

العبور الجمركي
نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك
Customs transit
Look at Law 17-04 containing the amendment of the
Customs Code

بقلم : الأستاذ / بن عزوز إبراهيم
طالب دكتوراه في العلوم
كلية الحقوق و العلوم السياسية
جامعة وهران 2

الملخص:

العبور هو النظام الجمركي الذي توضع فيه البضائع تحت المراقبة الجمركية ، المنقولة في نفس دائرة اختصاص نفس المكتب أو من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر بزا أو جوا مع وقف الحقوق والرسوم وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي.

للاستفادة من العبور، يجب على الملتزم اكتتاب تصريح مفصل يحتوي على التزام مكفول يلتزم بموجبه، تحت طائلة العقوبات، بتقديم البضائع المصرح بها إلى المكتب المحدد وبترصيص سليم محتمل وضعه في الأجل المحددة وعبر الطريق المعين.

الكلمات المفتاحية:

العبور - النظام الجمركي - مكتب جمركي - تدابير الحظر - الملتزم - تصريح مفصل - التزام مكفول.

Summary

Transit is the customs procedure under which goods are transported under customs control from the competent division of

the same office or from a customs office to another customs office, by land or air, with suspension of duties and taxes and prohibitions of an economic nature.

In order to benefit from transit, the tenderer must take out a detailed declaration including a bonded undertaking by which he undertakes, under the penalties of law, to forward the declared goods to a specific office, under intact seals, possibly affixed, in the deadlines and according to the prescribed itinerary.

Keywords

Transit - Customs procedure - Customs office - Prohibition measures - Tenderer - a detailed declaration - a bonded undertaking.

مقدمة:

يرمي قانون رقم 04-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل و المتمم للقانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 و المتضمن قانون الجمارك ، إلى تبني المفاهيم المكرسة من طرف الاتفاقيات الجمركية الدولية التي إنضمت إليها الجزائر فهو يوفر الكثير من الضمانات للمتعاملين الاقتصاديين¹ و المستثمرين و الناقلين، إذ يسمح بمرور البضائع عبر الحدود الوطنية بأدنى حد ممكن من تدخل إدارة الجمارك ، طبقا للمعايير الدولية المستعملة من طرف المنظمة العالمية للجمارك و هي الإجراءات التي ستصبح دون أدنى شك أبسط. بهذا القانون الجديد سيرصد المستثمر تغير الإجراءات المتبعة في العبور الجمركي ، و هي نفسها التي جاءت بها الاتفاقية الدولية لكيبوتو² حول تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية ، بإعتبارها النص المرجعي الدولي

الرئيسي المعني بإصلاح الجمارك ، و التي وافقت عليها المنظمة العالمية للجمارك في عام 1999 وبدأ نفاذها في فبراير 2006 .

أهمية البحث و أهدافه:

أهمية البحث :

تكمل أهمية البحث في شرح المزايا العديدة التي يقدمها هذا نظام العبور الجمركي إلى الطرفين الرئيسيين المرتبطين بحركة التجارة الدولية وهما الإدارات الجمركية المعنية والمشتغلين بالنقل، هذا إضافة إلى توضيح تحديث¹ إدارة الجمارك، بما يشمل توضيح ما لهذه التسهيلات من آثار مباشرة على نمو التجارة الدولية ذاتها . و في حين تضع الحكومة الأساس للتحديث ، ستضطلع إدارة الجمارك بالتنفيذ و التشغيل الفعال للتعديلات الواردة في قانون الجمارك الجديد . و لذا سيحتاج المتعاملين الإقتصاديين و الناقلين و شبكات النقل الدولي، و متعهدي النقل الإلمام بالإجراءات الجمركية الجديدة ، و تنمية علاقة طيبة مع المجتمع التجاري.

هدف البحث:

الهدف الرئيسي لهذا البحث هو توضيح التسهيلات التي جاءت بها الإجراءات الجمركية في النص القانوني الجديد ، ، إذ تم رفع العديد من العقبات التي كانت موجودة في النسخة السابقة من القانون² بعد الأخذ بالاعتبار اتفاقية كيوتو وكافة الاتفاقيات التي وقعت عليها الجزائر في قطاع الجمارك³. إذ يهدف نظام العبور الجمركي بصفة عامة إلى تسهيل - بأقصى درجة ممكنة - حركة نقل البضائع في التجارة الدولية مع

التكفل بتوفير متطلبات الأمن الجمركي و الضمانات لصالح بلدان العبور الجمركي.

كما جاء هذا القانون الجديد لتعزيز الرقابة الجمركية عن طريق حق الإطلاع¹، إذ يمكن لأعوان الجمارك الوصول في مختلف الإدارات الجزائرية إلى كل الوثائق التي تهم نشاطهم دون أي اعتراض من أجل ضمان نجاعة أكثر في مجال الرقابة البعدية و بالمقابل تلتزم إدارة الجمارك بالمثل في مجال تبادل المعلومات مع باقي المصالح و الأجهزة الحكومية. و تعد إعادة هيكلة آليات الرقابة من أهم الأهداف التي يرمي إليها هذا القانون وذلك عبر وضع أساليب جديدة تركز على تحليل المخاطر وتحسين عمليات الفحص.

إشكالية البحث

جاء قانون الجمارك الجديد لتبسيط و توحيد الاجراءات الجمركية وفقا للمعايير الدولية من أجل مرافقة أحسن و أنجع للمستثمرين والمؤسسات الجزائرية و المتعاملين الإقتصاديين .

و بناءا على ما سبق تتمحور مشكلة البحث في السؤال الرئيسي التالي:

هل ستسمح الأحكام الجديدة لقانون 17-04 المعدل و المتمم لقانون الجمارك بتبسيط الإجراءات الجمركية و توحيدها مع تلك المعمول بها عالميا في نظام العبور الجمركي؟.

العبور الجمركي

يعد نظام العبور الجمركي (الترانزيت) أداة رئيسية لتيسير التجارة إذ تهدف إلى السماح بنقل البضائع بأدنى قدر من المراقبة داخل الإقليم

الجمركي و من خلال الأراضي الجمركية لإقليم بعينه . و يسمح النظام بتعليق الحقوق و الرسوم الجمركية على البضائع التي منشؤها أو مقصدها بلدان خارج الإقليم أثناء نقل البضائع . و تعلق الحقوق و الرسوم حتى ترحل البضائع عن الإقليم المعني أو تدخل نظاما جمركيا آخر.

و هذا ما نصت عليه المادة 125 من قانون الجمارك المعدلة بالمادة 8 من القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 غشت 1998 و معدلة و متممة بالمادة 61 من القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 ، بقولها (العبور هو النظام الجمركي الذي توضع فيه البضائع تحت المراقبة الجمركية، المنقولة في نفس دائرة اختصاص نفس المكتب أو من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر برا أو جوا مع وقف الحقوق والرسوم وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي).

و لكل حركة عبور جمركي ، يكون شخص محدد ، كثيرا ما يشار إليه باسم " الملتزم¹ " ، مسؤولا عن تقديم تصريح مفصل لعبور جمركي (ترانزيت) إلى الجمارك، و الإعداد لضمان يغطي الحقوق و الرسوم المعرضة للخطر .

و هذا ما نصت عليه المادة 127 من قانون الجمارك المعدلة بالمادة 8 من القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 غشت 1998 و معدلة و متممة بالمادة 61 من القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 ، بقولها (للاستفادة من العبور، يجب على الملتزم اكتتاب تصريح مفصل يحتوي على التزام مكفول يلتزم بموجبه، تحت طائلة العقوبات، بتقديم البضائع المصرح بها إلى المكتب المحدد و بترخيص سليم محتمل وضعه في الأجال المحددة و عبر الطريق المعين).

و يتيح نظام العبور الجمركي نقل البضائع على الطرق دولياً من مكتب جمركي في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول بدون أي إجراءات جمركية حدودية لمراجعة البضائع المنقولة . و بالطبع فإن الأمر يتطلب بعض الإجراءات التحفظية مثل استخدام ترخيص سليم و مؤمن مع تحديد مواصفات صندوق (أو غرفة) تحميل البضائع أو الحاوية الناقلة بما يمنع تهريب البضائع و ذلك في إطار ضمانات مالية لتغطية أي مستحقات ضرائبية قد تنتج عن مخالفات جمركية خلال رحلة البضائع عبر أراضي الدول من جراء أعمال التهريب أو ما شابهه، كما نصت عليه المادة 127 من قانون الجمارك .

وفي حين تغطي ترتيبات الترانزيت الجمركية نظرياً بضائع منقولة بكل وسائل النقل، فالواقع أن النظم القائمة على الطرق البرية هي التي تطورت بنجاح على مر السنين . فمثلاً تهتم (الاتفاقية الجمركية المعنية بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفا تر النقل البري الدولي) اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975 بحركات الترانزيت المتعددة الوسائط¹ ، لكن نظام النقل البري الدولي حالياً يغطي فقط البضائع المنقولة بالطرق البرية².

و تنص المادة الخامسة من اتفاق الغات لعام 1994³ حرية العبور الجمركي "الترانزيت" على حرية العبور الجمركي للبضائع و السفن و وسائل النقل الأخرى عبر إقليم الدول الأعضاء، من خلال المسارات الأنسب للترانزيت الدولي، دون تمييز يقوم على علم السفينة أو المنشأ أو الرحيل أو الدخول أو الخروج أو المقصد أو ملكية البضائع أو السفن أو

وسائل النقل الأخرى المشاركة . و في حين أن هذا المفهوم بسيط ، فإن بعض القضايا الأوسع و المترابطة كثيرا ما تعمل ضد التنفيذ الكامل لروح هذه المادة . وتشمل هذه القضايا توحيد و تبسيط الإجراءات الجمركية و المستندات و البيانات، و اعتماد تقنيات إدارة المخاطر و الاستفادة القصوى من تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات، و هي قضايا تماثل تلك التي ورد وصفها في الملاحظات التقنية المتعلقة بالمادة الثامنة¹ .

الفوائد و التكاليف لنظام العبور الجمركي:

- إختناقات أقل على الحدود.
- تحسين أمن الإيرادات.
- استخدام معزز لتقييم المخاطر، مما يؤدي إلى إجراءات مراقبة أكثر كفاءة .
- تقليل معدل الفحص المادي .
- فضلا عن توزيع الموظفين بفعالية أكبر.
- تقليل أوقات العبور الجمركي.
- مستندات وإجراءات مبسطة.
- معدل أقل للفحص المادي.
- تحسين القدرة على التنبؤ.
- إزدياد القدرة التنافسية الدولية.
- تحسين الشفافية.

إن تنفيذ و إتمام نظام العبور الجمركي يكلفان عشرات الملايين من الدولارات الأمريكية ، و قد يستغرق الأمر سنوات كثيرة

رهنًا بمستويات التزام الحكومات و المنظمات الإقليمية و مجتمع نشاط الأعمال . و يحدد الوقت و التكاليف بحسب نقطة بدء كل بلد ، و القدرة على التنفيذ، و البنية الأساسية و الموارد المالية . و لذا لا يمكن هنا تطبيق نهج موحد يصلح للجميع ، لكن على كل بلد أن ينظر في نموذجه المفصل تحديداً له استناداً إلى المعايير الدولية.

إن تكاليف التنفيذ سرعان ما يتم استردادها ، إذ إن وجود نظام ترانزيت كفؤ سيعزز من فعالية المراقبات الجمركية و يقلل كثيراً من تكاليف النقل في الترانزيت.

نظم الترانزيت القائمة :

إن صعوبات تطوير نظم دولية للترانزيت من الضخامة إلى حد أن الطرق الوحيدة الممكنة عملياً هي إما النهج الإقليمي القائم على منطقة جغرافية مترابطة أو النهج القائم على الممرات ، مما يعكس متطلبات التجارة و النقل للمجتمع التجاري المعني . و طورت نظم شتى على نطاق العالم تسمح بعمليات ترانزيت إقليمية أو قائمة على الممرات و تشمل ما يلي :

نظام النقل البري الدولي:

تدير لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا نظام النقل البري الدولي المنشأ بموجب اتفاقية النقل البري الدولي . و يضم النظام 65 طرفاً متعاقداً تغطي كل أوروبا ، و أمريكا الشمالية و الشرق الأوسط و وسط آسيا و دول عديدة في أمريكا الجنوبية بما فيها شيلي و أوروغواي . و أعربت بلدان أخرى في أفريقيا و آسيا و أمريكا الجنوبية مؤخراً عن اهتمامها بالانضمام إلى الاتفاقية . و لذا فإن النقل البري الدولي هو في الواقع نظام دولي أكثر منه إقليمي.

و تشمل العناصر الأساسية لنظام ناجح للترانزيت مثل نظام

النقل البري الدولي ما يلي :

- استعمال مركبات و حاويات آمنة.
- ضمان دولي يسري في جميع بلدان الترانزيت.
- مستند تصريح جمركي وحيد يسري في جميع بلدان الترانزيت.
- إجراءات جمركية مبسطة تشمل التطبيق الواسع لإدارة المخاطر.
- الاعتراف المتبادل بإجراءات المراقبة الجمركية بين البلدان المشاركة.
- ضوابط للنفذ إلى النظام .

نظام العبور الجمركي مشترك/جماعي في أوروبا:

في أوروبا تم تطوير نظام عبور جمركي مشترك جماعي يغطي العبور الجمركي داخل الاتحاد الأوروبي (ترانزيت الجماعة) و بين الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و بلدان الاتحاد الأوروبي (اتفاقية الترانزيت المشترك). و تحدد اتفاقية الجماعة الأوروبية و الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة بشأن تبسيط الإجراءات في التجارة في البضائع متطلبات استعمال المستند الإداري الوحيد، و هو مستند موحد يقوم على دليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية و يغطي جميع النظم الجمركية¹.

نظم ترانزيت أخرى نفذها الاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي نظام ترانزيت لأعضائه ؛ كما يجري تطوير نظم ترانزيت من جانب أعضاء الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي ، و السوق المشتركة لشرق أفريقيا و الجنوب الأفريقي (كوميسا) و جماعة شرق أفريقيا . و في أفريقيا جنوبي الصحراء ، يجري إتباع عدد من المبادرات المعتمدة على الممرات ، على الممر الشمالي، و ممر مابوتو ، و ممر خليج

ولفيس ، و ممر دار، و الممر عبر كلاهاري ، و ممر الشمال - الجنوب

و طور أعضاء الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا نظام ترانزيت لاتفاقية النقل البري بين الدول في غرب أفريقيا ، و وقع على اتفاقات ترانزيت في أمريكا اللاتينية أعضاء السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي ، وفي آسيا أعضاء رابطة أمم جنوب شرقي آسيا بموجب الاتفاق الإطاري بشأن تيسير البضائع في الترانزيت .

شروط وآثار نظام العبور الجمركي:

الإطار القانوني

إن وجود إطار قانوني مشترك شرط لازم لتنفيذ نظام عبور جمركي فعال . و من الأمثلة الناجحة على ذلك اتفاقية النقل البري الدولي 1975 و اتفاقية الترانزيت المشترك 1987 و القانون الجمركي للجماعة الأوروبية. و يتيح الإطار القانوني للأعضاء المشاركين و المجتمع التجاري التوحد الأساسي في تطبيق القواعد والإجراءات، وفي توفير الضمانات المالية للحقوق و الرسوم المعرضة للخطر، و الموافقة على وسائل النقل .

و ينبغي للإطار القانوني أن يتجاوز القضايا الأساسية لتوحيد المراقبة الجمركية و المستندات و الإجراءات و البيانات ليتناول القضايا التالية :

- إدخال تقنيات إدارة المخاطر، بما فيها برامج المتعاملين الإقتصاديين المعتمدين¹، لتحقيق أقصى تيسير تجاري ممكن دون تعريض حماية الإيرادات للخطر.

- تبسيط الإجراءات والمستندات ، و تيسير تجارة الترانزيت إلى أقصى حد.

- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى أقصى حد.
- التنسيق مع الوكالات الأخرى المعنية بحركة المرور عبر الحدود ، كتلك المسؤولة عن الأمن أو الصحة النباتية والحيوانية¹.
- تنمية شراكات بين الوكالات الحكومية و النشاط التجاري.
- منح معاملة غير تمييزية للتجار و وسائط النقل.
- الإخطار بالحقوق الرسوم و الأعباء الأخرى لحركة الترانزيت وخفضها إلى أدنى حد معقول.
- التعاون و تقاسم المعلومات بين مختلف الدوائر الجمركية المعنية و الوكالات ذات الصلة.

إدارة المخاطر و الإجراءات المبسطة:

مع نمو التجارة الدولية خلال العقود السابقة ، أصبح من المستحيل على الدوائر الجمركية تطبيق المراقبات المادية و المستندية التقليدية على مستوى المعاملة على حركة البضائع . و أدى ذلك إلى زيادة استخدام تقنيات إدارة المخاطر، بما يسمح بالإفراج عن الغالبية العظمى من البضائع بأدنى حد من التدخل ، مع توجيه موارد القوة البشرية النادرة إلى مراقبة بضائع يرتأى أنها تحمل خطرا أعلى في التهرب الضريبي أو خرق المحظورات و القيود .

و في نظم العبور الجمركي مثل اتفاقية النقل البري الدولي ، يزداد الخطر انخفاضا بتحديد شروط دنيا للناقلين الراغبين في استخدام النظام ، مثل الخبرة المثبتة في نشاط النقل الدولي ، و سلامة الموقف المالي و عدم وجود مخالفات جمركية أو ضريبية خطيرة .

و على نقيض ذلك ، فإن نظم ترانزيت الجماعة و الترانزيت المشترك تتاح لجميع التجار ، مع منح امتيازات خاصة كثيرا ما يشار إليها باسم " الإجراءات المبسطة " ¹ ، ممن يلبون شروط الجدارة و غياب المخالفات . و يمكن لهؤلاء المتعاملين، المشار إليهم باسم " المرسلين المعتمدين "و" المرسل إليهم المعتمدين " أن يقدموا تصريحات إلكترونية إلى الجمارك ، و يسمح لهم بشحن و تفرغ البضائع للترانزيت من مقارهم ، رهنا بموافقة المكتب الجمركي للمغادرة . و بالمثل ، و في نهاية حركة الترانزيت ، يمكن تسليم البضائع إلى مقار المرسل إليه الذي يقدم تصريحا إلكترونيا إلى مكتب الوصول الجمركي عند وصول البضائع ² .

و يخضع هؤلاء المتعاملين الإقتصاديين المعتمدون لنظم تراجعها الجمارك لضمان أن توفر نظمهم للمراقبة الداخلية مستوى كافيا من المراقبة وخاصة ما يتعلق بالضمان، و إمكانية قيام الجمارك بمراجعة ذلك بشكل مرض.

و يبسر هذا النهج عملية الترانزيت إلى أقصى حد . فالمزايا التجارية ، التي تشمل في وقت محدد تنازلا عن الضمانات بنسبة مائة في المائة ، توفر حافزا قويا للتاجر كي يحترم الشروط التي تم بموجبها تقديم الامتيازات . و الفلسفة هي الاستفادة قدر الإمكان من آليات المراقبة الداخلية للمتعامل و عدم ازدواجها إلا إذا لزم الأمر.

و ترتبط إدارة المخاطر و تقييم المخاطر المنصوص عليه في المادة 46 من قانون الجمارك 04-17 المعدل و المتمم لأحكام

المادة 92 و92 مكرر 1 من القانون رقم 79 - 07، ارتباطا وثيقا بالاستخدام الواسع لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، و تشجع على نهج شراكة بين الحكومة والنشاط التجاري . إن ربط جميع الوكالات الحدودية الحكومية من خلال مرفق " شبك وحيد " إلكتروني و هو مجمّع واحد يلبي جميع الخدمات لتقديم وتجهيز كافة المستندات التجارية الإلكترونية - من شأنه أن يزيد من تطوير هذا النهج . و هذا يمكن أن يشمل أيضا السداد الإلكتروني لرسوم و أعباء الترانزيت.

ومع ذلك ، و عند تصميم هذه النظم الميسرة للمتعاملين المعتمدين ، ينبغي ضمان أن تتمكن المؤسسات الصغيرة و المتوسطة الحجم أيضا من الاستفادة من هذه الترتيبات . فالشركات الأكبر ذات الموارد المالية والوظيفية الأكبر تكون في وضع أفضل للاستفادة من هذه المخططات ، و لا ينبغي استبعاد الشركات الأصغر حجما منها بسبب التكلفة أو التعقيد.

تبسيط و توحيد و أتمتة إجراءات ومستندات الترانزيت:

إن الأتمتة¹ ليست غاية في حد ذاتها . إنها مكون أساسي لأهداف تيسير التجارة في الترانزيت الجمركي . فالنظم اليدوية التي تعتمد على نقل المستندات الورقية لأداء الضمان تميل إلى الإغراق في كميات ضخمة من الورق . إن مخالصات السداد البطيئة تؤدي بالتجار إلى تقديم ضمانات أكبر مما يلزم، بتكلفة إضافية، من أجل الحفاظ على حركة الشاحنات . فالنظم اليدوية القائمة على الورق لا تتسم بالكفاءة و تكون أكثر عرضة للتعديات الملقفة . و قبل الأتمتة ، ينبغي تبسيط و تنسيق إجراءات الترانزيت و فقا لاتفاقية كيوتو المنقحة للمنظمة الجمركية العالمية الاتفاقية الدولية المتعلقة بتبسيط و تنسيق الإجراءات الجمركية

1999 . و تتمثل الخطوة التالية في تبسيط و توحيد المستندات الجمركية والمستندات التجارية الورقية عن طريق تقليل عددها فضلا عن تنسيق أشكالها و بياناتها وفقا لدليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية .

و يجب اعتماد دليل الأمم المتحدة لعناصر البيانات التجارية و قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في الإدارة والتجارة و النقل لتنسيق الرسائل الإلكترونية وفقاً للمعايير الدولية . و هذه المطابقة لن تؤدي فقط إلى تنسيق البيانات وفقاً للمعايير الدولية ، بل تيسر أيضاً من عملية التحول إلى المستندات التجارية الإلكترونية ، مثل وثائق الأمم المتحدة الإلكترونية.

و ينبغي أن تسمح الأتمتة للمتعاملين بتقديم تصريحات إلكترونية للجمارك عن طريق "مدخلات التجار المباشرة"، و السماح بالإخطار المسبق للبضائع في الترانزيت إلى مكاتب الخروج و الترانزيت و الوصول، و إدارة مراقبة مبالغ الضمان و المخالصات و تيسير إصدار معلومات الإدارة.

الشراكات بين الوكالات الحكومية و بين الحكومة و

دوائر الأعمال

إن قيام شراكة فعالة بين الوكالات الحكومية أمر حيوي إن كان المطلوب تحقيق أهداف تيسير التجارة لنظم الترانزيت . و في حالات كثيرة يمكن أن يعهد إلى الجمارك بوظائف لوكالات غير جمركية على أساس كل وكالة على حدة .

كما تؤدي الشراكات الفعالة بين الحكومة و دوائر الأعمال دوراً أساسياً في تيسير تجارة الترانزيت.

و الجمارك ، باعتبارها الدائرة التي تتحمل المسؤولية المباشرة، تحتاج إلى المبادرة ببناء علاقات تعاونية مع جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك داخل الحكومة ، و تحديداً وزارات التجارة و

النقل، و المالية ، والفلاحة و الوكالات البيطرية و الصحة النباتية وكذلك مع مجتمع دوائر الأعمال المستوردون ، المصدرون، تجار الترانزيت ، وكلاء الشحن، الناقلون، متعهدو المحطات، المصارف ووكلاء التأمين. و من أجل مساعدة المجتمع التجاري بطريقة عملية، ينبغي أن تعد الجمارك مثلاً لنشر جميع اللوائح الرسمية والإرشادات المتصلة بالترانزيت وإتاحتها مجاناً، ويفضل أن يتم ذلك على الإنترنت . وينبغي أن تشمل هذه المعلومات عناوين وساعات عمل مكاتب الترانزيت في الجمارك، و طرق الترانزيت المعتمدة، وأي متطلبات ورسوم وطنية ينبغي أن تكون على كل معقولة وتتصل بتكلفة خدمات مقدمة.

عدم التمييز بين وسائل النقل :

تعتبر المادة الخامسة من اتفاق الغات وسائل نقل بضائع الترانزيت ذاتها بمثابة "حركة مرور عابر " . و بموجب الترتيبات العملية الإقليمية للمرور العابر في الجمارك، ينبغي أن يسمح لوسائل النقل التي تنقل بضائع الترانزيت بالوصول إلى الأراضي الجمركية للدول الأعضاء المشاركة ، وأن يسمح لها بالعودة فارغة دون الحاجة إلى مستندات إضافية . وتطلب بعض بلدان الترانزيت، على خطأ، حصول المركبات العائدة الفارغة على " دفتر مرور " يغطي الإذن المؤقت للمركبة أثناء رحلة عودتها .

و لتلبية أهداف التيسير في الترانزيت الجمركي، يجب على جميع بلدان الترانزيت والمقصد الأخير أن تقبل وسائل النقل التي يجري بها نقل البضائع في الترانزيت . فلا معنى مثلاً لتفريغ بضائع الترانزيت عند الحدود الوطنية بذريعة أن الشاحنة لا تلبى المواصفات التقنية الوطنية أو سياسة النقل الوطنية . و هذا له أثر الحاجز غير التعريفي و ينبغي تجنبه بوضع قواعد واضحة وشفافة تعنى بمواصفات وسائل النقل . إن اتفاقية النقل البري الدولي مثلاً تنص على مواصفات عناصر الشحن

على الشاحنة و مواصفات الحاويات . و لمواكبة هذه المواصفات التقنية، يتعين وضع سلسلة من الاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف تضمن حرية حركة الشاحنات و وسائل النقل الأخرى بين البلدان المشاركة في اتفاق ترانزيت إقليمي.

التعاون و تشاطر المعلومات بين مختلف الدوائر الجمركية المعنية والوكالات ذات الصلة هناك مبدأ رئيسي في نظام النقل البري الدولي هو الاعتراف المتبادل بالمراقبات الجمركية. فالمراقبات التي تتم عند الرحيل، كمراجعة المستندات، واحتمال الفحص المادي للبضائع، وختم أقسام الشحن، إلخ ، تقبلها السلطات الجمركية في بلدان الترانزيت والمقصد . و هذا يسمح بالإفراج عن الغالبية العظمى من الشحنات في مكاتب الخروج و الدخول التالية بأقل قدر من مراجعة المستندات والأختام والتحقق من عناصر الشحن.

و ينبغي أن تتعاون الجمارك أيضا مع الخدمات المجاورة المعنية بالقضايا الإدارية، مثل ساعات عمل مكاتب الحدود.

خاتمة البحث:

لكي يؤدي نظام الترانزيت عمله بفعالية ، يشكل الاعتراف المتبادل بالمراقبات أمراً جوهرياً . و ينبغي مد نطاق هذا المبدأ ليشمل تشاطر المعلومات المتصلة بالمسائل التشغيلية والإدارية ، و بالمتعاملين عند الطلب، وخاصة حين يتم الكشف عن حدوث تهريب أو الاشتباه في حدوثه.

يستحيل إحراز أي تقدم عملي نحو تحقيق الأهداف المذكورة أعلاه دون التزام بتشاطر المعلومات وتنسيق جهود التطبيق و اتساق الإجراءات . و الحل هو إيجاد المصلحة المتبادلة التي يمكن أن تكون عاملاً حفازاً لنقل العملية من الحوار إلى العمل.

و في حين أن هذا الحل سيتباين رهنا بالظروف المحلية في مناطق كثيرة، فإن المشاكل الأمنية المتزايدة هي التي تحرك حاليا التغييرات التكنولوجية و الاستثمارية و التشريعية اللازمة لإصلاح طريقة تناول حركة البضائع عبر الحدود.

ومع ذلك، و في حين أن الإصلاح لصالح زيادة الأمن يوفر فرصة لتحسين كفاءة إجراءات مراقبة الأنشطة الأخرى غير القانونية و الغش الاقتصادي عبر الحدود، فإنه يشكل أيضا آلية محتملة لخلق تدفقات التجارة مما يضيف إلى تكاليف النشاط التجاري و يقلل من الثروة.

إن الهدف في جميع الحالات هو العثور على توازن متناسب بين إجراءات المراقبة و حرية تدفق البضائع . فالتعاون في تبادل المعلومات على أساس كل شحنة تجارية على حدة و الأخذ بنهج منسق لإجراءات المراقبة على الحدود المتاخمة يشكلان عاملا حيويا في إدارة المخاطر بفعالية دون تأخير مفرط أو تكاليف لليد العاملة.

و حتى بدون البعد الأمني ، تكون المبادرات التي تقودها الحكومة لتقليل مستويات البيروقراطية و ازدواجية إجراءات المراقبة و تكرار تقديم البيانات في أشكال مختلفة قد حققت نتائج ملموسة في تحسين الكفاءة و تنشيط التجارة الدولية¹.

إن المبادئ التوجيهية العامة للعلاقات بين السلطات الجمركية و المجتمع التجاري منصوص عليها في اتفاقية كيوتو المنقحة للمنظمة الجمركية العالمية و المتعلقة بتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية 1999.

الهوامش:

- 1 - يعود أصل مفهوم المتعاملين الاقتصاديين المعتمدين في إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية إلى اتفاقية كيوتو المعدلة التي تتضمن معايير بشأن "الأشخاص المعتمدين" والبرامج الوطنية.
- 2 - بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الأنظمة الجمركية (كيوتو بتاريخ 18 مايو سنة 1973) المحرر ببروكسيل يوم 26 يونيو سنة 1999 و المصادق عليه بتحفظ بالمرسوم الرئاسي رقم 447-2000 المؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000 .
- توفر اتفاقية كيوتو المنقحة للمنظمة الجمركية العالمية بشأن تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (1999)، و تحديداً المرفق هاء -1 المعني العبور الجمركي، المعايير الدولية والممارسات الموصى بها لتنفيذ نظم الترانزيت
انظر www.wcoomd.org .
- 3 - Michel Rainelli : L'organisation du commerce. Casbah éditions. Alger. 1999, P : 26.
- 4 - القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 المتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم.
- 5 - الاتفاقية المتعلقة بالتدابير الواجب اتخاذها لحظر ومنع الاستيراد والتصدير والنقل غير الشرعي للممتلكات الثقافية المبرمة بباريس في 17 نوفمبر سنة 1970 و المصادق عليها بالأمر رقم 37-73 المؤرخ في 25 جمادى الثانية عام 1393 الموافق 25 يوليو سنة 1973.
- الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26 يونيو سنة 1990 والمصادق عليها بالمرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 14 رمضان عام 1418 الموافق 12 يناير سنة 1998 .
- 6 - لمزيد من المعلومات عن حق و واجب الاضطلاع أنظر المادة 14 و المادة 15 مكرر من قانون الجمارك 04-17.
- 7- **le soumissionnaire**
- 8 تقضي اتفاقية النقل البري الدولي بأن البضائع المنقولة بموجب إجراءات الاتفاقية على مركبات برية معتمدة ومغلقة بإحكام أو على خليط من المركبات أو الحاويات ، لا تخضع للفحص الجمركي ما لم يشتبه في وجود مخالفات . وتقل الاتفاقية من المتطلبات العادية لإجراءات الترانزيت الوطنية ، مع تلافي الحاجة إلى التفتيش المادي أثناء العبور الجمركي، بخلاف مراجعة الأختام والحالة الخارجية

لعتبر الشحن أو للحاوية . كما تستغني عن الحاجة إلى تنفيذ ضمانات وطنية ونظم وطنية للتوثيق.

أنظر www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html
¹⁰ تعد اتفاقية التير (TIR) من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر (TRANSIT) على شبكات الطرق، كما تقوم هذه الاتفاقية (TIR) على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975.

دفتر النقل البري الدولي هو مستند وحيد للمرور العابر يُستخدم داخل نظام النقل البري الدولي، ويصدر عن الاتحاد الدولي للنقل البري إلى الرابطات الوطنية للنقل بالشاحنات، ويُقل من خطر تقديم معلومات غير دقيقة أو غير كاملة إلى السلطات الجمركية .

أنظر www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html
¹¹ Jouanneau. D, Le GATT. 2 édition, PUF « Que Sais-je ? . Paris, 1987. P 15.

¹² يحتوي دليل الأمم المتحدة لعناصر البيانات التجارية 7372 على عناصر بيانات موحدة يمكن استخدامها بأي وسيلة من وسائل تبادل البيانات على المستندات الورقية وكذلك مع أي وسائل أخرى لنقل البيانات.

قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في الإدارة والتجارة و النقل تشكل قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجال الإدارة والتجارة والنقل مجموعة معايير وأدلة ومبادئ توجيهية متفق عليها دولياً للتبادل الإلكتروني للبيانات المنظمة، وخاصة تلك المتصلة بالتجارة في السلع والخدمات بين نظم معلومات مستقلة و محوسبة .

انظر www.unece.org/cefac .
¹³ إن دليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية هو معيار دولي للمستندات الجمركية والتجارية يدمج مجموعة من المعايير والرموز الدولية لتصميم سلسلة منسقة من الاستمارات باستخدام مستند رئيسي . ويمكن استخدامه أيضاً في تصميمات على الشاشة لعرض المستندات الإلكترونية بشكل مرئي.

انظر www.unece.org .
¹⁴ توفر الاتفاقية الدولية لتنسيق إجراءات مراقبة البضائع على الحدود للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (المعروفة أيضاً باتفاقية التنسيق) المعايير الدولية لتيسير حركة البضائع عبر الحدود الوطنية . وتتناول مرفقات الاتفاقية الأنواع التالية من إجراءات المراقبة والتفتيش: الجمارك، الطب البيطري، الصحة النباتية، المعايير التقنية والنوعية www.unece.org/trans .

¹⁵ DECLORQTION SI;PLIFIEE DE TRQNSITE (DSTR) .

¹⁶ يحتوي دليل الأمم المتحدة لعناصر البيانات التجارية 7372 على عناصر بيانات موحدة يمكن استخدامها بأي وسيلة من وسائل تبادل البيانات على المستندات الورقية و كذلك مع أي و وسائل أخرى لنقل البيانات .انظر .

www.unece.org/cefac

قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في الإدارة والتجارة و النقل تشكل قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجال الإدارة والتجارة والنقل مجموعة معايير وأدلة ومبادئ توجيهية متفق عليها دولياً للتبادل الإلكتروني للبيانات المنظمة، وخاصة تلك المتصلة بالتجارة في السلع والخدمات بين نظم معلومات مستقلة و محوسبة .

انظر . www.unece.org/cefac/cefact/html/welcome/untdid/trade/org.unece

¹⁷ الأتمتة أو المكننة أو التشغيل الآلي بالإنجليزية (Automation) : هو مصطلح مستحدث يطلق على كل شيء يعمل ذاتيا بدون تدخل بشري فيمكن تسمية الصناعة الآلية بالأتمتة الصناعية مثلا. وهي تعني حتى في أتمتة الأعمال الإدارية، و أتمتة البيث التلفزيوني .وهي عملية تهدف إلى جعل المعامل أكثر اعتمادا على الآلات بدلا من الإنسان .يعتبر التشغيل الآلي نوع من أنواع الروبوت لكنها ما زالت بحاجة إلى الإنسان لتكملة عملها. تهدف الأتمتة إلى زيادة الإنتاج حيث تستطيع الآلة العمل بسرعة ودقة أكبر من الإنسان ووقت أقل بمئات المرات. ففي السابق برغم وجود الآلات لكنها كانت تحتاج إلى وقت طويل للإنتاج ، وكذلك الإنتاج لم يكن بالدقة المطلوبة على يد الإنسان. كذلك يمكن للإنسان العامل أن يمرض ويغيب عن العمل و لكن الآلة تعمل ولا تمرض ، ولا تأخذ إجازات.

¹⁸ Idir KSOURI , les control du commerce extérieur et des changes , 2^e édition revue, Edition Grand Algérie Livres (G.A.L) . 2008.P 29.