر اجازه می دهد نماینده ای در سرزمین آن بگمارد.

- واگذاری نمایندگی متصدی حمل یکی از طرف ها به متصدی حمل در سرزمین طرف دیگر مشروط به تأیید مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد مربوط می باشد.

بند دوم را می توان برای شرایط خاص در نظر گرفت.

علاوه بر تشکیل نهاد مشترک و حضور نمایندگان متصدیان حمل و نقل هر یک از طرف ها در سرزمین طرف دیگر عامل بعدی که اجرای صحیح موافقتنامه را آسان تر می گرداند و پیش تر بدان اشاره شد مبادله اطلاعات است.

گفتار دوازدهم: مبادله اطلاعات

۱- پیش بینی مبادله اطلاعات

در اغلب موافقتنامه های میان دولت های دیگر موضوع مبادله اطلاعات مورد توجه قرار گرفته است.^۴

اما عموماً این مواد بیانی دارند که مقامات صلاحیتدار مبادله کننده اطلاعات را مشخص می سازد و وظایف و اختیارات آنان را نشان می دهد. بنابراین در واقع جای آن در قسمت مربوط به تعیین مقامات صلاحیتدار و وظایف ایشان است و می توان آن را با عبارت «مبادله اطلاعات مذکور در ماده...» به ماده مربوط

۱. ایران و اتریش، ماده ۹؛ ایران و سوریه، ماده ۴.

۲. ایران و اتریش، ماده ۹؛ ایران و سوریه، ماده ۴.

۳. ایران و اتریش، ماده ۹؛ ایران و پاکستان، ماده ۵؛ ایران و سوریه، ماده ۷.

۴. فرانسه و تونس، ماده ۱۸؛ سوئد و مراکش، ماده ۲۱ و بند ۵ بخش ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، ماده ۲۱ و بند ۶ ماده ۴ الحاقیه؛ برزیل و ونزوئلا، تبصره ماده ۲؛ هلند و ایرلند، ماده ۱۱؛ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۱۲.

به مبادله اطلاعات مرتبط ساخت.

۲- توجه به جزئیات اجرایی

در برخی از موافقتنامه‌ها جزئیات اجرایی نیز مورد توجه قرار گرفته است. برای مثال مقرر شده «مقامات حمل و نقل جاده‌ای و تردد (ترافیک) هر دو کشور دفتر ثبتی به روز در مورد همه وسایل نقلیه مجاز برای مبادرت به حمل و نقل و رای مرز نگاهداری خواهند کرد».^۱ یا در موردی دیگر گفته شده «مقامات صلاحیتدار ظرف سه ماه پس از پایان هر سال تقویمی، آمار عملیات حمل و نقل تنظیم شده با موافقتنامه را به یکدیگر تسلیم خواهند کرد».^۲ همچنین پیش‌بینی شده است که به درخواست یک مقام صلاحیتدار مقام دیگر اطلاعات لازم را که بتوان منطقاً در اختیار گذاشت در مورد شیوه‌ای که تردد تحت پوشش این موافقتنامه از طریق آن توسعه یافته است فراهم خواهد آورد.^۳ بهتر است این مواد در اسنادی وارد شود که به جزئیات اجرایی مربوط می‌گردد.

۳- متن پیشنهادی

به هر حال، چنانچه احساس شود، ضرورت دارد وظیفه مبادله اطلاعات به صراحت اعلام گردد، می‌توان از بیان کلی زیر استفاده کرد:

طرف‌های متعاقد همه اطلاعات لازم، اعم از آماری و غیر آماری، را مبادله خواهند کرد.

در موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای ماده یا موادی نیز به موضوع مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌ها اختصاص یافته است.

گفتار سیزدهم: مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌ها

از آنجا که فعالیت‌های موضوع موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای در زمره فعالیت‌های انتفاعی است و هر دولتی برای تنظیم امور جاری کشور و رعایت منافع کلی جامعه حقوق و عوارضی برای فعالیت‌های انتفاعی در محدوده سرزمین خود، از جمله در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، وضع می‌کند طبیعی است در موافقتنامه‌های دو جانبه حمل و نقل جاده‌ای حقوق و عوارض مزبور مورد توجه قرار گیرد.

۱- مبانی تعیین مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌ها

در تعدادی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده است که مالیات‌ها، حقوق و هزینه‌های مربوط به عملیات حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی که متصدیان حمل و نقل یکی از طرف‌های متعاقد در سرزمین طرف دیگر انجام می‌دهند طبق قوانین مجری در سرزمین طرف متعاقد دیگر خواهد بود.^۴ در مواردی گفته شده که اخذ مالیات‌ها، حقوق و عوارض بر اساس اصل رفتار ملی برابر صورت می‌گیرد.^۵ البته جزئیات اجرایی نیز به این صورت که «برقراری هماهنگی مبتنی بر یک نظام معامله به مثل را متخصصان مالیاتی دو طرف متعاقد مطالعه خواهند کرد»^۶ مورد توجه قرار گرفته که شایسته است در اسنادی که به این نوع جزئیات اختصاص دارند وارد شود.

۱. برزیل و ونزوئلا، تبصره ماده ۲.

۲. سوئد و مراکش، بند ۵ بخش ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش بند ۶ ماده ۴ الحاقیه.

۳. اتریش و قبرس، بند ۸ ماده ۱۲.

۴. فرانسه و تونس، جمله اول ماده ۱۲؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۵ و بند ۶ بخش ۳ الحاقیه، فنلاند و مراکش، ماده ۱۵ و بند ۷ ماده ۴ الحاقیه؛ هلند و اردن، بند اصلاحی الحاقیه؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۹۸ ایران و روسیه، ماده ۱۰.

۵. سوئد و مراکش، بند ۶ بخش ۳ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۷ ماده ۴ الحاقیه.

۶. همان.

۲- معافیت‌ها

اول - موارد کلی

در یکی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران، به مناسبت روابط ویژه میان طرف‌ها، پیش‌بینی شده چنانچه مقصد نهایی مسافر یا کالا سرزمین یک از طرف‌ها باشد می‌توان مالیات‌ها، عوارض و هزینه‌ها را لغو کرد یا میزان آن را کاهش داد.^۱

در برخی از موافقتنامه‌ها آمده است که وسایل حمل و نقل یک طرف متعاقد که وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌شود تا زمانی که تحت پوشش موافقتنامه مربوط به حمل و نقل به فعالیت می‌پردازد از مالیات‌ها و حقوق مربوط به مالکیت و عملیات وسایل نقلیه و همه مالیات‌های خاص حمل و نقل معاف می‌باشد.^۲ قید «تحت پوشش» تأکیدی بر این نکته است که وسایل نقلیه تنها در صورتی از معافیت مورد نظر برخوردار می‌شوند که فعالیت اقتصادی مربوط به آنها در چارچوب توافق میان طرف‌ها صورت گیرد.

به طور کلی معافیت مزبور بدان خاطر است که یک طرف متعاقد وسیله نقلیه طرف متعاقد دیگر را به طور موقت^۳ و در چارچوب شرایط خاص به سرزمین خود می‌پذیرد. بنابراین قاعدتاً حضور آن اثر محدودتری در قیاس با وسایل نقلیه داخلی بر اقتصاد کشور دارد لذا مشمول برخی معافیت‌ها می‌شود.

در هر صورت در پاره‌ای موارد، به واسطه روابط خاص میان طرف‌های متعاقد، وسیله نقلیه یک طرف هنگام استفاده در سرزمین طرف دیگر به طور متقابل، یعنی بر اساس اصل معامله به مثل، از کلیه عوارض و مالیات‌ها معاف دانسته می‌شود.^۴

دوم - لوازم شخصی و وسایل وسیله نقلیه

مورد دیگر به معافیت لوازم شخصی و وسایلی که ممکن است در طول حضور در سرزمین مورد نظر برای وسیله نقلیه لازم باشد از پرداخت حقوق و عوارض مربوط می‌شود.^۵ زیرا این لوازم و وسایل تحت رژیم ورود موقت به داخل سرزمین پذیرفته می‌شوند. به علاوه پیش‌بینی شده که برای ورود آنها نیاز به کسب مجوز نیست.^۶ قید اخیر بهتر است در قسمتی درج گردد که موارد معاف از مجوز در آن مشخص می‌گردد.

سوم - سوخت و مواد روغنی

از دیگر موارد معاف از مالیات و عوارض، سوخت و مواد روغنی است.^۷ البته اغلب گفته می‌شود منظور سوختی است که در مخازن «معمولی»^۸ یا «مخازنی که سازنده بدان منظور در نظر گرفته»^۹ یا «مخازن استاندارد»^{۱۰} قرار دارد تا از هر گونه سوء استفاده به ویژه در مورد تفاوت احتمالی قیمت‌های دو کشور،

۱. ایران و سوریه، ماده ۱۰.

۲. سوئیس و تونس، ماده ۷ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، جمله دوم ماده ۱۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۱ ماده ۶؛ هلند و قبرس، ماده ۵؛ هلند و اردن، ماده ۵۰ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۷؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۱.

۳. اتریش و قبرس، بند ۳ ماده ۱۱؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۷؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۱؛ ایران و یونان، بند ۷.

۴. ایران و پاکستان، ماده ۶؛ ایران و روسیه، ماده ۱۲؛ ایران و لهستان، ماده ۷؛ ایران و چکسلواکی، ماده ۷؛ ایران و رومانی، ماده ۷؛ ایران و بلغارستان، ماده ۱۰.

۵. فرانسه و تونس، ماده ۱۳؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۶؛ فنلاند و مراکش، ماده ۱۶.

۶. همان.

۷. سوئیس و تونس، ماده ۶ الحاقیه؛ هلند و قبرس، بند ۱ ماده ۶؛ هلند و اردن، بند ۱ ماده ۶؛ فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۱۷؛ هلند و ایرلند، ماده ۹؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۲ ماده ۶؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۹؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران و پاکستان، بند ۵ ماده ۷؛ ایران و سوریه، ماده ۱۱؛ ایران و چکسلواکی، بند ۱ ماده ۸؛ ایران و رومانی، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و لهستان، بند اول ماده ۸؛ ایران و بلغارستان، بند ۵ الحاقیه.

۸. سوئیس و تونس، ماده ۶ الحاقیه؛ هلند و قبرس، بند ۶ ماده ۶؛ هلند و ایرلند، ماده ۹؛ اسرائیل و هلند، بند ۲ ماده ۶؛ ایران و چکسلواکی، بند ۱ ماده ۸؛ ایران و رومانی، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و لهستان، بند اول ماده ۸؛ ایران و بلغارستان، بند ۵ الحاقیه.

۹. فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۱۷.

۱۰. ایران و روسیه، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران و پاکستان، بند ۵ ماده ۷؛ ایران و سوریه، ماده ۱۱.

جلوگیری شود.

نکته قابل ذکر آن که معافیت مقرر در موافقتنامه‌های مربوط به ایران در قسمت تشریفات گمرکی آمده است. در صورتی که شایسته است در قسمت مالیات‌ها، هزینه‌ها و حقوق درج گردد، زیرا تنها دریافت آنها ممکن است در چارچوب تشریفات گمرکی صورت گیرد و خود آنها ارتباط ماهوی با این تشریفات ندارد. به هر حال، درج آنها در اسناد مربوط به جزئیات اجرایی از طولانی شدن متن معاهده جلوگیری و کلیت موافقتنامه را حفظ می‌کند.

چهارم - قطعات یدکی

مورد دیگری از حقوق و عوارض معاف شناخته شده قطعات یدکی لازم برای تعمیر وسیله نقلیه است.^۱ در موافقتنامه‌های مربوط به ایران اشاره به این نکته به جای آن که در چارچوب بحث مالیات‌ها و عوارض صورت گیرد در قسمت تشریفات گمرکی قرار دارد. در این موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده است که قطعات یدکی به طور موقت از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیات و عوارض و رودی معاف می‌باشد.^۲ به علاوه هم در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و هم در موافقتنامه‌های مربوط به ایران پیش‌بینی شده که ورود این نوع قطعات مشمول محدودیت وارداتی نخواهد گشت. این معافیت تا هنگامی است که قطعه مزبور عوض نشده باشد.^۳

مقررات معافیت قطعات یدکی از حقوق گمرکی، مالیات‌ها و عوارض بی‌تردید به مقررات مربوط به حقوق، مالیات‌ها و عوارض مربوط می‌شود. اما در موافقتنامه‌های مربوط به ایران بدان دلیل در چارچوب مقررات مربوط به تشریفات گمرکی با دیگر قیود مخلوط شده است که این حقوق و مالیات‌ها هنگام ورود طی یک تشریفات گمرکی اخذ می‌شود، نه بدان سبب که پیوندی ماهوی میان آن حقوق، مالیات‌ها و عوارض و تشریفات گمرکی وجود دارد. به هر حال، مناسب است در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز این موضوع در قسمت مالیات‌ها و عوارض و حقوق درج گردد. بر عکس شرط معافیت از محدودیت وارداتی به مالیات‌ها و هزینه‌ها و حقوق به طور مستقیم ارتباط ندارد و می‌توان آن را در قسمت تشریفات گمرکی وارد ساخت.

در مورد قطعات یدکی نیز به طور کلی می‌توان مانند مورد سوخت و مواد روغنی عمل کرد و آنها را در اسناد مربوط به جزئیات اجرا، مورد اشاره قرار داد.

همه موارد بر شمرده معاف از مالیات، عوارض و محدودیت وارداتی در واقع اثر غیرقابل چشم‌پوشی بر نظم اقتصادی دولتی که وسیله نقلیه به سرزمین آن وارد می‌شود ندارد و در قیاس با منافع حاصل از فعالیت اقتصادی مربوط به آن وسیله به راحتی قابل صرف نظر کردن است.

پنجم - مالیات‌ها و هزینه‌های انتقال و تملک

یک مورد دیگری معافیت که در برخی از موافقتنامه‌ها مورد اشاره قرار گرفته معافیت از مالیات‌ها و هزینه‌های مربوط به انتقال (Circulation) و تملک (Possession) در سرزمین طرف متعاقد دیگر است که در

۱. سوئیس و تونس، ماده ۶ الحاقیه؛ هلند و قبرس، بند ۱ ماده ۶؛ هلند و اردن، بند ۱ ماده ۶؛ فرانسه و تونس، جمله اول ماده ۱۴؛ سوئد و مراکش، ماده ۱۷؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۱۷.

۲. ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و بلغارستان، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و سوریه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و لهستان، بند دوم ماده ۸؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۲.

۳. ایران و پاکستان، بند ۶ ماده ۷؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۵ ماده ۱۳۷؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۲.

آن فعالیت می‌کند.^۱ زیرا این وسایل در دولت محل ثبت خود مالیات می‌پردازند،^۲ و مهم‌تر آن که به طور موقت وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌شود.^۳ بنابراین در واقع انتقال و تغییر مالکیتی صورت نمی‌گیرد. به هر حال، این پیش‌بینی نیز به عمل آمده است که چنانچه انتقال وسیله نقلیه موکول به ثبت یا دادن مالیات در هر یک از دو دولت طرف موافقتنامه نباشد، در این مورد نیز معافیت فوق‌الذکر وجود دارد.^۴ اما معافیت مزبور به وسایل نقلیه‌ای که صاحبان آنها مقیم همان سرزمینی باشند که وسیله نقلیه در آن فعالیت می‌کند تعلق نمی‌گیرد.^۵

به هر حال محدودیت اشاره شده تنها محدودیت برای معافیت‌های مورد بحث نیست. محدودیت‌های دیگری را نیز می‌توان در موافقتنامه‌ها مشاهده کرد.

۳- محدودیت معافیت‌ها

از جمله محدودیت‌ها آن است که وسایل نقلیه اشاره شده در بالا از مالیات‌ها و حقوق مربوط به مصرف معاف نیستند.^۶ در برخی از موافقتنامه‌ها هزینه‌های مصرف سوخت و عوارض مربوط به استفاده از پلها، تونلها، وسایل خاص گذر دادن، یا عوارض بخش‌هایی از جاده مشخصاً به عنوان مواردی که مشمول معافیت نمی‌شوند نامبرده شده‌اند.^۷ در این موارد در واقع حفظ منافع جامعه برتر از فواید ناشی از فعالیت اقتصادی متصدی حمل و نقل طرف متعاقد دیگر تشخیص داده می‌شود و یا به خاطر آن است که این هزینه‌ها و عوارض در چارچوب فعالیت اقتصادی خصوصی بخش دیگری از جامعه صورت می‌گیرد و نمی‌بایست لطمه ببیند. با این حال به واسطه روابط خاص میان طرف‌های متعاقد، در تعدادی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران معافیت از این موارد نیز پیش‌بینی شده است.^۸ این محدودیت‌ها را نیز می‌توان در اسناد مربوط به جزئیات اجرایی وارد کرد.

۴- رعایت اصل معامله به مثل

در یک موافقت‌نامه مربوط به ایران مقرر شده که معاف ساختن یا تخفیف دادن در مورد مالیات‌ها و عوارض را کامیسیون مشترک بر اساس عمل متقابل (معامله به مثل) به عمل می‌آورد و اجرای آن موکول به تصویب مقامات صلاحیتدار است.^۹ این بیان در حقیقت وظایف و اختیارات نهاد مشترک و مقامات صلاحیتدار را مشخص می‌کند و شایسته است در جای مناسب خود قرار گیرد.

۵- متن پیشنهادی

به طور کلی بهتر است اصل تعلق یا عدم تعلق مالیات و عوارض در موافقتنامه مورد اشاره قرار گیرد. همچنین اشاره شود برخی موارد که معاف هستند یا نیستند در اسنادی وارد می‌شوند که جزئیات را مشخص می‌کنند. به این ترتیب که:

- مالیات‌ها، هزینه‌ها و حقوق مربوط به عملیات حمل و نقل موضوع این موافقتنامه که متصدیان حمل یکی

۱. هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۸ هلند و قبرس، ماده ۵ هلند و اردن، ماده ۵ اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۱۱.

۲. اتریش و قبرس، بند ۱ ماده ۱۱؛ هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۸ هلند و اردن، ماده ۵.

۳. هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۸ هلند و اردن، ماده ۵.

۴. هلند و ایرلند، بند ۳ ماده ۸.

۵. همان، بند ۴.

۶. سوئیس و تونس، ماده ۷ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، جمله دوم ماده ۱۲؛ اسرائیل و هلند، بند ۱ ماده ۶.

۷. اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۱۱؛ سوئیس و تونس، ماده ۷ الحاقیه؛ هلند و ایرلند، بند ۲ ماده ۸ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۷ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۲.

۸. ایران و لهستان، ماده ۷، ایران و چکسلواکی، ماده ۷، ایران و رومانی، ماده ۷، ایران و بلغارستان، ماده ۱۰، ایران و اتریش، بند ۳ ماده ۱۲.

۹. ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۲.

۱۰. ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۸.

از طرف‌های متعاقد در سرزمین طرف دیگر انجام می‌دهد طبق قوانین مجری در سرزمین طرف متعاقد دیگر و به طوری که بیش از مالیات‌ها، هزینه‌ها و حقوق بر عهده متصدیان داخلی حمل و نقل طرف اخیر نباشد اخذ خواهد شد.

- موارد معاف از مالیات‌ها، هزینه‌ها و حقوق مذکور و مواردی که مشمول این معافیت‌ها نمی‌شوند در اسناد اجرایی [آیین‌نامه اجرایی] مشخصاً تعیین خواهد شد.

در کنار مسائل مربوط به حقوق، مالیات‌ها و هزینه‌ها یک سلسله مسائل مربوط به نقل و انتقال درآمدهای ناشی از فعالیت‌های اقتصادی در چارچوب موافقت‌نامه حمل و نقل جاده‌ای نیز مطرح است.

گفتار چهاردهم: انتقال درآمدها

۱- پیش‌بینی حق انتقال

همان‌طور که اشاره شد متصدیان حمل و نقل طرف‌های متعاقد فعالیت خود را به قصد انتفاع از منافع اقتصادی آن انجام می‌دهند. بنابراین طبیعی است که انتظار داشته باشند منافع حاصل را به نحو دلخواه مورد استفاده قرار دهند از جمله بتوانند به هر جای دیگری در خارج از سرزمین حوزه فعالیت خود منتقل کنند.

در تعدادی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی شده است طرف‌های متعاقد به یکدیگر تضمین می‌دهند که طبق قوانین لازم‌الاجرا در سرزمین خود مجوزهای لازم برای انتقال درآمد اضافه بر هزینه‌های ناشی از عملیات حمل و نقل را که در چارچوب موافقتنامه صورت گرفته صادر کنند.^۱ مشابه این بیان در موافقتنامه‌های مربوط به ایران با تفاوت‌های جزئی به این صورت آمده است که «کلیه پرداخت‌های ناشی از اجرای موافقت‌نامه حاضر [پس از تسویه کلیه تعهدات مالی] به صورت ارزهای قابل تبدیل که آزادانه قابل انتقال باشند [طبق قوانین و مقررات هر یک از طرفین متعاقد و نیز توافقات و ترتیباتی مالی لازم‌الاجرا بین دو کشور] انجام می‌شود». به این ترتیب طرف‌های متعاقد میان صلاحیت‌های ناشی از حاکمیت خود و حقوق مالکیت اشخاص تبعه طرف دیگر در سرزمین هر یک از آنها هماهنگی برقرار می‌سازد.

نظر به این‌که قید «طبق قوانین و مقررات هر یک از طرفین متعاقد» در مورد پرداخت‌های ناشی از اجرای موافقتنامه‌ها منظور شده است، اضافه کردن قید «آزادانه قابل انتقال باشند» به دنبال «ارزهای قابل تبدیل» ضرورت غیر قابل اجتناب ندارد.

۲- متن پیشنهادی

با توجه به آنچه گفته شد می‌توان مقرر داشت:

- کلیه پرداخت‌های ناشی از اجرای موافقت‌نامه حاضر [پس از تسویه کلیه تعهدات مالی] به صورت ارزهای قابل تبدیل [طبق قوانین و مقررات هر یک از طرفین متعاقد و نیز توافقات و ترتیباتی مالی لازم‌الاجرا بین دو کشور] انجام می‌شود.

گفتار پانزدهم: قطعات یدکی

همان‌طور که در بحث قبل اشاره شد قطعات یدکی مورد نیاز یک وسیله نقلیه یک طرف متعاقد که همراه آن وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌شود از برخی حقوق و عوارض و مالیات‌ها معاف است. علت را باید در این نکته نیز دید که قطعات مزبور تحت همان رژیم وارد سرزمین مزبور می‌شوند که خود وسایل نقلیه وارد شده‌اند. به هر حال، معافیت‌های اشاره شده تنها مسائل مربوط به قطعات یدکی نیستند.

۱. فرانسه و تونس، ماده ۱۱؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۱۲.

این امر بحث مربوط به قطعات یدکی را در موافقتنامه‌های حمل و نقل جاده‌ای مطرح می‌سازد.

۱- رژیم حاکم بر ورود قطعات یدکی

قطعات یدکی تحت پوشش ورود موقت همراه با وسیله نقلیه به سرزمین طرف‌های متعاقد پذیرفته می‌شوند. این امر در پاره‌ای از موافقتنامه‌ها به صراحت بیان شده است، به این ترتیب که «قطعات یدکی وارد شده همراه با وسیله نقلیه بر اساس نظام پذیرش موقت پذیرفته می‌شود»^۱ و «طرف‌ها ممکن است مقرر دارند که آن قطعات تحت پوشش اجازه موقت قرار گیرد»^۲.

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران در بحث مربوط به تشریفات گمرکی مقرر شده که قطعات یدکی تحت رژیم ورود موقت قرار دارند.^۳ همچنین مقرر گشته که طرف‌ها ممکن است برای این قطعات اجازه ورود موقت صادر کنند.^۴

۲- معافیت‌ها

به علاوه در این موافقتنامه‌ها در قسمت مربوط به تشریفات گمرکی اشاره شده این قطعات از پرداخت عوارض، مالیات‌ها و حقوق گمرکی معاف هستند که جای آن در بحث مالیات‌ها، هزینه‌ها و حقوق است و پیش‌تر در همان‌جا مورد بررسی قرار گرفت.

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران همچنین مقرر گشته که قطعات یدکی مشمول محدودیت نخواهد بود.^۵ به علاوه در تعدادی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده قطعات همراه با وسیله نقلیه که معمولاً استفاده می‌شوند از مقررات ایمنی معاف خواهد بود و برای ورود آنها ودیعه پرداخت نمی‌شود.^۶

۳- انهدام یا صدور مجدد

در بعضی از موافقتنامه‌ها پیش‌بینی می‌شود که قطعات یدکی، اعم از استفاده نشده یا عوض شده، مجدداً صادر یا تحت نظر گمرک نابود می‌گردند.^۷ در تعدادی از موافقتنامه‌ها نیز مقرر گشته که قطعات یدکی استفاده نشده مجدداً صادر می‌شود، اما در مورد قطعات عوض شده حالات مختلفی مد نظر قرار گرفته است. به این ترتیب که «طبق قوانین و آیین‌نامه‌های طرف متعاهدی که وسیله نقلیه در سرزمین آن فعالیت می‌کند دوباره صادر می‌شود یا رها یا نابود می‌گردد»^۸ در موافقتنامه‌های مربوط به ایران، در چارچوب مواد مربوط به تشریفات گمرکی گفته شده که قطعات یدکی عوض شده تحت نظارت ترخیص، منهدم یا مجدداً صادر خواهد شد.^۹

در تعدادی از این موافقتنامه‌ها اشاره شده که قطعه عوض شده مجانی در اختیار مقامات گمرک قرار

۱. فنلاند و مراکش، بند ۸ ماده ۴؛ فرانسه و تونس، بند سوم ماده ۱۴.

۲. فنلاند و مراکش، بند ۸ ماده ۱۴؛ سوئیس و تونس، ماده ۶ الحاقیه؛ فرانسه و تونس، بند سوم ماده ۱۴.

۳. ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و سوریه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و رومانی، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و لهستان، بند دوم ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و پاکستان، بند ۶ ماده ۷؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۲.

۴. ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳.

۵. ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و سوریه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۸؛ ایران و رومانی، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و لهستان، بند دوم ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۳.

۶. فرانسه و تونس، جمله سوم ماده ۱۴؛ سوئیس و تونس، ماده ۶ الحاقیه؛ فنلاند و مراکش، بند ۸ ماده ۴ الحاقیه.

۷. هلند و قبرس، بند ۲ ماده ۳؛ هلند و اردن، بند ۲ ماده ۶.

۸. هلند و قبرس، بند ۲ ماده ۳؛ هلند و اردن، بند ۲ ماده ۶.

۹. ایران و چکسلواکی، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و رومانی، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و بلغارستان، بند ۶ الحاقیه؛ ایران و سوریه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و لهستان، بند سوم ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و پاکستان، بند ۶ ماده ۷؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۲.

می‌گیرد.^۱

۴- متن پیشنهادی

- قطعات یدکی تحت رژیم ورود موقت قرار دارند،
- قطعات یدکی مشمول محدودیت نخواهد بود،
- قطعات مذکور با ثبت در مجوز وسیله نقلیه از حقوق و مالیات‌ها معاف خواهد بود،
- قطعات همراه با وسیله نقلیه که معمولاً استفاده می‌شوند از مقررات ایمنی معاف خواهند بود و برای ورود آنها ودیعه پرداخت نمی‌شود،
- قطعات یدکی، اعم از عوض شده یا عوض نشده، مجدد صادر خواهد شد یا منهدم می‌گردد، یا مجانی در اختیار مقامات گمرک قرار می‌گیرد.
بسیاری از دیگر مسائل نیز در موافقتنامه‌های مربوط به ایران در چارچوب ماده‌ای تحت عنوان تشریفات گمرکی بیان شده است که بررسی چنین موضوعی را می‌طلبد.

گفتار شانزدهم: تشریفات گمرکی

۱- ورود موقت

در موافقتنامه‌های مربوط به ایران در چارچوب ماده مربوط به تشریفات گمرکی، علاوه بر آنچه پیش‌تر گفته شد، موضوعات دیگری نیز وارد شده است. از جمله این‌که ورود موقت وسیله نقلیه به سرزمین طرف متعاقد دیگر طبق قوانین و مقررات داخلی این طرف خواهد بود.^۲ ورود موقت، رژیم حاکم بر حضور وسیله نقلیه در سرزمین طرف متعاقد دیگر را مشخص می‌گرداند که تنها یک سلسله تشریفات گمرکی اجرای آن را شروع می‌کند. بنابراین از لحاظ ماهیت دو مقوله جدا هستند.

در مورد ورود موقت در یک موافقتنامه دیگر مربوط به ایران پیش‌بینی شده است که لوازم شخصی مستعمل و وسایل و ابزار تعمیر که عرفاً در وسیله نقلیه است تحت این رژیم قرار دارد. بنابراین شایسته است برقرار ساختن رژیم ورود موقت به طور مستقل در نظر گرفته شود:

وسيله نقلیه‌ای که عملیات حمل و نقل موضوع این موافقتنامه را انجام می‌دهد طبق قوانین و مقررات طرف متعاقدی که عملیات در سرزمین آن انجام می‌شود به طور موقت وارد این سرزمین می‌شود.

۲- تسهیلات گمرکی

در یکی از موافقتنامه‌ها اشاره شد که هر یک از طرف‌های متعاقد در چارچوب قوانین و مقررات ملی خود حداکثر تسهیلات را در انجام دادن تشریفات گمرکی مربوط به مسافر، کالا و وسایل طرف متعاقد دیگر معمول خواهد داشت.^۳ این بیان مستقیم به تشریفات گمرکی ارتباط می‌یابد.

۳- رعایت قوانین ملی

در همین موافقتنامه اشاره شده که ترانزیت (حمل و نقل عبوری) کالا و ورود موقت وسایل نقلیه یک طرف متعاقد به سرزمین طرف متعاقد دیگر تابع قوانین و مقررات ملی طرف اخیرالذکر و به ویژه رویه‌های اخذ

۱. ایران و پاکستان، بند ۶ ماده ۷؛ ایران و ایتالیا، بند ۳ ماده ۹؛ ایران و یونان، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و روسیه، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و فنلاند، بند ۳ ماده ۸؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۲.

۲. ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۲؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۹؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۸؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۸.

۳. ایران و سوریه، بند الف ماده ۱۳.

تصمیم‌های گمرکی می‌باشد.^۱ در این جا نیز تنها به واسطه وجود قید آخر کل ماده در چارچوب موضوع تشریفات گمرکی قرار گرفته در حالی که می‌توان آن را به طور مستقل در نظر گرفت و نظر به این که قید اشاره شده تنها جنبه تأکیدی دارد و ذکر قوانین و مقررات ملی برای بیان مقصود کافی است. ترکیب «تضمین‌های گمرکی» نیز قابل حذف است.

۴- مسیر

در موافقت‌نامه میان ایران و پاکستان در چارچوب تشریفات گمرکی بیانی وجود دارد که مسیر حمل و نقل را مشخص می‌سازد و پیش‌بینی شده که در صورت لزوم مقصدهای دیگری نیز با توافق مقامات صلاحیتدار طرف‌ها تعیین می‌شود.^۲ این بیان به نوعی حوزه اجرا را برای مورد خاص مشخص می‌کند.

بنابراین بهتر است به جای ماده مربوط به تشریفات گمرکی در ماده مربوط به حوزه اجرا قرار گیرد. به علاوه در مورد توافق بر سر مقصدهای بعدی می‌توان آن را در چارچوب وظایف و اختیارات مقامات صلاحیتدار قرار داد و در ماده مربوط به این مسیر خاص به آن اشاره کرد.

۵- قیود خاص

به علت شرایط خاص، در موافقت‌نامه میان ایران و پاکستان در چارچوب تشریفات گمرکی، علاوه بر آنچه پیش‌تر اشاره شد، قیدهای دیگری نیز آمده است که در سایر موافقتنامه‌ها مشاهده نمی‌شود. از جمله در مورد وسیله نقلیه گفته شده که باید وسیله نقلیه از نوع کانتینر باشد در غیر این صورت در کامیون‌های روباز باید کالا با روپوش برزنتی کاملاً پوشیده و با طناب یاسیم بدون گره و پلمب شده حمل گردد.^۳ نظر به این که رعایت این شرایط را بدو ورود، مقاماتی در گمرک تحت مراقبت قرار می‌دهند در بخش تشریفات گمرکی بدان اشاره شده است. در حالی که پس از ورود نیز مقامات انتظامی می‌توانند رعایت آنها را بررسی کنند. بنابراین آنچه در بالا اشاره شد لزوماً فقط در چارچوب تشریفات گمرکی قرار نمی‌گیرد و می‌توان چنین شرطی را مستقل از ماده مربوط به تشریفات گمرکی در نظر گرفت.

در موافقت‌نامه میان ایران و پاکستان در مورد وسیله نقلیه آمده است که:

به وسایل نقلیه‌ای که دارای جواز بین‌المللی (ترپتیک، کارنه دو پاساژ) باشند، بدون اخذ تضمین اجازه ورود موقت داده خواهد شد.

در مورد وسایل نقلیه فاقد این گونه جوازها به نحو زیر عمل خواهد شد:

الف - چنانچه وسیله نقلیه، متعلق به شرکت حمل و نقل معرفی شده توسط هر یک از طرفین متعاقد باشد تضمین کتبی شرکت مورد بحث جهت ورود موقت قابل قبول خواهد بود. در صورتی که شرکت حمل و نقل معرفی شده به تعهدات خود عمل ننماید، هر یک از طرفین متعاقد بر طبق قوانین و مقررات لازم‌الاجرا مبلغ تضمین را برای وسایل نقلیه شرکت معرفی شده پرداخت خواهند نمود.

ب - اخذ تضمین از وسایل نقلیه‌ای که متعلق به شرکت حمل و نقل معرفی شده نمی‌باشد طبق قواعد و مقررات لازم‌الاجرا در سرزمین‌های طرفین متعاقد خواهد بود.^۴

این بند کلاً مسئله ورود موقت و پرداخت ودیعه برای ورود وسایل نقلیه را مطرح می‌سازد که اصولاً به

۱. همان، بند ۱ ماده ۱۳.

۲. ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۷.

۳. همان، بند ۲ ماده ۷.

۴. همان، بند ۴ ماده ۷.

بحث‌های دیگر مربوط می‌شود. مورد اخیر مشابه ودیعه‌ای است که در برخی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر در قسمت قطعات یدکی پیش‌بینی شده و هر دو را می‌توان در صورت لزوم در یک چارچوب به طور مستقل در نظر گرفت.

۶- تابعیت و مدارک راننده

قید دیگر در موافقت‌نامه میان ایران و پاکستان مقرر می‌دارد که رانندگان باید تابعیت یکی از طرف‌ها را داشته و گواهینامه بین‌المللی معتبر برای وسیله نقلیه‌ای که با آن رانندگی می‌کنند داشته باشند.^۱ این قید در واقع شرایط مربوط به خدمه وسیله نقلیه را مشخص می‌کند و تعیین‌کننده تشریفات گمرکی نیست. بنابراین نمی‌توان آن را در چارچوب بیان مربوط به تشریفات گمرکی قرار داد.

به هر حال، برخی قیود در این موافقت‌نامه دقیقاً به تشریفات گمرکی مربوط می‌شود. به این ترتیب که «هنگام ورود وسایل نقلیه به سرزمین هر یک از طرفین متعاهد چنانچه پلمب‌های مذکور در ماینفست سالم و دست نخورده و محموله آن وضع مشکوک نداشته یا گزارشی علیه آن دریافت نگردیده باشد و بسته از حیث وزن و محتویات یکنواخت باشند به بازرسی اجمالی این گونه وسایل نقلیه و کالاها اکتفا شده و مجدداً پلمب خواهد گردید»^۲ یا «چنانچه مقامات گمرکی هر یک از طرفین متعاهد تسهیلاتی را علاوه بر آن چه که قبلاً مشخص شده است فراهم آورند این تسهیلات بدون هیچ‌گونه خللی به مفاد این موافقتنامه به مورد اجرا گذاشته خواهد شد. در هر حال طرفین متعاهد یکدیگر را از این تسهیلات مطلع خواهند نمود»^۳.

مورد نخست جزییات اجراست و می‌تواند در چارچوب اسناد مربوط به اجرا مورد توجه قرار گیرد.

مورد دوم نیز در چارچوب تسهیلات گمرکی، که بالاتر اشاره شد، مدنظر قرار می‌گیرد.

۷- متن پیشنهادی

- هر یک از طرف‌های متعاهد در چارچوب قوانین و مقررات ملی خود حداکثر تسهیلات را در به انجام رساندن تشریفات گمرکی مربوط به مسافر، کالا و وسایل طرف متعاهد دیگر معمول خواهد داشت،
- چنانچه مقامات گمرکی هر یک از طرفین متعاهد تسهیلاتی را علاوه بر آنچه که قبلاً مشخص شده است فراهم آورند این تسهیلات بدون هیچ‌گونه خللی به مفاد این موافقتنامه به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.
در هر حال طرفین متعاهد یکدیگر را از این تسهیلات مطلع خواهند نمود.

همان طور که در قسمت‌های مختلف اشاره شد وسیله نقلیه و خدمه آن می‌بایست مدارکی داشته باشند که به آنها اجازه عملیاتی را که انجام می‌دهند بدهد. برای اطمینان از وجود چنین مدارکی و جلوگیری از سوءاستفاده احتمالی در موافقتنامه ماده‌ای تنظیم می‌گردد که درخواست و بررسی مدارک را مقرر می‌دارد.

گفتار هفدهم: بررسی مدارک

۱- بیان مطلب

در قسمت مجوز اشاره شد که در موافقتنامه‌ها پیش‌بینی می‌شود که مجوزها و دیگر مدارک مورد نیاز باید در وسیله نقلیه نگاهداری شود تا در صورت درخواست مقامات صلاحیتدار طرفین متعاهد ارائه گردد. این مطلب با بیان‌های مختلف در موافقتنامه‌های مربوط به ایران مشاهده شد.^۴

۱. ایران و پاکستان، بند ۳ ماده ۷.

۲. همان، بند ۸ ماده ۷.

۳. همان، ماده ۱۰.

۴. ایران و اتریش، ماده ۸؛ ایران و ایتالیا، بند الف ماده ۶؛ ایران و یوگسلاوی، ماده ۱۱؛ ایران و روسیه، ماده ۱۰؛ فرانسه و تونس، بند ۳ ماده ۱۰؛ سوئیس و تونس، بند ۴ ماده ۱ الحاقیه؛ سوئد و مراکش، بند ۲ ماده ۱۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۱۴.

مورد دیگری که در بحث مجوز نیز اشاره شد آن است که مجوزها را بایستی مقامات صلاحیتدار دولتی که به نام آنها صادر گردیده [هنگام ورود و خروج] مهر کنند.^۱

در یک موافقتنامه میان دولت‌های دیگر پیش‌بینی شده که راننده باید گواهی‌نامه مناسب به نحو مقرر در قوانین مجری در هر کشور را داشته باشد.^۲ این مورد به شرایط مربوط به خدمه و وسیله نقلیه باز می‌گردد و ارتباط ماهوی با بررسی مدارک ندارد. بنابراین همانند قید اشاره شده در بند و بحث تشریفات گمرکی در مورد راننده و وسیله نقلیه، که در موافقت‌نامه میان ایران و پاکستان آمده است، می‌تواند جای مستقلی داشته باشد و با دیگر شرایطی که احتمالاً برای خدمه در نظر گرفته می‌شود یک‌جا منظور گردد.

۲- متن پیشنهادی

با توجه به آنچه گفته شد ماده مربوط به بررسی مدارک را می‌توان به شکل زیر تنظیم کرد.

- مجوزها را بایستی مقامات صلاحیتدار دولتی که به نام آنها صادر گردیده [هنگام ورود و خروج] مهر کنند.

به هر حال، تمام شرط‌هایی که در چارچوب یک موافقتنامه مقرر می‌شود در صورتی عملی است که آن سند لازم‌الاجرا گردد. در نتیجه در همه موافقتنامه‌ها ماده‌ای وجود دارد که فرایند لازم‌الاجرا شدن را نشان می‌دهد.

گفتار هجدهم: لازم‌الاجرا شدن

شرط‌هایی که در مجموع در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به ایران، در این مورد مشاهده می‌شود به موارد زیر اشاره دارند:

- تکمیل مراحل لازم بر اساس قانون اساسی،

- اطلاع دادن به طرف دیگر،

- انجام دادن این کار از طریق مجاری دیپلماتیک، و

- تاریخ لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه.

مورد اخیر قسمت بحث‌انگیز شرایط اشاره شده است. برای این مورد در موافقتنامه‌های مختلف طرز

عمل‌های گوناگون پیش‌بینی شده است، از جمله:

- نخستین روز دومین [سومین] ماه پس از آخرین اعلام [تاریخی که طرف‌های متعاقد به یکدیگر اطلاع داده باشند].^۳

- سی روز پس از تاریخ آخرین اطلاعیه.^۴

- سی [شصت] روز پس از آن که طرف‌ها به یکدیگر کتباً اطلاع دادند.^۵

- در تاریخی که طرف‌ها به یکدیگر اطلاع داده باشند.^۶

- در تاریخ آخرین اعلام.^۷

۱. ایران و ایتالیا، بند ۶ ماده ۴؛ فرانسه و تونس، بند ۴ ماده ۱۰؛ سوئد و مراکش، بند ۳ ماده ۱۴؛

۲. برزیل و ونزوئلا، ماده ۹.

۳. فرانسه و تونس، بند اول ماده ۲۲؛ سوئیس و تونس، بند ۱ ماده ۱۳؛ هلند و قبرس، بند ۱ ماده ۱۰؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۱ ماده ۱۰.

۴. هلند و ایرلند، بند ۱ ماده ۱۴.

۵. فنلاند و مراکش، بند ۱ ماده ۲۴؛ ایران و ایتالیا، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران و پاکستان، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران و یونان، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و اتریش، بند ۱ ماده ۱۷؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۱ ماده ۱۸؛ ایران و فنلاند، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران و روسیه، بند ۱ ماده ۱۹؛ ایران و سوریه، بند ۱ ماده ۲۱.

۶. هلند و اردن، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران و بلغارستان، بند ۱ ماده ۴؛ ایران و نهبستان، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و چکسواکی، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران و رومانی، بند ۱ ماده ۱۴.

۷. سوئد و مراکش، ماده ۲۴؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۱۱.

بیان‌های اول و دوم از دقت بیشتری برخوردار است. در حالی که بیان سوم مشخص نمی‌کند که این زمان از تاریخ نخستین اطلاع شروع می‌شود یا آخرین اطلاع. از دو بیان نخست نیز دومی کمی جای تأمل دارد، زیرا روشن نیست که تاریخ قدرت اجرایی یافتن روز سی‌ام است یا روز بعد، بیان‌های چهارم و پنجم یک طرز عمل را مقرر می‌دارند، اما بیان پنجم از دقت بیشتری برخوردار است.

بنابراین شایسته است یکی از دو بیان زیر انتخاب شود:

-نخستین روز ... ماه پس از آخرین اعلام.

یا

-در تاریخ آخرین اعلام

از آنجا که پیش‌بینی شرایط و منافع طرف‌ها برای مدت طولانی ممکن نیست، معمولاً موافقتنامه‌ها را برای مدتی کوتاه منعقد می‌سازند. لذا در موافقتنامه‌ها ماده‌ای یا بندی به تعیین مدت موافقتنامه اختصاص می‌یابد.

گفتار نوزدهم: مدت

در موافقتنامه‌های مختلف دوره‌های زمانی متفاوتی مشاهده می‌شود. در اغلب موافقتنامه‌ها دوره یک سال پیش‌بینی شده است.^۱ در یک مورد مدت مقرر دو سال است. در تعدادی از موافقتنامه‌های مربوط به ایران دوره سه سال در نظر گرفته شده است.^۲

نظر به این که اکثر موافقتنامه‌های بررسی شده مدت یک سال را در نظر گرفته‌اند و این مدت امکان انطباق با شرایط تغییر یافته را آسان‌تر می‌گرداند لذا مطلوب است مدت یک سال انتخاب شود، هر چند بسته به شرایط مورد خاص می‌توان مدت‌های دیگر را نیز انتخاب کرد.

از آنجا که تنظیم و تصویب موافقت‌نامه جدید زمان‌گیر است و احتمالاً شرایط و نیازها در طول یک سال تغییر زیادی نمی‌کنند در موافقتنامه‌ها پیش‌بینی می‌شود پس از دوره مورد نظر موافقتنامه خود به خود تمدید می‌گردد.^۳ این قید عملاً موافقتنامه‌ها را از نظر زمانی نامحدود می‌گرداند. از این رو در موافقتنامه‌ها برای انقضای آن شرطی پیش‌بینی شده که به موجب آن هر یک از طرف‌ها می‌تواند طی یک مهلت زمانی مورد توافق انقضا را به دیگری اطلاع دهد. زمان اطلاعیه معمولاً یا سه ماه است یا شش ماه. عموماً نیز پیش‌بینی شده است که اطلاعیه کتباً به طرف دیگر داده می‌شود.^۴

در پایان هر موافقتنامه یک یا چند بند وجود دارد که حاوی نکاتی در مورد خود آن سند است.

گفتار بیستم: بندهای پایانی

در اغلب موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر آمده است که «برای گواهی مراتب فوق امضا کنندگان زیر، با اختیار لازم برای این منظور، این موافقتنامه را امضا کرده‌اند».^۵ مشابه آن تنها در یک موافقت‌نامه مربوط به ایران مشاهده شد. به این ترتیب که «بنا به مراتب امضا کنندگان ذیل که از طرف دولت‌های متبوع خود دارای

۱. فرانسه و تونس، ماده ۲۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۳ ماده ۱۰؛ هلند و اردن، بند ۳ ماده ۱۰؛ اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۱۳؛ هلند و ایرلند، بند ۲ ماده ۱۴؛ هلند و قبرس، بند ۳ ماده ۱۰؛ سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۱۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲۱؛ ایران و یوگسلاوی، بند ۲ ماده ۱۸؛ ایران و ایتالیا، بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران و سوریه، بند ۲ ماده ۲۱؛ ایران و رومانی، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۱۴.

۲. ایران و فنلاند، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران و یونان، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران و اتریش، بند ۲ ماده ۱۷.

۳. سوئیس و تونس، بند ۲ ماده ۱۴؛ فنلاند و مراکش، بند ۲ ماده ۲۴؛ برزیل و ونزوئلا، ماده ۱۲؛ فرانسه و تونس، ماده ۲۲؛ هلند و ایرلند، بند ۳ ماده ۱۴؛ اتریش و قبرس، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و چکسلواکی، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و پاکستان، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران و لهستان، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران و بلغارستان، بند ۲ ماده ۱۴.

۴. همان موافقتنامه‌ها.

۵. همان موافقتنامه‌ها.

اختیار قانونی بوده‌اند این موافقتنامه را امضا کردند.^۱ با این بیان طرف‌های متعاقد تأکید می‌کنند که اشخاص حقیقی تنظیم و امضاکننده سند به عنوان کارگزار آنها عمل کرده و اراده آنها را بیان داشته‌اند. بنابراین درج آن جنبه تأکیدی دارد.

در تعدادی از موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر بند پایانی فقط شامل تاریخ و زبان‌های سند می‌شود.^۲ در موافقتنامه‌های دیگر نیز این بند مشاهده گردید.^۳

در تعدادی از موافقتنامه‌ها به اعتبار نسخه‌های مختلف و این که در صورت بروز اختلاف کدام نسخه معتبر خواهد بود نیز اشاره شده است،^۴ که البته بسته به روابط و شرایط میان طرف‌های متعاقد تفاوت می‌کند. این بیان از لحاظ تعیین تکلیف در صورت بروز اختلاف حائز اهمیت است. در موافقتنامه‌های مربوط به ایران نیز تاریخ امضا، زبان‌های تنظیم سند، تعداد نسخ و اعتبار آنها و نسخه مرجع در اختلافات بسته به شرایط طرفین به شکل‌های گوناگون مشخص شده است.^۵

از آنجا که تفاوت‌های میان این بندها به خاطر شرایط طرف‌های متعاقد است هر کدام از آنها قابل استفاده می‌باشد. بنابر این الگوی خاصی پیشنهاد نمی‌شود.

۱. ایران و بلغارستان، بند ۲.

۲. برزیل و ونزوئلا؛ فرانسه و تونس.

۳. هلند و اردن، بند ۲؛ هلند و ایرلند، بند ۲؛ هلند و قبرس، بند ۲؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۲.

۴. سوئد و مراکش، بند ۱؛ سوئیس و تونس، بند ۲؛ فنلاند و مراکش، بند ۱؛ هلند و فلسطین اشغالی، بند ۲.

۵. ایران و ایتالیا، بند ۱؛ ایران و فنلاند، بند ۱؛ ایران و یونان، بند ۱؛ ایران و اتریش، بند ۱؛ ایران و چکسلواکی، بند ۱؛ ایران و رومانی، بندهای ۱ و ۲؛ ایران و پاکستان، بند ۱؛ ایران و بلغارستان، بند ۲؛ ایران و سوریه، بند ۱؛ ایران و لهستان، بند ۱.