

**الإطار القانوني لتجارة العبور (الترانزيت) في ليبيا وأثره في تعزيز الاقتصاد الوطني:
دراسة تحليلية في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية وفرص الربط التجاري مع الدول
الحبيسة في إفريقيا**

د. سالم على الشتيوي مفتاح الشيباني احمد الشيباني

عضو هيئة التدريس بالمعهد العالي لتقنيات علوم البحار صبراتة مركز تدريب المنطقة الحرة مصراته

Muftahali79.79@gmail.com

ashteweebensaad@gmail.com

ملخص الدراسة

تتناول هذه الدراسة الإطار القانوني لتجارة العبور (الترانزيت) في ليبيا وأثره في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال تحليل التشريعات الوطنية المنظمة لهذا النشاط، ودراسة مدى توافقها مع المبادئ والقواعد الدولية ذات الصلة بحرية العبور وتيسير التجارة، مع التركيز على فرص توظيف الموقع الجغرافي لليبيا في تطوير دورها كممر تجاري إقليمي، ولا سيما في خدمة الدول الحبيسة في إفريقيا. وتنطلق الدراسة من أهمية تجارة العبور باعتبارها نشاطاً يتجاوز المفهوم الجمركي التقليدي لمرور البضائع، ليرتبط بالنقل والخدمات اللوجستية والموانئ والمناطق الحرة والاستثمار والتكامل التجاري الإقليمي. كما تبحث الدراسة مدى قدرة الإطار القانوني والمؤسسي القائم في ليبيا على توفير البيئة اللازمة للاستفادة من هذه الإمكانيات وتحويل الموقع الجغرافي إلى قيمة اقتصادية مضافة. واعتمدت الدراسة على المنهج الاستقرائي والمنهج الاستنتاجي، إلى جانب الاستفادة من أسلوب التحليل القانوني المقارن عند الحاجة، وذلك من خلال تحليل التشريعات الليبية ذات الصلة بتجارة العبور، وخاصة القانون رقم (9) لسنة 1430 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، والأحكام المتعلقة بالعبور الجمركي في التشريع الجمركي، فضلاً عن دراسة الاتفاقيات والقواعد والمبادئ الدولية ذات الصلة بالعبور وتيسير التجارة.

وتوصلت الدراسة إلى أن ليبيا تمتلك أساساً قانونياً لتنظيم تجارة العبور، إلا أن التحدي الرئيسي يتمثل في الحاجة إلى تطوير وتكامل المنظومة التشريعية والمؤسسية ورفع كفاءة تطبيقها بما ينسجم مع متطلبات التجارة الدولية الحديثة. كما أظهرت الدراسة أن تعدد الجهات ذات العلاقة، والحاجة إلى تبسيط الإجراءات ورقمنتها، وتعزيز التنسيق المؤسسي، تمثل عوامل مؤثرة في كفاءة الممر التجاري

الليبي وقدرته على المنافسة. وبينت الدراسة كذلك أن الدول الحبيسة في إفريقيا، وخاصة تشاد والنيجر، تمثل مجالاً واعدًا لتطوير تجارة العبور الليبية، شريطة توفير إطار قانوني واتفاقي ومؤسسي مناسب. وتوصي الدراسة بمراجعة وتحديث التشريعات القائمة وتكاملها، ووضع إطار أكثر وضوحًا لتنظيم الممرات التجارية الاستراتيجية، وتعزيز التنسيق بين الجهات ذات العلاقة، وتطوير أنظمة النافذة الواحدة والتحول الرقمي، إلى جانب تعزيز التعاون القانوني والتجاري مع الدول الحبيسة الإفريقية، بما يسهم في تحويل الموقع الجغرافي لليبيا إلى ميزة اقتصادية ولوجستية مستدامة وداعمة للاقتصاد الوطني.

الكلمات المفتاحية:

تجارة العبور؛ الترانزيت؛ الإطار القانوني؛ التشريع الجمركي؛ تيسير التجارة؛ ليبيا؛ الدول الحبيسة؛ الممرات التجارية؛ الخدمات اللوجستية.

Abstract

This study examines the **Legal Framework of Transit Trade in Libya and Its Role in Enhancing the National Economy**, through an analysis of the national legislation governing transit trade and an assessment of its compatibility with relevant international principles and rules concerning freedom of transit and trade facilitation. Particular attention is given to the opportunities for utilizing Libya's geographical position to strengthen its role as a regional trade corridor, particularly in serving landlocked countries in Africa.

The study is based on the premise that transit trade has evolved beyond the traditional concept of customs-controlled movement of goods across national territory to become an integrated economic and logistical activity closely connected with transportation, ports, logistics services, free zones, investment, and regional trade integration. Accordingly, the study examines the extent to which Libya's existing legal and institutional framework can provide an appropriate environment for exploiting these opportunities and transforming the country's geographical position into added economic value.

The study adopts the **inductive and deductive approaches**, complemented, where appropriate, by comparative legal analysis. It examines the relevant Libyan legislation governing transit trade, particularly **Law No. (9) of 1430 concerning the Regulation of**

Transit Trade and Free Zones, as well as the customs provisions governing transit. It also considers relevant international agreements, rules, and principles concerning transit and trade facilitation.

The study finds that Libya possesses a **legal basis for regulating transit trade**. However, the main challenge lies in the need to develop and integrate the existing legislative and institutional framework and improve its implementation in line with the requirements of modern international trade. The study further finds that the multiplicity of institutions involved, the need to simplify and digitalize procedures, and the need for stronger institutional coordination are important factors affecting the efficiency and competitiveness of the Libyan trade corridor. It also demonstrates that landlocked African countries, particularly Chad and Niger, represent promising opportunities for the development of Libyan transit trade, provided that an appropriate legal, institutional, and bilateral framework is established.

The study recommends reviewing, updating, and integrating the existing legislation; establishing a clearer framework for strategic trade corridors; strengthening coordination among relevant authorities; developing single-window and digital trade systems; and enhancing legal and commercial cooperation with landlocked African countries. Such measures could contribute to transforming Libya's geographical position into a sustainable economic and logistical advantage capable of supporting national economic development.

Keywords:

Transit Trade; Legal Framework; Customs Legislation; Trade Facilitation; Libya; Landlocked Countries; Trade Corridors; Logistics Services.

المقدمة

شهدت التجارة الدولية خلال العقود الأخيرة تطوراً متسارعاً في طبيعة حركة السلع والخدمات، وأصبحت القدرة التنافسية للدول لا تعتمد فقط على حجم الإنتاج أو توافر الموارد الطبيعية، وإنما ترتبط كذلك بقدرتها على الاندماج في شبكات النقل والإمداد والتجارة الدولية، وتوفير بيئة قانونية ومؤسسية تيسر حركة السلع عبر الحدود وتحد من الوقت والتكاليف المرتبطة بها. وفي هذا السياق، برزت تجارة العبور (Transit Trade) باعتبارها أحد الأنشطة المرتبطة بحركة التجارة الدولية والممرات اللوجستية، لما تؤديه من دور في ربط الأسواق والموانئ والمناطق الاقتصادية المختلفة.

ولا تقتصر تجارة العبور على مجرد انتقال البضائع عبر إقليم دولة لا تمثل وجهتها النهائية، وإنما ترتبط بمجموعة من الأنشطة القانونية والجمركية والنقلية واللوجستية، بما في ذلك الإجراءات الجمركية، والنقل، والتخزين، والمناولة، والخدمات المرتبطة بالموانئ والمناذ والمناطق الحرة. ومن ثم، فإن كفاءة تنظيم تجارة العبور لا تقاس فقط بوجود القواعد القانونية المنظمة لها، وإنما كذلك بمدى وضوح تلك القواعد وتكاملها، وبكفاءة المؤسسات المسؤولة عن تطبيقها، وقدرتها على تحقيق التوازن بين متطلبات الرقابة وحماية المصالح الوطنية من جهة، وتيسير التجارة وانسيابها من جهة أخرى.

وقد حظي مبدأ حرية العبور باهتمام واضح في النظام التجاري الدولي؛ إذ تقرر المادة الخامسة من الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (GATT 1994) مبدأ حرية العبور عبر أقاليم الدول بالنسبة لحركة البضائع ووسائل النقل، مع التأكيد على عدم فرض قيود أو تأخيرات غير ضرورية على حركة العبور، وعلى عدم التمييز في معاملتها على أساس منشأ البضائع أو وجهتها أو وسيلة النقل المستخدمة.

كما عززت اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية هذا الاتجاه من خلال مجموعة من الأحكام المتعلقة بتبسيط إجراءات التجارة والعبور. فقد تناولت المادة (10) من الاتفاقية الإجراءات والمستندات المرتبطة بالاستيراد والتصدير والعبور، بينما خصصت المادة (11) لحرية العبور، ودعت إلى الحد من الإجراءات والوثائق غير الضرورية، وتقليل الوقت والتكلفة المرتبطين بالامتثال، وتجنب القيود غير المبررة على حركة العبور. كما أكدت الاتفاقية أهمية التعاون بين السلطات الجمركية والجهات الحدودية ذات الصلة.

وتزداد أهمية تجارة العبور بالنسبة للدول الحبيسة التي لا تمتلك منفذاً مباشراً إلى البحر، إذ تعتمد هذه

الدول على أراضي دول العبور للوصول إلى الموانئ والأسواق الدولية، وهو ما يجعل كفاءة الممرات التجارية والإجراءات القانونية والجمركية في دول العبور عاملاً مؤثراً في تكلفة تجارتها وقدرتها على الاندماج في الاقتصاد العالمي. وتشير الأمم المتحدة إلى أن الدول النامية الحبيسة تواجه تكاليف نقل وتجارية أعلى نتيجة اعتمادها على دول العبور للوصول إلى الأسواق العالمية، ومن بين هذه الدول تشاد والنيجر.

وفي هذا السياق، تتمتع ليبيا بموقع جغرافي يتيح لها إمكانية الاضطلاع بدور في حركة التجارة بين منطقة البحر الأبيض المتوسط والعمق الإفريقي، كما أن حدودها البرية مع دول إفريقية، ومن بينها تشاد والنيجر، تفتح مجالاً لدراسة إمكانات تطوير ممرات تجارية تخدم الدول الحبيسة في إفريقيا. ويمكن، في حال توافر البيئة القانونية والمؤسسية والبنية التحتية والخدمات اللوجستية المناسبة، أن يسهم تطوير تجارة العبور في دعم قطاعات النقل والموانئ والتخزين والخدمات اللوجستية والاستثمار، بما يعزز القيمة الاقتصادية للموقع الجغرافي للدولة.

إلا أن الموقع الجغرافي، مهما بلغت أهميته، لا يمثل وحده ضماناً لنجاح تجارة العبور؛ إذ إن تحويل الموقع إلى ميزة اقتصادية فعلية يتطلب وجود منظومة قانونية واضحة ومستقرة، وإجراءات جمركية فعالة، وتنسيقاً بين الجهات المعنية، وبنية لوجستية قادرة على استيعاب حركة التجارة، فضلاً عن وجود ترتيبات واتفاقيات مناسبة مع الدول المستفيدة من ممرات العبور.

وفي الحالة الليبية، لا يتمثل التحدي في غياب كامل للتنظيم القانوني لتجارة العبور، وإنما في مدى تكامل وتحديث وفاعلية المنظومة القانونية القائمة. فقد نظم المشرع الليبي تجارة العبور من خلال التشريعات ذات الصلة، ومن بينها القانون رقم (9) لسنة 1430 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، إلى جانب الأحكام المتعلقة بنظام العبور الجمركي الواردة في التشريع الجمركي. ومن ثم، فإن المسألة الأساسية تتمثل في تقييم مدى قدرة هذه المنظومة على الاستجابة لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة، ومدى انساقها مع الاتجاهات الدولية في مجال تيسير التجارة وتبسيط الإجراءات وتعزيز التعاون بين الجهات المختصة.

كما تبرز أهمية الجانب المؤسسي والإجرائي مع الجانب التشريعي؛ إذ إن تعدد الجهات المشاركة في إجراءات العبور، وضعف التنسيق بينها، واستمرار بعض الإجراءات التقليدية، يمكن أن يؤثر في

سرعة إنجاز المعاملات وتكلفة استخدام الممر التجاري، وهو ما ينعكس بصورة مباشرة على القدرة التنافسية لأي دولة تسعى إلى جذب حركة العبور. وتؤكد الاتجاهات الدولية الحديثة في مجال تيسير التجارة أهمية تبسيط الإجراءات والرقمنة والتعاون بين الجهات الحدودية باعتبارها أدوات أساسية لتحسين كفاءة حركة التجارة.

ومن ناحية أخرى، يمثل التعاون مع الدول الحبيسة في إفريقيا أحد الأبعاد المهمة في دراسة مستقبل تجارة العبور الليبية، إذ لا يمكن بناء ممر تجاري فعال بصورة منفردة، وإنما يتطلب الأمر ترتيبات قانونية وتنظيمية تحدد حقوق والتزامات دول العبور والدول المستفيدة، وتنظم حركة البضائع ووسائل النقل والإجراءات الجمركية والرسوم والضمانات والمسؤوليات وتسوية المنازعات. ومن ثم، فإن تطوير العلاقات التجارية مع دول مثل تشاد والنيجر يمكن أن يشكل أحد المجالات التي تستحق الدراسة في إطار استراتيجية أوسع لتطوير الممرات التجارية الليبية.

وانطلاقاً من ذلك، تأتي هذه الدراسة لتحليل الإطار القانوني لتجارة العبور (الترانزيت) في ليبيا وأثره في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال دراسة التشريعات الوطنية ذات الصلة، وتحليل القواعد والمبادئ الدولية المنظمة للعبور وتيسير التجارة، وتحديد أبرز المعوقات القانونية والمؤسسية التي قد تحد من فاعلية تجارة العبور، مع بحث الفرص التي يمكن أن يوفرها الموقع الجغرافي لليبيا في خدمة الدول الحبيسة في إفريقيا.

ولا تقتصر الدراسة على عرض النصوص القانونية وتحليلها من الناحية الشكلية، وإنما تسعى إلى تقييم مدى كفاية المنظومة القانونية والمؤسسية القائمة وقدرتها على مواكبة متطلبات التجارة الحديثة، وصولاً إلى تقديم مقترحات تشريعية ومؤسسية يمكن أن تسهم في تطوير تجارة العبور وتعزيز قدرة ليبيا على أداء دور أكثر فاعلية في الممرات التجارية الإقليمية.

وتعتمد الدراسة على المنهج الاستقرائي في جمع وتحليل التشريعات الوطنية والقواعد والاتفاقيات الدولية والأدبيات ذات الصلة، وعلى المنهج الاستنتاجي في استخلاص النتائج المتعلقة بمدى كفاية الإطار القانوني والمؤسسي القائم وتحديد أوجه القوة والقصور واقتراح مسارات الإصلاح المناسبة، مع الاستفادة من التحليل القانوني المقارن عند الحاجة للاستئناس ببعض التجارب والممارسات الدولية في تنظيم تجارة العبور وتيسير التجارة.

مشكلة الدراسة والفجوة البحثية

أولاً: مشكلة الدراسة

تمثل تجارة العبور (الترانزيت) أحد الأنشطة المرتبطة بتوظيف الموقع الجغرافي للدولة وتحويله إلى قيمة اقتصادية مضافة، إذ لا تقتصر آثارها على مجرد انتقال البضائع عبر إقليم الدولة، وإنما تمتد إلى تنشيط قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والتخزين والموانئ والمناطق الحرة والخدمات التجارية المرتبطة بها، فضلاً عن تعزيز الروابط التجارية الإقليمية والدولية. وتزداد أهمية تجارة العبور بالنسبة للدول التي تتمتع بموقع جغرافي يربط بين مناطق اقتصادية وأسواق مختلفة، وهو ما ينطبق على ليبيا بحكم موقعها على البحر الأبيض المتوسط واتصالها الجغرافي بالعمق الإفريقي.

وعلى الرغم من امتلاك ليبيا مقومات جغرافية يمكن أن تؤهلها للاضطلاع بدور مهم في حركة التجارة بين البحر المتوسط ووسط وشمال إفريقيا، ولا سيما في خدمة الدول الإفريقية الحبيسة الواقعة جنوبها، فإن هذه الإمكانيات لم تتحول بعد إلى منظومة متكاملة وفعالة لتجارة العبور. وقد أكدت دراسة حديثة تناولت إمكانية ليبيا كبوابة بحرية للدول الإفريقية الحبيسة أن ضعف الأطر التنظيمية والسياسية يمثل أحد أبرز العوائق أمام تطوير هذا الدور، وأن تبسيط الإجراءات التنظيمية وتحسين البيئة المؤسسية يمثلان من أهم متطلبات الاستفادة من هذه الفرصة.

وتتمثل الإشكالية في الحالة الليبية، من الناحية القانونية، في أن المشرع وضع قواعد صريحة لتنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، من خلال قانون رقم (9) لسنة 2000 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة ولائحته التنفيذية، إلى جانب الأحكام الخاصة بنظام العبور الواردة في قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010. ويؤكد ذلك وجود أساس تشريعي قائم لتنظيم حركة البضائع العابرة، بما في ذلك تنظيم دخولها وخروجها ومساراتها والإجراءات الجمركية المرتبطة بها.

ومن ثم، لا تتمثل مشكلة الدراسة في غياب القواعد القانونية المنظمة لتجارة العبور، وإنما في مدى كفاية هذه القواعد وتكاملها وفعاليتها في الاستجابة لمتطلبات تجارة العبور الحديثة، ومدى قدرتها على توفير بيئة قانونية ومؤسسية واضحة ومستقرة تسهم في تسهيل حركة البضائع وخفض الوقت والتكلفة، مع المحافظة على متطلبات الرقابة الجمركية وحماية المصالح الاقتصادية والأمنية للدولة. كما تبرز المشكلة في مدى انسجام التنظيم القانوني والإجرائي لتجارة العبور في ليبيا مع التطورات التي

شهدها النظام التجاري الدولي، ولا سيما الاتجاه نحو تبسيط الإجراءات الجمركية، وتيسير حركة البضائع، والتحول الرقمي، والتنسيق بين الجهات ذات العلاقة، وتحقيق التوازن بين متطلبات الرقابة الجمركية ومبادئ تيسير التجارة.

وتزداد أهمية هذه الإشكالية عند بحث إمكانية توظيف ليبيا كمر تجاري لخدمة الدول الإفريقية الحبيسة، إذ إن تحقيق هذا الدور لا يعتمد على توفر الموانئ والمنافذ والطرق فحسب، وإنما يتطلب أيضًا وجود ترتيبات قانونية واتفاقية واضحة تنظم حركة العبور، وتحدد حقوق والتزامات الدول والأطراف المعنية، وتوفر الضمانات اللازمة لاستقرار الممرات التجارية واستمراريتها.

وبناءً على ذلك، تتمحور مشكلة الدراسة حول التساؤل الرئيس الآتي:

إلى أي مدى يوفر الإطار القانوني المنظم لتجارة العبور في ليبيا بيئة تشريعية ومؤسسية قادرة على تعزيز دورها كمر تجاري إقليمي، وخدمة تجارة الدول الإفريقية الحبيسة، بما يسهم في دعم وتنويع الاقتصاد الوطني؟

ثانيًا: الفجوة البحثية

تكشف مراجعة الأدبيات والدراسات السابقة ذات الصلة بتجارة العبور والموانئ والممرات التجارية والنقل واللوجستيات عن وجود اهتمام بالجوانب الاقتصادية واللوجستية المرتبطة بتطوير الموانئ والممرات التجارية، إلا أن معالجة الإطار القانوني لتجارة العبور في ليبيا بوصفه عاملاً مؤثرًا في قدرتها على أداء دور إقليمي تبدو أقل تناولاً بصورة متكاملة.

وتتضح أهمية هذه الفجوة في ضوء وجود دراسة حديثة تناولت إمكانية ليبيا كبوابة بحرية للدول الإفريقية الحبيسة، وركزت على العوائق والفرص والاستراتيجيات اللازمة لتطوير هذا الدور، إلا أن الدراسة الحالية تختلف عنها في تركيزها على التحليل القانوني والتشريعي المقارن للإطار المنظم لتجارة العبور، ومدى اتساقه مع القواعد والمعايير الدولية ذات الصلة، وربطه بالأثر الاقتصادي وفرص إنشاء ممرات تجارية مع الدول الإفريقية الحبيسة.

كما تتمثل الفجوة في محدودية المعالجة المتكاملة للعلاقة بين كفاءة الإطار القانوني والتنظيمي وبين قدرة ليبيا على استقطاب حركة تجارة العبور، خصوصًا من حيث تبسيط الإجراءات، والضمانات القانونية للبضائع العابرة، والتنسيق المؤسسي، والتحول الرقمي، وتنظيم العلاقة بين الجمارك والموانئ والمناطق الحرة وقطاع النقل والخدمات اللوجستية.

وتتسع هذه الفجوة عند النظر إلى البعد الإفريقي، إذ تحتاج إمكانية ربط ليبيا بالدول الحبيسة الواقعة جنوبها إلى دراسة قانونية تتناول متطلبات تنظيم الممرات التجارية، والضمانات القانونية للعبور والإجراءات الجمركية، والتعاون الثنائي والإقليمي، ومدى ملاءمة البيئة التشريعية الليبية لتطوير هذه الممرات. وعليه، تسعى هذه الدراسة إلى معالجة هذه الفجوة من خلال تحليل الإطار القانوني والتنظيمي لتجارة العبور في ليبيا، وتقييم مدى كفايته وتكامله وفاعليته في ضوء المبادئ والقواعد الدولية ذات الصلة بتيسير التجارة والعبور، وربط ذلك بفرص توظيف الموقع الجغرافي لليبيا في خدمة الدول الإفريقية الحبيسة وتعزيز الاقتصاد الوطني.

خامساً: أهمية الدراسة

تتبع أهمية هذه الدراسة من أهمية تجارة العبور باعتبارها نشاطاً يتجاوز نطاق الإجراءات الجمركية التقليدية، ويرتبط بمنظومة أوسع تشمل التجارة الدولية والنقل والموانئ والخدمات اللوجستية والمناطق الحرة وسلاسل الإمداد، فضلاً عن إمكانية توظيفها في تعزيز التكامل التجاري الإقليمي وتنويع مصادر الدخل الوطني. ويمكن بيان أهمية الدراسة في جانبين رئيسيين:

1- الأهمية العلمية

تتمثل الأهمية العلمية للدراسة في تناولها موضوعاً يقع عند تقاطع القانون التجاري الدولي والقانون الجمركي والنقل والاقتصاد اللوجستي، مع التركيز على الإطار القانوني المنظم لتجارة العبور في ليبيا وعلاقته بقدرة الدولة على الاستفادة من موقعها الجغرافي في حركة التجارة الإقليمية. كما تسهم الدراسة في إثراء الأدبيات القانونية والاقتصادية المتعلقة بتجارة العبور في ليبيا، من خلال الانتقال من دراسة القواعد الجمركية بصورة منفردة إلى تحليل المنظومة القانونية والتنظيمية المتكاملة المرتبطة بالعبور، وبيان مدى اتساقها وتكاملها مع متطلبات التجارة الدولية الحديثة.

وتكتسب الدراسة أهمية إضافية من خلال ربط التحليل القانوني بالبعد الاقتصادي والإقليمي، ولا سيما فيما يتعلق بإمكانية توظيف الموانئ والمنافذ والممرات التجارية الليبية في خدمة الدول الإفريقية الحبيسة، بما يساهم في تحديد متطلبات تطوير البيئة القانونية والمؤسسية اللازمة لتحقيق هذا الدور.

2- الأهمية العملية

تتمثل الأهمية العملية للدراسة في إمكانية الاستفادة من نتائجها وتوصياتها من قبل الجهات المعنية

بالتشريع والسياسات التجارية والجمركية والنقل والموانئ والمناطق الحرة، بما يساعد على تطوير البيئة القانونية والتنظيمية لتجارة العبور وتحسين كفاءة الإجراءات المرتبطة بها. كما يمكن أن تسهم نتائج الدراسة في تحديد مواطن القوة والقصور في المنظومة القانونية الحالية، واقتراح آليات لتطويرها بما يحقق قدرًا أكبر من الوضوح التشريعي والتنسيق المؤسسي وتيسير الإجراءات والتحول الرقمي، مع المحافظة على متطلبات الرقابة الجمركية وحماية المصالح الاقتصادية والأمنية للدولة.

وتبرز الأهمية العملية للدراسة كذلك في بحث إمكانية توظيف الموقع الجغرافي لليبيا في خدمة تجارة الدول الإفريقية الحبيسة، وخاصة دول الجوار الجنوبي، بما يساعد على تطوير ممرات تجارية ولوجستية قادرة على ربط الموانئ الليبية بالأسواق الإفريقية، وتحويل تجارة العبور من نشاط يقتصر على مرور البضائع إلى منظومة اقتصادية ولوجستية يمكن أن تولد قيمة مضافة وتدعم تنويع الاقتصاد الوطني.

سادسًا: منهجية الدراسة

تستند الدراسة بصورة أساسية إلى **المنهج التحليلي القانوني**، باعتباره المنهج الأنسب لطبيعة موضوعها، وذلك من خلال تحليل النصوص التشريعية واللوائح والقرارات الوطنية المنظمة لتجارة العبور، وبيان نطاق تطبيقها ومدى تكاملها، وتحديد أوجه القوة والقصور فيها، ومدى قدرتها على الاستجابة لمتطلبات تجارة العبور الحديثة.

كما تستعين الدراسة **بالمنهج الاستقرائي** من خلال جمع واستقراء الأحكام والقواعد القانونية الواردة في التشريعات الوطنية ذات الصلة، إلى جانب دراسة الاتفاقيات والقواعد والمعايير الدولية المرتبطة بحرية العبور وتيسير التجارة والإجراءات الجمركية، والاستفادة من الأدبيات والدراسات والتقارير المتخصصة ذات الصلة بالموضوع.

وتستخدم الدراسة كذلك **المنهج الاستنتاجي** لاستخلاص النتائج العامة من تحليل النصوص والمعطيات القانونية والاقتصادية، وتحديد مدى كفاية الإطار القانوني والتنظيمي الحالي، واستخلاص مواطن القوة والقصور، وصولًا إلى مجموعة من المقترحات والتوصيات الهادفة إلى تطوير البيئة القانونية والمؤسسية لتجارة العبور في ليبيا.

كما تستعين الدراسة، عند الحاجة، بالمنهج المقارن من خلال الاستفادة من بعض التجارب والتشريعات المقارنة في الدول التي نجحت في تطوير ممرات العبور والتجارة العابرة للحدود، وذلك بهدف التعرف على أفضل الممارسات والاستفادة منها في تقييم إمكانية تطوير الإطار التشريعي والتنظيمي الليبي، مع مراعاة الخصوصية القانونية والاقتصادية والمؤسسية للدولة الليبية.

وتعتمد الدراسة في تحليلها على مصادر ثانوية، تشمل التشريعات واللوائح والقرارات الوطنية، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، والوثائق والتقارير الصادرة عن المنظمات الدولية والإقليمية المختصة، فضلاً عن الكتب والدراسات والبحوث العلمية ذات العلاقة بتجارة العبور وتيسير التجارة والنقل والممرات اللوجستية.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف العلمية والعملية، وذلك على النحو الآتي:

1. تأصيل مفهوم تجارة العبور (الترانزيت) وبيان أبعادها القانونية والاقتصادية ودورها في التجارة الدولية الحديثة.
2. تحليل الإطار القانوني والتشريعي الليبي المنظم لتجارة العبور، مع التركيز على الأحكام المتعلقة بالنظام الجمركي وإجراءات حركة البضائع العابرة.
3. تقييم مدى كفاية وفاعلية الإطار القانوني والتنظيمي الليبي في توفير بيئة مستقرة وواضحة وداعمة لحركة تجارة العبور.
4. تحليل مدى توافق التشريعات والإجراءات الليبية مع القواعد والمعايير والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بحرية العبور وتيسير التجارة والإجراءات الجمركية.
5. تحديد مواطن القوة والقصور في المنظومة القانونية والمؤسسية الليبية ذات الصلة بتجارة العبور، وبيان مدى تأثيرها في قدرة ليبيا على استثمار موقعها الجغرافي كممر تجاري إقليمي.
6. تحليل الفرص القانونية والاقتصادية واللوجستية المرتبطة بتطوير تجارة العبور الليبية، ولا سيما في مجال خدمة الدول الإفريقية الحبيسة وربطها بالموانئ والأسواق الدولية.
7. تحديد المتطلبات التشريعية والمؤسسية والتنظيمية اللازمة لتطوير الممرات التجارية العابرة للأراضي الليبية وتعزيز قدرتها على المنافسة إقليمياً.
8. اقتراح توجهات وحلول تشريعية ومؤسسية وإجرائية يمكن أن تسهم في تطوير تجارة العبور وتعزيز دور ليبيا كممر تجاري ولوجستي إقليمي، بما يدعم تنويع الاقتصاد الوطني.

تساؤلات الدراسة

انطلاقاً من مشكلة الدراسة والفجوة البحثية، تسعى هذه الدراسة إلى الإجابة عن التساؤل الرئيس الآتي:
إلى أي مدى يوفر الإطار القانوني المنظم لتجارة العبور (الترانزيت) في ليبيا بيئة تشريعية ومؤسسية قادرة على دعم حركة التجارة العابرة، وتعزيز دور ليبيا كممر تجاري إقليمي، ولا سيما في خدمة الدول الإفريقية الحبيسة، بما يمكن أن يساهم في تعزيز وتنويع الاقتصاد الوطني؟
وينتفع عن هذا التساؤل الرئيس مجموعة من التساؤلات الفرعية، تتمثل في الآتي:

1. ما المقصود بتجارة العبور (الترانزيت)، وما طبيعتها القانونية والاقتصادية، وما موقعها ضمن منظومة التجارة الدولية الحديثة؟
2. ما أهم التشريعات واللوائح الليبية المنظمة لتجارة العبور، وما مدى تكاملها وكفايتها في تنظيم هذا النشاط؟
3. إلى أي مدى يتوافق الإطار القانوني والإجرائي الليبي لتجارة العبور مع القواعد والمبادئ والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بحرية العبور وتيسير التجارة والإجراءات الجمركية؟
4. ما أبرز مواطن القوة والقصور والمعوقات القانونية والمؤسسية والإجرائية التي تؤثر في قدرة ليبيا على تطوير تجارة العبور؟
5. ما الفرص القانونية والاقتصادية واللوجستية المتاحة أمام ليبيا لتطوير ممرات تجارية تخدم الدول الإفريقية الحبيسة، ولا سيما تشاد والنيجر؟
6. ما المتطلبات والإصلاحات التشريعية والمؤسسية والإجرائية اللازمة لتعزيز قدرة ليبيا على أداء دور كممر تجاري ولوجستي إقليمي؟

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لتجارة العبور في ليبيا

تمهيد

يمثل التنظيم التشريعي لتجارة العبور أحد العناصر الأساسية في قدرة الدولة على الاستفادة من موقعها الجغرافي وتحويل حركة البضائع العابرة إلى نشاط اقتصادي منتج. ولا يقتصر التنظيم القانوني لهذا النشاط على القواعد الجمركية، وإنما يمتد إلى التشريعات المنظمة للمناطق الحرة والموانئ والنقل وغيرها من الأنشطة المرتبطة بحركة التجارة الدولية.

وفي ليبيا، يستند تنظيم تجارة العبور بصورة رئيسية إلى القانون رقم (9) لسنة 2000 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار اللجنة الشعبية العامة رقم (137) لسنة 2004، إلى جانب قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 ولائحته التنفيذية. ويكشف الجمع بين هذه التشريعات عن وجود أساس قانوني مباشر لتنظيم العبور، فضلاً عن قواعد جمركية تفصيلية تتعلق بحركة البضائع العابرة والضمانات والمستندات والرقابة الجمركية. ويهدف هذا المبحث إلى تحليل هذه القواعد، وبيان مدى كفايتها من الناحية القانونية والتنظيمية، ثم مقارنتها بالمبادئ الدولية التي سبق تناولها في المبحث الأول.

المطلب الأول: الأساس التشريعي لنظام العبور الجمركي في ليبيا

أولاً: تنظيم العبور في قانون الجمارك الليبي رقم (10) لسنة 2010

يعد قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 أحد أهم المصادر التشريعية المنظمة للعبور الجمركي في ليبيا، وقد أفرد المشرع له فصلاً خاصاً ضمن الباب الرابع المتعلق بـ"النظم الجمركية الخاصة"، حيث خصص الفصل الثاني لنظام العبور الجمركي في المواد من (110) إلى (119). وتتص المادة (110) على جواز نقل البضائع الأجنبية المنشأ وفق نظام العبور داخل الدولة بواسطة وسائل النقل البرية والبحرية والجوية، مع السماح بإدخالها وإخراجها من المنافذ المعتمدة، بشرط مرورها عبر خطوط السير المحددة وفقاً للتشريعات النافذة.

ويستفاد من هذا النص أن المشرع الليبي أقر مبدأ العبور بصورة صريحة، ولم يقصره على وسيلة نقل واحدة، بل شمل النقل البري والبحري والجوي. كما ربط ممارسة العبور باستخدام المنافذ المعتمدة والالتزام بخطوط السير المحددة، وهو ما يعكس الجمع بين السماح بحركة البضائع والرقابة الجمركية عليها. وتنظم المادة (111) الإجراءات الخاصة بالبضائع العابرة، حيث تشترط إتمام الإجراءات في مراكز الجمارك المخصصة لذلك، مع إيداع قيمة الضرائب والرسوم بصفة أمانة أو تقديم تعهدات مضمونة بإيصال البضائع إلى وجهتها خلال المدة المحددة، مع مراعاة الاتفاقيات التي أبرمتها الدولة أو انضمت إليها. ويكتسب هذا النص أهمية خاصة لأنه يربط التشريع الداخلي بالاتفاقيات الدولية، بما يسمح من حيث المبدأ بمراعاة الالتزامات الدولية التي تكون ليبيا طرفاً فيها عند تطبيق نظام العبور.

أما المادة (112) فتخول الإدارة تحديد نماذج المستندات الدولية الموحدة أو دفاتر النقل بحسب وضع

العبور، فضلاً عن تحديد مواصفات التستيف ووسائل النقل المسموح لها بنقل البضائع العابرة. ويظهر من ذلك أن المشرع ترك جانباً من التفاصيل الإجرائية للإدارة الجمركية، وهو أمر يمكن أن يوفر مرونة في التطبيق، إلا أن فعالية هذا التنظيم ترتبط بمدى توحيد الإجراءات ووضوحها بالنسبة للمتعاملين.

ثانياً: المعاملة الضريبية والجمركية للبضائع العابرة

تقرر المادة (113) من قانون الجمارك أن البضائع العابرة لا تخضع للضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم، باستثناء رسوم خدمات العبور المقررة وفق التشريعات النافذة.

ويعد هذا الحكم من أهم الضمانات القانونية لتجارة العبور، لأنه يميز بين البضائع التي تمر عبر الإقليم الليبي باعتبارها بضائع عابرة، وبين البضائع التي تدخل السوق المحلية للاستهلاك. كما يتوافق من حيث المبدأ مع القاعدة الدولية التي تقضي بعدم إخضاع حركة العبور لرسوم أو أعباء غير مبررة، مع السماح بالرسوم المرتبطة بالخدمات المقدمة.

ومن الناحية الاقتصادية، فإن هذا الإعفاء يمثل عنصراً مهماً في تنافسية الممر التجاري، لأن فرض ضرائب جمركية على البضائع العابرة سيؤدي إلى زيادة تكلفة استخدامها للمسارات الليبية، وقد يدفع أصحاب البضائع إلى اختيار ممرات بديلة.

ثالثاً: تنظيم التخزين والتجميع

تنص المادة (114) على عدم جواز تخزين البضائع العابرة أو تجميعها أو اتخاذ الإجراءات المتعلقة بها إلا في المناطق الحرة.

وتكشف هذه المادة عن وجود ارتباط مباشر بين نظام العبور ونظام المناطق الحرة في التشريع الليبي. ويؤكد ذلك القانون رقم (9) لسنة 2000 الذي جعل من تشجيع تجارة العبور أحد أهداف إنشاء المناطق الحرة، ونص في مادته الثالثة على مجموعة من الأنشطة والخدمات المرتبطة بالتجارة، ومنها الخدمات المصرفية والتأمينية والاستثمارية وغيرها. كما أجاز القانون أن تحتوي المنطقة الحرة على ميناء بحري أو مطار أو منفذ حدودي وفق الضوابط المحددة في التشريع.

وهذا الربط التشريعي يمكن أن يشكل أساساً مهماً لإنشاء ممرات تجارية متكاملة، بشرط أن تتوفر البنية التحتية والخدمات اللوجستية اللازمة وأن تكون الإجراءات المرتبطة بالمناطق الحرة متكاملة مع الإجراءات الجمركية.

رابعاً: مسؤولية متعهد العبور وإثبات خروج البضائع

تنص المادة (115) من قانون الجمارك على أن نقل البضائع العابرة يتم تحت مسؤولية متعهد العبور، وتسري عليها الأحكام الخاصة بالإقرار الجمركي والمعاينة المنصوص عليها في القانون. كما تحدد المادة (116) وسيلة إثبات خروج البضائع إلى وجهتها، وذلك من خلال شهادة صادرة عن مركز الجمارك في منفذ الخروج تفيد سلامة الأختام ومطابقة عدد الطرود، مع الاكتفاء بالنسبة للبضائع المنقولة في حاويات بما يثبت سلامة أختام الحاوية. وتحقق هذه الأحكام وظيفة أساسية تتمثل في ضمان إمكانية تتبع البضائع وإثبات انتهاء عملية العبور، إلا أن كفاءة النظام ترتبط بسرعة إصدار شهادات الوصول والخروج وإمكانية الانتقال إلى وسائل إلكترونية لإثبات إتمام عملية العبور.

خامساً: المعاينة والرقابة الجمركية

تنظم المادة (117) إجراءات المعاينة، حيث تقرر معاينة البضاعة العابرة عند وصولها إلى منفذ الدخول ومطابقتها بالمستندات، مع إمكانية معاينة جميع الطرود أو بعضها وفق القواعد التي تصدرها مصلحة الجمارك، وتلزم بإتمام المعاينة في منافذ الدخول والخروج خلال مدة لا تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة من تاريخ تقديم المستندات.

ويعد تحديد مدة زمنية للمعاينة عنصراً إيجابياً من الناحية التنظيمية، لأنه يوفر حداً زمنياً يمكن أن يساهم في الحد من التأخير. غير أن القيمة العملية لهذا النص تعتمد على مدى الالتزام الفعلي بالمدة المحددة وعلى قدرة المنافذ الجمركية على تنفيذ الإجراءات بكفاءة.

سادساً: القيود والأختام والمسؤولية عن سلامة البضائع

تنص المادة (118) على أن البضائع المارة وفق نظام العبور لا تخضع للتقييد أو المنع إلا إذا نصت القوانين والأنظمة النافذة على خلاف ذلك.

كما تنظم المادة (119) استخدام الأختام الجمركية، وتقرر مسؤولية متعهد العبور عن العبث بها، مع ترتيب آثار مالية جزائية عند ثبوت وجود نقص في البضائع أو مخالفة الإجراءات المقررة. وتتسجم هذه الأحكام مع الطبيعة الرقابية لنظام العبور، إلا أن تطبيقها ينبغي أن يظل متناسباً مع المخاطر الفعلية، حتى لا تؤدي متطلبات الرقابة إلى زيادة غير ضرورية في تكلفة ومدة العبور.

خلاصة المطلب الأول

يتضح من تحليل المواد (110-119) من قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 أن المشرع الليبي وضع نظاماً قانونياً واضحاً للعبور الجمركي، يشمل وسائل النقل، والمنافذ وخطوط السير، والضمانات، والمستندات، والإعفاء من الضرائب والرسوم، والتخزين، ومسؤولية متعهد العبور، والمعاينة، وإثبات الخروج، والأختام.

وعليه، فإن القول بغياب الأساس القانوني لتجارة العبور في ليبيا غير دقيق؛ فهناك تنظيم تشريعي مباشر ومفصل. والمشكلة البحثية الأكثر دقة تتمثل في التساؤل عن مدى كفاية هذا التنظيم وحده لتكوين منظومة حديثة ومتكاملة لتجارة العبور تتجاوز الجانب الجمركي إلى الجوانب اللوجستية والاقتصادية والمؤسسية.

المطلب الثاني: التشريعات المكملة لتنظيم تجارة العبور

أولاً: قانون تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة رقم (9) لسنة 2000

يكتسب القانون رقم (9) لسنة 2000 أهمية خاصة في الدراسة الحالية لأنه يحمل في عنوانه ذاته تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، وهو ما يجعله مصدراً تشريعياً مباشراً، وليس مجرد تشريع مكمل بصورة غير مباشرة. وتؤكد بيانات التشريع المنشورة أنه صدر في عام 2000، وأنه يتعلق بتجارة العبور والمناطق الحرة.

وقد عرّفت المادة (1) منه "البضائع العابرة" بأنها البضائع المدخلة إلى ليبيا من خلال المراكز الجمركية بغرض إخراجها من ليبيا من مركز جمركي آخر، كما عرفت "متعهد العبور" بأنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يتولى أو يعهد إليه بمسؤولية نقل البضاعة العابرة.

ويتميز هذا التعريف بأنه يربط العبور بدخول البضاعة من مركز جمركي وخروجها من مركز جمركي آخر، وهو تعريف ينسجم بصورة عامة مع طبيعة العبور الجمركي التي تناولها قانون الجمارك.

كما نصت المادة (2) على إمكان إنشاء مناطق حرة في أي جزء من ليبيا، وأجازت أن تحتوي المنطقة الحرة على ميناء بحري أو مطار أو منفذ حدودي كلياً أو جزئياً، وفق الضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.

أما المادة (3) فقد حددت أهداف إنشاء المناطق الحرة، ومن بينها تشجيع تجارة العبور، وعمليات

التصنيع والتحويل، وتقديم الخدمات المصرفية والتأمينية والاستثمارية وغيرها، بما يدعم التبادل التجاري ويحقق مصالح الاقتصاد الوطني.

وتظهر هنا نقطة مهمة بالنسبة لموضوع الدراسة؛ إذ إن المشرع الليبي لم ينظر إلى المناطق الحرة باعتبارها مجرد مناطق للإعفاء الجمركي، وإنما ربطها صراحة بتشجيع تجارة العبور وتقديم الخدمات المرتبطة بها. وهذا يمثل أساساً تشريعياً يمكن البناء عليه عند تطوير الممرات التجارية الليبية.

وتؤكد المادة (5) عدم خضوع المشاريع والبضائع والسلع والخدمات والأموال والمبادلات الواردة أو الصادرة أو المتداولة في المناطق الحرة للرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة، مع استثناء القيود المرتبطة بالعقيدة والأخلاق والأمن والصحة وحماية البيئة، كما أحالت إلى اللائحة التنفيذية في تحديد القواعد والإجراءات المتعلقة بنقل البضائع العابرة.

ثانياً: اللائحة التنفيذية للقانون رقم (9) لسنة 2000

صدرت اللائحة التنفيذية للقانون رقم (9) لسنة 2000 بموجب القرار رقم (137) لسنة 2004، وتضمنت قواعد تفصيلية لتنظيم المناطق الحرة وتجارة العبور.

ومن أهم ما يلفت النظر في هذه اللائحة أن المادة (38) منها تجعل مصلحة الجمارك مسؤولة عن مراقبة البضائع العابرة أثناء عبورها، مع التنسيق مع إدارة المنطقة الحرة عند وجود البضائع داخل المناطق الحرة.

وتكشف هذه القاعدة عن اعتراف تشريعي بالحاجة إلى التنسيق بين الجمارك وإدارة المنطقة الحرة، وهو مبدأ مهم جداً في بناء منظومة عبور متكاملة.

كما تنص اللائحة على خضوع المنطقة الحرة للأحكام المتعلقة بالتهريب ومخالفة النظم الجمركية، بما يؤكد أن الإعفاءات المقررة للمناطق الحرة لا تعني غياب الرقابة القانونية والجمركية.

ثالثاً: العلاقة بين التشريع الجمركي وتشريع المناطق الحرة

يتضح من تحليل القانونين أن هناك تكاملاً تشريعياً أولياً بين:

- قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010؛
- قانون تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة رقم (9) لسنة 2000؛
- اللائحة التنفيذية للقانون رقم (9) لسنة 2000 الصادرة بقرار رقم (137) لسنة 2004.

فالقانون الجمركي ينظم عملية العبور نفسها من حيث المنافذ والضمانات والمعاينة والأختام وإثبات الخروج، بينما يوفر قانون المناطق الحرة البيئة التي يمكن أن تتم فيها عمليات التخزين والتجميع والخدمات المرتبطة بالبضائع العابرة.

ومن ثم، فإن المشكلة لا تتمثل في انعدام النصوص المنظمة للعبور، وإنما في مدى تكامل هذه النصوص وتطبيقها عملياً وربطها بمنظومة النقل والموانئ والخدمات اللوجستية.

المطلب الثالث: تقييم مدى توافق التنظيم الليبي مع المعايير الدولية

يمثل هذا المطلب الجانب التحليلي الأهم في المبحث؛ إذ لا يكفي عرض النصوص الليبية، وإنما ينبغي مقارنتها بالمعايير الدولية التي تناولها المبحث الأول.

أولاً: حرية العبور

يتوافق القانون الليبي من حيث الأصل مع مبدأ حرية العبور؛ إذ تسمح المادة (110) بنقل البضائع الأجنبية المنشأ عبر الأراضي الليبية بوسائل النقل البرية والبحرية والجوية، كما تقرر المادة (113) عدم إخضاع البضائع العابرة للضرائب والرسوم، باستثناء رسوم خدمات العبور المقررة قانوناً. وهذا يتفق في جوهره مع المادة الخامسة من GATT والمادة (11) من اتفاقية تيسير التجارة اللتين تناولتا حرية العبور وحظرتا فرض قيود أو رسوم غير مبررة على حركة العبور.

ثانياً: الضمانات والرقابة

يتضمن التشريع الليبي نظاماً للضمانات، كما يظهر من المادة (111)، التي تسمح بإيداع قيمة الضرائب والرسوم بصفة أمانة أو تقديم تعهدات مضمونة بإيصال البضائع إلى وجهتها خلال المدة المحددة.

وهذا يتوافق من حيث المبدأ مع النظام الدولي الذي يسمح للدولة باستخدام الضمانات لحماية مصالحها، بشرط ألا تتحول هذه الضمانات إلى عائق غير ضروري أمام حركة التجارة.

ثالثاً: الإجراءات والمستندات

تمنح المادة (112) الإدارة صلاحية تحديد نماذج المستندات الدولية الموحدة أو دفاتر النقل ومواصفات وسائل النقل والأختام، كما تسمح اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك بتقديم الإقرار الجمركي بالوسائل الإلكترونية وفق الضوابط التي يحددها المدير العام.

ويشير ذلك إلى وجود أساس قانوني يمكن من خلاله تطوير الإجراءات الإلكترونية، إلا أن النص القانوني وحده لا يكفي لإثبات تحقق التحول الرقمي عملياً؛ ولذلك يجب أن نميز في الدراسة بين وجود الأساس التشريعي وبين مستوى التطبيق الفعلي.

رابعاً: مدة المعاينة

حدد المشرع الليبي في المادة (117) مدة لا تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة لإتمام المعاينة في منافذ الدخول والخروج من تاريخ تقديم المستندات. ويمثل تحديد مدة زمنية للمعاينة عنصراً إيجابياً من منظور تيسير التجارة، إلا أن تقييم فعالية هذا النص يتطلب دراسة مدى الالتزام الفعلي به، وهو موضوع ينبغي أن يعالج في مبحث المعوقات وليس في هذا المبحث التشريعي.

خامساً: الدول الحبيسة

من الناحية الدولية، أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه حرية العبور عبر دول العبور، مع تنظيم شروط وطرق ممارسة هذا الحق من خلال اتفاقيات ثنائية أو إقليمية أو دون إقليمية. (UNCLOS, 1982, Articles 124-125) وبالنسبة لليبيا، فإن هذه القاعدة تفتح مجالاً قانونياً لدراسة إمكانية تطوير ترتيبات خاصة مع الدول الحبيسة المجاورة، ولا سيما تشاد والنيجر. غير أن ذلك يحتاج إلى اتفاقيات محددة تنظم النقل والعبور والمسؤوليات والرسوم والإجراءات الجمركية، ولا يمكن استخلاص وجود مثل هذه المنظومة من النصوص العامة وحدها.

خلاصة المبحث الثاني

يتضح من تحليل التشريعات الليبية أن ليبيا تمتلك أساساً قانونياً مباشراً ومنظماً لتجارة العبور، ولا يصح وصف الإطار القانوني بأنه يخلو من تنظيم للترانزيت. فقد نظم قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 نظام العبور الجمركي بصورة تفصيلية في المواد (110-119)، بينما خصص القانون رقم (9) لسنة 2000 لتنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، ودعمته لائحة تنفيذية صدرت بقرار رقم (137) لسنة 2004.

كما يظهر وجود قدر معتبر من التوافق بين القواعد الليبية والمبادئ الدولية في جوانب أساسية، خاصة السماح بالعبور، وعدم إخضاع البضائع العابرة للضرائب والرسوم باستثناء رسوم الخدمات، واستخدام

الضمانات والرقابة الجمركية، وتنظيم المستندات والمعاينة وإثبات الخروج. غير أن التحليل يكشف في الوقت نفسه أن الإطار التشريعي القائم لا يمثل وحده استراتيجية متكاملة لتطوير ليبيا كممر تجاري إقليمي؛ إذ يتركز الجزء الأكبر من التنظيم في الجانب الجمركي والإجرائي، بينما تتطلب تجارة العبور الحديثة تكاملاً أكبر بين الجمارك والموانئ والنقل والمناطق الحرة والخدمات اللوجستية، إلى جانب تطوير الاتفاقيات الثنائية والإقليمية مع الدول المستفيدة من الممرات التجارية. ومن ثم، فإن الفجوة التي ينبغي أن تركز عليها الدراسة لا تتمثل في "غياب التشريع"، وإنما في مدى تكامل التشريعات، وكفاءة تطبيقها، وقدرتها على الانتقال من تنظيم العبور الجمركي إلى بناء منظومة اقتصادية ولوجستية متكاملة لتجارة العبور.

المبحث الثالث

معوقات تطوير تجارة العبور في ليبيا: دراسة قانونية ومؤسسية

تمهيد

تمثل تجارة العبور أحد الأنشطة التي تتداخل فيها الجوانب الجمركية والنقلية واللوجستية والتجارية، ولذلك فإن نجاحها لا يتوقف على الموقع الجغرافي أو توافر البنية الأساسية للنقل والموانئ فحسب، وإنما يتطلب كذلك وجود إطار قانوني واضح، وإجراءات جمركية فعالة، وتنسيق مؤسسي بين الجهات المعنية، وقدرة على توفير حركة تجارية سريعة وأمنة وقابلة للتنبؤ.

وتؤكد مؤشرات الأداء اللوجستي الدولية أن كفاءة التخليص الجمركي، وجودة البنية الأساسية للنقل، وكفاءة الخدمات اللوجستية، وإمكانية تتبع الشحنات، وانتظام مواعيد وصولها، تمثل أبعاداً رئيسية في تقييم قدرة الدول على نقل السلع عبر الحدود بكفاءة. (World Bank, 2023)

وفي الحالة الليبية، لا تتمثل المشكلة في غياب الأساس القانوني لتجارة العبور، إذ نظم قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 نظام العبور الجمركي بصورة مباشرة، كما صدر القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، ونص صراحة على أن من أهداف إنشاء المناطق الحرة تشجيع تجارة العبور ودعم الاقتصاد الوطني وتطوير التبادل التجاري والسلعي والخدمي. (قانون الجمارك الليبي رقم (10) لسنة 2010، المواد 110-119؛ والقانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية، المواد 1-5).

وعليه، فإن الإشكالية القانونية والمؤسسية محل البحث تتمثل بصورة أدق في مدى تكامل هذه القواعد، وكفاءة تطبيقها، ومدى قدرتها على مواكبة المتطلبات الحديثة لتيسير التجارة والممرات اللوجستية الدولية، وليس في مجرد وجود أو غياب النصوص القانونية.

المطلب الأول

التحديات التشريعية وأثرها في فعالية تنظيم تجارة العبور

أولاً: تعدد الأطر القانونية المنظمة لتجارة العبور

تخضع تجارة العبور في ليبيا لمجموعة من القواعد القانونية التي تتوزع بين التشريع الجمركي والتشريع الخاص بتجارة العبور والمناطق الحرة، فضلاً عن القواعد المرتبطة بالموانئ والنقل والأنشطة التجارية والاستثمارية.

ويأتي قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 في مقدمة هذه التشريعات، إذ نظم المشرع في الباب الخاص بنظام العبور الجمركي عدداً من المسائل الأساسية، فنصت المادة (110) على جواز نقل البضائع الأجنبية المنشأ وفق نظام العبور داخل الدولة بوسائل النقل البرية والبحرية والجوية، كما أجازت إدخالها وإخراجها من المنافذ المعتمدة وفق خطوط السير المحددة. كما نصت المادة (111) على خضوع إجراءات العبور للمراكز الجمركية المخصصة لذلك، مع تقديم الضمانات أو إيداع قيمة الضرائب والرسوم وفقاً للأحكام المقررة، مع مراعاة الاتفاقيات الدولية التي أبرمتها الدولة أو انضمت إليها. (قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010، المادتان 110 و 111).

كما نص القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة على تعريف البضائع العابرة ومتعهد العبور، وأكد أن إنشاء المناطق الحرة يهدف إلى تشجيع تجارة العبور، كما نظم بعض الجوانب المرتبطة بدخول البضائع العابرة وخروجها. (القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية، المواد 1 و 3 و 5 و 9).

ومن ثم، فإن تعدد النصوص المنظمة لا يمثل في ذاته عيباً تشريعياً؛ فطبيعة تجارة العبور تقتضي تدخل أكثر من مجال قانوني. إلا أن التحدي يكمن في مدى انسجام هذه القواعد وتكاملها، ووضوح العلاقة بين الجهات المختصة بتطبيقها.

وتتفق هذه النتيجة مع الاتجاه الدولي في مجال تيسير التجارة، الذي يؤكد أهمية التنسيق بين الجهات

المسؤولة عن الرقابة الحدودية وإجراءات الاستيراد والتصدير والعبور. فقد ألزمت المادة (8) من اتفاقية منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة أعضاء المنظمة بالتعاون والتنسيق بين الجهات المسؤولة عن الرقابة والإجراءات الحدودية بهدف تيسير التجارة. (WTO, 2017, Article 8).

وعليه، فإن التحدي التشريعي في الحالة الليبية يتمثل أساساً في تحقيق التكامل بين القواعد القانونية القائمة بما يضمن وضوح الإجراءات وعدم ازدواجيتها.

ثانياً: الحاجة إلى تطوير التنظيم القانوني لتجارة العبور

تكشف النصوص الليبية أن المشرع لم يهمل تجارة العبور، بل وضع لها تنظيمًا قانونيًا واضحًا؛ غير أن التطور الحديث للممرات التجارية يجعل من الضروري النظر إلى العبور باعتباره نشاطًا اقتصاديًا ولوجستيًا متكاملًا، وليس مجرد عملية نقل بضائع تحت الرقابة الجمركية.

فقد حدد قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 قواعد مهمة للعبور، من بينها عدم إخضاع البضائع العابرة للضرائب الجمركية والرسوم الأخرى، باستثناء رسوم خدمات العبور المقررة قانونًا، وذلك بموجب المادة (113)، كما نظم مسؤولية متعهد العبور بموجب المادة (115)، والأختام الجمركية ومسؤولية متعهد العبور عنها بموجب المادة (119).

كما تضمنت اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك أحكامًا أكثر تفصيلًا، إذ أوجبت المادة (89) تقديم إقرار جمركي عن البضائع العابرة، ونظمت المادة (90) المسؤولية التضامنية عن سلامة البضائع، كما نظمت المادة (92) إجراءات إثبات وصول البضائع إلى وجهتها النهائية ورد الضمانات، ونظمت المادة (104) إمكانية تغيير وسيلة نقل البضائع العابرة وفق الضوابط المحددة. (اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010، المواد 89 و 90 و 92 و 104).

وبذلك يظهر أن التشريع الليبي يتضمن قواعد تفصيلية للعبور الجمركي، إلا أن تطوير ليبيا كمر تجاري إقليمي يتطلب تكامل هذه القواعد مع تنظيم الممرات التجارية والخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والتعاون الحدودي والاتفاقيات الخاصة بالدول المستفيدة من العبور. ومن ثم، فإن المطلوب ليس بالضرورة إنشاء تشريع جديد مستقل في جميع الأحوال، وإنما مراجعة المنظومة التشريعية القائمة وتطويرها وربطها باستراتيجية وطنية واضحة لتجارة العبور والممرات اللوجستية.

المطلب الثاني

التحديات المؤسسية والإجرائية

أولاً: تعدد الجهات المتدخلة في عملية العبور

تتطلب تجارة العبور تدخل مجموعة من الجهات ذات الاختصاصات المختلفة، من بينها الجهات الجمركية، وسلطات الموانئ، والجهات المختصة بالنقل، والجهات الأمنية والرقابية، إضافة إلى الجهات المسؤولة عن الاستثمار والمناطق الحرة.

ولا يمثل تعدد الجهات في حد ذاته عائقاً؛ لأن الرقابة على حركة التجارة الدولية تقتضي توزيع الاختصاصات. غير أن المشكلة تظهر عندما لا توجد آليات فعالة لتنسيق الإجراءات وتبادل المعلومات وتحديد المسؤوليات بصورة واضحة.

وقد عالجت اتفاقية تيسير التجارة هذه المسألة في المادة (8)، التي أكدت ضرورة تعاون وتنسيق الجهات المسؤولة عن الرقابة والإجراءات الحدودية المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور، كما أشارت إلى إمكان تنسيق الإجراءات والشكليات، وإنشاء مرافق مشتركة، وإجراء الرقابة المشتركة وإنشاء نقاط حدودية موحدة. (WTO, 2017, Article 8).

كما أن قانون الجمارك الليبي نفسه يجيز لمصلحة الجمارك عقد اتفاقات مع السلطات الجمركية في الدول المجاورة بهدف تسهيل تنفيذ أحكام القانون والقوانين الجمركية في تلك الدول، وهو ما يؤكد أهمية التعاون المؤسسي والحدودي في إدارة حركة العبور. (قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010، المادة 224).

ومن ثم، فإن تطوير تجارة العبور يتطلب الانتقال من مجرد تعدد الجهات إلى نظام واضح للتنسيق المؤسسي وتوزيع الاختصاصات وتبادل المعلومات.

ثانياً: تبسيط الإجراءات والتحول الرقمي

يمثل تبسيط الإجراءات أحد أهم متطلبات تطوير التجارة العابرة. فكلما زاد عدد الإجراءات والمستندات والجهات التي يتعين على الناقل أو صاحب البضاعة التعامل معها، ارتفعت التكلفة الزمنية والمالية للعملية التجارية.

وتولي اتفاقية تيسير التجارة أهمية كبيرة للإجراءات المرتبطة بالعبور؛ إذ تنص المادة (11) على ألا تكون الشكليات والمستندات والإجراءات المرتبطة بالعبور أكثر عبئاً مما هو ضروري لتحديد البضائع

و ضمان استيفاء متطلبات العبور، كما تشجع على تقديم بيانات ووثائق العبور ومعالجتها مسبقاً قبل وصول البضائع. (WTO, 2017, Article 11) .

كما تؤكد مؤشرات البنك الدولي أن كفاءة التخليص الجمركي ترتبط بسرعة الإجراءات وبساطتها وقابليتها للتنبؤ، إلى جانب جودة البنية الأساسية والخدمات اللوجستية وإمكانية تتبع الشحنات . (World Bank, 2023)

وبالنسبة إلى ليبيا، فإن التحول الرقمي لا ينبغي أن يقتصر على تحويل الوثائق الورقية إلى إلكترونية، وإنما ينبغي أن يستهدف بناء منظومة مترابطة لتبادل البيانات بين الجمارك والموانئ والنقل والجهات الرقابية والحدودية، بما يمهد لتطبيق النافذة الواحدة بصورة فعالة.

ثالثاً: أثر الإجراءات الإدارية في تنافسية الممر التجاري

تؤثر الإجراءات الحدودية في الوقت والتكلفة اللذين يتحملهما المتعاملون في التجارة الدولية. ولذلك فإن قدرة أي ممر تجاري على المنافسة لا تتحدد بالمسافة الجغرافية وحدها، وإنما تتأثر كذلك بسرعة التخليص، ووضوح المتطلبات، وكفاءة الخدمات اللوجستية، وقدرة الجهات على توفير إجراءات مستقرة وقابلة للتنبؤ.

ويؤكد مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي أن كفاءة عملية التخليص، وجودة البنية التحتية، وسهولة ترتيب الشحنات، وجودة الخدمات اللوجستية، وإمكانية التتبع، وانتظام مواعيد الوصول، كلها أبعاد مترابطة في تقييم أداء منظومة النقل والتجارة. (World Bank, 2023) .

وبالتالي، فإن أي تأخير غير مبرر أو تكرار في الإجراءات أو غموض في المتطلبات يمكن أن يتحول إلى تكلفة إضافية على حركة العبور، بما قد يؤثر في جاذبية الممر التجاري بالنسبة لشركات النقل والمتعاملين التجاريين.

خلاصة المطلب

يتضح أن المعوقات المؤسسية والإجرائية ترتبط بصورة وثيقة بالإطار القانوني؛ إذ لا تكفي القاعدة القانونية وحدها لتحقيق تيسير التجارة ما لم تقترن بتنسيق مؤسسي فعال وإجراءات مبسطة وأنظمة معلوماتية قادرة على دعم حركة البضائع.

المطلب الثالث

التحديات القانونية المرتبطة بخدمة الدول الحبيسة في إفريقيا

أولاً: الأساس القانوني الدولي لحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر

تمثل الدول الحبيسة حالة خاصة في التجارة الدولية، بسبب اعتمادها على أقاليم دول أخرى للوصول إلى الموانئ والأسواق البحرية. وقد أولى القانون الدولي اهتماماً خاصاً لهذه المسألة.

وقد خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجزء العاشر منها لحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه وحرية العبور. وعرفت المادة (124) الدولة الحبيسة بأنها الدولة التي لا تمتلك ساحلاً بحرياً، كما عرفت دولة العبور بأنها الدولة الواقعة بين الدولة الحبيسة والبحر والتي تمر عبر إقليمها حركة العبور. (United Nations, 1982, Article 124).

ونصت المادة (1/125) على تمتع الدول الحبيسة بحرية العبور عبر أقاليم دول العبور بمختلف وسائل النقل، بينما قررت المادة (2/125) أن شروط وطرق ممارسة حرية العبور يتم الاتفاق عليها بين الدولة الحبيسة ودولة العبور من خلال اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية. كما أكدت المادة (3/125) احتفاظ دولة العبور بسيادتها على إقليمها وحققها في اتخاذ التدابير اللازمة لحماية مصالحها المشروعة. (United Nations, 1982, Article 125).

كما تقرر المادة (127) من الاتفاقية عدم خضوع حركة العبور للرسوم الجمركية والضرائب، باستثناء الرسوم المفروضة مقابل خدمات محددة مقدمة في إطار عملية العبور. (United Nations, 1982, Article 127).

ويتضح من ذلك أن القانون الدولي لا يقوم على منح الدولة الحبيسة حقاً مطلقاً في المرور، وإنما يقوم على تحقيق توازن بين حق الدولة الحبيسة في الوصول إلى البحر وحق دولة العبور في ممارسة سيادتها وحماية مصالحها المشروعة.

وتعزز اتفاقية منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة هذا الاتجاه، إذ تنظم المادة (11) حرية العبور، وتؤكد ضرورة ألا تكون الإجراءات والشكليات المتعلقة بالعبور أكثر تقييداً للتجارة مما هو ضروري، وألا تفرض رسوم على العبور إلا في حدود رسوم النقل والمصروفات الإدارية أو تكلفة الخدمات المقدمة. (WTO, 2017, Article 11).

ثانيًا: إمكانية ليبيا في خدمة الدول الحبيسة جنوبها

تتمتع ليبيا بموقع جغرافي يجعلها متصلة بالبحر الأبيض المتوسط من جهة وبالعمق الإفريقي من جهة أخرى، كما تشترك في حدودها الجنوبية مع دول حبيسة، من بينها تشاد والنيجر.

ومن الناحية القانونية والاقتصادية، فإن هذه الوضعية توفر أساساً لدراسة إمكانية إنشاء ممرات تجارية تربط الموانئ الليبية بالأسواق الواقعة جنوب الصحراء. إلا أن تحويل هذه الإمكانية إلى نشاط تجاري فعلي يتطلب توافر مجموعة من الشروط، من بينها الطرق والنقل والخدمات اللوجستية والمنافذ الحدودية والإجراءات الجمركية والاتفاقيات المنظمة لحركة التجارة.

وتوجد في ليبيا بالفعل سوابق قانونية للتعاون الحدودي مع تشاد؛ فقد تضمنت اتفاقية الصداقة وحسن الجوار بين ليبيا وتشاد، الموافق عليها بالقرار رقم (66) لسنة 1967، أحكاماً لتسهيل حركة السكان في المناطق الحدودية، كما حددت طرقاً وممرات قانونية لحركة التجار والقوافل بين البلدين، ونظمت تصاريح المرور وآليات التعاون الحدودي. (اتفاقية الصداقة وحسن الجوار بين ليبيا وتشاد، المواد 2-5).

ويكشف ذلك عن وجود أساس تاريخي للتعاون الحدودي والعبور بين ليبيا وتشاد، وهو ما يمكن البناء عليه وتطويره بما يتلاءم مع مفهوم الممرات التجارية الحديثة.

كما شهدت السنوات الأخيرة توجهاً رسمياً نحو تطوير الربط التجاري مع النيجر؛ فقد جرى بحث مشروع طريق العبور **مصراتة-تمنهنت-أغاديز**، إلى جانب مشروع طريق العبور **بنغازي-الكفرة-السودان**، في إطار جهود تهدف إلى تنشيط تجارة العبور وتعزيز الربط الإقليمي. (وكالة الأنباء الليبية، 2024).

وفي عام 2025 استمرت أعمال اللجنة العليا لمشروعي طريقي العبور، وجرى اعتماد خطة عمل مشتركة ودليل إجرائي لتحديد المهام والمسؤوليات المرتبطة بالمشروعين. (وكالة الأنباء الليبية، 2025).

وبذلك، فإن إمكانية قيام ليبيا بدور في خدمة الدول الحبيسة جنوبها لا تستند إلى الموقع الجغرافي فقط، وإنما أصبحت مرتبطة أيضاً بمشروعات ربط تجاري يجري بحثها وتطويرها رسمياً.

ثالثاً: الحاجة إلى تطوير الاتفاقيات الثنائية والإقليمية

تؤكد المادة (2/125) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن شروط وطرق ممارسة حرية العبور بالنسبة للدول الحبيسة يتم الاتفاق عليها من خلال اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية.

(United Nations, 1982, Article 125).

وتكتسب هذه القاعدة أهمية خاصة بالنسبة لليبيا؛ إذ إن إنشاء ممر تجاري فعلي بين الموانئ الليبية والدول الحبيسة جنوباً يحتاج إلى اتفاقات تتجاوز الإطار العام لحق العبور، لتحدد بصورة عملية كيفية تنفيذ هذا الحق.

وينبغي أن تتناول هذه الاتفاقيات، بحسب طبيعة كل ممر، موضوعات من بينها:

1. تحديد مسار الممر ومنافذه.
 2. تنظيم حركة الشاحنات ووسائل النقل.
 3. تحديد الوثائق والمستندات المعترف بها.
 4. تنظيم إجراءات العبور والتخليص الجمركي.
 5. تحديد الضمانات الجمركية.
 6. تحديد المسؤولية عن البضائع أثناء العبور.
 7. تنظيم الرسوم والتكاليف الخاصة بالخدمات.
 8. تنظيم التعاون وتبادل المعلومات بين السلطات الحدودية.
 9. تحديد آليات تسوية المنازعات.
 10. وضع قواعد للتنسيق بين نقاط الحدود والموانئ ومقدمي الخدمات اللوجستية.
- وتؤدي هذه القواعد إلى تعزيز الاستقرار القانوني وتقليل حالة عدم اليقين التي قد تواجه شركات النقل والمستثمرين والمتعاملين التجاريين.

رابعاً: التحديات القانونية أمام إنشاء ممرات تجارية استراتيجية عبر ليبيا

1- الحاجة إلى إطار متكامل للممرات التجارية

لا يعني وجود نظام قانوني للعبور الجمركي وجود تنظيم متكامل للممر التجاري باعتباره منظومة اقتصادية ولوجستية. فالقانون الجمركي ينظم بصورة أساسية حركة البضائع والرقابة عليها، بينما يحتاج الممر التجاري الحديث إلى تنسيق القواعد المتعلقة بالجمارك والنقل والموانئ والمناطق الحرة والخدمات اللوجستية والتعاون الحدودي.

وعليه، فإن تطوير تجارة العبور في ليبيا يستلزم دراسة مدى الحاجة إلى وضع إطار تنظيمي متكامل للممرات التجارية الاستراتيجية، سواء من خلال تشريع مستقل أو من خلال تطوير التشريعات القائمة وربطها ضمن استراتيجية وطنية واضحة.

2- الحاجة إلى توحيد الإجراءات الحدودية

يمثل اتساق الإجراءات بين المنافذ والجهات المختصة أحد العناصر الأساسية لنجاح الممر التجاري. وقد أكدت المادة (8) من اتفاقية تيسير التجارة أهمية تنسيق الإجراءات والشكليات بين الجهات الحدودية، بما في ذلك إمكانية تنسيق ساعات العمل والإجراءات وإنشاء مرافق مشتركة وإجراء الرقابة المشتركة وإنشاء نقاط حدودية موحدة. (WTO, 2017, Article 8).

كما يتيح قانون الجمارك الليبي أساساً للتعاون مع السلطات الجمركية في الدول المجاورة بهدف تسهيل تنفيذ القواعد الجمركية، وفقاً للمادة (224) من القانون رقم (10) لسنة 2010. ومن ثم، فإن التحدي يكمن في تفعيل هذه الإمكانيات القانونية ضمن اتفاقات وإجراءات عملية تخدم حركة التجارة العابرة.

3- الحاجة إلى ربط التنظيم القانوني بالبعد الاقتصادي

أظهر تحليل التشريعات الليبية أن المشرع أدرك بصورة صريحة العلاقة بين تجارة العبور والتنمية الاقتصادية؛ فقد نصت المادة (3) من القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة على أن من أهداف إنشاء المناطق الحرة تشجيع تجارة العبور ودعم الاقتصاد الوطني وتطوير التبادل التجاري والسلعي والخدمي.

وعليه، لا يمكن وصف الإطار التشريعي الليبي بأنه يخلو من الاعتراف بالبعد الاقتصادي لتجارة العبور. وإنما تتمثل المسألة البحثية الأهم في مدى ترجمة هذا الاعتراف التشريعي إلى سياسات وممرات واتفاقيات وإجراءات ومؤسسات قادرة على تحقيق الأثر الاقتصادي المستهدف.

وهذا التمييز ضروري؛ لأن وجود النص القانوني لا يعني بالضرورة تحقق الغاية الاقتصادية التي استهدفها المشرع.

خلاصة المبحث الثالث

يتضح من تحليل المعوقات القانونية والمؤسسية أن تطوير تجارة العبور في ليبيا لا يواجه مشكلة تتمثل في انعدام التنظيم القانوني، إذ توجد قواعد تشريعية واضحة تنظم العبور الجمركي، كما يوجد تشريع خاص بتجارة العبور والمناطق الحرة. فقد نظم قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 نظام العبور في المواد (110-119)، بينما نص القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية على تشجيع تجارة العبور باعتبارها أحد أهداف إنشاء المناطق الحرة.

وتتمثل المشكلة بصورة أكبر في مدى تكامل هذه القواعد وفاعلية تطبيقها وقدرتها على مواكبة التطورات الحديثة في تيسير التجارة وإدارة الممرات التجارية.

كما تبين أن المعوقات المؤسسية والإجرائية ترتبط بتعدد الجهات المتدخلة في حركة التجارة والحاجة إلى تعزيز التنسيق بينها وتبسيط الإجراءات والتحول الرقمي، وهي عناصر تؤكد اتفاقية منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة، ولا سيما المادتان (8) و (11) (WTO, 2017). وعلى المستوى الدولي، يوفر الجزء العاشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أساساً قانونياً مهماً لحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر وحرية العبور، مع التأكيد على أن شروط وطرق ممارسة هذا الحق تحدد من خلال الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية، وبما يحفظ في الوقت ذاته سيادة دول العبور ومصالحها المشروعة (United Nations, 1982, Articles 124–127).

وبالنسبة إلى ليبيا، فإن وجود تشاد والنيجر على حدودها الجنوبية، إلى جانب وجود سوابق قانونية للتعاون الحدودي مع تشاد ومشروعات حديثة لتطوير ممرات العبور مع النيجر، يوفر أساساً واقعياً لدراسة إمكانية تطوير ليبيا كممر تجاري يربط البحر الأبيض المتوسط بالعمق الإفريقي.

وبناءً على ذلك، فإن تطوير تجارة العبور في ليبيا يتطلب التركيز على مجموعة من المسارات المترابطة، أهمها:

1. تحقيق التكامل بين التشريعات ذات الصلة بتجارة العبور.
 2. تعزيز التنسيق بين الجمارك والموانئ والنقل والجهات الحدودية والرقابية.
 3. تبسيط إجراءات العبور وتوسيع استخدام الأنظمة الرقمية.
 4. تطوير الاتفاقيات الثنائية والإقليمية مع الدول المستفيدة من الممرات.
 5. وضع إطار تنظيمي متكامل للممرات التجارية الاستراتيجية.
 6. ربط الإصلاح القانوني والمؤسسي بأهداف اقتصادية قابلة للقياس.
- وعليه، فإن نجاح ليبيا في التحول إلى ممر تجاري إقليمي لا يعتمد على موقعها الجغرافي وحده، وإنما على قدرتها على تحويل هذا الموقع إلى ميزة تنافسية قانونية ومؤسسية ولوجستية قابلة للتطبيق والاستدامة.

المبحث الرابع

رؤية تشريعية ومؤسسية مقترحة لتطوير تجارة العبور في ليبيا وتعزيز دورها الاقتصادي تمهيد

أظهر التحليل السابق أن ليبيا تمتلك مقومات جغرافية تؤهلها للمساهمة في حركة التجارة بين البحر الأبيض المتوسط والعمق الإفريقي، إلا أن تحويل هذه المقومات إلى ميزة اقتصادية فعلية يتطلب تطوير البيئة التشريعية والمؤسسية والإجرائية المنظمة لتجارة العبور.

كما تبين أن الإشكالية لا تتمثل في غياب التنظيم القانوني لتجارة العبور؛ إذ يتضمن قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 أحكاماً تفصيلية لنظام العبور الجمركي، كما نظم القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية تجارة العبور والمناطق الحرة. وإنما تتمثل الحاجة الأساسية في مدى تكامل هذه القواعد، وقدرتها على مواكبة متطلبات التجارة الدولية الحديثة، وربط التنظيم القانوني بالبعد الاقتصادي واللوجستي لتجارة العبور.

ويتفق هذا الاتجاه مع المبادئ الدولية الحديثة لتيسير التجارة، التي لم تعد تنظر إلى العبور باعتباره إجراءً جمركياً منفرداً، وإنما باعتباره جزءاً من منظومة متكاملة تشمل التعاون الحدودي، وتبادل المعلومات، والرقمنة، وإدارة المخاطر، وتنسيق الإجراءات بين الجهات المختلفة (WTO, 2017, Articles 8, 10 and 11).

وانطلاقاً من ذلك، يقترح هذا المبحث مجموعة من الإصلاحات التشريعية والمؤسسية التي يمكن أن تسهم في رفع كفاءة تجارة العبور في ليبيا وتعزيز قدرتها على خدمة التجارة الإقليمية، وخاصة تجارة الدول الحبيسة في إفريقيا.

المطلب الأول

تطوير وتكامل الإطار التشريعي المنظم لتجارة العبور

أولاً: مبررات تطوير الإطار التشريعي

لا تقتضي معالجة الوضع التشريعي الليبي بالضرورة إنشاء قانون جديد من الصفر، إذ توجد بالفعل قواعد قانونية تنظم العبور الجمركي وتجارة العبور والمناطق الحرة. إلا أن تعدد القواعد القانونية وتوزعها بين أكثر من تشريع يستدعي تقييم مدى تكاملها وتحديثها بما يواكب التحولات التي طرأت على التجارة الدولية وسلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية.

وقد نظم قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 نظام العبور الجمركي في المواد (110-119)، متناولاً نطاق تطبيق النظام، والإجراءات والضمانات، وعدم إخضاع البضائع العابرة للضرائب الجمركية والرسوم الأخرى في الحدود التي حددها القانون، ومسؤولية متعهد العبور. كما جاء القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية ليضع تنظيمًا خاصًا لتجارة العبور والمناطق الحرة. ومن ثم، فإن الإصلاح التشريعي المقترح ينبغي أن ينطلق من تطوير المنظومة القائمة وتكاملها بدل افتراض انعدام التنظيم القانوني. ويهدف هذا التطوير إلى تعزيز اليقين القانوني ووضوح الإجراءات بالنسبة للناقلين والمستثمرين والمتعاملين التجاريين، وهو ما يتفق مع توجهات منظمة التجارة العالمية التي تؤكد ضرورة جعل الإجراءات المتعلقة بالتجارة والعبور أكثر شفافية وقابلية للتنبؤ وأقل عبئًا من القدر اللازم لتحقيق الأهداف الرقابية المشروعة. (WTO, 2017, Articles 1, 10 and 11).

ثانيًا: العناصر المقترحة لتطوير التنظيم القانوني

يمكن أن يتضمن التطوير التشريعي المقترح مجموعة من العناصر الأساسية، من أهمها:

1- وضع تعريف قانوني متكامل لتجارة العبور

ينبغي أن يعكس التعريف القانوني الحديث طبيعة تجارة العبور باعتبارها حركة بضائع ووسائل نقل عبر إقليم الدولة في إطار رحلة تجارية تبدأ أو تنتهي خارج إقليم دولة العبور، مع مراعاة ما يرتبط بها من عمليات نقل وتخزين وتغيير وسيلة النقل والخدمات اللوجستية. ويتفق هذا التصور مع تعريف "حركة العبور" الوارد في المادة (124) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تشمل حركة الأشخاص والبضائع ووسائل النقل عبر إقليم دولة العبور كجزء من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي في الدولة الحبيسة. (United Nations, 1982, Article 124).

2- تنظيم الممرات التجارية الاستراتيجية

من المهم أن يتضمن الإطار التشريعي أحكامًا تسمح بتحديد الممرات التجارية الاستراتيجية واعتمادها، مع بيان:

- مسارات الممرات ونقاط الدخول والخروج.
- الجهات المسؤولة عن إدارتها والتنسيق بشأنها.
- الإجراءات الجمركية والرقابية الخاصة بها.
- الضوابط الأمنية.

- آليات التعاون بين الموانئ والمنافذ البرية.
 - معايير الخدمات اللوجستية المرتبطة بالممر.
- وهذا من شأنه الانتقال من تنظيم عملية العبور بصورة منفردة إلى تنظيم الممر التجاري باعتباره منظومة متكاملة.

3- تنظيم حقوق والتزامات أطراف عملية العبور

ينبغي أن يحدد التنظيم القانوني بصورة واضحة حقوق والتزامات متعهد العبور والناقل وصاحب البضاعة والجهات الحكومية، بما يقلل من حالات الغموض في المسؤولية القانونية، خاصة فيما يتعلق بالبضائع والأختام الجمركية والضمانات.

4- تبسيط الإجراءات واعتماد الرقمنة

ينبغي أن يتضمن الإطار التشريعي نصوصاً واضحة تدعم تقديم البيانات والمستندات إلكترونياً، والمعالجة المسبقة للبيانات، وربط الجهات الحكومية ذات العلاقة. وتؤكد اتفاقية تيسير التجارة أهمية تبسيط الشكليات والمستندات المرتبطة بالاستيراد والتصدير والعبور، كما تشجع المادة (11) على تقديم ومعالجة وثائق وبيانات العبور مسبقاً قبل وصول البضائع. (WTO, 2017, Articles 10 and 11).

كما تعتبر منظمة الجمارك العالمية النافذة الواحدة أداة مهمة لتقديم المعلومات المطلوبة من الجهات المختلفة من خلال نقطة دخول واحدة، وبصورة إلكترونية، بما في ذلك متطلبات الاستيراد والتصدير والعبور. (WCO, Single Window Environment).

5- اعتماد إدارة المخاطر

ينبغي أن يتجه التنظيم الحديث نحو استخدام إدارة المخاطر في الرقابة الجمركية بدل إخضاع جميع الشحنات للمستوى ذاته من التدقيق، بما يسمح بتوجيه الموارد الرقابية نحو الشحنات الأعلى خطورة وتسريع حركة الشحنات منخفضة المخاطر. ويتوافق ذلك مع الأدوات والمعايير التي تطورها منظمة الجمارك العالمية في مجال تيسير التجارة وإدارة المخاطر والرقابة الجمركية الحديثة. (WCO, Coordinated Border Management).

المطلب الثاني

تطوير الإطار المؤسسي والإجرائي لإدارة تجارة العبور

أولاً: تعزيز التنسيق المؤسسي

تتطلب تجارة العبور تعاون عدد من المؤسسات والجهات، ومن بينها الجمارك والموانئ والنقل والجهات الأمنية والرقابية والجهات الاقتصادية والاستثمارية.

ولا تكمن المشكلة في تعدد الجهات في حد ذاته، وإنما في احتمال تداخل الاختصاصات أو تكرار الإجراءات في حال عدم وجود آلية مؤسسية واضحة للتنسيق بينها.

وقد أكدت المادة (8) من اتفاقية منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة ضرورة تعاون وتنسيق الجهات المسؤولة عن الرقابة والإجراءات الحدودية المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور، كما شجعت على تنسيق الإجراءات وإجراء الرقابة المشتركة وإنشاء مرافق أو نقاط حدودية مشتركة. (WTO, 2017, Article 8).

ومن ثم، يمكن لليبيا إنشاء آلية وطنية لتنسيق تجارة العبور والممرات التجارية، سواء في شكل مجلس أو لجنة وطنية دائمة، تتولى التنسيق بين الجهات المختصة، دون أن يعني ذلك بالضرورة إنشاء جهاز إداري جديد يضيف طبقة أخرى إلى الهيكل الحكومي.

ثانياً: تطبيق مفهوم الإدارة المنسقة للحدود

يمثل مفهوم الإدارة المنسقة للحدود أحد الاتجاهات الحديثة في إدارة حركة التجارة الدولية، ويقوم على تعاون الجهات المختلفة المسؤولة عن الرقابة الحدودية بدل عمل كل جهة بصورة منفصلة.

وتؤكد منظمة الجمارك العالمية أن الإدارة المنسقة للحدود تهدف إلى تعزيز التعاون بين الجمارك والجهات الحكومية الأخرى، وتحقيق قدر أكبر من الكفاءة في إدارة تدفقات التجارة مع المحافظة على متطلبات الامتثال والرقابة. (WCO, Coordinated Border Management).

ومن ثم، فإن تطوير تجارة العبور في ليبيا يتطلب اعتماد آلية مؤسسية واضحة لتبادل البيانات وتنسيق عمليات التفتيش والرقابة وتوحيد الإجراءات قدر الإمكان.

ثالثاً: تطوير النافذة الواحدة والتبادل الإلكتروني للمعلومات

يمثل التحول الرقمي أحد أهم الإصلاحات القابلة للتطبيق في مجال تجارة العبور. فالنافذة الواحدة لا تعني مجرد تحويل الوثائق الورقية إلى وثائق إلكترونية، وإنما تعني إنشاء بيئة إلكترونية تتيح للأطراف

المعنية بالتجارة والنقل تقديم المعلومات الموحدة من خلال نقطة دخول واحدة للوفاء بالمتطلبات التنظيمية المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور. (WCO, Single Window Environment). وبناءً عليه، ينبغي أن يتجه التطوير في ليبيا إلى ربط الجمارك والموانئ والمنافذ البرية والجهات الرقابية ضمن نظام إلكتروني متكامل، بما يقلل تكرار البيانات والإجراءات، ويساعد على تسريع حركة البضائع وتحسين القدرة على تتبعها.

رابعاً: تعزيز الشفافية وقابلية التنبؤ

ينبغي أن تتضمن الإصلاحات المقترحة نشر المعلومات المتعلقة بإجراءات العبور والرسوم والمستندات المطلوبة والمسارات المعتمدة والجهات المختصة بصورة واضحة ومتاحة للمتعاملين. ويتماشى ذلك مع اتفاقية تيسير التجارة التي تولي أهمية كبيرة لنشر المعلومات المتعلقة بالإجراءات والشكليات والرسوم ومتطلبات التجارة، بما يعزز الشفافية ويقلل حالة عدم اليقين لدى المتعاملين. (WTO, 2017, Article 1)

المطلب الثالث

تطوير التعاون القانوني مع الدول الحبيسة وإنشاء ممرات تجارية إقليمية

أولاً: الأساس القانوني للتعاون مع الدول الحبيسة

تكتسب هذه المسألة أهمية خاصة بالنسبة لليبيا بحكم حدودها الجنوبية مع عدد من الدول الإفريقية، ومن بينها تشاد والنيجر، وهما من الدول الحبيسة التي تعتمد على دول العبور للوصول إلى الأسواق والموانئ البحرية.

وتقرر المادة (125) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حق الدول الحبيسة في حرية العبور عبر أقاليم دول العبور بوسائل النقل المختلفة، كما تنص على أن شروط وطرق ممارسة هذا الحق يتم الاتفاق عليها بين الدول المعنية من خلال اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية. وفي المقابل، تؤكد المادة ذاتها حق دولة العبور في حماية مصالحها المشروعة في إطار سيادتها على إقليمها (United Nations, 1982, Article 125).

وتوفر هذه القاعدة أساساً قانونياً مهماً أمام ليبيا لتطوير علاقاتها التجارية واللوجستية مع الدول الحبيسة المجاورة، على أن يتم ذلك من خلال اتفاقيات تحدد بصورة عملية حقوق والتزامات كل طرف.

ثانياً: إبرام اتفاقيات ثنائية لتنظيم الممرات

ينبغي أن تتجه ليبيا إلى تطوير إطار اتفاقي مع الدول المستفيدة من الممرات التجارية، بحيث يتناول بصورة خاصة:

1. تحديد الممر ومساره.
2. منافذ الدخول والخروج.
3. إجراءات العبور والتخليص الجمركي.
4. الوثائق والمستندات المعترف بها.
5. الضمانات الجمركية.
6. حركة الشاحنات ووسائل النقل.
7. الرسوم والتكاليف المتعلقة بالخدمات.
8. تبادل المعلومات بين السلطات المختصة.
9. المسؤولية عن البضائع أثناء العبور.
10. آليات تسوية المنازعات.

وتكتسب هذه الاتفاقيات أهمية إضافية لأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نفسها تجعل شروط وطرق ممارسة حرية العبور محل اتفاق بين الدولة الحبيسة ودولة العبور. (United Nations, 1982, Article 125). كما تؤكد اتفاقية تيسير التجارة أهمية التعاون بين الدول المتجاورة وتنسيق الإجراءات عند المعابر الحدودية، بما في ذلك إمكانية تنسيق الإجراءات وساعات العمل والرقابة المشتركة وإنشاء نقاط حدودية مشتركة. (WTO, 2017, Article 8).

ثالثاً: إنشاء ممرات تجارية استراتيجية

ينبغي ألا ينظر إلى الممر التجاري باعتباره طريقاً برياً فقط، وإنما باعتباره منظومة متكاملة تربط بين الموانئ والمنافذ البرية ومراكز التخزين والخدمات اللوجستية والأسواق. وتكتسب هذه الرؤية أهمية خاصة بالنسبة للدول الحبيسة، التي تعاني من ارتفاع تكاليف النقل وبعدها عن الأسواق البحرية. وتشير الأمم المتحدة إلى أن الدول النامية الحبيسة تعتمد على دول العبور للوصول إلى الأسواق العالمية، وأن ضعف الاتصال وارتفاع تكاليف النقل والتأخير في حركة البضائع تمثل تحديات أساسية أمام اندماجها في التجارة الدولية (United Nations, Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States).

وعليه، يمكن أن تقوم الرؤية الليبية على تطوير ممرات تربط الموانئ الليبية بالأسواق الإفريقية الداخلية، على أن تكون هذه الممرات مدعومة بإطار قانوني واضح وإجراءات موحدة وخدمات لوجستية فعالة.

رابعاً: الاستفادة من البرامج الدولية الخاصة بالدول الحبيسة

اهتم المجتمع الدولي بصورة خاصة بمشكلة الدول النامية الحبيسة، ومن أبرز المبادرات الدولية في هذا المجال برنامج عمل ألماني لعام 2003، الذي استهدف تعزيز التعاون في مجال النقل العابر ومعالجة المشكلات التي تواجه الدول الحبيسة ودول العبور (United Nations General Assembly, 2003, A/RES/58/201).

Assembley, 2003, A/RES/58/201).

وتوفر هذه الأطر الدولية مرجعاً يمكن الاستفادة منه عند صياغة السياسات الليبية المتعلقة بالممرات التجارية، وخاصة فيما يتعلق بالتعاون بين دول العبور والدول الحبيسة، وتطوير البنية الأساسية للنقل، وتيسير التجارة، وتقليل تكاليف العبور.

خلاصة المبحث الرابع

خلص التحليل إلى أن تطوير تجارة العبور في ليبيا لا يتطلب التعامل مع المشكلة باعتبارها نقصاً كاملاً في التشريعات، وإنما يتطلب تطويراً وتكاملاً للمنظومة القانونية والمؤسسية القائمة وربطها بالأهداف الاقتصادية والاستراتيجية للدولة.

ويتمثل المسار التشريعي المقترح في تحديث القواعد المنظمة لتجارة العبور، وتوحيد المفاهيم والإجراءات، وتنظيم الممرات التجارية الاستراتيجية، وتعزيز الرقمنة والنافذة الواحدة وإدارة المخاطر، مع تحديد واضح لحقوق والتزامات الأطراف المختلفة.

أما على المستوى المؤسسي، فينبغي تعزيز التنسيق بين الجمارك والموانئ والنقل والجهات الرقابية والأمنية والاقتصادية، وتطبيق مفهوم الإدارة المنسقة للحدود بما يقلل تكرار الإجراءات ويحسن كفاءة حركة البضائع (WCO, Coordinated Border Management).

وعلى المستوى الإقليمي، يمثل التعاون مع الدول الحبيسة، وخاصة تشاد والنيجر، مجالاً مهماً يمكن أن تستفيد منه ليبيا، شريطة أن يتحول التعاون من مجرد علاقات حدودية إلى اتفاقيات وممرات تجارية محددة المعالم تنظم حركة البضائع ووسائل النقل والإجراءات الجمركية والرسوم والمسؤوليات وتسوية المنازعات.

وبذلك يمكن أن تنتقل ليبيا تدريجياً من الاستفادة المحدودة من موقعها الجغرافي إلى بناء ميزة لوجستية وقانونية ومؤسسية تمكنها من أداء دور أكثر فاعلية في التجارة الإقليمية، وتدعم تنويع الاقتصاد الوطني من خلال تنمية النقل والخدمات اللوجستية والتخزين والمناطق الحرة والخدمات التجارية المرتبطة بحركة العبور.

الخاتمة

تناولت هذه الدراسة الإطار القانوني لتجارة العبور (الترانزيت) في ليبيا وأثره المحتمل في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال تحليل التشريعات الوطنية ذات الصلة، والقواعد والمبادئ الدولية المنظمة لحرية العبور وتيسير التجارة، مع التركيز على الفرص التي يمكن أن يوفرها الموقع الجغرافي لليبيا في خدمة التجارة الإقليمية والدول الحبيسة في إفريقيا.

وانطلقت الدراسة من تساؤل رئيس يتمثل في مدى قدرة الإطار القانوني المنظم لتجارة العبور في ليبيا على توفير البيئة التشريعية والمؤسسية اللازمة لتعزيز دور الدولة كمر تجاري إقليمي، وتحويل موقعها الجغرافي إلى قيمة اقتصادية مضافة.

وقد أظهر التحليل أن ليبيا لا تعاني من غياب كامل للتنظيم القانوني لتجارة العبور؛ إذ يوجد قانون خاص بتنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، إلى جانب الأحكام الواردة في قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010 بشأن نظام العبور الجمركي. ويؤكد قانون الجمارك، بصفة خاصة، إمكانية نقل البضائع الأجنبية وفق نظام العبور بمختلف وسائل النقل، وإخراجها من المنافذ المعتمدة، كما ينظم المستندات والضمانات والمسؤولية الجمركية المتعلقة بها.

إلا أن الدراسة خلصت إلى أن التحدي الأساسي يتمثل في مدى تكامل هذه المنظومة القانونية وتحديثها وفاعلية تطبيقها وقدرتها على مواكبة التطورات الحديثة في مجال تيسير التجارة والممرات اللوجستية، خاصة في ظل الاتجاه الدولي نحو تبسيط الإجراءات، والتنسيق بين الجهات الحدودية، والرقمنة، وإدارة المخاطر.

كما أظهر التحليل أن الموقع الجغرافي لليبيا يمثل عنصراً مهماً يمكن البناء عليه لتطوير ممرات تجارية تربط البحر الأبيض المتوسط بالأسواق الإفريقية الداخلية، إلا أن الموقع الجغرافي لا يتحول

تلقائياً إلى ميزة اقتصادية؛ وإنما يتطلب ذلك منظومة قانونية ومؤسسية وإجرائية مستقرة وقابلة للتنبؤ، إلى جانب بنية نقل وخدمات لوجستية واتفاقيات فعالة مع الدول المستفيدة من العبور. وبناءً على ذلك، فإن تعزيز تجارة العبور في ليبيا ينبغي أن ينظر إليه باعتباره مشروعاً اقتصادياً ولوجستياً وقانونياً متكاملاً، وليس مجرد نشاط جمركي يتعلق بانتقال البضائع عبر الإقليم.

أولاً: نتائج الدراسة

توصلت الدراسة إلى النتائج الآتية:

1- وجود أساس قانوني لتجارة العبور في ليبيا

تبين أن المشرع الليبي وضع أساساً قانونياً مباشراً لتنظيم تجارة العبور من خلال القانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، إلى جانب تنظيم نظام العبور الجمركي في قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010، بما ينفي القول بوجود فراغ تشريعي كامل في هذا المجال.

2- الحاجة إلى تطوير وتكامل المنظومة التشريعية

أظهرت الدراسة أن التحدي التشريعي لا يرتبط أساساً بانعدام القواعد القانونية، وإنما بالحاجة إلى تطويرها وتكاملها وربطها بصورة أوضح بالجوانب الاقتصادية واللوجستية والاستثمارية المرتبطة بتجارة العبور.

3- وجود فجوة بين التنظيم القانوني ومتطلبات التجارة الحديثة

رغم أن التشريع الليبي ينظم عدداً من الإجراءات الأساسية للعبور، فإن متطلبات التجارة الدولية الحديثة تتجه نحو منظومة أكثر تكاملاً تشمل تبسيط الإجراءات، والشفافية، والتنسيق بين الجهات الحدودية، والتبادل الإلكتروني للمعلومات، وإدارة المخاطر. وتؤكد اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية أهمية هذه العناصر، ولا سيما التعاون بين الجهات الحدودية وتبسيط الإجراءات المتعلقة بالعبور.

4- أن كفاءة التطبيق تمثل عنصراً حاسماً في نجاح تجارة العبور

توصلت الدراسة إلى أن وجود النصوص القانونية وحده لا يكفي لتحقيق أهداف تجارة العبور، وإنما يتطلب الأمر وجود مؤسسات قادرة على تنفيذها بكفاءة، وتنسيق واضح بين الجمارك والموانئ والنقل والجهات الأمنية والرقابية والاقتصادية.

5- أهمية التحول الرقمي في رفع تنافسية الممر التجاري الليبي

تبين أن التحول من الإجراءات الورقية والمتعددة إلى الإجراءات الإلكترونية والنافذة الواحدة يمثل أحد أهم مجالات التطوير الممكنة، لما يمكن أن يحققه من تقليل التكرار والوقت والتكلفة وتحسين إمكانية تتبع العمليات التجارية.

وتولي اتفاقية تيسير التجارة اهتمامًا واضحًا بتبسيط الإجراءات والمستندات، بما في ذلك الإجراءات المتعلقة بالعبور.

6- أهمية تحقيق التوازن بين الرقابة الجمركية وتيسير التجارة

أظهرت الدراسة أن تطوير تجارة العبور لا يعني إضعاف الرقابة الجمركية، وإنما الانتقال إلى رقابة أكثر كفاءة تعتمد على إدارة المخاطر والتنسيق وتبادل المعلومات، بما يحقق حماية المصالح الاقتصادية والأمنية للدولة مع عدم فرض أعباء غير ضرورية على التجارة.

7- وجود فرصة استراتيجية لخدمة الدول الحبيسة في إفريقيا

تمثل الدول الحبيسة الواقعة جنوب ليبيا، وخاصة تشاد والنيجر، مجالًا يمكن أن تستفيد منه ليبيا في تطوير حركة العبور الإقليمية، غير أن الاستفادة الفعلية من هذه الفرصة تتطلب اتفاقيات واضحة تحدد حقوق والتزامات دول العبور والدول المستفيدة.

وتوفر المادة (125) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أساسًا دوليًا مهمًا لحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر والعبور عبر أقاليم دول العبور، مع ترك شروط وطرق ممارسة هذا الحق للاتفاق بين الدول المعنية.

8- أن الموقع الجغرافي وحده لا يكفي لتحقيق الميزة التنافسية

خلصت الدراسة إلى أن الموقع الجغرافي يمثل شرطًا مهمًا ولكنه غير كافٍ؛ إذ تعتمد القدرة على جذب تجارة العبور أيضًا على كفاءة التشريعات والإجراءات، وجودة الخدمات اللوجستية، ووضوح الرسوم، وسرعة المعاملات، واستقرار البيئة المؤسسية.

9- أن تطوير تجارة العبور يمكن أن يساهم في تنويع الاقتصاد الوطني

يمكن لتوسيع تجارة العبور أن يدعم قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والتخزين والمناطق الحرة والخدمات التجارية والتأمين وغيرها من الأنشطة المرتبطة بحركة البضائع، بما يفتح مجالًا لتنويع مصادر النشاط الاقتصادي.

10- أن تحويل ليبيا إلى ممر تجاري إقليمي يتطلب رؤية متكاملة

تؤكد النتائج أن الانتقال إلى دور إقليمي فعال في تجارة العبور يحتاج إلى تكامل التشريع والمؤسسات والبنية الأساسية والرقمنة والاتفاقيات الإقليمية، وليس إلى معالجة منفردة للجانب الجمركي.

ثانياً: توصيات الدراسة

استناداً إلى النتائج السابقة، توصي الدراسة بما يلي:

1- مراجعة وتحديث التشريعات المنظمة لتجارة العبور

إجراء مراجعة شاملة للقانون رقم (9) لسنة 1430 ميلادية بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة، ولأحكام العبور الواردة في قانون الجمارك رقم (10) لسنة 2010، بهدف تحديثها وتحقيق التكامل بينها وبين التشريعات المتعلقة بالنقل والموانئ والاستثمار والمناطق الحرة.

2- وضع إطار تشريعي متكامل للممرات التجارية

إدراج أحكام قانونية واضحة لتنظيم الممرات التجارية الاستراتيجية، تتناول تحديد المسارات، والجهات المسؤولة، وآليات التنسيق، والإجراءات الجمركية والرقابية، والخدمات اللوجستية المرتبطة بها.

3- إنشاء آلية وطنية لتنسيق تجارة العبور

إنشاء مجلس أو لجنة وطنية دائمة لتنسيق تجارة العبور والممرات التجارية، تضم الجهات الحكومية ذات العلاقة، بهدف منع ازدواجية الاختصاصات، وتنسيق الإجراءات، ومتابعة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية الخاصة بتجارة العبور.

4- الإسراع في تطبيق النافذة الواحدة والتبادل الإلكتروني

تطوير نظام وطني متكامل للنافذة الواحدة يربط الجهات المعنية بالجمارك والموانئ والمنافذ البرية والجهات الرقابية، بما يسمح بتبادل البيانات والمستندات إلكترونياً وتقليل زمن وتكلفة إنجاز معاملات العبور.

5- تعزيز تطبيق إدارة المخاطر

تطوير آليات الرقابة الجمركية القائمة على تحليل المخاطر، بما يسمح بتركيز التفتيش والرقابة على الشحنات ذات المخاطر المرتفعة، مع تسريع حركة الشحنات منخفضة المخاطر.

6- تعزيز الشفافية وقابلية التنبؤ

نشر الإجراءات والوثائق والرسوم والاشتراطات المتعلقة بتجارة العبور بصورة واضحة ومحدثة، بما يساعد شركات النقل والمستثمرين والمتعاملين التجاريين على معرفة التزاماتهم وتكاليفهم مسبقاً.

7- تطوير التعاون مع الدول الحبيسة الإفريقية

العمل على تطوير اتفاقيات ثنائية مع الدول الحبيسة المجاورة، وخاصة تشاد والنيجر، لتنظيم حركة العبور والنقل البري والوثائق والضمانات الجمركية والرسوم والمسؤوليات وتسوية المنازعات.

8- تطوير الموانئ والمنافذ ضمن مفهوم الممر التجاري المتكامل

عدم التعامل مع الموانئ والمنافذ الحدودية باعتبارها نقاطاً منفصلة، وإنما تطويرها ضمن شبكة متكاملة تشمل الطرق ومراكز التخزين والخدمات اللوجستية والمناطق الحرة ونقاط الربط التجاري.

9- تعزيز التعاون بين الجهات الحدودية

تفعيل الإدارة المنسقة للحدود من خلال تبادل المعلومات وتنسيق إجراءات التفتيش والرقابة وساعات العمل والإجراءات بين الجهات المختصة، بما يتفق مع الاتجاهات الدولية الحديثة في تيسير التجارة.

11- إعداد استراتيجية وطنية لتجارة العبور

إعداد استراتيجية وطنية متوسطة وطويلة الأجل لتجارة العبور تحدد الممرات ذات الأولوية، والدول المستهدفة، وحجم الاستثمارات المطلوبة، والأهداف الاقتصادية، والمؤشرات اللازمة لقياس الأداء.

ثالثاً: الدراسات المستقبلية المقترحة

في ضوء ما توصلت إليه الدراسة من نتائج، تقترح الدراسة ثلاثة مسارات بحثية مستقبلية ترتبط بصورة مباشرة بموضوع تجارة العبور في ليبيا، وهي:

1. إجراء دراسة للجدوى الاقتصادية واللوجستية للممر التجاري الليبي-الإفريقي لخدمة الدول الحبيسة، ولا سيما تشاد والنيجر، بما يشمل تحليل حجم التجارة المحتملة وتكاليف النقل والخدمات اللوجستية والبنية التحتية اللازمة.

2. إجراء دراسة قانونية مقارنة لأطر التشريعية المنظمة لتجارة العبور في ليبيا وبعض الدول الإفريقية ذات التجارب المتقدمة في هذا المجال، بهدف تحديد أفضل الممارسات والاستفادة منها في تطوير التشريع الليبي.

3. دراسة أثر التحول الرقمي وتطبيق نظام النافذة الواحدة على كفاءة تجارة العبور في ليبيا، من خلال قياس أثر تبسيط الإجراءات وربط الجهات المعنية إلكترونياً في تقليل زمن وتكلفة العبور وتعزيز تنافسية الممرات التجارية الليبية.

الخلاصة النهائية

تخلص الدراسة إلى أن تجارة العبور تمثل فرصة حقيقية يمكن أن تسهم في تعزيز الاقتصاد الوطني الليبي وتتنوع النشاط الاقتصادي، إلا أن استثمار هذه الفرصة لا يتحقق بمجرد توافر الموقع الجغرافي أو وجود القواعد القانونية، وإنما يتطلب منظومة متكاملة تجمع بين التشريع الفعال، والمؤسسات المنسقة، والإجراءات المبسطة، والتحول الرقمي، والبنية التحتية والخدمات اللوجستية، والتعاون الإقليمي.

كما أن التحليل أظهر أن ليبيا تمتلك بالفعل أساساً تشريعياً لتنظيم تجارة العبور، وأن الأولوية ليست في افتراض وجود فراغ قانوني كامل، وإنما في مراجعة وتحديث وتكامل المنظومة القانونية القائمة ورفع كفاءة تطبيقها بما ينسجم مع متطلبات التجارة الدولية الحديثة.

ومن ثم، فإن تحويل ليبيا إلى ممر تجاري إقليمي لخدمة الدول الحبيسة في إفريقيا، وخاصة دول الجوار الجنوبي، ينبغي أن يمثل مشروعاً وطنياً متكاملًا تتداخل فيه السياسة التشريعية مع السياسة الاقتصادية والنقلية واللوجستية والخارجية.

وعليه، فإن القيمة الحقيقية لتجارة العبور بالنسبة لليبيا تكمن في قدرتها على تحويل الموقع الجغرافي للدولة من مجرد ميزة طبيعية إلى ميزة اقتصادية ولوجستية مستدامة، بما يعزز اندماج الاقتصاد الليبي في شبكات التجارة الإقليمية والدولية ويفتح مجالات جديدة للنقل والخدمات اللوجستية والاستثمار والتعاون الاقتصادي مع الدول الإفريقية.

قائمة المراجع

أولاً: التشريعات والاتفاقيات والوثائق القانونية

- القانون رقم (9) لسنة 2000 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة. ليبيا. (2000) .
- القانون رقم (10) لسنة 2010 بشأن الجمارك. ليبيا. (2010) .
- قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (137) لسنة 2004 بشأن إصدار اللائحة التنفيذية للقانون رقم (9) لسنة 2000 بشأن تنظيم تجارة العبور والمناطق الحرة. ليبيا. (2004) .
- اللائحة التنفيذية للقانون رقم (10) لسنة 2010 بشأن الجمارك، الصادرة بقرار اللجنة الشعبية العامة رقم (593) لسنة 2010. ليبيا. (2010) .

الأمم المتحدة. (1982). *اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار*. الأمم المتحدة.

World Trade Organization. (1994). *General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (GATT 1994)*. WTO.

World Trade Organization. (2017). *Trade Facilitation Agreement*. WTO.

World Customs Organization. (2006). *International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention)*. WCO.

ثانياً: تقارير ودراسات المنظمات الدولية

United Nations Conference on Trade and Development. (2013). *The way to the ocean: Transit corridors servicing the trade of landlocked developing countries*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Why is the transit of goods so expensive in Central Africa?* United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2014). *Addressing the Trade Facilitation Agreement in the context of regional trade integration and transit trade*. United Nations.

United Nations. (1987). *The law of the sea: Rights of access of land-locked States to and from the sea and freedom of transit: Legislative history of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations.

United Nations. (2026). *About landlocked developing countries*. United Nations.

World Bank. (2023). *Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy—The Logistics Performance Index and its indicators*. World Bank.

World Customs Organization. (2006). *Revised Kyoto Convention: International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures*. World Customs Organization.

World Customs Organization. (n.d.). *Freedom of transit*. World Customs Organization.

World Customs Organization. (n.d.). *Movement of goods under customs control intended for import*. World Customs Organization.

World Customs Organization. (n.d.). *The Revised Kyoto Convention: Specific Annex E—Customs transit*. World Customs Organization.

ثالثاً: المصادر الدولية المتعلقة بالدول الحبيسة والممرات التجارية

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2006). *Landlocked developing countries: Facts and figures 2006*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (2020). *Economic diversification in selected Asian landlocked developing countries*. United Nations.

United Nations Conference on Trade and Development. (n.d.). *Work on landlocked developing countries*. United Nations.

رابعاً: المصادر الإلكترونية الرسمية

طرابلس، ليبيا. قانون رقم (10) لسنة 2010 بشأن الجمارك. (2010). مصلحة الجمارك الليبية.

طرابلس، ليبيا. اللائحة التنفيذية لقانون رقم (10) لسنة 2010 بشأن الجمارك. (2010). مصلحة الجمارك الليبية.

World Customs Organization. (n.d.). *The Revised Kyoto Convention*. World Customs Organization.

World Trade Organization. (n.d.). *Trade facilitation*. World Trade Organization.

United Nations. (n.d.). *United Nations Convention on the Law of the Sea: Part X—Right of access of land-locked States to and from the sea and freedom of transit*. United Nations.