

Distr.  
GENERAL  
E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.4  
2 March 2001  
ORIGINAL: ARABIC

## اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION  
FOR WEST ASIA  
31-05-2001  
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

## تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا

### المجلد الخامس

وصف عمليات نقل البضائع الدولية في دولة الإمارات العربية المتحدة



الأمم المتحدة  
نيويورك، ٢٠٠١

### تنبيه هام

المعلومات الواردة في هذه الدراسة مصادرها الرئيسية هي المقابلات الميدانية لفريق الدراسة مع المسؤولين والمختصين في الدول الخمس المذكورة في الدراسة بالإضافة الى تقارير إستشاريي الإسكوا بتلك الدول. لذا يرحب قسم النقل بالإسكوا بتلقي أية ملاحظات أو مرئيات من كافة الخبراء المعنيين حول ما ورد في هذه الدراسة من معلومات ومرئيات.

## المحتويات

### الصفحة

١	تمهيد.....
٢	مقدمة.....
٤	أولاً- دور الموانئ البحرية في تسهيل النقل الدولي للبضائع.....
٦	ثانياً- الوضع في موانئ الإسكوا.....
٧	ثالثاً- تطوير الإجراءات الجمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة.....
١٠	رابعاً- عمليات نقل البضائع الدولية في دولة الإمارات العربية المتحدة.....
٢٣	خامساً- نظام التبادل الإلكتروني للبيانات في موانئ دبي.....
٢٥	سادساً- العقوبات التي تواجه حركة التجارة في المراكز الحدودية بدول الخليج العربية.....
٣٠	المراجع.....

### الملاحق

٣١	١- صورة من البيان الجمركي الموحد المستخدم في جمارك دبي.....
----	---

## تمهيد

أعدت هذه الدراسة في ستة مجلدات، يُعتبر المجلد الأول منها مدخلاً أساسياً لها جميعاً، بالنظر لما يتضمنه من معلومات عامة، هامة - من قبيل بيان أبرز الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والاقليمية المتعلقة بتسهيل إجراءات النقل الدولي للبضائع - فضلاً عن أنه يقدم تحليلاً مقارناً لاجراءات نقل البضائع عبر المنافذ البحرية والبرية في الدول الخمس، التي تشكل موضوع المجلدات الخمسة الباقية، كما أنه يتضمن تشخيصاً لأخطر المشاكل التي تعيق حركة النقل الدولية في منطقة الإسكوا ويقترح بعض الحلول العملية. وتجدر الإشارة الى أنه يشتمل على التوصيات وعلى نموذج مقترح لترشيد اجراءات النقل الدولي للبضائع عبر موانئ المنطقة (في الباب الثالث منه).

أما المجلدات من الثاني إلى السادس ضمناً، فيختص كل منها بقطر من الأقطار الخمسة التي تشملها الدراسة. وزبدة القول أن من الأهمية بمكان الاطلاع على المجلد الأول للاستفادة من البحث إلى أقصى حد ممكن. وعلى سبيل التمثيل، لا الحصر، نعرض بإيجاز شديد لأهم التوصيات التي وردت فيه، وهي:

- ١- تبسيط الإجراءات والمعاملات؛
- ٢- تحقيق الوضوح في المعاملات واللوائح والأنظمة؛
- ٣- استقامة الممارسات ونزاهة القوى البشرية؛
- ٤- الميكنة والتبادل الإلكتروني للبيانات؛
- ٥- تطوير الهياكل البشرية والإصلاح الإداري والتنسيق؛
- ٦- تبسيط وتطوير القوانين واللوائح؛
- ٧- تطبيق معايير لتقدير القيمة وتصنيف التعريفات؛
- ٨- رفع كفاءة الأداء؛
- ٩- توحيد ومواءمة ساعات الدوام؛
- ١٠- عقد اتفاقات جديدة والانضمام إلى القائم منها؛
- ١١- تعزيز دور الاسكوا في الدعم الفني للعمل بالتوصيات المقترحة.

قام بإعداد الدراسة فريق عمل، مكون من بعض خبراء الاسكوا والاستشاريين ذوي الاختصاص بالموضوع، وذلك بإشراف مباشر من السيد نبيل صفوت، رئيس قسم النقل في الاسكوا، الذي شارك أيضاً مشاركة رئيسية في إعدادها. وساهم فيها كذلك السيد محمد صادق سراج من قسم النقل خلال الفترة من آذار/مارس حتى آب/أغسطس ٢٠٠٠. وأشرف على الدراسة بشكل عام السيد أحمد فرحات مدير إدارة القضايا والسياسات القطاعية بالاسكوا. ساهم في إعداد هذا المجلد، المتصل بعمليات نقل البضائع الدولية في الإمارات العربية المتحدة، مساهمة أساسية: السيد محمود الحبر، مسؤول أول شؤون اقتصادية بقسم النقل في الاسكوا، معتمداً على معلومات حصل عليها من سلطة موانئ دبي ودائرة الجمارك والموانئ فيها وعلى مقابلات ميدانية أجراها مع المسؤولين في تلك الجهات بالإضافة إلى بعض المعلومات من السيد راجو راجاندرا، مدير التنمية بشركة إنكاي اسكبرس في دبي.

## مقدمة

يتميّز اهتمام دول منطقة غربيّ آسيا (الاسكوا) بالنقل بكافة أنماطه: البري والبحري والجوي، مما يمثّل مؤشراً واضحاً للرغبة الجادة في تيسير وتسهيل حركة التجارة الدولية، وبخاصة فيما يتعلق بدعم وزيادة حجم الصادرات وتجارة العبور فيما بين دول المنطقة ودول الجوار.

وقد أدى ذلك الاهتمام إلى بعض التحسن في قطاع النقل عما كان عليه قبل سنوات إذ قام العديد من دول المنطقة -بدرجات متفاوتة- بإزالة بعض العقبات التي تعترض انسياب التجارة الخارجية، لا سيما الصادرات، عبر المنافذ البحرية والبرية والجوية، وتحديث أساليب العمل وتيسير الإجراءات باستخدام التقنيات الحديثة كالأنظمة الإلكترونية للتشغيل وتبادل المعلومات، بما في ذلك القطاعات ذات العلاقة بالتجارة والنقل كالإجراءات الجمركية والأمنية، بالإضافة إلى تحديث وتطوير البنية التحتية من طرق برية وموانئ بحرية ومطارات.

وعلى الرغم من التطور المحدود في مجال تسهيل حركة التجارة والنقل الدولي لا تزال المنطقة تعاني من ضعف التبادل التجاري البيني (لا يتجاوز ١٠ في المائة) ومن التكلفة المرتفعة لخدمات تخليص ونقل التجارة الدولية، خاصة للصادرات التي تعاني أصلاً من المنافسة الشرسة في الأسواق العالمية وأسواق الدول الأخرى بالمنطقة.

وبالرغم مما تتمتع به الدول الاسكوا من موقع فريد على طرق وممرات الملاحة البحرية الدولية التي تشكل أقصر طرق التجارة بين الشرق والغرب، وتوفر العديد من الإمكانيات البحرية، بما في ذلك كثرة الموانئ التجارية الحديثة ذات الطاقات الاستيعابية الهائلة، فإن إجراءات عبور المنافذ البحرية والمعاملات الجمركية والصحية وغيرها تتسبب في زيادات كبيرة في التكلفة الإجمالية لنقل التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)، مع أن تسهيل النقل وتخفيض التكاليف اللوجستية يعتبران من أهم العوامل لزيادة التبادل البيني للتجارة في المنطقة.

من هذا المنطلق، ومن أجل تطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي، يهدف فيما يهدف إليه إلى تسهيل للنقل الدولي في المنطقة ورفع كفاءته بما في ذلك تخفيض تكاليف وزمن الانتقال والإجراءات الإدارية والجمركية وزيادة السلامة والأمان لحركة البضائع والركاب، وبما يحقق زيادة حجم التجارة البينية بين دول المنطقة وتجارة العبور وإعادة الشحن للمناطق الأخرى، فإن هذا المجلد يناقش - في هذا الإطار - تسهيل وترشيد عمليات النقل الدولي في دولة الإمارات العربية المتحدة وخاصة في موانئ دبي.

ولا بد من الإشارة إلى اهتمام اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربيّ آسيا (الاسكوا) ومتابعتها للتطورات العالمية ذات التأثير المباشر على النقل الدولي وكفاءة التجارة، وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة وتحرير التجارة والخدمات، لا سيما في قطاع النقل، وفي ظل التكتلات والتجمعات العملاقة لوسائل النقل الدولي، خاصة البحري والتطورات الهيكلية والتكنولوجية في الموانئ البحرية والتوسع الهائل في استخدام تكنولوجيا المعلومات في قطاع النقل والخدمات المساعدة ذات الصلة، كالجمارك وغيرها من الخدمات المماثلة.

ونظراً للتطور الهائل في مجال تسهيل حركة التجارة الدولية بدولة الإمارات العربية المتحدة، بدءاً بإجراءات الاستيراد والتصدير وإجراءات الموانئ البحرية والإجراءات الجمركية وفي المنافذ البرية والجوية، واستخدامها لتطبيقات التبادل الإلكتروني للبيانات في كافة تلك الإجراءات، ونظراً للدور الذي تقوم به موانئ

دبي، التي تعتمد أحدث الأنظمة العالمية في مجال محطات الحاويات، بما في ذلك إجراءات استلام وتسليم الحاويات، لما تمثله دبي من مركز محوري لإعادة شحن وتوزيع البضائع على الصعيد الإقليمي ومع الأقاليم الأخرى، فقد تم إعداد هذا المجلد الذي يقدم عرضاً وتحليلاً لتلك التجربة الفريدة بالمنطقة وذلك لأخذها في الحسبان من قبل الدول الأخرى بالمنطقة، التي تسعى هي الأخرى إلى تسهيل حركة التجارة الدولية لديها وللتخفيض من تكلفتها ولزيادة منافسة صادراتها في الأسواق الخارجية.

وتجدر الإشارة إلى أن مصطلح "البضائع الدولية" يعني البضائع التي يتم استيرادها - بما في ذلك الاستيراد المؤقت - أو تصديرها أو عبورها أو إعادة تصديرها.

## أولاً- دور الموانئ البحرية في تسهيل النقل الدولي للبضائع

سبقنا الإشارة في العديد من الدراسات الى أهمية الموانئ البحرية والدور الذي تقوم به ضمن سلسلة النقل الدولي للبضائع وخاصة لدول منطقة الاسكوا المطلة على عدد من البحار والخلجان والتي تعتمد على النقل البحري وتستخدم موانئها البحرية لنقل تجارتها الخارجية وإعادة الشحن والتوزيع للمناطق الأخرى.

ولما كان نظام النقل بالحاويات يستأثر بنسبة كبيرة من التجارة الخارجية لدول الاسكوا على الصعيد العالمي بصفة عامة، وذلك للبضائع العامة والبضائع الأخرى المحواة لدول الأسكوا؛ ونظراً للنمو والتطور المتوقع لهذا النظام في نقل معظم أشكال وأنواع البضائع، فسوف نستعرض لمجال محطات الحاويات بالمنطقة بصفة خاصة فيما يتعلق بدور الموانئ البحرية.

تعتمد فكرة استخدام الحاويات اساساً على تنميط النقل وذلك باستخدام حاويات موحدة القياسات، معظمها بقياس ٢٠ قدم طول و ٨ قدم عرض و ٨ قدم ارتفاع والأخرى ٤٠ قدم طول و بنفس قياسات العرض والارتفاع للحاويات ٢٠ قدم، بالإضافة إلى قياسات خاصة أخرى كالحاويات العالية الارتفاع (High Cube) ٩ قدم ارتفاع والحاويات المفتوحة الجوانب (open sides) وبجانبيين فقط وبدون ارتفاعات محددة وذلك لنقل البضائع ذات المواصفات الخاصة (Out of gage container). وينطبق التنميط على وسائل نقل الحاويات، من سفن بخلايا مخصصة لرص و شحن الحاويات (Cellular Vessels) الى الشاحنات وكافة مواصفات موانئ ومحطات الحاويات بما تشمل من أرصفة ورافعات مناولة سفن الحاويات المجهزة بمعدات مخصصة لمناولة الحاويات حسب أوزانها القصوى، ومعدات مناولة أخرى عند ساحات التخزين والمناولة في المحطة.

هذا، وتستخدم أنظمة متعددة لعمليات محطات الحاويات، تختلف حسب الحجم الإجمالي للتداول في كل محطة، وبالتالي استخدام معدات المناولة والنقل المناسبة أخذاً في الاعتبار تكلفة وإنتاجية تلك المعدات. ويواكب ذلك أنظمة مستندات، بدءاً بالنظم اليدوية وإنهاء بالنظم الإلكترونية وذلك بتدرج منطقي سلس، لا يحدث فيه الانتقال إلى النظم الإلكترونية أية إرباكات، بل يسرّ التعامل الدقيق والسريع مع أحجام كبيرة من الحركة. كذلك يشمل نظام الحاويات الموحد في مختلف الموانئ على الصعيد العالمي أنظمة موحدة لعمليات ومستندات تخزين الحاويات ولتعرفة رسوم وأجور مناولة الحاويات والإجراءات الجمركية ككتفيش الحاويات. وتجدر الإشارة إلى أن الهدف من ذلك التوحيد في التعامل مع الحاوية و ضمان سرعة انتقال ومرور الحاوية مع المحافظة على محتوياتها من التلف والكسر.

ولا بد من التنويه بأن معظم شركات الملاحة تأخذ في الحسبان وعلى درجة عالية من الأهمية- توفر العوامل المشار إليها أعلاه، فيما يتعلق باستخدام الأنظمة العالمية المتبعة في التعامل مع الحاويات، وذلك عند تفضيلها لميناء على آخر لاستخدامه في تفريغ و شحن الحاويات، خاصة عند إختيارها للموانئ المحورية للتوزيع على الدول والأقاليم المجاورة. وباستثناء بعض الموانئ بالمنطقة، وخاصة موانئ دبي، نجد أن بعض الموانئ لا تستخدم، لمناولة الحاويات، رافعات الرصيف المعروفة المشهود لها بالأمان والسرعة في تداول الحاويات (زهاء ٤٠ حاوية في الساعة) وتستخدم معدات مناولة غير مخصصة للحاويات، وذلك كان تستعمل نظام مناولة البضائع العامة لمناولة الحاويات وهذا الأمر يتنافى مع الهدف المنشود من استخدام الحاويات، المشار إليه أعلاه.

وتقوم بعض الموانئ بتطبيق نظم المستندات ونظم تعريف الرسوم والأجور والتخزين التي أعدت للتطبيق على البضائع العامة واستخدامها في كافة عمليات محطة الحاويات. وفيما يتعلق بتعريف الرسوم

والأجور على الحاويات، فالمعمول به على المستوى العالمي تعريف شاملة لكافة الحركات التي تجرى في محطات الحاويات وتسمى "رسوم مناولة الحاوية (Container handling charges)" وتمثل مبلغاً مقطوعاً يشمل تحريك ومناولة الحاوية من/إلى السفينة ونقلها لساحات التخزين وإبقائها لفترات معفية من التخزين (تختلف من ميناء إلى آخر، حسب توفر الساحات التخزينية وحجم الحركة) ونقلها للفحص والكشف الجمركي ومن ثم تحميلها على وسيلة النقل التابعة لصاحب البضاعة. ومما لا شك فيه أن هذا الرسم المقطوع يوفر الكثير من الجهد على إدارات الموانئ (محطات الحاويات) وعلى أصحاب البضائع.



## ثانياً - الوضع في موانئ الاسكوا

لا يزال العديد من موانئ المنطقة تستوفي رسوماً وأجوراً مماثلة لما هو مطبق على البضائع العامة وتقوم باحتساب الرسوم على كل حركة من الحركات المشار إليها في الفقرة أعلاه، بل تستوفي رسوماً على محتويات البضائع إضافة إلى الرسوم أعلاه علماً بأن الرسوم على محتويات البضائع تستوفيها كذلك إدارات الجمارك كرسوم جمركية على البضاعة.

وينطبق الأمر كذلك على الإجراءات الجمركية لتفتيش الحاويات، ففي بعض موانئ المنطقة تقوم السلطات الجمركية بتفريغ كافة البضائع على الأرض بدون اكتراث لتأثيرات الأحوال الجوية من حرارة أو غبار أو رطوبة على البضائع بأنواعها، من الأثاث الفاخر أو الملابس إلى الإلكترونيات والأجهزة الحساسة الأخرى، كما يحدث أحياناً من جراء تفريغ محتويات الحاوية وفحصها وإعادةها - بواسطة عمال تنقصهم الخبرة والمعرفة بطرق نقل وتستيف الحاويات - تلف وكسر للمحتويات.

وتجدر الإشارة إلى أن إجراءات الفحص الجمركي على الحاويات في معظم الموانئ العالمية تتم في محطات الحاويات بطريقة عشوائية (random) ويتم في بعض الموانئ التركيز على حاويات بعض التجار المشتبه فيهم على غيرهم في حالات نادرة. كما يطبق في بعض الحالات وخاصة بالنظر لحاويات التصدير، انتقال مفتشي الجمارك إلى مستودعات التجار لإجراء الكشف والفحص الجمركي، وذلك تلافياً لتكرار تفريغ وشحن محتويات الحاوية في الساحات الجمركية بالموانئ أولاً، ثم في مستودعات التجار وأصحاب البضائع أيضاً وعدم تعريضها للتلف والكسر.

وفي سبيل الاستفادة القصوى من نظام النقل بالحاويات، فإن دول المنطقة مدعوة إلى اعتماد الأنظمة المتبعة على الصعيد العالمي للتعامل مع الحاوية في كافة المجالات المشار إليها أعلاه، كنظام متكامل وبغض النظر عن حجم حركة الحاويات في موانئها، وذلك لتسهيل حركة النقل الدولي في الموانئ البحرية التي تمثل الحلقة الأساسية في سلسلة النقل الدولي، كما تمثل تكاليفها نسبة عالية من تكاليف نقل التجارة الخارجية. وتسهيلاً على القارئ الكريم، نعرض ما توصلت إليه وطبقته دولة الإمارات العربية المتحدة مما جعل موانئ دبي تستقطب ٢،٨ مليون حاوية نمطية عام ١٩٩٨ (١) لا لدولة الإمارات العربية المتحدة وحسب، بل للتوزيع أيضاً على دول الخليج ومناطق شمال وشرق أفريقيا وشبه القارة الآسيوية، إلى دول أوروبا، مما جعلها تحتل المركز الحادي عشر على صعيد العالم في مجال مناولة الحاويات.

ولسنا هنا للترويج لموانئ دبي، بل للإشادة بها والدعوة للاستفادة من خبراتها حسبما يتناسب وظروف وطبيعة وحجم الحركة في كل ميناء من موانئ المنطقة.

### ثالثاً - تطوير الإجراءات الجمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة

تعتمد استراتيجية سلطات موانئ وجمارك دبي على الاهتمام بالمستجدات العالمية وعلى رأسها العولمة وما تتطلبه من تحديات لبلوغ الأهداف المنشودة. ففي السنوات الأخيرة، قامت سلطات موانئ وجمارك دبي بتطبيق وتنفيذ سياسات لتسهيل الإجراءات وذلك تماشياً مع المتغيرات التي تشهدها التجارة الدولية؛ وفي هذا الإطار، قامت بتكثيف قنوات الاتصال مع الأوساط التجارية وأصحاب البضائع على المستويين المحلي والخارجي وذلك بهدف إزالة العراقيل التي تعيق التدفق السلس للتجارة الخارجية ولرفع ودعم حركة التجارة المارة عبر الحدود والتعاون مع الدول المجاورة والمجتمع الدولي في هذا المجال. ولقد ساعدت مثل هذه السياسات على أن تصبح دبي مركزاً إقليمياً للنقل البحري والجوي والبري بمتوسط ١,٤ مليون طن من البضائع يتم مناولتها شهرياً عن طريق الموانئ البحرية والمطارات الجوية. (٢)

تتكون الحدود الجمركية بدولة الإمارات العربية المتحدة من التالي:

#### ١ - الحدود البرية

تشمل الحدود البرية الجمركية لواردات وصادرات دولة الإمارات العربية المتحدة مع سلطنة عُمان من النقاط التالية:

- حطه
- بوريمي
- كلبا
- وجاجه

أما نقطة الحدود البرية الجمركية مع دولة قطر، فهي قويفات.

#### ٢ - المطارات

تتمثل بمطارات دبي والشارقة وأبو ظبي والعين ورأس الخيمة والفجيرة، ولا مطارات في كل من عجمان وأم القوين.

#### ٣ - الموانئ البحرية في دبي

- ميناء راشد
- جبل علي
- الحميرية
- خور دبي

#### ٤ - الموانئ الأخرى بدولة الإمارات العربية المتحدة

- ميناء خالد (الشارقة)
- خورفكان (الشارقة)
- عجمان (عجمان)
- أم القوين (أم القوين)
- راس الخيمة (رأس الخيمة)
- الفجيرة (الفجيرة)
- ميناء زايد (أبو ظبي)
- ميناء سعيد (أبو ظبي)

قامت دائرة الجمارك بتخصيص أرقام مرمزة للمستوردين وأخرى لشركات التخليص الجمركي، وذلك لتسهيل التعامل مع تلك الجهات. تعمل جمارك دبي بنظام (G.C.C.S - Global Customs Clearance System) الذي يمكن بموجبه قدوم شحنة عن طريق مركز جمركي من المراكز الجمركية التسعة في دبي واستكمال الإجراءات الجمركية والتخليص في مركز جمركي آخر، وذلك بفضل النظام المركزي للمراقبة الذي يوفره نظام (G.C.C.S)، كما يوفر ذلك النظام المركزي قاعدة معلومات لكافة الواردات والصادرات وبضائع العبور المارة عبر المطارات الجوية والموانئ البحرية والمنافذ البرية.

ويطبق مجلس الجمارك -دائرة الموانئ والجمارك- النظام الموحد لتصنيفات السلع التجارية، (Harmonized System of Classification of Goods)، وهو نظام دليل (Code) قامت بتطويره منظمة الجمارك العالمية في عام ١٩٨٨ لكافة أصناف السلع التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة ليكون جزءاً من البيان العالمي للتجارة.

بناءً على ذلك فقد صدر القرار رقم ٤ لسنة ١٩٩٨ الذي يلزم كافة الموردين والمصدرين والشركات العاملة بالمنطقة الحرة والشركات الملاحية والمخلصين الجمركيين وكافة التجار في الدولة بتقديم فاتورة البضاعة (Cargo Invoice) للسلطات الجمركية حسب أرقام دليل التصنيفات (Code) الواردة في النظام. ويسهل النظام احتساب الرسوم الجمركية وبيانات المنشأ ومراقبة البضائع الخطرة والممنوعة وإصدار التقارير الإحصائية عن الواردات والصادرات، بالإضافة إلى الوصف والترقيم المرمز (الكودي) للسلع والمستندات المتعلقة بالتجارة الدولية، مما أوجد لغة جمركية يسهل تداولها بين كافة الأطراف المعنية.

وفي سبيل التنسيق والتعاون مع دول المنطقة، تم إعداد النظام بلغات عدة، منها اللغة العربية، وأصبح متوفراً على القرص المضغوط (CD-Rom Format) للبيع بسعر رمزي، وذلك لاستخدامه في أية دولة عربية تعتمد النظام الكودي للتصنيفات، كما تم إعداد حزمة برامج على CD-Rom تسمى Al Musannaq، تقوم بالبحث وتحديد الأرقام -الرموز للمنتجات السلعية بالنظام وتباع بسعر رمزي (٧٥ درهماً إماراتياً) ويمكن تشغيلها على الحاسبات الآلية باستخدام الإصدارات الحديثة لنظام النافذة Windows. (٢)

وتقوم دائرة جمارك أبو ظبي بتطبيق النظام الموحد أو المنسق -كما يشار إليه في أبو ظبي- لتصنيفات السلع التجارية. كما عمدت الى استكمال نظام التخليص الجمركي الالكتروني ليشمل كافة المراكز الجمركية في إمارة أبو ظبي. ومن مميزات ذلك النظام:

- ١- تحويل عملية التخليص الجمركي الى عملية الكترونية في جميع المراحل، مما أدى الى وقف التعامل الورقي.
  - ٢- إدخال جميع بيانات المانيست واعطاؤها لجميع شركات الشحن بدون مقابل.
  - ٣- ربط شركات الشحن مع دائرة الجمارك الكترونياً باستخدام الشبكات الالكترونية المتوفرة في الدولة (أمنيت و انترنيت) لإرسال بيانات المانيست.
  - ٤- ربط شركات الشحن بالنظام الرئيسي لدائرة الجمارك مباشرة عبر أجهزة الحاسوب وأجهزة اتصالات لإدخال أوامر التسليم التي تسمح للمستورد باستلام البضائع، علماً بأن دائرة الجمارك أوقفت التعامل بالنظام الورقي.
  - ٥- ربط نظام التخليص الجمركي بنظام الاحصاء بطريقة آنية مما جعل البيانات الاحصائية تصدر مباشرة وبدقة متناهية.
- وسعيًا الى تسهيل الاجراءات الجمركية، تقوم جمارك أبو ظبي بتطبيق نظام الكشف بالأشعة السينية للمركبات والحاويات المحملة بالبضائع على الشاحنات في مركز جمارك القويقات، حيث يتم مراقبة الأجسام داخل الشاحنات والحاويات والبضائع من مختلف الزوايا والاتجاهات، مما يتيح لموظف الجمارك كشف كافة الممنوعات من أسلحة ومتفجرات ومخدرات.

## رابعاً- عمليات نقل البضائع الدولية في دولة الإمارات العربية المتحدة

تعتبر موانئ دبي -التي تمتلك ١٠٢ مرسى و ٢٥ رافعة قنطرية لمناولة الحاويات- من أهم الموانئ على مستوى دولة الإمارات العربية المتحدة ، بل و على صعيد العالم، من حيث اعتمادها للتقنيات الحديثة في الإدارة والتشغيل. ويتم تشغيلها بعدد من الأنظمة الحديثة مثل: نظام إدارة محطات الحاويات (Container Terminal Management System CTMS ) لبيان تفاصيل حركة السفن والحاويات والرافعات داخل الميناء، مما يتيح التحكم الآلي الفوري للتشغيل داخل الميناء، كما يسهل استعراض تتبع حركة الحاويات من أي مكان داخل منطقة الميناء. ويتصل بهذا النظام أيضاً "النظام العالمي لتحديد المواقع ( GPS ) الذي يعمل على تحديد مواقع الحاويات آلياً لتقليل الأخطاء الشخصية.

وقد أنتجت جمارك دبي نظاماً معلوماتياً على الحاسوب، عالي الكفاءة لاجراء مختلف المعاملات الجمركية من تصدير أو استيراد أو إعادة تصدير أو ترانزيت. يُطلق على هذا النظام اسم "مرسال"، وهو نظام غير ورقي يعتمد على التبادل الإلكتروني للبيانات، تم تشغيله منذ عام ١٩٩٦.

وبهدف تبسيط الإجراءات وتقليل عدد المستندات إلى أقصى الحدود، قام مجلس الجمارك-دائرة الموانئ والجمارك -بالتنسيق مع سلطات الموانئ- بإعداد بيان جمركي إلكتروني موحد لكافة النقاط الجمركية في الموانئ والمطارات والحدود البرية في الدولة (أنظر الملحق رقم ١). ويشتمل البيان على عدة أقسام: يضم القسم الأول منها كافة بيانات الناقل والوكيل وصاحب البضاعة وبوليصة الشحن وإذن التسليم وشركة التخليص ووسيلة النقل وميناء الشحن وميناء التفريغ. ويختص القسم الثاني بكمية ونوع ووصف وأوزان ومقاييس البضائع وبلد المنشأ. والقسم الثالث يختص بالرسوم الجمركية المستحقة ورسوم الترخيص ورسوم المناولة والتخزين للميناء ورسوم التأمين والتسجيل والرسوم الأخرى. أما القسم الرابع، فهو مخصص لرمز واسم المصرف لتحقيق واستيفاء كافة الرسوم والأجور المستحقة بمقتضى القسم الثالث من البيان.

وفي إطار التسهيلات التي تقدمها الموانئ في دولة الإمارات العربية لعملائها، جرى تحديد ساعات العمل فيها لتتوافق مع ساعات عمل القطاع الخاص؛ وساعات العمل هي ٧:٣٠ إلى ١٩:٣٠ من السبت إلى الأربعاء، ومن الساعة ٨ إلى ١٤:٠٠ الخميس، والعطلة يوم الجمعة.

أما في إمارة أبوظبي، فقد استكملت دائرة الجمارك نظاماً إلكترونياً لإنجاز كافة الاجراءات الجمركية وبحيث يتم تبادل المعلومات والبيانات وبخاصة المانيفست عبر شبكات الأمانيت والانترنت المتداولة في دولة الإمارات. وبذلك فقد أصبحت الأنظمة تتضمن التالي:

- ١- التخليص الجمركي، وذلك بمعالجة وإصدار وطباعة البيانات الجمركية.
- ٢- تبادل المعلومات مع الوكالات التجارية.
- ٣- تبادل معلومات المانيفست عبر شبكات الأمانيت والانترنت مع الوكلاء البحريين.
- ٤- تحديد السلع المعفاة واحتساب الرسوم الجمركية وتجهيز الإحصاءات الجمركية وإصدار البيان الجمركي.

أما دائرة الموانئ البحرية، فسوف تقوم في نطاق المشروع الذي تم التوقيع على تنفيذه بأواخر عام ٢٠٠٠، باستخدام أنظمة الكمبيوتر في مختلف أنشطة ميناء زايد، بما في ذلك الربط الإلكتروني مع شركات الشحن والوكلاء المحليين ودائرة جمارك أبو ظبي.

#### ألف - إجراءات الاستيراد

تتكون إجراءات الاستيراد في دبي من التالي:

- باعتبار أن البضاعة محواة (داخل حاوية):

- يتولى الوكيل الملاحي إرسال خطة توزيع الحاويات على متن السفينة ( Bay Plan ) إلكترونياً إلى هيئة الميناء-قسم التخطيط بمحطة الحاويات. ويحتوي هذا المخطط على تفاصيل عن موقع ومحتوى كل حاوية على متن السفينة بالإضافة إلى رقم التعريف لكل حاوية، وميناء التحميل والتفريغ، والوزن، ودرجة الحرارة المسموح بها، ...إلخ.

- يقوم النظام الآلي بمحطة الحاويات ( Container Terminal Management System CTMS ) بعمل مخطط لأماكن تخزين الحاويات في المحطة، ترسل نسخة منه إلى الوكيل الملاحي، وبناءً على ذلك، يتم تفريغ البضائع وتخزينها طبقاً للمخطط.

- يقوم الوكيل الملاحي بإعداد المانيفست البحري الإلكتروني وفقاً للشكل والمضمون المحددين لنظام المانيفست البحري (Sea Manifest System SMS).

- يرسل الوكيل الملاحي المانيفست البحري إلكترونياً إلى الجمارك والميناء. وفي حال تقديم المانيفست بصورة ورقية، تفرض غرامة على شركة التوكيلات الملاحية (تم فرض التعامل مع المانيفست إلكترونياً منذ آذار مارس ١٩٩٧).

- يقوم النظام المعلوماتي "مرسال" بتحميل المانيفست وتسجيله وإصدار أذونات التسليم.

- يتسلم صاحب البضاعة إذن التسليم من الوكيل الملاحي.

- يتوجه صاحب البضاعة أو وكيله (مخلص جمركي) إلى الجمرك ويقدم إذن التسليم ومستندات البضاعة إلى موظف الجمرك.

- يعتمد موظف الجمرك الى إدخال رقم إذن التسليم في الحاسوب؛ عندئذٍ تظهر كافة المعلومات على الحاسب الآلي، حيث يطابقها الموظف بالمستندات المرفقة. ومن ثم يقوم النظام المعلوماتي بتحديد مسار المعاملة، إذا كان أخضر أم أحمر (المسار الأحمر يحتاج إلى التفيتش).

في حالة المسار الأخضر يقوم النظام باحتساب الرسوم الجمركية وتكاليف المعاملة، ويتولى نفس الموظف تحصيل تلك التكاليف من العميل. عندئذٍ يتم طباعة البيان الموحد ويقدم للعميل ما يلي:

١- أصل ونسختان من البيان الجمركي، إشعاراً بالإفراج الجمركي.

## ٢- إذن التسليم الأصلي.

ويمكن استيفاء المصاريف والرسوم الجمركية بعدة وسائل كما يلي:

- نقداً أو بشيك.

- خطاب ضمان مصرفي عن الرسوم الجمركية.

- إيصال تسديد إذا تم الدفع في المصارف.

- حساب جمركي (حساب دائن للعملاء يفتح لهم مع دائرة الجمارك).

- إيداع مبلغ لتغطية الرسوم الجمركية (تأمين عن قيمة الرسوم الجمركية المحتملة في حالات الاستيراد المؤقت للبضائع العابرة).

### في حالة المسار الأحمر (التفتيش):

يقوم النظام المعلوماتي "مرسال"، منتهجاً أسلوب "إدارة المخاطرة" بتحديد البضائع التي تحتاج إلى تفتيش. يعتمد اختيار البضاعة الواجب تفتيشها على نوع السلعة والمستورد والمصدر أو بلد التصدير وشركة النقل. كما يتم التفتيش على السلع التي يشك في احتوائها على مواد مخدرة أو خمر أو صور خلية أو منتجات التبغ، أو يشك في قيمة فاتورة البضاعة أو البضائع المحدد لها متطلبات استيراد خاصة.

إستناداً الى النظام المعلوماتي يقوم موظف الشباك بتحديد نوع الكشف، وذلك بوضع رقم رمزي على البيان بدلاً من كتابة سبب الكشف، وعلى سبيل المثال:

١- تخمين القيمة

٢- كشف المحتويات

٣- شك في انخفاض قيمة الفاتورة

٦- مطبوعات

٨- عينات مجانية

١٠- أفلام

١٤- سيارات مستعملة

• يقوم العميل بتقديم البيان الموحد وإذن التسليم إلى سلطة المواني، على بعد خطوات في نفس الطابق لمبنى مجمع الموظفين، حيث يجرى على النظام المعلوماتي "مرسال" احتساب واستكمال أجور المناولة والتخزين على نفس مستند البيان الموحد.

• يتوجه العميل لاستلام البضاعة.

## ١- الوثائق والمستندات

المستندات المطلوبة لإتمام عملية الاستيراد والمطلوب إرفاقها مع البيان الجمركي الذي يقوم وكيل المستورد بتعبئته هي التالية:

- ١- بوليصة الشحن (أصل ثان).
- ٢- إذن تسليم.
- ٣- شهادة منشأ أصلية.
- ٤- فاتورة البضاعة الأصلية.
- ٥- قائمة المحتويات.
- ٦- نسخة الرخصة التجارية للمستورد والرقم الرمزي المخصص له من قسم الجمارك.
- ٧- توكيل من المستورد إلى المخلص الجمركي (وكيل المستورد).
- ٨- إجازة استيراد من الوزارات المعنية لبعض نوعيات البضائع:
  - وزارة الدفاع: أسلحة و ذخيرة.
  - وزارة المعلومات: مواد إعلام عام.
  - وزارة الصحة: أدوية.
  - وزارة الزراعة: بذور، أسمدة، مبيدات، ... إلخ.

## ٢- التكاليف

تشمل تكلفة إنجاز الإجراءات الجمركية والمرفئية (موانئ دبي) للبضائع الواردة (بالدولار الأميركي) ما يلي:

أجور الرصيف < ٣٢ / حاوية

أجور المناولة < ٤,٧ / طن بضائع عامة

٦٨-١١٠ / حاوية ٢٠ قدم ، ٩٧-١٦٢ / حاوية ٤٠ قدم، وذلك حسب عدد الحاويات المتداولة لكل سفينة ونسبة التخفيض المقررة.



رسوم تخزين	أقل من عشرة أيام	مجاناً
	العشرة أيام التالية	١٧،٤ / يوم
		٣٣،٨ / يوم
		٦٩،٥ / أيام
		طن بضائع عامة

وتزداد فئات تكاليف التخزين بازدياد المدة بعد ذلك.

التسجيل في بوابة الميناء ١٤ / حاوية

رسوم البيان الجمركي ٢،٧٥ / بيان

رسوم معاملة جمركية ٢٨ / حاوية

وتسبين الجداول المرفقة من ١ الى ٤ تفاصيل تكاليف النقل الدولي للبضائع من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر موانئ دبي، ومنها الى مقاصدها النهائية في مدينة دبي ومسقط (سلطنة عمان) والدوحة (دولة قطر) والرياض (المملكة العربية السعودية).

هذا وتحسب الرسوم الجمركية بواقع ٤ % باستثناء السجائر ٩٠ %، والخمور ٥٠ %، وتجدر الاشارة الى وجود مواد و سلع معفاة من الرسوم الجمركية موحدة لدولة الإمارات تم التصريح عنها في إعلان الجمارك رقم ٩٤/٣٢٠.

### ٣- الزمن اللازم لانجاز الإجراءات

يتم إنجاز جميع الإجراءات الجمركية في كل من جمارك دبي وأبو ظبي في فترة زمنية قصيرة تتراوح ما بين خمس دقائق إلى عشر (٣) وذلك على يد موظف شباك واحد. وتبين تقديرات عدد من ممثلي وكلاء الملاحة في دبي، أن استكمال الإجراءات، منذ تفريغ البضاعة حتى استلامها على شاحنة صاحب البضاعة، لا يستغرق الا ما يناهز ساعتين، لا غير.

### باء- إجراءات التصدير

تعمل السلطات الإماراتية على تشجيع عمليات التصدير للبضائع الإماراتية الى حد بعيد، ويكفي القول بأن عملية التصدير معفاة من الرسوم ولا تطلب أية مستندات لإنهاء الإجراءات الجمركية سوى فاتورة أصلية وبيان تصدير واضح، وهما يطلبان بغرض الإحصاءات الحكومية. وفي حالة تصدير السيارات فقط، يطلب تصريح من قسم الشرطة.

### جيم- إجراءات بضائع العبور (الترانزيت) وإعادة الشحن

#### ١- إجراءات بضائع العبور (الترانزيت)

يجري عبور البضائع الواردة بحراً عبر ميناء دبي، المتجهة براً إلى إحدى الدول المجاورة مثل عمان وقطر والسعودية، على النحو التالي:

- تتم نفس إجراءات المانيفست السابق شرحها في عملية الاستيراد.
- يتسلم وكيل الشحن إذن التسليم من الوكيل الملاحي.
- يتوجه وكيل الشحن إلى الجمرك ويقدم المستندات إلى موظف الجمرك، وهي إذن التسليم، ونسخة من بوليصة الشحن أو المانيفست، وصورة عن فاتورة البضاعة أو ما يثبت قيمتها (إذا لم تقدم يقوم الجمرك بتخمين القيمة) وتأمين مالي بما يقارب الرسوم الجمركية على البضاعة، يتم استعادته بعد تقديم دليل على مغادرة البضاعة لحدود دولة الإمارات خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ بوليصة الترانزيت.
- يتولى موظف الجمرك إدخال رقم إذن التسليم في الحاسوب، عندئذٍ تظهر كافة المعلومات على شاشته، حيث يطابقها الموظف بالمستندات المرفقة. ويقوم النظام المعلوماتي بتحديد قيمة التأمين المطلوب على البضاعة، ثم يسدد وكيل الشحن قيمة التأمين أو يقدم ضماناً مصرفياً لنفس موظف الشباك. عندئذٍ يتم طباعة البيان الموحد ويقدم للعميل ما يلي:

١- أصل و نسختان من البيان الجمركي، إشعاراً بالإفراج الجمركي.

٢- إذن التسليم الأصلي.

٣- ما يفيد تقديم التأمين القابل للاسترداد بعد خروج البضاعة من دولة الإمارات

العربية المتحدة.

- يقوم العميل بتقديم البيان الموحد وإذن التسليم إلى سلطة الموانئ، ويجري على النظام المعلوماتي احتساب واستيفاء أجور المناولة و التخزين على نفس مستند البيان الموحد.
  - يتوجه العميل لاستلام البضاعة على الشاحنات الخاصة به ومن ثم يتم وضع الأختام والرساوص على الشاحنة. بعدئذٍ تخرج الشاحنة متجهة إلى الحدود البرية وذلك دون ترقيق.
- ويجب أن يتم خروج البضاعة من حدود دولة الإمارات العربية المتحدة خلال مدة لا تتجاوز ٣٠ يوماً من تاريخ بوليصة الترانزيت، على أن يتم طلب استرداد التأمين (أو تحرير الضمان) فيما لا يتجاوز ٤٥ يوماً من تاريخ البيان.

## ٢- إجراءات إعادة الشحن (Transshipment)

تُستكمل إجراءات البضائع التي تستورد ويعاد شحنها مباشرة من الميناء (سفينة/رصيف/سفينة-ship shore-ship) وفقاً لما يسمى "بوليصة إعادة الشحن" بحيث يقوم وكيل السفينة بتقديم إذن التسليم (Delivery Order) لدائرة الجمارك التي لا تستوفي أية رسوم، باستثناء مقابل رمزي للتخليص الجمركي بواقع ١٠ من دراهم الإمارات.

أما البضائع المعاد شحنها إلى عُمان وقطر عن طريق البحر، فإنه يتم تفريغها من السفن الكبيرة إلى سفن صغيرة، تنقلها إلى ميناء قابوس في مسقط وميناء الدوحة بنظام سفن التغذية ( Vessel Feeder System).

يجري نقل البضائع بعد تفريغها من الحاويات بطريق البر وتستغرق الرحلة إلى مسقط من ٨-١٠ ساعات وتستوفي سلطات الجمارك العمانية الرسوم الجمركية عند نقطة الحدود مع دولة الإمارات العربية المتحدة. تبلغ تكلفة النقل للشاحنة إلى مسقط بحدود ١٦٠٠ درهم. أما الرحلة إلى الدوحة بطريق البر، فتستغرق ٤ أيام وتبلغ تكلفة النقل بالشاحنة إلى الدوحة بحدود ٢٨٠٠ درهم إماراتي.

وينقل معظم بضائع العبور للسعودية بالشاحنات عن طريق البر. وتستغرق الرحلة إلى الرياض بحدود ٣ أيام وتكلفة النقل بحدود ٢٥٠٠ درهم؛ وإلى الدمام كذلك بحدود ٣ أيام بتكلفة ٢٣٠٠ درهم وإلى جدة بحدود ٤ أيام بتكلفة ٣٢٠٠ درهم. وتسهل حركة العبور، لا تقوم الجمارك بتفريق بضائع العبور باستثناء الحالات النادرة ويكتفى بوضع الختم (الرصاصية) الجمركي بحيث يتم فحصه عند الحدود وكذلك استيفاء تأمين بواقع ٤ في المائة من قيمة البضاعة، يتم استعادته فور مغادرة البضائع لأراضي دولة الإمارات العربية المتحدة.

وتتمثل العقبات على الحدود السعودية - بناءً على إفادات بعض المستخدمين والعاملين في النقل عبر المملكة- في طول الوقت اللازم للحصول على سمة الدخول وخاصة للجنسيات الآسيوية غير العربية. وتتمثل كذلك بساعات عمل السلطات الجمركية، فالشاحنة التي تصل الحدود السعودية قادمة من دولة الإمارات العربية المتحدة بعد الثامنة مساءً لا يسمح بدخولها إلا في صباح اليوم التالي، الذي يتم فيه استكمال الإجراءات. كما لا يسمح لها بمغادرة المملكة في ذلك اليوم الذي تمت فيه الإجراءات ولكن في اليوم الذي يليه، وبذلك تفقد الشاحنة يوماً كاملاً في الانتظار لأن الإجراءات الجمركية تتم في اليوم الذي تنتظر فيه الشاحنة بلا عمل للشاحنات التي دخلت المملكة قبل الثامنة مساءً. كما أن الشاحنة التي تصل الحدود بعد الساعة الواحدة بعد الظهر من يوم الخميس يجب أن تنتظر حتى يوم السبت لدخول المملكة.

وفيما يتصل بتكلفة نقل البضائع الدولية من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى عبر موانئ دبي إلى كل من مدينة دبي (الأسواق) ومسقط (سلطنة عمان) والرياض (المملكة العربية السعودية) والدوحة (دولة قطر) يلاحظ التالي:

- ١- انخفاض تكلفة النقل البحري من أوروبا إلى موانئ دبي (بحدود ٤٥٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٦٥٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم).
- ٢- تمثل نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري ٤٢,٦ في المائة من الإجمالي الكلي لتكلفة النقل من أوروبا، وذلك لانتقال الحاوية ٢٠ قدم من عنابر السفينة في موانئ دبي إلى أسواق دبي.
- ٣- تتراوح نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من ٣٥,١ - ٧٣,٣ في المائة من الإجمالي الكلي لتكلفة نقل الحاوية ٢٠ قدم من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى إلى مسقط والرياض والدوحة.

٤- تتساوى في المتوسط أجور النقل البحري من أوروبا إلى موانئ دبي مع أجور النقل البري إلى مسقط، وهي دون أجور النقل البري إلى الرياض والدوحة.

تبيّن الجداول من أرقام ١-٤ المرفقة التكلفة الإجمالية (بالدولار الأمريكي) لنقل الحاويات بحراً من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى إلى موانئ دبي (الإمارات العربية المتحدة) وعبرها براً إلى عُمان والسعودية وقطر.

### ٣- إجراءات إعادة الشحن بالسفن الخشبية

قامت دولة الإمارات العربية المتحدة برعاية النقل البحري والحفاظ عليه بالمرائب الخشبية التي يسمى مفردتها باليوم (Dhow) ، وقد كانت نواة النقل وشریان التبادل التجاري ما بين دولة الإمارات العربية المتحدة والعالم الخارجي مستخدمة في ذلك مراسي خور دبي بكفاءة بالغة. وتؤم تلك المراسي ما يقارب ١٢ ألف سفينة خشبية في السنة، تتراوح حمولة الواحدة منها من ٥٠-٧٠٠ طن، وتعمل ما بين دبي وإيران والصومال واليمن والهند وباكستان والعراق ودول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

وإيران هي الدولة الأولى في التعامل، إذ يتم إعادة تصدير البضائع القادمة عبر موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة (جبل علي وراشد وزايد وغيرها) إلى إيران، ومنها بوسائط النقل البري، وخاصة السكك الحديدية، إلى دول الإتحاد السوفياتي سابقاً مثل طاجيكستان وأوزبكستان وغيرها. بلغت قيمة بضائع إعادة التصدير ٣،٢١٢،٣٩١،٥٨٣ درهماً. وقيمة بضائع التصدير ١٧٤،٨٢٩،٤١٤ درهماً كما بلغ الحجم الإجمالي لبضائع إعادة التصدير والتصدير ٥٧٣،٤٨٧ طناً وذلك خلال عام ١٩٩٧ (٤). وتتكون معظم تلك البضائع من الإلكترونيات والمواد الغذائية والأقمشة والملابس الجاهزة والمشروبات الغازية وإطارات السيارات.

وتشجيعاً من السلطات الجمركية لهذا النمط من التبادل التجاري والنقل المنخفض التكاليف، لا تستوفي إلا رسوماً رمزية تمثل نحو ١٠ دراهم (أقل من ٣ دولارات أميركية) على السفينة الخشبية و ٥ دراهم على الطن كرسوم مناولة على البضائع الواردة و ٢ درهم على البضائع الصادرة.

ونظراً لتعدد الموانئ على الساحل الإيراني، تتراوح تكلفة شحن الحاوية من موانئ دبي من ٣٠٠- إلى ٧٠٠ درهم (الدولار الأمريكي بحدود ٣,٦ درهم).

وتقوم الإدارة العامة للموانئ الساحلية والنقل البري - إدارة الموانئ والجمارك - باستخدام الكمبيوتر في الموانئ الساحلية (خور دبي) بالنظر للواردات. وهناك خطة لم تنفذ بعد لاستخدام الكمبيوتر للبضائع الصادرة. وتصدر هذه الإدارة نشرات توضح الإجراءات الجمركية، وهي بصدد إعداد دليل يتضمن بيان كافة هذه الإجراءات. أما الفحص والتفتيش الجمركي، فيتم بطريقة عشوائية وذلك استناداً إلى معلومات مصدر البضاعة وسمعة التاجر وصاحب السفينة وغيره.

### دال - إجراءات الاستيراد المؤقت وإعادة التصدير

يمكن استيراد بضائع بغرض إعادة تصديرها في غضون مدة لا تتجاوز ستة أشهر، ويتم تسديد الرسوم أو تقديم ضمان مصرفي بقيمة هذه الرسوم، يتم استرداده/تحريره عند إعادة التصدير.

وتتشابه إجراءات ومستندات تلك العملية مع تلك الخاصة بعملية الاستيراد والتصدير السابق توضيحهما، ولا توجد إلا اختلافات بسيطة هي كالتالي:

- في مرحلة الاستيراد، يوضح على البيان الجمركي بأنه استيراد بغرض إعادة التصدير.
- في مرحلة الاستيراد إما أن تسدد مبالغ أو يقدم ضمان مصرفي تحت حساب الرسوم الجمركية.
- عند الشروع في إعادة تصدير البضائع، يطلب الشاحن من مكتب الجمارك الذي قام بتخليص بيان الاستيراد أن يوفر خدمة التفتيش للإشراف على تعبئة الإرسالية. يقوم المفتش الجمركي بعد ذلك بوضع أقفال الرصاص على الحاوية والتصديق على شهادة خروج/دخول الجمارك.
- يوفر الشاحن الدليل على التصدير وتعتمد الجمارك الشهادات عندما تحمل توقيعاً من إحدى الجهات التالية:
- ضباط الجمارك في أي ميناء أو مطار في دولة الإمارات.
- سلطات الجمارك في البلد الأجنبي التي تم تصدير البضاعة (الحاوية) إليه.
- تصديق من أية نقطة حدودية في دولة الإمارات.
- ختم السفينة وتوقيع القبطان على قطع غيار السفن.
- بعد إعادة التصدير، يتقدم العميل بطلب إلى المكتب الجمركي الذي تمت به إجراءات الاستيراد لاسترداد المبالغ التي سبق تسديدها تحت حساب الرسوم الجمركية أو الإفراج عن الضمان المصرفي؛ ويجب التقدم بهذا الطلب خلال فترة لا تتعدى سبعة شهور من تاريخ الاستيراد. وفي حالة ما إذا تبقى جزء من البضائع المستوردة لم يتم إعادة تصديره، تستوفي عنه الرسوم.

#### هاء- النقل بين الموانئ

يمكن للإرسالية التي تم تخليصها على بيان جمركي أن تنتقل بين الموانئ بموجب نفس البيان. وفي حالة رغبة الوكيل بنقل الإرسالية (وخاصة الحاويات) قبل تخليص البيان الجمركي، يمكنه استخدام وثيقة "التصريح بنقل البضائع بين الموانئ IPTA" بعد اعتمادها من الجمارك وسلطة الميناء للإفراج عن الشحنة. ويتم ترخيص الإرسالية قبل مغادرتها وتفتش عند الوصول، وبذلك الاجراء لا تتطلب هذه العملية تأميناً نقدياً عن الرسوم الجمركية.

#### واو- اجراءات المنطقة الحرة

##### البضائع المستوردة من خارج الدولة الى المنطقة الحرة:

يجب على حامل رخصة المنطقة الحرة، الراغب في استيراد البضائع أن يقدم للجمارك ما يلي:

(أ) بيان البضائع الواردة الى المنطقة الحرة

(ب) إذن التسليم الأصلي من وكيل الشحن

(ج) فاتورة المورد الأصلية وقائمة المحتويات

(د) شهادة المنشأ (النسخة الأصلية).

وتحتفظ سلطة الميناء بالمستند (ب) في حين تحتفظ الجمارك بالمستندين (ج) و(د) المشار إليهما أعلاه.

يجوز تقديم هذه المستندات لدى أي من مكاتب الجمارك في موانئ راشد وجبل علي وجمارك المطار، لاستكمال إجراءات التخليص بعد تقديم تأمين بقيمة ٥٠٠ درهم، شريطة تقديم إثبات بقيمة البضاعة. لدى وصول البضاعة للمنطقة الحرة في جبل علي، يقوم مفتش الجمارك بفحص أختام الرصاص وتفثيش البضاعة.

#### البضائع الصادرة من المنطقة الحرة:

يمكن للبضائع أن تغادر المنطقة الحرة لدخول دولة الإمارات العربية المتحدة أو للتصدير الى دول مجلس التعاون الخليجي أو غيرها. وعند دخول البضائع الى دولة الامارات العربية المتحدة، يجب على المشتري أو حامل رخصة المنطقة الحرة أن يقدم للجمارك ما يلي:

(أ) بيان توريد من المنطقة الحرة (موقعاً من قبل المشتري لا حامل رخصة المنطقة الحرة).

(ب) الفاتورة الأصلية.

(ج) إذن التسليم من حامل رخصة المنطقة الحرة.

(د) نسخة من الرخصة التجارية/المهنية المحلية للمشتري.

(هـ) الرسوم الجمركية المستحقة.

وإذا كانت البضائع معدة للتصدير لبلدان غير دول مجلس التعاون الخليجي، يجب على حامل الرخصة تقديم ما يلي للجمارك:

(أ) بيان تصدير من المنطقة الحرة (موقع من قبل صاحب الرخصة).

(ب) الفاتورة الأصلية.

(ج) إذن التسليم الصادر عن مالك البضاعة.

(د) التأمين أو ضمان عن الرسوم وشهادة خروج/دخول الجمارك اذا كانت حركة البضائع تتضمن النقل عبر البر.

وقد تطلب الجمارك شهادة المنشأ وهذا يعتمد على وجهة البضاعة. وإذا كانت البضائع معدة للتصدير عبر أي ميناء آخر عدا ميناء جبل علي، يجب تحميل البضائع بحضور مفتش الجمارك الذي يقوم بوضع أختام الرصاص عليها.

وفي حال تصدير البضاعة الى دول مجلس التعاون الخليجي، على صاحب الرخصة أن يقدم ما يلي:

- (أ) بيان تصدير من المنطقة الحرة
  - (ب) إذن التسليم الصادر عن مالك البضاعة
  - (ج) فاتورة التصدير
  - (د) إستمارة التأمين أو الضمان عن الرسوم وشهادة خروج/دخول الجمارك إذا كانت حركة البضائع تتضمن النقل عبر البر.
- ويجب أيضاً على صاحب الرخصة أن يحصل على شهادة المنشأ الصادرة من:

- (أ) غرفة تجارة وصناعة دبي.
  - (ب) وزارة الاقتصاد والتجارة، إذا كانت البضاعة مصنعة في دولة الامارات العربية المتحدة. ويمكن المطالبة بالاعفاء من الرسوم الجمركية في بلد المقصد.
- وعند تخليص المعاملة تقدم الجمارك الى صاحب الرخصة ما يلي:

- (أ) في حالة نقل البضاعة براً.
  - ١- مانيفست عبور لدول مجلس التعاون الخليجي.
  - ٢- مانيفست العبور براً.
- (ب) في حال نقل البضاعة بواسطة سفن الخشب المحلية.
  - ١- بيان عبور لدول مجلس التعاون الخليجي.
  - ٢- مانيفست تصدير للشحن البحري.
- (ج) في حال نقل البضاعة بحراً أو جواً، يعطى مانيفست دول مجلس التعاون الخليجي عند اللزوم.

## زاي - التأمين الجمركي

تقوم الجمارك بتحصيل التأمين لمجموعة من الأسباب حسب الحالات التالية:

- (أ) تأمين عن الرسوم الجمركية (عوضاً عن دفع الرسوم الجمركية المستحقة). وعلى سبيل المثال، إذا نشأ شك فيما إذا كانت البضاعة خاضعة للرسوم الجمركية أم إنها معفية، أو أن المعاملة الجمركية ليست كاملة الوثائق عند تخليص الإرسالية.
- (ب) التأمين عن المستندات الناقصة، وهذا يتم، على سبيل المثال، لتمكين المستورد من تخليص إرسالية البضائع بانتظار تقديم شهادة المنشأ.
- (ج) تأمين عن الرسوم المستحقة على الواردات المؤقتة وتستطيع الشركات بموجب استيراد البضائع مع الاحتفاظ بخيار إعادة تصديرها إذا كان ذلك ممكناً خلال ستة شهور.
- (د) تأمين عن الرسوم المستحقة على بضائع العبور التي تعبر، على سبيل المثال، أراضي الدولة متجهة إلى الدول العربية عن طريق منفذ غويفات الحدودي.
- (هـ) تأمين عن الرسوم المستحقة على بضائع خارجة من المنطقة الحرة بجبل علي للتصدير عن طريق ميناء راشد. إلا أن هذه البضائع لا تحتاج إلى تأمين عن الرسوم إذا تم نقلها على شاحنات سلطة موانئ دبي.

يحتاج استخدام نظام التأمين المذكور إلى إذن مسبق من الجمارك، وعليه يمكن تقديم طلبات الاستفادة من هذه الخدمة على النموذج المصمم من قبل الجمارك قبل تخليص البيان الجمركي (باستثناء ميناء راشد حيث يمكن دفع التأمين نقداً كجزء من إجراءات تخليص المعاملات الجمركية).

تقوم الجمارك بتقدير قيمة التأمين في كل حالة، كما تفرض مبلغ ٥٠٠ درهم كتأمين عن كل مستند مفقود. ويجري تقدير قيمة التأمين عن الرسوم المحتملة على بضائع العبور بحيث تكون مساوية لقيمة الرسوم الجمركية المستحقة عن الإرسالية. ويعتبر قرار الجمارك بقبول الطلب وتقدير قيمة التأمين من عدمه نهائياً. ويتم تقريب قيمة التأمين إلى أقرب ١٠٠ درهم.

يمكن دفع التأمينات في المكاتب التالية للجمارك:

- جمارك ميناء راشد
- جمارك ميناء جبل علي
- جمارك المطار
- جمارك ميناء الحميرة
- جمارك السواحل

تجري المطالبة بإعادة التأمينات عند تقديم النسخة البيضاء من "إيصال التأمين" مشفوعة بالأدلة المستندية. وهي، على سبيل المثال:



(أ) إيصال الرسوم الجمركية

(ب) الوثيقة الناقصة

(ج) الدليل على تصدير البضاعة المنقولة برأ.

## خامساً - نظام التبادل الإلكتروني للبيانات

قامت سلطة موانئ دبي منذ عام ١٩٩٥ بتطبيق نظام التبادل الإلكتروني للبيانات، وذلك لضمان دقة البيانات ولتقصير وقت إجراءات الموانئ وتسهيل تدفق البضائع عبر موانئها. وكانت أولى مراحل التطبيق إرسال واستلام خطة توزيع الحاويات في عنابر وخلايا وعلى سطح السفن بالإضافة إلى تقارير عن إنتاجية محطات الحاويات بالسلطة وبيانات أخرى للعلاء.

وفي خطوة جريئة لم يسبقها فيها أحد بالمنطقة العربية، شرعت سلطة موانئ دبي في أواسط عام ١٩٩٦، بالتنسيق مع جمارك دبي وعدد من كبار وكلاء الشحن والخطوط الملاحية، في تطبيق نظام لتبادل بيان الشحن "المانيفست" إلكترونياً بدءاً من مرحلة ما قبل وصول السفينة وحتى مرحلة تسليم البضاعة لأصحابها، وذلك لتحقيق سرعة انتقال المانيفست وتقليل الأخطاء من جراء إرسال وإعداد وتعديل المانيفست يدوياً ولسرعة وسهولة تخليص البضائع من المستودعات وتقليل إجراءات الموانئ والجمارك بصفة عامة؛ وبذلك يقوم الوكلاء بإرسال كافة المستندات، بما فيها دفع الرسوم الجمركية ورسوم وأجور الموانئ، إلى هيئات الموانئ والجمارك بواسطة الحاسوب (الكمبيوتر) وبدون الحاجة لمغادرة مكاتبهم. وبحلول تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩، كان أكثر من ١٤٠ وكيل شحن يستخدمون نظام تبادل بيان الشحن (المانيفست) إلكترونياً مع سلطة الموانئ والجمارك بعد أن أصبح إلزامياً منذ آذار/مارس ١٩٩٧. ولقد كانت النتيجة مذهلة، إذ تقلص وقت المعاملة من ٤٥ دقيقة في المتوسط إلى معدل ٥-١٠ دقائق فقط إضافة إلى عامل الدقة في البيانات والتوفير الورقي وغيره. (٣)

كذلك قامت جمارك أبو ظبي باستحداث نظام الكتروني لكافة الاجراءات الجمركية، بما في ذلك التبادل الالكتروني للمانيفست وغيره من المعلومات عبر شبكات الأمانيت والإنترنت. وتستخدم الدائرة عدداً من النظم الالكترونية في خدمات المانيفست والبيان الجمركي الموحد واحتساب الرسوم الجمركية واعداد التقارير الاحصائية واجراءات التخليص الجمركي. وتقوم الدائرة باصدار ٤ نسخ من البيان كيما يتمكن العميل من استكمال اجراءات استيفاء رسوم وأجور الموانئ والحصول على إذن التسليم. وتقوم دائرة الموانئ البحرية في البدء بتطبيق أنظمة الحاسوب في التشغيل، تتضمن الربط مع دائرة الجمارك والعلاء الآخرين من وكلاء ملاحية وشركات تخليص وغيرهم.

وتجدر الإشارة إلى أنه رغم بدء أنظمة التبادل الإلكتروني للبيانات في كل من الجمارك اللبنانية، ويسمى نجم، وفي الجمارك الأردنية، ويسمى جرش، فذلك لا يشمل تبادل بيان الشحن (المانيفست) إلكترونياً وتبادل بيانات شحن الحاويات وغيرها من البيانات المماثلة التي ينبغي أن يتم التنسيق فيها ما بين السلطات الجمركية وسلطات الموانئ البحرية والشركات والوكالات الملاحية.

والنظام المتبع في معظم دول المنطقة، المشابه للنظام المعمول به سابقاً في موانئ دبي وأبو ظبي، هو قيام شركات الشحن بالاتصال بالجمارك لتحميل وتسجيل المانيفست وإصدار إذن التسليم لصاحب البضاعة، الذي يقوم بدوره بالذهاب إلى إدارة الجمارك لتخليص إجراءات البضاعة، بنفسه أو بواسطة شركة تخليص، ودفع الرسوم والأجور المترتبة على بضاعته نقداً أو بشيك واستلام البيان الجمركي واستكمال إجراءات الموانئ ودفع الرسوم والأجور لاستلام بضاعته.

وباستخدام النظام المتكامل للتبادل الإلكتروني للبيانات، الذي يشمل إجراءات الموانئ والجمارك بما فيها التبادل الإلكتروني للمانيفست، يمكن إنجاز كافة الإجراءات المشار إليها أعلاه إلكترونياً بما في ذلك تحصيل الرسوم الجمركية بواسطة البطاقات الائتمانية أو الحسابات الجمركية أو عن طريق الحسابات

المصرفية وغيرها، نظراً لرسوم وأجور الموانئ، وبالتالي الاستغناء عن المخلصين والوسطاء وقيام صاحب البضاعة بإرسال الشاحنة لاستلام بضاعته، مما ينتج عنه توفير ملحوظ في الوقت والتكاليف.

من المعروف أن المانيفست يمثل مجموع بوالص الشحن (Bill of Lading-B/L) وإن متوسط بوالص الشحن في السفينة يتراوح ما بين ٦٠٠ - ٨٠٠ في كل رحلة، كانت ترسل من ميناء التحميل إلى الوكيل البحري في ميناء التنزيل بواسطة البريد السريع أو التلكس أو الفاكس. وباعتبار أن الوكيل البحري يقوم بتقديم من ٣ - ٤ نسخ ورقية من المانيفست لكل سفينة إلى إدارات الموانئ لاحتساب رسوم وأجور المناولة والتخزين والأجور الأخرى، وتقديم نسخ أخرى للجمارك وذلك للمراقبة والتخليص واستيفاء الرسوم الجمركية على البضائع، فإنه يمكن تصوّر حجم العمل الذي يتم لاستكمال إجراءات المانيفست يدوياً لكل المراحل وما يسببه ذلك من تأخير وتكلفة مقارنة مع نظام التبادل الإلكتروني.

## سادساً - العقبات التي تواجه حركة التجارة في المراكز الحدودية بدول الخليج العربية

نظراً للزيادة الملحوظة في حجم التبادل التجاري فيما بين دول الخليج العربية خلال السنوات الأخيرة، أصبح من الضروري مواجهة الاختناقات والعقبات التي تعترض التدفق السلس للتجارة فيما بين دول المنطقة. نذكر فيما يلي بعض العقبات التي تواجه شركات النقل البري على وجه الخصوص وهي تتلخص في التالي:

- عدم تطبيق نظام أذونات التسليم المستخدمة في النقل البحري، التي تصدر عن الوكالات البحرية المعتمدة في شحنات النقل البري.
- عدم توفر وتطبيق أنظمة موحدة لسلامة الطرق بدول المنطقة.
- عدم توفر مواصفات موحدة للشاحنات والمقطورات وكذلك للطرق بدول المنطقة.
- اختلاف الرسوم الجمركية للعبور في المنافذ والنقاط الحدودية فيما بين دول المنطقة.
- اختلاف الرسوم الحدودية الأخرى في المنافذ والنقاط الحدودية فيما بين دول المنطقة.
- تناقض وعدم اتساق إجراءات التخليص الجمركي في المنافذ والنقاط الحدودية فيما بين دول المنطقة.
- اختلاف أوقات دوام إدارات الجمارك في المنافذ والنقاط الحدودية فيما بين دول المنطقة.
- اختلاف إجراءات التفتيش والفحص الجمركي للبضائع العابرة في المنافذ والنقاط الحدودية فيما بين دول المنطقة.
- عدم وجود تنسيق للمراقبة الجمركية عند الدخول أو الخروج في المنافذ والنقاط الحدودية للدولة والمنافذ والنقاط الحدودية للدول المجاورة بالمنطقة.

**الجدول رقم ١**  
**إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر موانئ دبي**  
**إلى مدينة دبي (دولة الإمارات العربية المتحدة)**

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
إلى	مدينة دبي (الأسواق)		
أجور النقل البحري	للحاوية ٢٠ قدم	450	1400
	للحاوية ٤٠ قدم	650	2400
أجور الرصيف	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	32	32
أجور المناولة	للحاوية ٢٠ قدم	110	110
	للحاوية ٤٠ قدم	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	للبيان	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	28	28
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	للحاوية ٢٠ قدم	70	70
	للحاوية ٤٠ قدم	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية		14	14
أجور النقل البري	للحاوية ٢٠ قدم	76.5	76.5
	للحاوية ٤٠ قدم	111	111
إجمالي أجور الموانئ	للحاوية ٢٠ قدم	333.25	333.25
رسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٤٠ قدم	489.25	489.25
الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	783.25	1133.25
	للحاوية ٤٠ قدم	1139.25	2089.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ	للحاوية ٢٠ قدم	42.55%	19.23%
رسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	للحاوية ٤٠ قدم	42.94%	16.93%

المصدر: سلطة موانئ دبي  
دائرة الموانئ والجمارك - دبي  
شركات نقل وتخليص - دبي  
شركات نقل بحري - دبي

**الجدول رقم ٢**  
**إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر**  
**موانئ دبي إلى مدينة مسقط (سلطنة عمان)**

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
إلى	مسقط		
أجور النقل البحري	للحاوية ٢٠ قدم	1400	800
	للحاوية ٤٠ قدم	2400	1600
أجور الرصيف	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	32	32
أجور المناولة	للحاوية ٢٠ قدم	110	110
	للحاوية ٤٠ قدم	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	للبيان	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	28	28
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	للحاوية ٢٠ قدم	70	70
	للحاوية ٤٠ قدم	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية		14	14
أجور النقل البري		445	445
رسوم الترانزيت في الحدود البرية		0	0
أجور التخليص الجمركي في الحدود		56	56
إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٢٠ قدم	757.75	757.75
	للحاوية ٤٠ قدم	879.25	879.25
الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	2157.75	1557.75
	للحاوية ٤٠ قدم	3279.25	2479.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	35.12%	48.64%
	للحاوية ٤٠ قدم	26.81%	35.46%
المصدر: سلطة موانئ دبي			
دائرة الموانئ والجمارك - دبي			
شركات نقل وتخليص - دبي			
شركات نقل بحري - دبي			

**الجدول رقم ٣**  
**إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر**  
**موانئ دبي إلى الرياض (المملكة العربية السعودية)**

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	* الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
إلى	الرياض		
أجور النقل البحري	للحاوية ٢٠ قدم	1400	800
أجور الرصيف	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	2400	1600
أجور الرصيف للحاوية	32	32	32
أجور المناولة	للحاوية ٢٠ قدم	110	110
للبيان	162.5	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	28	28	28
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	للحاوية ٢٠ قدم	70	70
	للحاوية ٤٠ قدم	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية	14	14	14
أجور النقل البري	695	695	695
رسوم الترانزيت في الحدود البرية	75	75	75
أجور التخليص الجمركي في الحدود	56	56	56
إجمالي أجور الموانئ	للحاوية ٢٠ قدم	1082.75	1082.75
ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٤٠ قدم	1204.25	1204.25
الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	2482.75	1882.75
	للحاوية ٤٠ قدم	3604.25	2804.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ	للحاوية ٢٠ قدم	70.64%	43.61%
ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	للحاوية ٤٠ قدم	64.95%	33.41%
			57.51%
			42.94%

المصدر: سلطة موانئ دبي  
دائرة الموانئ والجمارك - دبي  
شركات نقل وتخليص - دبي  
شركات نقل بحري - دبي

**الجدول رقم ٤**  
**إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى**  
**عبر موانئ دبي الى مدينة الدوحة (دولة قطر)**

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	* الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
الى	الدوحة		
أجور النقل البحري	للحاوية ٢٠ قدم	450	1400
أجور الرصيف	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	650	2400
أجور الرصيف للحاوية		32	32
أجور المناولة	للحاوية ٢٠ قدم	110	110
	للبيان	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	2.7	2.75
أجور التخليص للحاوية		8	28
أجور تفريغ البضاعة من	للحاوية ٢٠ قدم	70	70
الحاوية	للحاوية ٤٠ قدم	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية		14	14
أجور النقل البري		778	778
رسوم الترانزيت في الحدود البرية		145	145
أجور التخليص الجمركي في الحدود		56	56
إجمالي أجور الموانئ ورسوم	للحاوية ٢٠ قدم	1235.75	1235.75
الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٤٠ قدم	1357.25	1357.25
الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	1685.75	2035.75
	للحاوية ٤٠ قدم	2007.25	2957.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٢٠ قدم	73.31%	46.88%
من الإجمالي الكلي	للحاوية ٤٠ قدم	67.62%	36.12%
			60.70%

المصدر: سلطة موانئ دبي  
دائرة الموانئ والجمارك - دبي  
شركات نقل وتخليص - دبي  
شركات نقل بحري - دبي



## المراجع

- [١] مقابلات السيد محمود الحبر مع سلطات موانئ دبي وجمارك دبي وشركات تخليص ونقل في دبي، وكذلك لقاءات السيد الحبر مع دائرة الجمارك في أبو ظبي ودائرة الموانئ البحرية في أبو ظبي.
- [٢] التقرير عن International Freight Transportation Procedures and Practices in Dubai-UAE، الذي أعده السيد راجو راجاندرا، شركة إنكاي إكسبرس-الإمارات.
- [٣] "التبادل الإلكتروني وتبسيط الإجراءات"، ورقة عمل مقدمة من السيد جمعة الغيث، مدير نظم التجارة الالكترونية بسلطة موانئ دبي، والسيد عادل العلي، رئيس قسم العمليات وتطوير النظم، جمارك دبي، الى اجتماع فريق خبراء حول مواءمة معايير وقوانين النقل لتقوية التعاون الإقليمي بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة لتبادل بيانات تسهيل الإدارة والتجارة والنقل، بيروت، ١٦-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩.
- [٤] نشرة بعنوان "نبذة عن جمارك الخور/السواحل" صادرة عن الإدارة العامة للموانئ الساحلية والنقل البري.

## الملحق رقم ١

النماذج المستخدمة في دائرة الجمارك والموانئ - دبي

UNITED ARAB EMIRATES  
Customs Council  
Department of Ports & Customs - Dubai  
CUSTOMS BILL



دولة الإمارات العربية المتحدة  
مجلس الجمارك  
دائرة الموانئ والجمارك - دبي  
بيان جمركي

CUSTOMS POST	:	المركز الجمركي
BILL NO. & DATE	:	رقم وتاريخ البيان
BL / AWB NO.	:	رقم بوليصة الشحن
SHIPPING AGENT	:	وكيل النقل / الشحن
D.O. NO. & DATE	:	رقم و تاريخ اذن التسليم
IMPORTER	:	المستورد
IMPORTER'S ADDRESS	:	عنوانه
CLEARING AGENT	:	وكيل التخليص
CARRIER / CAPTAIN / DRIVER	:	النقل / القبطان / السائق
VEHICLE / FLIGHT / VOYAGE NO.	:	السيارة / الطائرة / رقم الرحلة
ARRIVAL DATE	:	تاريخ الوصول
PORT OF LOADING	:	ميناء الشحن
PORT OF DISCHARGE	:	ميناء التفريغ

QUANTITY & TYPE OF PACKING	:	الكمية ونوع التغليف
DESCRIPTION OF GOODS	:	وصف البضائع
H.S. CODE	:	رمز النظام المنسق
MARKS & NUMBERS	:	العلامات والأرقام
WEIGHTS & MEASUREMENTS	:	الأوزان والمقاييس
COUNTRY OF ORIGIN	:	بلد المنشأ

نسبة الرسوم Duty Rate	معدل التحويل Currency Rate	القيمة بالعملة الأجنبية Foreign Currency Amount	DUTIABLE VALUE	القيمة المرسمة
			NON-DUTIABLE VALUE	القيمة المخفضة
			CIF VALUE IN (AED)	الجملي القيمة (سوف) بالعملة
			CUSTOMS DUTY	الرسوم الجمركية
			DEPOSIT	التأمين
			REGISTRATION FEE	رسوم التسجيل
			HANDLING	مناولة
			STORAGE	تخزين
			SEALING	ترصيص
			OTHER CHARGES	رسوم أخرى
			TOTAL	المجموع

طريقة الدفع Mode of Payment	رقم الإيصال/الشيك Chq / Remittance No.	المبلغ بالدراهم Amount (AED)	دليل الحسابات A/C Code/Reference No.	رمز واسم المصرف / دفع من قبل Bank Code & Name / Paid By

☐ Others  
☐ شهادة المنشأ  
Certificate of Origin  
☐ قائمة التعبئة  
Packing List  
☐ بوليصة الشحن  
Bill of Lading/AWB  
☐ الفاتورة  
Invoice

I/We, Importer/Clearing Agent hereby declare that  
all documents submitted are true and complete.

أقر أنا/نحن المستورد/وكيل التخليص بأن المستندات  
المرفقة صحيحة وكاملة.

REMARKS

الملاحظات

ما حازت عليك 99  
 Dubai Surprises 99