

The transit goods system

Researcher: Atheer Thamer Muneam Alkinani.

E-mail: aatmatheer@gmail.com.

Dr. Mohammed Abdo.

Professor of private international law.

E-mail: mhamadabdo17@gmail.com.

Islamic University of Lebanon – Faculty of Law –

Department of Public Law.

Abstract:

Transit trade is considered one of the fundamental pillars in enhancing international trade, as goods are transported across countries or regions without the need for unloading or paying full customs duties. This process plays a vital role in facilitating trade movement between countries, especially those that do not have seaports or are located in strategic positions. The research aims to analyze the role of transit in facilitating international trade, identify the economic and logistical benefits of transporting goods through transit, study the challenges facing transit trade, and provide recommendations to improve the efficiency of the transit system. Transit trade contributes to reducing costs by suspending customs duties and complex procedures, saving time and accelerating the movement of goods across borders, enhancing international trade by increasing the volume of trade exchange between countries, and stimulating economic growth by attracting investments and creating job opportunities. Among the most significant challenges facing transit trade are complex customs procedures that lead to delays and increased costs, inadequate infrastructure, and security and political challenges. Improving infrastructure, simplifying customs procedures, and enhancing international cooperation can improve the efficiency of transit trade and increase its economic benefits.

نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت (دراسة مقارنة)

أثير ثامر منعم الكناني

باحث لدرجة الدكتوراه في الجامعة الإسلامية في لبنان-خلدة ٢٠٢٥

aatmtheer@gmail.com

الأستاذ الدكتور محمد عبده

أستاذ محاضر في الجامعة اللبنانية وفي الجامعة الإسلامية

mhamadabdo17@gmail.com

المستخلص:

تعد تجارة الترانزيت أحد الركائز الأساسية في تعزيز التجارة الدولية، حيث يتم نقل البضائع عبر دول أو مناطق دون الحاجة إلى تفرغها أو دفع رسوم جمركية كاملة. تلعب هذه العملية دوراً حيوياً في تسهيل حركة التجارة بين الدول، خاصة تلك التي لا تملك منافذ بحرية أو تقع في مواقع استراتيجية. يهدف البحث الى تحليل دور الترانزيت في تسهيل التجارة الدولية، تحديد الفوائد الاقتصادية واللوجستية لنقل البضائع عبر الترانزيت، دراسة التحديات التي تواجه تجارة الترانزيت، وتقديم توصيات لتحسين كفاءة نظام الترانزيت. تساهم تجارة الترانزيت في تقليل التكاليف عبر تعليق الرسوم الجمركية والإجراءات المعقدة، توفير الوقت وتسريع نقل البضائع عبر الحدود، تعزيز التجارة الدولية عن طريق زيادة حجم التبادل التجاري بين الدول، وتحفيز النمو الاقتصادي وذلك بجذب الاستثمارات وخلق فرص العمل. لعل من أهم التحديات التي تواجه تجارة الترانزيت، الإجراءات الجمركية المعقدة التي تؤدي الى التأخير وزيادة التكاليف، نقص البنية التحتية، التحديات الأمنية والسياسية. إن تحسين البنية التحتية وتبسيط الإجراءات الجمركية وتعزيز التعاون الدولي يمكن أن يحسن كفاءة تجارة الترانزيت ويزيد من فوائدها الاقتصادية.

المقدمة:

أولاً. التعريف بموضوع البحث:

إن نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت، والمعروف أيضاً بنظام النقل العابر، هو أحد الأنظمة الجمركية الأساسية التي تُستخدم لتسهيل حركة البضائع عبر الحدود الدولية دون الحاجة لدفع الرسوم الجمركية على الواردات أو الصادرات عند النقاط الجمركية الوسيطة. يعتمد هذا النظام على اتفاقيات ومعايير دولية تُنظم حركة البضائع من نقطة انطلاقها حتى وصولها إلى وجهتها النهائية عبر بلد أو أكثر. والأصل، ان جميع البضائع الداخلة الى أراضي البلد، تخضع للرسوم والضرائب الجمركية، إلا ان هناك أنظمة جمركية خاصة، مثل الترانزيت، جاءت لتنظيم عبور البضائع عبر الدول وصولاً الى مقاصدها. لعل أهم مبادئ نظام الترانزيت يكمن في الشفافية، فيجب أن تكون الإجراءات الجمركية واضحة ومفهومة لجميع الأطراف المعنية، مع توفير معلومات دقيقة حول الشروط والضمانات. إضافة لذلك يفضل تبسيط الإجراءات الجمركية وتجنب التعقيدات التي قد تعيق حركة البضائع، فضلا عن إن نظام الترانزيت يهدف الى ضمان سلامة البضائع وحمايتها من التلف والضياع خلال عملية النقل. يستخدم نظام الترانزيت بشكل كبير في نقل البضائع عبر الشاحنات والطرق البرية، كما يمكن تطبيق النظام في الموانئ البحرية والمطارات لنقل البضائع من وإلى السفن والطائرات بطريقة فعالة وسلسة. وهناك العديد من التحديات التي تواجه نظام

الترانزيت أهمها، الإجراءات الروتينية والتعقيدات القانونية الناجمة عن اختلاف التشريعات بين الدول التي تعبر عن طريقها البضائع. نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت هو نظام حيوي يساهم في تعزيز التجارة الدولية وتحفيز الاقتصاد ، ويبقى نجاحه يعتمد على التعاون بين الدول ، تبسيط الإجراءات ، وضمان الأمان والمراقبة الفعالة . دراسة هذا النظام تساعد في فهم كيفية تحسينه وتطبيقه بشكل امثل .

ثانياً. أسباب اختيار موضوع البحث:

إن اختيار دراسة نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت ينبع من الأهمية البالغة لهذا النظام في تعزيز التجارة الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية. يهدف البحث إلى فهم عميق للتشريعات والإجراءات المرتبطة به، والتحديات التي تواجه تطبيقه، واقتراح توصيات لتحسين الأداء الجمركي وتسهيل حركة البضائع. كما يسعى إلى المساهمة في تعزيز التعاون الإقليمي والدولي، وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام، ودعم الجهود الأمنية والبيئية. من خلال التركيز على هذا الموضوع، يمكن تقديم إضافة قيمة للأكاديمية وتوفير معلومات تساهم في صنع السياسات وتطوير التشريعات الوطنية، بما يخدم المصالح الاقتصادية والاجتماعية.

ثالثاً. إشكالية البحث:

تتعدد الإشكاليات المرتبطة بنظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت، وتتراوح ما بين التحديات القانونية والإدارية والأمنية والاقتصادية. إن اختلاف التشريعات الوطنية بين الدول وعدم توحيد الإجراءات إضافة الى عدم التزام بعض الدول بالاتفاقيات الدولية ، تسبب صعوبات في تطبيق نظام الترانزيت . فضلا عن إن غموض التشريع ووجود نصوص قانونية غير واضحة او متناقضة يمكن أن يؤدي الى تفسيرات مختلفة مما يزيد من احتمالية حدوث نزاعات بين الدول والمستوردين والمصدرين. من جانب آخر تؤثر التحديات البيروقراطية وتعقيد الإجراءات على نظام الترانزيت ، فكثره المستندات المطلوبة والإجراءات الروتينية المطولة تؤدي الى تأخير في حركة البضائع وزيادة التكاليف . وتعد المخاطر الأمنية والجمركية إشكالية لا يمكن الاستهانة بها ، حيث يمكن استغلال نظام الترانزيت لتهريب البضائع الممنوعة ، مثل المخدرات والأسلحة مما يشكل تهديداً للأمن الوطني والدولي . يهدف البحث في هذه الإشكاليات إلى تقديم فهم عميق للتحديات التي تواجه تطبيق نظام الترانزيت بفعالية، واقتراح حلول عملية لتجاوزها.

رابعاً. منهجية البحث:

تتناول هذه الدراسة نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت، بهدف تحليل هذا النظام الجمركي وأهميته في تسهيل التجارة الدولية، والكشف عن التحديات والإشكاليات المرتبطة به، واقتراح حلول وتوصيات لتحسين تطبيقه بما يتوافق مع المعايير الدولية والممارسات الفضلى. ولتحقيق أهداف البحث، سيتم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي عبر جمع البيانات من مصادر متنوعة ، بما في ذلك التشريعات الجمركية ، والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالترانزيت مثل اتفاقية كيوتو واتفاقية الترانزيت الدولية للبضائع (TIR)، بالإضافة الى الدراسات والأبحاث الأكاديمية والتشريعات المطبقة ودراسة كيفية عمل النظام في الواقع. وسيتم تحليل المعلومات لفهم تأثير نظام الترانزيت على التجارة الدولية والاقتصاد الوطني ، والكشف عن التحديات والمشكلات التي تواجه تطبيقه.

خامساً. خطة البحث :

لغرض الإحاطة بموضوع نظام البضائع العابرة بطريق الترانزيت ، سيتم تقسيم البحث الى فصلين رئيسيين ، يتناول الفصل الأول ماهية نظام الترانزيت ، وينقسم الى محثين : يعالج الفرع الأول مفهوم الترانزيت من خلال تعريفه وبيان أنواعه. بينما يتناول المبحث الثاني القواعد الأساسية لنظام الترانزيت ، ونستعرض في الفصل الثاني التنظيم القانوني لنظام الترانزيت ، وينقسم الى محثين : يتناول المبحث الأول نظام الترانزيت

الجمركي في الاتفاقيات الدولية ، والذي ينطرق الى اتفاقية النقل الدولي البري للبضائع واتفاقية كيوتو المعدلة واتفاقية تيسير التجارة الدولية ، بينما يسلط المبحث الثاني الضوء على التنظيم القانوني للترانزيت في التشريع العراقي واللبناني مع تحليل الأسس القانونية والإجراءات المتبعة. وفي الختام ، سيتم تقديم خلاصة للنتائج المتوصل اليها، الى جانب ابرز الاستنتاجات والمقترحات، والتي نأمل من المختصين الإحاطة بها.

الفصل الأول

ماهية نظام الترانزيت

تسمح إجراءات النقل بالعبور للبضائع من نقطة الدخول ، الى المنطقة الجمركية لمنطقة النقل بالعبور ، وأخيرا الى بلد المقصد ، وبدون دفع رسوم الاستيراد ، او الرسوم والضرائب الأخرى ، التي تجب على الاستيراد ، وبدون أن تكون خاضعة لتعليمات الاستيراد ، مثل إجراءات التفتيش الأمني والصحي ومتطلباتها ، والمطبقة في بلد النقل بالعبور.

تساهم تجارة الترانزيت للبضائع العابرة للحدود في تسهيل حركة التجارة الدولية وتعزيزها، وذلك من خلال توفير ممرات آمنة وفعالة لنقل البضائع بين الدول دون الحاجة إلى تعقيدات جمركية أو تكاليف إضافية كبيرة ، وتعمل كجسر يربط بين الأسواق الدولية، مما يُسهل حركة البضائع ويُعزز النمو الاقتصادي العالمي.

تواجه حركة الترانزيت ، لاسيما النقل البري العابر، عقبات وتحديات قد تعيق كفاءتها وتُقلل من فوائدها الاقتصادية. هذه العقبات تختلف حسب المنطقة والسياسات الدولية والبنية التحتية. تعد الإجراءات الجمركية المعقدة والطويلة في التخليص الجمركي من اهم العقبات والتحديات التي تواجهها هذه التجارة ، فضلا عن القيود السياسية والجغرافية كالحروب والحدود المغلقة ، إضافة الى نقص البنية التحتية والتكاليف العالية والتحديات البيئية والتكنولوجيا واختلاف القوانين والإجراءات.

سنتناول في هذا الفصل مفهوم نظام الترانزيت ، والقواعد الأساسية لنظم الترانزيت على النحو التالي:

المبحث الأول: مفهوم نظام الترانزيت الجمركي

المبحث الثاني: القواعد الأساسية لنظم الترانزيت

المبحث الأول

مفهوم نظام الترانزيت الجمركي

يجوز نقل البضائع ذات المنشأ الأجنبي وفق وضع العبور سواء دخلت هذه البضائع من نقطة معينة من الحدود لتخرج من نقطة أخرى فيها او كانت مرسله من مكتب جمركي الى مكتب جمركي آخر. ولا يسمح بإجراء عمليات العبور إلا في المكاتب الجمركية المرخصة بذلك . وتقع المسؤولية القانونية على ناقل البضاعة العابرة بالترانزيت بالإضافة الى مالكيها عن كل فقد او تلف او عبث بالبضائع.

وضعت في أوروبا الصناعية في القرن الثاني عشر والثالث عشر ، مبادئ الترانزيت والإجراءات المتبعة فيه والأحكام التي تتعلق بالإغلاق، النقل وطرق الضمانات في المراكز التجارية الكبرى . ساهمت الجهود المبذولة من قبل التجار والحكام لوضع حلول في تطوير النقل الداخلي. وفي فرنسا كانت تفرض رسوم على التصدير تختلف باختلاف المنطقة المراد التصدير لها . وكانت الرسوم الكبيرة تحجز لحين إعادة سند استلام الى جمارك المغادرة مع توقيع الجمارك على الوصول . وكان موظفي الجمارك يجرون عملية تفتيش البضاعة والمذكرات على طول الطريق . وفي ميلان شمال إيطاليا ، كان موظفو الجمارك يختتمون شحنات البضاعة في البوابة الرئيسية ، وكان يتم إصدار كارت تعريفى للبضائع من نقاط التفتيش على طول الرحلة

وفي منطقة الوصول الأخيرة يتم فتح الشمع او الختم وتدفع الرسوم أما المعلومات فترسل من موظفي الجمارك المحليين الى المكتب الرئيسي في ميلان حول الشحنات من البداية وحتى النهاية^(١). ويمكن نقل البضائع عبر نظام الترانزيت وفق وضع العبور الخاص بواسطة هيئات السكك الحديدية ومؤسسات النقل بالسيارات وبالطائرات ويسمى بالعبور الخاص ، كما يمكن نقل البضائع عبر نظام الترانزيت بين الدول للشركات والمؤسسات المرخصة لها ويسمى بنظام العبور بمستندات دولية ، إضافة لذلك يمكن النقل من مكتب أول الى مكتب ثاني .

وعليه سنقسم هذا المبحث الى مطلبين الأول في تعريف نظام الترانزيت الجمركي والثاني في أنواع الترانزيت الجمركي.

المطلب الأول: تعريف نظام الترانزيت الجمركي

المطلب الثاني: أنواع الترانزيت الجمركي

المطلب الأول

تعريف نظام الترانزيت الجمركي

الترانزيت إجراء او وضع يسمح بموجبه نقل البضائع الأجنبية المنشأ من مركز جمركي الى مركز جمركي آخر مع تعليق دفع الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم ، أي دون أن تستهلك فيه ، وبأدنى قدر من الرقابة او الخضوع لقواعد المنع او الحظر ويكون تحت المراقبة الجمركية وتحت مسؤولية موقع تعهد الترانزيت ويجب أن تضمن التشريعات الجمركية قواعد النقل بالعبور او يتم تنظيمه بعقد اتفاقية ثنائية او متعددة الأطراف ملزمة بين الدول التي ترغب بعمليات الترانزيت لتنسيق الإجراءات وإيجاد أنظمة فعالة لعبور البضائع تهدف الى إزالة الاختلاف في الإجراءات والممارسات الجمركية التي تعرقل التجارة الدولية مع الاحتفاظ بمعايير الرقابة الجمركية . ويقوم شخص محدد يسمى "رئيس الحركة" بعملية الترانزيت يكون مسؤولاً عن تقديم إقرار مرور عابر للترانزيت الى الإدارة الجمركية، والإعداد لضمان يغطي الرسوم والضرائب المعرضة للضياع^(٢) . وعرف قانون الجمارك اللبناني الترانزيت بأنه "وضع جمركي معلق للرسوم يسمح بموجبه بنقل البضائع الأجنبية المنشأ تحت المراقبة الجمركية من مكتب جمركي او مستودع جمركي او منطقة حرة الى مكتب جمركي او مستودع جمركي او منطقة حرة داخل لبنان، او الى الخارج عن طريق مكتب جمركي في لبنان"^(٣) . ولم يعرف المشرع العراقي في قانون الجمارك العراقي النافذ الترانزيت بل نص على جواز نقل البضائع ذات المنشأ الأجنبي وفق وضع العبور سواء دخلت هذه البضائع من نقطة معينة من الحدود لتخرج من نقطة أخرى فيها او كانت مرسله من مكتب جمركي الى مكتب جمركي آخر^(٤) . يعد الترانزيت اقرب ما يكون الى المستودع المتنقل الذي من شأنه أن يحمل البضاعة الى الميناء الجمركي الذي يراه صاحب البضاعة اكثر ملائمة من غيره ولنظام العبور أهمية كبيرة في الدول التي تعد ملتقى طرق للتجارة الدولية مما يجعلها ممرا حيويا للبضائع^(٥) . وتحقق دخلا إضافيا لها في مقابل الخدمات التي تقدمها وزيادة حجم التجارة ويعد نظام العبور الخطوة الأولى باتجاه تجارة دولية لا تعوقها الحدود والأنظمة ولذلك اعتبره البعض من أقدم النظم الجمركية الخاصة^(٦) . وقد عنيت الدول بهذه التجارة لضمان النفاذ الميسر ووصولها الى مقصدها النهائي حتى يتمكن الناقلون من مواصلة رحلتهم في دول العبور باقل الإجراءات الرسمية الممكنة دون إخلال بمتطلبات الرقابة الجمركية التي توجب التثبيت من قانونية النقل العابر مع تجنب المخاطر والأعمال غير القانونية .

يعد نظام الترانزيت من اقدم النظم الجمركية الخاصة ، ويمثل الخطوة الأولى نحو الوصول الى تجارة دولية لا تعوقها الحدود او الأنظمة . ويمكن القول إن الترانزيت هو رخصة بموجب القانون تسمح بتعليق الرسوم

الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى عن البضائع الداخلة من مركز جمركي والعبارة عبر أراضي الدولة والخارجة من مركز الخروج بهدف تشجيع التجارة البينية بين الدول ، وتشغيل الأيدي العاملة ، وتنمية اقتصاد البلد .

المطلب الثاني

أنواع الترانزيت

يمكن تقسيم تجارة الترانزيت الى نوعين وفقا لمدى اتصالها بالموانئ الجمركية او نوعية الضمانات المطلوبة وعلى النحو التالي:

النوع الأول: من حيث اتصالها بالموانئ الجمركية:

وتقسم الى نظام ترانزيت مباشر وترانزيت غير مباشر ويقصد بالترانزيت المباشر نقل البضائع الأجنبية الواردة برسم بلد اجنبي او بعد تخزينها في صنادل بالأرصفة او بمنطقة حرة الى وسيلة نقل أخرى دون أن توضع تحت تصرف المستورد بمعنى آخر عند ورود بضائع الى ميناء العبور تشحن بصورة مباشرة على وسيلة نقل أخرى برسم بلد اجنبي تحت مسؤولية الناقل دون استلامها في ميناء العبور ودون أن تودع في المخزن ومن ثم لا تطبق عليها الإجراءات الجمركية العادية كنقل البضائع الأجنبية وأمتعة وحقائب الركاب التي تنقل من سفينة الى أخرى او نقل البضائع لوسائل نقل داخلي او تلك التي تفرغ على الأرصفة لحين نقلها لباخرة أخرى الى مقاصدها النهائية ووفقا لهذا النوع يشترط أن ترد البضائع في قوائم شحن منفصلة وان يتم تحديد مقاصدها النهائية^(٧) ويكون التوكيل الملاحي أما بصفة شركة ناقلة او بصفته وكيل عن أفراد او هيئات تجارية مسؤولة مسؤولية كاملة عن أي عجز يحدث في البضاعة عند تفريغها من وسيلة نقل الى أخرى حتى يعاد شحنها ويطلق مصطلح (الاطرمة او المسافنة) على البضائع التي تنقل من سفينة الى أخرى في المياه الإقليمية او بإحدى موانئ الدول وبالتالي فان كل البضائع الواردة من الخارج تصلح للترانزيت عدا المحرم دوليا منها او المقفلة او المتجهة لدولة معادية . هذا وان وسيلة النقل لا تؤثر في سريان احكام الترانزيت اذا توافرت خصائصه فيمكن نقل البضائع بطريق العبور او الترانزيت عن طريق البحر او الجو او البر .

أما نظام الترانزيت غير المباشر، فيقصد به البضائع التي ترد الى الميناء ويتم تفريغها داخل الدائرة الجمركية بقصد إعادة شحنها الى ميناء آخر او دائرة جمركية أخرى وتجري عليها عمليات التفريغ والنقل والاستلام في المخازن بالدائرة الجمركية او المستودعات العامة او الخاصة، ومن ثم تطبق عليه الإجراءات الجمركية ويستحق عنها العوائد والأجور دون تحصيل الرسوم الجمركية المستحقة^(٨).

النوع الثاني: من حيث نوعية الضمانات المطلوبة:

يتم التمييز بين نوعين من تجارة الترانزيت بحسب نوعية الضمانات المطلوبة الى ترانزيت عادي وترانزيت بمستندات دولية ويقصد بالترانزيت العادي، خضوع البضائع العبارة الى كافة الشروط والإجراءات والضوابط الجمركية المعمول بها داخل الدولة المعنية كمعايينة الشكلية ، الختم بالرصاص ، تقديم الضمانات المطلوبة ، وتسليم بيان تفصيلي عن البضائع وغيرها أما الترانزيت بمستندات دولية يقصد به النقل بالعبور بين الدول بموجب مستندات دولية للشركات والمؤسسات المرخصة بذلك وفي سيارات تتوفر فيها مواصفات معينة وتعقد الدول لتنفيذ هذا النوع من الترانزيت اتفاقيات ثنائية او متعددة الأطراف من اجل تيسير النقل العابر عن طريق استخدام مستند تعترف به عدة دول إضافة الى الاتفاق على توحيد الإجراءات والضمانات الجمركية^(٩).

المبحث الثاني

القواعد الأساسية لأنظمة الترانزيت

لأنظمة العبور قواعد أساسية يتعين توفرها ويجب أن تمتاز بالوضوح والشفافية أهمها:

- ١- لا يسمح بإجراء العبور إلا في المكاتب الجمركية المرخصة.
- ٢- لا تخضع البضائع المارة وفق وضع العبور للتقييد والمنع إلا إذا نص على خلاف ذلك في القوانين والاتفاقيات الدولية والأنظمة النافذة.

٣- تحدد الإدارة الجمركية الطرق التي يتم نقل البضائع بها وفق وضع العبور وبمختلف وسائل النقل داخل البلد. أما خارج البلد فيؤدي وجود نظام دولي للترانزيت الى تسهيل عمليات الترانزيت وتعد اتفاقية النقل الدولي عبر الطرق (TIR) Transport International Routier اهم الاتفاقيات في هذا المجال والتي تجد أساسها في معاهدات الأمم المتحدة للمسائل الجمركية حول النقل الدولي للبضائع ببطاقات TIR وتسمح هذه الاتفاقية بالتعليق المؤقت للرسوم والضرائب الجمركية وضريبة القيمة المضافة المستحقة على البضائع من المنشأ او المرسلة الى بلد ثالث حينما يتم نقلها داخل منطقة جمركية معينة (دولة معينة).^(١٠)

٤- مستند إقرار جمركي يسري في جميع بلدان الترانزيت ويقدم في مكتب الدخول مع مستند النقل العائد للبضائع وأثناء الطريق ولدى طلبه من الجمارك وكذلك في مكتب المقصد.

٥- استعمال مركبات وحاويات مؤمنة عبر إغلاق وترصيص البضاعة او الشحنة في بلد المصدر وختمها بالختم الجمركي وفقا لمتطلبات يتعين توفرها في الأختام الجمركية والتي تحدد الإدارة الجمركية أهمها أن تكون هذه الأختام قوية وتدوم طويلا، يكون تثبيتها بسهولة ويسر، ويسهل فحصها والتعرف عليها وتمييزها، وغير قابلة للعبث او الإزالة دون ترك أثر، ولا يمكن استخدامها أكثر من مرة ويصعب تزييفها او تقليدها.^(١١)

٦- يجب تقديم ضمانات للدولة التي تمر البضائع بأرضها عن الرسوم الجمركية والضرائب بهدف تغطيتها في حال التصرف بالبضاعة في الأسواق المحلية وثمة فئتان من ضمانات الترانزيت ضمان فردي، وهو الضمان الذي يغطي عملية ترانزيت واحدة ويغطي جميع الضرائب والرسوم وضمن الشامل، يغطي عدة عمليات ترانزيت لغاية سقف مالي معين يكون مساويا لقيمة الضرائب والرسوم لبضائع ستمر عبر أراضي الدولة خلال مدة معينة وتحدد هذه الضمانات بموجب قوانين دولة الترانزيت بين ضمانات نقدية او ضمانات مصرفية او كفالات او بولص تامين.

٧- استخدام أنظمة معلومات محوسبة فعالة لضمان انسيابية المستندات والوثائق ببسر وسهولة والتحقق من مغادرة البضائع لكي يتم رد الضمان المالي^(١٢).

لعل من متطلبات الإدارة الناجحة في عمليات عبور البضائع ضرورة التبادل الإلكتروني للمعلومات بين الدول والتوجه نحو أتمتة الإجراءات الجمركية، ونشير هنا الى تعاقد وزارة المالية -الهيئة العامة للجمارك مع منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، التي تعرف اختصارا بالاونكتاد (UNCTAD)، لغرض تصميم نظام آلي للمعلومات الجمركية (Automated Systems for Customs Data) او ما يعرف اختصارا بالاسيكودا (ASYCUDA) لاستخدام الحاسب الألي في الإجراءات الجمركية والتخليص وربط وتحصيل الرسوم والضرائب وتسهيل عملية الحصول على البيانات المتعلقة بحركة التجارة الدولية من اجل تحليل هذه البيانات ومعالجتها وندعو منظمة الاونكتاد الى إضافة نظام الترانزيت الى النظام الذي صممه لصالح الجمارك العراقية .

الفصل الثاني

التنظيم القانوني لنظام الترانزيت

الأصل ، أن يتم تنظيم الترانزيت بإرادة المشرع الوطني المنفردة ضمن التشريع الداخلي، إلا إن هناك تنظيم قانوني للبضائع العابرة ينتج عن اتفاقيات دولية تشارك فيها أكثر من إرادة دولية لتنظيم تجارة الترانزيت ، تمثل خروجاً عن الأصل . كما لا يشترط أن تنظم مواد هذه الاتفاقيات ، أي من الموضوعات التي تنظمها النصوص التشريعية المقررة لنظام الترانزيت في التشريعات الجمركية الوطنية ، بل يكفي أن تنطوي على أمور جمركية سواء شكلية او موضوعية .

ومن أجل الإحاطة بالموضوع سينقسم هذا الفصل الى مبحثين الأول في نظام الترانزيت الجمركي في الاتفاقيات الدولية والثاني في نظام الترانزيت الجمركي في التشريع الوطني.

المبحث الأول : نظام الترانزيت الجمركي في الاتفاقيات الدولية

المبحث الثاني : نظام الترانزيت الجمركي في التشريع الوطني

المبحث الأول**نظام الترانزيت الجمركي في الاتفاقيات الدولية**

من أجل تيسير وتسهيل تجارة الترانزيت عملت الدول الى إيجاد نظام دولي للترانزيت من خلال عقد اتفاقيات ثنائية، ومتعددة الأطراف تكفل حرية عبور البضائع عبر الدول. هذه الأنظمة والاتفاقيات تسهم في تعزيز التجارة الدولية من خلال توفير إطار قانوني وإداري يمكن من خلاله نقل البضائع بكفاءة وأمان عبر الحدود وسنتناول اهم هذه الاتفاقيات على النحو الآتي:

أولاً : نظام الترانزيت الجمركي في اتفاقية النقل الدولي البري للبضائع

عقدت الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي، ١٩٧٥) هي معاهدة متعددة الأطراف أبرمت في جنيف في ١٤ نوفمبر ١٩٧٥ لتبسيط وتنسيق الإجراءات الإدارية للنقل البري (ترمز TIR إلى " Transports Internationaux Routiers" أو «النقل البري الدولي»). حلت اتفاقية ١٩٧٥ محل اتفاقية TIR لعام ١٩٥٩، والتي حلت في حد ذاتها محل اتفاقية TIR لعام ١٩٤٩ بين عدد من الدول الأوروبية تم تبني الاتفاقيات تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا اعتباراً من ديسمبر ٢٠٢٠، وهناك ٧٨ طرفاً في الاتفاقية^(١٣) وتعد هذه الاتفاقية من اهم الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر على شبكات الطرق وتسمح اتفاقية TIR بالتعليق المؤقت للضرائب والرسوم الجمركية المستحقة على البضائع من المنشأ أو المرسله الى بلد ثالث حينما يتم نقلها داخل دولة معينة ويكون تعليق الرسوم الجمركية قائماً لحين خروج البضاعة من البلد أو إرسالها الى نظام جمركي آخر وإدخالها للاستهلاك المحلي بعد دفع الرسوم الجمركية المستحقة .

تنشئ الاتفاقية نظاماً للعبور الجمركي الدولي يتيح أقصى قدر من التسهيلات لنقل البضائع في المركبات أو الحاويات المغلقة المؤمنة من مكتب مغادرة جمركي في بلد ما إلى مكتب جمارك مقصد في بلد آخر دون الحاجة إلى عمليات تفتيش واسعة النطاق ومستهلكة للوقت على حدود الدول الوسيطة. وتوفر الأمن والضمانات اللازمة للسلطات الجمركية لتأمين أية خسائر جمركية محتملة في حال حدوث أية مخالفات داخل الدولة في النواحي الإجرائية الخاصة لتطبيق نظام TIR وينبغي أن تكون البضاعة مصحوبة ببطاقة نقل بري دولي مقبولة دولياً ومستعملة في بلد المغادرة وتعمل بمثابة وثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة ، العبور والمقصد إضافة الى النفاذ المراقب لإجراءات النقل البري الدولي المتاحة أمام كل من الجمعيات الوطنية من أجل إصدار بطاقات النقل البري الدولي والأشخاص الطبيعيين والقانونيين من أجل استخدام النقل البري الدولي حيث تلتزم السلطات الوطنية الترخيص لكل منهما. ولا يغطي نظام TIR فقط العبور

الجمركي عن طريق البر ولكن يمكن الجمع بينه وبين وسائل النقل الأخرى (مثل السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية وحتى النقل البحري)، طالما أن جزءاً واحداً على الأقل من إجمالي الرحلة يتم عن طريق البر. حتى الآن، تم التصريح لأكثر من ٣٣٠٠٠ مشغل نقل دولي (من قبل السلطات الوطنية المختصة في كل بلد متعاقد) للوصول إلى نظام TIR، باستخدام حوالي ١.٥ مليون عربة نقل TIR سنوياً. في ضوء الزيادة المتوقعة في التجارة العالمية، والتوسع الإضافي لنطاقها الجغرافي والتقديم المرتقب لنظام TIR الإلكتروني (ما يسمى بنظام TIR)، من المتوقع أن يظل نظام TIR هو الوحيد كنظام العبور الجمركي العالمي. وبسبب لوحات TIR الكبيرة باللونين الأزرق والأبيض التي تحملها المركبات باستخدام اتفاقية TIR، دخلت كلمة "TIR" (تنطق: تيير) العديد من اللغات، مثل الإيطالية والبولندية والبرتغالية والرومانية والتركية باعتبارها مصطلحاً جديداً لتصبح مصطلح عامي مستحدث لأي شاحنة كبيرة.^(١٤)

يمكن القول إن من مميزات اتفاقية TIR تسهيل حركة التجارة تحت الرقابة الجمركية بفعل تبسيط وتسهيل الإجراءات، وتقليل الشروط الوطنية، والتفتيش المادي، والضمانات الوطنية، وتزويد السلطات الجمركية بوثيقة مرور عابرة واحدة (بطاقة النقل البري الدولية) المعززة بضمانات كافية لتغطية الضرائب والرسوم يصل الى ٥٠٠٠٠ خمسون ألف دولار بالنسبة للبضائع و٢٠٠٠٠٠ مائتان ألف دولار للتبغ والمشروبات الكحولية كما وتحقق مكاسب لقطاع النقل تتمثل بتخفيض تكاليف الترانزيت والنقل وتقليل زمن وصول البضائع باقل تدخل من الجمارك وتوحيد المستندات المطلوبة مع عدم الزامية وضع ضمانات مالية في حدود الدولة وإنشاء ممرات جمركية خاصة تغطي دول الاتفاقية من جانب آخر يسمح هذا النظام بانتقال بضائع معفاة من أي قيود جمركية بين دولتين أو أكثر لها أنظمة جمركية مختلفة. ومن الجدير بالذكر واستنادا الى قانون رقم ٦ لسنة ٢٠٢٠ انضم العراق الى اتفاقية النقل البري الدولي لسنة ١٩٧٥ واعتبارا من ٢٨ كانون الثاني ٢٠٠٧ انضم لبنان الى الأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري لعام ١٩٧٥.

ثانياً: نظام الترانزيت الجمركي في اتفاقية كيوتو المعدلة

نظم الملحق الخاص " E " من اتفاقية كيوتو المعدلة نظام الترانزيت في ثلاث فصول تناول الأول الأحكام المتعلقة بالترانزيت الجمركي والثاني تناول الترانزيت المباشر وخص الثالث بنقل البضائع على طول الساحل وسنبحث في ذلك بحسب الآتي:

١- الترانزيت الجمركي:

تعرف اتفاقية كيوتو المعدلة الترانزيت الجمركي بأنه الإجراء الجمركي الذي يتم بموجبه نقل البضائع من جمرك الى آخر، تحت الرقابة الجمركية وبالتالي يبدأ الترانزيت بجمرك المغادرة وينتهي بجمرك المقصد ويمكن للإدارة الجمركية السماح بنقل البضائع من جمرك دخول الى جمرك خروج ومن جمرك دخول الى جمرك داخلي ومن جمرك داخلي الى جمرك داخلي آخر. ولا تخضع البضائع المنقولة بموجب الترانزيت لسداد الضرائب والرسوم بشرط الالتزام بالشروط المحددة من الجمارك وتقديم تامين ويحدد التشريع الوطني الأشخاص المسؤولين أمام الجمارك عن الوفاء بالالتزامات الناجمة عن الترانزيت الجمركي، وخاصة ضمان وصول البضاعة بحالة سليمة الى جمرك المقصد وفقاً للشروط التي تحددها إدارة الجمارك كما توصي الاتفاقية بوجود أن تعتمد الجمارك الأشخاص كمرسلين معتمدين ومراسل اليهم معتمدين عندما تقتنع بوفائهم بالشروط المحددة من الجمارك^(١٥). ومن أجل تنظيم الإجراءات في جمرك المغادرة توصي الاتفاقية بوجود قبول أي مستند تجاري أو مستند نقل يبين بوضوح البيانات اللازمة كجزء وصفي من بيان البضائع للترانزيت الجمركي، ويجب أن يدون هذا القبول في المستند كما توصي انه على الجمارك أن تقبل أي مستند تجاري أو مستند نقل الرسائل المستوفية لكافة متطلبات

الجمارك كبيان البضائع للترانزيت الجمركي على أن يدون هذا القبول في المستند. ويتعين على جمرك المغادرة اتخاذ كل ما يلزم لتمكين جمرك المقصد تحديد الرسالة وكشف أي تدخل غير مصرح به ومع مراعاة الاتفاقيات الدولية يجب على الجمارك عدم المطالبة بالموافقات المسبقة على وحدة النقل وفي حال نقل إرسالية في وحدة نقل ولزم وضع الختم الجمركي على وحدة النقل ذاتها ، ينبغي وضع الأختام الجمركية على وحدة النقل ذاتها شريطة أن تكون وحدة النقل مصممة ومجهزة بحيث يمكن وضع الأختام الجمركية عليها ببسر وفعالية وعدم إمكانية إخراج أو إدخال أي بضائع دون ترك آثار العبث أو الكسر بالختم الجمركي وعدم احتوائها على أماكن مخفية ويمكن الوصول ببسر الى كافة أماكن استيعاب البضائع للتفتيش الجمركي وفقا لما تراه إدارة الجمارك .

وتوصي الاتفاقية السماح بنقل البضائع دون ختم جمركي أو أداة إغلاق إذا أمكن التعرف على البضائع من واقع المستندات المرفقة دون شك أو ارتياب على البضائع ويجوز للإدارة الجمركية، الإلزام بوضع الختم أو أداة الإغلاق في ضوء نتائج إدارة المخاطر أو إذا اعتقدت أن في ذلك تيسير لعملية الترانزيت أو إذا نصت على ذلك اتفاقية دولية. وفي حال تعذر وضع الختم الجمركي بفعالية على وحدة النقل فلإدارة الجمركية المطالبة بتحديد البضائع ووصفها وصفا دقيقا بموجب مستندات مرفقة استنادا الى العينات والكتالوجات والرسوم والصور وتمكين المعاينة التامة للبضائع ووضع الأختام الجمركية أو أدوات الإغلاق على كل طرد وتحديد طرق السير والأوقات الزمنية وتأمين البضاعة بحراسة جمركية. وتقضي الاتفاقية توفر شروط خاصة بالأختام الجمركية بان تكون قوية ومثينة وتكون قابلة للتثبيت والتدقيق ولا يمكن إزالتها أو فكها دون كسرها، أو العبث بها دون ترك آثار عليها كما تقضي بتوفر مواصفات مادية لأدوات الإغلاق بان تكون الأربطة قوية ومقاومة لعوامل الطقس ويجب وضع العلامات على الختم أو أداة الإغلاق بانه ختم جمركي مع الإشارة الى البلد الذي قام بوضعه. كما تقضي الاتفاقية بالسماح بنقل البضائع من وحدة نقل الى وحدة نقل أخرى بشرط عدم كسر الأختام أو أدوات العلق الجمركي أو العبث بها وتلزم الإدارة الجمركية صاحب العلاقة بإبلاغ أقرب جمرك أو سلطات مختصة فورا عند وقوع حادث يؤثر على عملية الترانزيت. وتضمنت الاتفاقية عددا من القواعد والأحكام الخاصة بإنهاء عملية الترانزيت وذلك بقيام جمرك المقصد باتخاذ إجراءات إنهاء عملية الترانزيت وبعد التحقق بالوفاء بكافة الشروط والمتطلبات. وأوصت اتفاقية كيوتو جميع الأطراف المتعاقدة في إطارها بدراسة إمكانية الانضمام الى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالترانزيت.

٢- المسافنة او الاقترمة:

يقصد بالمسافنة او الاقترمة حسيما ورد في اتفاقية كيوتو الإجراء الجمركي المتعلق بنقل البضائع من وسيلة نقل واردة الى وسيلة نقل صادرة داخل منطقة الجمرك الذي يمثل مركز كل من الاستيراد والتصدير^(١٦) وتختلف عن الترانزيت الجمركي من كون نقل البضاعة في المسافنة يتم من وسيلة نقل الى أخرى لنقلها من جمرك دولة الى جمرك دولة أخرى دون أن يتم تفريغ البضاعة في دولة المرور. ومن القواعد التي نصت عليها اتفاقية كيوتو عدم خضوع البضائع المسموح بنقلها تحت هذا النظام لسداد الضرائب والرسوم بشرط الوفاء بالشروط المحددة من الجمارك وعدم رفض المسافنة لمجرد أسباب تتعلق ببلد منشأ البضائع أو البلد الواردة منه أو بلد المقصد ولا يطلب سوى بيان واحد للبضائع لأغراض المسافنة ويقبل أي مستند تجاري أو مستند نقل يبين البيانات اللازمة لوصف البضائع لغرض المسافنة على أن يدون القبول في المستند وعلى الجمارك عند الضرورة اتخاذ إجراء عند الاستيراد للتحقق من إن البضاعة محل المسافنة قابلة للتعرف عليها عند التصدير والكشف ببسر أي تدخل غير مسموح به . وعلى الجمارك أن تحدد مهلة

كافية لتصدير البضائع محل المسافنة وإمكانية تمديدها بناء على طلب صاحب الشأن ولا يترتب على عدم التقيد بهذه المدة المحددة استيفاء الضرائب والرسوم الواجبة شرط قناعة الجمرک بكافة المتطلبات.

٣- نقل البضائع على طول الساحل

يتمثل النوع الثالث من الترانزيت وفقا لما ورد في الفصل الثالث من الملحق الخاص (E) من اتفاقية كيوتو المعدلة في ما يسمى بنقل البضائع على طول الساحل ويقصد به الإجراء الجمركي الذي يتم بموجبه تحميل البضائع في التداول الحر او تحميل البضائع المستوردة التي لم يصرح عنها بشرط نقلها في سفينة خلاف مركب الاستيراد التي وصلت فيه الى المنطقة الجمركية على متن مركبة في مكان ما في المنطقة الجمركية ونقلها الى مكان آخر في نفس المنطقة الجمركية والذي يجري تفريغها فيه بمعنى انه نظام يسمح بالتنقل عبر البحر من نقطة الى أخرى من الإقليم الجمركي مع الإعفاء من الضرائب والرسوم وعلى الإدارة الجمركية أن تسمح بنقل البضائع على متن مركب يحمل بضائع أخرى بشرط أن تتأكد من انه يمكن التعرف على البضائع وانه سيتم الوفاء بالشروط الأخرى وان لا تطلب فصل البضائع في التداول الحر عن غيرها من البضائع على متن المركب إلا اذا رات ذلك لأغراض الرقابة وينبغي أن تسمح الإدارة الجمركية بموجب نظام نقل البضائع على طول الساحل على متن مركب سيتوقف في ميناء اجنبي أثناء رحلته بمحاذاة الساحل بناء على طلب صاحب الشأن مع مراعاة الشروط التي ترى الجمارك ضرورتها وعندما يتم التصريح لمركب بنقل البضائع بموجب هذا النظام سيتوقف في مكان او أماكن خارج المنطقة الجمركية ، فلا يجب ختم او ترصيص تلك البضائع إلا بناء على طلب صاحب الشأن او عندما ترى الجمارك ضرورة وضع هذه الأختام كي تضمن عدم إخراج تلك البضائع من المركب او إضافة بضائع أخرى دون أن يظهر ذلك بسهولة أما في الأحوال التي يضطر فيها مركب بنقل بضاعة بمقتضى هذا النظام الى الخروج عن طريقه المقرر والتوقف في مكان خارج المنطقة الجمركية فينبغي على الجمارك حسبما ما ورد في توصيات الاتفاقية أن تعد تلك البضائع على إنها لم تزل تحت إجراء نقل البضائع على طول الساحل ، بشرط أن تتأكد من إن البضائع هي تلك التي وضعت أصلا تحت هذا الإجراء . ونظمت الاتفاقية معيار التحميل والتفريغ من خلال وجوب أن يحدد التشريع الوطني الأماكن المعتمدة لتحميل وتفريغ البضائع تحت إجراء النقل على طول الساحل والأوقات التي يجوز فيها القيام بالتحميل والتفريغ. وتوصي الاتفاقية بانه ينبغي على الجمارك أن تسمح بتحميل او تفريغ البضائع في أي مكان او في أي وقت بناء على طلب صاحب الشأن وفي حال تحميل مركب ببضائع في التداول الحر تحت إجراء نقل البضائع على طول الساحل كما توصي الاتفاقية بانه يتعين على الجمارك، بناء على طلب صاحب الشأن، أن تسمح بتحميل او تفريغ البضائع الخاضعة لإجراء نقلها على طول الساحل في مكان غير المكان المعتمد لذلك الغرض وان كان المركب يحمل أيضا بضائع مستوردة غير مصرح عنها او بضائع قيد أي إجراء جمركي آخر. ويجب أن تقتصر المصاريف الواجبة على التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة. وتوصي الاتفاقية في الأحوال التي يتم فيها تحويل خط سير المركب الذي ينقل البضاعة بمقتضى هذا النظام أثناء الرحلة ، فينبغي على الجمارك السماح بتفريغ تلك البضائع في مكان غير المقصود أصلا بناء على طلب صاحب الشأن ويجب أن تقتصر المصاريف الواجبة على التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة وفي حال اعتراض حادث او قوة قاهرة نقل البضائع وفقا لهذا النظام حيث تلزم الاتفاقية الجمارك أن تطلب من الربان او شخص معني آخر باتخاذ تدابير احتياطية معقولة لمنع دخول البضائع في تداول غير مسموح بها ، وإشعار الجمارك او غيرها من السلطات المختصة بطبيعة الحادث او الظرف الذي اعترض الرحلة أما اذا كان المركب الذي ينقل البضائع بموجب هذا النظام يحمل أيضا بضائع مستوردة لم يقر عنها او بضائع قيد إجراء جمركي آخر فعلى الجمارك السماح بتحميل او تفريغ البضائع

الخاضعة لإجراء النقل على طول الساحل بأسرع ما يمكن بعد وصول المركب الى مكان التحميل او التفريغ . وفي مجال المستندات المطلوبة في هذا النظام تقضي الاتفاقية بانه يتعين على الجمارك عدم مطالبة الريان او شخص معني آخر غير تقديم مستند واحد يوضح بيانات المركب وقائمة البضائع التي سيتم نقلها وفقا لنظام نقل البضائع على طول الساحل ، مع بيان الميناء او الموانئ التي ستفرغ فيها في المنطقة الجمركية ، ويكون هذا المستند بعد تظهيره من قبل الجمارك تصريحاً بنقل البضائع وفقاً لهذا النظام وينبغي على الجمارك منح تفويض عام للمركب التي تزاوّل التجارة بانتظام بين موانئ معينة بنقل البضائع وفقاً لذلك وعند منح تفويض عام لمركب معين فينبغي ألا تطلب الجمارك قبل تحميل البضائع سوى كشف بالبضائع المراد نقلها بموجب هذا النظام وتوصي الاتفاقية بعدم قيام الجمارك بالطلب من الريان او شخص معني آخر فيما يتعلق بالبضائع التي يتم تنزيلها من المركب المشمول بتصريح خاص سوى تقديم صورة من التصريح الذي يبين البضائع المراد تنزيلها بذلك الميناء وأما في حال المركب الممنوح لها تصريح عام فينبغي ألا يطلب سوى كشف بالبضائع التي جرى تنزيلها . وتقضي الاتفاقية في مجال الضمان بعدم المطالبة به إلا إذا رأت الإدارة الجمركية انه لا غنى عنه في أحوال البضائع في التداول الحر المنقولة بموجب إجراء نقل البضائع على طول الساحل والتي قد تخضع لرسم وضرائب التصدير في حال تصديرها او التي تخضع لإحكام المنع والتقييد.

نستنتج مما سبق أن اتفاقية كيوتو لها الأهمية البالغة في وضع احكام نظام العبور مثل حكم عدم جواز فرض رسوم جمركية مقابل توفير الأمن للبضائع على الرغم من كونها ليست اتفاقية عبور.

ثالثاً: نظام الترانزيت في اتفاقية تيسير التجارة الدولية

تفرض اتفاقية تيسير التجارة التزامات على جميع أعضاء منظمة التجارة العالمية، حيث تركز على حرية عبور البضائع والسفن ووسائل النقل الأخرى عبر أراضيهم والتعاون بينهم لتعزيز ذلك من خلال تسهيل وتعجيل حركة البضائع في الحدود، ورفع كفاءة الإدارة الجمركية لضمان حسن تطبيق الإجراءات الجمركية، وخفض تكاليف المعاملات، وتقليل المتطلبات المستندية. كما تلزم الاتفاقية الأعضاء بعدم تطبيق أية نظم او إجراءات تفرض قيوداً على حركة البضائع او فرض أية نفقات إدارية إضافية عن تلك التي تنص عليها المادة الخامسة من اتفاقية الجات بشأن العبور في أقاليم تلك الدول مع ضمان أن تكون تكاليف العبور محدودة^(١٧). ويمكن تلخيص اهم احكام اتفاقية تيسير التجارة للبضائع العابرة فيما يلي:

- (١) الفصل الفعلي بين حركة عبور البضائع (الترانزيت) والواردات الأخرى، عبر فصل المواقع والمرافق الخاصة بكل فئة.
- (٢) تبسيط الإجراءات والمعاملات ومتطلبات الوثائق والرقابة الجمركية بما ينسجم مع متطلبات العبور والابتعاد عن التعقيد والتشديد.
- (٣) عدم إخضاع البضائع الى عمليات المعاينة الجمركية او متطلبات فنية إضافية او فحوص المطابقة.
- (٤) تلتزم دول الأعضاء بالموافقة على طلبات العبور العابر مقدماً.
- (٥) تلتزم دول الأعضاء بإنهاء إجراءات العبور بمجرد خروج البضائع من إقليمها ووصولها الى مقصدها.
- (٦) تلتزم دول الأعضاء بالإفراج عن أية ضمانات مالية مدفوعة عن البضائع العابرة.

إن الالتزام بهذه القواعد سيساهم بلا شك في تبسيط تجارة العبور من خلال ضمان منافذ النقل وتوفير الاتفاقية آلية واضحة للرقابة على تنفيذها وفي حال وقوع انتهاك لهذه الالتزامات يتم تبليغ السلطات المحلية عن طريق لجنة تيسير التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية المشكلة لهذا الغرض.

خلاصة القول إن جميع الاتفاقيات الدولية التي نظمت المرور العابر عن طريق تنسيق إجراءات الرقابة وأساليب تطبيقها تهدف الى تقليص الحواجز أمام التجارة الدولية وتيسير حركة البضائع وتقليل الإجراءات الجمركية والمستندات ونقاط الرقابة مع كفالة الضمانات الجمركية.

المبحث الثاني

نظام الترانزيت في التشريع الوطني

ينظم البنية التشريعية لنظام الترانزيت في العراق قانون الجمارك العراقي النافذ. وخصص المشرع الفصل الثاني من الباب الثامن لأحكام البضائع العابرة (الترانزيت) وادرج قواعد عامة للبضائع العابرة والتي أجاز من خلالها نقل البضائع ذات المنشأ الأجنبي وبمختلف وسائل النقل وفق هذا النظام سواء دخلت من نقطة معينة من الحدود لتخرج من نقطة أخرى فيها او كانت مرسلة من مكتب جمركي الى مكتب جمركي آخر على أن تسري عليها الأحكام الخاصة بالبيان والمعاينة مع ضرورة عدم جواز إجراء عمليات العبور إلا في المكاتب الجمركية المرخصة وتنقل البضائع على جميع الطرق التي تعينها إدارة الجمارك على مسؤولية المتعهد والكفيل وتخضع للشروط التي تحددها الإدارة الجمركية بشأن ترخيص الطرود او الحاويات ووسائل النقل وتقديم الضمانات والوثائق الأخرى^(١٨). وقسم المشرع البضائع العابرة الى ثلاثة أقسام العبور الخاص والعبور بمستندات دولية والنقل من مكتب الى مكتب ثاني ويجري النقل وفق وضع العبور الخاص بواسطة هيئات السكك الحديدية ومؤسسات النقل بالسيارات وبالطائرات المرخص بها بقرار من المدير العام على مسؤولية هذه الهيئات والمؤسسات على أن يتضمن قرار الترخيص الضمانات والشروط الواجب تقديمها وتحدد بقرار من المدير العام الطرق والمسالك التي يمكن النقل عليها والشروط الواجب توفرها في واسطة النقل مع مراعاة الاتفاقيات المعقودة بهذا الشأن وتجدر الإشارة هنا الى انه لا تسري الأحكام المتعلقة بالبيان و المعاينة على نظام العبور الخاص بل يتم الاكتفاء ببيان موجز ومعاينة إجمالية ما لم تر الدائرة الجمركية ضرورة إجراء معاينة تفصيلية وعموما يتم تطبيق احكام الاتفاقيات التي تتضمن أحكاما للعبور ما لم ينص في تلك الاتفاقيات على خلاف ذلك^(١٩). من جانب آخر نظم القانون عبور البضائع بموجب مستندات دولية حيث أجاز النقل وفق وضع العبور بين الدول للشركات والمؤسسات المرخصة لها بذلك من المدير العام بعد تقديمها الضمانات المحددة في قرار الترخيص ويتم هذا النقل وفق مستندات ودفاتر دولية موحدة وفي سيارات تتوفر فيها مواصفات معينة تحددها الإدارة الجمركية^(٢٠). أما في حالة النقل من مكتب جمركي الى مكتب جمركي ثان فعلى أصحاب الشأن أن يبرزوا لدى أول مكتب أوراق الطريق او قوائم الشحن وغيرها من المستندات التي تحددها إدارة الجمارك وبيان موجز عن البضائع موثق بتعهد مكفول او بيان حمولة منظم في بلد المصدر او مذكرة ينظمها موظفو الجمارك في المكتب الأول ولموظفي الجمارك في مكتب الدخول إجراء المعاينة للتحقق من صحة محتويات البيان الموجز ويعين المدير العام الطرق والمسالك لهذا النوع من النقل وينشر في الجريدة الرسمية^(٢١). ويعد في حكم التهريب عدم تقديم المستندات التي تحددها إدارة الجمارك لإبراء التعهدات والكفالات المأخوذة عن بيانات الأوضاع المتعلقة للرسوم. واستنادا لأحكام قانون الجمارك النافذ تم وضع ضوابط نقل البضائع بالعبور (الترانزيت) والتي تضمنت شروطا عامة تتعلق بتحديد مسار الشاحنات وعدم جواز فتح الإرساليات الحاملة للبضائع العابرة بطريق الترانزيت بعد إتمام الإجراءات الجمركية في مكتب الدخول ولغاية مكتب الخروج وفي حال

تعرض الشاحنة او البضاعة او كليهما الى حادث او ظرف قاهر فيصار الى إخبار اقرب مركز شرطة والإدارة الجمركية مع إخضاع البضاعة الداخلة الى أراضي جمهورية العراق عن طريق المكاتب الجمركية الى المراقبة الإلكترونية وأجهزة التتبع الإلكتروني وتبادل المعلومات إلكترونياً إضافة لذلك تم وضع الشروط الواجبة توفرها في واسطة النقل بان تكون مرخصة أصولياً بموجب رخصة سير مطابقة لواقع حالها وان تكون مهيئة للتصيص والختم الجمركي واحكام إغلاق المكان الذي يتم فيه وضع البضائع وبما يؤمن عدم إمكانية إخراجها دون ترك آثار عبث او كسر واضحة كما نظمت هذه الضوابط حالات وسائط النقل التي تحمل الحاويات وبدخلها البضائع والبضائع المكشوفة وشروط الأربطة والرصاص والأختام الجمركية والإجراءات الجمركية عند مكتب الدخول والإجراءات عند مكتب الخروج ومدة عبور البضاعة وأخيراً نظمت الضوابط انتهاء إجراءات الترانزيت والرسوم والأجور الخاصة بذلك التي تستوفيها الإدارة الجمركية^(٢٢).

وفي التشريع المقارن نتعرف على التنظيم القانوني للبضائع العابرة في القانون اللبناني حيث وضع المشرع أحكاماً عامة^(٢٣) وعرف الترانزيت بأنه وضع جمركي معلق للرسوم يسمح بموجبه بنقل البضائع الأجنبية المنشأ تحت المراقبة الجمركية من مكتب جمركي او مستودع جمركي او منطقة حرة الى مكتب جمركي او مستودع جمركي او منطقة حرة داخل لبنان، او الى الخارج عن طريق مكتب جمركي في لبنان. ولا تخضع البضائع العابرة بطريق الترانزيت لقيود المنع المطبقة على استيراد البضائع او تصديرها عدا البضائع المحرومة من هذا الوضع بموجب القوانين والأنظمة المطبقة او بموجب القرارات الصادرة عن السلطات اللبنانية المختصة والبضائع الممنوع عبورها وفقاً للاتفاقيات الدولية التي يكون لبنان طرفاً فيها او منضماً لها بما فيها البضائع التي تحمل دلالات كاذبة عن المصدر او المنشأ الأجنبي او تلك التي تحمل بصورة غير مشروعة علامة مصنع او متجر او اسماً تجارياً يستفيد من الحماية الشرعية في لبنان والبضائع التي تحمل علامات او دلالات كاذبة (نفسها او على أغلفتها) من شأنها أن توهم إنها صنعت في لبنان او إن منشأها لبنان. وتقضي القواعد أيضاً عدم جواز إجراء عمليات الإدخال او الإخراج إلا عبر المكاتب المعينة خصيصاً لهذا الغرض ويجب تقديم ذات البضائع المقدمة للجمارك في مكتب الصادر مع مستند النقل العائد لها أثناء الطريق لدى طلبها من الجمارك وكذلك في مكتب المقصد وأجاز القانون إعطاء البضائع جميع الأوضاع التي كانت ممكنة عند وصولها الى مكتب المقصد فيما لو استوردت بصورة مباشرة عن طريق هذا المكتب وإذا كان مقصد البضائع مكتباً لبنانياً يجري إبراء بيانات التعهد او السندات التي تقوم مقامها بعد التحقق من سلامة الرصاص وهوية الطرود أما في حال توجهت البضائع الى مكتب اجنبي فيشترط لمنح إبراء بيانات التعهد المكفولة او السندات التي تقوم مقامها إبراز شهادة من جمارك بلد المقصد تثبت تسلم الجمارك لهذه البضائع ويحدد مدير الجمارك العام مهلة لتقديم هذه الشهادة ويحق له أن يعفي من تقديمها أو أن يستبدلها بإثباتات أخرى وتخضع مخالفات هذه القواعد لأحكام القمع المنصوص عليها في القانون الجمركي اللبناني. من جانب آخر قسم المشرع اللبناني الترانزيت على نوعين عادي ودولي^(٢٤) حيث يجري الترانزيت العادي بجميع الطرق البرية والبحرية والجوية على مسؤولية الشاحن ويخضع لأحكام البيان التفصيلي المنصوص عليه في المادة (٩٥) من قانون الجمارك على أن يتضمن البيان تعهداً مكفولاً ويمكن استبداله ببيان موجز وفقاً للحالات التي يحددها المجلس الأعلى للجمارك بعد استطلاع رأي المدير العام وتجري معاينة البضائع أصولياً وفقاً لأحكام المادة (١٣٨) من قانون الجمارك ويستوجب القانون إيداع الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى بصورة تأمين او توقيع بيانات تعهد مكفولة مشتملة على الضمانات التي تحددها الجمارك على أن يذكر فيها مكتب المقصد وتحدد مدة النقل بالنسبة للمسافات ويتوجب على متعهدي

النقل بطريق الترانزيت للبضائع الخاضعة لرسوم داخلية او غيرها التعهد بتحمل العقوبات القانونية وفقا للتشريع الخاص بهذه الرسوم إضافة للجزاء النقدية الجمركية في حال عدم إنجاز الترانزيت وتخضع طرود البضائع المرسلّة تحت وضع الترانزيت العادي للترخيص الإفرادي او الجماعي بحسب ما يتم تحديده من قبل المدير العام من شروط ترخيص الطرود والمستوعبات ووسائل النقل والالتزامات الأخرى وينتهي الترانزيت عند وصول البضاعة الى مكتب المقصد ويسلم بيان التعهد المكفول او السند الذي يقوم مقامه للجمارك الذي يقوم بدوره في منح الإبراء بعد التحقق والتأكد من سلامة الترخيص ومن هوية الطرود. وبالحديث عن النوع الثاني والمتمثل بالترانزيت الدولي حيث حصر المشرع اللبناني ذلك بشركات السكك الحديدية وشركات النقل بالسيارات المرخصة ضمن الشروط المحددة من قبل المجلس الأعلى للجمارك بعد استطلاع رأي مدير الجمارك العام على أن يتم النقل على مسؤولية هذه الشركات وأغى المشرع البضائع المرسلّة تحت وضع الترانزيت الدولي من المعاملات المتعلقة بالبيان التفصيلي والمعاينة التفصيلية وإخضاعها الى البيان والمعاينة الموجزة غير انه يمكن إخضاعها لهذه المعاملات في حالة الاشتباه بوجود غش او استحالة الترخيص. وتحدد بقرارات من المجلس الأعلى للجمارك بعد استطلاع مدير الجمارك العام الطرق والمسالك التي يمكن إجراء النقل عليها بطرق الترانزيت الدولي مع مراعاة الاتفاقيات المعقودة مع دول الجوار المعنية عند الاقتضاء. ويحدد مدير الجمارك العام نوع وأهمية التعهدات التي ينبغي أن تقدم من قبل الشركات المذكورة أنفاً وشروط ترخيص البضائع وإعداد شاحنات السكك الحديدية والسيارات والأوعية الخاصة المعدة للنقل بطريق الترانزيت الدولي ونقل البضائع من وسيلة للنقل الى وسيلة أخرى أثناء الطريق، وإنشاء مكاتب ومخازن جمركية ومستودعات من قبل تلك الشركات وجميع الأحكام الخاصة بذلك وأخيراً يتم تطبيق احكام الترانزيت الدولي في نطاق تنفيذ الاتفاقيات الدولية بما لا يتعارض مع احكام هذه الاتفاقيات.

إن من اهم الأساليب المستخدمة اليوم في تشجيع حركة التجارة الدولية هو نقل البضائع بطريق العبور (الترانزيت) خصوصاً في البلدان الواقعة على البحار او مداخل القارات او بين مجموعة من الدول المتصلة أراضيها ببعضها البعض والتي تمثل ملتقى طرق التجارة الخارجية مثل العراق ولبنان الأمر الذي سيجعل أراضيها ممراً لانتقال الصادرات والواردات مما يساهم في تحقيق النمو الاقتصادي عبر تحقيق عوائد في قطاعات النقل والمصارف والتأمين وإيجاد فرص عمل جديدة إلا إن نجاح ذلك في تقديرنا مشروطاً بإدارة نظام الترانزيت بكفاءة وفاعلية وإحكاماً للرقابة الجمركية ووضعاً آمناً مستقراً لمنع تسرب البضائع الى الأسواق المحلية دون استيفاء الرسوم والضرائب وشروط الاستيراد الأمر الذي سينعكس تأثيره سلباً على إيرادات الميزانية العامة للدولة والصناعات المحلية وإخلال بقواعد العدالة والمنافسة بين المستوردين والمستثمرين نتيجة التهريب الجمركي ومن اجل ذلك عملنا مع الإدارة الجمركية في العراق على إيجاد نظاماً للترانزيت موحداً بين الإقليم والمركز وطرح مشروع نظام التتبع الألي للحاويات (GPS) واستخدام الأقفال الإلكترونية لأبواب الحاويات وإخضاعها للكشف بالأشعة السينية (X-RAY). ونود الإشارة الى إن التشريع الجمركي يعد مخالفة احكام الترانزيت جريمة يترتب عليها اتخاذ التعقيبات القانونية وفي ذلك نشير الى قرار محكمة النقض المصرية " إن التغيير والتبديل والنقص في البضائع الخاضعة لنظام الترانزيت المودعة بالمخازن الجمركية والمثبتة في دفاتها ، يترتب عليه الزام صاحب المخزن بالرسوم الجمركية الخاصة بالبضائع الواردة بالإضافة الى الزامه بجزاء مالي ، وبالمثل اذا كانت البضاعة التي توجد في المخازن غير مقيدة في دفاتها او كان قد جرى إدخالها بدون إذن الجمرك فيفرض جزاء مالي هو أضعاف

الرسم والمصادرة". إن واقعة التهريب الجمركي حصلت بقرينة وجود التغيير او التبديل او النقص في البضائع المثبتة بدفتر المخازن الجمركية^(٢٥).

الخاتمة

ختاماً ومن خلال بحثنا في موضوع نظام البضائع العابرة الترانزيت ، فإننا توصلنا لجملة من النتائج ، والتي على أساسها تم تقديم مجموعة من التوصيات نستعرضها في الآتي:

أولاً / النتائج

- ١- يرتكز نظام الترانزيت الدولي على مبادئ قانونية وعملية راسخة ، تتمثل في ضمان سلامة البضائع ، وتوفير آليات ضامنه محددة ، واعتماد تدفق مركز للمستندات الجمركية والوثائق . غير إن هذا النظام يبقى عرضة للاختلال في حال ضعف النظام الداخلي للمؤسسات المنظمة له.
- ٢- يزدهر نشاط تجارة الترانزيت في مناطق تتوفر فيها مقومات البنية التحتية والاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي فضلا عن التخصيصات المالية . ونظراً لامتداد إجراءات الترانزيت زمنياً وجغرافياً ، فإنها تتعرض لمخاطر الإجراءات البيروقراطية ، إضافة الى احتمالية تقشي الممارسات الفاسدة .
- ٣- هناك إجراءات مشتركة ومتداخلة بين سلطات الدولة الواحدة ، وإجراءات أخرى بما في ذلك نظم عبور الحدود للشاحنات ، التأشيرات لسائقي الشاحنات ، التأمين ، والرقابة والسلطات الأمنية. كل هذه الإجراءات لا تعمل وفق نظام موحد بل تعمل وفق أنظمة مختلفة ومتداخلة مما ينتج عنه صراع الاختصاصات والمسؤوليات الذي يؤثر بشكل او باخر على تجارة الترانزيت.
- ٤- عدم وجود نظام ضمانات فعال ، يتم الوثوق به ، واعتماده من قبل الإدارة الجمركية لضمان الرسوم الجمركية والضرائب والأجور الأخرى على الرغم من دخول العراق الى اتفاقية التير والمصادق عليها من قبل البرلمان العراقي التي توجب أن تكون هناك جمعية وطنية ضامنة للرسوم الجمركية .
- ٥- عدم نضج النظم المالية في البلد او عدم الرغبة في الحلول المالية الدولية لضمان حركات الترانزيت في دولة معينة ، تشكل العقبة الأكبر أمام تجارة الترانزيت . وتزداد المشكلة عندما تكون الأسس التي اعتمدت لتقدير القيمة لا يمكن التأكد منها ومن صحتها ، فالناقل يقدم فواتير مخفضة لأجل تخفيض قيمة الضمان او الكفالة ولذلك ، فإن قيمة تأمين الإعادة لا تكون كافية لإثبات الغش.

- ٦- إن عدم استخدام الطرق الحديثة في تتبع الشاحنات مثل (GPS) وعدم استكمال الربط الشبكي في كافة المراكز الجمركية لضمان عملية التوثيق سوف تزداد فرص التلاعب بالبضائع وتزوير الوثائق الجمركية ، مما يؤدي إلى زيادة الاحتيال والخسائر المالية وزيادة في الزمن والتكاليف وضعف الثقة.

ثانياً/ التوصيات

- ١- إعادة النظر في التشريع الجمركي المنظم لتجارة الترانزيت ، والنظام الداخلي ، والشروط والتحفظات التي تمارسها الجمارك ، في ضوء الاتفاقيات والمعايير الدولية لنظام العبور لضمان سير التجارة الدولية دون عوائق.

- ٢- رصد التخصيصات المالية التي تعزز مفاهيم الثقة والاستقرار، والتوجه نحو إعادة هندسة البنية التحتية للمنافذ الحدودية، وشراء الأجهزة الحديثة في الكشف والمعاينة والوزن.
- ٣- قيام الإدارة الجمركية باعتماد نظام ضمانات فعالة عن الرسوم والضرائب الجمركية، يتم الوثوق به والذي يثبت انه مناسب للمستوردين والمصدرين ومشغلي النقل. مع العرض إن اتفاقية التير توفر نظاما مقنعا لضمان الرسوم للدول الداخلة بالاتفاقية. وبالنظر لكون العراق احد الدول الداخلة بهذه الاتفاقية مما يقتضي المضي قدما بتنفيذ بنود الاتفاقية والاتفاق المنعقد بين الكمارك العراقية والشركة العامة للنقل البري وتحديد المسؤوليات والأدوار.
- ٤- على الكمارك أن تكون قادرة على تتبع البضائع العابرة بطريق الترانزيت بفعالية ونضج اكثر، بالاعتماد على أتمتة نظم المعلومات الجمركية والتتبع ومعالجتها الكترونياً من اجل تسهيل عمليات الترانزيت. ولضمان تنفيذ ذلك يجب تنسيق الإجراءات على المستوى الدولي والإقليمي وتطوير القدرات في مجال التنفيذ ومراعاة الإجراءات الجمركية المشتركة ومراقبة مؤشرات الأداء.
- ٥- إصلاح قطاع النقل عبر تعديل القواعد القانونية المنظمة له، وتعزيز العلاقة بين القطاع العام والخاص، والعمل على تطوير قطاع النقل وتحديثه، فضلا عن تطوير الموارد البشرية العاملة عليه وإيجاد أطر عمل مناسبة وتقويتها.
- ٦- الانتقال إلى استخدام التقنيات الحديثة في التتبع يمكن أن يسهم في تحسين الأمان والكفاءة والتكامل في العمليات الجمركية الدولية، مما يعود بالنفع على جميع الأطراف المشاركة.

الهوامش:

١ جان فرانسوا ارفس، الترانزيت والحالة الخاصة للبلدان المغلقة، في لوك دولف وخوسيه ب. سوكول "دليل تحديث الجمارك، ترجمة مروان غرابية، (القاهرة: البنك الدولي توزيع الشركة الدولية للاستثمارات الثقافية، ٢٠٠٦)، ص ٤٢٦.

٢ (United Nations, New York and Geneva). pp٨٧ "Technical notes on Trade Facilitation Measures", (UNCTAD ٢٠١١) UNCTAD ٢

٣ المادة (١٨٠) من قانون الجمارك اللبناني.

٤ المادة (٨٥) من قانون الجمارك العراقي النافذ.

٥ د. عبد الباسط وفاء، النظم الجمركية، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ١٥٧ و ١٥٨.

٦ أبو بكر الصديق محمد عامر، النظم الجمركية الخاصة وأثرها في تدعيم القدرة التصديرية لجمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه، جامعة المنوفية: كلية الحقوق، قسم الاقتصاد، ٢٠٠٠، ص ٣١.

٧ د. عبد المنعم فوزي، د. عبد الكريم بركات، مالية الدولة والهيئات، الإسكندرية، بدون ناشر، ١٩٦٧، ص ٤٥٥.

٨ د. عبد الباسط وفاء، المصدر السابق، ص ١٥٩ ومحمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات الجمارك النظرية والممارسة، القاهرة، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، ٢٠٠٦، ص ٩١ وما بعدها.

٩ د. عبد الباسط وفاء، مشكلات التجارة الخارجية، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص (٣٠).

١٠ د. عاطف وليم اندراوس، النظم الجمركية الخاصة بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٦، ص ٢٤٩.

١١ من اجل ضمان الغلق المحكم والمستمر للشاحنة والبضاعة ، التأكد من عدم سحب أي شيء من البضاعة او إضافة يتم قفل الإرساليات بالرصاص الجمركي او الأختام والأقفال الجمركية المستخدمة لعمليات الترانزيت ومطابقتها مع المقاييس المحددة لضمان امن وفعالية العملية ويجري تطوير عمليات ترصيص وختم البضائع والشاحنات بشكل مستمر حيث لجأت دول العالم الى استخدام الأقفال الإلكترونية مزودة بشرائح إلكترونية تعمل اذا تم كسرها وترسل إشارات يتم التقاطها عبر الأقمار الصناعية، وترسل معلومات الى الجهة او المسؤول عن هذه الحاوية، بما فيها موقع هذه الحاوية ومكان تواجدها.

١٢ د. عاطف وأليم اندراوس، المرجع السابق، ص ٢٤٧.

(١٩٧٥) <https://ar.wikipedia.org> تاريخ الدخول ٦ / ٧ / ٢٠٢٣

١٤ United Nation Economic Commission for Europe (٢٠١٣), “TIR Handbook Customs Convention on the international transport of good under cover of TIR carnets “, TIR Convention ١٩٧٥) Tenth Revised,” (United Nation, New York and Geneva) pp ٦-١٠.

١٥ بحسب ما ورد بالاتفاقية يقصد بالمرسل المعتمد المخول له من قبل الجمارك بإرسال البضاعة مباشرة من مقره دونما حاجة لتقديمها لجمرك المغادرة، فيما يقصد بالمرسل إليه المعتمد الشخص المخول له من قبل الجمارك باستقبال البضاعة مباشرة بمقره دونما حاجة لتقديمها الى جمرك المغادرة.

١٦ اتفاقية كيوتو المنقحة، المرفق الخاص هـ / الفصل الثاني / ١.

١٧ نصت المادة الخامسة من اتفاقية الجات ١٩٩٤ على حرية عبور السلع والسفن ووسائل النقل الأخرى عبر أراضي الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية عن طريق المسالك الأكثر ملائمة للنقل بالعبور. وتعرف المادة الخامسة لاتفاقية الجات المرور العابر الدولي (تعد السلع بما فيها الأمتعة الشخصية والسفن ووسائل النقل الأخرى في حال مرور عابر ترانزيت عبر أراضي أحد الأطراف المتعاقدة، إذا كان هذا العبور مجرد جزء فقط من رحلة كاملة تبدأ وتنتهي خارج حدود الطرف المتعاقد الذي يجري المرور عبر أراضيه، وسواء نقلت الحمولة من وحدة نقل الى أخرى أم لم تنقل، او أودعت المستودعات أم لم تودع، او بدأت عملية تفريغ السفينة او تغيرت وسيلة النقل أم لا.

١٨ المواد (٨٥ - ٩٠) من قانون الجمارك العراقي النافذ رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٤.

١٩ المواد (٩١ - ٩٤) من قانون الجمارك العراقي النافذ.

٢٠ المواد (٩٥) من قانون الجمارك العراقي النافذ.

٢١ المواد (٩٦ - ٩٧) من قانون الجمارك النافذ.

٢٢ تم تكليفنا من قبل الحكومة والإدارة الجمركية بوضع ضوابط نقل البضائع بالعبور (الترانزيت) حيث تم إعداد ذلك وبعد استحصال الموافقات الأصولية تم أعمامها بموجب كتاب الهيئة العامة للجمارك العراقية المرقم ٥ / ٥٨ س / ١٧٨٧ في ١٩ / ٣ / ٢٠٢٣ والتي جاءت موافقة لمعايير الاتفاقيات الإقليمية والدولية.

٢٣ المواد (١٨٠ - ١٨٤) من قانون الجمارك اللبناني النافذ.

٢٤ المواد (١٨٥ - ١٩٤) من قانون الجمارك اللبناني النافذ.

٢٥ طعن محكمة النقض المصرية المرقم ٢٩٢ - ٣٢ ق - ص ١٧٥٠ جلسة ٢٩ / ١١ / ١٩٦٦. ذكره د. عبد الفتاح مراد ، موسوعة الجمارك والاستيراد والتصدير، بدون مطبعة ، ٢٠١١ ، ص ١٨١.