

الدور الاستراتيجي للهيئة العامة للكمارك العراقية في تبسيط وتسهيل إجراءات النقل بالعبور (الترانزيت)

The Strategic role of the General Authority of Iraqi Customs in simplification and facilitation the procedures Transit transportation

علي نعمة بيّتي
الهيئة العامة للكمارك، وزارة المالية، بغداد، العراق
Ali N. Beaty
General Authority for Customs, Ministry of Finance, Baghdad,
Iraq
albeaty71@gmail.com

معلومات البحث:

- تاريخ الاستلام: 2023-01-15
- تاريخ ارسال : 2023-02-27
التعديلات
- تاريخ قبول: 2023-03-08
النشر

المستخلص:

تلعب الإجراءات الكمركية المقررة بموجب قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل والقرارات والتعليمات الصادرة بموجبه، والرسوم الكمركية المفروضة بموجب قانون التعريف الكمركية دوراً مهماً في السياسة المالية للبلاد لما تحققه من العديد من الأهداف على المستوى الاجتماعي والاقتصادي والسياسي فضلاً عن دورها الرئيس برفد الموازنة العامة للدولة بالايادات الكمركية وتحمل جمهورية العراق موقعاً جغرافياً متميزاً له تأثيرات كبيرة على المنطقة بشكل خاص وعلى منطقة الشرق الأوسط بشكل عام، على كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وهذا ما يوجب على العراق تنفيذ وتطوير البنى التحتية لمشاريع النقل بكافة أنواعه، وربط موانئ شمال الخليج العربي باوربا عبر العراق وسوريا وتركيا ولبنان، وجعل العراق بلد مرور للبضائع العابرة (الترانزيت) مهم على المستوى الدولي، وتكثيف الإجراءات المتبعة والقرارات والأنظمة الكمركية للنقل بالعبور (الترانزيت) الصادرة بموجب قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل، بما يتماشى ومتطلبات التجارة الدولية ووفقاً للمعايير والمقاييس والاتفاقيات الصادرة من قبل المنظمات والهيئات الدولية المعنية بالتجارة الخارجية والنقل بالعبور (الترانزيت)، لما له من أهمية في الموارد المالية ورفد الموازنة العامة وتحقيق العديد من الأهداف الاجتماعية والاقتصادية والسياسية لدول المنشأ (المصدرة) ودول العبور (بلدان الترانزيت) ودول المقصد (الوجهة الأخيرة) للبضائع بما يخدم جميع الأطراف.

الكلمات المفتاحية: النقل بالعبور، الترانزيت، الإجراءات الكمركية، البيان الكمركي، اتفاقية النقل الدولية

Abstract:

The customs procedures established under the amended Customs Law No. (23) 1984, the decisions and instructions provisions thereof, and the customs duties imposed on the tariff laws imposed at official times play in the country's fiscal policy because of what you achieve of your value on the economic, economic, political, and political level, and the relationship of the general budget is exploited with customs revenues and the Republic of Iraq occupies a distinguished geographical location that has great influences on the region in particular and on the Middle East region in general, on all economic, social and political levels. This is what requires Iraq to implement and develop the infrastructure for transport projects of all kinds, and link the ports of the northern Arabian Gulf to Europe through Iraq, Syria and Turkey. And Lebanon, making Iraq an important transit country for goods at the international level, adapting the procedures followed, decisions and customs regulations for transit transportation issued under the amended Customs Law No. (23) of 1984, in line with the requirements of international trade and in accordance with the standards, standards and agreements issued by It is accepted by international organizations and bodies concerned with foreign trade and transit transport, because of its importance in financial resources, supplementing the general budget, and achieving many social, economic and political goals for the countries of origin (exporting), transit countries (transit countries) and destination countries (the last destination) for goods to serve All Parties.

Keywords: Transit transportation, Transit, Customs Procedures, The Customs Statement, International Transport Agreement.

المقدمة:

تحتل الكمارك أهمية خاصة في الجهود الدولية التي ترمي الى استكمال حلقات النظام التجاري العالمي متعدد الاطراف وتحديد التجارة العالمية.

ونظراً لما يتمتع به العراق من موقعاً جغرافياً متميزاً له أثر كبير بشكل خاص على منطقة الشرق الاوسط والعالم بشكل عام، هذا الموقع يعطيه مهمة السيطرة والإشراف على قسم كبير من منطقة الشرق الاوسط التي بدورها تمتلك موقعاً مسيطراً على الجسر الذي يربط قارات العالم القديم (آسيا، أوروبا، أفريقيا)، من خلال ربط موانئ شمال الخليج العربي بأوروبا من خلال العراق وتركيا وسوريا ولبنان و عبر البحر المتوسط واعتباره منطقة نقل بالعبور (الترانزيت) على مستوى النقل (البري، البحري، الجوي). تهدف التجارة العابرة (النقل بالعبور) الترانزيت الى عملية تسهيل نقل البضائع من بلد المصدر (بلد التصدير) مروراً بدول أخرى ومناطق كمركية دون دفع الرسوم والضرائب الأخرى الى بلد المقصد وذلك أشاره الى أن الضرائب غير المباشرة يجب أن تحصل في بلد الاستهلاك.

هنا تلعب الإجراءات الكمركية المتبعة للنقل بالعبور دوراً مهماً في تنشيط وتنمية هذه التجارة العابرة وتسهيل إجراءاتها، والحفاظ على الإيرادات الوطنية نتيجة النقل بالعبور، وتجنب تهريب البضاعة المارة بالعبور الى السوق المحلية، وهذا يستلزم أن تكون إجراءات النقل بالعبور بسيطة ومحكمة لتجنب التأخير وتوفير التكاليف، وخصوصاً ان جمهورية العراق وقعت اتفاقية النقل بالعبور (الترانزيت) بين البلدان العربية، ومصادقته عليها بموجب قانون رقم (35) لسنة 1978.

وقد تضمن قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل في الباب الثامن منه ضمن مواد الفصل الثاني البضائع العابرة (الترانزيت) بالمواد القانونية (85 – 94) وقد صدر وفقاً لإحكام المادة (90) منه تعليمات وأنظمة تنظم شروط نقل البضائع المارة بالترانزيت*¹ سوف يتم تناوله بشكل مفصل في المباحث القادمة.

أهمية الدراسة:

تتم أهمية الدراسة بالدور الكبير والفاعل للهيئة العامة للكمرك في التجارة العابرة للبضائع (الترانزيت) وتبسيطها والمساهمة في تنمية الموارد الاقتصادية وخلق علاقات اقتصادية متبادلة بين الدول الاقليمية ودول العالم، والدور الكبير الذي تضطلع به في تنمية وتنشيط هذه التجارة للبضائع العابرة.

مشكلة الدراسة:

ضعف الإجراءات المتخذة من قبل وزارة النقل ووزارة المالية للاستثمار الاقتصادي الأمثل للتجارة بالبضائع العابرة وعدم تفعيل جمهورية العراق العمل بالتجارة للبضائع العابرة (الترانزيت) لدول الجوار الجغرافي والدول الاقليمية ودول العالم، لما يحققه ذلك من موارد مالية وتنمية اقتصادية على كافة الاصعدة وخلق علاقات اقتصادية واجتماعية متبادلة ودورها في العلاقات السياسية وعقد الاتفاقيات الثنائية والثلاثية وغيرها.

هدف الدراسة:

الإشارة الى ان التجارة بالبضائع العابرة (الترانزيت) وتبسيط وتسهيل الاجراءات الكمركية المتبعة يحقق العديد من الأهداف منها على الصعيد المالي ورفد الموازنة العامة للدولة، تنمية وتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية بين دول المصدر ودول المقصد ودول العبور، ودورها في التجارة العالمية وتسهيل وتبسيط التجارة الدولية.

فرضية الدراسة:

أن للإدارة الكمركية وإجراءاتها الدور الكبير في تبسيط وتسهيل التجارة بالبضائع العابرة (الترانزيت) وحماية الإنتاج المحلي من خلال مساهمتها بتجنب تهريب البضاعة المارة بالعبور الى السوق المحلية، والحفاظ على الإيرادات الوطنية.

*تعليمات رقم (6) المنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1/10/1984.

المبحث الاول: تجارة البضائع العابرة (النقل بالعبور) الترانزيت مفهوم البضائع العابرة، الترانزيت (Transit) وأنواعه:

عرفت التجارة العابرة للبضائع (الترانزيت): بانها عبور البضائع أو مرورها عبر إقليم الدولة دون أن تكون وجهتها النهائية، اي دون أن تستهلك فيه، وذلك بغض النظر عن طريقة شحنها. (الحاج صالح، 1977، ص112)

يعرف بانها: مرور أو عبور عبر الاقليم دون أن تكون وجهتها النهائية إليه وعملية الترانزيت من أولى العمليات الكمركية التي تساهم بفاعلية في انماء الثروة القومية وامتصاص الكثير من الايدي العاملة وتسهيل البضائع العابرة بين الاماكن المختلفة والدول وهو نوعان:(د.عبد الرزاق، 2009، ص169)

1. مباشر: ويقصد به البضائع الأجنبية التي تنتقل مباشرة من سفينة الى أخرى.
 2. غير مباشر: ويقصد به البضائع التي تخزن بالمخازن ثم يسحب منها الى ومن المنطقة الحرة برسم تصديرها الى وجهتها النهائية.
- وعرف كذلك بانها "اجراء يتم بموجبه نقل البضائع من مركز كمركي الى مركز كمركي آخر بدون سداد الضرائب والرسوم الكمركية وغيرها من الضرائب والرسوم.

ويمكن تقسيم الترانزيت الى:(د. اندراوس، 2015، ص242)

1. ترانزيت داخلي: والذي يتم في ظلها نقل البضاعة تحت الرقابة الكمركية بين مراكز كمركية تقع في نفس (الدولة).
2. ترانزيت خارجي: والذي بموجبه يتم نقل البضائع تحت الاشراف والرقابة الكمركية بين مراكز كمركية ليست في نفس الدولة، ويسمى بالترانزيت الدولي، وتصمم الاجراءات الكمركية لهذا النوع بحيث تسهل حركة مرور البضاعة من دولة الى أخرى.

ويمكن تقسيم الترانزيت تبعاً لنوعية الضمانات المطلوبة الى:(د. عبد الباسط، 2005، ص230-231)

1. ترانزيت عادي: بموجبه تخضع البضائع العابرة الى كافة الاجراءات الكمركية المعمول بها داخل اقليم الدولة المعنية والمطلوبة في تجارة الترانزيت، كالمعينة الشكلية او الظاهرية والختم بالرصاص وتقديم الضمانات المالية المطلوبة وتسليم بيان تفصيلي عن البضاعة.
2. ترانزيت بمستندات دولية: تلجأ إليه الدول لتجنب الشاحنات التي تعبر طرقاً برية وصولاً لوجهتها النهائية مخاطر التأخير على الحدود الكمركية للدول الوسيطة (دول الترانزيت)، وفي هذا الاطار عقدت عدد من الدول ما سمي بالاتفاقية الدولية للشحن الدولي، بموجبه تم الاتفاق على نظام للنقل الدولي بواسطة الطرق تصدر ما يسمى دفاتر التير (TIR Carner) تستطيع الشاحنة التي تحملها أن تنتقل بين العديد من البلدان بأقل ما يمكن من الاجراءات كإعفاءات من دفع تأمين نقدي مقابل عبور البضاعة عبر الدول المشاركة.

مفهوم وأهمية التجارة العابرة (النقل بالعبور) الترانزيت: يشير النقل بالعبور (الترانزيت) الكمركي الى الاجراءات الكمركية الواجب اتباعها لنقل البضاعة من مركز كمركي الى اخر دون فرض اي رسوم وضرائب على المستورد، من أجل الحفاظ على الايرادات الوطنية نتيجة النقل بالعبور، وكذلك لتجنب ان تؤدي الظروف الى تهريب البضاعة المارة بالعبور الى السوق المحلية.

ويحدث معظم النقل بالعبور بين الدول المغلقة والدول التي لها منفذ على البحار، وفي بعض الحالات يكون النقل بالعبور من دولة الى دولة الوجه النهائية، للعبور بالترانزيت لمرة واحدة، وفي حالات أخرى فان الشحن المار بالترانزيت يمر عبر عدة حدود، وعندما يكون النقل بالعبور ممكناً من خلال السكك الحديدية فانه يكون له فوائد أكثر بما فيها سهولة إجراءات النقل بالعبور (Wulf, 2005, pp422)

النقل بالعبور الكمركي هو جزء من مجال واسع من الصفقات التي تستلزم عدداً من المشاركين والاجراءات متضمنة عبور وسائل النقل للحدود، التأشيرات لسائقي الشاحنات، التأمينات، الرقابة الامنية، نوعية البنى التحتية، نوعية خدمات النقل المتوفرة، تنظيم قطاع الشحن الخاص من أجل اجراءات ترانزيت فاعلة وملائمة.

وتتبع أهمية تسهيل النقل بالعبور لدى الدول المغلقة ودول النقل بالعبور، حيث نجد ان تكاليف النقل بالعبور للدول المغلقة عالية جداً مقارنة بالدول الساحلية، وعادة ما تصاحب عمليات النقل بالعبور عمليات تأخير تضاف الى تكاليف الشحن.

نبذة تاريخية عن النقل بالعبور (الترانزيت):

أن مبادئ الترانزيت والاجراءات المتبعة فيه يمكن تتبع أثرها تاريخياً حتى الثورة التجارية التي اخذت مكانها في اوروبا الصناعية الاولى في القرن الثاني عشر والثالث عشر، حيث وضعت في تلك الايام أحكام تتعلق بالإغلاق، النقل وطرق الضمانات في المراكز التجارية الكبرى، وبالمقارنة مع أقاليم أخرى من العالم فإن اوربا الغربية كانت مقسمة سياسياً مما ترتب عليه وجود عدد كبير من الضرائب والرسوم، وقد ادى التطور في النقل الداخلي بين المدن الكبرى لوضع حلول خلاقة من قبل التجار والحكام.

وفي جنوب غرب فرنسا في القرن الثاني عشر، كانت نقابات التجار المحليين في بوردو قلقة من ان يتم تصدير الحبوب من المدينة- حيث كانت هناك حاجة ملحة لها- الى المقاطعات الداخلية للبلاد، ولذلك تم فرض رسوم على التصدير تختلف باختلاف المنطقة المنوي التصدير إليها، الرسوم الكبيرة كانت تحجز لحين إعادة سند استلام إلى كمارك المغادرة مع توقيع الكمارك على الوصول، والناقل يحمل عادة نسختين واحدة تستعمل من أجل:

1. الحصول على إذن قانوني لحمل البضاعة.
2. لتدوين منشأ البضاعة.

ولرجال الكمارك بإمكانهم تفتيش البضاعة والمذكرات على طول الطريق، وبتكرار طالب التجار بطريقة أن يشتري التجار ضماناً مكتوبة بدلاً من ايداع الرسوم.

1- الرصاص (الختم الكمركي): يجب أن يكون هناك تقنية ضمان حسي لكي تبقى البضاعة المقدمة في بداية عملية النقل بالعبور سوف تغادر بلد الترانزيت بنفس الكميات والشكل والحالة، الطريقة الأفضل والأضمن لتحقيق ذلك هي غلق المستوعبات والحاويات والشاحنات ووسائط نقل البضائع للتأكد من أن البضاعة لا يمكن أن تزال من أو تضاف إليها حمولة أخرى بدون كسر هذا الرصاص أو الشمع الذي يترك أثراً مرئياً على مكان الحمولة من الوسائط، إن الرصاص الكمركي والوسائط المعتمدة لاستعمالات الترانزيت يجب أن تتطابق مع المقاييس المحددة لضمان أمن وفاعلية العملية، وهناك وسائل جديد للترخيص اذ تحتوي الاقفال على رقائق الكترونية تعمل إذا تم كسرها، ترسل هذه الرقائق إشارات يتم التقاطها في شبكة القمر الصناعي، وترسل معلومات إلى الجهة أو إلى المسئول عن هذه الحاوية، بما فيها موقع الحاوية ومكان تواجدها.

2- الضمانات: يجب أن تقدم للكمارك ضمانات لتغطية رسوم الاستيراد، الضرائب والمصاريف الأخرى المتعلقة بالاستيراد في بلد الترانزيت، وذلك بهدف تغطية الحالات التي تغادر فيها البضاعة البلد عند استخدام إجراءات الترانزيت، وتستخدم هذه الضمانات لتغطية الرسوم والضرائب المستحقة إذا لم يدفع وكيل النقل فاتورة الكمارك لهذه الرسوم والضرائب عند الطلب (في حالة عدم إثبات أن البضاعة لم تغادر بلد الترانزيت كما هو منصوص في أنظمة الترانزيت)

3- انسياب الوثائق: لضبط بداية وإكمال الترانزيت، يجب تشغيل أنظمة مراقبة تضمن انسياب هذه الوثائق، يمكن أن تستند هذه الأنظمة إلى وثائق ورقية ترسل بين مكاتب الكمارك في بلد الخروج، بعد تحقق شرعية صفقة الترانزيت، تصدر الوثائق من مكتب الكمارك الذي يضبط منشأ شحنة الترانزيت، وبازدياد يتم ترأسل هذه الوثائق إلكترونياً، عندما تتطابق نسخ الوثائق، فإن عملية الترانزيت تكون قد تمت والضمانات قد أعيدت، وعندما لا تتطابق، فإن إجراءات الترانزيت لم تتم كما يجب، وتستحق عند ذلك الرسوم والضرائب والمصاريف الأخرى المستحقة والتي تزداد بدفع الغرامات الواجبة.

الوثائق والمستندات المطلوبة والقابلة للتطبيق وإجراءات التخليص: تتطلب إجراءات الترانزيت وثيقة نقل، بوليصة شحن، وثيقة ترانزيت كمركية ويمكن أن تتكون من النسخ التالية. (Luc De, 2006, p432)

- ✓ النسخة الأولى: يصادق عليها مكتب الكمارك عند دخول بلد الترانزيت وترسل إلى المكتب الرئيسي للكمارك في بلد الترانزيت، وهذا يسمح بالتوفيق عندما تكتمل عملية الترانزيت، وتخدم كذلك الأغراض الإحصائية، ويمكن نقل هذه الوثيقة يومياً.
- ✓ النسخة الثانية: وهي ترافق شحنة الترانزيت إلى مكتب الكمارك في نقطة الخروج من بلد الترانزيت، هذه النسخة، تحفظ من قبل الكمارك كوثيقة أساسية لإجراءات كمركية لاحقة مثل المستودعات،

وفي دوقية ميلان في شمال إيطاليا طريقة الترانزيت الوطنية كانت ممكنة في القرن الرابع عشر لتسهيل عملية صفقة المستوردات داخل المنطقة، كان موظفو الكمارك يختمون شحنات البضاعة في البوابة الرئيسية على الارض في الدوقية، وكان يتم اصدار كارنيهات من نقاط التفتيش على طول الرحلة، وفي منطقة الوصول ترسل من موظفي الكمارك المحليين إلى المكتب الرئيسي في ميلان حول الشحنات من بداية الترانزيت وحتى نهاية الترانزيت. (أرنس، 2006، ص426)

تم عقد العديد من الاتفاقيات الدولية لأنظمة وأحكام النقل بالعبور منها الاتفاقية العامة للتعريفات الكمركية والتجارة - الجات (General Agreement on Tariffs and Trade) (GATT) حول النقل بالعبور، واتفاقية كيوتو حول تبسيط وتنسيق الإجراءات الكمركية المنبثقة عن منظمة الكمارك العالمية، واتفاقية جنيف سنة 1982 حول تناغم ضبط البضائع على الحدود.

وتختلف أنظمة النقل بالعبور عبر الدول من دولة الى أخرى، وأفضل مثال عملي على هذه الاتفاقيات هو اتفاقية - التير (TIR) Transport International Routier وسوف يتم تناولها بشكل مفصل في المباحث القادمة.

المبادئ الأساسية لأنظمة النقل بالعبور (الترانزيت):

تهدف أنظمة النقل بالعبور (الترانزيت)، الى تسهيل نقل البضائع خلال المنطقة الكمركية بدون دفع الرسوم والضرائب في بلدان التصدير والنقل بالعبور، هذا بالاتفاق مع المبادئ الضريبية في بلد المقصد، والذي يشير الى ان الضرائب غير المباشرة يجب أن تحصل في بلد الاستهلاك، وهنا يجب أن تضمن تشريعات النقل بالعبور في قانون الكمارك، وفي حالة غياب هذه القوانين، يمكن أن ينظم النقل بالعبور بعقد اتفاقية ملزمة بين الكمارك والجهات المتأثرة بعمليات النقل بالعبور ومن أهم المبادئ الجوهرية للنقل بالعبور تتضمن ما يلي: (لوك دو، خوسيه، 2006، ص425)

1. أحكام الاغلاق والمحافظة علي البضاعة او الشحنة في بلد المنشأ مكان بداية عملية النقل بالعبور.
2. تقديم الضمانات المالية للسلطات الكمركية في بلد النقل بالعبور (بلد الترانزيت)، الذي يضمن دفع الرسوم في حالة عدم خروج البضاعة من بلد النقل بالعبور.
3. اعتماد افضل الانظمة المعلوماتية فعالة التي تضمن بان البضاعة قد غادرت فعلاً بلد المغادرة لكي يتم إعادة التأمين.
4. تحديد موعد خروج البضاعة المارة ومنفذ خروجها.

المواصفات والادوات الرئيسية لعمليات النقل بالعبور (الترانزيت):

يجب ان تسمح إجراءات النقل بالعبور (الترانزيت) من نقطة الدخول الى المنطقة الكمركية لمنطقة النقل بالعبور، وأخيراً الى بلد المقصد الاخير، دون دفع الرسوم والضرائب او اي رسوم أخرى، وبدون ان تخضع الى تعليمات الاستيراد الأخرى، مثل إجراءات التفتيش الامني والصحي ومتطلباتها، المطبقة في بلد النقل بالعبور ومن الادوات الاساسية للنقل بالعبور تتمثل بـ :

(MODTRS) مع وثائق الترانزيت بالترابط مع مقاييس (ASYCUDA++) ووظائفها، هذا المقياس يمكن أن يتلاءم مع جميع أنواع الترانزيت ويمكن أيضاً أن يتعامل مع بطاقات (TIR) الإلكترونية، ويقوم النظام من خلال الكمارك في بلد الترانزيت بإعلام مركز الخروج إلكترونياً عن وصول شحنة خلال فترة زمنية معقولة، وعندما ينهي مكتب الخروج معلومات الترانزيت، يتم إدخال المعلومات وتطلق الضمانات اتوماتيكياً.

من المرجح أن لا تتم عمليات الترانزيت بشكل إلكتروني في الدول ذات الاقتصادات المتحوّلة التي بدأت بتنفيذ (EDI)، وستدخل بضاعة الترانزيت البلاد من البوابة الرئيسية (الميناء أو المطار) والتي تكون المعالجة فيها محوسبة حسب الأولوية، ما تخرج هذه البضاعة من البلاد من خلال مكتب الكمارك، وعلى أي حال، فإن الترانزيت يستفيد من الأتمتة أكثر عندما يكون كاملاً ويكون أكثر فاعلية عندما تعمل بطريقة معلومات مركزية، ومثال على ذلك، إذا تم إرسال المعلومات بالطريقة التقليدية من قبل المكتب الرئيس للكمارك فإن (EDI) يحمل كثيراً من الاحتمالات، ويمكن موائمة مع نظام (ASYCUDA) ليتلائم مع الحاجات المحددة لمستخدميه المختلفين، وهو يزود الكمارك بعدة وظائف تدعم نشاطاتها وتزيد من قدرتها وفعاليتها. (Luc De, 2006,p432).

المبحث الثاني: إجراءات الترانزيت الدولية

يهدف جميع المستفيدين من ممرات الترانزيت الى العمل معاً بهدف الوصول إلى نظام نقل بالترانزيت كفؤ وأمن على طول الطرق المحددة، وكل ذلك لمنفعة الدول المغلقة ودول الترانزيت.

إذ تعتمد الإمكانيات الكامنة لقوة ممرات الترانزيت على الاحتمالات التي تقدمها لتلبية اهتمامات زبائن قطاع النقل في القطاعين العام والخاص، والذي يهتمون بالسياسات والمبادرات التي توفر طرق مرور وإجراءات أفضل لعبور الحدود، وهكذا فإن ممرات الترانزيت توفر احتمالات لحل مشكلة الترانزيت بطرق إجمالية (إدارية، مؤسسية، والبنية التحتية) بتقدم مبادرات وتغييرات مؤثرة يمكن أن يكون من الصعب تبنيها على المستويات المحلية والإقليمية، في هذا المجال، فإن التوصل إلى وثائق خاصة لعمليات الترانزيت أو اقتراح إجراءات عبور حدود متناغمة للمعابر الحدودية الرئيسية، يمكن أن يكون أكثر سهولة هنا، والتي يمكن بعدها أن تطبق على مستويات وطنية،

إجراءات النقل على الطرق (TIR):

تسهل الإجراءات المتبعة من قبل دول الترانزيت كل دولة على حده سلسلة عمليات الترانزيت الدولي، وتعتبر اتفاقية النقل الدولي على الطرق (TIR) أفضل تطبيق على إجراءات الترانزيت المعيارية وهي تضع الأسس لهذا النوع من النقل، وهنا لا بد من التطرق الى اتفاقية النقل الدولية على الطرق (TIR) لأهميتها في تسهيل عمليات الترانزيت وإجراءاتها ووضع أسس متينة لاي نشاط ونموذج لطرق الترانزيت.

المستورداً للاستهلاك، أو المعالجة أو التصنيع الداخلي التي تقوم مسؤولياتها المالية على المستورد.

✓ النسخة الثالثة: تكون أيضاً مرفقة مع الشحنة إلى مكتب الكمارك عند نقطة الخروج، هذه النسخة بعد أن تكون قد اكتملت (وتم توقيعها أو ختمها) من قبل مكتب الكمارك، ترسل إلى مكتب الكمارك المركزي، الذي بدوره يقوم بتحديد إكمال عملية الترانزيت وذلك بمطابقة النسخة الأولى التي تم حفظها عند بداية العملية مع النسخة الثالثة، وفي حال عدم استلام النسخة الثالثة خلال فترة اقصاها (6) ستة اسابيع من تاريخ قبول المستند، فإن مكتب الكمارك المركزي سوف يبدأ تحقيقاً في ذلك.

✓ النسخة الرابعة: وهي أيضاً ترافق شحنة الترانزيت الى مكتب الكمارك عند نقطة الخروج، وهذه النسخة تكون بعد أن اكتملت (تم ختمها وتوقيعها) من قبل مكتب الكمارك المعني تعاد الى المالك أو وكيله مع إثبات بان الإجراءات قد تمت واكتملت، حتى قبل أن يثبت مكتب الكمارك المركزي صحة إجراءات التخليص على عملية الترانزيت.

وفي الحالات التي لا تكتمل فيها عملية الترانزيت كما يجب، فإن الضرائب والرسوم التي تم احتسابها عند بداية عملية الترانزيت ستكون مستحقة من صاحب البضاعة، وفي حالة العبور من حدود واحدة فقط تصبح العملية بسيطة، سيما وأن المالك يصبح مدان بكامل قيمة الضرائب والرسوم التي تم حسابها في البداية، وعندما يتم عبور أكثر من حدود، فيجب أن يتم اتخاذ قرار في أي الرسوم والضرائب التي أصبحت مستحقة، وهذا يعني، الرسوم والضرائب القابلة للتطبيق في بلد المغادرة، بلد أو بلدان الترانزيت، أو بلد المقصد النهائي، ولحل هذا الإشكال، يتطلب من الناقل الذي يستخدم إجراءات الترانزيت إرسال إشعار عبور حدود عند دخولهم حدود دولة جديدة وعند دخولهم حدود الدولة المقصد النهائي، وعند عدم اكتمال عملية الترانزيت خلال مدة محددة، فإن مكتب الكمارك عند الدخول سوف يسأل كل مكتب كمركي على الحدود في دول الترانزيت أو الدولة الهدف فيما إذا استلموا نموذج عبور الحدود أو لا لعملية الترانزيت.

حوسبة وتقنية نظام المعلومات المستخدمة في عملية النقل بالعبور (الترانزيت):

لقد طورت العديد من الدول طرقاً عديدة لتبادل المعلومات المتعلقة باحتياجاتهم الخاصة من خلال التبادل الإلكتروني للمعلومات (EDI)، ومن بين البرامج الحاسوبية المستعملة نجد (ASYCUDA) من أكثرها انتشاراً، إذ جلبت الأتمتة تغييرات إيجابية لعمليات الترانزيت، بعض هذه التطبيقات فعلياً شاملة، مثال ذلك، لقد طور الاتحاد الأوروبي نظام ترانزيت محوسب جديد (New Computerized NCTS Transit System) وهذا النظام محوسب بالكامل. وقد طور برنامج الأمم المتحدة الإنمائي نظام إضافات للترانزيت على نظام (ASYCUDA) قابل للتطبيق المباشر في الاقتصادات النامية، تعالج مقاييس الـ

اتفاقية النقل الدولية على الطرق:

بنيت هذه الاتفاقية على معاهدة الأمم المتحدة للكمارك حول النقل الدولي للبضائع ببطاقات (TIR) سنة 1960، وكانت الطريقة الوحيدة العاملة لنقل الترانزيت الكمركي الدولي.

وتسمح اتفاقية (TIR) بتعليق الرسوم الكمركية والرسوم والضرائب الأخرى المستحقة على البضائع من المنشأ أو المرسل إلى بلد ثالث حينما يتم نقلها داخل منطقة كمركية معينة (دولة معينة)، وهذا التعليق للرسوم الكمركية والرسوم والضرائب الأخرى يبقى قائماً لحين:

- ✓ خروج البضاعة من منطقة الكمارك وإرسالها إلى نظام كمركي آخر.
- ✓ أو تكون الرسوم الكمركية والرسوم والضرائب الأخرى قد دفعت وتم إدخال البضاعة للأستهلاك المحلي.

وقد حددت اتفاقية (TIR) خمس محاور أساسية للنقل الدولي على الطرق: (د. عاطف، 2015، 250)

- نقل البضائع في شاحنات مأمونة ويصعب فتحها عندما يوضع عليها الاختام الكمركية (الرصاص).
- ضمان دولي معترف به خلال عملية النقل ويغطي الرسوم الكمركية والضرائب الأخرى.
- مؤسسات وطنية للعاملين في النقل يتم تشغيلهم وفقاً لنظام مشغلي النقل المقرر في اتفاقية (TIR) تعترف بها الإدارات الكمركية في الدول المطبقة لهذا النظام وتضمن هذه المؤسسات سداد الرسوم الكمركية والرسوم والضرائب الأخرى التي قد تستحق نتيجة لمخالفة النظام.
- بطاقات (TIR) وهي وثائق دولية معيارية كمركية مقبولة ومعروفة من قبل الأعضاء المنضمين للاتفاقية تحتوي كل منها على نسختين واحدة لبلد المغادرة وأخرى لبلد المقصد النهائي.
- الاعتراف الدولي المتبادل لمقاييس الضبط الكمركي حيث يتعين أن تقبل بلدان الترانزيت وبلدان المقصد النهائي مقاييس الضبط المتبعة في بلد المغادرة.

فوائد ومميزات اتفاقية النقل الدولية على الطرق (TIR):

وجد نظام (TIR) لتسهيل التجارة الدولية وتحقيق العديد من المزايا تتمثل ب: (لوك وسومول، 2006، 444)

1. تسهيل حركة التجارة الدولية (تحت الرقابة الكمركية) إلى أقصى حد.
2. تزود بلدان الترانزيت بضمانات ملائمة لتغطية الرسوم الكمركية والرسوم والضرائب الأخرى في حالات المخاطر.
3. تضمن ترتيب العمل بين القطاعين العام والخاص وتسهيل الإجراءات وتبسيطها بين الشركاء.

أما الفوائد التوخاة من هذا النظام تتمثل ب:

1. تستطيع البضاعة التحرك خلال الحدود الدولية بأقل تدخل من السلطات الكمركية.
2. تخفيض تكاليف الترانزيت وتقليل التأخير.
3. الوثائق المطلوبة تم تبسيطها وتوحيدها.

4. لا داعي لوجود ودائع (ضمانات) على حدود دولة الترانزيت.

وتحقق هذه الاتفاقية العديد من الفوائد للسلطة الكمركية تتمثل ب:

1. تكون الرسوم الكمركية والضرائب والرسوم الأخرى على البضائع خلال حركة الترانزيت مضمونة.
2. يسمح فقط لمشغلي شركة النقل ذوي الجدارة والتأهيل باستخدام بطاقات (TIR) مما رفع من درجة مصداقية النظام (TIR)، وتتيح هذه البطاقات حال تقديمها مرور البضاعة في دول الترانزيت.
3. يمكن الفصل في النزاعات من خلال الاتحادات الوطنية (الاتحاد الناقل في بلد الترانزيت والاتحاد الموجود في بلد الناقل)
4. يسهل هذا النظام عملية الرقابة الكمركية والوثائق والمستندات المعتمدة.
5. يسمح استعمال نقاط التخليص الداخلية تفعيل العناصر البشرية.

رغم الفوائد والمزايا التي تمت الإشارة إليها سابقاً فقد تعرض نظام (TIR) إلى مخاطر كبيرة في العديد من الحالات، حيث حدثت حالات غش بسبب طرق الضمان التي تعرضت للانهايار في الطرف الآخر من الرحلة غير آمنة.

وقد طور بعض الاتحادات طرق تعقب إلكترونية لبطاقات (TIR) السليمة والتي جعلت التعقب سهلاً وسمي بالتير الامن (The Safe TIR)*² وقد استجابت منظمة الكمارك العالمية لأنظمة التتبع من خلال رقم مرجعي للإرساليات (Unique Consignment Reference Number) حيث لهذا الرقم المرجعي غايات كمركية أكثر منها للترانزيت، قائمة على أنظمة معلومات لتعقب الشحنات، ومن هنا فإنه يزود الكمارك برغبة في تسهيل الترانزيت الشرعي بينما يحتفظ لنفسه بضبط صفقة البضائع في الترانزيت، ومن وجهه نظر الناقل، فإن الرقم المرجعي الفريد للإرسالية (UCR) له من المزايا العملية، تبدأ مع الحقيقة أنه يمكن استخدامه من قبل المصدر دون النظر إلى عدد دول الترانزيت.

أما أبرز التحديات التي تواجه تقنيات (TIR) في عملية التطبيق تتمثل ب:

1. عدم وجود أنظمة ضمانات فعلية لبعض الدول المشاركة فيه.
2. قد تكون الجهة الضامنة غير فعالة، ولا تكون قوية بما فيه الكفاية.
3. ضعف في التطور على المستوى البنية التحتية والوفورات المالية المطلوبة.

² * طريقة يتم من خلالها ضبط انتهاء رحلة (TIR) إلكترونياً في مكتب كمرك المقصد النهائي والتأكد من سلامة إجراءات الترانزيت من بلد المنشأ إلى بلد المقصد.

تحقيق المكاسب الاقتصادية والاجتماعية من خلال اعتماد جمهورية العراق بلداً مهماً لنظام البضائع العابرة (الترانزيت) وتطوير البنى التحتية للمشاريع التي تساعد دخول جمهورية العراق بفاعلية في المبادرة.

وينظم البنية التشريعية للبضائع العابرة (الترانزيت) في جمهورية العراق التعليمات والانظمة الصادرة بموجب قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 بالمعدل³

وقد خصص الفصل الثاني من الباب الثامن من قانون الكمارك القواعد العامة للبضائع العابرة (الترانزيت) بمواده (85 الى 97) والتي سنعرضها بشيء من التفصيل:

المادة- 85 - والتي بموجبها أجاز المشرع على نقل البضائع ذات المنشأ الاجنبي وفق الترانزيت سواء دخلت هذه البضائع من نقطة معينة (مركز كمركي) من الحدود لتخرج من نقطة أخرى فيها او كانت مرسله من مكتب كمركي الى مكتب كمركي آخر.

المادة- 86 - لا تتم عمليات النقل بالعبور (الترانزيت) الا في المراكز و المكاتب الكمركية المكلفة بذلك.

المادة - 87 - لا تخضع البضائع العابرة (الترانزيت) لشروط ووضع التقييد والمنع الا اذا نص على خلاف ذلك في القوانين والانظمة النافذة.

المادة - 88 - يسمح بنقل السلع والبضائع وفق وضع العبور العادي (الترانزيت) على جميع الطرق التي تعينها ادارة الكمارك وبمختلف وسائل النقل على مسؤولية المتعهد والكفيل المخول قانوناً.

المادة - 89 - تسري على البضائع المشار اليها في المادة (88) من هذا القانون الاحكام الخاصة بالمستندات والوثائق الخاصة بالبيان الكمركي والمعاينة المنصوص عليها فيه.

المادة - 90 - تخضع البضائع العبرة بنظام (الترانزيت) للشروط التي تحددها ادارة الكمارك بشأن ترخيص (أقفال) الطرود او الحاويات ووسائل النقل وتقديم الضمانات والوثائق الاخرى.

وبموجب هذه المادة أصدرت الهيئة العامة للكمرك تعليمات⁴ تنظم شروط نقل البضائع المارة بالترانزيت من توحيد الاجراءات في كافة المكاتب والمركز الكمركية.

اولاً: شروط خاصة بالحفاظ على السلع البضائع العابرة بنظام الترانزيت من ناحية (الترخيص) الاقفال والمستوعبات (الحاويات) وبموجبها فإن جميع السلع والبضائع (الطرود) المارة بالعبور تخضع الى:

1. الترخيص (الاقفال) وقد يكون اما بسيطاً او مزدوجاً حسب الحال وفق ما تراه ادارة الكمارك.

4. عدم رغبة بعض شركات التأمين الدولية بالتغطية نظراً لخطورة الاقتصادية والسياسية.

5. التوترات السياسية بين الدول يجعل الاعتراف المتبادل ببطاقات (TIR) محيراً.

المبحث الثالث: نظام البضائع العابرة (الترانزيت) في قانون الهيئة العامة للكمرك*

الهيئة العامة للكمرك هيئة حكومية احد ادوات السياسة المالية ترتبط ادارياً ومالياً بوزارة المالية الاتحادية تعمل اساساً على مراقبة تدفق البضائع استيراداً وتصديرأ، مع تنفيذ قوانين وقرارات الجهات الحكومية المختلفة بما يضمن تحقيق العديد من الاهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والامنية وبذل أقصى الجهود لحماية المجتمع العراقي ودعم الاقتصاد الوطني من خلال الالتزام بتطبيق قانون الكمارك وأحكامه على أعلى مستوى، وتناط بها مسؤولية تطبيق اللوائح والقوانين والاتفاقيات التجارية الاخرى ذات الصلة بالبضائع والمسافرين ووسائل النقل المختلفة في المناطق الخاضعة للرقابة الكمركية سواء في المنافذ (البرية، البحرية والجوية)، وتقديمها أفضل الخدمات للمستوردين والمصدرين والمتعاملين الآخرين، لتسهيل التبادل التجاري وتشجيع الصناعات والاستثمار ومساهمتها الفاعلة في التنمية الاقتصادية.

إذ طبق نظام البضاعة العابرة (الترانزيت) في جمهورية العراق منذ فترة طويلة، لما يتمتع بع العراق من موقع جغرافي مميز وامتلاكه موانئ بحرية وتوفر العديد من الطرق البرية السريعة وشبكات النقل بالسكك الحديدية، تشكل حلقة وصل فيما بين العديد من دول الجوار الجغرافي ومحيطه الاقليمي، وذلك بهدف تسهيل نقل البضائع بين دول المنشأ، ودول المقصد عبر العراق.

الا أن الظروف السياسية والاقتصادية والامنية والعقوبات الدولية التي فرضت بقرارات مجلس الامن والحصار الاقتصادي، ادى الى توقف هذا النظام العالمي للتجارة العابرة منذ تسعينيات القرن الماضي.

ولأجل النهوض بهذا القطاع المهم والرافد الاقتصادي الذي يمول الموازنة العامة للدول من خلال الايرادات الكمركية المترتبة عن النقل بالعبور والرسوم المقررة عنها، اضافة الى بناء علاقات اقتصادية واجتماعية فيما بين دول الجوار الجغرافي والدول الإقليمية ومنها الى دول العالم، من خلال عقد الاتفاقيات الثنائية والثلاثية وغيرها، والانفتاح الاقتصادي على معظم دول العالم، والمساهمة الفاعلة التي يمكن ان يحققها العراق فيما لو تم استغلال الموارد المتاحة من موقعه الجغرافي ونافذته البحرية المطلة على الخليج العربي ومنه الى دول العالم وطبيعة تضاريسه التي تسهل من اقامة العديد من مشاريع الطرق السريعة وشبكات النقل والربط السككي وأهميته في سرعة وكلفة النقل للبضائع العابرة (الترانزيت).

وهنا يجب على صاحب القرار ان يأخذ بعين الاعتبار مبادرة الطريق والحزام (المبادرة الصينية) وتأثيراتها الجيوستراتيجية وأهميتها بالنسبة لجمهورية العراق ودورها في فرص التنمية الاقتصادية المستدامة واستثمارها في

³ * قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل المنشور بالوقائع العراقية بالعدد (2985) في 19/3/1984.

**التعليمات رقم (6) المنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1/10/1984، بموجب قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل

⁴ *التعليمات الصادرة بالعدد (6) و (7) المنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1/10/1984.

ثالثاً- الضمانات والالتزامات الاخرى المطلوبة لنقل البضائع بنظام (الترانزيت) وشروطها:

1. تقع المسؤولية القانونية على موقع تعهد (الترانزيت) ليتم نقل البضائع وفقاً لنظام العبور العادي على جميع الطرق وبكافة الوسائل والوسائط المعتمدة لذلك.
2. تقدر قيمة البضاعة وتحديد مبلغ الضمانات على ضوء المستندات المطلوبة والمقدمة من قبل مقدم المتعهد عند نقل السلع والبضائع والتي تضمن اجراءات المعاينة.
3. يرفق مع البضاعة نسخة من البيان الكمركي وبيانات المعاينة (الكشف) والمستندات التي تمت بموجبها الاجراءات في كمرك اللورود (الدخول).

1- العبور الخاص: وقد تم تنظيم هذا النوع من نظام (الترانزيت) بموجب المواد القانونية المشار إليها في أدناه:

المادة - 91 - أولاً: يتم النقل وفق وضع العبور الخاص (الترانزيت) بواسطة هيئات السكك الحديدية ومؤسسات النقل بالسيارات وبالطائرات المرخص بها بقرار من المدير العام للهيئة العامة للكمارك على مسؤولية هذه الهيئات والمؤسسات بالنقل للبضائع العابرة (الترانزيت).

ثانياً- أ: بموجب قرار الترخيص للنقل بالترانزيت الضمانات الواجب تقديمها وجميع الشروط الاخرى وللمدير العام للهيئة العامة للكمارك ان يوقف هذا الترخيص لفترة محددة او يلغيه عند الاخلال بالشروط والتعليمات الصادرة بذلك من قبل ادارة الكمارك او في حالة اساءة استعمال وضع العبور الخاص بارتكاب اعمال التهريب على وسائط النقل المرخص بها.

ب: يكون قرار وقف الترخيص او الغائه الصادر من مدير عام الهيئة العامة للكمارك نهائياً ولا يخضع لأي من طرق الطعن او المراجعة.

المادة - 92 - تحدد بقرار من المدير العام للهيئة العامة للكمارك الطرق والمسالك التي يمكن النقل عليها وفق وضع العبور الخاص (الترانزيت) وشروط هذا النقل والشروط الواجب توفرها في وسائط النقل، مع مراعاة الاتفاقيات المعقودة بهذا الشأن.

المادة - 93 - لا تسري الاحكام المتعلقة بإجراءات البيان والمعاينة التفصيلية على البضائع المرسله وفق وضع العبور الخاص ويكتفي بالنسبة اليها ببيان موجز ومعاينة اجمالية ما لم تر الدائرة الكمركية ضرورة اجراء معاينة تفصيلية.

المادة - 94 - تطبق احكام العبور الخاص المنصوص عليها في هذا القانون عند تنفيذ الاتفاقيات التي تتضمن أحكاماً للعبور ما لم ينص في تلك الاتفاقيات على خلاف ذلك.

2- العبور بمسندات دولية: وقد تم تنظيم هذا النوع من نظام (الترانزيت) بموجب المواد القانونية المشار إليها في أدناه:

المادة - 95 - أولاً: اتاحت هذه المادة من وضع العبور (الترانزيت) بين الدول للشركات والمؤسسات المرخص لها بذلك من قبل المدير العام للهيئة العامة للكمارك بعد تقديمها الضمانات المحددة في قرار الترخيص، ويتم هذا النقل وفق

2. الترخيص (الاقفال) للبضائع المشحونة ومستوعباتها اذا كانت السيارات المنقولة عليها ذات صندوق تتوفر فيه شروط الاغلاق والتغطية المحكمين.
3. الترخيص الاجمالي (الاقفال) لكافة منافذ المستوعبات (الحاويات).
4. تدوين على نسخة البيان نوع الترخيص (القفل) وان يشار الى أخذ العينة والى أن الترخيص (الاقفال) قد جرى على المستوعبات تحت الاشراف الكمركي.
5. إجراء الجرد الكامل وتنظيم محضر بكافة محتوياته يوقع من قبل الناقل اذا كان احد الطرود معطوباً او مشتبهاً به او يحتمل نشوء خلاف بسبب وضعه، ايضا ثم يجرى اصلاحه وترخيصه او توضع محتوياته ضمن غلاف اخر يرصص بصورة فنية.
6. يطبق ترخيص (أقفال) المستوعبات على الشاحنات الحاوية على بضائع متشابهة اذا استكملت هذه الشاحنات ضمانات الاغلاق اللازمة.
7. في جميع الاحوال التي يجري فيها ترخيص المستوعبات او السيارات ترخيصاً اجمالياً لا يجوز ان يتضمن المستوعب الا محتويات بيان ترانزيت واحد اما في حال الترخيص الافراضي فليس ثمة ما يمنع من تحميل بضائع تعود لأكثر من بيان ترانزيت على سيارة واحدة.
8. السيارات المرسله بطريق الترانزيت، تعفى من الترخيص (الاقفال) اذا ان التحقق منها يمكن من خلال نوعها وسنة صنعها وعدد اسطواناتها وارقام هياكلها المثبتة على سند التعهد المكفول، كما يجوز ان يطبق هذا المبدأ على الآلات (الماكينات) التي يمكن ان تكفي مواصفاتها للتعرف على عينتها.

ثانياً: الشروط المتعلقة بوسائط النقل المستخدمة لنقل البضائع العابرة بنظام المرور (الترانزيت): يجب ان تتوفر في وحدات النقل المستخدمة لنقل البضائع الشروط التالية:-

1. ان تكون هذه الوسائط مهيأة ومعدة لنقل السلع والبضائع وفقاً للإجراءات الكمركية.
2. توفر امكانية وضع اختام (القفل) الكمارك ببساطة وفاعلية عليها.
3. استحالة التلاعب او اخراج اي سلعة او بضاعة من الجزء المختوم منها او ادخالها فيه دون ان يترك ذلك اثار عبث واضحة او دون كسر اختام الكمارك.
4. عدم وجود أي فراغات فراغات مخفية تمكن من اخفاء اي سلعة او بضائع فيها.
5. تغليف وحدات النقل المكشوفة بأغطية محكمة تريب بالحبال وتطوق بسلك من الخارج وتختم بالختم الكمركي (القفل) بحيث يضمن عدم العبث بالحمولة.
6. الفراغات الصالحة الموجودة في واسطة النقل يجب أن تتوفر أمكانية التفتيش الكمركي للوصول اليها بسهولة.
7. وجود حاجز محكم بين غرفة السائق لواسطة النقل وصندوق الحمولة بما يكفل التغليف وفق الفقرة (7) من هذه المادة.

ويجوز الاستعانة عن البيان الموجز ببيان الحمولة المنظم من بلد المصدر للنقل من مكتب اول الى مكتب ثان في الحالات التي تنظمها اتفاقيات تسمح بذلك، وكذلك يجوز الاستعاضة عن البيان الموجز المشار اليه في المادة (96) من قانون الكمارك ببطاقة الترخيص التي ينظمها موظفو الكمارك في المراكز الحدودية اذا كانت قيمة البضائع المنقولة من مركز كمركي الى مركز كمركي ثان لا المبلغ المحدد من قبل الادارة الكمركية.

المبحث الرابع: الاستنتاجات والتوصيات الاستنتاجات:

1. يعد النقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت) مصدراً مهماً من مصادر تمويل الموازنة العامة للدولة.
2. النقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت) يساهم وبشكل فاعل في تحرير التجارة وتسهيلها بما يحقق التنمية المستدامة لدول الترانزيت دول المصدر(المنشأ)، دول العبور (دول الترانزيت)، دول المقصد (الوجهة النهائية)).
3. يخلق النقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت) اتفاقيات ثنائية وثلاثية وغيرها فيما بين الدول المتجاورة والاقليمية ودول العالم بما يحقق الاهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بما يخدم جميع أطراف الاتفاقية وخلق فرص العمل.
4. يحتل العراق موقعاً جغرافياً متميزاً في قلب جزيرة العالم بين القارات القديمة (اسيا، افريقيا، اوربا) يمنحه أهمية جيوسراتيجية كبيرة على مستوى التجارة العالمية، اضافة الى موقعه فيما بين الدول المنتجة للطاقة (البترول – النفط والغاز الطبيعي) يمنحه دور مهم في التجارة الدولية والنقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت).
5. يمثل قانون الكمارك العراقية رقم (23) لسنة 1984 المعدل ومواده القانونية والقرارات والتعليمات الصادرة بموجبه والخاصة بالنقل بالعبور البضائع العابرة (الترانزيت) رصينة ومحكمة بما يحقق نقل عابر للبضائع العابرة بالترانزيت آمن، الا انها لا تواكب الحداثة والعمل بالمعايير والمبادئ الصادرة من المنظمات الدولية المعنية بالتجارة العابرة للبضائع (الترانزيت).
6. عدم استخدام تقانة المعلومات والحوسبة الالكترونية للإجراءات الكمركية المتعلقة بالنقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت).
7. ضعف اداء الحكومات المتعاقبة والجهات الحكومية المعنية بالنقل بالعبور البضائع العابرة (الترانزيت) منذ تسعينيات القرن الماضي ولغاية الآن، رغم موقعه المتميز على مستوى العالم والدول الإقليمية ودول الجوار الجغرافي وأهمية هذه الدول على المستوى الصناعي والانتاج الزراعي والصناعات الاستخراجية والمعادن وعدد سكان المناطق المجاورة، رغم توقيع جمهورية العراق على بعض الاتفاقيات بين الدول العربية، منها "قانون تصديق الاتفاقية الكمركية لتنظيم

دفاتر او مستندات دولية موحدة وفي سيارات تتوفر فيها مواصفات معينة.

ثانياً: اعتماد نماذج المستندات الدولية الموحدة او دفاتر النقل وامور الترخيص ومواصفات السيارات المسموح لها بهذا النقل المنصوص عليها في الفقرة (اولاً) من هذه المادة من قبل الادارة الكمركية.

3- النقل من مكتب اول الى مكتب ثاني: وقد تم تنظيم هذا النوع من نظام (الترانزيت) بموجب المواد القانونية المشار اليها في أدناه:

المادة – 96 – اولاً: يجوز اعفاء اصحاب العلاقة من تنظيم بيان في حالة النقل من مكتب كمركي اول الى مكتب كمركي ثان وعليهم في هذه الحالة ان يبرزوا لدى المكتب الاول الوثائق الاتية:-

أ- المستندات والوثائق التي تعتمدها ادارة الكمارك ومنها (اوراق الطريق، قوائم الشحن) .

ب- بيان موجز عن البضائع العابرة بنظام الترانزيت موثق بتعهد مكفول يحدد نمودجه من قبل ادارة الكمارك، ويجوز الاستعاضة عن هذا البيان الموجز ببيان الحمولة (المانيفست) المنظم في بلد المصدر (البلد المصدر).

ثانياً: التأكد من صحة محتويات البيان الموجز الوارد ذكره في البند (ب) من الفقرة (اولاً) من هذه المادة ولموظفي الكمارك في مكتب الادخال اجراء المعاينة والمطابقة.

ثالثاً: تعتمد الطرق والمسالك المحددة بقرار من المدير العام للهيئة العامة للكمارك بعد نشره في الجريدة الرسمية، لنقل البضائع العابرة (الترانزيت) المنصوص عليه في الفقرة (اولاً) من هذه المادة.

المادة – 97 – يجوز اعداد مذكرة ينظمها موظفو الكمارك في المكتب الاول، لتعد بديلاً عن البيان الموجز المنوه عنه في المادة (96) من هذا القانون في الحالات وضمن الشروط التي تحددها ادارة الكمارك.

أما بخصوص المستندات الواجب تقديمها عند نقل البضائع من مركز كمركي الى مركز كمركي أخر صدرت تعليمات بهذا الخصوص هي:^{5*}

حيث يقبل تنظيم بيان الحمولة (المانيفست) في المراكز الكمركية عند الوصول اليها بالنسبة للبضائع الواردة على سبيل الادخال المؤقت بموجب مستندات دولية مستندة الى اتفاقيات دولية انضمت اليها جمهورية العراق، ويستثنى من ذلك الهدايا والامتعة الشخصية والادوات الخاصة بالمسافرين المعدة للاستعمال الشخصي في حدود الاقيام المسموح بها وكذلك البضائع المصطحبة مع المسافرين لغير الاستعمال الشخصي والتي ليس لها صفة تجارية ولا يخضع استيرادها لاجازة الاستيراد.

⁵ * تعليمات رقم (7) "المستندات الواجب تقديمها عند نقل البضائع من مركز كمركي الى اخر" والمنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1984/10/1.

المصادر

أولاً: المصادر العربية:

1. د. عبد الرزاق، محمود حامد، اقتصاديات الكمارك بين النظرية والتطبيق، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2009.
2. د. اندوراس، عاطف وأليم، النظم الكمركية الخاصة بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
3. د. عبد الباسط، وفاء، مشكلات التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
4. صالح، عبد الحميد محمد الحاج، الضرائب الكمركية في سوريا، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1977.
5. لوك دو ولف، خوسية سوكون، دليل تحديث الكمارك، ترجمة مروان غرايبة، الدار الدولية للاستثمارات، مصر، 2006.

ثانياً: المصادر الأجنبية:

1- Luc, De. Wulf, & Jose B. Sokol, Customs Modernization Handbook, 2005.

ثالثاً: القوانين والقرارات:

1. قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل.
2. تعليمات رقم (6) "شروط نقل البضائع المارة بالترانزيت" المنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1/10/1984
3. تعليمات رقم (7) "المستندات الواجب تقديمها عند نقل البضائع من مركز كمركي الى اخر" والمنشورة بالوقائع العراقية بالعدد (3013) في 1/10/1984.

رابعاً: الاتفاقيات:

1. الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الكمركية (اتفاقية كيوتو)، 1973.
2. قانون تصديق الاتفاقية الكمركية لتنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية رقم (35) لسنة 1978.

النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية رقم (35) لسنة 1978.

التوصيات:

1. ضرورة تفعيل النقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت) وذلك لأهميتها في التجارة الدولية وخلق العديد من فرص العمل، وتحقيق العوائد المالية لرفد الموازنة العامة للدولة وبناء علاقات اقتصادية واجتماعية وسياسية فيما بين جمهورية العراق ودول الجوار الجغرافي والدول الإقليمية والعالم، لما يمتلكه العراق من موقع جغرافي متميز بعد تفعيل والدخول باتفاقيات دولية ثنائية او ثلاثية على مستوى دول الجوار والدول الإقليمية تنظم هذه التجارة العابرة، وتوفير البنى التحتية اللازمة والاسراع ب تنفيذ ميناء الفاو بالوقت المحدد وتهيئة وأنشاء الطرق البرية بمواصفات عالمية، مع شبكات خطوط سكك الحديد بما يلبي والحاجة المتوقعة لحجم التجارة بالبضائع العبرة عبر العراق.
2. ضرورة إعادة النظر ببعض مواد قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل، وذلك لكثرة التعديلات عليه وإلغاء بعض مواد القانونية من قبل المحكمة الاتحادية العليا، انطلاقاً من المبدأ الدستوري الذي أقره الدستور العراقي الدائم لعام 2005 (الفصل بين السلطات)، وعدم انسجامه مع النظام الاقتصادي والسياسي الجديد.
3. اعادة النظر بالتعليمات والقرارات الصادرة بموجب قانون الكمارك رقم (23) لسنة 1984 المعدل، وتلك المتعلقة بالنقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت) بما يتماشى مع المعايير والتوصيات الصادرة من قبل المنظمات والهيئات المعنية بالبضائع العابرة (الترانزيت)، بما يسهل من دخول جمهورية العراق في اتفاقيات ومعاهدات مع دول الجوار الجغرافي ودول العالم.
4. اعتماد المعايير والمبادئ المقررة في اتفاقية (Kyoto Convention) الاتفاقية الدولية لتبسيط الإجراءات الكمركية، بعد إجراء التكييف القانوني مع القوانين العراقية الخاصة بالنقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت).
5. الاستخدام الامثل لتكنولوجيا المعلومات وأتمته الإجراءات الكمركية، وتصميم وتطوير أنظمة الحاسوب بما يلبي واحتياجات تنظم النقل بالعبور للبضائع العابرة (الترانزيت)، بهدف احكام الرقابة وتبسيط الإجراءات للتوافق مع افضل الممارسات الدولية.