

النقل البرى الدولى وفق اتفاقية التير (TIR ١٩٧٥)

دراسة فى نظام الضمان الدولى وفق أحكام اتفاقية التير بمناسبة
انضمام جمهورية مصر العربية للاتفاقية

مكتوب

أحمد ماهر شعله

وكيل كلية النقل البرى الدولى واللوجستيات الاكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

مقدمة

فى غضون عام ١٩٨٤ اعتمد المجلس الاقتصادى والاجتماعى التابع للأمم المتحدة قراراً تحت رقم ٧٩/ ١٩٨٤ ، يوصى فيه بأن تقوم البلدان فى شتى أرجاء العالم بدراسة امكانية الإنضمام إلى اتفاقية النقل البرى الدولى التير (TIR)، وإدراج نظام النقل البرى الدولى فى تشريعاتها الوطنية ، كما أوصى المجلس بأن تقوم المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية- وبالأخص اللجان الاقتصادية التابعة للأمم المتحدة - بتشجيع اقرار نظام النقل البرى الدولى كنظام عالمى للمرور العابر الجمركى .

وحيث تتطلب الاتفاقية سالفه الذكر اشتراطات فنية معينة لتطبيقها- سوف يتم الإشارة إليها تفصيلاً فى البحث - منها اشتراط النقل بحاويات وناقلات ذات صفات فنية محددة ، يلزم لتسييرها توافر شبكة طرق وتجهيزات على الأرض كى تصبح أحكام الاتفاقية صالحة للتطبيق .

ومع تطلع مصر أن تصبح مركزاً عالمياً لتداول التجارة وأن تكون فى القلب من سلسلة الإمداد العالمية ، فقد تم مؤخراً تنفيذ شبكة طرق عملاقة ذات مواصفات عالمية ، وحرصاً من الدولة على الانضمام و تطبيق الأنظمة القانونية الدولية الميسرة لانسياب حركة التجارة بحيث لايشمل منظومة النقل البحرى فقط إنما امتد الاهتمام إلى النقل البرى والنقل بالسكك الحديدية والنقل متعدد الوسائط .

وسيراً على هذا النهج انضمت مصر إلى اتفاقية التير (TIR) بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٩٦ لسنة ٢٠٢٠ فى ١٤ يوليو ٢٠٢٠ والذى تم عرضه على مجلس النواب وقد وافق المجلس بجلسته المنعقدة يوم ١٨ أغسطس ٢٠٢٠ وتم نشر قرار الانضمام إلى الاتفاقية فى الجريدة الرسمية فى العدد رقم ٨ فى ٢٥ فبراير ٢٠٢١ . وقد وافقت مصر على الانضمام للاتفاقية مع التحفظ

بشروط التصديق على الفقرات من ٢ إلى ٦ من المادة ٥٧ من الاتفاقية وفقاً لما سيتم عرضه تفصيلاً .

وقد صدر قرار وزير الخارجية رقم ١ لسنة ٢٠٢١ بنشر الاتفاقية (باللغة الانجليزية) فى الجريدة الرسمية على أن يتم العمل بها اعتباراً من ١٦ يونيو ٢٠٢١ وقد تم نشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية العدد ٨ فى ٢٥ فبراير ٢٠٢١ .

وعليه صارت الاتفاقية على هذا النحو جزء لايتجزء من التشريع المصرى المنظم لنشاط النقل البرى العابر وهو نشاط تجارى وفق نصوص قانون التجارة المصرى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ويتسم بصفة الدولية لأنه نشاط عابر للحدود .

وجدير بالذكر الإشارة إلى إنه قد انضمت العديد من الدول العربية الى نظام النقل البرى الدولى العابر للحدود (اتفاقية التير TIR) ، حيث انضمت تونس مبكراً الى الاتفاقية فى اكتوبر ١٩٧٧ وكذلك انضمت كلاً من الكويت والمغرب الى الاتفاقية مبكراً فى سنة ١٩٨٣ ، وانضمت الأردن فى ديسمبر سنة ١٩٨٥ ، وانضمت الجزائر فى فبراير ١٩٨٩ و انضمت لبنان فى نوفمبر ١٩٩٧ وانضمت الجمهورية العربية السورية فى يناير ١٩٩٩ و الامارات العربية فى ابريل ٢٠٠٧ وانضمت فلسطين فى ديسمبر ٢٠١٧ ، و قطر فى يناير ٢٠١٨ والمملكة العربية السعودية فى مايو ٢٠١٨ .

وقد لاحت للباحث في الأفق عدة تساؤلات : كيف تطورت أحكام الاتفاقية ؟ وما التعديلات التي طرأت عليها ؟ وماهى الفلسفة التي تقوم عليها ؟ وما الأركان و الأعمدة الرئيسية التي بُنيت عليها الاتفاقية؟ وما هو دفتر النقل البرى ؟ و ماهى الفكرة التي يقوم عليها ؟ وما هى شروط من يصدره ؟ وحامله؟ وهل أنشئت الاتفاقية أجهزة أو جهات تنسق في شأن تنفيذ أحكامها ؟ وماهى تلك الأجهزة ؟ وما اختصاصاتها ؟ وما هى فكرة الضمان المالى بوجه عام وما هى

ملاحح نظام الضمان الدولى التى وضعتة الاتفاقية وما هى أحكامه الموضوعية و الاجرائية؟

كل تلك التساؤلات سوف نحاول الإجابة عليها من خلال الخطة البحثية التالية ، حيث نتناول البحث فى مبحثين على النحو التالى :

١- المبحث الأول : ماهية نظام النقل البرى الدولى العابر للحدود .

وفيه يتم تناول تطور نظام النقل البرى الدولى العابر للحدود وفلسفة الاتفاقية ومميزاتها و الأركان الرئيسية التى تقوم عليها وكذلك الهيكل التنظيمى والأجهزة التى أوجدتها الاتفاقية واختصاصات كل منها و كيفية التعامل مع تلك الأجهزة وتفعيل نصوص الاتفاقية وينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : الأركان التى تقوم عليها اتفاقية التير (TIR)

المطلب الثانى : الهيكل التنظيمى و الأجهزة التى انشأتها اتفاقية التير (TIR)

٢- المبحث الثانى : ملاحح نظام الضمان الدولى وفق أحكام اتفاقية التير

.TIR

و يتناول نظام الضمان الدولى للنقل البرى الدولى والشروط الواجب توافرها للترخيص بإصدار بطاقات النقل البرى الدولى والأحكام الموضوعية والإجراءات التى رسمتها الإتفاقية لتفعيل هذا النظام . وينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : شروط الضمان الدولى فى اتفاقية التير .

المطلب الثانى : الأحكام الموضوعية والإجرائية لنظام الضمان الدولى البرى وفق اتفاقية التير .

المبحث الأول

ماهية نظام النقل البري الدولي العابر للحدود

تمهيد

نتناول في هذا المبحث تطور نظام النقل البري الدولي العابر للحدود وفلسفة الاتفاقية ومميزاتها و الأركان الرئيسية التي تقوم عليها وكذلك الهيكل التنظيمي والأجهزة التي أوجدتها الاتفاقية واختصاصات كل منها و كيفية التعامل مع تلك الأجهزة وتفعيل نصوص الاتفاقية

المطلب الأول

الأركان التي تقوم عليها اتفاقية التير (TIR)

أولاً: تطور وفلسفة نظام النقل البري الدولي العابر للحدود

تم بلورة نظام المرور العابر للنقل البري الدولي من خلال لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا في صورة اتفاقية و ذلك عام ١٩٥٩ و التي أصبحت سارية عام ١٩٦٠ بين عدد من الدول الأوروبية . وفي عام ١٩٧٥ تم تنقيح و تطوير اتفاقية ١٩٥٩ و إضافة ما استجد من أمور فنية و ما أظهرته التطبيقات العملية من متطلبات و إضافات لازمة تم استدراكها و وضع كل الخبرات و المتطلبات التي أظهرتها فترة تطبيق الاتفاقية الأولى من عام ١٩٦٠ وحتى ١٩٧٥ على الأخص مع بداية ظهور الحاوية كوسيلة فعالة و أساسية لنقل البضائع^١ .

^١ - تم ابرام المعاهدة الدولية للنقل الآمن بالحاويات في عام ١٩٧٢ و التي عرفت في المادة ١١ منها الحاوية بأنها (أداة نقل لها القوة الكافية الملائمة للاستخدام المتكرر و صممت خصيصاً لتيسير نقل البضائع بوحدة أو مزيد من أشكال النقل دون إعادة التحميل بوسائط و صممت لتوفير الضمان و السهولة عن طريق تزويدها بتجهيزات جوانب تتلائم و هذه الأغراض و الحاوية باللغة الانجليزية Container وحاوية تعني حوي الشئ و يحويه جمعه و أحرزه و الحواء هو اسم الشئ الذي يحوي الشئ أي يجمعه .

وقد تطورت نصوص الاتفاقية سائلة الذكر على مدى السنوات اللاحقة لدخولها حيز التنفيذ ، فقد تم إدخال عدة تعديلات على نصوصها تجاوزت العشرين تعديلاً آخرها في بداية الألفينات عام ٢٠٠٢ تحديداً ، وقد انصبت معظم التعديلات على نصوص المسؤولية القانونية و مراقبة دخول متعهدي النقل نظام النقل البري الدولي ، وكذلك الجهة المسؤولة عن طباعة دفاتر النقل الدولي و مسؤوليات السلطات الجمركية و المستجدات العصرية الإلكترونية اللازمة لمعالجة البيانات في نظام النقل البري.

كما هدفت تلك التعديلات إلى الخروج بالنصوص على النحو الذي يجعلها توازن بين متطلبات الجمارك الوطنية للدول و متعهدي النقل البري من ناحية أخرى.

ثانياً: مزايا الاتفاقية.

تهدف الاتفاقية إلى تخفيف المصاعب و الإجراءات و التعقيدات التي تواجه متعهدي النقل إلى الحد الأدنى بوضع نظام دولي موحد للإجراءات بديلاً

وقد اختلف الفقه المصري في استخدام لفظ الحاوية فمنهم من أطلق عليها مستودع . راجع د/ إبراهيم مكي نظام النقل بأوعية الشحن ص^{١٠}

ومن الفقهاء من استعمل لفظ (صندوق) ومنهم من سماها (المستوعبات) بكسر العين راجع د/ محسن شفيق ، الجديد في قواعد هامبورج ١٩٧٨- محاضرات لطلبة دبلوم القانون الخاص لسنة ١٩٧٨ . إلا أن الشائع في الفقه و العمل هو إصطلاح الحاوية حتى سميت المحطات المتخصصة بتداولها بمحطات الحاويات . و للحاويات أنواع عدة من حيث طبيعتها :

مثل حاويات البضائع العامه وتنقسم إلى حاوية مغلقة Closed Containers و أخرى ذات سقف مفتوح Open Top Containers و الحاويات مفتوحة الجوانب Containers Open Sided وهناك حاويات الصب الجافة Dry Bulk Containers وحاويات السوائل الصب و الغازات Liquid Bulk Containers و الحاويات ذات التصميم الخاص و هناك الحاويات القابلة للطي Collapsible Containers . راجع في ذلك دكتور/ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ، منشأة المعارف ٢٠٠٤، ص^{٢١} وما بعدها.

عن الإجراءات الوطنية التي تنفرد بها كل دولة في حدودها ، و بحيث لا يؤدي ذلك إلى زيادة النفقات و لا تقليل إيرادات الدولة من الجمارك.

ثالثاً : الأركان الأساسية التي تقوم عليها اتفاقية النقل البري.

تقوم فلسفة الاتفاقية على عدة أركان ومبادئ اساسية تتضافر و تتكامل فيما بينها لتشكل نظاماً دولياً للمرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي.

١- النقل يتم من خلال حاويات و ناقلات برية معينة

حيث تقوم الاتفاقية في الأساس على نقل البضائع في حاويات أو ناقلات (ذات مقصورة للشحن) و تختم بخاتم جمركي بحيث لا يمكن العبث في البضائع أو الولوج إليها و أي تلاعب يحدث يكون ظاهراً واضح العيان.

وفي هذا الاطار تنص الاتفاقية في المادة الثالثة منها على (كى

تصبح أحكام هذه الاتفاقية قابلة للتطبيق :

١- يجب انجاز عمليات النقل :

أ. بواسطة مركبات برية أو مجموعة مركبات أو حاويات تمت الموافقة عليها

مسبقاً بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث (أ) أو

ب. بواسطة مركبات برية أو مجموعة مركبات أخرى أو حاويات أخرى بموجب

الشروط المبينة في الفصل الثالث (ج) ، أو

ت. بواسطة مركبات برية أو مركبات خاصة مثل حاملات نقل الركاب و الآلات

الرافعة و الجرافات وآلات صب الخرسانة وما شابه ذلك من المركبات و

الآلات التي يتم تصديرها و التي تعتبر هى نفسها بالتالي بضائع مسافرة

بوسائلها الخاصة من مكتب جمركي في نقطة المغادرة إلى مكتب جمركي في

نقطة الوصول وذلك بموجب الشروط المبينة في الفصل الثالث (ج) و إذا

كانت هذه المركبات محملة ببضائع أخرى تطبق عليها تبعاً لذلك الشروط

المشار إليها في الفقرة (أ) أو الفقرة (ب) أعلاه.

٢- تغطية الرسوم و الضرائب بموجب ضمان معترف به دولياً.

من المبادئ الهامة التي تحكم اتفاقية التير هو وجود جهات ضامنة داخل الدولة التي تنضم إلى هذه الاتفاقية بحيث تضمن أي رسوم مقررة على الشاحنة العبرة سواء كانت رسوم ضرائب أو جمارك.

وهذا الضمان لتلك الرسوم هو ضمان دولي يفترض أن الدولة التي انضمت إلى الاتفاقية قد ارتضت به ، بحيث توجد جهة داخل كل دولة تعترف بها الدولة باعتبار أن هذه الجهة هي الممثلة لمصالح قطاع النقل البري داخل الدولة، يكون على هذه الجهة التزام واضح ومحدد بضمان أية رسوم أو ضرائب تكون مستحقة السداد أو أية مخالفة أثناء المرور يترتب عليها دفع مقابل لها.

وعلى هذا الهدي نجد أن هناك سلسلة من الضمان الدولي تمتد بين الدول المنضمة لاتفاقية التير تضمن في كل النقاط تغطية وضمان ما يقصر فيه الناقل البري من التزام بدفع رسوم أو ضرائب أو مخالفات لكن على السلطات الجمركية داخل الدولة في حالة مخالفة وقبل أن تطلب من الضامن الوطني السداد أن تسعى بقدر الإمكان إلى الحصول على ما يستحق من الناقل ومطالبته به بشكل مباشر قبل اللجوء إلى الجهة الضامنة لطلب السداد و هو تطبيق للمبادئ العامة في الضمان.

وجدير بالذكر أن كل جهة ضامنة تضمن المخالفة أو الرسم المستحق على أراضي الدولة التابعة لها تلك الجهة بغض النظر عن جنسية الناقل أو الشاحنة أو المرسل أو المرسل إليه ، وجدير بالذكر أيضاً أن الجهة الضامنة داخل جمهورية مصر العربية حتى الآن هي الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية .

وجدير بالذكر أيضاً أن القضاء الوطني هو المختص بنظر المنازعات الناشئة عن تلك المطالبات داخل جمهورية مصر العربية. وفي كل الأحوال يجوز لتلك الجهة الضامنة أن تتقدم عن طريق سلسلة الضمان الدولية بطلب استرداد

لتلك النفقات التي قامت بتسويتها وسلسلة الضمان الدولية الوحيدة الموجودة حالياً هي التي يديرها الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) و الذي يقع مقره بجينيف بسويسرا ويغطي تلك السلسلة عدة شركات تأمين دولية كبيرة وذلك تحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي وهو إحدى الجهات الإدارية التي أنشأتها الاتفاقية.

٢- عملية النقل تتم بموجب بطاقة النقل البري الدولي (الدفتر).

حيث ترتكز عملية النقل و الضمان الدولي على وجود وثيقة جمركية دولية وهي بطاقة النقل البري الدولي أو (الدفتر الدولي) والذي يشكل حجر الزاوية و الأساس الإداري لنظام النقل البري الدولي الذي تنظمه اتفاقية التير^١.

- من يقوم بإصدار الدفتر؟

يقوم الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) وتحت إشراف المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (TIREXB) بطباعة و توزيع دفاتر النقل البري على الجهات الضامنة داخل الدول المنضمة للاتفاقية ، ويمكن تفويض جهات الضمان بهذه العملية وفق آلية محددة.

- أهمية الدفتر الدولي

تظهر أهمية الدفتر الدولي أو بطاقة النقل البري الدولي في محورين : الأول وهو أن عملية التفتيش ترتكز في الأساس على بيانات الدفتر و المحور الثاني وهو الضمان الدولي حيث يعتمد في الأساس على وجود الدفتر الدولي الصادر من (IRU) والذي تم توزيعه من قبل الجهات الضامنة داخل الدول.

حيث تعتمد عملية النقل على تقديم " دفتر بري ساري المفعول يحمل أسماء و أختام و توقيعات المنظمة الدولية و الجهة الضامنة التي أصدرتها

¹ -R.B.Bryukhov and K.E . Kovalenko, International legal regulation of road transportation (features of the legal consciousness of legislators), TransSiberia, 2018.

ويكون متعهد النقل قد قام بملء الدفتر حسب الأصول وهو في حد ذاته دليل على وجود و صلاحية الضمان.

ويظل هذا الدفتر ساري المفعول إلى حين إنجاز عملية النقل البري الدولي في مكتب الجمارك بمكان المقصد النهائي ، شريطة أن يكون قد نفذ في مكتب الجمارك ببلد المغادرة في غضون الوقت الذي حددته الجمعية التي أصدرته "

٤- قبول التدابير الجمركية المتخذة في دولة الشحن (المغادرة) .

عرضنا قبل ذلك كيف أن عملية النقل البري الدولي تقوم على مبدأ هام وهو أن النقل يتم وفق حاويات أو مركبات ذات مقصورة . و أن تلك الحاويات و المقصورات تكون مختومة.

وعلى هذا الهدي فإن الاتفاقية تفترض أن الاجراءات الجمركية التي قامت بها الإدارة الجمركية بدولة الشحن (القيام) من تفتيش و أختام و خلافه من رقابة على الشحنة يجب أن تعترف بها - أي تلك الاجراءات- كل دول المرور العابر التي تمر عبر أرضها الشاحنة و صولاً لنقطة النهاية للرحلة ، و بحيث لا تخضع الشحنة للفحص من خلال الإدارات الجمركية في الدول العابرة اللهم إلا الفحص الظاهري للأختام و مراجعة دفتر النقل البري و التأكد من صحته و صحة بياناته .

و لا شك أن هذا المبدأ يشكل ميزة من أهم مميزات الاتفاقية التي تصب في سيولة و سهولة تدفق البضائع عبر الحدود و توفير الوقت و الوقت مال وكذلك توفير الجهد و الأيدي العاملة المطلوبة للقيام بتلك الأعمال.

و يفترض كل ما سبق أن يكون التفتيش أو الفحص الجمركي في دولة القيام صارم ودقيق و كامل قبل وضع الأختام على الشحنة . بحيث يتم مراقبة نوعية الشحنة بالإضافة إلى فحص حالة مقصورة الشحن أو الحاوية و في حالة

المقصورة أو الحاوية ذات الأغذية الوقائية يجب فحص حالة تلك الأغذية و مرابط تثبيتها.

وجدير بالذكر أن نؤكد على أن للإدارات الجمركية في حالة الاشتباه أن تقوم بالفحوصات و التفتيشات اللازمة للشحنة لكن يجب أن يتم ذلك في أضيق الحدود و في حالات الاشتباه فقط حتى لا تفقد الاتفاقية أهم مميزاتا.

المطلب الثاني

الهيكل التنظيمي و الاجهزة التي أنشأتها الاتفاقية

انشأت الاتفاقية بموجب أحكامها عدة مجالس و لجان تقوم على رعاية و وضع الاتفاقية موضع التنفيذ نتناولها فيما يلي :

أولاً - اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي:

وفق حكم المادة ٥٨ مكرر من الاتفاقية يجري إنشاء لجنة إدارية مكونة من جميع الأطراف المتعاقدة (الدول) و قد دخل هذا التعديل لتلك المادة حيز النفاذ في ١٧ فبراير ١٩٩٩.

٣- تكوين اللجنة : تتكون اللجنة من جميع الدول الأعضاء في الاتفاقية ويجوز للدول الغير طرف في الاتفاقية أن تحضر دورات اللجنة من خلال الإدارات المختصة لتلك الدول وذلك في المسائل التي تهمها و يكون حضورها بصفة مراقب.

٤- اختصاصات اللجنة :

حيث تختص اللجنة بعدة اختصاصات على النحو التالي :

أ- النظر في أي تعديل مقترح على الاتفاقية ' .

(١) تنص المادة ٥٩ من الاتفاقية على إنه (١- يجوز تعديل هذه الإتفاقية ، بما فى ذلك مرفقاتها ، بناء على اقتراح مقدم من أحد الأطراف المتعاقدة ، تبعاً للإجراء المعين فى هذه المادة .

ب- رصد تطبيق الاتفاقية و فحص أي إجراء تتخذه الأطراف المتعاقدة و الجمعيات و المنظمات الدولية بموجب الاتفاقية و التماشي معها.
ج- الاشراف و التزويد بالدعم في تطبيق الاتفاقية على المستويين الوطني و الدولي وذلك عن طريق المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي.

٣- أسلوب الإنعقاد و اجراءاته:

تقوم اللجنة في دورتها الأولى كل عام بانتخاب رئيس و نائب رئيس و يدعو الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد اجتماع اللجنة سنوياً تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا أو عقدها حال طلب ذلك من الإدارات المختصة التابعة لخمس دول أعضاء على الأقل.

ويكون لكل دولة طرف صوت واحد و يتم التصويت على القرارات و يؤخذ القرار بأغلبية عدد الأصوات للدول الحاضرة لكن يشترط أغلبية الثلثين في حالة القرار بتعديل الاتفاقية أو المرفقات وفق أحكام المادة ٥٩ و ٦٠ من الاتفاقية. ويكون الاجتماع صحيحاً بحضور ثلث عدد الدول الأعضاء على الأقل.

ثانياً - المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي:

- تشكيل المجلس : يتشكل المجلس التنفيذي وفق المادة ٥٨ من الاتفاقية من تسعة أعضاء و يتم تشكيله من قبل اللجنة الإدارية و يتم إختيار التسعة أعضاء من مختلف الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية و يتم اختيارهم عن طريق الإنتخاب بأغلبية الحاضرين المشاركين في التصويت في

٢- سوف تقوم اللجنة الإدارية ، المكونة من جميع الأطراف المتعاقدة ، وفقاً للنظام الداخلي المبين بالمرفق ٨ ببحث أي تعديل مقترح لهذه الإتفاقية ، فأى تعديل من هذا القبيل يتم بحثه أو إعداده أثناء إجتماع اللجنة الإدارية وتعتمده هذه اللجنة بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين المشتركين في التصويت ، سيقوم الأمين العام للأمم المتحدة بإبلاغه إلى الأطراف المتعاقدة من أجل قبولها به (.....)

اللجنة الإدارية . وتكون مدة المجلس التنفيذي عامين و يجوز إعادة إنتخاب نفس الأعضاء لمدد أخرى.

- اختصاصات و مهام المجلس التنفيذي :

يختص المجلس التنفيذي بعدة اختصاصات على النحو التالي :

- ١- التنسيق في تبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة و تشجيعها على ذلك.
- ٢- التنسيق و التشجيع على تبادل المعلومات بين السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة و الجمعيات و المنظمات الدولية.
- ٣- الإشراف على مركزية تنفيذ الطباعة و التوزيع على الجمعيات التابعة لنظام بطاقات النقل البري الدولي وقد تقوم بذلك منظمة دولية متفق عليها حسب المشار إليه في المادة ٦ من الاتفاقية ^(١)
- ٤- دعم تدريب موظفي السلطات الجمركية و الأطراف الأخرى المهتمه والمعنية بنظام النقل البري الدولي .
- ٥- رصد و تحديد سعر بطاقات النقل البري الدولي.
- ٦- الاحتفاظ بسجل مركزي لتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات التي تقدمها المنظمات الدولية : من جميع القواعد و الاجراءات المقررة بشأن إصدار بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات.

(١) حيث تنص المادة ٦/٢ مكرر (تحول اللجنة الإدارية منظمة دولية على النحو المشار إليه في الفقرة ٢ تتولى مسئولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن مسيرة شريطة أن تقبل هذه المسئولية) و قد جاءت عقبها مذكرة تفسيرية لها تنص على (تتحدد العلاقة بين المنظمة الدولية و الجمعيات الأعضاء فيها بموجب اتفاقيات مكتوبة بشأن سير عمل نظام الضمان الدولي.

٧- تسهيل تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة و الجمعيات و شركات التأمين و المنظمات دون الاخلال بأحكام المادة (٥٧) بشأن تسوية المنازعات.

٨- الإشراف على تنفيذ أحكام الاتفاقية و هو لأجل هذا الغرض يمكن له القيام باستفتاءات و يعد عينات و يدير زيارات ميدانية و يوجه الأطراف بخصوص العديد من الأمور مثل تصريح الجمعيات الوطنية، مطابقة المركبات ، مطابقة اجراءات الانهاء ، اتخاذ أية اجراءات قانونية و طلب الدفع من الاشخاص المسؤولين عن حالات فرق النقل البري الدولي ، تطابق اللغات الرسمية الثلاث للاتفاقية وملحقاتها وهي اللغة الفرنسية و الانجليزية و الروسية ، تنفيذ التعديلات على الاتفاقية ، الاشراف على عمليات الاستبعاد وفق حكم المادة ٣٨ من الاتفاقية و كذلك تدابير المراقبة الجديدة المأخوذة من قبل أي طرف .

٩- الإشراف على سير نظام الضمان الدولي و لأجل ذلك له أن يفحص ويسأل إذا لزم الأمر عن : عقد الضمان الدولي ، الوثيقة الوطنية للضمانات ، شهادات الضمان السنوية و يطالب المنظمة الدولية (IRU) حالياً) أن تزوده على أساس سنوي بكامل البيانات لعدد المطالبات المقامة و المدفوعة و التي لا زالت قيد التداول.

ومن الضروري توضيح أن المادة ٥٧ في الفقرة الأولى منها ذكرت (أنه في حالة أى نزاع بين اثنين أو أكثر من اثنين من الأطراف المتعاقدة يثار بشأن تفسير أو تطبيق هذه الأنفاقية يجب بقدر الإمكان أن تجري تسوية هذا النزاع عن طريق التفاوض بين هذه الاطراف أو بأي طريق آخر للتسوية).

وعليه فإن وفق أحكام هذه الفقرة أي نزاع ينشأ بين الأطراف المتعاقدة يحل بداية بالتفاوض و التسوية ، سواء كان النزاع على تفسير الاتفاقية أو تطبيقها.

فإن فشل هذا الطريق فإن أحكام الفقرات ٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦ من المادة ٥٧ من الاتفاقية قد وضعت أسلوباً آخر لإنهاء النزاع و هو أسلوب (التحكيم) في حالة النزاع على التطبيق فقط و ليس التفسير و بلغة أخرى فإن النزاع على تفسير الاتفاقية لا يحل عن طريق التحكيم إنما بالتفاوض و الوساطة

و خلافه دون التحكيم (١)

وقد نصت الفقرة ٥٧/٢ على إنه (في حالة أي نزاع بين اثنين أو أكثر من اثنين من الأطراف المتعاقدة يثار بشأن تطبيق هذه الاتفاقية و ليس من الممكن تسويته بالوسائل المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة فإنه يجب أن

(١) في التحكيم التجاري الدولي و أساليب فض المنازعات راجع مايلي:

- الدكتور / فتحي والي ، قانون التحكيم في النظرية و التطبيق ، منشأة المعارف ، ٢٠٠٧ ص ١٧ و بعدها و نفس الفقيه راجع المؤلف قيم التحكيم في المنازعات الوطنية و التجارية الدولية علماً وعملاً ، منشأة المعارف ص ٢١ و بعدها .

- الدكتور / أحمد أبو الوفا ، التحكيم في القوانين العربية ، مكتبة الوفاء القانونية ٢٠١٥ ص ٢٧ وما بعدها.

- الدكتور / مصطفى الجمال و الدكتور / عكاشة عبد العال ، التحكيم في العلاقات الخاصة الدولية و الداخلية ، الطبعة الاولى ١٩٩٨ بدون دار نشر ص ٢٤ وما بعدها.

- الدكتور / محمود سمير الشرقاوي ، التحكيم التجاري الداخلي و الدولي ، دار النهضة العربية ٢٠١٦ ص ١٣ و ما بعدها.

- الدكتور / محمود مختار بريري ، دار النهضة العربية ٢٠١٤ ص ١٥ و ما بعدها.

- الدكتور / أحمد السيد الصاوي ، الوجيز في التحكيم ، ٢٠١٤ بدون دار نشر ص ١٥ وما بعدها.

- الدكتور / عبد المنعم زمزم ، شرح قانون التحكيم ، دار النهضة العربية ٢٠١٤ ص ٧ وما بعدها.

يحال هذا النزاع بناءً على طلب أحد هذه الاطراف إلى محكمة تحكيم مكونة على النحو التالي:

على كل طرف من أطراف النزاع أن يعين وسيطاً (محكماً) و على هؤلاء الوسطاء أن يعينوا وسيطاً آخر يصبح رئيساً لهيئة التحكيم ، و إذا حدث بعد ثلاثة شهور من استلام طلب الإحالة أن أحد الاطراف لم ينجح في تعيين وسيط أو لم ينجح الوسطاء في اختيار هذا الرئيس فإنه يجوز لأي طرف من هذه الأطراف أن يطلب من الأمين العام للأمم المتحدة تعيين وسيط أو تعيين رئيس محكمة التحكيم.

ثم نصت الفقرة ٣/٥٧ على إنه (سيكون قرار محكمة التحكيم بموجب أحكام الفقرة ٢ ملوماً على أطراف النزاع) و أردفت الفقرات ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٥٧ على التوالي (يجوز لمحكمة التحكيم أن تقرر نظامها الداخلي الخاص) و (ستتخذ قرارات محكمة التحكيم بأغلبية الأصوات) و (في حالة أي خلاف قد يثار بين أطراف النزاع فيما يتعلق بتفسير أو تنفيذ الحكم فإنه يجوز لأي من هذه الأطراف أن يقدم هذا الخلاف إلى مكمة التحكيم التي أصدرت الحكم لتصدر قراراً بشأنه).

و الجدير بالذكر في هذا المقام أن جمهورية مصر العربية قد أعلنت تحفظها على الفقرات من ٢ إلى ٦ من المادة ٥٧ من الاتفاقية بحيث لا تسري عليها أحكام فض المنازعات التي يكون سببها تطبيق نصوص الاتفاقية عن طريق التحكيم.

ومن نافلة القول أن اتفاقية التير هي من الاتفاقيات التي سمحت فقط بالتحفظ على نصوص معينة منها دون الأخرى وذلك وفق ما نصت عليه المادة ٥٨ من الاتفاقية بقولها :

١- يجوز لأية دولة في وقت توقيعها أو تصديقها أو انضمامها إلى هذه الاتفاقية أن تعلن أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بالفقرات ٢ إلى ٦ من المادة ٥٧ من الاتفاقية و لن تكون الأطراف المتعاقدة الأخرى ملزمة بهذه الفقرات فيما يتعلق بأي طرف متعاقد أبدي مثل هذا التحفظ.

٢- و يجوز لأي طرف متعاقد يكون قد أبدى تحفظاً حسب المنصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة أن يسحب في أي وقت هذا التحفظ عن طريق تقديم إشعار بذلك إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

- و فيما عدا التحفظات المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة لن يسمح بإبداء أي تحفظ نحو هذه الاتفاقية^(١)

- أسلوب الانعقاد و الاجراءات

تتعدد دورة المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بدعوة من الأمين العام للنقل البري الدولي بناء على طلب من اللجنة الإدارية أو طلب ما لا يقل عن ثلاثة من أعضاء المجلس.

و يقوم المجلس بإنتخاب رئيس له و وضع نظام داخلي و يدير المجلس قراراته بالتوافق بين أعضائه ما أمكن ذلك فأن استحال هذا التوافق الجماعي تطرح القرارات للتصويت و تتخذ بأغلبية الحاضرين المدلين بأصواتهم بحيث لا يقل عن خمسة أعضاء لغرض اتخاذ القرارات و لا يشارك الامين العام في التصويت و يجوز لأية منظمة دولية حضور دورات المجلس بصفة مراقب بعد موافقة رئيس المجلس و دعوته.

و يتم تمويل عمليات و أعمال المجلس التنفيذي عن طريق ضريبة تفرض على كل بطاقة نقل بري دولي تقوم بتوزيعها المنظمة الدولية وذلك لحين الحصول على مصادر تمويل بديله أو التمويل من الأمم المتحدة. و على كل عضو تمويل أعمال أعضاء المجلس من حكومة كل منهم.

(١) لمزيد من التفصيل بشأن التحفظات في المعاهدات الدولية Reservations راجع:

- دكتور/ محمد طلعت الغنيمي ، الغنيمي الوسيط في قانون السلام ((القانون الدولي العام أو قانون الأمم في زمن السلم ، منشأة المعارف ١٩٨٢ ص ١٨٣ وما بعدها.

- دكتور / محمد سامي عبد الحميد ، المعاهدات الدولية ، منشأة المعارف ٢٠٠٠ ص وما بعدها.

ثالثاً: الأمين العام للنقل البري الدولي:

يقوم على تنفيذ قرارات المجلس التنفيذي للنقل البري و الذي يكون عضواً في اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة و تساعده في اداء مهامه أمانة تابعة لنظام النقل البري الدولي تحدد حجمها اللجنة الإدارية.

رابعاً: المنظمة الدولية المختاره من قبل اللجنة الادارية:

وهي منظمة دولية يناط بها العديد من الاختصاصات الهامة وفق نصوص الاتفاقية ، ويتم إختيارها من قبل اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي و قد تم إختيار الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) لتحمل المسؤولية و تحدد له الاختصاصات المتعددة وفق نصوص الاتفاقية

وقد تأسس الإتحاد الدولي للنقل البري IRU بجينيف - سويسرا سنة ١٩٤٨ و يتمتع بشراكات قوية مع الأمم المتحدة و الإتحاد الأوروبي والمؤسسات الأوروبية و الآسيوية ويعمل الإتحاد على ربط المجتمعات و الدول ببعضها من خلال دعم حركة النقل و الخدمات اللوجستية^(١).

١ - التعريف بالاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)

تأسس الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) منذ ٧٠ عاماً في جنيف لتسهيل حركة التجارة ، والنقل البري الدولي ، وانتقال الركاب ودعم التنمية المستدامة في جميع أنحاء العالم. وأصبح الاتحاد يقود النمو الاقتصادي في أكثر من ١٠٠ دولة لدعم مصالح جميع مشغلي خدمات النقل البري من خلال إيجاد طرق فعالة لربط المجتمعات والدول بعضها البعض.

يتمتع الإتحاد بشراكات طويلة الأمد مع الأمم المتحدة والإتحاد الأوروبي والمؤسسات الأوروبية الآسيوية ، مما يمنحه الرؤية اللازمة لدفع التقدم في صناعة النقل البري. ويعمل الإتحاد حالياً على ربط المجتمعات والدول ببعضها من خلال دعم حركة التنقل والخدمات اللوجستية الآمنة والفعالة والصديقة للبيئة.

٢ - أنشطة الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)

أ- تشكيل حركة التنقل العالمي

وبعد الحصول على تصريح لتولي مسؤولية التنظيم الفعال لنظام ضمان دولي وحسن سيره ويصدر هذا التصريح من اللجنة الادارية للنقل البري وفق حكم الفقرة ٢ مكرر من المادة ٦ من الاتفاقية - وبعد ذلك يصبح الاتحاد الدولي للنقل البري مختصاً بما يلي:

(١) الحصول على موافقة الجمعيات الوطنية الضامنة عن طريق تأمين أو ضمان دولي.

من خلال العمل على تطوير المعرفة وبناء الشبكات وتقديم الخدمات. حيث يعمل الاتحاد على الجمع بين مشغلي الخدمات والمؤسسات ذات الصلة والموردين وأصحاب المصالح في أكثر من ١٠٠ دولة ، مما يؤدي إلى تشكيل طبيعة واتجاه حركة التنقل العالمية.

ب- العمل كجهة موثوق بها في مجال النقل واللوجستيات

حيث يشجع IRU ويعزز الحوار بين الهيئات الحكومية والمنظمات الدولية وجميع أصحاب المصلحة المعنيين بصناعة النقل البري. من خلال تشجيع الحوار داخل الصناعة وبين مختلف الجهات ، حيث يشارك IRU في المبادرات السياسية والتشريعية للدول والتي تهدف إلى صياغة إطار عمل اقتصادي يتسم بالشفافية والفعالية والاستدامة في جميع أنحاء العالم.

ج- تسهيل حركة التجارة والعبور

قام IRU منذ عام ١٩٤٨ بإزالة الحواجز التجارية بين البلدان والمناطق. وأصبح IRU يدير نظام TIR بموجب تفويض من الأمم المتحدة. يتيح نظام TIR شحن البضائع بسلاسة وأمان مما يزيد حركة التجارة بين المناطق ويسمح لشركات النقل بتقليل كل من التكاليف وزمن التسليم.

د- تعزيز التميز في مجال النقل البري

يساعد IRU القطاع الخاص على أخذ زمام المبادرة في تحسين المعايير وإظهار التميز المهني وتحسين الكفاءة. ويساهم كذلك في زيادة الشفافية بين مقدمي وطالبي خدمات النقل ، مع تقديم التقدير للشركات الأفضل في فئتها ، والاعتراف بضرورة تعزيز دور السائقين في رفع درجات الأمان وزيادة معدلات الكفاءة في المجالات الخاصة بكل من عمليات النقل واللوجستيات الصديقة للبيئة، وذلك من خلال تقديم مجموعة من الشهادات والدورات الاحترافية لجميع العاملين في منظومة النقل البري بهدف رفع الكفاءة.

لمزيد من التفصيل الموقع الإلكتروني الرسمي للاتحاد : www.iru.org

(٢) إبرام و عقد اتفاقات مكتوبة بشأن تشغيل نظام الضمان الدولي مع الجمعيات الوطنية الضامنة^(١).

(٣) تزويد السلطات المختصة بالدول الأعضاء بنسخ مصدقة من عقد الضمان الدولي و تقديم دليل على تغطية الضمان .

(٤) إبلاغ و إعلام جميع الجمعيات الوطنية الضامنة و السلطات الجمركية الوطنية بقبول جمعيات ضامنة جديدة .

(٥) إدارة نظام الضمان و تزويد السلطات المختصة سنوياً بكامل بيانات المطالبات المقامة و المدفوعة منها و المعلقة .

(٦) الحصول على تصريح طبع و توزيع بطاقات النقل البري الدولي و الذي تمنحه لها اللجنة الادارية للنقل البري الدولي وفق حكم المادة ١٠ / ب / المرفق رقم (٨).

(٧) إدارة نظام بطاقات النقل البري الدولي و ضمان عملية الطباعة المركزية لدفاتر النقل البري الدولي و توزيعها على الجمعيات الوطنية الضامنة و للإتحاد في سبيل ذلك أن يأخذ الإحتياجات اللازمة و المعقولة لتقليل خطر تزويد البطاقات و أخذ ما يلزم من اجراءات حيال القضايا و الحالات التي تقع فيها أخطاء أو نقص بوثيقة الجمارك الدولية و كذلك يجب على الإتحاد تزويد السلطات المختصة بالمعلومات عن الأحكام و الإجراءات التي حددت إصدار بطاقات النقل البري الدولي من طرف الجمعيات الضامنة الوطنية .

وعلى الإتحاد أيضاً (IRU) تزويد السلطات المختصة بالاحصاءات الخاصة بعدد بطاقات النقل البري الدولي الموزعة إلى كل طرف متعاقد و أيضاً تزويد المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي بتفاصيل أسعار الاصدار لكل نوع من بطاقات النقل البري الدولي.

^١ راجع المذكرة التفسيرية (٢-٦ - ٠ مكرر).

٨) يقوم بدعم و تدريب موظفي الأطراف المهتمة على كل ما يتعلق بتنفيذ الاتفاقيات.

٩) يقوم الإتحاد بإدارة نظام تحكم الكتروني لبطاقات النقل البري الدولي و يخبر الأطراف المتعاقدة و السلطات المختصة بالمشاكل التي تواجه النظام و يحاول باستمرار تحسين نظام التحكم الإلكتروني لزيادة فاعليته و يقوم الإتحاد أيضاً بتزويد السلطات المختصة بالإحصاءات و البيانات بخصوص أداء الأطراف المتعاقدة فيما يخص نظام التحكم الإلكتروني.

١٠) يعمل الإتحاد الدولي للنقل البري IRU على المشاركة في أنشطة المجلس التنفيذي على الأخص في القضايا التي يستدعيه المجلس فيها لتسهيل تسوية المنازعات .

ويزود المجلس بناء على طلبه بالبيانات و المعلومات الكاملة ذات العلاقة باشتغال نظام النقل البري الدولي شريطة ألا يحالف ذلك حماية سرية البيانات قانوناً. وكذلك يقوم الإتحاد بابلاغ المجلس التنفيذي بأية صعوبات أو مشاكل لها علاقة بالاتفاقية.

خامساً : الفرقة العاملة التابعة التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا و المعنية بالمسائل الجمركية المؤثرة على النقل.

يقع مقر لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بجينيف و تعقد هذه الفرقة ما بين دورتين أو ثلاث دورات في العام بشكل متزامن مع دورات لجنة إدارة اتفاقية النقل البري و تقوم بدعم أعمال اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي و تكون المشاركة مفتوحة في هذه الفرقة العاملة أمام جميع الدول الأعضاء في الامم المتحدة و المنظمات الدولية المهتمة بالأمر.

و تقوم الفرقة بشكل منتظم باعتماد التعليقات على أحكام الاتفاقية TIR و جدير بالذكر أن تلك التعليقات غير ملزمة للأطراف بقدر إلزام مواد الاتفاقية و

الملاحظات التفسيرية لها ورغم ذلك فإن التعليقات تكتسب أهميتها في التفسير و التنسيق و تطبيق الاتفاقية ذلك أنها تُعبر عن توافق في آراء الفرقة العاملة و الممثلة فيها أغلبية الأطراف المتعاقدة و الهيئات ذات الصلة .

و تقوم الفرقة العاملة بإرسال تلك التعليقات التي تعتمد عليها إلى اللجنة الإدارية للنقل البري الدولي للنظر فيها ومن ثم التصديق عليها (فرق الاتصال التابع للنقل البري و الدولي).

وقد تم إنشاء هذا الفريق من خلال الفرقة العاملة التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا وذلك من أجل توفير آلية استشارية بين الحكومات الأعضاء في اللجنة الاقتصادية و الأطراف المتعاقدة في TIR و المنظمات المعنية غير الحكومية وذلك لسرعة الرد على المشاكل الجديدة الناشئة عن تطبيق نظام النقل البري الدولي و العمل على التنسيق الدولي في تنفيذ أحكام الاتفاقية بشكل أكثر فاعلية و يقوم الفريق برفع تقاريره إلى الفرقة العاملة سائلة الذكر¹ .

سادساً : الجمعية الوطنية الضامنة

و هي الجهة التي تكون داخل الدولة وتبرم اتفاق مع السلطات الجمركية داخل الدولة و تتعهد أمامها بتسديد مبالغ رسوم و ضرائب الاستيراد و التصدير بالإضافة إلى أية فوائد نتيجة التخلف عن السداد تكون مستحقة بموجب اللوائح و القوانين الجمركية داخل الدولة التي لوحظت فيه المخالفة و تكون مسئولة انفراداً أو تضامناً مع الأشخاص المستحقة عليهم تلك المبالغ.

وجدير بالذكر إنه في جمهورية مصر العربية يلعب الأتحاد العام للغرف التجارية هذا الدور الهام والحيوي . وتقوم هذه الجهة الضامنة بإبرام اتفاق مع

(¹) Reis, Tarcísio Hardman. n.d. “ Cross Border Transport Facilitation in the Context of the United Nations General Assembly Resolution 70 / 197 : Prospects for the TIR and the Harmonisation Conventions”.

الاتحاد الدولي للنقل البري IRU بصفته المنظمة الدولية التي تدير الضمان الدولي حالياً و ينص هذا الاتفاق على طريقة عمل الضمان الدولي و أحكامه.

٣- اختصاصات الجمعية الوطنية الضامنة:

(١) إبرام الاتفاق سالف الذكر مع سلطة الجمارك داخل الدولة بشأن ضمان الرسوم و الضرائب.

(٢) إبرام الاتفاق سالف الذكر مع (IRU) الإتحاد الدولي للنقل البري بخصوص طريقة عمل نظام الضمان الدولي.

(٣) العمل كضامن بحيث يغطي هذا الضمان المسؤوليات المحتملة بالارتباط مع العمليات الجارية بموجب بطاقات النقل البري الدولي الصادرة من جمعيات أجنبية متعاقدة و منسبه إلى المنظمة الدولية (IRU) وفق أحكام المادة ٦ فقرة ١ .^(١)

(٤) إصدار بطاقات نقل بري دولي للأشخاص المستوفين الحد الأدنى للشروط و المتطلبات وفق (المادة ١/٦ و المرفق ٩- الجزء الثاني) و الذين لم يكن دخولهم إلى نظام النقل البري الدولي قد تم رفضه من السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة و التي يكون الشخص المعني مقيماً أو مستقراً فيها ، وهنا يمكن التحويل على شبكة الربط الالكتروني و الإحصاءات و البيانات المقدمة و المتوفرة و يمكن اعتماد إقرار عدم الرفض أو الاستعلام من جهة أخرى.

(١) تنص المادة ١/٦ على إنه (يجوز لكل طرف من الأطراف المتعاقدة تفويض جمعيات لتقوم بإصدار بطاقات نقل بري دولي ، إما مباشرة أو عن طريق جمعيات متماثلة ، ولتعمل بمثابة جمعيات ضامنة ، طالما كان هناك امتثال لأدنى الشروط والمتطلبات كما هي مبينة في المرفق ٩ بالجزء الأول ويجوز الغاء التفويض اذا لم تعد هذه الشروط مستوفاه)

- ٥) عقد و إبرام التزام مع الوكالة المتعهدة بالنقل و التي تطلب دفاتر للنقل البري الدولي و يمكن لها طلب ضمان بنكي أو إيداع مصرفي.
- ٦) إصدار بطاقات النقل البري الدولي على أساس نظام إدارة المخاطر.
- ٧) العمل بالتعاون مع السلطات المختصة على اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان الاستعمال الصحيح لبطاقات النقل البري الدولي .

المبحث الثاني

ملامح نظام الضمان الدولي وفق أحكام اتفاقية التير TIR

نعرض في هذا المبحث لملامح فكرة الضمان الدولي الذي أقرته اتفاقية التير والذي يعد من أهم الركائز الأساسية والملاح الحصرية التي جاءت بها تلك الاتفاقية .

ووفق أحكام الاتفاقية تعد بطاقة الضمان هي المحور الذي تقوم عليه عملية الضمان الدولي في نظام النقل البري الدولي .

وعليه سوف نعرض في المطلب الأول الشروط الواجب توافرها للترخيص بإصدار بطاقات النقل البري الدولي وفق أحكام الاتفاقية في الملحق رقم ٩ لها والذي وضع الحد الأدنى من الشروط الواجب توافرها للترخيص للجمعيات و الجهات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي ، و العمل بمثابة ضامن في ظل نظام التير و نعرض أيضاً في نفس المطلب الشروط و المتطلبات الواجب توافرها للترخيص للأشخاص الطبيعيين و الاعتباريين باستخدام بطاقات النقل البري الدولي " الشركات أو السائقين "

وفي المطلب الثاني نعرض لفكرة الضمان الدولي في نظام النقل البري الدولي وفق أحكام الاتفاقية و الأحكام الموضوعية والإجراءات التي رسمتها الاتفاقية لتنفيذ هذا النظام .

المطلب الأول

شروط الضمان الدولي في اتفاقية التير

نعرض فيما يلي أولاً : للشروط الواجب توافرها للترخيص بإصدار بطاقات النقل البري الدولي وفق أحكام الاتفاقية في الملحق رقم ٩ لها والذي وضع الحد الأدنى من الشروط الواجب توافرها للترخيص للجمعيات و الجهات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي ، و العمل بمثابة ضامن في ظل نظام التير و نعرض ثانياً الشروط و المتطلبات الواجب توافرها للترخيص للأشخاص الطبيعيين و الاعتباريين باستخدام بطاقات النقل البري الدولي " الشركات أو السائقين " .

أولاً : الشروط الواجب توافرها للترخيص بإصدار بطاقات النقل البري الدولي

وضحت الاتفاقية في الملحق رقم ٩ لها الحد الأدنى من الشروط الواجب توافرها للترخيص للجمعيات و الجهات بإصدار بطاقات النقل البري الدولي ، و العمل بمثابة ضامن في ظل نظام التير وذلك على النحو التالي :

أ. وجود الجمعية قانوناً لمدة عام على الأقل كمؤسسة راسخة تمثل مصالح (قطاع النقل) و الواقع أن مدة العام المشترطة لذلك لا تعبر عن درجة الرسوخ في المجال التي يتطلبها الشرط .

ب. اثبات وضع مالي سليم و قدرات تنظيمية تمكنها من الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية.

ج. دراية مثبتة لموظفيها في مجال تطبيق الاتفاقية (يمكن أن يثبت هذا الشرط بحصول موظفي تلك الجهة على بعض الدورات التدريبية المعتمدة في هذا المجال)^(١).

(١) على سبيل المثال شهادة دبلومة تدريب مديري النقل CPC Management التي يقدمها IRU و التي حصلت الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا التابعة لجامعة الدول العربية على اعتماد منحها بشكل حصري في الشرق الأوسط .

د. عدم ارتكاب جرائم خطيرة أو متكرره ضد الجمارك أو التشريعات الضريبية.
هـ. اثبات وجود اتفاق مكتوب أو أي صك قانوني آخر بين الجمعية و السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي نشأت فيه ، ويجب أن تودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة من الاتفاق المكتوب أو أي صك قانوني آخر ومعها إذا لزم الأمر ترجمة موثقة إلى الإنجليزية أو الفرنسية أو الروسية.

(و) أن تتعهد الجمعية في ذلك الصك أو الاتفاق المكتوب بما يلي:

١ - أن تتمثل لجميع الالتزامات المبينة بوضوح في المادة ٨ ١.

(^١) مثل تسديد مبالغ تصل إلى الحد الأقصى من قيمة رسوم و ضرائب الاستيراد و التصدير بالإضافة إلى أية فائدة على التخلف عن التسديد تكون مستحقة بموجب القوانين و اللوائح الجمركية للطرف المتعاقد حيث تنص المادة رقم ٨ من الاتفاقية على إنه :

١) تتعهد الجمعية الضامنة الذي ثبت فيه وقوع مخالفة أفضت إلى مطالبة ضد الجمعية الضامنة فيما يتعلق بعملية من عمليات النقل البري الدولي وتكون مسؤولة قانوناً عن تسديد هذه المبالغ ضامنة مع الأشخاص المستحقة منهم المبالغ.

٢) في الحالات التي يكون فيها قوانين و لوائح طرف متعاقد لا تنص على تسديد رسوم و ضرائب استيراد أو تصدير كما ورد في الفقرة ١ السابقة ، يكون على الجمعية الضامنة أن تتعهد بأن تقوم حسب نفس الشروط بتسديد مبلغ يساوي في مقداره رسوم و ضرائب الاستيراد أو التصدير و أية فائدة ناجمة عن التخلف في التسديد.

٣) يجوز لكل طرف متعاقد أن يقرر الحد الأقصى للمبلغ عن كل بطاقة نقل بري دولي و الذي يمكن طلبه من الجمعية الضامنة على أساس الفقرة ١ ، ٢ سالف الذكر.

٤) تبدأ المسؤولية القانونية التي تتحملها الجمعية الضامنة نحو سلطات البلد حيث يقع مكتب جمارك المغادرة في الوقت حينما يقبل مكتب الجمارك بطاقة النقل البري الدولي . و في البلدان التالية التي يجري خلالها نقل البضائع بموجب نظام النقل البري الدولي ، تبدأ هذه المسؤولية في الوقت حينما يجري استيراد البضائع أو حيث يجري تعليق النقل البري الدولي بموجب نص الفقرتين ١ ، ٢ من المادة ٢٦ في الوقت حينما يقبل البطاقة مكتب الجمارك حيث يجري استئناف النقل البري الدولي.

٣- أن تقبل أعلى مبلغ مستحق دفعه عن كل بطاقة نقل بري دولي يكون قد حدده الطرف المتعاقد للمطالبة به من الجمعية وفقاً للفقرة ٣ من المادة ٨ من الاتفاقية.

٤- أن تقوم على الدوام وخاصة قبل طلبها الترخيص لقبول أشخاص في نظام النقل البري الدولي ، بالتحقق من أن هؤلاء الأشخاص إستوفوا الحد الأدنى للشروط و المتطلبات (سيتم عرضها لاحقاً).

٥- أن تقدم ضمانها عن جميع المسؤوليات القانونية المتحملة في البلد المقيمة به فيما يتعلق بالعمليات المغطاة ببطاقات النقل البري الدولي الصادرة منها ذاتها ومن الجمعيات الأجنبية المنتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها.

هـ- أن تقوم عن طريق شركة تأمين أو مجموعة مصادر تأمين أو مؤسسه مالية بتغطية جميع مسؤولياتها القانونية على نحو يرضى السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي انشئت فيها الجمعية . وسوف تغطي عقود التأمين أو الضمان المالي مجموع التزاماتها و مسؤولياتها القانونية فيما يتعلق بالعمليات الجارية بموجب بطاقات نقل بري دولي صادرة منها ذاتها أو من جمعيات أجنبية منتسبة إلى نفس المنظمة الدولية المنتسبة هي ذاتها إليها.

٥) لن تقتصر مسؤولية الجمعية الضامنه على تغطية البضائع المدرجة في بطاقة النقل البري الدولي فحسب بل تغطي أية بضائع و لو لم تكن مدرجة في البطاقة قد تكون محفوظة في الجزء المحكم الاغلاق من المركبة البرية أو في الحاوية المسدودة ، ولن تشمل هذه المسؤوليه أية بضائع أخرى .
٦) لأغراض تحديد الرسوم و الضرائب المذكورة في الفقرتين ١ ، ٢ من هذه المادة ، سوف يفترض أن تفاصيل البضائع كما هي مدرجه في البطاقة ، صحيحة في حالة عدم وجود دليل على النقيض.

ولا تقل المهلة الزمنية لتقديم إشعار بانتهاء عقود التأمين أو الضمان المالي عن المهلة الزمنية لتقديم إشعار بانتهاء الاتفاق المكتوب أو أى صك قانوني آخر بموجب الفقرة (هـ) سالفه الذكر.

ويجب أن تودع لدى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي نسخة موثقة عن عقد التأمين أو الضمان المالي بالإضافة إلى جميع التعديلات المدخلة عليه فيما بعد و معها إذا لزم الأمر ترجمة موثقة إلى اللغة الانجليزية أو الفرنسية أو العربية.

٦- أن تسمح للسلطات المختصة بالتحقق عن جميع السجلات و الحسابات المحفوظة فيما يتعلق بإدارة نظام النقل البري الدولي.

٧- أن تقبل أى إجراء يرمي إلى تحقيق تسوية فعالة للمنازعات الناشئة عن الاستعمال غير الملائم أو الاحتياالي لبطاقات النقل البري الدولي.

٨- أن توافق على أن أى انتهاك خطير أو متكرر للشروط و المتطلبات ذات الحد الأدنى الحالي سوف يؤدي إلى إلغاء الترخيص لها بإصدار بطاقات نقل بري دولي .

٩- أن تمتثل امتثالاً صارماً لقرارات السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الناشئة فيه فيما يتعلق باستبعاد الأشخاص وفقاً للمادة ٣٨ من الاتفاقية ١ والجزء الثاني من المرفق رقم ٩ من الاتفاقية.

(١) تنص المادة ٣٨ من الاتفاقية على (لكل طرف من الاطراف المتعاقدة الحق في أن تستبعد مؤقتاً أو بصفة دائمة من أعمال تنفيذ هذه الاتفاقية ، أي شخص مذنب بجريمة خطيرة ضد القوانين أو اللوائح الجمركية المطبقة على النقل الدولي للبضائع.

- سيجرى إبلاغ هذا الاستبعاد في غضون أسبوع ، إلى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الذي يكون الشخص المعني مستقراً أو مقيماً على أرضه و إلى الجمعية أو الجمعيات القائمة في البلد أو الأرض الجمركية حيث ارتكبت الجريمة و إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي)

١٠- أن توافق على تنفيذها باخلاص لجميع القرارات المعتمدة من اللجنة الادارية و المجلس التنفيذي بقدر ما قبلها السلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة التي انشئت فيها الجمعية.

وفي كل الأحوال يجوز للأطراف المتعاقدة التي انشئت فيها الجمعية أن تلغي الترخيص لها بإصدار بطاقات نقل بري دولي في حالة انتهاك خطير أو متكرر لهذه الشروط و المتطلبات ذات الحد الأدنى .

و في كل الأحوال أيضاً سيكون الترخيص للجمعية تحت الشروط سالفة الذكر ممنوحاً دون إخلال بمسئوليات تلك الجمعية و التزاماتها القانونية بموجب الاتفاقية.

ويجوز للأطراف المتعاقدة أن تضيف شروط و متطلبات أخرى ترى ضرورة توافرها.

ثانياً : الشروط و المتطلبات الواجب توافرها للترخيص للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين باستخدام بطاقات النقل البري الدولي " الشركات أو السائقين "

أورد الملحق التاسع من اتفاقية التير في الجزء الثاني منه الحد الأدنى للشروط و المتطلبات التي يجب أن يستوفئها الأشخاص الراغبون في الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي و ذلك على النحو التالي :

١- أن يكون لديه خبرة مثبتة أو على الأقل مقدرة ملائمة للعمل في مجال النقل الدولي المنتظم (حامل ترخيص للقيام بأعمال النقل الدولي وما إلى ذلك).

٢- أن يتمتع بوضع مالي سليم.

٣- دراية مثبتة في مجال تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي.

٤- عدم وجود مخالفات جسيمة أو متكررة ضد الجمارك أو التشريعات الضريبية.

٥- تعهد في اعلان مكتوب للالتزام مقدم إلى الجمعية الضامنة بأن هذا الشخص :

أ) سيتمثل لجميع الرسميات المطلوبة بموجب الاتفاقية لدى مكاتب جمارك المغادرة و المكاتب الواقعة في طريق المرور و مكاتب جمارك المقصد.

ب) سيقوم بتسديد المبالغ المستحقة المذكورة في المادة ٨ من الاتفاقية الفترتين ١ ، ٢، منها إذا طلبت منه ذلك السلطات المختصة وفقاً للفقرة ٧ من المادة ٨ من الاتفاقية.

ت) سيسمح للجمعيات بالتحقيق من صحة المعلومات بشأن الشروط و المتطلبات ذات الحد الأدنى المذكور أعلاه ، بقدر ماتسمح به التشريعات الوطنية.

هذا ويجوز للسلطات المختصة التابعة للأطراف المتعاقدة كما يجوز أيضاً للجمعيات ذاتها إدخال شروط ومتطلبات إضافية أشد صرامة للسماح بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي مالم تقرر السلطات المختصة خلاف ذلك.

ثالثاً: إجراءات الانضمام .

تقرر الأطراف المتعاقدة وفقاً لتشريعاتها الوطنية الاجراءات التي يجب اثباتها من أجل الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي على أساس الشروط و المتطلبات ذات الحد الأدنى المبينة سابقاً.

و تقوم السلطات المختصة في غضون أسبوع من تاريخ الترخيص أو سحب الترخيص لاستعمال بطاقات النقل البري الدولي ، بارسال تفاصيل و خصائص كل شخص منضم إلى المجلس التنفيذي للنقل البري الدولي (طبقاً للنموذج المرفق بالاتفاقية).

وتقوم الجمعية الضامنة سنوياً بارسال قائمة محدثة حتى ٣١ ديسمبر باسماء كل الأشخاص المرخص لهم و كذلك من تم سحب الترخيص منهم . و ترسل تلك القائمة خلال الأسبوع الأول من يناير إلى السلطات بتقديم نسخة منها إلى المجلس التنفيذي .

وجدير بالذكر أن الترخيص بالانضمام إلى نظام النقل البري الدولي لا يشكل في حد ذاته أي حق في الحصول على بطاقات النقل البري الدولي من الجمعيات.

ويكون الترخيص لشخص باستعمال بطاقات النقل البري الدولي تحت الشروط و المتطلبات السابق عرضها دون إخلال بمسئوليات ذلك الشخص و التزاماته القانونية بموجب الاتفاقية.

وفي كل الأحوال هناك بيانات يجب تقديمها إلى السلطات المختصة من كل شخص تقوم الجمعية المصدق عليها بإرسال طلب لمنحه الترخيص :
اسم و عنوان الشخص أو المؤسسة (و تقدم أسماء المديرين التنفيذيين حال كون المتقدم مؤسسة تجارية).

رقم الهوية الشخصية و الفردية المعين للشخص من الجمعية الضامنة بالتعاون مع المنظمة الدولية المنتسبة إليها الجمعية).

رقم السجل التجاري أو رخصة النقل البري الدولي (إذا كان متاحاً).

نقطة الإتصال مع الأرقام الكاملة للهاتف و البريد و الفاكس .

حالات سحب الترخيص في وقت سابق (إن وجد) و تاريخه و مدته و طبيعته.

المطلب الثانى

الأحكام الموضوعية والإجرائية لنظام الضمان الدولى البرى

وفق اتفاقية التير

نعرض في هذا المطلب لفكرة الضمان بوجه عام ثم لنظام الضمان الدولى فى نظام النقل البرى الدولى وفق أحكام الاتفاقية و الأحكام الموضوعية والإجراءات التى رسمتها الاتفاقية لتفعيل هذا النظام .

أولاً : فكرة الضمان بوجه عام

ظهرت التأمينات الشخصية أول ما ظهرت بين الزراع و التجار وراجت بشكل خاص في رجاب القانون التجارى مع رقى نظام المصارف ، فأصبح المصرف هو الذي يضمن عميله لقاء عملة يتقاضها منه ، ويضمن المصرف عميله بطرق مختلفة منها أن يقدم بنفسه مباشرة كفيلاً لعميله ومنها أن يقبل الكمبيالة من عميله وهذا القبول يتضمن ضرباً من الكفالة و منها أن يقبل تحويل شيكات عليه . وكذلك رجعت الكفالة (باعتبارها من التأمينات الشخصية) إلى الظهور فيما بين الشركات التجارية فكثيراً ما تكفل الشركة الأصلية شركة أخرى متولدة منها ، أو تجعل هذه الشركة المتولدة عنها تكفلها وقد حل التضامن ما بين الشركات محل التضامن العائلي^(١).

ثانياً : فلسفة نظام الضمان الدولى

تعتمد فكرة الضمان الدولى في اتفاقية التير على ضمان جمعية أو جهة وطنية للرسوم الجمركية و الضرائب المعرضة للمخاطر أثناء عمليات المرور العابر

(١) راجع د. عبد الرازق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء العاشر و الأخير التأمينات الشخصية و العينية ، طبعه دار الشروق ص ١١ .

في أي وقت إذا لم يكن من الممكن إلقاء المسؤولية على عاتق الجهة المتعهدة بالنقل.

والعمل بنظام الضمان التابع للنقل البري الدولي واضح المعالم ففيه كل جمعية ممثلة لصالح قطاع النقل في بلد معين و مفروضة من قبل السلطة الجمركية لذلك البلد ، يكون عليها أن تضمن القيام داخل ذلك البلد تسديد أية رسوم و ضرائب قد تصبح مستحقة السداد في حالة أية مخالفة تحدث في سير عملية النقل البري الدولي و بالتالي تضمن هذه الجمعية الوطنية الضامنة تسديد الرسوم و الضرائب الخاصة بالناقلات الوطنية و الأجنبية بموجب دفاتر النقل البري الدولي الصادرة عن تلك الجمعية الوطنية الضامنة ذاتها أو عن جمعية مماثلة في بلد آخر .

وعلى النحو السابق يحظى كل بلد بفائدة ضمان مكفول في أرضه ، عن جميع عمليات النقل التابعة لنظام النقل البري الدولي التي تجري داخل أراضيه ، فهناك على الدوام إن جاز التعبير شريك وطني تستطيع السلطات الجمركية أن تتقدم إليه بالطلبات المالية في حالات المخالفة.

ولذا يمكن اعتبار نظام المرور العابر للنقل البري الدولي بمثابة سلسلة متوالية من عمليات المرور العابر الوطني و التي تقوم على ضمانات دولية و ليست ضمانات وطنية إذ أن الجهة الوطنية الضامنة لن تكتب هذا الوصف إلا بموافقة الجهة الدولية التي تمنح هذا الوصف لكل الجهات الوطنية المشكلين لسلسلة الضمان الدولية.

وجدير بالذكر أن الترتيبات و الاجراءات التي تحكم أعمال الضمان تركز على الاختصاص القضائي الوطني^(١).

وتشكل الجهات و الجمعيات الوطنية الضامنة سلسلة ضمان يربط بين جميع بلدان النقل البري الدولي. وجدير بالذكر أن سلسلة الضمان الموجود في

(١) يراجع نسخة نموذجية لاتفاق الضمان في الملحق رقم ٦ من ملاحظات الاتفاقية.

الوقت الحالي هي التي يديرها الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) ويغطيها تأمين عدة شركات تأمين دولية مرموقة.

ويجب في حالة حدوث ثمة مخالفة أن تتوجه الإدارة الجمركية و أن تسعى حثيثاً ما أمكنها ذلك نحو الحصول على المبالغ المستحقة من الشخص المسئول عنها قانوناً بصفة مباشرة وذلك قبل التوجه إلى الجهة الضامنة للحصول على تلك المبالغ وفق التشريع الوطني لدولة الضامن ويجوز للجهة الضامنة أن تتقدم عن طريق سلسلة الضمان الدولية بطلب استرداد النفقات و المبالغ التي قامت بدفعها ، ويتم تعيين الحدود النقدية للضمان المالي لكل دولة على حدة و قد تم تحديد مبلغ ٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي أو ٦٠٠٠ يورو عن كل دفتر بري دولي . وتختلف تلك المبالغ في حالة ما إذا كانت البضاعة المنقولة تبغ أو كحوليات .

ثالثاً : أهم الأحكام الموضوعية والإجرائية لنظام الضمان الدولي .

الأصل أن كل جمعية ضامنة تقوم بتحديد مدة صلاحية لبطاقة النقل البري الدولي وذلك عن طريق تحديد تاريخ نهائي لا يجوز بعد فواته تقديم البطاقة من أجل قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة و تظل البطاقة صالحة حتى نهاية عملية النقل البري الدولي عند مكتب جمارك المقصد شريطة قبولها لدى مكتب جمارك المغادرة في أو قبل التاريخ النهائي للصلاحية ١.

ويتم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي دون تأخير فالأصل أن الاتفاقية وضعت لضمان انسياب حركة التجارة عبر الحدود الدولية وعدم إعاقتها وتأخيرها.

وما إذا تمت عملية الإفراج من قبل سلطات الجمارك في بلد ما على إنها عملية نقل بري دولي فإنه لايعود بإمكانها مطالبة الجمعية الضامنة بسداد المبالغ المنصوص عليها في الفقرتين ١ ، ٢ من المادة الثامنة من الاتفاقية إلا في حالة إذا

(١) راجع نص المادة التاسعة من الاتفاقية.

كانت شهادة انتهاء عملية النقل البري قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية أو لم يكن قد حدث إنهاء لتلك العملية من الأساس^(١).

وتعد شهادة انتهاء العملية (عملية النقل البري) أنها تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية ، حينما تكون عملية النقل البري الدولي قد انجزت بواسطة مقطورات شحن أو حاويات مهيأة لأغراض احتيالية ، أو حينما يكتشف سوء تصرف مثل استعمال وثائق مزيفة أو غير صحيحة أو استبدال البضائع أو التلاعب بالأختام الجمركية وما شابه ذلك ، أو حينما تكون هذه الشهادة قد تم الحصول عليها بوسائل أخرى غير مشروع^(٢).

و في حالة عدم الإفراج عن عملية النقل البري الدولي لا يكون للسلطات المختصة الحق في المطالبة بتسديد المبالغ المذكورة في الفقرتين ١ ، ٢ من المادة الثامنة على حساب الجمعية الضامنة إلا إذا كانت تلك السلطات قد قامت في غضون عام من تاريخ قبولها البطاقة بإبلاغ الجمعية بشكل كتابي لعدم الإفراج.

كما ينطبق هذا الحكم أيضاً عندما تكون شهادة إتمام و انتهاء عملية النقل البري الدولي قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية و لكن يكون الأجل في تلك الحالة عامين يتم فيها الإخطار بشكل كتابي عن عدم الإفراج^(٣).

ويتم إحتساب تلك المواعيد من تاريخ استلام الاخطار و ليس من تاريخ إرساله (ويكون البريد المسجل دليلاً على ذلك مثلاً).

وفي حال تجاوز ذلك الحد تكون الجمعية غير مسئولة قانوناً عن الضمان. ويجب على السلطات الجمركية بالإضافة إلى إخطار الجمعية أن تخطر

(١) راجع نص المادة العاشرة من الاتفاقية.

(٢) راجع المذكرة التفسيرية للمادة العاشرة من الاتفاقية والتعديل ECE/TRANS/17/Amend.21 والذي دخل حيز النفاذ ١٢ مايو ٢٠٠٢ .

(٣) راجع حكم المادة ١١ من الاتفاقية.

كذلك حامل بطاقات النقل البري الدولي بأسرع ما يمكن عند عدم الإفراج عن عملية نقل بري دولي.

ويتم تقديم المطالبة بالمبالغ المذكورة في المادة ٨ الفقرتين ١ ، ٢ إلى الجمعية الضامنة خلال أول ثلاثة شهور بعد التاريخ الذي أحيطت فيه الجمعية علماً بأن عملية النقل البري لم يفرج عنها أو أن شهادة انتهاء عملية النقل البري قد تم الحصول عليها بطريقة خاطئة أو احتيالية وبعد أقصى لا يزيد عن عامين من هذا التاريخ ولكن في الحالات التي تصبح خلال مدة العامين موضع اجراءات قانونية يجوز تقديم المطالبة بالتسديد في غضون عام من التاريخ الذي يصبح فيه قرار المحكمة قابلاً للتفيذ^(١).

ويكون أمام الجمعية الضامنة مدة ثلاثة شهور من تاريخ تقديم المطالبة بالتسديد إليها لتقدم خلالها تسديد المبالغ المطلوبة و يجوز أن تعاد هذه المبالغ إلى الجمعية إذا حدث في فترة العامين بعد تاريخ تقديم المطالبة بالتسديد ، تقديم اثبات يقنع سلطات الجمارك بأنه لم ترتكب أية مخالفة فيما يتعلق بعملية النقل المعنية بهذا الصدد و إذا قصرت الجمعية الوطنية الضامنة في السداد يجوز للسلطات الوطنية أن تعتمد على القوانين و اللوائح الداخلية في المطالبة بتسديد تلك المبالغ المستحقة لأن ذلك يمثل تقصيراً في تنفيذ عقد الضمان الدولي.^(٢)

(١) راجع تعديل الفقرة ٢ من المادة ١١ من الاتفاقية ECE/TRANS/17/Amend.21 دخل حيز النفاذ في ١٢ مايو ٢٠٠٢.

(٢) Constantin, Căruntu , C. O. N. Stantin , Brâncuși Un , and Iversity , “MEASURES TO INCREASE THE RATES

خاتمة وتوصيات

يتضح في نهاية المطاف أن اتفاقية التير TIR1975 ليس لها شأن بتحديد مسؤوليات الناقل البري أو الشاحن و لا تناقش التعويضات عن التلف أو التأخير في تسليم البضائع مثل غالب اتفاقيات النقل المعروفة إنما هي تركز على وضع نظام للضمان الدولي للنقل البري الدولي يضمن الرسوم و الضرائب و ما إلى ذلك من مبالغ تنطوي على مخاطرة أثناء المرور العابر للبضائع بأراضي الدولة .

وهي في الأساس شرعت كي تضع الحد الأدنى من تدخل الإدارات الجمركية وتذليل العقبات التقليدية القائمة في سبيل حركة التجارة الدولية ، وهي قد فعلت.

كما اتضح أن تطبيق الاتفاقية يحتاج إلى كوادر ويوفر فرص عمل جديدة في قطاع النقل البري الدولي والقطاع الخدمي المرتبط به وهو ما يزيد من الدخل القومي . وقد وضعت الاتفاقية نظاماً واضحاً للضمان الدولي للنقل البري الدولي العابر، و هو الأمر الذي وجدت جمهورية مصر العربية نفسها في حاجة إلى الإنضمام إليه دعماً لحركة التجارة البرية و استهدافاً لجعل مصر مركزاً لوجستياً تجارياً لتداول البضائع في المنطقة استخداماً لهبة عبقرية المكان التي حبي الله بها مصر .

وتوصي الدراسة بمايلي :

١- سرعة موائمة التشريعات الداخلية مع نصوص اتفاقية التير والتي أصبحت جزء لا يتجزء من النظام التشريعي المصري بانضمام مصر إليها على النحو السابق عرضه وذلك لوضع الاتفاقية موضع التنفيذ الفعلي .

٢- سرعة العمل على تدريب الكوادر الإدارية تدريباً قانونياً وفنياً حتى تصبح قادرة على حُسن تطبيق نصوص الاتفاقية وذلك من الجهات ذات الصلة بالاتفاقية مثل هيئة الجمارك - وزارة النقل تحديداً الجهاز - النقل - الجمعية الضامنة في مصر (اتحاد الغرف التجارية) ، وبالإضافة إلى تدريب الكوادر الفنية من سائقين و مديرين بشركات النقل البري ، وضرورة العمل على سرعة الربط البري بدول الجوار (ليبيا ، السودان) حتى تكتمل سلسلة النقل البرية و يكتمل انسياب حركة التجارة البرية شرقاً و جنوباً و تحقق الاتفاقية غرضها الرئيس .

٣- توصى الدراسة الفقه المصرى بتلقف الاتفاقية ووضعها قيد الدراسة وادراجها على مائدة البحث ، حتى تظهر نصوصها وتتجلى أحكامها بشكل أوضح مع حداثة إنضمام مصر لها ، فى ظل تزايد اهتمام الدولة بالنقل البرى .

المراجع

أولاً - المراجع العربية :

- ١- د.أسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ، منشأة المعارف ٢٠٠٤ .
- ٢- د. محسن شفيق ، الجديد في قواعد هامبورج ١٩٧٨ - محاضرات لطلبة دبلوم القانون الخاص لسنة ١٩٧٨ .
- ٣- د. مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، دارالمطبوعات الجامعية ، ٢٠٠٢ .
- ٤- د. فاروق ملش ، النقل متعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية) ، منشأة المعارف ، ٢٠١٤ .
- ٥- الدكتور.فتحي والي ، قانون التحكيم في النظرية و التطبيق ، منشأة المعارف ، ٢٠٠٧ .

ثانياً - المراجع الاجنبية :

الكتب

- 1--R.B.Bryukhov and K.E. Kovalenko, International legal regulation of road transportation (features of the legal consciousness of legislators), TransSiberia, 2018.
- 2- Ishida M., What is the Cross-Border Transport Agreement (CBTA), Palgrave Macmillan, 2013.

- الأوراق البحثية

- 1-Tian Fang , Research on the Development of the “Belt and Road Initiative” International Road Transportation Policy, 2020.
- 2- Constantin, Căruntu , C. O. N. Stantin , Brâncuși Un , and Iversity , “MEASURES TO INCREASE THE RATES OF RETURN BASED ON THE DIAGNOSIS ANALYSIS ON FACTORS PHD ASSISTANT PROFESSOR , CONSTANTIN BR ÂNCUȘI , 2012.
- 3- Reis, Tarcísio Hardman. n.d. “ Cross Border Transport Facilitation in the Context of the United Nations General Assembly

Resolution 70 / 197 : Prospects for the TIR and the Harmonisation Conventions.”

4- Veselytè , Karolina , Kauno Kolegija Uas , Modesta Norkutè , Kauno Kolegija Uas , and Simona Jankauskaitè, “ RESEARCH ON THE NEED FOR THE TIR TRANSIT SYSTEM IN LITHUANIAN COMPANIES.” , Rezekne Academy for Technologies, 2021 .