

١٥ كانون اول/ديسمبر ١٩٨٣  
الاصل : بالعربية

الأمم المتحدة  
اللجنة الاقتصادية لغرب آسيا  
قسم النقل والمواصلات والسياحة



المواحي القانونية  
لتسهيل اجراءات العبور والكمارك  
في دول عربي آسيا

دراسة في  
العبور (التراخيص) الجمركي

اعداد :  
د. عبد الرحمن الكواكبي

---

\* الاراء الواردة في هذه الدراسة هي آراء الكاتب ولا تعبر بالضرورة  
عن آراء اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .



## جدول المحتويات

<u>صفحة</u>		
	تمهيد	
	مقدمة	
١		
٣		
٣		١ - الاتفاقيات الدولية
٥		أ - اتفاق كيوتو
٨		ب - اتفاقية التير TIR
١١		ج - اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية
١٦		٢ - النظم والاجراءات الجمركية
١٩		٣ - تطبيق الاتفاقيات
١٩		٤ - تحليل مقارن
٢٣		أ - تعاريف
٢٦		ب - نطاق التطبيق
٢٨		ج - الضمان
٣١		د - احتياطات مراقبة اضافية
٣٢		هـ - البضائع التالفة
٣٥		و - احكام خاصة
٣٨		ز - المخالفات
٤٣		٥ - الاطار العربي
٤٣		٦ - التويميات
٤٣		أ - الانضمام الى الاتفاقيات الدولية
٤٤		١ - الاتفاقية العربية
٤٤		٢ - اتفاق كيوتو
٤٥		٣ - اتفاقية التير TIR
٤٧		ب - المستندات والاجراءات
٤٨		ج - توحيد الوثائق
٤٩		د - تبادل المعلومات
٤٩		هـ - التعاون



## تمهيد

أعدت هذه الدراسة من قبل الخبير الاستشاري في أمور الجمارك عبد الرحمن الكواكبي بتكليف من قسم النقل والمواصلات والسياحة في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (اكوأ) في الفترة الواقعة بين أول تشرين الثاني/نوفمبر إلى ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٣ لتكون جزءاً من تقرير يعده القسم عن تسهيل إجراءات العبور بين الدول العربية .

لا تعتبر هذه الدراسة معبرة عن رأي الاكوأ بالضرورة ، بل هي تعبر عن رأي الخبير الاستشاري ، كما أنها لا تعتبر وثيقة رسمية قبل حصولها على الموافقة النهائية من اللجنة .



مقدم

يعتبر العبور الجمركي (التراخيص) للسلع بين مختلف دول العالم ركيزة هامة من ركائز التجارة الدولية ، مما دعا الدول الى مواصلة وضع قواعد عالمية لتنظيم العبور وتسهيل اجرائاته .

عقدت الدول بعد الحرب العالمية الاولى اتفاقية برشلونة في عام ١٩٢١ المتعلقة بتنظيم الترانزيت . وما زالت الاتفاقات الثنائية والجماعية بين الدول يتوالى عقدها ، وما زالت هيئة الامم المتحدة تتبنى بعض هذه الاتفاقات وتعتبرها من وثائقها التي تدعو دول العالم الى تطبيقها . كما ان المنظمات التابعة للامم المتحدة تنظم عقد اتفاقات متعلقة بالعبور (الترانزيت) بشكل مستمر ، فلجنة الامم المتحدة الاقتصادية لاروبا نظمت في اكتوبر/تشرين اول من عام ١٩٨٢ اتفاقا متعلقا بالعبور بين الدول الاوروبية .

كما سبق لهيئة الأمم المتحدة ان تبنت اتفاق كيوتو واتفاقية التير

- وغیرہا

وادركت البلاد العربية اهمية تجارة العبور منذ القدم ، فعقدت سورية مع العراق عام ١٩٢٥ اتفاقا متعلقا بالعبور . وتوالى بعد ذلك الاتفاقات الثنائية بين البلاد العربية حتى اليوم .

والبلاد العربية كما كانت في قديم الزمان ظلت بموقعها الجغرافي الخاص تشكل معبرا دوليا للتجارة . وما زالت فيما يتعلق بها بشكل خاص تعتمد في تجارتها الخارجية على النقل البري بواسطة وسائل النقل المختلفة كالشاحنات والطائرات التي تجتاز بكثرة وبشكل رئيسي بلدان العبور : سورية ولبنان والعراق الى بلدان الاستهلاك في الجنوب والخليج العربيين .

فمركز الدخول السوري في باب الهوى ، على الحدود السورية التركية ،  
يستقبل يوميا من الشاحنات العابرة المتوجهة الى الاردن في طريقها الى الدول العربية  
ال اخرى ما يتراوح عدده ما بين ١٥٠ الى ٢٠٠ شاحنة .

والشاحنات التي تجتاز شمالي العراق يوميا قادمة من تركيا بلغ معدلها ٥٠٩ شاحنات خلال عام ١٩٨٢ •

فاهمية العبور جعلت الدول جميعها تصدر تشريعات تتضمن وضع قواعد للعبور تنص فيها على اعفاء البضائع العابرة من الضرائب والرسوم ، وعلى

وضع نظم واجراءات تسهل حركته كي تضع حدا ادنى من القيود التي هي ضمانات ضد سوء الاستعمال .

ويلاحظ ان النظم والاجراءات في الدول المختلفة بدأت تأخذ شكلا توحيدا يساعد في تسهيلها وفي تسهيل اساليب المراقبة . وهذا ما عمدت اليه الدول العربية في اتفاقيها الجماعي او في اتفاقياتها الثنائية .

وفي سبيل معرفة الاجراءات والنظم التي نصت عليها القوانين الجمركية في الدول العربية موضوع هذا البحث وهي : العراق - الاردن - الكويت - السعودية وسورية ، وعلاقة هذه النظم بالاتفاقيات الدولية ومدى تطبيقها فيها والمقارنة بينها وتحليلها وضعت هذه الدراسة .



## الاتفاقيات الدولية

١ -

يُنحصر البحث في ثلاث من هذه الاتفاقيات الرئيسية وهي : (اتفاق كيوتو KYOTO) ، و (الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع تحت غطاء الدفتر المخصص للنقل الدولي على الطرق والمعروف بدفتر التير TIR) وهي الاتفاقية المعروفة ب (اتفاقية التير TIR) . و (اتفاقية الجامعة العربية لتنظيم النقل بالعبور) . وفيما يلي تعريف بها .

### ١ - اتفاق كيوتو :

وقد تم وضع نصوصه من قبل اللجنة الفنية التابعة لمجلس التعاون الجمركي عام ١٩٧٥ وجرى إدراجها في الاتفاق من قبل المجلس بذات العام في اجتماعه المعقود في بونس آيرس (الارجنتين) وهو الاتفاق المعروف (بالاتفاق الدولي لتسهيل وتنسيق الاجراءات الجمركية) .

وخصم الاتفاق ملحقا خاصا بالعبور (الترانزيت) الجمركي شمل كل ما يتعلق به سواء كان العبور الجمركي الوطني أو العبور الجمركي الدولي .

وبدأ الملحق بالتعاريف والاصطلاحات الجمركية المختلفة ومنها تعريفه (للعبور الجمركي) بأنه النظام الجمركي الذي تخضع له البضائع المنقولة تحت المراقبة الجمركية من مكتب جمركي أول الى مكتب جمركي ثان ، وتعريفه (لعملية العبور الجمركي) بأنها نقل البضائع تحت غطاء العبور الجمركي من مكتب الانطلاق الى مكتب المقصد الجمركيين .

وفي قسم (المبادئ) من الملحق ، تشير المادة الاولى منه الى ان العبور الجمركي يخضع لقواعد هذا الملحق . وتعطي في شرح المادة للدول الاعضاء حق وضع التحفظات التي تراها للاتفاق ، أو تطبيق القواعد معدلة بشكل ينسجم مع ظروفها الخاصة ، وأنه يمكن للسلطات الجمركية منح تسهيلات خاصة اكثر من تلك التي تصورها الاتفاق ، حتى ان هذه التسهيلات مرغوب فيها في نظر الاتفاق .

والتشريعات الوطنية حسب المادة الثانية تحدد الشروط والاجراءات التي يجب التقيد بها في عمليات العبور المسموح بها من قبل السلطات الجمركية والتي تعددها المادة الثالثة انها : العبور من مكتب دخول (جمركي) الى مكتب

أو مجموعة عربات أو ضمن حاويات .

وتنص المادة الثالثة على أن النقل يجب أن يتم على عربات أو حاويات مستوفية لشروط معينة تنص عليها الاتفاقية . كما أن المادة تنص على أن النقل يجب أن يتم بضمانة شركات للنقل مرخصة وأنه يتم بواسطة (دفتر تير) تحدد الاتفاقية شكله ومواصفاته . وهو ما سنصفه بعبارة (الدفتر) في هذه الدراسة .

أما المادتان الرابعة والخامسة فتضعان مبدئين ، الأول عدم خضوع البضائع المنقولة تحت نظام التير إلى وجوب دفع الرسوم والالتزامات في التصدير أو الاستيراد في المكاتب الجمركية التي تعبرها . كما أن هذه البضائع لا يجوز أن تخضع للمعايينة الجمركية في مكاتب العبور إلا في حالات استثنائية جدا .

وتحدد المادة السادسة طريقة منح الدفتر (دفتر التير) والجهات صاحبة الصلاحية في إصداره ، وهي جهات ضامنة ومسؤولة عن صحة عمليات التير ، وحيث تشرح المادة الثامنة مسؤولية الشركة الضامنة عن أي سوء استعمال يجري تحت غطاء نظام التير ، مع مطالبة السلطات المختصة بملاحقة الجهات التي أساءت الاستعمال قبل ملاحقة الشركة الضامنة .

وتحدد مدة صلاحية الدفتر والشروط التي منح بموجبها من قبل الشركة الضامنة وشروط إbraهه وما ينتج عن ذلك كما جاء في المواد ٩ وما بعدها .

الفصل الثالث من الاتفاقية المتعلق بنقل البضائع بواسطة الدفتر يتحدث عن الشروط التي تخضع لها مواصفات وسائل النقل والحاويات التي تنقل البضائع بواسطتها .

ويتحدث القسم الثاني من الفصل عن الإدخال المؤقت لوسائل النقل والحاويات وعن إمكانية طلب أحد البلدان وثائق جمركية خاصة بها تضمن إعادة إخراجها .

المادة ١٦ تفرض على وسائل النقل وضع لوحين من الأمام والخلف تحملان عبارة TIR مما يشير إلى أن وسيلة النقل هذه تسير تحت هذا النظام .

وبموجب المادة ١٧ يمكن منح دفتر واحد لعربة واحدة أو مجموعة عربات أو حاويات . وفي حال تعدد العربات والحاويات يجب ارفاق كل واحدة منها ببيان حمولة (مانيفست) . ويعطى دفتر واحد للرحلة الواحدة . كما يقوم مكتب الاصدار (الانطلاق) باعطاء بيان الحمولة الخاص بالبضاعة المصدرة ، ويضع الاختتام اللازمة على وسيلة النقل أو الحاوية .

وتبين المواد ٢٠ وما بعدها احكام عبور وسائل النقل ووصولها وقبول الاختتام والمعاينة وبراء الدفتر .

القسم (ج) من الاتفاقية يبين اعتبارا من المادة ٢٩ احكام نقل البضائع ذات الوزن الثقيل أو الحجم الكبير بموجب الدفتر ؛ حيث لها ظروف خاصة في النقل ، وحيث يجب ان يجرى شرح جلد الدفتر بما يفيد انه يشمل بضائع ثقيلة أو كبيرة ، ويرفق بوثائق تثبت هوية البضائع المنقولة .

والفصل الرابع يشمل مواضيع المخالفات النظامية .

اما الفصل السادس فيضع احكاما مختلفة تتعلق باعطاء القطع الاجنبي عند الحاجة لحامل الدفتر ، وبضرورة بيان الطرف المتعاقد اسماء المكاتب الجمركية للانطلاق والوصول والعبور وساعات العمل فيها (المادة ٤٥) والسماح بدفع تعويضات الموظفين خارج اوقات العمل المحددة أو عند قيامهم بعملهم خارج نطاق المكتب المختص .

وتعطي المادة ٤٧ للسلطات في بلد متعاقد الحق بوضع قيود خاصة تتعلق بالاخلاق العامة والصحة والامن وما شابه ذلك ، وتؤكد المادة ان هذه الاتفاقية لا تمنع من اتخاذ مثل هذه التدابير ، أو اي تدابير اخرى محلية .

وتعطي المادة ٤٨ الحق للدول التي تشكل وحدة جمركية أو اقتصادية ان تضع قواعد مشتركة في الانطلاق أو الوصول أو العبور بدون ان تفسر التسهيلات التي تنص عليها الاتفاقية أو التي تشجع على وضعها . والمادة ٥٠ تدعو الى تبادل المعلومات بين المتعاقدين فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقية .

ثم يضع الفصل السابع الاحكام النهائية للاتفاقية ، فتنص المادة ٥٢ على ان كل الدول الاعضاء في منظمة الامم المتحدة أو مؤسساتها أو اعضاء

وتنص المواد ٢٢ وما يليها على تبادل التعاون الادارى وتبادل المعلومات المتعلقة بالبيانات والاختام والبضائع ووحدات النقل وغير ذلك .

والمواد ٢٥ وما يليها الواردة في الفصل الحادى عشر تضع احكاما مختلفة تمنع نقل بضائع اضافية لم تدرج في البيان ، وتسمح بانهاء عملية العبور في بلد غير بلد المقصد . كما تسمح بنقل مسؤولية عملية العبور من ناقل الى آخر ، كل ذلك ضمن شروط معينة ، وتعطي للسلطة صاحبة الصلاحية الحق بتعيين زمن العبور ومسالكه وحراسة وحدات النقل ، واخضاع عملية النقل للحمولات الاستثنائية للقوانين المحلية . وعلى ان تكون اللغة العربية هي اللغة الاساسية في تحرير البيانات .

وتنص المواد ٣١ وما يليها على التزامات الاطراف المتعاقدة الموقعة على الاتفاقية بتقديم التسهيلات اللازمة لانجاز معاملات البضائع القابلة للتلف وانجاز المعاملات خارج ساعات العمل الرسمية ، واستيفاء اجور الخدمات لقاء ذلك . وتشجع الاتفاقية الاطراف المتعاقدة على منح بعضها البعض تسهيلات اكثر مما هو وارد فيها .

ويتضمن الفصل الثانى عشر احكاما ختامية تتعلق بالتصديق على الاتفاقية او الانضمام اليها تحت مظلة جامعة الدول العربية . كما نتحدث عن الانسحاب منها وعن تأليف لجنة فنية تمثل الاطراف المتعاقدة لبحث كل ما يتعلق بتنفيذ الاتفاقية او تعديلها .

بعد ذلك تأتى الملاحق لتضع نموذجا لبيان الحمولة (الملحق رقم ١) ثم الملحق الثانى حيث يضع الشروط الواجب توافرها في الاغطية والاربطة والاختام الجمركية . ويضع الملحق الثالث نموذجا لتقرير الحوادث .

## النظم والاجراءات الجمركية

- ٢ -

يتناول هذا القسم النظم والاجراءات الجمركية المتبعة في الدول المتجاورة التالية فيما يتعلق بالعبور وهي : العراق - الاردن - الكويت - السعودية وسورية . وقد جرى البحث فيها تفصيلا في تقرير خاص اعده قسم النقل والمواصلات والسياحة في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

١- قد يكون من المفيد ان نشير مجددا وبشكل موجز الى ان اجراءات الجمارك العراقية تخضع لتعليمات متعددة كالتعليمات الكمركية رقم ٢ لسنة ١٩٦٠ التي تنص على انه يجب ان تستحصل شركات النقل كي تقوم بنقل البضائع بين الجمهورية العراقية والدول المجاورة على موافقة وزارة الداخلية فيما يتعلق بالاشخاص والمؤسسين للشركة ولضمان استيفاء الرسوم الواجب تحصيلها والتحقق من صلاحية المركبات للنقل .

وان تكون الشركة مسجلة لدى الجهة الحكومية المختصة . وان تقدم كفالة مصرفية من احد المصارف العراقية بمبلغ لا يقل عن خمسة الاف دينار تجدد سنويا .

٢- اما شركات النقل البري الاجنبية فيجب ان تستحصل من مديرك الكمرك والمكوس على اجازات لمزاولة اعمالها في العراق ضمن شروط منها :

- ان تكون الشركة من بلد يعامل الجمهورية العراقية بالمثل . وعلى ان تكون الشركة مالكة لعدد معين من السيارات ، وان تقدم كفالة مصرفية لا تقل عن خمسة الاف دينار ، وان تقدم كافة المستندات التي تثبت كونها مجازة في البلد الذي تأسست فيه للقيام باعمال النقل ، واية مستندات اخرى يطلب منها تقديمها لاثبات مركزها المالي ، وان تقدم قائمة باسماء البلدان والاماكن التي لها فيها فروع أو وكالات مع اثبات ذلك .

- كما تنص هذه التعليمات على وجوب دخول المركبات الشاحنة من الطرق المعينة نظاميا . وان تتقدم الى اقرب مركز جمركي فور دخولها حدود العراق ، وان تكون مرفقة ببيان حمولة . ويحظر على هذه السيارات مغادرة العراق حاملة بضائع الا بعد اذن من السلطة المختصة .

- ثم جاءت التعليمات رقم ٧ لسنة ١٩٨٠ الصادرة عن الجمارك العراقية تنظم عمليات نقل البضائع بالحافيات (المستوعبات او الاوعية النمطية) حيث تصنع في الاول المواصفات الفنية للحافية ، ثم تبحث في كيفية ادخالها واخراجها ، وتفرض التصريح في بيان الحمولة او بوالص الشحن عن البضاعة والحافية معا ، او ان ينظم بيان خاص بالحافية . وتقديم ضمانات مديونية الكمارك والمكوس مالية او مصرفية تضمن اعادة اخراج الحافية . ثم تبحث التعليمات عن كيفية الابرء .

ب. النظام الجمركي السوري يعتبر العبور وضعاً معلقاً للرسوم ، وبعد تجاوزها للحدود في الخروج تنتقل الى وضع الاعفاء من الرسوم ، عدا الرسوم والبدلات المقررة للخدمات .

- ويميز النظام بين العبور العادي والعبور الخاص ؛ والعبور الخاص هو الذي يعني في هذا البحث ؛ حيث يضع النظام تعريفاً للعبور الخاص بانه العبور الذي يتم بواسطة شركات النقل بالسيارات وعلى مسوء وليتها ، ومقابل ضمانات محددة في قرارات ترخيصها ، وتتقدم لانجاز عملياتها ببيانات اجمالية خاصة . وتخضع البضائع في عملياتها لمعاينة اجمالية من حيث المبدأ ، كما تخضع وسائل النقل والحافيات للاختام الجمركية .

- وعلى وسائل النقل العابرة السير على طرق محددة نظامياً تجتازها في زمن محدد وتنجز معاملاتها في مكاتب مخصصة من قبل السلطات الجمركية .

- ويتمسك النظام بتطبيق اتفاقية برشلونة الصادرة عام ١٩٢١ التي تنص على حرية العبور (الترانزيت) ، وعلى عدم التفريق في هذا الخصوص ، وعلى الاعفاء من كافة الرسوم غير المخصصة منها لتغطية نفقات المراقبة والادارة بشأن عمليات العبور .

- ويشترط بالشركات التي تقوم بالنقل ان تمتلك عدداً من السيارات الشاحنة المسجلة في الجمهورية العربية السورية لا يقل عن ست سيارات .

- كما يفرض النظام على الشركات التي تنقل البضائع وفق وضع العبور الخاص والعبور العربي ، وهو الذي يخضع لاتفاقية الجامعة العربية ، والبيان الموحد السوري العراقي كفالة مقدارها ٧٠٠ الف ليرة .

- وينص النظام السوري على ان تتقدم شركات النقل عند اجراء معاملات العبور ببيان يسمى (ب ٩) وعلى عدة نسخ وهو يتضمن التعهد المطلوب باخراج البضائع وتسليمها الى بلد المقصد تحت الاختتام الجمركية السالمة ، وخلال المهلة المعينة ، ويتأدية الرسوم المتوجبة والخضوع للعقوبات القانونية في حال توجبها . ويرفق البيان (ب ٩) بيانات تدعى (ب ١٠) وهي تتضمن التفاصيل المتعلقة بوسيلة النقل والبضاعة كهوية البضاعة مفصلة وهوية وسيلة النقل وهوية اصحاب العلاقة .

- ويسمح النظام باعتماد دفتر TIR بالنسبة للبضائع المنقولة نقلا دوليا من اوروبا او غيرها بدلا من بيانات (ب ١٠) اذا كان الدفتر يتضمن المعلومات المطلوبة .

- ويسمح النظام بقبول (ب ٩) واحد لعدة سيارات على ان يقبل بيان حمولة (مانيفست) لكل سيارة نقل تذكر فيه اوصاف الحمولة وكافة المعلومات اللازمة .

- وينص البند ١٦٥ من النظام على ان الابرء في بيانات العبور الخاص يماثل عملية ابراء بيانات العبور العادي من ناحية اعادة نسخ البيانات حاملة التاشيرات النظامية بالخروج والوصول والابرء .

- ويضع النظام الشرح اللازم للمادة ٩٥ من قانون الجمارك السوري فيمنص على انه اذا تضمنت الاتفاقيات الشنائية او الجماعية احكاما خاصة للعبور تخالف الاحكام المنبثقة عن قانون الجمارك ، فان هذه الاحكام الخاصة هي الواجبة التطبيق .

- ثم جاءت المادة ١٧٢ من النظام تقضي باستعمال المانيفست العربي من اجل البضائع المشحونة تحت هذا النظام ، ويستغنى عن كافة انواع البيانات الجمركية بحيث يكفي بتنظيم هذا المانيفست وتاشيره .

والمانيفست العربي جرى وصفه كنموذج موحد من قبل اللجنة الفنية المنبثقة عن اتفاق الترانزيت العربي عام ١٩٦٠ .

ويبين النظام طرق ومسالك الترانزيت العربي ، كما ينص على ان وضع الاختتام على البضائع المنقولة تحت مظلة الترانزيت العربي يكون بصورة اجمالية .

ويستثنى من ذلك البضائع الكبيرة التي يتعذر تغطيتها بالشادر والتي يمكن ختمها افراديا .

### الاتفاقات الشائعية :

ينص النظام الجمركي السوري على التعليمات المتعلقة بتنفيذ اتفاق النقل الشائعي والعبور السوري - الاردني. وقد صدر بذلك القانون رقم ٢٨ تاريخ ١٩٧٥/١٢/٧ وفيها تسهيلات متبادلة تتعلق بعمليات عبور السيارات التي تنقل البضائع بين البلدين .

وهناك الاتفاق التجاري والاقتصادي بين سورية والسعودية في عام ١٩٧٢ وهو يمنح تسهيلات متبادلة مماثلة للاتفاق السوري - الاردني .

العبور بين سورية والعراق نظمه الاتفاق المعقود عام ١٩٢٥ . ثم جاءت التعليمات الموحدة المتفق عليها في اجتماع اللجنة المختصة المشتركة المعقودة في دمشق في عام ١٩٧٩ ، وهي اللجنة المنبثقة عن لجنة النقل والمواصلات السورية - العراقية ، وفيها انه يتم بموجب بيان جمركي موحد وفق نموذج خاص نقل البضائع الاجنبية الواردة الى العراق عبر سورية وبالعكس . والبضائع المصدرة من احد القطرين عبر القطر الاخر . والبضائع المصدرة من احد القطرين الى القطر الاخر .

ثم ينص الاتفاق على مواصفات سيارات نقل البضائع ، وعلى عددها ومسالكتها . وتنص التعليمات رقم ٢ لعام ١٩٧٩ على توحيد المستندات .

وهناك الاتفاق بين دولة الامارات العربية المتحدة والجمهورية العربية السورية المتعلق بتنظيم نقل البضائع والسيارات الشاحنة والناقل اعتبارا من ١٩٧٥/٢/٢٦ ويتضمن تسهيلات متبادلة بين الدولتين .

كما عقدت سورية عدة اتفاقات مماثلة مع عدد من الدول الاوروبية . وصدر القانون السوري رقم ٧٦/٦ ينظم عبور وسائل النقل المسجلة في بلدان غير عربية ويحدد مراكز الدخول والخروج .

ج - العبور في المملكة الاردنية يضع قواعده قانون الجمارك الاردني الصادر عام ١٩٦٤ وهو يميز بين العبور العادي والعبور الدولي ، وهذه القواعد



لا تختلف من حيث المبادئ عن القواعد العامة الدولية للعبور . ويتوجب على الشاحنات العابرة ان تنظم ببضائعها (بيان بالبضائع المارة بالترانزيت) وان يرفق ببيان الحمولة (المانيفست) . ويتضمن البيان جميع المعلومات النظامية التي تتطلبها عادة البيانات الجمركية .

د - الاجراءات في دولة الكويت تتميز ايضا بالسهولة وهي تقضي بتنظيم (ب ٤) بالبضائع العابرة . وهو يستوجب ان تدرج فيه المعلومات الكافية لمعرفة هوية البضاعة ومواصفاتها ومعرفة خط سيرها واصحاب العلاقة بها .

ويرفق بالبيان هذا بيان حمولة (مانيفست) هو المانيفست بالبضائع المنقولة على السيارات بموجب اتفاقية الترانزيت العربي . وقد وضعت قواعد العبور بموجب القانون الجمركي رقم ١٣ لسنة ١٩٨٠ .

### تطبيق الاتفاقيات

يتناول البحث مدى تطبيق الاتفاقيات الدولية في تنظيم عمليات العبور في الدول العربية . ويبدو لنا ذلك في الاجراءات التي تطبق على هذه العمليات ، او في التعليمات والانظمة التي توجب تطبيق هذه الاتفاقيات فـسي نوصيها .

(١) فاتفاق كيوتو لم يهـمـاي قانون او نظام عربي على وجوب تطبيقه او الاعتماد عليه ... او حتى على معرفته . مع انه اتفاق دولي صادر عن مجلس التعاون الجمركي في بروكسل ، وتطبيقه يساعد في توحيد الاجراءات الجمركية على المستوى العالمي وتوحيد اللغة والشعابير الجمركية بين جميع ادارات الجمارك .

وفي ميدان العبور نجد ان اجراءاته في الواقع تنسجم مع مبادئ الاتفاق وما يدعوا اليه من تسهيلات ، ذلك لان العلاقات الدولية والحاجة الى التفاهم والمعاملة بالمثل توجب على الدول اللجوء الى هذه التسهيلات .

(ب) وهذا يقودنا الى تطبيق اتفاقية (الـ تير TIR ) في البلدان العربية موضوع هذا التقرير . فالكويت وقعت الاتفاقية ، كما وقعتا المملكة الاردنية وسورية . غير ان تطبيقها لم يوضع موضع التنفيذ ودفترها غير مقبول في عمليات العبور الدولي التي تجرى بين هذه الدول ، وبينها وبين الدول العربية الاخرى التي لم توقع الاتفاقية .

ومع ذلك فان اجراءات العبور المطبقة تنسجم مع بعض ما جاء في الاتفاقية لذات الاسباب التي اشرنا اليها في موافقة هذه الاجراءات لاتفاق كيوتو .

علما ان توقيع اتفاقية التير من بعض الدول لم يسمح لها بتطبيقها لانها غير مطبقة في الدول المجاورة لها . فالتطبيق يجب ان يكون جماعيا .

(ج) يبقى لدينا اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية ، فهي موقعة من جميع الدول العربية ومطبقة من قبلها ، وقد نصت اغلب الانظمة على قبول بيان العبور الذي وضعت هذه الاتفاقية نموذجه . والبيان المستعمل حاليا يختلف بعض الاختلاف في الشكل عن النموذج الوارد في الاتفاقية ، لكن ميزته الاولى هي وحدته بين السلطات الجمركية في الدول العربية .

من دراسة النظم والاجراءات الجمركية المطبقة على عمليات العبور الدولي نجد ان جميع الاتفاقيات الدولية والشائبة تضع قواعد للتسهيلات في العبور وتشجع الدول على اعطاء تسهيلات اكثر من تلك التي دعت اليها .

وهكذا نجد ان الدول العربية موضوع هذا التقرير تعطي تسهيلات متفاوتة فيما يتعلق بالعبور الدولي فيما بينها ، اما التسهيلات المشتركة فهي :

- اعفاء الشاحنات والبضائع العابرة من الرسوم والضرائب عدا ما هو متعلق بالتعقات الادارية العائدة للعبور ذاته ، قبول الاختام المعدنية على الشاحنات او الحاويات قبول وضع الاختام افراديا على البضائع ذات الحجم الكبير او الوزن الثقيل والتي يمكن تحديد هويتها منفردة . قبول البيان (المانيفست) العربي المنصوص عليه في اتفاقية الترانزيت العربية . قبول التصريح عن البضاعة من اي كان من ذوي العلاقة بها ، المالك او السائق او شركة الشحن او الوكيل او المخلص الجمركي . انجاز المعاملات خارج اوقات الدوام الرسمي . اعطاء الافضلية للبضائع ذات الطابع المستعجل . قبول بيان موجز بالبضاعة العابرة ومعاينة اجمالية . قبول تنظيم بيان عبور واحد لعدة سيارات شاحنة .

اما المعوقات فامرها يختلف من دولة الى دولة حسب الظروف الاقتصادية والامنية لكل واحدة منها . وهي مع ذلك قليلة يمكن ازالتها او تخفيفها بتعديل بعض الاجراءات . فترفيق البضائع المشحونة مثلاً بعناصر مراقبة من الحدود الى الحدود في سورية والاردن يسبب صعوبات في حركة الشاحنات .

مطالبة بعض الدول بوثائق اضافية يعتبر عرقلة لحركة العبور . فسلطة الجمارك السورية تحرص على المطالبة بابراء شهادة وصول للبضاعة الى بلد المقصد ، بل وشهادة وضع بالاستهلاك في اكثر الاحيان . ولما كانت عمليات العبور واجراءاتها تتم على مسوؤلية سائق الشاحنة وبمبادرة منه ، فهو بجعله بالانظمة واهماله لا يطالب سلطات المقصد باعطائه الشهادات المطلوبة للابراء ، وبذلك تبقى البيانات غير مسددة ، وتظل ادارة الجمارك في سورية تلح على الابراء .

والاجراءات المتعددة التي يتوجب على سائق الشاحنة اجراءها في حدود كل بلد توعدى الى هذا الضياع والاهمال من قبله وبالتالي الى المسوؤلية

والملاحقة . فالسائق الاجنبي الذى يحمل بيان عبور سورى عندما يدخل الاردن يعود فينظم بيان عبور اردني ويسير بموجب البيان الاردني بعد ان يوضح البيان السورى بالوصول الى الاردن ، حتى يصل الى مقصده في دولة عربية ثالثة بموجب البيان الاردني ، ولما كان هذا البيان لا يحتاج الى ابراء الا بالمرور عبر الحدود ، فانه يعتبر نفسه خاليا من المسؤولية ولا يعتمد الى تأشير البيان السورى . وهكذا يبقى الضامن السورى للبيان موضع ملاحقة .

وبالمقابل فان الابرء اللاحق للبيانات السورية استنادا الى الوثائق والقيود ترفضه الدول العربية الاخرى ، بمعنى اخر ان هذه الدول ترفض تأشير هذه البيانات بالابرء اللاحق ، وهذه مصاعب يجابهها اصحاب العلاقة في الدول التي لا تقبل بالابرء بعد انجاز معاملات الادخال لديها ومغادرة الشاحنات عائدة الى الخارج .

وتغيير المقصد لا يقبل من الجمارك السورية الا اذا كان هنالك موافقة مسبقة من قبلها والا اعتبر بمثابة الاستيراد تهريبا وهي صعوبة تعرقل حرية التجارة الدولية . علما ان حركة العبور بين تركيا واوروبا والبلاد العربية نشيطة جدا ، فقد بلغ عدد البيانات الجمركية (بيانات العبور الدولي) فسي عام ١٩٨٢ في مركز الدخول في باب الهوى (٢٨١٠٦) بيانا . وخلال عام ١٩٨٣ حتى ١٩٨٣/١١/٢٤ (٢٥٠٤٠٠) بيانا . وقد يشمل البيان اكثر من شحنة .

## تحليل مقارن

٤ -

يتم التركيز في هذا القسم على تحليل مقارن فيما يتعلق بالعبور في الاتفاقيات الدولية وذلك من النواحي القانونية والتنظيمية الخاصة بهم عناصر هذه الاتفاقيات . وعلى سبيل الاختصار سنسعى اتفاق كيو تو ( بالاتفاق ) واتفاقية التير (الاتفاقية ) واتفاقية الجامعة العربية (الاتفاقية العربية ) .

(الاتفاق الدولي لتسهيل وتنسيق الاجراءات الجمركية ) الصادر عن مجلس التعاون الجمركي في بروكسل ، وقد ورد الحديث عنه في الفقرة الثانية من هذه الدراسة معروف ( باتفاق كيو تو ) وسنعتبره الاتفاق النموذجي لامور الجمارك ومنها موضوع العبور ، ويجدر بجميع الدول الاخذ بما ورد فيه في تنظيم اجراءاتها الجمركية .

٦ - تعاريف : وقد قام الاتفاق بتعريف (العبور الجمركي) وتعريف (عملية العبور) الجمركي ، وورد شرح ذلك عند حديثنا عن قسم العبور في الاتفاق في الفقرة الثانية من هذه الدراسة .

اما اتفاقية التير فباعتبار انها اصلا وجدت لعمليات العبور ، فانها لم تلجأ الى تعريفه ، بل عرفت نفسها بان (عملية التير TIR ) هي نقل البضائع من مكتب جمركي للانطلاق الى مكتب جمركي مقصود في عملية النقل (مكتب المقصد) تحت نظام يدعى (نظام التير) وتنظمه هذه الاتفاقية .

وهكذا نجد ان (عملية التير) هي نفسها (عملية العبور الجمركي) في اتفاق كيو تو . والتعريف واحد . ويتفق ايضا مع الاتفاقية العربية فـ في تعريفها للعبور .

ويميز الاتفاق بين (مكتب التحميل Office of loading) ومكتب الانطلاق (Office of departure) ، وهو ما اخذت به الاتفاقية العربية فـ في التمييز بين المكتبين .

اما التير فقد اكتفت بتعريف (مكتب الانطلاق) فقط حيث تبدأ عملية العبور ، وحيث تبدأ من هذا المكتب صلاحية دفترها ، ولا علاقة لها

بالمكتب الجمركي للتحميل . وأضافت الاتفاقية العربية بأنه يمكن أن يكون مكتب الانطلاق هو في نفس الوقت مكتب التحميل .

وفي تعريف (مكتب العبور Office of en route) اتفقت الاتفاقية مع الاتفاق في التعريف مفصلاً ، وجاء تعريف الاتفاقية العربية أكثر اختصاراً مع أنه يعطي المعنى ذاته تقريباً حيث تقول : "مكتب العبور هو مكتب جمارك تابع لأحد الأطراف المتعاقدة تمر به وحدة نقل في عملية عبور" .

مع ملاحظة أن الاتفاق أشار إلى عبور (بضاعة Goods) فسي الاستيراد أو التصدير وهو تعبير صحيح . أما الاتفاقية فقد أشارت إلى أنه المكتب الذي تمر عبره (عربة نقل أو مجموعة عربات أو حاوية مستوردة أو مصدرة بموجب عملية تسير) .

مع ذلك نلاحظ أن الاتفاق ركز على البضاعة ، والاتفاقية ركزت على وسيلة الشحن باعتبار أنها هي موضع اهتمامها . أما الاتفاقية العربية فقد أشارت إلى (وحدة نقل) وكان يجدر أن تزيد بما يفيد أنها تحمل بضاعة ، لأن البضاعة هي المقصودة في عمليات العبور وليست وسائل الشحن . لذلك يمكننا اعتبار تعريف اتفاق كيوتو أفضل التعاريف الثلاثة لمكتب العبور .

بيان الحمولة (المانيفست) عرفته الاتفاقية العربية تعريفاً مفصلاً مع بيان مضمونه واصفة إياه بأنه المستند الذي يدون فيه وصف البضائع المشحونة في وحدات نقل .

أما الاتفاق فلا يتحدث عن بيان حمولة باعتبار أنه يدعو إلى استعمال دفتر التيسر .

واتفاقية التيسر فتتحدث عن بيان الحمولة بصورة عابرة عندما تنص في المادة ١٧ على أنه عندما تتعدد الشاحنات أو الحاويات التي تسير بموجب دفتر التيسر يجب أن يحوى الدفتر لكل شاحنة أو حاوية بيان حمولة مستقل . وفي المادة ١٩ تنص على السلطات في بلد الانطلاق التأكد من مطابقة بيان الحمولة للبضاعة .

يتحدث الاتفاق عن (بيان البضائع Goods declaration) ويعرفه بأنه المستند المنظم وفق الشكل المحدد من قبل الجمارك . ويحدد بواسطته

اصحاب العلاقة النظام الجمركي الذي تخضع له البضائع ، ويبين العناصر التي تتطلب الجمارك تنظيم البيان لتطبيق عليها هذا النظام . فالاتفاق يعني بذلك (بيان العبور) كما يظهر من نصوص المواد اللاحقة فيه .

في حين عرفت الاتفاقية العربية ببيان العبور بأنه البيان الكامل الذي يجب تقديمه في كل عملية عبور في البلد الذي تبدأ فيه العملية .

فالتمييز في الاتفاقية العربية بين بيان الحمولة وبيان العبور استوجبه ظروف النقل في البلاد العربية والحاجة الى توثيق اكثر للبيانات المتعلقة بالبضائع .

(مكتب المقصد Office of destination) اتفقت الاتفاقيات الثلاث على تعريفه .

(المصرح Declarant) عرفه اتفاق كيوتو بأنه الشخص الذي يوقع او يتم التوقيع باسمه على بيان البضائع ، مع ان الاتفاقية العربية تعرفه بأنه الشخص الذي يوقع على بيان العبور او من ينوب عنه . نلاحظ ان التعريفين يوردان الى ذات المعنى .

واضاف الاتفاق في المادة الخامسة منه تفصيلا اختصرته الاتفاقية العربية بقولها (او من ينوب عنه) ، فيقول الاتفاق ان كل شخص له الحق بحيازة البضائع كالمالك او الناقل او المخلص او المرسل اليه او شخص مرخص له من الجمارك يمكنه ان يصرح عنها في العبور الجمركي ؛ وانه يحق للسلطات الجمركية ان تطلب من المصرح اثبات حقه في حيازة البضائع . في الواقع نلاحظ ان اختصار الاتفاقية العربية افضل من شرح الاتفاق لان مطالبة الجمارك باثبات حق الحيازة من البديهيات النظامية .

ويضيف الاتفاق في المادة ٦ ان المصرح مسؤول امام السلطات الجمركية عن اتمام الالتزامات (الوثائق) الناتجة عن بيان العبور ، وهو مسؤول خاصة عن تقديم البضائع سالمة الى مكتب المقصد طبقا للشروط المحددة من هذه السلطات .

اتفاقية التير لم تتعرض للتصريح او المصرح .

وزادت الاتفاقية العربية بتعريف (الناقل) بأنه الشخص الذي يقوم

بالنقل في عملية عبور والمرخص له بذلك من السلطات الجمركية المختصة .

(وحدة النقل Transport Unit ) تعريفها يكاد يكون مشتركا بين الاتفاقات الثلاثة .

(الضرائب والرسوم Import and Export Duties and Taxes ) جاء تعريفها في اتفاق كيوتو واتفاقية التير واحدا ، مع تعديل بسيط في الاتفاقية جعله افضل لغويا .

وقد ذكر هذا التعريف بانها الضرائب والرسوم التي تتوجب في حالة استيراد او تصدير البضائع . وزادت الاتفاقية العربية على حالتها الاستيراد والتصدير حالة (العبور) وهذا اضبط في التعريف . اما بقية التعريف العربي فيتفق مع تعريف كيوتو والتير .

وتعريف (الشخص Person ) واحد في الاتفاقات الثلاثة وهو الشخص الطبيعي او المعنوي .

ويعرف اتفاق كيوتو (الضامن Security ) بانه الشخص الذي يوءمن للسلطات الجمركية تنفيذ الالتزام نحوها . والضمان يكون (اجاليا General ) اذا امن تنفيذ الالتزامات التي تنجم عن عدة عمليات .

اما الاتفاقية العربية فتعرفه بانه شخص معتمد من سلطات الجمارك ... لتقديم الضمانات او الكفالات في عملية عبور .

وهكذا نجد ان التعريف العربي ادق واضبط ، وانه ربط الضمان بالعبور باعتبار ان البحث متعلق بالعبور . اما تعريف الاتفاق فعام رغم وروده في مجال العبور .

وجاء تحديد اتفاقية التير تعبيراً ثالثاً عن الضامن حيث وصفته بانه (شركة ضمان) معتمدة من سلطات الجمارك ... لتضمن الاشخاص الذي يستعملون نظام التير . وبذلك يكون التعريف العربي افضل التعاريف الثلاثة واكثرها دقة لتعريف الضامن .



ب - نطاق التطبيق :

اتفاق كيوتو يقول ان السلطات الجمركية تسمح بنقل البضائع بالعبور على اراضيها من الخارج الى الداخل او بالعكس ، او من الخارج الى الخارج ، او من الداخل الى الداخل ، ويعطيه الاوصاف المتفقة مع شكل عملية النقل . ويصف عملية النقل من مكتب دخول الى مكتب خروج بأنه العبور المباشر ، و اذا تجاوزت العملية عدة حدود دولية فتسمى (العبور الجمركي الدولي) . المادة ٣ .

وهذا الاتفاق يعرف وينصح اذا صح التعبير باعطاء تسهيلات اكثر من التي جاء بها .

اتفاقية التير تحدد نطاق تطبيقها بما يتفق واسباب عقدها ، فهو النقل عبر الحدود الدولية لدول موقعة عليها ، وتشترط ان يكون النقل في جزء من الطريق برياً - المادة ٢ .

الاتفاقية العربية تعرف العبور المتعلق بها بما يلخص بأنه النقل عبر اراضي احد الاطراف المتعاقدة على ان يكون المقصد بلداً احد هذه الاطراف ، او كانت البضاعة من منشأ احد الاطراف المتعاقدة ولو كان مقصدها غير بلد احد هذه الاطراف . ويتعبر موجزاً انه كي تعتبر البضاعة مستفيدة في عبورها من احكام هذه الاتفاقية ان يكون مصدرها او مقصدها احد الاطراف العربية المتعاقدة (المادة ٢) .

وتراعي الاتفاقية العربية باعتبارها اتفاقية اقليمية الظروف الامنية والسياسية للدول الموقعة عليها كالاشارة الى (مراعاة احكام المقاطعة) . وهي تعطي الحق للموقعين عليها باستخدام مرافئ الاطراف المتعاقدة لغراض هذه الاتفاقية ، وتنصح الدول بتبادل التسهيلات الممكنة .

وسائط النقل : تنص اتفاقية التير في المادة ٣ على انه للاستفادة

من احكامها يجب ان يتم النقل بعربات طرق ، وهذا يتفق وطبيعة الاتفاقية ، او بمجموعة عربات او بحاويات مستوفية لشروط الاتفاقية فنياً او بواسطة وسائط نقل معدة للحمولات ذات الحجم الكبير او الثقيل . وان يتم النقل تحت ضمان شركات معتمدة لدى الاطراف الموقعة على الاتفاقية وتحت غطاء دفتر التير الذي تحدد شكله وتعطي نموذجاً له .

وتنص المواد ١٢ ، ١٣ ، ١٤ على خضوع وسائط النقل لشروط فنية معينة في ملاحق الاتفاقية وتحمل شهادة قبول ، ومن هذه الوسائط الحاويات التي ينظم شروطها الفنية اتفاق الأمم المتحدة المتعلق بالحوايات والمادر عام ١٩٧٢ .

وتذكر اتفاقية التير الاطراف المتعاقدة بالتساهل فيما يتعلق بالشروط الفنية اذا لم تكن مستوفاة ، فتطلب عدم ايقاف سير العبور اذا كانت الاخطاء الفنية بسيطة ولا تسبب خطر التهريب .

الاتفاقية العربية اشترطت في المادة ٤ على المستفيد من احكامها ان ينقل ، في غير حالة الحمولة الاستثنائية بضائعه بواسطة وحدات نقل مستوفية لشروط المادة ١١ وهي شروط فنية تتعلق بمواصفات وسائط النقل . وان يتقدم المستفيد ببيان عبور مرفق بوحدة النقل الى سلطة الجمارك في مكتب الانطلاق . وهنا تتفق الاتفاقية العربية مع التير في فرض الضمانات حيث تقول انه يجب ان يكون المصرح حاملا بطاقة ضمان او مغطى بضمان مقبول من احدى الدول المتعاقدة ، وان يتقدم ببيان حمولة ينظمه المسؤول عن النقل وموشر عليه من قبل الجمارك في بلد المصدر .

اما اتفاق كيوتو فلم يتحدث عن وسائط النقل .

الضرائب والرسوم : اجمعت الاتفاقات الثلاثة على اقرار مبدأ هو ان البضائع العابرة لا تخضع في بلد العبور لدفع الضرائب والرسوم في الاستيراد او التصدير .

واضافت الاتفاقية العربية واتفاقية التير الى تعبير (الدفع) تعبير (اوايداع) كما استثنت الاتفاقية العربية من الدفع بدلات الخدمات الرسمية المؤداة كرسوم العبور وصيانة الطرق على الا تزيد في مجموعها عن ٤ بالالف من قيمة البضائع العابرة . (راجع المواد : ٤ كيوتو - ٤ تير - ٥ العربية) .

المكاتب المختصة : نص اتفاق كيوتو في المادة ٧ على ان السلطات الجمركية تعين المكاتب الجمركية المختصة التي تنتهي عندها عملية العبور الجمركي . هذا المبدأ لم تتعرض له الاتفاقية العربية لكن نصت عليه كل القوانين الجمركية العربية .

كما انه يذكر في المادة ٨ ضرورة تنسيق ساعات العمل و ايام العطل في المكاتب التي تقع في مراكز حدودية مشتركة مما لم يرد في الاتفاقية العربية . اما اتفاقية التير فقد اشارت الى ذلك في المادة ٤٥ حيث قضت بان تعلن الاطراف المتعاقدة عن اسماء مكاتبها المختصة بالانطلاق او العبور او الوصول ؛ وان تنظم سلطات الدولتين المتقاربة على الحدود ساعات العمل .

العمل الاضافي : في المادة ٩ نص اتفاق كيوتو على ان السلطات الجمركية تسمح اذا وجدت ذلك ملائما ، واذا كانت انظمتها تسمح بذلك ، ان تتم معاملات العبور خارج اوقات الدوام الرسمي ، وفي اماكن غير المكاتب الجمركية ؛ على ان يدفع اصحاب العلاقة النفقات التي تترتب على ذلك .

وقد جاءت الاتفاقية العربية بنفس الاحكام في المادتين ٣١ و ٣٢ .

كما اشارت اليها اتفاقية التير في المادة ٤٦ حيث سمحت بدفع التعويضات المتوجبة اذا جرت المعاملات خارج اوقات الدوام وفي اماكن غير المكاتب المختصة .

الافضلية في المعاملة : وتعطيها الاتفاقات الثلاثة للحيوانات الحية والبضائع القابلة للتلف او النقصان وللبضائع التي لها صفة الاستعجال . (كيوتو ١٠ - تير ٤٦ - العربية ٣١) .

المعاملات في مكاتب الانطلاق الجمركية : نص الاتفاق على انه اذا لم تخالف السلطات الجمركية ذلك فانه يقتضي تقديم بيان عبور الى مكتب الانطلاق (المادة ١١) . و اشارت المادة الى الظروف التي يستغنى فيها عن هذا البيان في حالات النقل المحلية في الحدود المشتركة والنقل بسكة الحديد .

وفي المادة ١٢ يقول الاتفاق ان شكل البيان تحدده السلطات المختصة ، وانه يحتوي على المعلومات التالية ، ثم عدد المعلومات التي درجت البيانات الجمركية عادة على احتوائها وذلك في الملحق رقم ٢ .

ولم تدخل الاتفاقية العربية في مثل هذه التفاصيل ، بل اشارت

الى الاجراءات المتعلقة بالبيان ووحدات النقل في المادة ١٦ واعطت نموذجا لبيان العبور العربي .

ومثلها تحدثت اتفاقية التير في المادة ١٩ عن تقديم البضائع ووسيلة النقل مع دفتر التير الى مكتب الانطلاق ، حيث تتخذ السلطات الجمركية في المكتب الاجراءات اللازمة للتأكد من صحة بيان الحمولة العائد للبضائع .  
وتضيف التير في المادة ١٨ ان عملية النقل تحت نظام التير يمكن ان تشمل في عدة مكاتب انطلاق وعدة مكاتب مقصد . الا انه اذا لم يكن هنالك اذن من الاطراف المتعاقدة فان مكاتب الانطلاق يجب ان تكون في دولة واحدة ، ومكاتب المقصد يجب ان تكون في اكثر من دولتين ، وفي جميع الاحوال فان مجموع مكاتب الانطلاق والمقصد يجب ان لا يزيد عن اربعة .

اما الاتفاقية العربية فلم تذكر شيئا من ذلك ولا نعتقد انها قد تسمح به او تنصوره .

#### ج - الضمان :

يشير اتفاق كيوتو الى ان اشكال الضمان لغايات العبور محددة في القوانين المحلية او منظمة بشكل يتفق معها من قبل السلطات الجمركية ، وفي حال تعدد اشكال الضمان المقبولة يترك اختيار احدها الى المصريح ، وتحدد السلطات الجمركية مبالغ الضمان التي تقدم لعمليات العبور . واذا طلب ضمان لانجاز التزامات ناجمة عن عدة عمليات عبور جمركي ، فان السلطات الجمركية تقبل الضمان الاجمالي . وتشترط الاتفاقية ان تكون قيمة الضمان المحدد قدر الامكان اعلى من الضرائب والرسوم المنوجبة في الاستيراد او التصدير المحتمل المطالبة بها . (المواد ١٤ الى ١٨) .

اتفاقية التير ، نظرا لطبيعتها الدولية واهمية الموضوع ، تنظر الى الضمان بهذا المنظار . فتتضمن في المادة ٦ على انه ضمن الشروط والضمانات التي يحددها احد الاطراف المتعاقدين فان له ان ينظم شركات تمنح دفاتر التير مباشرة او بواسطة شركات مراسلة ، وان تكون منافسة . بحيث تدفع الرسوم المطلوبة والضرائب في الاستيراد او التصدير ، مع فوائد التأخير ، والتي يتوجب دفعها

وفق قوانين و أنظمة البلد الذي تحدث مخالفة لها فيه متعلقة بدفتر التير . والشركة الضامنة تكون مسؤولة بالتزام من والتكافل مع الاشخاص المدينين بهذه المبالغ في تسديدها .

ولاى من الاطراف المتعاقدة ان يحدد بدفتر التير الحد الاقصى للمبلغ الذي يمكن ان تطالب به الشركة الضامنة . ومسؤولية الشركة الضامنة تبدأ في بلد الانطلاق من اللحظة التي يعتبر فيها دفتر التير سارى المفعول من قبل المكتب الجمركي ، وتبدأ هذه المسؤولية (الضمان) بالنسبة لكل بلد بمجرد دخول البضاعة حدوده طالما ان عملية التير مستمرة ، فاذا توقفت اثناء عبور بلد لا تشمل العملية فان المسؤولية تتوقف ثم تعود الى مفعولها عندما تعود عملية التير الى مجراها . أى ان الضمان يساير عملية التير طالما انها سارية المفعول . وتشمل المسؤولية ليس البضائع المسجلة على دفتر التير فقط بل البضائع الأخرى التي لم تسجل عليه والتي توجد ضمن وسيلة الشحن تحت الاختام الجمركية . ومن اجل تحديد الضرائب والرسوم المحتملة فان مواصفات البضائع المسجلة في الدفتر هي المعتبرة لحين اثبات العكس .

وحفظا لحقوق الشركات الضامنة فقد ذكرت الاتفاقية انه في حال توجب دفع الضرائب والرسوم فان على السلطات المختصة ، ما استطاعت ذلك ، ان تلاحق الاشخاص المدينين لتسديد السبالغ المتوجبة قبل ان تعلن مطالبة الشركة الضامنة . (انظر المادتين ٨ - ٢٦) .

ونتيجة لما تفرضه المادة ٨ من مسؤولية على الشركة الضامنة فقد عمدت المادة ٩ الى اعطاء الحق للشركة بتحديد تاريخ آخر يوم يسرى فيه مفعول الدفتر ، حيث لا يمكن بعده تقديمه الى مكتب الانطلاق . وتحدد المادة ١٠ شكلية مطالبة الشركات الضامنة والمواعيد المحددة التي يجب على السلطات التقيد بها في مطالبتها هذه الشركات بما يتعلق ببراء الدفاتر ودفع المبالغ المتوجبة وما يتعلق بذلك .

الاتفاقية العربية لم تشرح مواضيع الضمان بهذا التفصيل تاركة للقوانين وال أنظمة المحلية معالجتها . واكتفت في المادة ١٠ بالقول انه يتعين على كل طرف متعاقد ان يقرر الشروط الواجب توافرها في الاشخاص الذين يقومون بعملية الضمان ونوع ومقدار الضمان الواجب تقديمه عن البضائع العابرة ومعدات النقل .

وتتضمن الاتفاقية ان تنشأ بين الدول العربية الموقعة عليها مؤسسة ضمان مشتركة تصدر بطاقات ضمان تكون مقبولة لدى جميع الاطراف .

في المادة ١٦ تشترط الاتفاقية العربية على السلطات الجمركية في مكتب الانطلاق الا تسمح باعطاء عملية العبور مجراها النظامي الا اذا كانت معاملات البيان مرفقة بضمان نافذ المفعول .

وفي مكاتب العبور يجب ان تقدم ضمانات ايضا لسلامة العملية كما نصت على ذلك المادة ١٧ .

#### د - احتياطات مراقبة اضافية :

نصت المادة ٢٣ من اتفاق كيوتو على انه يحق للسلطات الجمركية فرض اجراءات اضافية للمراقبة وذلك عندما تجد ذلك في حالات اضطرارية .

منها اولا تحديد عبور البضائع خلال زمن محدد وهذا ما جاءت به ايضا اتفاقية التير في المادة ٢٠ ، والاتفاقية العربية في المادة ٢٨ .

ثانيا الالتزام بنقل البضائع تحت الحراسة الجمركية ، واخذت بذلك الاتفاقية العربية . اما التير فقد اتخذت اسلوبا سلبيا في هذه النقطة حيث اشارت فقط الى انه لا يجوز للسلطات الجمركية ان ترفق وسائل النقل بالحراسة على نفقة الناقلين ، مقدرة ان فرض الحراسة امر وارد .

ويلاحظ اتفاق كيوتو ، حماية لمصالح الناقلين ، بانه عندما تحدد السلطات الجمركية وقتا محددا لتقديم البضائع الى مكتب جمركي معين يجب ان تأخذ في حسابها الشروط والظروف التي تجرى عملية العبور الجمركي خلالها (المادة ٢٤) .

الاختام الجمركية وعلامات التعريف : وهي من احتياطات المراقبة التي لا يستغنى عنها في عمليات العبور .

جاء في المادة ٢٥ من اتفاق كيوتو ان الاختام الجمركية المستعملة في العبور الجمركي يجب ان تكون مستوفية للشروط الدنيا المحددة في الملحق رقم ٣ من قسم العبور . وفي هذا الملحق عدد الاتفاق هذه الشروط كان يكون الختم قاسيا وسهل الرفع والوضع وسهل التعريف ويستحيل رفعه بشكل غير نظامي واعادة استعماله ، ويحمل علامات خاصة الى اخر الشروط الواردة فيه .

الاتفاقية العربية اعتبرت في المادة ١٦ وضع الاختام من جملة الاجراءات الرسمية في مكاتب التحميل والانطلاق . اتفاق كيوتو دخل في بحث الاختام كما مر بديهى وواقع . الاتفاقية العربية نصت عليه كشرط نظامي يجب الاخذ به ، فقالت في الفقرة ٢ من المادة ١٦ : "تختتم وحدات النقل بالاختام الجمركية من قبل السلطات المذكورة والمسجلة على بيان الحمولة باسم المكتب وتفضيلات الاختام الموضوعة والتاريخ الذى وضعت فيه" .

اتفاقية التير اشارت الى الاختام باعتبارها من المتطلبات الفنية لعمليات النقل فهي تتحدث من الاول عن وسائل النقل الموضوعة تحت الاختام .

ثم تأتي في المادة ١٩ فتحدد واجبات مركز الانطلاق ، كما فعلت الاتفاقية العربية ومنها وضع الاختام الجمركية على وسائل النقل والبضائع .

في مكتب المقصد : لانجاز عملية عبور جمركي جاء في اتفاق كيوتو (المادة ٢٧) انه على التشريع الوطني الا يتمشى شروطا غير تقديم البضائع والبيان المطابق لها الى مكتب المقصد في الوقت المحتمل تحديده لعمل ذلك ، وان البضائع يجب ان لا تكون قد اصابتها اى تغيير والا تكون قد استعملت ، وان الاختام الجمركية او العلامات المعروفة لم تمس ابدا . وتشير المادة الى ان مراقبة مكتب المقصد الجمركي التي تتم بنهاية العملية تتعلق بالظروف الخاصة بكل عملية عبور .

وان التشريع الوطني يمكن ان يشترط ان يعلم اقرب مكتب جمركي او اى سلطة اخرى قريبة من مكان الحادث في حالة وقوع ضرر او حادث غير متوقع اثناء النقل ، ويعطي الاتفاق شروطا اضافية حول ذلك .

وعندما يكون صاحب العلاقة قد سدد التزاماته بشكل مقبول لدى السلطات الجمركية فإن عليها بدون تأخير ان تبرأه من الضمانات التي سبق اعطاؤها (المادة ٢٨) .

في حالة العبور : الاتفاقية العربية تنص في المادة ١٨ على ما يشبه ذلك فتقول : "تقدم الى سلطة الجمارك في مكتب خروج من بلد عبور وحدة النقل المحملة وعليها الاربطة والاختام الجمركية بحالة سليمة وكذلك بيان العبور الخاص بالبضائع وتحقق السلطة من عدم حدوث تلاعب في وحدة النقل ومن سلامة الاربطة والاختام الجمركية وعلامات التعريف ، وتقوم بتظهير بيان العبور" .

هنا نلاحظ ان اتفاق كيوتو تحدث عن سلامة الاختام في مكتب المقصد ، دون ان يأتي على ذكر سلامتها في حالة العبور تاركا ذلك الى المادة ٣٢ منه . مع ان الاتفاقية العربية تحدثت عن حالة العبور وهو ما يميز هذه الاتفاقية باعتبار ان حالة العبور لا تقل خطرا عن حالة الوصول الى المقصد من ناحية سلامة الاختام .

وفيما يتعلق بالحوادث تعطي الاتفاقية العربية في المادة ٢٠ حكما مماثلا من حيث المبدأ مع ما جاء في اتفاق كيوتو . غير انها تدخل في تفاصيل اكثر وتعطي حولا لما قد يقع من مشاكل تنتج عن هذه الحوادث . وهي حلول تقع مسؤولة متابعها على اصحاب العلاقة وعلى السلطات المختصة في بلد العبور بشكل يحفظ حقوق الطرفين ويجعل النتائج سليمة .

في مكتب المقصد : وكما فعل اتفاق كيوتو ، تنص الاتفاقية العربية في المادة ٢١ على ان تقدم وحدة النقل المحملة وعليها الاربطة والاختام الجمركية في حالة سليمة مع بيان العبور المتعلق بالبضائع الى السلطة الجمركية فـي مكتب المقصد حيث تقوم هذه السلطة بالرقابة التي ترى انها ضرورية للتأكد مما اذا كان المصح او الناقل قد اوفى بجميع التزاماته . وتوشر السلطة في مكتب المقصد على بيان العبور بما يفيد وصول البضاعة سالمة وتعطيه الشهادة المطلوبة . وهذا التأشير وهذه الشهادة هما وسيلة الابراء من الضمانات .

الاختام في العبور : وتعود اتفاقية التير في المادة ٢٢ الى حديث الاختام الموضوع على وسائل النقل فتقول ان الدول المتعاقدة تقبل في حالة العبور الاختام الموضوع من قبل الاطراف الاخرى المتعاقدة ، فهي بهذه الحالة



تشكل (وحدة اختامية) ، وتقبلها بشرطان تكون سليمة . وفي كل الاحوال فان السلطات الجمركية يمكنها اضافة اختامها الخاصة اذا كانت ضرورة المراقبة تتطلب ذلك .

والاختام المقبولة والموضوعة من قبل الاطراف الاخرى لها نفس الحماية القانونية في وطن العبور كالاختام الوطنية .

وتقر الاتفاقية العربية ذلك ضمنا . وتقول في المادة ١٩ انه يتعين على سلطة الجمارك عندما تزيل ختما للجمارك في مكتب عبور او اثناء الرحلة للتمكن من فحص وحدة النقل المحملة ان تسجل على بيان العبور الاوصاف الجديدة لختم الجمارك الموضوع . وهذا ما جاء به اتفاق كيوتو في الفقرة ٦ من المادة ٣٢ .

وتضع اتفاقية التير في المادة ٢٤ حكما مماثلا .

#### هـ - البضائع التالفة :

تعفى البضائع المنقولة في حالة العبور من الضرائب والرسوم في الاستيراد او التصدير التي تتوجب عليها في الحالة الطبيعية اذا ثبت للسلطات الجمركية انها تعرضت للهلاك او العطل الكامل نتيجة حادث او قوة قاهرة او تلفت باسباب تعود الى طبيعتها. (المادة ٣٠) من اتفاق كيوتو .

ويضيف الاتفاق الى ذلك ان ما يتبقى من البضاعة بعد العطل او الهلاك يعود الى سلطة الجمارك ان تقرر وضعه في الاستهلاك في الحالة التي هو عليها ، كما لو انه استورد بهذه الصورة . او يعاد تصديره . او يترك بدون تعويض لمصلحة الخزينة العامة او يتلف تشكل يجعله بدون اية قيمة تجارية وذلك تحت مراقبة الجمارك .

وتعطي المادة شروحات اضافية لافاض هذه البضائع .

الاتفاقية العربية تحدثت عن موضوع البضائع التالفة بشكل اخر . فبينما اتجه اتفاق كيوتو الى بحث تلف البضائع وهلاكها وعلاقة ذلك بالضرائب والرسوم والاعفاء منها ، تحدثت الاتفاقية العربية عن هذه البضائع وكيفية ضبط ما حدث لها .

ان اتجاه الاتفاقية العربية باعتبارها اتفاقية عبور هو الافضل من الناحية الفنية والتطبيقية .

فالمادة ٢٠ من هذه الاتفاقية تشير الى ان على الشخص القائم بالنقل ابلاغ الوقائع المتعلقة بالبضائع المصاحبة لاقرب مكتب جمارك فورا . والسلطة الجمركية تتخذ الاجراءات اللازمة وتنظم تقريرها وضعت الاتفاقية نموذجا له . وتسمح باستمرار عملية العبور . وعلى الناقل في حال عدم وجود سلطة جمركية قريبة من مكان الحادث الاتصال باية سلطة رسمية .

وتنص الاتفاقية في الفقرة الرابعة انه على الطرف المتعاقد ان يسمح باستمرار عملية العبور اذا كان كسر الاختام او تلف الاربطة او هلاك البضائع او وحدات النقل او ضررها قد حدث في اراضي طرف آخر ، وان الوقائع موعيدة بمحضر رسمي . وتعفي الاتفاقية العربية في المادة ٣٠ البضائع ووسائط النقل الهالكة كلياً بسبب قوة قاهرة خلال عملية العبور من الضرائب والرسوم .

نصت اتفاقية التير في المادة ٤١ كذلك على اعفاء البضائع الهالكة او التالفة كما جاء في اتفاق كيوتو .

وتدعو التير في المادة ٤٢ السلطة المختصة ان تعلم الاطراف الاخرى بما حصل لعملية التير .

الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالعبور : يدعو اتفاق كيوتو في المادة ٣١ الاطراف المتعاقدة الى النظر في امكانية الانضمام الى الاتفاقيات الدولية التي يحددها او الى الاتفاقيات التي تحل محلها وهي اتفاق ( ITI ) المعقود في فيينا عام ١٩٧١ واتفاق ( TIR ) المعقود في جنيف عام ١٩٧٥ واتفاق ( ATA ) المعقود في بروكسل عام ١٩٦١ .

#### و - احكام خاصة :

وينص اتفاق كيوتو في المادة ٣٢ على ان الاطراف الموقعة عليه اذا لم تجد نفسها قابلة للانضمام الى هذه الاتفاقيات الدولية فان عليها

في نطاق اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف ان تضع نظاما للعبور الدولي  
آخذة بعين الاعتبار احكام المواد من رقم ١ الى ٣٠ من هذا الملحق بالعبور من  
الاتفاق ، وان تدرج اضافة الى ذلك في هذه الاتفاقيات الاحكام الخاصة التالية .  
وفي هذه الاحكام يذكر الاتفاق ضرورة تأكيد السلطات الجمركية من الوثائق المرافقة  
للبيضاة العابرة ومذكور فيها اسم مكتب التحميل واصاف الاختام وتاريخ وضعها .

وفي حالة تحضير بيضاة للعبور فان مكتب الانطلاق يجب ان يتأكد  
من نوعية البضائع ويقبل الاختام الموضوعة من قبل مكتب التحميل والوثائق  
المرافقة . وان يكون هنالك نماذج مشتركة لبيان البضائع للعبور مقبولة من  
جميع الجمارك التي تمر بها . وهذا النموذج موجود في الدليل الاول لملحق  
الاتفاق .

ثم تتحدث المادة عن الضمان المطلوب الذي يجب ان يكون مقبولا  
لدى جميع السلطات الجمركية التي تجتازها البضائع .

وتطلب المادة في الفقرة هـ منها ان تحدد السلطات الجمركية  
الشكليات المطلوب انجازها في مكاتب العبور بحيث تقتصر على التأكد من صحة  
البيان وسلامة الاختام وعلامات التعريف وان وحدة النقل في حالة سليمة وحينئذ  
توقع السلطة البيان .

هذه الاجراءات تحدثت عنها المادة ١٨ من الاتفاقية العربية .  
ثم يتحدث الاتفاق عن الاختام وتغييرها في الفقرة السادسة من المادة ٣٢ وهو  
عين ما جاء في الاتفاقية العربية في المادة ١٩ . وقد سبق ذكر ذلك .

وينص الاتفاق في الفقرة الثامنة منه على تعاون متبادل بين  
ادارات الجمارك في البلدان صاحبة العلاقة بشأن تبادل المعلومات حول صحة  
الوثائق المتعلقة بالبضائع المنقولة في العبور وعن صحة الاختام الجمركية .

وهو ما خصصت له الاتفاقية العربية الفصل العاشر منها .  
(المواد ٢٢ - ٢٣ - ٢٤) تحت عنوان (تبادل التعاون الاداري) .

ولم تتعرض اتفاقية التير الى هذه الاحكام .

البيانات : اتفاق كيوتو يعطي نموذجا لبيان عبور مع شرح مفصل لمحتوياته ومقاييسه واتفاقية التير تعطي نموذجا لدفترها ، والاتفاقية العربية تعطي نموذجا لبيان الحمولة .

- هناك نقاط تحدثت عنها اتفاقيتا التير والعربية ولم يرد ذكرها في اتفاق كيوتو وهي :

الكشف والمعاينة : نصت التير في المادة الخامسة ان وسائط النقل ، كقاعدة عامة ، لا تخضع للمعاينة من قبل الجمارك في مكاتب العبور .  
وانه في جميع الاحوال ، اذا كانت السلطات الجمركية ارادت التأكد من عدم سوء الاستعمال فان لها بشكل استثنائي ، وخاصة في حالة الشك بوجود مخالفة للأنظمة ، ان تعتمد الى اجراء المعاينة في مكاتب العبور .

على ان تشرح ذلك على الدفتر مع بيان مواصفات الاختام الجديدة التي توضع على البضاعة بعد الكشف (المادة ٢٤) .

كما تنص التير في المادة ٢٣ على انه لا يجوز للسلطات الجمركية ان تلجأ الى معاينة ما تحمله وسائط النقل اثناء الطريق الا في حالات استثنائية .

الاتفاقية العربية نصت في المادة الخامسة على انه كقاعدة عامة لا تخضع وحدات النقل لكشفاو معاينة في مكاتب العبور اذا كانت الاختام سليمة ولم يكن هناك دليل على وجود تلاعب او مخالفة ، ولا يطبق ذلك على الحمولات الاستثنائية .

وفي حديثها عن المخالفات في الفصل السادس (المادتان ١٤ - ١٥) تتحدث الاتفاقية العربية عن اتخاذ الاجراءات اللازمة في حالة حدوث مخالفات وعن استيفاء الضرائب والرسوم والغرامات المستحقة ، ومعنى ذلك انه حصل سوء للاستعمال واجرى الكشف والسعاينة على البضائع خلافا للقاعدة العامة .

تغيير المقصد : سمحت اتفاقية التير في المادة ٢٧ منها بتغيير مقصد البضاعة على ان يتم التقيد باحكام المادة ١٨ .

اما الاتفاقية العربية فتجيز في المادة ٢٦ انها عملية عبور في مكتب جمارك غير المحدد في بيان العبور باعتباره مكتب المقصد بناء على طلب صاحب العلاقة وموافقة سلطة الجمارك المختصة ، وهي طبعا سلطة المقصد .

الحمولات الاستثنائية : وقد عرفت الاتفاقية العربية بانها بضاعة

لا يجرى عادة حملها في وحدة نقل قابلة للتغليف والختم بسبب وزنها او حجمها او طبيعتها على ان يكون من السهل التعرف عليها . (المادة ١) .

وتعطيها اتفاقية التير في المادة الاولى ذات التعريف وان كانت

تسميها (البضائع الثقيلة والضخمة) .

هذه البضائع اخضعها الاتفاقية العربية للمعاينة والكشف في حالة

العبور (المادة ٥) لتعذر تغليفها وختمها ولضرورة تحديد هويتها . فالمادة ١٦ لا تخضعها للختم الجمركي اذا كان من السهل التعرف عليها بالرجوع الى العلامات او الارقام او الوصف ، او بوضع علامات تعريف او اختام جمركية لعدم التصرف بها . وان للسلطة الجمركية في هذه الحالة ان ترفق بيان العبور صورا للبضائع ونشرات وكتالوكات وقوائم تطلبها كمستندات رسمية . وتخضع الاتفاقية نقل الحمولات الاستثنائية للقوانين والانظمة النافذة لديها مع مراعاة احكام هذه الاتفاقية .

اتفاقية التير في المادة ٢٩ تعطي احكاما مماثلة لهذه . وهي

تخضع هذه البضائع لمسؤولية الضامن . وتشرط ان يحمل دفتر التير على مغلفه ما يشير الى انه يتعلق بهذا النوع من البضائع ويربط به الصور والنشرات ... الخ .

## ز - المخالفات :

تحدثت الاتفاقية العربية في المادتين ١٤ - ١٥ كما ذكرنا انفا في

موضوع المعاينة والكشف عن المخالفات وقمعها . ونريد هنا ان السلطة التي تقع المخالفة في اراضيها هي صاحبة الصلاحية في قمعها .

وانه عندما لا يمكن تحديد البلد الذي وقعت فيه المخالفة فانها

تعتبر قد حدثت في البلد الذي اكتشفت فيه مع احتفاظ الاطراف المتعاقدة ذات العلاقة بملاحقة المخالفة وفق قوانينها النافذة اذا تبين فيما بعد ان المخالفة

قد وقعت في اراضيها .

كذلك اذا ارتكبت افعال تشكل جريمة وفق القانون او تعتبر خرقا لاحكام هذه الاتفاقية ، فللسلطة المختصة في البلد الذي حدث فيه الفعل او الذي اعتبر كذلك بموجب المادة ١٤ ان تتخذ الاجراءات اللازمة ضد المرتكب بغرض عقوبات واستيفاء الضرائب والرسوم والغرامات وفق القانون النافذ فيها . وتنص في المادة ٣٣ انه يحق لكل طرف متعاقد ان يحرم بصورة مؤقتة او دائمة اى شخص من الاستفادة من احكام هذه الاتفاقية اذا ثبت انه مدان بارتكاب مخالفة ضد القوانين او الانظمة الجمركية . وتخطر بذلك الاطراف المتعاقدة الاخرى وكذلك مؤسسة الضمان .

اتفاقية التير تعطي في المادتين ٣٦ و ٣٧ احكاما مماثلة ، وتضيف في المادة ٣٨ ان للطرف المتعاقد ان يحرم نهائيا او مؤقتا الشخص المخالف من الاستفادة من احكام الاتفاقية . وان يعلم بالواقعة الاطراف الاخرى .

وتعطي الاتفاقية في المادة ٣٩ حكما يتعلق بحالة وقوع خلاف بين الاوصاف في بيان الحمولة في الدفتر ومحتويات واسطة النقل ، فلا تعتبره مخالفة تقع على عاتق حامل الدفتر اذا اثبت ببرهان مقبول لدى السلطة المختصة ان هذا الخلاف لم يقع نتيجة اخطاء مقصودة او اهمال عند التحميل . كما تنص المادة ٤٠ على عدم مسؤولة حامل الدفتر امام سلطات بلد الانطلاق او بلد المقصد اذا ظهر خلاف ناتج عن اختلاف الانظمة بين البلدين وكان حامل الدفتر بعيدا عن اسباب الاختلاف .

وكان يجدر بالاتفاقية العربية ان تنص على احكام مماثلة .

الشروحات : الحقت اتفاقية التير عدة ملاحق بها ، منها الملحقين ٦ و ٧ حيث ذكرت في المادة ٤٣ المتعلقة (بالشروحات) ان هذين الملحقين يفسران بعض مواد الاتفاقية ويضعان بعض التدابير المفيدة . وهي ميزة في هذه الاتفاقية لانها تسهل التطبيق وتشرح المحتويات والتدابير الواردة فيها . وتبين النواحي الفنية في بناء وسائل النقل .

احكام مختلفة : وردت في الفصل السادس من التير ، ففي المادة ٤٧ نصت على ان احكام هذه الاتفاقية لا تمنع من تطبيق القيود واجراء الرقابة الناتجة عن النظم الوطنية التي تحكم امور الاخلاق العامة والامن العام والصحة العامة . وهو نفس ما اورده الاتفاقية العربية في المادة ٥ منها .

احكام ختامية : وهي الاحكام التي اوردتها اتفاقية التير في الفصل السابع من المواد ٥٢ الى ٦٤ والمهم فيها ان هذه الاتفاقية المعقودة عام ١٩٧٥ تلغي اتفاقية التير المعقودة عام ١٩٥٩ . وتتحدث هذه المواد عن التوقيع والتعديل والقبول واعادة النظر المتعلق بها . وكذلك حسم الخلاف وايقاع العقوبات . ويلى ذلك الملاحق والنماذج .

الاحكام الختامية في الاتفاقية العربية اقل تفصيلا وهي تتحدث ايضا في الفصل الثاني عشر عن التوقيع والتصديق والانضمام والنفاذ والانسحاب واللجنة الفنية والتعديل . ويلى ذلك النماذج والملاحق .

احكام خاصة بالاتفاقية العربية ، حيث انفردت هذه الاتفاقية بالاحكام التالية :  
(المادة ٦) .

- ١ - تمنح الدول الاطراف افضلية في استعمال مرافئها لاغراض عمليات العبور .
- ٢ - عدم منح مزايا او تسهيلات لدولة غير طرف في هذه الاتفاقية تعادل او تزيد عن تلك الممنوحة بموجب احكام هذه الاتفاقية . غير انه يجوز ذلك في احوال استثنائية بعد تقديم المبررات التي دعت الى ذلك .
- ٣ - لا تحول الاسباب السياسية دون تنفيذ احكام هذه الاتفاقية .
- ٤ - تعمل الدول الاطراف المتعاقدة على تحسين طرق العبور وميائنها .
- ٥ - تشجع الاطراف المتعاقدة نقل البضائع بالسكك الحديدية كلما امكن ذلك . (المادة ٩) .
- ٦ - في المادة ٣٤ تتحدث عن التعاون بين السلطة الجمركية والسكك الحديدية عندما يجرى النقل في السكك .

## الاطار العربي :

- ٥ -

ينحصر هذا البحث في تحليل مقارن للقوانين والنظم المطبقة حاليا في الدول موضوع الدراسة :

في القوانين : هذا القسم من البحث سيكون موجزا باعتبار ان النصوص القانونية المتعلقة بالعبور قليلة وموجزة وتكاد تقتصر على وضع مبادئ عامة جاءت الانظمة التطبيقية والتعليمات الادارية تبين اجراءات تنفيذها .

والنصوص القانونية اذا كانت مأخوذة من القانون الجمركي الموحد الصادر عن مجلس الوحدة الاقتصادية فهي متشابهة او متفقة في النص .

واذا لم تكن مأخوذة من هذا القانون النموذجي فهي تعتمد مبادئ عامة معروفة دوليا ولا تختلف عما في هذا القانون .

وكذلك الانظمة والتعليمات الادارية فهي لا بد وان تنسجم بحكم الصلات الدولية التجارية مع احكام الاتفاقيات الدولية . وخاصة اتفاقية الجامعة العربية التي هي موضع التطبيق حاليا من قبل جميع الدول العربية .

١ - فالقانون السوري ، وهو مأخوذ من القانون العربي الموحد يبدأ بتعريف العبور وينص على ان يكون النقل بطريق البر فقط ، وكذلك القانون العراقي والاردني .

٢ - وتنص القوانين الجمركية على ان يتم النقل على الطرق والمسالك التي تحددها السلطات الجمركية .

٣ - ولا يسمح باجراء عمليات العبور الا في المكاتب الجمركية المختصة التي تعينها القرارات الادارية .

٤ - البضائع العابرة لا تخضع للتقيد والمنع الا اذا نصت القوانين والانظمة النافذة على خلاف ذلك .



وقد نص القانون العراقي في المادة (١٤١) على ان البضائع الممنوع استيرادها او تصديرها بموجب احكام المادتين ١١ و ١٢ من هذا القانون يمنع نقلها برسم الترانزيت مارة بالعراق ، غير انه يمكن منح اعفاء من السبع بالنظمة تصدر وذلك عملا بالاتفاقيات المعقودة مع الدول الاخرى .

وان للجنة التمويل العليا استثناء نقل المواد الممنوع استيرادها وتصديرها برسم الترانزيت مارة بالعراق ببيانات تصدرها لهذا الغرض .

٥ - نصت المادة ٩٢ من القانون السوري انه يجرى النقل بالسيارات ... بواسطة شركات النقل بالسيارات ... المرخص لها بقرار من المدير العام (للجمارك) وعلى مسؤولة هذه الهيئات والمؤسسات . ويتضمن القرار الضمانات والشروط الواجب تقديمها . كما تحدثت عن ايقاف هذا الترخيص والغائه .

ولم يرد في القانون العراقي ما يتعلق بالترخيص وان كان في المادة ١٤٢ تحدثت عن الضمانات .

٦ - ينص القانون السوري (المادة ٩٤) على ان البضائع العابرة تخضع لبيان موجز ومعاينة اجمالية من ناحية المبدأ . ولم يتعرض القانون العراقي لذلك .

٧ - اجاز القانون السوري في المادة ٩٦ العبور بمستندات دولية بين الدول للشركات المرخص لها بذلك ، مع تقديم الضمانات اللازمة . وعلى سيارات ذات مواصفات معينة .

وقد انضمت سورية الى اتفاقية التير TIR التي يصدر بموجبها دفتر التير الذي يعتبر مستند دولي ، غير انها لم تطبق هذه الاتفاقية . ولم يبحث القانون العراقي في ذلك .

لكن البلدين مع سائر البلاد العربية قبلا (بيان العبور العربي) كمستند دولي . وهو البيان الذي نصت عليه ووضعت نموذجها اتفاقية الجامعة العربية .

### في الانظمة والتعليمات :

١ - في التعليمات الجمركية رقم ٢ لسنة ١٩٦٠ المادرة عن ادارة الكمارك والمكوس العراقية انحصر حق النقل بالعبور بشركات تملك عددا من السيارات لا يقل عن ست . ويمكن ان تكون هذه الشركة اجنبية تابعة لبلد يعامل العراق بالمثل . وان تقدم الشركة صاحبة العلاقة الضمانة اللازمة .

وتفرض التعليمات هذه شروطا اخرى على شركات النقل التقيد بها ، منها ضرورة امتلاك الشركة (٥٠٪) من سياراتها . سيارات مسجلة في العراق .

النظام السوري للجمارك الصادر عام ١٩٨٠ عن مديرية الجمارك العامة يحصر ايضا حق النقل بالعبور بشركات مسجلة في سورية وتملك سيارات نصفها على الاقل مسجل في سورية على ان لا يقل عن ست سيارات . اضافة الى عدد من الشروط الاخرى التي يتوجب على شركات النقل التقيد بها .

٢ - كل الانظمة الجمركية تفترض تقديم ضمانات وكفالات مصرفية .

٣ - كل الانظمة تضع مواصفات فنية لسيارات الشحن وللحاويات (المستوعبات) .

٤ - مسائل العبور الدولي تحددها الانظمة بشكل دقيق .

٥ - كل من الدول العربية تفرض على العبور الدولي تقديم بيانات عبور ، فسورية تفرض في نظامها تقديم بيان عبور موجز اسمه (ب ٩) ، يتضمن بيانات تسمى (ب ١٠) عددها بعدد السيارات التي نظم (ب ٩) بها وفي بيانات (ب ١٠) توضع المعلومات والمواصفات المتعلقة بالبضائع والسيارات الشاحنة مع بيانات الحمولة ونسخة من دفتر التيسر .

طبعاً هذا غير بيان العبور العربي الذي له وضعه الخاص حيث يمكن الاعتماد عليه وحده في عمليات العبور بين الدول العربية المتعددة .

الترانزيت العربي : وهكذا يسميه النظام السوري الذي افرد له فصلا ، يشير في اوله الى انضمام سورية الى اتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت واتفاقية تسديد مدفوعات المعاملات الجارية وانتقال رؤوس الاموال بين الدول الاعضاء في جامعة الدول العربية الموقعة عام ١٩٥٣ . حيث نصت المادة الرابعة منه "الترانزيت" :

"تتعهد الاطراف المتعاقدة بتسهيل حركة الترانزيت عبر بلادها بعموم وسائل النقل وفقا للانظمة المرعية والقواعد الجمركية في البلد الذي تمر عبره تجارة الترانزيت" .

وقد تم تعديل هذه الاتفاقية بما يتعلق بالترانزيت عام ١٩٥٦ .  
وقد نص النظام السوري على تطبيق كل التسهيلات الواردة فيها .

المانيفست العربي : وقد تم اقراره في اللجنة الفنية المنبثقة عن اتفاق الترانزيت العربي في اجتماعها خلال عام ١٩٦٠ حيث وضعت نموذجا موحدا له .

وقد جرى العمل في البلاد العربية على اعتماد هذا المانيفست (بيان الحمولة) كما ان الانظمة العربية اخذت تبنى بيانات العبور والتعهدات المكفولة باخراج البضائع وتقديم شهادات الوصول النظامية بارقام وتواريخ مانيفستات الترانزيت العربي .

ونسخ هذا المانيفست ثلاث ، احداها موشحة بخطين احمرين في الزاوية العليا اليسرى ترافق البضائع وتوشر من جميع المراكز الجمركية التي تعبرها الناقلة .

وللقيام بعمليات الترانزيت العربي احكام خاصة نصت عليها التعليمات السورية ، تشمل الترخيص والكفالة السنوية ومسؤولية الشركات الناقلة وسجلاتها ، وعدد السيارات الناقلة . وطرق ومسالك الترانزيت العربي .

ويتحدث النظام الجمركي السوري عن موضوع (الترخيص) ويعني به (التختم) او وضع الاختام . وهو تعبير قديم يعني وضع الاختام الرصاصية ، التي اضحت اليوم معدنية وليست من الرصاص .

الاتفاقات الثنائية : تم عقد عدد من الاتفاقات الثنائية في موضوع الترانزيت بين الدول العربية المختلفة .

وقد نص النظام السوري في بنوده على هذه الاتفاقيات معتبرا اياها انها موضوعة موضع التطبيق ، وخاصة ان في بعضها تسهيلات تجازت ما ورد في نصوص اتفاقية الجامعة العربية . وقد عقدت سورية مع كل من لبنان والاردن والسعودية والجزائر والعراق والامارات العربية المتحدة اتفاقات تتعلق بعمليات العبور ومسالكه ووثائقه ووسائل النقل فيه وشروطها .

## التوصيات :

٦ -

من دراستنا للاتفاقات الدولية المتعلقة بالعبور وللإجراءات المطبقة في البلاد العربية ولو بصورة موجزة نجد أن أهمية كبيرة أعطيت للعبور كوسيلة أساسية في التجارة الخارجية والعلاقات الاقتصادية الدولية .

كما نجد أن تسهيل عمليات العبور هي الروح المسيطرة على الاتفاقيات الدولية رغم حرصها على وضع الضمانات اللازمة لمنع المخالفات وسوء الاستعمال .

والقوانين والأنظمة الجمركية في البلاد العربية موضوع الدراسة ترغب بصورة أكيدة وضع التسهيلات الممكنة في طريق العبور ، أولا لتنشيط التجارة الخارجية وتسهيل إجراءاتها ، ثانيا للحرص على علاقات حسن الجوار وتبادل المنافع المشتركة .

وفي سبيل زيادة في تحسين وضع العبور بين الدول العربية موضوع الدراسة نتقدم بالتوصيات التالية :

## ١ - الانضمام الى الاتفاقيات الدولية :

١ - الاتفاقية العربية : الدول العربية جميعها موقعة على اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية . وهي تطبيقها مستفيدة من توحيد الإجراءات الواردة فيها ومن التسهيلات التي تنص عليها .

ومن مراجعة بيان العبور (المانيفست العربي) الذي تنتقل بواسطته البضائع بين الدول العربية نجد أنه يحوى من الحقول التي يتوجب ملأها ومن المعلومات التي يتطلب إعطاؤها ما لا يمكن اختصاره أو الغاؤه .

كما أن أحكام الاتفاقية تضع الحد الأدنى للقيود التي يتوجب التمسك بها بما يتفق والظروف الاقتصادية والأمنية لدول المنطقة .

وقد جاءت الاتفاقات الشائبة المتعلقة بالعبور تزيد الوضع تحسينا وتسهلا .

لذلك يمكن اعادة النظر في الاتفاقية باضافة التسهيلات الواردة في الاتفاقات الشائبة اليها وجعلها اتفاقا جماعيا بين الدول العربية .

٢ - اتفاق كيوتو : وهو المعروف كما ذكرنا في اول التقرير (الاتفاق الدولي لتسهيل وتنسيق الاجراءات الجمركية) .

الدول العربية التي تعرف عنه هي تلك التي تشترك في اعمال مجلس التعاون الجمركي في بروكسل الذي صدر الاتفاق عنه .

والاتفاق كما يعرف عنه عنوانه يساعد الدول الموقعة عليه على تبني اصول واجراءات مشتركة بين الدول وعلى توحيد الاساليب والنماذج مما يجعل الجمارك العالمية تتكلم لغة واحدة وتسير على مناهج مشتركة . والاتفاق تبنته هيئة الامم المتحدة التي تجد فيه احدى وسائل تحقيق اهدافها .

لذلك نرى ان تقوم الدول موضوع هذه الدراسة بالانضمام الى هذا الاتفاق وتبني احكامه ، وان كانت الاتفاقية العربية تشمل اغلب هذه الاحكام فيما يتعلق بالعبور . غير ان الاتفاق يشمل العمل الجمركي بمجمله .

٣ - اتفاقية التير TIR : وهي المعروفة (بالاتفاقية الجمركية المتعلقة بالعبور الدولي للبضائع تحت غطاء دفاتر التير) .

والاتفاقية مشبنة من قبل هيئة الامم المتحدة كما هو الامر مع اتفاق كيوتو .

وهي تنظم عمليا في حال تبنيها من قبل الدول العربية تسهيل عمليات العبور بينها وبين الدول الاوروبية التي ترتبط معها بطرق العبور .

وكما سبق ان ذكر ان سورية والاردن والكويت انضمت الى هذه الاتفاقية غير انها لا تطبقها ولا تقبل دفترها . والواقع ان التطبيق يجب ان يكون جماعيا

والا فلا فائدة من التطبيق الافرادى . ونرى ان المصلحة تقتضي على الدول العربية  
باجمعها الانضمام الى الاتفاقية وتطبيقها فيسهل العبور بين اوروبا والبلاد العربية  
بالاجراءات ميسرة لها شكل دولي موحد تصونه الضمانات الكافية .

#### ب - المستندات والاجراءات :

وهو ما نقصد به المستندات التي ترافق البضائع ووسائط الشحن  
وتتقدم الى السلطات الجمركية اثناء عبورها الحدود المختلفة في الدخول والخروج .  
والاجراءات هي العمليات التي تنص عليها الانظمة ويتوجب على اصحاب العلاقة سواء  
كانوا من السائقين او المخلصين او وكلاء الشركات اجراءها في المكاتب الجمركية  
على الحدود الدولية .

المستندات المطلوبة حاليا هي البيان الجمركي (بيان العبور)  
والمانيفست والفواتير ، وما يخطر على موظفي الجمارك احيانا من مستندات اضافية  
يطالبون بها للتأكد من صحة تصريح اصحاب العلاقة عن البضائع العابرة .

بيان العبور والمانيفست العربي حل المشكلة بالنسبة للبضائع  
من الانتاج العربي .

اما البضائع المستوردة من اوروبا عبر سورية فتحتاج اولا الى بيان  
عبور هو (ب ٩) ، ثم تعود واسطة النقل الى تنظيم بيان مماثل في كل دولة تدخلها  
من الدول التي تقع في طريق عبورها الى ان تصل الى مقصدها . واشكال المستندات  
تختلف من دولة الى اخرى .

البيان السوري (ب ٩) : شكله قديم جدا - رغم ان طبعاته جديدة -  
وهو كبير الحجم اكثر من الحاجة . ويحتوي على نصوص قانونية لتذكير اصحاب  
العلاقة بمواد لا يعرفون عنها شيئا ولا فائدة من تذكيرهم بها بهذا الشكل .

فضلا عن ان هذه النصوص القانونية تعود الى قانون الجمارك السوري  
المصدر عام ١٩٣٥ مع انه ملغي وقد صدر بدلا عنه القانون رقم ٩ لعام ١٩٧٥ .

البيان الاردني وبقيية بيانات الدول العربية معتدلة الحجم وعملية  
في الاستعمال ولا نرى مجالا لاقتراح اي تعديل فيها .

لكننا نوصي باعادة النظر في البيان السوري واعطائه شكلا جديدا وحديثا ينسجم مع نماذج الاتفاقيات الدولية .

والبيان السوري (ب ٩) والمانيفست العربي والبيان الكويتي تحدث عن الرصاص والترصيص وهو ما يعني به الاختتام الرصاصية التي توضع او (تضرب) على البضائع ووسائل النقل .

من الناحية العملية الاختتام المستعملة منذ سنوات عدة هي (اختتام معدنية) حديثة ولم يعد الرصاص والترصيص واردين في عمليات الجمارك فيحسن عدم ذكرهما على البيانات ، بل استعمال كلمة (الاختتام) فقط .

كما نوصي بان نختصر البيانات التي تنظم في كل دولة على حدة من قبل واسطة النقل عند عبورها الى بيان واحد ينظم عند دخول اول حدود عربية ، ويرافق واسطة النقل باعتباره بيان عبور موحد تستطيع بواسطته اجتياز حدود كل الدول التي تقع في طريق عبورها ويؤشر عليه من قبل جميع السلطات الجمركية .

#### الاجراءات : تتفاوت صعوبة بين سلطة جمركية واخرى .

في مركز باب الهوى السوري ، وهو مركز دخول العبور الدولي المتجه الى سورية او البلاد العربية الاخرى كثيرا ما تعتمد السلطة الجمركية الى اجراء المعاينة ، كما ان الشاحنات العابرة يتم تجميعها في هذا المركز لتشكل قافلة تعبر البلاد مرفقة بعناصر من السلطة الجمركية حتى خروجها من مركز الحدود المقابل في درعا . وفي الاردن ايضا يتم ترفيق قوافل العبور اشياء اجتيازها الاراضي الاردنية .

في عملية ابراء بيانات العبور تطلب السلطة السورية اعادة البيان (ب ٩) موعرا من بلد المقصد بما يؤكد وصول البضاعة العابرة اليه ووضعها في الاستهلاك وفي حالة سهو السائق المسؤول عن عملية النقل الطلب الى السلطة الجمركية في بلد المقصد تأشير البيان بالوصول تبقى العملية مفتوحة ومسؤولية الشركة الضامنة قائمة وتظل موضع ملاحقة بالغرامات المتوجبة . ولا يمكنها في هذه الحالة تدارك الامر بتأشير البيان تأشيرا لاحقا لبراءه لان



السلطة الجمركية في بلد المقصد خاصة في السعودية والكويت ترفض هذا التأشير اللاحق استنادا الى قيودها بعد مغادرة البضائع المكتب الجمركي ووضعها في الاستهلاك وهذه صعوبة في وجه اصحاب العلاقة تضعها السلطة الجمركية في بلد المقصد .

لذلك توصي :  
بأن تدرس اللجنة المشكلة من قبل المجلس الاقتصادي والاجتماعي في ضوء ما تقدم ذكره

١ - ان تكتفي السلطانان الجمركيتان في سورية والاردن باقامة مراكز مراقبة على طريق العبور المحدد لتدقيق عبور وسائط النقل حتى خروجها من الحدود بدلا من عمليات الترفيق المرهقة والتي لا تؤدي الغاية التي تتوخاها السلطانان منها .

٢ - ان تكتفي السلطة السورية في عمليات ابراء البيانات بتأشيرات مركز الخروج السوري وتأشيرات العبور في الدول الاخرى وذلك اسوة بما تقبل به هذه الدول .

٣ - ان تتساهل السلطات الجمركية في البلاد العربية ، في حال اصدار السلطة السورية على الابراء الكامل بالوصول الى المقصد ، فتقبل ان تضع التأشير اللاحق على البيانات اعتمادا على قيودها وسجلاتها .

٤ - ان تتوقف السلطة السورية في مراكز الحدود عن اجراء المعاينة تماما الا في حالة الشك الشديد الذي يبرر اجراءها .

٥ - تسهيل تبادل توافيق الموظفين المسؤولين عن الاجراء بين الادارات المختلفة بشكل يسهل عمل اصحاب العلاقة .

#### ج - توحيد الوثائق :

خطت الدول العربية خطوة مفيدة جدا في سبيل توحيد الوثائق بوضعها بيان العبور العربي موضع التطبيق . وكانت قد وضعت نموذج القانون الجمركي الموحد الذي طبقته عدة دول منها . ومواصلة لهذه الخطة التوحيدية نومي بان تعمد الدول العربية ممثلة بالسلطات الجمركية فيها ، وفي نطاق اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا او مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الى وضع نماذج موحدة للبيانات الجمركية وسائر الوثائق الرسمية على ان يجرى تطبيقها بصورة جماعية .

وبذلك تكون السلطات الجمركية المتعددة تتكلم لغة جمركية واحدة وبلغة عربية سليمة .

د - تبادل المعلومات :

نصت الاتفاقية العربية في المادة ٣٣ منها على ان يعلم الطرف الذي تقع مخالفة ضد القوانين الجمركية على اراضي الاطراف الاخرى بالاجراءات القمعية التي يتخذها ضد الشخص المخالف .

في الواقع ان تبادل المعلومات بين السلطات الجمركية في الدول موضوع الدراسة ، بل بين جميع سلطات الجمارك في الدول العربية له فائدة كبيرة في تنظيم اموال العبور الجمركي وقمع مخالفاته .

لذلك نوصي بان تقوم كل سلطة جمركية باعلام السلطات الجمركية الاخرى في البلدان العربية بكل اجراء نظامي يطبق لديها ، وبصور الاختتام الجمركية المستعملة من قبلها . وبتواقيع الموظفين المسؤولين عن عمليات ابراء البيانات لديها . وبالمخالفات التي تقع على اراضيها من قبل اصحاب العلاقة .

كما نوصي بان تتبادل السلطات الجمركية المعلومات المتعلقة بالسيارات العابرة وارقامها وكل ما يتعلق بها .

واهم المعلومات التي تتعلق بالسيارات العابرة الحاملة للبضائع هي وصولها الى مقاصدها ومصير البضائع التي تحملها بحيث تساعد الاطراف الاخرى على ابراء البيانات استنادا الى هذه المعلومات (الجدول) ، وتساعد اصحاب العلاقة على انجاز معاملات الابرء اضافة الى الاجراءات المتبعة في ذلك ، اذا كانت هذه الاجراءات غير كاملة وغير كافية .

وفي سبيل تطبيق تبادل المعلومات بشكل مفيد نوصي بانشاء مكتب مركزي للجمارك في نطاق الاكوا او مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، يتلقى هذه المعلومات التي اشرنا اليها بصورة منتظمة ودورية من السلطات الجمركية العربية وينسقها ويجمعها ويعيد توزيعها على ادارات الجمارك العربية بصورة شهرية او كل ثلاثة اشهر . وعلى ان تعتبر نشراته كوثائق رسمية ملزمة لجميع الاطراف .

هـ - التعاون : وبتوصية اخيرة نأتي بها هي ان تعمل  
الدول العربية على انشاء مجلس تعاون جمركي في نطاق اللجنة الاقتصادية لغربي  
اسيا او نطاق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية يضم كل الموءسسات التي تهتم  
بامور الجمارك ، كالمكتب المركزي المقترح آنفا ، واللجان الفنية المختصة  
في امور الجمارك والتي تعمل في نطاق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية او نطاق  
الجامعة العربية التي تنص عليها المادة ٤٢ من اتفاقية الترانزيت العربية .

ويتولى هذا المجلس تنسيق التشريعات والنظم والاجراءات المتعلقة  
بالجمارك . وبذلك تكون الدول العربية قد قطعت شوطا بعيدا في سبيل التكامل  
والوحدة الاقتصادية .

•

