

الفصل التاسع: النقل الطرقي الدولي

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

تعد اتفاقية تير من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر Transit على شبكات الطرق، كما تقوم هذه الاتفاقية على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975، ويتولى الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) الإشراف على اتفاقية (TIR) نيابة عن الأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE)، وقد صار عدد الدول المنضمة إلى الاتفاقية 64 دولة من بينها المجموعة الاقتصادية الأوروبية، وتغطي أوروبا بأكملها، وتمتد الاتفاقية لتغطي شمال أفريقيا والشرق الأوسط والأدنى، ومن أطراف هذه المعاهدة أيضا الولايات المتحدة وكندا وكذلك شيلي وأرجواي في أمريكا الجنوبية، كذلك هناك 6 دول عربية منضمة إلى هذه الاتفاقية وهي: الأردن - لبنان - الكويت - المغرب - تونس - وسورية التي انضمت منذ عام 2001).

وتتيح اتفاقية تير نقل البضائع على الطرق دوليا من مكتب جمركي، في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول، بدون أن إجراءات جمركية حدودية لمراجعة البضائع المنقولة، وبالطبع فإن الأمر يتطلب بعض الإجراءات التحفظية، مثل استخدام أختام جمركية مؤمنة، وتحديد مواصفات صندوق (أو غرفة) تحميل البضائع أو الحاوية الناقلة، بما يمنع تهريب البضائع، وذلك في إطار ضمانات مالية دولية لتغطية أي مستحقات ضرائبية، قد تنتج عن مخالفات جمركية خلال رحلة البضائع عبر أراضي الدول من جراء أعمال التهريب أو ما شابه.

ويهدف النظام بصفة عامة لتسهيل بأقصى درجة ممكنة، حركة نقل البضائع في التجارة الدولية، مع التكفل بتوفير متطلبات الأمن الجمركي والضمانات لصالح بلدان المرور العابر.

1.6. المزايا التي يتيحها نظام TIR:

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

أ. الإدارات الجمركية في منافذ العبور:

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

ب. صناعة النقل:

- ✓ مرور البضائع عبر الحدود الوطنية للدول بأقل حد ممكن من تدخل الإدارات الجمركية، مما يقلل التأخير في المرور العابر للمراكز الحوجوية الجمركية، إضافة لتحقيق وفورات في إجمالي التكاليف لا يستهان بها، والعمل على وصول البضائع في الوقت المحدد وبأقل التلغيات
- ✓ التطبيق واسع النطاق للنقل بالحاويات، لأنه يسمح بعدم فتح وتفتيشها في دول العبور من طرف الإدارات الجمركية عند الدخول والمغادرة.
- ✓ إعطاء المرونة الكافية للمصدرين لاختيار الأسلوب الأمثل لنقل بضائعهم، مما يساهم في زيادة المبادلات التجارية البرية الدولية، حتى بين الدول غير المتجاورة.

ج. مزايا أخرى:

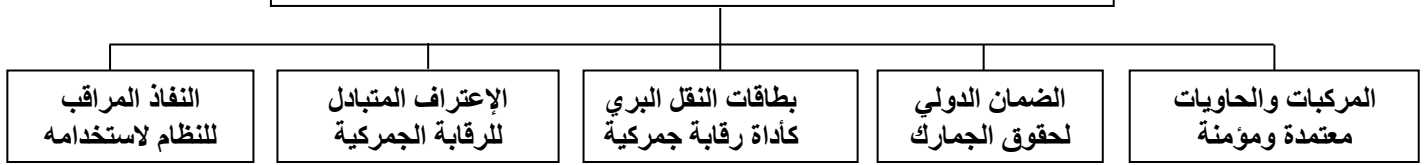
- ❖ بالنسبة للتجارة الدولية: يسمح بانتقال البضائع معفاة من أي قيود جمركية بين بلدين أو أكثر تختلف في أنظمتها الجمركية.
- ❖ بالنسبة لعمليات النقل: يمكن للشاحنة من إعداد المكان الملائم للإشراف الجمركي في بلد القيام، كما يمكنه أيضاً من عبور الحدود المتتالية وإتمام الإجراءات الجمركية المطلوبة في أسرع وقت ممكن.
- ❖ بالنسبة للسلطات الجمركية: يوفر الضمانات الكافية للحصول على مستحقاتها في حالة حدوث أي تهريب للبضائع أثناء مرورها عبر أراضي الدول.

وقد أدى هذا النظام إلى زيادة جوهرية في كفاءة النقل البري عبر أوروبا ومن أوروبا إلى تركيا وإيران وشمال أفريقيا والشرق الأوسط، وقد زاد عدد الرحلات التي تتم بنظام TIR، حتى بلغ (207) مليون رحلة في عام 1997، وتصل نسبة البضائع التي تتم بنظام TIR إلى حوالي 80 % من إجمالي حركة نقل البضائع العابرة للحدود في وسط أوروبا.

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

6.2. المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام TIR

ركائز (مبادئ) نظام العبور الجمركي الخمسة لاتفاقية النقل البري الدولي TIR



يقوم هذا النظام على خمس ركائز أساسية هي:

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

6.3. الخطوات التنفيذية لنظام النقل البري الدولي :

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

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

- تقوم إدارة الجمارك المعنية بفحص الشحنة المصدرة (البضائع) ومطابقتها بما هو مدون في بطاقة النقل البري الدولي، التي أعدتها الجهة القائمة بالنقل.
 - تقوم الجمارك بختم مقطورة الشحن. -تقوم بتقرير ذلك في بطاقة النقل البري الدولي.
 - تحتفظ بصحيفة واحدة (الشهادة البيضاء) وتوثيق الأرومة المقابلة لها.
 - فصل صحيفة ثانية (الشهادة الخضراء) من البطاقة وتوثيق الأرومة المقابلة لها.
 - في ضوء توثيق الأرومتين يحق للناقل بداية الرحلة.
- ب. المرحلة الثانية – مكتب الخروج ويتولى المهام التالية:
- يقوم المكتب بفحص الشاحنة والأختام للتأكد من سلامتها.
 - في حالة عدم وجود أية إضافات أو تحفظات، يقوم المكتب بإرسال الشهادة الخضراء إلى مكتب المغادرة.
 - يقوم مكتب المغادرة بمقارنة الصحيفة التي تسلمها مع الصحيفة التي احتفظ بها من قبل.
 - إذا لم تكن هناك أية تحفظات تكون عملية النقل البري الدولي قد أنجزت.
 - إذا كانت الصحيفة التي فصلها مكتب الخروج تحتوي أية تحفظات، أو إذا لم تصل إلى مكتب المغادرة، يكون عليه أن يبدأ التحري مع الجمعية الضامنة التابعة لبلده، وإذا لم يصل إلى قناعة في الرد، فتقوم بتحديد الضرائب المستحقة، وتحاول أولاً الحصول عليها من الشخص المسؤول قانوناً، وإذا لم تستطع فعلى الإدارة الجمركية اللجوء إلى الجمعية الوطنية للمطالبة بمستحقاتها.

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

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

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

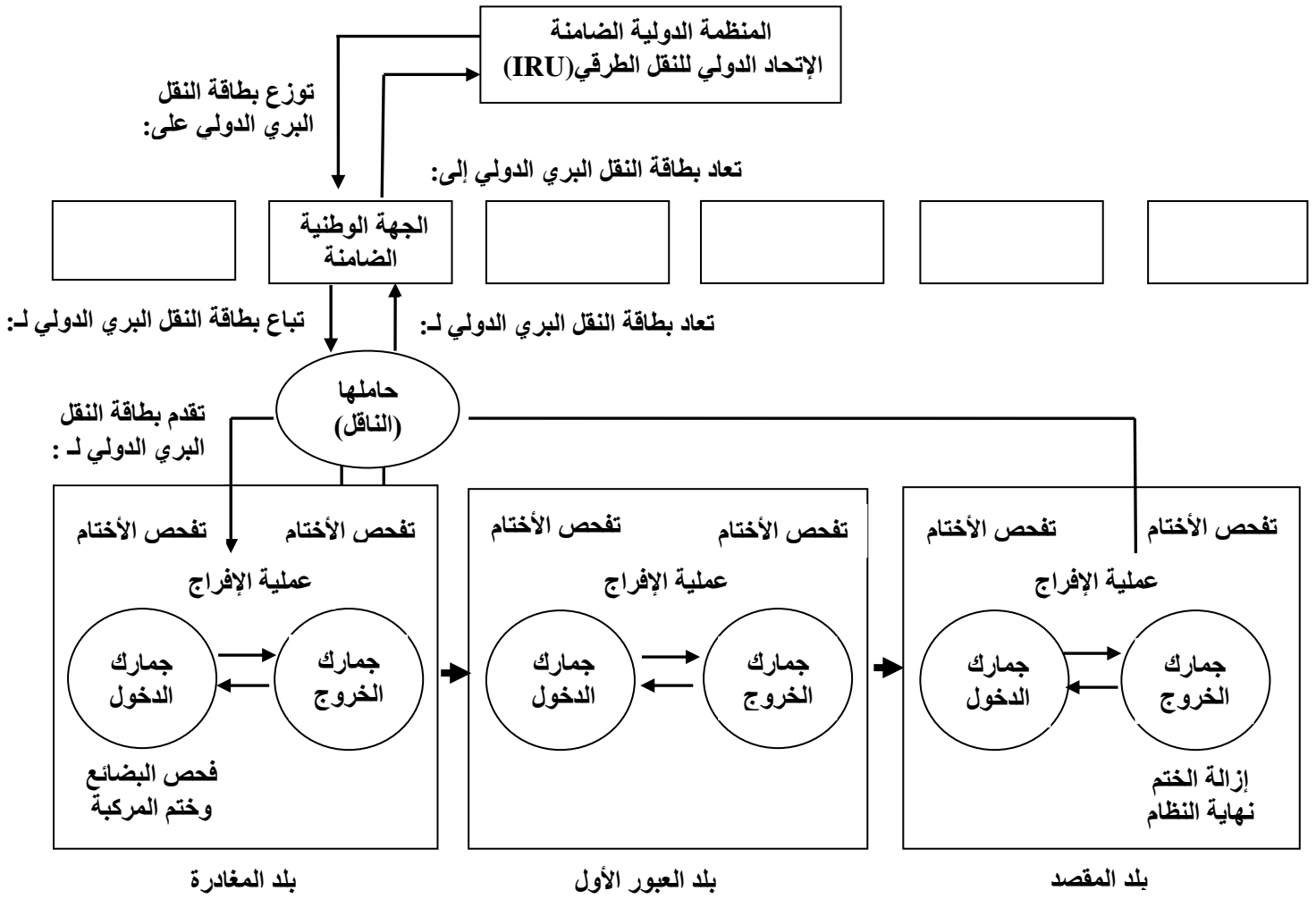
د. جوانب أخرى: وإلى جانب هذه المراحل الثلاث تقضي الجوانب الإجرائية من تنفيذ نظام TIR بالآتي:

- لوحة النقل البري الدولي المميزة بعلامة TIR، التي يجب أن تحملها الشاحنة، يجب أن يكون من السهل اكتشافها في النقاط الجمركية.

- ينبغي أيضاً أن تتم الرحلة في فترات زمنية محددة.

- على الناقل الذي لا يستطيع أن يلتزم بهذه الاشتراطات لأي سبب أو في الحالات العارضة (أختام مكسورة- دمار جزئي أو كلي للشحنة)، أن يحصل على بيان رسمي من السلطات المحلية، وبناء على هذا التقرير يجوز للسلطات الجمركية أن تبدأ التحقيق اللازم لتقييم مصداقية دفاع الناقل.

الشكل: نظام النقل البري الدولي المعمول به حالياً حالياً



ملاحظة: في حالة وجود عدة بلدان عبور: يتم تكرار بلد العبور الأول إلى: بلد العبور الثاني، بلد العبور الثالث... وهكذا.