

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

تحديات التحوّل إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقيّة الجمركيّة بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البرّي الدولي (اتفاقيّة التير)

الدكتور المهندس يعرب بدر
المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات
الإسكوا، بيروت

لجنة النقل واللوجستيات

اجتماع الدورة 22،

7-6 كانون الأوّل/ديسمبر 2021، القاهرة فندق سميراميس

البند 7 من جدول الأعمال



ازدهار البلدان كرامة الإنسان



الأمم المتحدة

الاسكوا

ESCWA

المحتويات

1. اتفاقية التير
2. انضمام الدول العربية إلى اتفاقية التير
3. التطبيق الفعلي لاتفاقية التير في الدول العربية
4. النموذج الإلكتروني من اتفاقية التير (e TIR)
5. مزايا تطبيق النموذج الإلكتروني من اتفاقية التير
6. توزع الأدوار والمسؤوليات للتحوّل إلى النموذج الإلكتروني لاتفاقية التير
7. خارطة الطريق للتحوّل إلى النموذج الإلكتروني لاتفاقية التير
8. التوصيات

ما هو نظام التير



يهدف نظام التير لتيسير التجارة الدولية و تسهيل عبور الشاحنات عبر المعابر الحدودية. سواءً عن طريق البر، البحر أو السكك الحديدية، يساهم نظام التير بتخفيض كلفة نقل البضائع من بلد الانطلاق إلى بلد المقصد و بدرجة عالية من الأمان.



ثانياً. انضمام الدول العربية إلى اتفاقية التير



ثانياً- انضمام الدول العربية إلى اتفاقية التير

رقم	البلد	سنة الانضمام
1	الجمهورية التونسية	1977
2	المملكة المغربية	1983
3	دولة الكويت	1983
4	المملكة الأردنية الهاشمية	1985
5	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	1989
6	الجمهورية اللبنانية	1997
7	الجمهورية العربية السورية	1999
8	الإمارات العربية المتحدة	2007
9	دولة فلسطين	2018
10	دولة قطر	2018
11	المملكة العربية السعودية	2018
12	سلطنة عُمان	2018
13	جمهورية مصر العربية	2020
14	جمهورية العراق	في مرحلة استكمال الانضمام
	المجموع	13

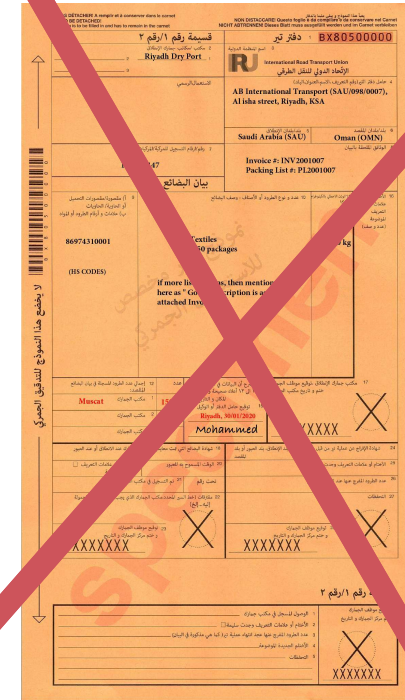
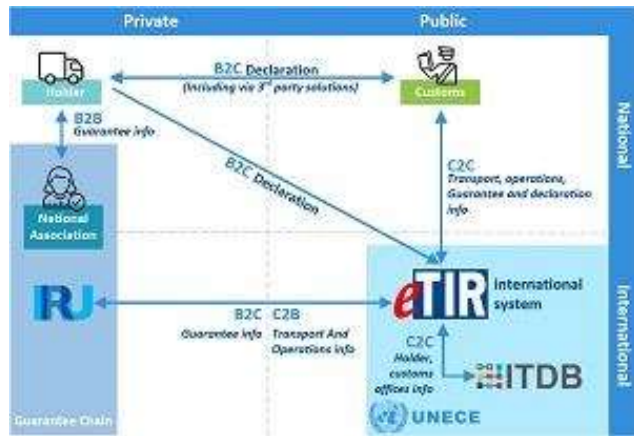
ثالثاً- التطبيق الفعلي لاتفاقية التير في البلدان العربيّة (عدد الدفاتر الصادرة 2001-2020)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total 2001-2020
Jordan	150	100	150	0	100	50	0	50	50	500	300	50	150	50	0	50	50	0	0	0	1800
Kuwait	0	0	500	50	300	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	900
Lebanon	0	50	50	0	0	50	100	0	50	0	50	50	300	500	350	550	600	500	550	200	3950
Morocco	0	0	0	100	0	100	0	100	100	150	200	100	200	100	0	0	0	0	100	100	1350
Oman	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	150
Saudi Arabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	1000	1150
Syria	1400	900	1300	900	1500	800	2150	2400	2400	5050	4650	1150	150	200	650	650	500	300	400	300	27750
Tunisia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	0	300	300	650
Total (Arab region)	1550	1050	2000	1050	1900	1000	2300	2550	2600	5700	5200	1350	800	850	1000	1250	1200	800	1500	2050	37700
World	2,707,950	3,095,200	3,298,000	3,211,050	3,240,650	3,599,850	3,076,250	3,253,800	2,230,400	2,822,200	3,074,500	3,158,300	2,920,150	1,945,050	1,500,450	1,223,400	1,154,650	1,020,650	858,100	679,300	48,069,900
Share of Arab region per 1000 of the Total	0.57	0.34	0.61	0.33	0.59	0.28	0.75	0.78	1.17	2.02	1.69	0.43	0.27	0.44	0.67	1.02	1.04	0.78	1.75	3.02	0.78

رابعاً- النموذج الالكتروني من اتفاقية التير (e TIR) بموجب الملحق (11) من الاتفاقية، نافذ بدءاً من 2021 /5 /25

<https://unece.org/entry-force-annex-11-tir-convention-well-corrections-text>

استبدال دفاتر التير الورقية بنظام الكتروني لتبادل الرسائل بين الشاحنة والأطراف المعنية



خامساً- مزايا تطبيق النموذج الالكتروني من اتفاقية التير

- تحقيق الوفورات في تكاليف إصدار دفاتر التير المطبوعة، حيث تنتفي الحاجة للمطبوعات الورقية؛
- حماية السائقين وموظفي الجمارك في فترات انتشار الأوبئة، مثل جائحة كوفيد-19، حيث تنتفي الحاجة للاحتكاك المباشر بين السائقين وموظفي الجمارك، ولا حاجة لعمليات فحص مادي أو تفريغ/تحميل للبضائع على الحدود؛
- تسريع عملية عبور الحدود، حيث يساهم الإرسال الإلكتروني المسبق لمعلومات الشحنة إلى سلطات الجمارك بإنهاء جزء كبير من الإجراءات الجمركية قبل وصول الشاحنة إلى المركز الحدودي؛
- تمكين سلطات الجمارك من إنجاز تحليل المخاطر قبل وصول الشاحنة إلى المعبر الحدودي، مما يمكن أن يزيد من سرعة إتمام إجراءات المرور عبر الحدود؛
- زيادة الموثوقية، بفعل إمكانية تتبع حركة الشاحنات ومسارها عبر المعابر الحدودية عن بُعد؛
- تحسين التواصل والترابط بين جميع الجهات المعنية بالعبور البري للبضائع، من خلال قاعدة البيانات المركزية والموحدة لتبادل البيانات؛
- خفض مدة وكلفة النقل العابر للحدود، وزيادة حجم التبادل التجاري على المستويين الإقليمي والدولي.

سادساً- توزّع الأدوار والمسؤوليات للتحوّل إلى النموذج الإلكتروني

<ul style="list-style-type: none"> • تطبيق النقل وفق النسخة الإلكترونية لاتفاقية التير. • طلب الضمان الإلكتروني. • إدخال البيانات المسبقة من خلال بوابة خاصة، وإرسالها إلى الجمارك. 	<p>الناقل المعتمد (حامل الدفتر)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • إنشاء حسابات لحاملي الدفاتر في بوابة الجمعية. • إدارة وإصدار الضمان الإلكتروني لحاملي الدفتر. 	<p>الجمعية الوطنية الضامنة</p>
<ul style="list-style-type: none"> • إدارة الضمانات الإلكترونية. • نقل الضمانات الإلكترونية وبيانات التشغيل التي يتم استلامها مباشرة من إدارات الجمارك إلى النظام الدولي للتير الإلكتروني. 	<p>المنظمة الدولية (الاتحاد الدولي للنقل البري)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • توثيق حاملي الدفتر والتحقق من حالة الضمان مع النظام الدولي للتير الإلكتروني.. • إرسال بيانات النقل ذات الصلة (بيانات الشحنة ونتائج الفحوصات وأرقام الأختام، وما إلى ذلك) إلى النظام الدولي للتير الإلكتروني. • السماح للأنظمة الإلكترونية لسلطات الجمارك الوطنية بالتفاعل مع النظام الدولي للتير الإلكتروني. 	<p>السلطة المختصة (الجمارك)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • إدارة وصيانة النظام الدولي للتير الإلكتروني. • ضمان التبادل الآمن للبيانات بين أنظمة الجمارك الوطنية المتعلقة بالعبور الدولي للبضائع أو المركبات أو الحاويات وفقاً لأحكام الاتفاقية. • السماح لسلطات الجمارك الوطنية بإدارة البيانات الخاصة بالضمانات الصادرة عن سلاسل الضمان لحاملي التصريح باستخدام النظام. 	<p>النظام الدولي للتير الإلكتروني (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)</p>

سابعاً- خارطة الطريق للتحوّل إلى النموذج الإلكتروني لاتفاقية التير

المرحلة	المضمون	ملاحظات
الأولى	التحضير والاستعداد	المصلحة المشتركة تتحقق من خلال التحوّل الجماعي
الثانية	التخطيط	مواءمة وتوحيد الأنظمة والإجراءات عبر المعابر الحدودية
الثالثة	التنفيذ	ربط الأنظمة الجمركية مع النظام الدولي للتير الإلكتروني
الرابعة	التشغيل والمراقبة	التحقق من حسن سير العمليات وحلّ المشاكل إن وجدت

- الفترة المتوقعة 1-3 سنوات؟
- تعاون محلي بين سلطات النقل والجمارك والجهات الضامنة المحلية
- تنسيق إقليمي ودولي: الدول الأعضاء، الإسكوا/ لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، الاتحاد العربي للنقل البري، برنامج النقل الأوروبي المتوسطي

ثامناً- التوصيات

- قيام الدول العربيّة، ولا سيما الدول التي تقع على ممرات بريّة متصلة للنقل البري العابر، مثل الممر البري التي التي تصل لبنان بالإمارات العربية المتحدة، بالنظر في الانتقال الجماعي إلى تطبيق النسخة الإلكترونيّة من اتفائيّة النقل البري الدولي (اتفائيّة التير)، واعتماد خارطة طريق مشتركة لتحقيق هذه الغاية.
- متابعة الأمانة التنفيذية للإسكوا التنسيق مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل الطرقي، والاتحاد العربي للنقل البري، لتقديم الدعم الفنيّ للدول التي ترغب بذلك، من أجل مساعدتها في تنفيذ خارطة الطريق لتطبيق النموذج الإلكتروني من اتفائيّة التير.

شكراً

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا



الأمم المتحدة

الاستقها

ESCWA