


کد مدرک: CO-F-04-02 صفحه ۱ از ۷	صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی		
	<input type="checkbox"/> مشترب	<input type="checkbox"/> فوق العاده	
رئیس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰			

دستور کار جلسه:

- ✓ نحوه استفاده از تسهیلات ماده ۳۴ کنوانسیون CMR برای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی در مرزها جهت ترانشیپمنت
- ✓ بررسی درخواست اصل گواهی قرنطینه برای محصولات دامی از ناوگان حمل و نقل بین‌المللی
- ✓ بررسی موضوع تأخیر یا کسری سوخت رانندگان بین‌المللی با صدور سند CMR


❖ اهم موارد مطرح شده:

هفدهمین جلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی با محوریت موضوعات «نحوه استفاده از تسهیلات ماده ۳۴ کنوانسیون CMR برای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی در مرزها جهت ترانشیپمنت»، «بررسی درخواست اصل گواهی قرنطینه برای محصولات دامی از ناوگان حمل و نقل بین‌المللی» و «بررسی موضوع تأخیر یا کسری سوخت رانندگان بین‌المللی با صدور سند CMR» برگزار شد.

«احمد زمانیان»، رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق مشهد، در ابتدای نشست اظهار کرد: شرکتهای ترانزیتی باید بتوانند از مفاد کنوانسیون CMR بهره‌مند شوند؛ اما متأسفانه عدم اجرای ماده ۳۴ کنوانسیون CMR در کشور ما، مشکلات عدیده‌ای را برای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی به وجود آورده است. این مسئله باید از طریق اتاق بازرگانی، اداره کل راهداری و انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی پیگیری شود تا یکبار برای همیشه حل و فصل گردد. وی با تأکید بر اینکه پیگیری این مسئله نیازمند رایزنی در سطح کلان است، افزود: نکته قابل تامل آن است که یک بار ترانزیتی، دارای پروانه گمرکی و قرارداد حمل بین شرکت ترانزیتی و صاحب کالا است و هزینه تن-کیلومتر برای آن پرداخت شده که تمامی این مستندات نشان‌دهنده حمل و نقل بین‌المللی است. در برخی موارد، شرایط مرزی به‌گونه‌ای است که امکان حمل یکسره کالا وجود ندارد. ناوگان متوالی، تحت کنوانسیون از یک سند CMR تبعیت می‌کند.

«ابراهیم عطایی»، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق خراسان رضوی اظهار کرد: بحث ماده ۳۴ کنوانسیون CMR از دو سال پیش مطرح و به تهران منعکس شد، اما متأسفانه با وجود پیگیری‌های بسیار، این موضوع به نتیجه نرسید. آنچه مسلم است، ترانشیپ کالا یک اصل بین‌المللی است و قانون‌گذار این اصل را در کنوانسیون جای داده است. با این حال، در حالی که کنوانسیون CMR در کشور ما پذیرفته شده، ماده ۳۴ آن نقض شده است. عدم اجرای این ماده، علاوه بر خسارت به کالا، سبب می‌شود شرکت ترانزیتی نتواند در برابر گمرک، امنیت کالا را تضمین کند. علاوه بر این، در صورت خسارت به کالا، شرکتهای ترانزیتی در برابر صاحبان بین‌المللی کالا باید پاسخگو باشند. ناوگان تحت نظر CMR دارای پروانه ترانزیت است؛ بنابراین، حمل و نقل داخلی محسوب نمی‌شود و اداره کل ترانزیت نباید به دنبال دریافت ۹ درصد عوارض بارنامه باشد. اجرای این ماده قطعاً تحولی بزرگ در حوزه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی ایجاد خواهد کرد.

«امید خدادادی»، دبیر کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد در خصوص ماده ۳۴ کنوانسیون CMR اظهار کرد: مطابق این ماده، در صورتی که حمل کالاهایی که برابر قرارداد واحدی پذیرفته شده، به‌وسیله چند حمل‌کننده جاده‌ای متوالی انجام شود، هر یک از حمل‌کنندگان مسئول انجام کل عملیات حمل خواهند بود؛ زیرا با پذیرش راهنما جاده‌ای و کالا، حمل‌کننده دومی و هر یک از حمل‌کنندگان بعدی، برابر شرایط راهنما جاده‌ای یادشده طرف قرارداد محسوب

کد مدرک: CO-F04- ۰۲ صفحه ۲ از ۷	صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی عادی ■ فوق العاده □ مشترک □		
	رئیس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰		


می‌شوند. در واقع، ماده ۳۴ کنوانسیون CMR (کنوانسیون مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کالا) به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی اجازه می‌دهد تا در شرایط خاص، کالاها را در مرزها ترانشیپ (جابجایی از یک وسیله نقلیه به دیگری) کنند. این ماده به منظور تسهیل فرآیند حمل و نقل و کاهش زمان توقف کالا در مرزها طراحی شده است. با این حال، استفاده از این تسهیلات نیازمند رعایت قوانین و مقررات خاصی است که ممکن است برای شرکت‌های حمل و نقل چالش‌هایی ایجاد کند. عدم آگاهی کامل از مفاد این ماده، پیچیدگی فرآیندهای اداری، تفاوت در قوانین مرزی کشورها، مشکلات امنیتی و گمرکی و هزینه‌های اضافی مانند انبارداری و... از جمله موانع اجرای این ماده هستند. از این رو، آموزش و آگاهی‌بخشی، ساده‌سازی فرآیندهای اداری، هماهنگی بین‌المللی به منظور ایجاد توافق‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه بین کشورها برای تفسیر یکسان از ماده ۳۴، ایجاد مراکز ترانشیپمنت در مرزها و کاهش هزینه‌ها، از جمله راهکارهای پیشنهادی برای اجرایی کردن این ماده است.

«دین محمد فیض محمدی»، عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد، با بیان اینکه ریسک بالای حوزه ترانزیت ناشی از قوانین محل کسب و کار در این بخش است، افزود: برای حمل باری که دارای سند ترانزیتی است، به ناچار باید از ناوگان حمل و نقل ترانزیتی استفاده کرد. ناوگان ترانزیتی دارای دفترچه خروج از مرز اداره کل گذرنامه است و تحت نظر یک شرکت حقوقی و کنترل سازمان راهداری قرار دارد. لذا در مقایسه با ناوگان داخلی، کمتر دچار تخلف می‌شود. وی با تأکید بر اینکه اداره کل راهداری باید نگاه بخشی‌نگرانه را از حوزه ترانزیت حذف کرده و رویکردی ملی نسبت به منافع کشور داشته باشد، افزود: متأسفانه به دلیل عدم اجرای ماده ۳۴ کنوانسیون CMR، از یک سو شرکت‌های ترانزیتی متضرر می‌شوند و از سوی دیگر، این مسئله طی دو ماه گذشته به شدت مورد اعتراض فعالان حوزه ترانزیت قرار گرفته است.

«محمد رضا قربانی»، عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد، اظهار کرد: آنچه مسلم است، بخشنامه نباید ناقض قانون باشد. زمانی که یک کنوانسیون در مجلس شورای اسلامی به تصویب می‌رسد، به مثابه قانون تلقی می‌شود. لذا صدور بخشنامه از سوی اداره کل راهداری نباید بر قانون مصوب مجلس شورای اسلامی اولویت داشته باشد.

«رضا جلالیان»، عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد گفت: بحث داخلی بار ترانزیت در یک ماه گذشته با چالش جدی مواجه شده است. علاوه بر مشکلات ناشی از قطع سیستم گمرک، باید به این نکته اشاره کرد که رانندگان ترانزیتی از استانداردها و چهارچوب‌های خاصی تبعیت می‌کنند، در حالی که نظارت بر ناوگان داخلی بسیار ضعیف است. این مسئله به این دلیل است که قوانین ناوگان داخلی و ترانزیت بین‌المللی با یکدیگر هم‌خوانی ندارند؛ لذا نظارت بر این حوزه باید افزایش یابد.

«محمود صادقی‌فر»، عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد در خصوص ماده ۳۴ عنوان کرد: اگر مبدا و مقصد کالا، داخل کشور باشد، اداره کل راهداری می‌تواند برای ناوگان بارنامه داخلی صادر کند، اما ماده ۳۴ کنوانسیون CMR از قرارداد واحد بین‌المللی سخن می‌گوید. نکته مهم دیگر این است که صدور بارنامه داخلی برای محموله ترانزیتی، مصداق ندارد. بر اساس بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR، مبدأ و مقصد دو کشور مشخص هستند و می‌توانند توافق کنند که هیچ‌یک از مفاد کنوانسیون با مفاد ویژه‌ای تغییر نکند، مگر در خصوص حمل‌های بین‌مرزی. به بیان دیگر، دو کشور می‌توانند یک توافق خاص با یک بارنامه خاص داشته باشند. واضح و مبرهن است که حمل‌های بین‌مرزی ارتباطی به مسائل داخلی کشور ندارد.

کد مدرک: CO-F04- ۰۲ صفحه ۳ از ۷	صور تجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی عادی ■ فوق العاده □ مشترک □		
	رییس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰		


«نصیر برادران»، رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی، اذعان کرد: ماده ۳۴ کنوانسیون CMR جنبه مسئولیت‌گذاری دارد، نه الزام در خصوص ترانشیپمنت. در این ماده تاکید شده است که اگر حمل‌کننده متوالی وجود داشته باشد، مسئولیت ناوگان بعدی مشابه ناوگان نخست خواهد بود. وی افزود: الزام به صدور بارنامه، یک قانون ملی است و تاکید اداره کل راهداری نیز بر صدور بارنامه است. به بیان دیگر، اگر مبدأ و مقصد یک ناوگان داخلی باشد، ملزم به اجرای این بخشنامه هستیم. بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون CMR نیز به این موضوع اشاره دارد؛ لذا اجرای بخشنامه برای ما در اولویت است و این مسئله منافاتی با کنوانسیون ندارد.

در ادامه این جلسه، دستور کار دوم با موضوع «درخواست اصل گواهی قرنطینه برای محصولات دامی از ناوگان حمل و نقل بین‌المللی» بررسی شد.

«خدادادی»، دبیر کمیسیون در این باره اظهار کرد: ارائه گواهی قرنطینه در حمل و نقل بین‌المللی محصولات دامی یکی از الزامات است. این گواهی توسط مراجع دامپزشکی صادر شده و تأیید می‌کند که محصولات دامی، فاقد بیماری‌های مسری و مطابق با استانداردهای بهداشتی هستند. با این حال، در برخی موارد، از ناوگان‌های حمل و نقل بین‌المللی درخواست ارائه اصل گواهی قرنطینه می‌شود؛ در حالی که در بسیاری از موارد، ارائه کپی یا نسخه الکترونیکی این گواهی کافی است. ارائه اصل گواهی با چالش‌هایی همچون زمان‌بر بودن، هزینه‌های اضافی، ریسک گم‌شدن یا آسیب دیدن گواهی، تفاوت در قوانین کشورها و مشکلات در بازرسی‌های مرزی مواجه است. از این‌رو، استفاده از گواهی‌های الکترونیکی، هماهنگی‌های بین‌المللی، ایجاد مراکز صدور گواهی در مرزها، آموزش و آگاهی‌بخشی و تسهیل فرآیندهای اداری به‌عنوان راهکار پیشنهاد می‌شود.

«مجید صباغی»، از فعالان حمل و نقل جاده‌ای کالا تصریح کرد، در مبادی ورودی کشور در خصوص ترانزیت مواد غذایی از یک کشور به کشور دیگر، از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی اصل گواهی قرنطینه را مطالبه می‌کنند، در حالی که مبدأ و مقصد، هر دو در کشورهای خارجی قرار دارند. به دلیل محدودیت‌های حمل و نقلی، امکان ارائه اصل گواهی قرنطینه وجود ندارد؛ لذا تقاضا داریم کارشناسان قرنطینه از سامانه شاپرک برای بررسی و تأیید اصل گواهی استفاده کرده یا پذیرش کپی آن را در دستور کار قرار دهند. متأسفانه در حال حاضر، به دلیل الزام به ارائه نسخه فیزیکی گواهی قرنطینه، ناوگان حمل و نقل ۷ تا ۱۰ روز در توقف می‌ماند تا اصل گواهی با پرواز ارسال شود. نکته مهم آن است که این محموله‌ها وارد کشور نمی‌شوند، بلکه صرفاً در قالب محموله‌های ترانزیتی و در کامیون‌های یخچال‌دار از کشور عبور می‌کنند.

«محمدعلی کامل فرزنی»، رئیس اداره قرنطینه و امنیت زیستی اداره کل دامپزشکی خراسان رضوی، در واکنش به مباحث مطرح‌شده گفت: زمانی که محصولی وارد کشور می‌شود، باید اصول بهداشتی در آن رعایت شده باشد و قبل از ورود، آزمایش‌ها و شرایط لازم را گذرانده باشد. این الزام شامل هر دو فرآیند واردات و ترانزیت می‌شود. وی با بیان اینکه فرآیند نظارت در سازمان غذا و دارو و قرنطینه دو موضوع کاملاً جداگانه و غیرقابل قیاس هستند، افزود: ۸۰ تا ۹۰ درصد محموله‌های ترانزیتی در خراسان رضوی مربوط به فرآورده‌های دامی (پوست خام دام، پشم، کرک و...) است که در حالت عادی می‌تواند حامل عوامل عفونی باشد. این امر مخاطرات زیادی به دنبال دارد. به‌عنوان مثال، عوامل میکروبی در فرآورده‌های دامی می‌توانند منجر به شیوع سیاه‌زخم شوند و حتی یک قطره خونابه آلوده که از ناوگان تراوش کند، ممکن است تا ۸۵ سال در خاک باقی بماند و موجب بروز بیماری‌های خطرناک شود. در صورت بروز

کد مدرک: CO-F-04- ۰۲ صفحه ۴ از ۷	صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی عادی <input checked="" type="checkbox"/> فوق العاده <input type="checkbox"/> مشترک <input type="checkbox"/>		
	رئیس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۲/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰		


چنین مواردی، اقتصاد کشور نیز دچار خسارت‌های سنگینی خواهد شد. بیماری‌هایی مانند تب برفکی و آنفلوانزا از همین دسته‌اند. لذا ضروری است که گواهی بهداشتی از مرجع تخصصی دامپزشکی کشور مبدأ دریافت شده و سپس اجازه ورود محموله صادر شود. برخی از کشورهای طرف قرارداد ما، مانند روسیه، دارای سامانه آنلاین برای بررسی گواهی‌های قرنطینه هستند؛ اما کشورهای همسایه ایران چنین قابلیت‌هایی ندارند.

رئیس اداره قرنطینه و امنیت زیستی اداره کل دامپزشکی خراسان رضوی با اشاره به اینکه اصل گواهی بررسی و تصویر آن در سامانه بارگذاری می‌شود، اما اصل آن نزد اداره قرنطینه باقی نمی‌ماند، افزود: اگر تعداد کشورهای مبدأ محدود بود، امکان توافق در این زمینه وجود داشت؛ اما در حال حاضر کشورهای مبدأ متعددی درگیر این فرآیند هستند و امکان توافق کلی وجود ندارد. ما این مسائل را به اداره دامپزشکی کشور منعکس می‌کنیم تا راهکار آن ارائه شود. پیشنهاد می‌شود که سازمان دامپزشکی ریسک کالاها (کالاهای پرریسک و کم‌ریسک) را مشخص کند. کالاهای کم‌ریسک را می‌توان با ارائه کپی گواهی تأیید کرد؛ اما برای کالاهای پرریسک، لازم است که قبل از رسیدن کالا، تصویر گواهی به سازمان ارسال شود تا استعلام‌های لازم صورت گیرد. با این حال، این استعلام فرآیندی زمان‌بر خواهد بود.

«قربانی»، از فعالان حمل و نقل بین‌المللی نیز در این خصوص اظهار کرد: اداره کل قرنطینه باید کشورهای که دارای سایت تخصصی قرنطینه هستند و امکان مشاهده گواهی در سامانه آن‌ها فراهم است، اعلام کند. همچنین، برای سایر کشورها، اداره کل دامپزشکی باید در راستای ایجاد سایت تخصصی قرنطینه رایزنی کند تا این چالش‌ها کاهش یابد. «جواد نوریان»، عضو هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی، بیان کرد: کشورهای مانند ازبکستان نیز اصل گواهی قرنطینه را از ناوگان درخواست می‌کنند، اما از آنجا که اصل گواهی تنها در یک نسخه صادر می‌شود، ارائه آن به تمام طرف‌های ذینفع ممکن نیست. بنابراین، باید امکان پذیرش کپی برابر با اصل فراهم شود تا هزینه‌های اضافی بر ناوگان تحمیل نشود.

«زمانیان»، رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق مشهد، تصریح کرد: برخی کشورها در زمینه قرنطینه مقررات سخت‌گیرانه‌تری نسبت به ایران دارند. لذا پیشنهاد می‌شود در صورتی که چنین کشوری در مسیر ترانزیت قرار دارد، اداره کل دامپزشکی به پذیرش کپی گواهی قرنطینه اکتفا کند.

«خدادادی»، دبیر کمیسیون حمل و نقل به چالش‌های تأخیر و کسری سوخت رانندگان بین‌المللی اشاره و اظهار کرد: یکی از چالش‌های عمده رانندگان بین‌المللی، کسری سوخت است که به دلایل مختلفی مانند سرقت سوخت، خطا در ثبت میزان سوخت مصرفی یا مشکلات فنی در سیستم سوخت‌رسانی رخ می‌دهد. این مشکل می‌تواند باعث افزایش هزینه‌ها و اختلال در برنامه‌ریزی سفرهای بین‌المللی شود. برای حل این مشکلات، استفاده از فناوری‌های ردیابی، آموزش و آگاهی‌بخشی، بهبود زیرساخت‌ها، بهره‌گیری از سیستم‌های مدیریت سوخت و اصلاح قوانین پیشنهاد می‌شود. «احمد فرخی حاجی‌آبادی»، عضو کمیسیون نیز ضمن تأکید بر اینکه صنعت حمل و نقل نباید به قاچاق سوخت متهم شود، گفت: ستاد بهینه‌سازی مصرف سوخت و سازمان راهداری در تخصیص سوخت به ناوگان نقش دارند. عدم اتصال سامانه‌ها به یکدیگر باعث ایجاد چالش در تخصیص سوخت شده است و صف‌های طولانی برای دریافت سهمیه سوخت و توقف کامیون‌ها از مشکلات اساسی است.


کد مدرک: CO-F۰۴-۰۲ صفحه ۵ از ۷	صور تجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی <input type="checkbox"/> مشترک <input type="checkbox"/> فوق العاده <input checked="" type="checkbox"/> عادی		
	رییس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰		

«عطایی»، نایب رئیس کمیسیون خاطرنشان کرد: برخی ناوگان‌های خاص مانند تانکرها، بونکرها و سواری‌کش‌ها در مسیر برگشت فاقد بار هستند، و سوخت کافی برای آنها در نظر گرفته نشده است. برای حل این مشکل باید تدبیری اندیشیده شود.

«علیرضا تیموری»، کارشناس اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی، در این خصوص یادآور شد: برخی رانندگان عنوان می‌کنند که به رغم داشتن CMR، سوخت کافی ندارند. اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که در ۹۰ درصد موارد، CMR آنها توسط شرکت یا سازمان مربوطه باطل شده است. همچنین، برخی رانندگان سهمیه سوخت خود را کم می‌دانند، در حالی که این سهمیه تنها برای مسافت طی شده در داخل کشور در نظر گرفته شده است. البته در مواردی نیز به دلیل قطع شدن سامانه‌ها، مشکلاتی در تخصیص سوخت ایجاد شده که ناشی از ضعف زیرساخت‌های اینترنتی است.


❖ مصوبات جلسه:

ردیف	دستور کار	شرح مصوبه	اقدامات مرتبط	مهلت اقدام
۱	نحوه استفاده از تسهیلات ماده ۳۴ کنوانسیون CMR برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در مرزها جهت ترانزیت	مقرر شد مبحث ماده ۳۴ کنوانسیون CMR در کمیته جاده‌ای کمیسیون، با حضور نمایندگان اداره کل راهداری مورد بررسی دقیق قرار گیرد. نتیجه این بررسی به صورت مکتوب به کمیسیون اعلام خواهد شد تا پس از جمع‌بندی، طی مکاتباتی به دفتر ترانزیت وزارت راه و شهرسازی ارسال گردد.	اطلاع رسانی به کمیته جاده‌ای کمیسیون جهت تشکیل جلسه و اداره کل راهداری از طریق ارسال صور تجلسه	۱۴۰۳/۱۱/۳۰
۲	بررسی درخواست اصل گواهی قرنطینه برای محصولات دامی از ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی	پیشنهاد می‌شود با توجه به موضوعات مطرح‌شده در جلسه، مکاتباتی از طریق سازمان جهاد کشاورزی با وزارت امور خارجه انجام شود تا این وزارتخانه با کشورهای فاقد سامانه آنلاین قرنطینه مکاتبه کرده و آنها را به راه‌اندازی این سامانه جهت استعلام آنلاین قرنطینه ترغیب نماید.	ارسال صور تجلسه به سازمان جهاد کشاورزی و وزارت امور خارجه	۱۴۰۳/۱۱/۳۰
۳	بررسی موضوع تأخیر یا کسری سوخت رانندگان بین‌المللی با صدور سند CMR	مقرر شد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مستندات خود را درباره شارژ کارت سوخت کامیون‌ها به کمیسیون ارائه دهند تا پس از بررسی در کمیته سوخت کمیسیون، به اداره کل راهداری ارسال شود.	اطلاع رسانی به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی از طریق ارسال صور تجلسه	۱۴۰۳/۱۱/۳۰

کد مدرک: CO-F۰۴-۰۲ صفحه ۶ از ۷	صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی <input type="checkbox"/> مشتک <input type="checkbox"/> فوق العاده <input checked="" type="checkbox"/> عادی	
	رئیس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۲/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰	

❖ لیست حاضرین:

ردیف	نام و نام خانوادگی	سمت	سازمان مربوطه
۱	جناب آقای احمد زمانیان	رئیس کمیسیون	
۲	جناب آقای ابراهیم عطایی	نائب رئیس	
۳	جناب آقای امید خدادادی	دبیر کمیسیون	اتاق بازرگانی
۴	جناب آقای شهریار شیخ	عضو کمیسیون	
۵	جناب آقای دین محمد فیض محمدی	عضو کمیسیون	
۶	جناب آقای کمال نوری	عضو کمیسیون	
۷	جناب آقای محمدحسین لوکی	عضو کمیسیون	
۸	جناب آقای جواد رخشانی	عضو کمیسیون	
۹	جناب آقای محمدرضا قربانی	عضو کمیسیون	
۱۰	جناب آقای مرتضی قندچی	عضو کمیسیون	
۱۱	جناب آقای محمود صادقی فر	عضو کمیسیون	
۱۲	جناب آقای محی الدین صوحی	عضو کمیسیون	
۱۳	سرکار خانم سمانه غلامزاده	عضو کمیسیون	
۱۴	سرکار خانم زینب قربانی	عضو کمیسیون	
۱۵	جناب آقای سعید افشاران	عضو کمیسیون	
۱۶	جناب آقای ستار غفوری	عضو کمیسیون	
۱۷	جناب آقای مجید صباغی	عضو کمیسیون	
۱۸	جناب آقای رضا جلالیان حقیقت	عضو کمیسیون	
۱۹	سرکار خانم بهناز بندار	عضو کمیسیون	
۲۰	جناب آقای احد خزاعی مفرد	عضو کمیسیون	
۲۱	جناب آقای احمد فرخی حاجی آباد	عضو کمیسیون	
۲۲	جناب آقای داوود سپهرفر	عضو کمیسیون	
۲۳	جناب آقای محمدرضا طالب خجسته	عضو کمیسیون	
۲۴	جناب آقای سید علیرضا عدالتیان	عضو کمیسیون	
۲۵	جناب آقای نصیر برداران	رئیس اداره ترانزیت	اداره کل راهداری
۲۶	جناب آقای علیرضا تیموری	کارشناس اداره ترانزیت	اداره کل راهداری
۲۷	سرکار خانم هدی کلاهی	مدیرعامل	فانوس ترابر ملل
۲۸	جناب آقای مسعود کبیری	رئیس هیات مدیره	ترابر شرق

کد مدرک: CO-F۰۴- ۰۲ صفحه ۷ از ۷	صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی <input type="checkbox"/> مشترب <input type="checkbox"/> فوق العاده <input checked="" type="checkbox"/> عادی	
	رئیس جلسه: جناب آقای احمد زمانیان دبیر جلسه: جناب آقای امید خدادادی محل جلسه: ساختمان شماره ۲ شماره جلسه: ۱۷ تاریخ برگزاری: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶ ساعت شروع: ۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰	

جهاد کشاورزی	مسئول کشت فرا سرزمینی	جناب آقای علی اصغر پادارلو	۲۹
دامپزشکی	مسئول قرنطینه	جناب آقای محمد علی کامل فرزنی	۳۰
پیشتاز ترابر عصر خاوران	مدیر عامل	جناب آقای رضا نیکخواه	۳۱
انجمن حمل و نقل بین المللی	هیات مدیره	جناب آقای جواد نوریان	۳۲