



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي
ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
الشعبة: علوم تجارية
التخصص: مالية وتجارة دولية

الاجراءات المنظمة للشحن الدولي ودورها في تفعيل عمليات التصدير والاستيراد

إشراف الدكتور:

غربي هشام

أعداد الطلبة:

- مسعودي القدري
- تواتي احمد البشير

لجنة المناقشة

رئيسا

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

د. عبيدلي عبدالقادر

مشرفا

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

د. هشام غربي

مناقشا

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

أ. مصباحي محمد الامين

السنة الجامعية: 2018/2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى

" وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ

فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَا

هُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا " ﴿٧٠﴾

سورة الاسراء

شكر وعرفان

"كن عالماً.. فإن لم تستطع فكن متعلماً ، فإن لم تستطع فأحب العلماء ، فإن لم تستطع فلا تبغضهم"

بعد رحلة بحث وجهد واجتهاد تكللنا بإنجاز هذه المذكرة، نحمد الله عز وجل على النعمة التي من بها علينا فهو العلي القدير بفضلله أنجز هذا البحث، يا رب لك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك ، ومن مقتضيات شكر الله عز وجل شكر كل من مد يد العون والمساعدة لنا ، ففي الحديث الذي رواه أبو داود و الترمذي : قال الرسول صلى الله عليه وسلم : لا يشكر الله عز وجل من لا يشكر الناس لذا يسعدنا ويشرفنا أن أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى مشرفنا الدكتور / غربي هشام، الذي كان له دور الجلي الواضح في إنجاز هذا العمل ، حيث لم يألأ جهدا ولم يبخل بعلمه وتوجيهاته البناءة التي كان لها الأثر البالغ في خروج هذا العمل إلى النور فجزاه الله عنا خير الجزاء وبارك الله له في عمله وصحته وأهله.

كما نتقدم بأسمى معاني التضرع إلى الله الكريم أن يغفر لوالدينا وأن يرحم من مات منهم وأن يطيل بأعمار الباقيين منهم ويبارك في صحتهم وعافيتهم .

هذا وبالله التوفيق

الإهداء

إلى من هما أجمل ما في الوجود.

إلى من لا سعادة لي في الوجود سوى سعادة وجودها في حياتي، إلى التي تسقي زهور

عمري بالعنان وترويضها بالأمال إلى صفة الرحمان " أمي الحنون "

إلى من لا يفوق افتخاري به فخرا

إلى الذي كان عوناً و سندا في مشواري، و تعجب من أجلي و أنار دربي إلى الذي زرع الأمل و

الطموح في دمي و تمنى أن يراني في أرقى المراتب " أبي العزيز "

إلى روح جدي الطاهرة

إلى الوفاء الأسري الذي ترعرعت فيه و ارتسمت فيه أولى خطوات حياتي

والدين نقشوا اسمهم بأحرف من ذهب في قلبي فحمل لهم محبة خاصة و كانت اقرب من

الروح إلى الجسد أختي : بشيرة وخطيبتي : سليمة ديبلي

إلى شمعة بيتنا : براء

دون أن أنسى رباحين القلب و أزهار العمر أصدقائي ، أتمنى من الله توفيقهم في حياتهم .

والى كل من أحبنا من قريب أو من بعيد.

إلى كل هؤلاء نمدي ثمرة جهدنا

الطالب : مسعودي القدري

الإهداء

أهدي هذا العمل

إلى أعز مخلوقين على قلبي في هذا الوجود، إلى من لهما الفضل في تربيته وتعليمي

إلى من دفعاني إلى الأمام ومنحاني القدرة على المواصلة، أمي الحبيبة، وأبي الغالي.

إلى من تعرّعت بينهم وتفاست معهم حلو ومر الحياة أختي وأخواتي كلاً باسمه

وإلى خطيبتي إبتسام.

إلى جميع الأصدقاء والزلاء تخصص مالية وتجارة دولية.

إلى كل طالب علم نتمنى له النجاح والتوفيق وخاصة أختي حاره.

وإلى جميع الأساتذة بقسم العلوم التجارية

تواقي أحمد البشير

ملخص الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية اقتصاديات الشحن الدولي ومساهمة هذا القطاع في تسهيل حركة التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير) وأثاره الاقتصادية على الصادرات الوطنية نحو الخارج، من خلال الإجراءات والسياسات الاقتصادية المتبعة في الجزائر في مجال قطاع الشحن الدولي، وقد توصلت الدراسة من خلال تحليلنا لواقع قطاع النقل الدولي وكذلك من خلال قراءتنا لمؤشرات التجارة الخارجية عامة والتصدير خاصة، ومن خلال ذلك أدركنا أهمية النقل الدولي في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاع فعال من اجل التنمية الاقتصادية والمساهمة بالنهوض بالاقتصاد الوطني كما لخصت الدراسة للضرورة المساهمة في تسهيل إجراءات عمليات التصدير القائمة خارج المحروقات .

الكلمات المفتاحية : شحن دولي، إجراءات التجارة الخارجية، الاستيراد والتصدير.

Abstract:

This study aims to highlight the importance of international shipping economics. Also the contribution of this sector in facilitating the movement of foreign trade (import and export). And its economic effects on national exports abroad through the economic procedures. In addition, the policies that have adopted in Algeria in the field of international shipping. The international transport sector as well as through our reading the indicators of foreign trade in general and export in particular. Through this we realized the importance of international transport in the national economy. As an effective sector for economic development and contribute to the advancement of the national economy as summarized to facilitate the procedures of export operations existing outside the fuel.

Keywords: international shipping, foreign trade procedures, import and export.

قائمة الفهارس

فهرس الموضوعات

3.....	شكر وعرهان
5.....	الاهداء
7.....	ملخص الدراسة
13.....	المقدمة
	الفصل الأول : الإطار النظري للشحن الدولي والإجراءات المنظمة له
2.....	المبحث الأول : مفاهيم تعريفية للشحن الدولي
2.....	المطلب الأول : ماهية الشحن الدولي (تعريفات دولية)
3.....	المطلب الثاني : أنواع الشحن الدولي
6.....	المطلب الثالث خطوط النقل الدولي
10.....	المبحث الثاني: الإجراءات المنظمةة للشحن الدولي
10.....	المطلب الأول : المعايير الدولية للنقل وفق المنظمة الدولية للنقل
13.....	المطلب الثاني : المصطلحات المعمول بها دوليا في تنظيم التجارة الدولية
16.....	المطلب الثالث : تنظيم النقل الدولي
16.....	ويتطلب هذا التنظيم عدة وثائق نفضلها كما يلي :
21.....	المبحث الثالث الإجراءات المنظمةة للشحن الدولي في الجزائر
21.....	المطلب الأول : التسجيل في السجل التجاري
22.....	المطلب الثاني : التصريحات لدى الجمارك

الفصل الثاني: الآليات المنظمة لعمليات التصدير والاستيراد

- 29..... **المبحث الأول : الإجراءات والاتفاقيات الدولية**
- 29..... **المطلب الأول : الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف :**
- 31..... **المطلب الثاني : اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي**
- 34..... **المطلب الثالث : اتفاقية التعاون التجاري مع الأردن**
- 36..... **المبحث الثاني : إجراءات الاستيراد والتصدير في الجزائر**
- 36..... **المطلب الأول : شهادة توطين الاستيراد**
- 38..... **المطلب الثاني : شهادة توطين التصدير**
- 39..... **المطلب الثالث : إعادة منتج البيع للتصدير**
- 41..... **المطلب الرابع : تأمين القرض الموجه للتصدير**
- المبحث الثالث : الصعوبات والتسهيلات التي تواجه الجزائريين في التصدير والاستيراد**
- 42..... **خارج المحروقات في الجزائر**
- المطلب الأول : التسهيلات المتعلقة بعمليات الاستيراد و التصدير خارج**
- 42..... **المحروقات**
- 44..... **المطلب الثاني : الصعوبات التي تواجه المصدرين والمستوردين**

الفصل الثالث : دور وأهمية الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل

الاستيراد والتصدير في الجزائر

المبحث الأول : الشحن الدولي كأحد أهم عناصر سلسلة الإمداد الدولي اللوجيستي للمصدر والمستورد 49

المطلب الأول : مفهوم وأهمية الإمداد 49

المطلب الثاني : الدور الإستراتيجي لأنشطة الإمداد وأهدافه 50

المطلب الثالث : وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الإمداد : 53

المبحث الثاني : دور مؤسسات الملاحة والشحن في دعم الصادرات 55

المطلب الأول : دور المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية 55

المطلب الثاني : المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية 57

المبحث الثالث : إجراءات الجمركية المنظمة لشحن الدولي في الجزائر 60

المطلب الأول : طرق مراقبة مطابقة المنتجات المستوردة 60

مطلب الثاني : الترخيص المسبق لاستيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام و

التي تشكل خطرا من نوع خاص 62

المطلب الثالث : شهادات المنشأ لتصدير المنتجات و الشهادة الصحية للمنتجات

ذات المصدر الحيواني الجزائرية 63

الخاتمة 68

قائمة المصادر و المراجع 72

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الجدول
12	معايير المفاضلة بين وسائل النقل المتاحة للمؤسسة	1-1
31	تقسيمات اتفاقيات البلدان الاخرى	2-1
59	شرح مصطلحات هيكل المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية	3-1

المقدمة

ظهرت التجارة الدولية منذ العصور الأولى، وكانت الثورة الصناعية التي ظهرت في أوروبا بمثابة الانطلاقة الأساسية لها، حيث زادت الحاجة للمواد وازداد التصنيع والإنتاج وظهرت الحاجة للأسواق لتصريف المنتجات. ومن هنا كان للشحن الدولي الدور الأكبر والأهم في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير وذلك لتسهيل وتسيير الحركة التجارية للشحن الدولي وتسيير عملية تنقلها بين المنتج والمستهلك .

ومكان لهذه الحركة إن تكون بهذا اليسر لولا اتخاذ إجراءات منظمة لعملية الاستيراد و التصدير في ظل هذا الانفتاح الكبير عن الأسواق الدولية والاتحادات العالمية للتجارة .

لقد اتخذت جميع الدول والاتحادات التجارية إجراءات وقوانين ومعايير خاصة من اجل عمليات شحن ناجحة ومنظمة لعمليات الاستيراد والتصدير، وعلى ضوء ما سبق يمكن طرح إشكالية الدراسة في التساؤل الرئيسي التالي :

- هل للإجراءات المنظمة لشحن الدولي دور في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير في ضل المعايير الدولية للنقل ؟
وانطلاقا من الإشكالية الرئيسية يمكننا طرح التساؤلات التالية :
- أ. هل للشحن الدولي إجراءات منظمة له دوليا وكذا بالجزائر ؟
ب. هل توجد إجراءات منظمة لعمليات التصدير والاستيراد دوليا ومحليا ؟
ج. هل هناك أهمية ودور للإجراءات المنظمة لشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير بالجزائر ؟
- 1- فرضيات الدراسة :**

- أ. للشحن الدولي إجراءات منظمة له دوليا ووطنيا
ب. هناك العديد من الإجراءات المنظمة لعمليات التصدير والاستيراد في كل بلدان العالم
ج. هناك أهمية ودور فعال للإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير بالجزائر
- 2- مبررات اختيار الموضوع :**

يعد هذا الموضوع من المواضيع المهمة في عصر العولمة والانفتاح الخارجي الكبير عموما والتجار خاصة وبالأخص حركة الشحن الدولي. فقد كثرت شركات الاستيراد والتصدير العامة والخاصة من غير معرفة دقيقة في الإجراءات المنظمة لها، فاتخذنا من بحثنا دراستا أكاديمية مساعدة لأصحاب هذه الشركات وكذا المقبلين عليها كمشاريح، فأردنا أن نكون من الفاعلين و المساعدين في هذا المجال. ويمكننا أيضا تلخيص هذه المبررات في الآتي :

- الاهتمام الكبير الذي يحظى به الشحن الدولي من التجار الدوليين.

- محاولة تسليط الضوء على الشحن الدولي وحركتي الاستيراد والتصدير كونها تحتل المرتبة الأولى في مجال التجارة الدولية.

- التعرف على الإجراءات المنظمة للشحن دوليا وفي الجزائر خاصة.

- إيضاح المعايير والإجراءات المتبعة دوليا في حركة الاستيراد والتصدير للمنتج والمستهلك.

3- منهج الدراسة :

اعتمدنا في دراستنا على المنهج الوصفي والذي يتضمن المسح المكتبي وكذا الاستفادة من المصادر والمراجع المتوفرة لبناء الخلفية النظرية والبحث البيوغرافي في الدراسات السابقة إضافة إلى البحث في شبكة الانترنت، مع الاعتماد على الزيارات الميدانية إلى بعض المصدرين وكذا إدارة الجمارك بولاية الوادي كما اعتمدنا على المنهج التحليلي وذلك لتحليل دور الإجراءات المنظمة للشحن الدولي وحركتي الاستيراد والتصدير.

4- هيكل الدراسة :

بغرض دراسة الموضوع تم تقسيمه إلى ثلاث فصول، بالإضافة إلى مقدمة بما تلخيصا وتوطئة لموضوع البحث، و ذيلناه بخاتمة بناء على النتائج المتوصل إليها .

وكانت الفصول بمحتواها كالأتي :

- الفصل الأول : تناولنا فيه دراسة الجانب النظري للشحن الدولي من ماهيته إلى أنواعه وكذا الخطوط المعتمدة في حركة تنقله وكذا تناولنا الإجراءات المنظمة للشحن الدولي من معايير دولية ومصطلحات خاصة معمول بها إلى الإجراءات الخاصة بالجزائر من تسجيل في السجل التجاري وإلى التصريحات الجمركية

- الفصل الثاني : تناولنا خلاله الآليات المنظمة لعمليات التصدير والاستيراد من الإجراءات الدولية إلى إجراءات التصدير والاستيراد في الجزائر وكذا الصعوبات والتسهيلات التي تواجهها خارج المحرقات.

- الفصل الثالث : تطرقنا خلاله إلى دور وأهمية الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير بالجزائر من خلال سلسلة الإمداد الدولي ودوره ووظيفته إلى دور مؤسسات الملاحاة إلى إجراءات الجمارك. هذا وقد جعلنا لكل فصل تمهيد خاص به وجعلنا كذلك فصل ملخص نستعرض خلالها أهم ما جاء فيه بالأسلوب مبسط ومختصر.

5- صعوبات الدراسة :

تمثل أهم الصعوبات التي واجهتنا أثناء إعداد هذه الدراسة هو ندرة المصادر والمراجع و إن كان موجود فلا تتضمن جل المعلومات المرجوة إلا باستسقاؤها بجهد مبدول.

الفصل الأول : الإطار النظري للشحن الدولي والإجراءات المنظمة له

المبحث الأول : مفاهيم تعريفية للشحن الدولي

المطلب الأول : ماهية الشحن الدولي (تعريفات دولية)

المطلب الثاني : أنواع الشحن الدولي

المطلب الثالث : خطوط النقل الدولي

المبحث الثاني : الإجراءات المنظمة للشحن الدولي

المطلب الأول : المعايير الدولية للنقل وفق المنظمة الدولية للنقل

المطلب الثاني : المصطلحات المعمول بها دوليا في تنظيم التجارة الدولية

المطلب الثالث : تنظيم النقل الدولي

المبحث الثالث : الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في الجزائر

المطلب الأول : التسجيل في السجل التجاري

المطلب الثاني : التصريحات لدى الجمارك

المطلب الثالث : إجراءات العبور (الترانزيت)

المبحث الأول: مفاهيم تعريفية للشحن الدولي

لقد كانت حاجة الإنسان إلى النقل منذ فجر التاريخ وارتبط موضوعه بالحركة الدائمة للإنسان حيث كان ينتقل من مكان إلى آخر بحثاً عن ضروريات الحياة، وتشكلت أولى رحلات الإنسان المنتظمة بين مسكنه و المكان الذي كان يجلب منه الطعام و الشراب و ذلك على اختلاف الأماكن التي كانت فيها بدايات التجمعات الإنسانية و المستوطنات البشرية، وتطور منظور التنقل مع تطور الإنسان البدائي إلى أن أصبح للنقل مفاهيم اجتماعية واقتصادية، كما أن له أنواع وتقسيمات وفي هذا المبحث نعمل جاهداً على التفصيل في محتوى النقل .

وقسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب تطرقنا في المطلب الأول إلى التعريف بالنقل وذكرنا أنواع النقل في المطلب الثاني، أما المطلب الثالث فذكرنا فيه الخطوط المنظمة للنقل الدولي .

المطلب الأول : ماهية الشحن الدولي (تعريفات دولية)

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و الاجتماعي لكل دولة، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، و لا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد الوطني لأي بلد دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل. مفهوم النقل: بالرغم من وضوح مسألة النقل للوهلة الأولى من حيث دلالاته، إلا أن تعريفات المختصين تباينت واختلقت، إذ يرى " هانز أدلر " الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء و التعمير *IBRD* أن النقل "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الآهلة بالسكن مع بعضها، أي مع مراكز الاستهلاك¹ .

في حين أن قاموس "Oxford" عرف النقل "Transport" على أنه "أخذ أو حمل (الناس أو البضائع) من مكان إلى آخر عن طريق السيارة، الطائرة، أو السفينة . "و هو يعتبر أكثر التعريفات دقة و تحديداً للنقل.

كما عرف النقل على انه عملية تحريك البضائع والسلع من نقاط إنتاجها أو بيعها إلى نقاط استهلاكها بالكمية المطلوبة والوقت المحدد وبتكلفة معقولة² .

• International Bank for Reconstruction and Development IBRD البنك الدولي للإنشاء والتعمير

1 هانس ادلر، التخطيط في قطاع ومشاريع النقل، ترجمة كمال عبد القادر ولي - وزارة التخطيط، بغداد، 1970، ص50
2 قاموس oxford على الموقع <http://www.arabicstudiesacademy.com>

و عرف أيضا على انه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

كما كان يعرف النقل في ظل النظام الاشتراكي على أنه تلك العمليات الحركية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق الأهداف الإنتاجية وغير الإنتاجية للمنشأة ولعموم أفراد الشعب بالشكل السليم والوقت المناسب وبما يتفق مع الخطة المركزية لسياسة الدولة.¹

ويمكن القول بأن النقل حركة الأفراد والسلع والخدمات من مكان إلى آخر. وهي ظاهرة بشرية تخضع لظروف طبيعية وتتوقف كفاءتها على طريقة بناء طرقها والوسيلة التي تعمل عليها، كما يرى أن قطاع النقل ركنا هاما للبنية الأساسية في الاقتصاد فهو يساعد قطاع الإنتاج ليقوم بدوره بسهولة و بالتالي يعتبر النقل ذلك النشاط الذي يهدف إلى تحقيق نقل و تسهيل انتقال المنتجات و الأشخاص من مكان إلى آخر بوسائل النقل المختلفة.

المطلب الثاني : أنواع الشحن الدولي

يعتبر قطاع النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعمليات الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن ويتكون من ثلاث قطاعات . بحري، وجوي، وبري

أولا : قطاع النقل البحري :

ويعد هذا القطاع من أهم القطاعات نظرا لضخامته من ناحية الحمولة وسهولة التنقل عبر السفن، وهو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية)، ذلك بنقلها من مكان لآخر، وبعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعمليا، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات سواء نقل بضائع أو ركاب².

وقد تطور النقل البحري بصور كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع إلى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85 % على حركة النقل البحري.

وتلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في ارتفاع معدلات الإنماء الاقتصادي لتأثيرها على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع هذه المعدلات، ودراسة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل

¹ الفوزان،فهد بن خالد، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، بحث منشور على الموقع، <https://dspace.univ-ouargla.dz>

² - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 39

البحري يدفع إلى الإشارة إلى تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات ، التخصص وتقسيم العمل، تنوع العمالة¹.

ثانيا : قطاع النقل الجوي :

يعتبر النقل الجوي أحدث أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها مرونة وتطورا، واستخداما للأساليب التكنولوجية المتطورة ، كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران، من خلال التذكرة أو قسيمة نقل البضائع والشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول إلى المكان المتعاقد عليه².

تتبلور الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي في تعاضد المردود الاقتصادي الاجتماعي الناتج عن تقديم خدمات القطاع، ورفع معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة

ثالثا : قطاع النقل البري :

للنقل البري دورا بارزا في عملية نقل البضائع والركاب، وتزداد أهميته من خلال وسائله (السيارات السكك الحديدية)، وذلك لما تتمتع به هذه الوسائل من مزايا تفوق بدائل النقل الأخرى . حيث يساهم النقل البري في ضمان نقل المواد الأولية من مناطق استخراجها إلى أماكن إنتاجها، ونقل القوى العاملة إلى المصانع وورشات الإنتاج، كما يعمل على وصول المنتجات النهائية إلى المستهلك للاستفادة منها، ومن ناحية أخرى يضمن تنقل الأفراد وأمتعتهم إلى مقاصدهم .

وتقوم وسائل النقل البري بفك العزلة على المناطق النائية قليلة الكثافة السكانية، والتي يكون غالبا تركز الموارد الطبيعية فيها وهذا لحسن استغلالها وفي ظروف ملائمة . كما يقدم هذا القطاع الحساس تسهيلات لمختلف القطاعات الحيوية الأخرى كالزراعة، الصناعة ، التعليم، ذلك بتوسع مساحة الأراضي المستغلة زراعيا، نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها، أيضا تحقيق التوازن بين عرض السلع والطلب عليها في الأسواق المحلية والخارجية.

كما لا يمكن التغاضي عن أهمية النقل البري في توفيره لفرص ومناصب شغل لشريحة كبيرة من الأفراد سواء في قطاع النقل نفسه أو قطاعات أخرى ترتبط بصورة مباشرة أو غير مباشرة به، وبالتالي إستيعاب أعداد هائلة من اليد العاملة والتقليص من ارتفاع نسبة البطالة، وتطور وسائل النقل البري يساهم في تزايد التبادل الاجتماعي بين الشعوب والأمم، والتكامل و الاندماج الاقتصادي والثقافي .

¹ - سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة لأجلو المصرية ، القاهرة ، 2005 ، ص (278 - 280)

² - سعيد عبده ، نفس المرجع ، ص 321

أما عن الإنتاج والتوزيع، والتصنيع فإن وجود وسائل النقل البري يعمل على تنميتها، تنظيمها وازدهارها ووصول السلع إلى الأسواق البعيدة وتوسيع الأسواق الداخلية والخارجية، مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف، وتدعيم الركائز الاقتصادية لأي دولة¹.

ويمكن أن تحدد أهميتين : - النقل بالمركبات يزداد الاعتماد عليها والحاجة إليها لما تتميز به من المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء نقل الأفراد أو البضائع، ذلك من خلال الترابط السهل ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في كثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيقها . لكن يساهم النقل بالمركبات في زيادة الآثار السلبية للنقل من الاكتظاظ الطرقي ارتفاع نسبة الحوادث حيث أن الشاحنات الثقيلة تكون المتسبب الرئيسي في حدوثها ، زيادة نسبة التلوث... الخ . فرغم الأهمية الاقتصادية للنقل بالمركبات إلا أن النقل بالسكك الحديدية يبقى أكثر أنماط النقل حيوية وتأثيرا في اقتصاديات الدول . فتهز أهميته الاقتصادية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة تفوق الوسائل الأخرى، وبالتالي تشجيع الاستثمارات الضخمة التي تسعى أي دولة لتحقيقها . كما تعتبر أيضا عاملا من عوامل التوطن الصناعي خاصة في مرحلتي الإنتاج والتوزيع، ففي مرحلة الإنتاج تتمثل أهمية السكك الحديدية في توفير خدمات نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وفي مرحلة التوزيع يبرز دور السكك الحديدية في نقل الإنتاج من مناطق الإنتاج إلى مناطق التخزين و الاستهلاك وموانئ التصدير .

كما أن لهذا النوع من النقل وظائف اقتصادية عديدة ومهمة بالنسبة لأي دولة تمتلك أسطولا متطورا من القطارات، وخط من السكك الحديدية ممتد في جميع أراضيها وخاصة إذا كان يصل إلى المناطق الساحلية، حيث يساهم هذا الأخير بفعالية في النقل نحو الموانئ ومنها إلى مختلف المناطق في البلاد منشطا حركة التجارة والصناعة، أيضا فالنقل بالسكك الحديدية يعوض عن استخدام الملايين من الشاحنات الناقلة للبضائع سنويا، فهو الذي يتم استخدامه للمنقولات الضخمة التي تعجز أي وسيلة أخرى عن نقلها، مما يسرع وتيرة المبادلات التجارية والمنتجات الصناعية، بتوفير المواد الأولية بالكميات اللازمة وفي المواعيد المحددة وبكميات هائلة يتم إيصالها في نفس الوقت، وبالكمية المطلوبة كلها مرة واحدة وليس بدفعات مثل النقل بالشاحنات، ومن ناحية أخرى فالنقل السككي يعمل على امتصاص الاكتظاظ الموجود في الطرقات (السيارات، الشاحنات، الحافلات... الخ) . ويضاف أيضا إلى إنشاء سكة حديدية يكون أفضل من تعبيد آلاف الكيلو مترات من الطرق من حيث الكلفة والمصاريف اللازمة لذلك، مما يوفر للدولة مبالغ هائلة تستثمرها في مجالات أخرى²

1 - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 52 .

2 - سميرة إبراهيم أيوب ، المرجع السابق ذكره ، ص 56 .

- كما أن النقل بالسكك الحديدية يضمن التوازن من حيث وجود مدن صغيرة مكتظة بالسكان، ووسائل نقل خاصة وعامة لتلبي حاجاتهم . على عكس القطار فلا يحتاج إلى طرق معبدة تنقص من مساحة المدن بل أنه يمر حتى بالمناطق الجبلية، وفي نفس الوقت يمتص عددا هائلا من المتنقلين ويبي رغبتهم . فكل منطقة تمر بها خطوط حديدية حتى وإن كانت ريفية قليلة الحركة السكانية، تنتعش بها جميع نواحي الحياة من خلال :
- الزراعة (نقل المحاصيل للبيع ، والحصول على كميات البذور اللازمة إلى مقر الأرض باستخدام القطارات دون ضرورة لاستخدام الشاحنات بتكاليفها الضخمة) .
 - إنعاش الصناعة (إمكانية إحضار المواد الأولية اللازمة في الوقت وبالكميات المطلوبة دون تأخير كمية عن أخرى وكذلك بيع المنتجات بسهولة نقلها إلى الأسواق المختلفة) .
 - أما بالنسبة للتجارة فإن استخدام القطاعات تصبح المناطق المعزولة أهلة بالسكان لازدهار الصناعة والزراعة فيها، فيتم تشكل تكتلات سكانية في الأرياف، وبذلك يخفض الاكتظاظ في المدن .
- كذلك من الناحية السياحية فإن وجود وسائل وخطوط حديدية بالمدن يضمن إيصال السياح سنويا إلى المحميات الطبيعية الجبلية، دون ضرورة استخدام السيارات والحافلات السياحية التي تدوس سنويا على هذه المناطق السياحية، وتعمل على إفسادها تدريجيا مع مرور الزمن .

المطلب الثالث خطوط النقل الدولي

تتنوع خطوط النقل بتنوع المناطق التي يشد إليها الرحال سوى عن طريق البر، أو البحر، أو الجو، كما أنها تختلف حسب نوع السلعة المنقولة وتنقسم هذه الخطوط إلى ثلاثة خطوط رئيسية وهي: خطوط جوية، وأخرى برية، وثالثة بحرية وهي بدورها تنقسم إلى نوعين منتظمة، وغير منتظمة، ونوضح في هذا المطلب هذه الخطوط كما يلي :

أولا :خطوط النقل البحري : وينقسم هذا النوع من الخطوط إلى نوعين رئيسيين هما :

1- النقل البحري على خطوط المنتظمة:

وهي تلك الخطوط الملاحية المنتظمة التي تنظمها بعض الشركات الملاحية العالمية تنتقل السفن التابعة لهذه الشركات بين موانئ معينة وفي مواعيد محددة حيث يتم نقل البضائع ذات الكمية المحددة على هذه السفن بطريق حجز الأماكن على هذه البواخر مسبقا عن طريق التوكيلات الملاحية الموجودة في موانئ الشحن . وفي مثل هذه الحالات يقوم المورد حاله البيع *CIF* أو المشتري حاله البيع *FOB* بحجز المكان الملائم على الباخرة مسبقا و

تسليم البضاعة للتوكيل الملاحي في ميناء الشحن الذي يتولى بدوره شحنها على الباخرة،¹ في المكان المخصص لها لتبحر بها إلى ميناء الوصول لا يمكن حجز المكان وبذلك يكون تسليم البضائع للتوكيل الملاحي وفقاً للنظام تحت

الشحن *For shipment*

وعمقتضى هذا النظام يتم عدم تحديد موعد الشحن بل يتم الشحن على أول سفينة متجهه إلى ميناء الوصول يتوافر بها مكان شحن البضائع المراد شحنها .

ونجد انه في بعض الأحيان لا يمكن شحن الكمية كاملة أي الرسالة المطلوب نقلها دفعة واحدة لعدم توافر المكان وفي هذه الحالة تجزأ الرسالة إلى عدة أجزاء فتصل إلى دفعات حسب توافر المكان المخصص للشحن.

ويلاحظ أن مثل هذه الوسيلة قد تؤخر وصول البضاعة عن المواعيد المطلوبة إلى جانب أن كل شحنة تصل وهي صغيره نسبيا تحتاج عند وصولها لإجراءات خاصة بها في حين أنها لو وصلت دفعة واحدة لتمت عنها الإجراءات مره واحدة في ميناء الوصول . وهذا بدوره قد يترتب عليه زيادة كبيره في النفقات تفوق أي وسيله أخرى حاله شحن الرسالة دفعه واحده . ومن هنا ينصح باستخدام وسيله أخرى في حالات الرسائل المتوسطة أو الصغيرة وهي التي لا تستوعب شحنه باخرة كاملة بل تحتاج لجزء فقط من الباخرة . بان يتم الاتفاق أو التنسيق بين عدد من طالبي الشحن لديهم مثل هذه الرسائل و متجهين إلى نفس الميناء أو موانئ متقاربة على استئجار سفينة خاصة أو حجز سفينة تتبع للخطوط المنتظمة لهم معا، على أن كل رسالة تعتبر مستقلة عن الأخرى، وكل منها لها سند شحن مستقل يصدر باسم المرسل إليه . وبذلك يمكن توفير السرعة في نقل الرسالة بدلا من الانتظار لتوفير المكان و عدم التعرض لتجزئه الرسالة ووصولها على دفعات . بل قد يحدث أن يكون مستورد واحد له أكثر من رسالة من موردين مختلفين فمثلا إذا كان هناك مستورد جزائري يستورد ألفي طن لحوم مجمده، وألفي طن لحوم الدواجن مجمده وألفي طن لحوم دواجن مجمدة وألف طن معلبات وألف طن زيتون وأنها جميع مستورده من بلد واحد أي تشحن من ميناء واحد أو من ميناءين متقاربين فيكون من الأفضل لهذا المستورد إذا كان الشراء حسب عقد التجارة *FOB* أن يستأجر باخرة واحدة حمولتها ستة آلاف طن لشحن هذه الرسالة دفعه واحده تصل إليه مره واحده أو إذا كان للبيع حسب عقد التجارة *CIF* أن يتصل بالموردين لتنسيق مواعيد الشحن والاتفاق فيه في ما بينهم حتى يتم الشحن هذه الرسالة على سفينة واحد وكذلك تصل إليه دفعه واحده،² ويلاحظ أن مثل ذلك لا يتحقق إلا إذا كانت مواعيد الشحن المتفق عليها بالنسبة لهذه الرسالة موحد أو على الأقل متقاربة جدا لأنه إذا لم يتوفر ذلك العنصر فلا يمكن أن يتم التنسيق المطلوب بين تلك الأنواع المستوردة من الشحنات المختلفة

النقل البحري على سفينة مستأجره النقل على خطوط غير منتظمة : *Chartered Vessel*

¹ - د. محمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية - الإسكندرية، 2013 ص 28

² - د. محمود حامد عبد الرزاق، نفس المرجع السابق، ص 29

يمكن التنسيق لشحن عدة رسائل دفعه واحده باستئجار سفينة واحدة سواء كانت هذه السفينة تعمل على خطوط منتظمة أو استئجارها خصيصا لهذه المرحلة .

وقلنا أن ذلك يكون في هذه الرسائل الصغيرة و المتوسطة الحجم والوزن أما بالنسبة للرسائل التي تصل إلى آلاف الأطنان هي السلع التي تستورد بكميات كبيرة مثل القمح والحبوب والأسمدة والاسمنت حيث قد تصل الشحنة الواحدة إلى عشرة آلاف طن وقد تصل في حالات القمح مثلا إلى ثلاثين ألف طن ومثل هذه النوعيات من السلع مخصص لها ارضفه خاصة ذات غاطس كبير إلى جانب أن هناك وسائل معينة للتفريغ لا تصلح وسيله النقل السالف ذكرها أي الخطوط المنتظمة لنقل هذه السلع وفي هذه الحالة يفضل أن يتم النقل باستئجار سفينة لرحله واحده للنقل شحنه واحده أو استئجار سفينة لنقل عدة شحنات متوالية وهنا يتم استئجار السفينة بعقد إيجار معينة شروط خاصة محده وهذا العقد يطلق عليه في القانون البحري و العرف التجاري اسم مشارطه الإيجار *Charter Party* ويرمز له بالرمز *C/P*.¹

ثانيا : خطوط النقل البري:

هناك وسيله أخرى اقل أهميه من وسائل النقل وهي النقل البري خاصة بين الدول التي ليس لها منافذ بحريه و لها حدود جغرافيه برية متصلة فقد يتم النقل عن طريق البر باستعمال قطارات السكك الحديدية أو السيارات الكبيرة (الشاحنات) وذلك حاله وجود طريق بري يربط بين البلد المصدر والبلد والمستورد ومثل هذه الطرق متوافرة بين الدول الأوروبية و الدول الأمريكية وهناك طريق بري يربط مصر بالدول العربية الشقيقة على الساحل الشمالي لإفريقيا حيث يصل إلى دول المغرب وموريتانيا مارا بليبيا وتونس والجزائر وكان هناك من قبل طريق بري يربطنا بالدول العربية الشقيقة من المشرق العربي مرا بسيناء وفلسطين ويصل إلى العراق ودول الخليج قبل الاحتلال الإسرائيلي ووسيلة النقل البري رغم تزايد حجم الشاحنات وتطورها إلا أن استعمالها محدود بأوزان معينة إلى جانب الوقت الذي تستغرقه الشاحنات و وسيله النقل البري هي السائدة لنقل البضائع داخل البلاد ابتداء من رصيف الميناء إلى مكان التخزين أي كوسيلة نقل مساعده ومكملا في بعض الأحيان أما النوع الثالث من أنواع الخطوط النقل الدولي و النقل عن طريق الجو.²

ثالثا :خطوط النقل الجوي :

¹ - د.محمود حامد عبد الرزاق ، مرجع سبق ذكره ص 30

² - د.محمود حامد محمود عبد الرزاق نفس المرجع ص 31

سبق أن أشرنا إلى أن النقل الجوي يكون في حالات البضاعة سريعة التلف أو الكميات المحدودة مثل العينات أو الطرود متوسطة الأوزان وقد أصبح الآن لدى الكثير من الشركات الطيران طائرات شحن البضائع ونجد أن وسيلة النقل الجوي تستخدم عادة في نقل الخضروات الطازجة على وجه الخصوص و بعض السلع الأخرى حتى تكون ذات طبيعة خاصة¹، أما في ما يخص الخطوط الجوية للشحن فهي نفسها مع الخطوط الجوية الدولية وتتبع نفس مسارات التنظيم الجوي للرحلات بين الدول واحترام بدقة هذه المسارات الجوية.

¹ - نفس المرجع السابق ص 32

المبحث الثاني: الإجراءات المنظمة للشحن الدولي

إن حركة التجارة موضوع غاية في الأهمية والدقة ، وحتى يصل تلك الدقة يلزمه إجراءات منظمة لتسيير التجارة الخارجية تحت منظمات خاصة تشن قواعد ومعايير وشروط وكذا إرشادات وبنود مهمة تدخل في المصطلحات المعمول بها وذلك تسهيلا لعملية الشحن .

ولنتعرف أكثر على هذه الإجراءات المنظمة للشحن الدولي عامة وضعنا ثلاثة مطالب أحدها تحت عنوان المعايير الدولية للنقل وفق المنظمة الدولية، والثاني المصطلحات المعمول بها دوليا في تنظيم التجارة، وعن الثالث فكان تنظيم النقل الدولي .

المطلب الأول : المعايير الدولية للنقل وفق المنظمة الدولية للنقل

تتطلع منظمات النقل الدولي بدور مهم في تسيير التجارة، إذ أنها تمثل أعضائها في مفاوضات تسيير التجارة، كما أنها في أغلب الأحيان فعالة في تعزيز إجراءات تسيير التجارة، وتنفيذ أدوات تسيير التجارة وحلولها بين مجتمعات الأعمال.

أما عن منظمات النقل الدولي الرئيسة لتسيير التجارة نوضحها على النحو التالي:

1- **الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن (فياتا)** : وهي منظمة غير حكومية، يمثل صناعة الشحن والنقل، إذ يضم نحو 40 ألف من شركات الشحن والخدمات اللوجستية التي توظف نحو 8 - 10 ملايين موظف في 150 بلداً. ووضع الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن مستندات موحدة، ونسخاً الكترونية منها لاستخدامها من شركات الشحن والنقل في جميع أنحاء العالم.

• شهادة وسطاء الشحن بالاستلام؛

• شهادة وسطاء الشحن؛

• إيصال مستودع الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن؛

• بوليصة الشحن للاتحاد الدولي لوسطاء الشحن متعددة وسائل النقل والقابلة للتداول؛

• بوليصة الشحن للاتحاد الدولي لوسطاء الشحن متعددة وسائل النقل غير القابلة للتداول؛

• إعلان شركات الشحن لنقل السلع الخطرة؛

• شهادة شركات الشحن للوزن متعدد الوسائط؛

• تعليمات الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن بشأن وساطة الشحن.

2- الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) : وهي منظمة غير حكومية، يمثل صناعة النقل الجوي، إذ يضم نحو

240 شركة طيران تشمل 84% من إجمالي حركة النقل الجوي. ويضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي أسلوباً

موحداً لتيسير نقل الشحنات للتقيد بالشروط الحكومية التي تلزم تقديم معلومات عن الشحنات.

ووضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي قواعد للسلع الخطرة، لإعداد وتوثيق الشحنات الخطرة.

وتعدّ أنظمة الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) بشأن الحيوانات الحية معياراً لنقل الحيوانات الحية. وتوصي

اتفاقية التجارة الدولية في الأنواع المهددة بالانقراض في قرارها بشأن نقل أنواع الحيوانات الحية (Conf.10.21)

الأطراف المتعاملة في إعداد ونقل أنواع الحيوانات الحية بأن تتقيد بتعليمات أنظمة اياتا بشأن الحيوانات، وإدماجها

في تشريعاتها الوطنية.

كما تعدّ قواعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) بشأن الشحنات القابلة للتلف دليلاً مرجعياً تسترشد به

جميع الأطراف المعنية بتعبئة ومناولة المواد القابلة للتلف لنقلها جواً. وتوصي اتفاقية التجارة الدولية في الأنواع

المهددة بالانقراض الأطراف المتعاملة في إعداد ونقل أنواع النباتات الحية بأن تتقيد بتعليمات أنظمة اياتا بشأن

المواد القابلة للتلف، وإدماجها في تشريعاتها الوطنية.

أما بالنسبة للمراسلات الالكترونية، طوّر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) حلاً لذلك بواسطة الشحن

الالكتروني الذي يهدف إلى الاستغناء عن الورق في سلسلة إمداد الشحن الجوي والاستعاضة عن ذلك بنظام بريد

الالكتروني قليل التكلفة، ودقيق، وموثوق به. وتستخدم الرسائل التقليدية صيغة تبادل البيانات الالكترونية من

خلال معايير إجراءات تبادل الرسائل المتعلقة بالشحن، والرسائل بصيغة XML.

3- الغرفة الدولية للملاحة، والاتحاد الدولي للملاحة : هما الاتحادان الرئيسان للتجارة الدولية، ومنظمة

أرباب العمل لملاك السفن التجارية، وتمثل جميع القطاعات والاتحادات، ونحو 80% من الأساطيل التجارية

في العالم. ويمثلان كذلك صناعة الملاحة بشأن مسائل تيسير التجارة، مثل :

• الأمان البحري؛

• معايير بناء السفن؛

• مسؤوليات الشحن؛

• سياسات الملاحة، والتجارة الحرة.

4- الاتحاد الدولي للنقل البري: هو المنظمة العالمية للنقل البري الذي يمثل مُلاك الشاحنات (وأيضاً مصالح

مُلاك الحافلات والمركبات وسيارات الأجرة) لنقل الناس والبضائع براً. يعمل الاتحاد الدولي لنقل البري في

مجال تيسير التجارة، ويهدف إلى أقصى حد ممكن إلى تنسيق كافة التشريعات التي تحكم النقل البري حالياً، وذلك لضمان التشغيل المتبادل، وتجنب الازدواجية، والالتباس الذي قد يؤدي إلى زيادة التكاليف والتأخير، وانتهاكات القوانين، وتكبّد الغرامات.

5- **الاتحاد الدولي للسكك الحديدية** : منظمة غير حكومية تمثل صناعة السكك الحديدية. ويضع الاتحاد الدولي للسكك الحديدية وينشر المعايير لقطاعات السكك الحديدية، مثل العربات، ومعدات السكك الحديدية، ومحطات السكك الحديدية. والاتحاد الدولي للسكك الحديدية هو المسئول عن مذكرات الشحنات عبر السكك الحديدية. وقد طوّر الاتحاد معايير لتبادل المعلومات بين شركات السكك الحديدية، ومشغلي أجهزة السكك الحديدية التي تُسمّى "المواصفات الفنية للتشغيل المتبادل".

6- **مجموعة الخطوط الملاحية ومرافئ الحاويات** : هي مجموعة لمستخدمي الخطوط الملاحية ومرافئ الحاويات، ومرافئ الموانئ، وقد طورت معايير لصناعة الحاويات البحرية، وتبادل المعلومات المتعلقة بخطط الوسط، والتحرّكات الفردية للحاويات البحرية سواء داخل الموانئ، أم منها.

ويمثل الجدول رقم (1-1) : معايير المفاضلة بين وسائل النقل المتاحة للمؤسسة

أساس المقارنة						
وسائل النقل	السرعة	التكلفة	الاعتمادية	التوافر	الإمكانيات	الأمان
النقل الجوي	1	1	4	2	4	4
الشاحنات	2	2	2	1	3	5
السكك الحديدية	3	3	3	3	2	3
النقل البحري	4	4	5	4	1	2
الأنابيب	5	5	1	5	5	1

المطلب الثاني : المصطلحات المعمول بها دولياً في تنظيم التجارة الدولية

هي سلسلة من التعريفات وشروط التجارة الدولية والتي تصدر عن غرفة التجارة الدولية (*ICC**) بباريس أو المتخصصة في وضع المعايير والقواعد والإرشادات المرجعية للتجارة الدولية وتحدد هذه القواعد مسؤولية المشتري والبائعين في تسليم البضائع بموجب عقود البيع وتعد مرجعاً ملزماً في توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف وتلقى هذه القواعد قبولاً عالمياً حيث أصبحت جزءاً من لغة التجارة الدولية ، وتتكون قواعد *INCOTERM* 2010 " والتي بدأ تطبيقها من يناير " 2011 من إحدى عشر مصطلح بعد أن كانت ثلاثة عشر مصطلح بحسب *INCOTERM* لعام 2000¹

حيث حل المصطلحان *DAT* و *DAP* محل المصطلحات *DDU* و *DEQ* و *DES* و *DAF*. وتعرف هذه المصطلحات كما يلي:

1- تسليم البضاعة في المصنع *Ex works :Exw*

ويعني هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا وضع هذه البضاعة تحت تصرف المشتري وتسليمها إليه من مصانعه أو مخازنه هذا التعاقد لا يكون مسئولاً عن التخلص الجمركي لتصدير البضاعة ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك ويتحمل المشتري كافة المسؤوليات الناجمة عن المخاطر²

2- تسليم البضاعة دون تعهد *FCA (free carrier)*

ويعني أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة جاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي عينه له المشتري وفي المكان الذي عينه المشتري . وإذا لم يقيم المشتري بتحديد مكان معين فيكون من حق البائع اختيار المكان في حدود المنطقة المنصوص عليها حتى يمكن من تسليم البضاعة إلى الناقل. والمقصود بالناقل هذا الشخص الذي يكون مسئولاً في عقد النقل عن التعهد بنقل البضاعة بالسكك الحديدية أو بالشاحنات "النقل البري"³

* غرفة التجارة الدولية Commerce of International Chamber

1 - محمد عبد الفتاح ترك، عقود البئوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للشهر، الإسكندرية - مصر الطبعة الأولى 2007 ص 412

2 - عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء و التجارة الدولية ، دار البداية الناشرون والموزعون عمان - الاردن الطبعة الأولى 2012 ص 46

3 - جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوترمز 2000 اتحاد المصاريف العربية، 2001، ص 21

2- تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن (FAS) Free Along Siad Ship :

ويعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتسليمها على الرصيف بجانب السفينة التي عينها له المشتري أو جانب الصنادل وذلك في ميناء الشحن المتفق عليه وهذا يعني أن المشتري يكون مسؤولاً عن تحميل مصاريف أو مخاطر التلف والفقء التي قد تلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة وطبقاً لهذا المصطلح يتولى المشتري القيام بالتخليص على البضاعة لإمكان تصديرها ولا يستعمل هذا العقد إلا في عقود البيع التي تتضمن عملية نقل البضاعة بحراً أو عن طريق النقل عبر القنوات المائية¹

3- تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن (FOB) fee On Board :

طبقاً لهذا المصطلح البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة عندما يقوم بتسليمها فوق ظهر السفينة التي عينها له المشتري وبمجرد عبور البضاعة لحاجز السفينة من ميناء الشحن وبموجب هذا المصطلح يتعين على البائع أن يقوم بالتخليص على البضاعة وإعدادها للتصدير²

4- تسليم البضاعة خالصة النولون في ميناء الوصول (CRF : Cost and Freight :

طبقاً لهذا المصطلح إن البائع ملزم بدفع أجور النقل اللازمة الوصول البضاعة حتى ميناء الوصول المتفق عليه ولكن المشتري يتحمل مخاطر الفقء والتلف التي قد تلحق بالبضاعة وكذا المصاريف الإضافية التي قد تنجم عن أية حوادث تقع بعد لحظه تسليم البضاعة على ظهر السفينة بمعنى أن مسؤولية هذه المخاطر تنتقل من عاتق البائع عاتق المشتري اعتباراً من لحظه عبور البضاعة الحاجز السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه³

5- تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول (CIF : Cost Incurrence and**Freight**

يعني هذا المصطلح أن البائع ملزم بجميع الالتزامات التي نص عليها المصطلح CER بالإضافة إلى التزامه بإجراء التأمين البحري على البضاعة ضد مخاطر الفقء والتلف التي قد تلحق بالبضاعة أثناء نقلها وعلى هذا يلتزم البائع بالتعاقد على التأمين ويتحمل دفع قسط التأمين وطبقاً لهذا المصطلح يلتزم البائع بالتخليص على البضاعة لمكان تصديرها⁴

¹ جمال يوسف عبد النبي ، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان- الأردن، الطبعة الأولى ، ص 70

² جاك صابونجي مرجع سبق ذكره ص 35

³ جاك صابونجي ، نفس المرجع ص 55

⁴ - عمر طلعت الطراونة ، مرجع سابق، ص 55.

6- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل إلى مكان الوصول *CPT : Carriage Paid to*

طبقاً لهذا المصطلح فإن على البائع أن يدفع أجرة نقل البضاعة حتى مكان الوصول المتفق عليه كما أن مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق البضاعة وكذا أية مصاريف إضافية تنجم بسبب البضاعة تنتقل من عاتق البائع إلى عاتق المشتري اعتباراً من وقت قيام البائع بتسليم البضاعة إلى عهدة الناقل وإذا كان هناك عدد ناقلين التابعين يقومون بنقل البضاعة بالتتابع حتى مكان الوصول النهائي المتفق عليه¹

7- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول *CIP : Carriage and Insurance Paid to****Insurance Paid to***

طبقاً لهذا المصطلح فإن على البائع ملتزم بجميع الالتزامات التي نص عليها المصطلح المبرم على أساس *CIP* بالإضافة إلى التزام بإجراء التأمين على البضاعة ضد مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق البضاعة أثناء النقل ويقومون البائع بالتعاقد على التأمين ويلتزم الدفع القسم المقرر وطبقاً لهذا المصطلح يلتزم البائع التخليص على² البضاعة لمكان تصديره.

8- تسليم البضاعة في محطة الوصول: *DAT "Delivered At Terminal"*

هو *INCOTERM* جديد إذ يشمل أيضاً *DEQ* مصطلحات التجارة الدولية 2000 لذلك ادخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، والسكك الحديدية رصيف، مستودع، ساحة الحاويات أو الطرق بفعل تغيير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفريغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة، على سلسلة التوريد عدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة، التكلفة، وما إلى ذلك)، واختيار ليس فقط وكيل الشحن، عند المغادرة والناقل ولكن أيضاً محطة الوصول، فالبائع يسلم البضاعة مرة واحدة بتفريغها من وسائل النقل و وهذا، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة وهذا يعي أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخر بعد تسلّم البضاعة³

9- تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه *DAP: Delivered At Plac*

يعي أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصلها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد لتفريغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل، المشتري وهو الاختصار الجديد الذي يوحد *DAF DDU* و *DES* انكوتيرمز 2000 في مصطلح واحد فالبائع

2- Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011, p 166

3-Jonas Malfliet, op-cit, p167

³ - جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 71

يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي لبضائع للتصدير، وعلى البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة، ثم أنه لا يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك بين الطرفين¹

10- تسليم البضاعة خاصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين " *Delivered Duty Paid* " :DDP

يعني مصطلح *DDP* ، أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري مخرجة جمركيا غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث يطبق ذلك حين يعكس مصطلح *EXW* التزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح *DDP* يعكس الحد الأعلى التزام البائع ولا يجب استعمال هذا المصطلح إذا كان البائع لا يتوفر على الموارد اللازمة لتصدير²

المطلب الثالث : تنظيم النقل الدولي

ويتطلب هذا التنظيم عدة وثائق تفصلها كما يلي :

أولا : وثائق النقل الدولي

تتطلب وثائق النقل المرفقة للبضائع المسافرة، عند المرور بالجمارك، و عند التأمين والمعاملات البنكية .وهي ثلاث أنواع تصنف حسب طريقة النقل، وتتمثل في:

- سند الشحن البحري (*Bill of Lading*)

- رسالة النقل الجوي (*Air Way Bill*)

- رسالة السيارة الدولية - اتفاقية السلع المنقولة عبر الطرق.³

1- سند الشحن البحري: وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل البحري للبضائع كما تثبت تلقي الناقل للبضائع و

شحنه لها ، و يتعهد بموجبها الناقل بتسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة و ينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لأمر.⁴

ومن اهم مميزاته :

- دليلا على التكفل بالسلع، فهو عبارة عن " وصل؛

2-J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris , p83

3- Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005, p 163

³ الاتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الموقعة بفرسوفيا

من الرابط الإلكتروني <https://ar.wikipedia.org/wiki>

- دليلاً على عقد النقل؛

- وثيقة تمثيلية للسلعة وليس للملكية .

تصدره الشركة البحرية أو ممثلها، بطلب من الشاحن. ويملاً بأمر من الشاحن وعلى أساس البيانات المقدمة من طرفه. ويتم خلال الأربعة والعشرون ساعة (24) بعد الشحن وعلى الأكثر قبل إبحار الباخرة. و عدد النسخ يجب أن يحدد على كل طبعة (في العادة ثلاث (03) إلى أربع (04) نسخ).

أشكال سند الشحن: تتكون من ستة أشكال وهي كالاتي:

2- سند الشحن " الاسمي ":

هو السند الذي يصدر لشخص محدد أو باسمه (الشحن المباشر) وهو الوثيقة التي يكون فيها الشخص المشار إليه ب " المشارك في التوقيع " الشخص الوحيد المؤهل لتوصيل السلعة إلى اتجاهها المطلوب .ويجب عليه تحديد المعلومات التالية:

- إسم وعنوان المستلم الجزء الخاص بالتوقيع المشترك؛

- الأمر (مشطوبة) علامة؛

- علامة غير (قابل للتداول) واضحة.

3- سند الشحن بالاذن (to order) :

هذا النوع من النقل قابل للتداول بتظهير. على سبيل المثال، يمكن لبنك أو وكيل عبور أن يعين كمتسلم، لا يتنازل عن هذا النقل إلا بعد حصوله على ضمان بالدفع. يمكن إصداره بأمر من الشاحن الذي يمكنه بيع السلعة خلال النقل، وهذا بتظهير (يتعلق الأمر عموماً بالسلع المحدد سعرها في البورصة).

4- سند الشحن الصادر لحامله (to order blank endorsed) :

يظهره الشاحن، دون تحديد المرسل إليه. فهو قابل للنقل بالعرف ويتم تسليم البضاعة بمجرد تقديم هذه الوثيقة. هذا النوع من الشحن خطير في حال ضياع أو سرقة. في حين يوجد أنواع أخرى من الشحن تصدر من طرف وكلاء عبور أو وسطاء نقل (عموماً). يتعلق الأمر ب:

5- سند الشحن بوكلاء: يصدر من طرف وكيل عبور في حالة نقل مختلط - وهو يخص مجمل هذا النقل.

6- سند شحن النقل المختلط: يصدر من طرف ناقل مسئول على كافة النقل .

7- سند الشحن المباشر: يعتبر عقد وحيد يغطي العديد من النقل المتتابع .

كل ناقل مسئول عن الجزء الذي يتولى هو نقله (وفقاً للمادة 802 إلى 816 من القانون البحري الجزائري).

رسالة النقل الجوي هي وثيقة لنقل السلع والتي تشكل عقد النقل. تختصر عادة وباللغة الإنجليزية ، (LTA) تسمية هذه الوثيقة باللغة الفرنسية إلى الحروف تسيير هذه الوثيقة من خلال إتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل (AWB)¹. الجوي الدولي، الموقعة في فارسوفيا، في 12 أكتوبر 1929 (إتفاقية فارسوفيا). يحدد شكل الوثيقة من طرف مؤتمر خدمة الشحن للجمعية الدولية للنقل الجوي. يعد المصدر مسؤولاً عن البيانات المتواجدة على الوثيقة. توقع الوثيقة من طرف شركة الطيران ثم تسلم للشاحن قبل الشحن الفعلي للبضائع. وبهذا فهي فعلا "تذكرة" نقل البضاعة.²

وثيقة النقل الجوي هي وثيقة متعددة الاستعمالات، فهي: دليل على تسلم السلعة من الناقل، - فاتورة تبين قيمة النقل، - شهادة ضمان إذا ما كانت السلعة محمية من طرف شركة الطيران، - وثيقة توضح طبيعة السلعة عند المراقبة الجمركية، - بإمكانها أن تشكل ركيزة لتحديد أوامر خاصة .

1 - يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي، طبقاً للمادة 8 من إتفاقية فارسوفيا، المعلومات الآتية:

إتفاقية فارسوفيا: إتفاقية فارسوفيا للنقل الجوي هي إتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو ، و المعروفة باسم إتفاقية وارسو، وهي إتفاقية دولية تنظم المسؤولية بين النقل الدولي للأشخاص والأمتعة، أو السلع التي تقوم الطائرات بنقلها.³

المكان والتاريخ الذي تم فيه إصدار الوثيقة، - نقاط الانطلاق و الاتجاه، - المحطات المتوقعة، مع مراعاة أن للناقل إمكانية تعديلها عند الضرورة، - ولكن بدون أن يسبب التعديل في فقدان الطابع الدولي للنقل.

المرسل إليه ، إن وجد ، - طبيعة السلعة، - عدد، وطريقة التغليف، العلامات الخاصة أو أرقام الطرود، - وزن، كمية، حجم أو مقاييس السلعة، - الشكل الخارجي للسلعة والتغليف، - سعر النقل إن طلب، تاريخ ومكان الدفع والشخص الذي عليه الدفع، - إذا تم الإرسال مقابل تعويض، سعر السلع وكذا مبلغ المستحقات - .، المبلغ والقيمة المصرح بها وفقاً للمادة 22 ، الفقرة- 2 عدد نسخ وثيقة النقل الجوي، - الوثائق المرسلة للناقل مرافقة وثيقة النقل الجوي، - مهلة النقل وإشارة موجزة للطريق الذي سيسلك (عن طريق)، إن طلب - ذلك، الإشارة إلى أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المحدد في هذه الإتفاقية⁴.

¹ LTA سلطة نقل الأراضي Land Transport Authority

² AWB بوليصة الشحن الجوي Air Way Bill

³ 1 - المريدة الرسمية عدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977، الصفحة 496

⁴ 2 إتفاقية فارسوفيا، الموقعة في 12 أكتوبر 1929

³ على الرابط الإلكتروني <https://www.almsal.com/post>

⁴ - الإتفاقية الموقعة بفارسوفيا نفس المرجع السابق

2-مسؤولية الناقل ممتننة في مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الركاب، الحمولة والبضائع."

3-وثيقة العربة الدولية:

تصدر وثيقة العربة الدولية من شركة النقل البري أو من ممثلها. هذه الوثيقة دليل على عقد النقل عبر الطرقات والتعليمات الموجهة للناقل، وهي ليست قابلة للنقاش. هذه الوثيقة تصدر من طرف المرسل، وكيل العبور أو الناقل، و تصدر في ثلاث (3 نسخ أصلية) .

4-مسؤولية الناقل(:المادة 802 إلى المادة 816 من القانون البحري الجزائري)

الناقل أساسا يعد المسؤول عن الأضرار أو الخسائر التي تتعرض لها البضاعة من لحظة التكفل بها حتى تسليمها . على عاتقه إثبات عكس ذلك، تثبت مسؤولية لأعلي أساس: الملاحظات التي تتضمنها وثيقة النقل بخصوص تحديد السلعة ووجهتها. ملاحظة" نقي "تؤكد التكفل بالسلع خالية من أي تحفظ، ملاحظة" حمولة زائدة "أو "محل تحفظ" تدل على تحفظات الناقل؛ عن الحالة الجيدة الظاهرة المفترضة للسلعة، التغليف والمحتوى،- التحفظات المحتملة- . في حالة ما إذا لاحظ الناقل أضرارا عند الانطلاق، فإن التحفظات ترفع عنه المسؤولية. فيما يخص النقل البحري، فالأمر يتعلق ب:

- النقائص،- تحفظات على حقيقة، من خلال وصف للفحوصات المجرأة،- تحفظات بشكل افتراضي، في حالة استحالة الفحص المادي، في حالة النقل البري، يجب أن تقبل التحفظات رسميا من طرف الشاحن " تحفظات مقبولة.¹"

ثانيا : الإشعار بالوصول السلعة

الإشعار بالوصول وثيقة ترسل من طرف مستلم الباخرة أو السلعة إلى الشخص على وثيقة النقل، لإعلامه عن وصول السلعة .تتضمن أيضا ، (Notify)المبلغ مجموعة من المعلومات المرتبطة بنوع البضاعة، طريقة نقلها، المخططة (الرصيف، مكان التخزين)، الرحلة والتكاليف المحتملة الناجمة عن الوجهة (الحمولة والتكاليف)، يقدم من طرف الشخص المستلم. حد أدنى من البيانات مستخلص من البيان، وهي تتضمن المعلومات التالية والمتعلقة بالبضاعة:

- رقم سند الشحن أو وثيقة النقل الجوي، إسم الباخرة أو رقم الرحلة أو رقم السفر، عدد وقائمة الحاويات، المرسل، مكان القدوم، طبيعة السلعة، الحمولة، تاريخ الشحن، تاريخ الوصول، مرفأ النزول أو مكان التخزين،

¹ - الجريدة الرسمية عدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977، الصفحة 496

الإشعار بالوصول الذي يعمل على تحديد تكاليف الإنزال، والتخزين والتكاليف الأخرى المحتملة، يجب أن يلصق عليه طابع مخالصة قدره 1000 دج.¹

ثالثا : وصل التسليم بدفع التكاليف

وصل التسليم هو وثيقة تصدر من طرف الوكيل البحري و هي تثبت أن المرسل إليه قام بدفع التكاليف الخاصة بالنقل البحري والتكاليف الناجمة عن الوجهة (تكاليف النزول). هذه الوثيقة تطلب، في آخر المطاف، من طرف كل الأعوان المتدخلين أو الجهات المعنية (الجمارك، التفريغ، التخزين . . .) تقدم من طرف مستلم البضاعة،

في نسخة واحدة. أقل البيانات تستخلص من البيان و هي تتضمن المعلومات التالية الخاصة بالبضاعة: رقم سند الشحن أو وثيقة النقل الجوي، إسم الباخرة أو رقم الرحلة، مكان القدوم، الوجهة مع الإسم والعنوان، طبيعة البضاعة، عدد الطرود، مرفأ الإنزال أو مكان التخزين²

رابعا : وصل الوضع على المرفأ

وصل الوضع على المرفأ يسمح للمصدر بإنزال بضاعته في منطقة الميناء أو المطار وذلك من أجل شحنها. يتم طلب هذه الوثيقة من طرف شركة الميناء أو مصالح الجمارك. تعدّ من طرف وكيل الشحن لدى الجمارك وتوقع من طرف الشاحن، ثم تقدّم لمستلم البضاعة وهذا قبل أي إيداع للسلع في الميناء.³

¹ وزارة النقل على الموقع www.ministereustransports.dz

² نفس المرجع السابق وزارة النقل على الموقع www.ministereustransports.dz

³ نفس المرجع

المبحث الثالث الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في الجزائر

يعمل الشحن الدولي عامة بإجراءات وشروط منظمة لحركة التجارة الدولية وأخرى خاصة تختلف من دولة إلى أخرى . ففي الجزائر تعدد الإجراءات من السجل التجاري إلى التصريحات الجمركية وإجراءات قانونية مسهلة لتنظيم النقل الدولي ،فاندرجت المطالب الثلاث كالأتي التسجيل في السجل التجاري أولا ، وثانيا التصريحات لدى الجمارك، أما ثالثا فهو تنظيم النقل الدولي .

المطلب الأول : التسجيل في السجل التجاري

يتطلب التسجيل في السجل التجاري عدة إجراءات لازمة حتى يتمكن الشخص المعني من الحصول على سجل ويندرج في قائمة التجار المنتسبين للقطاع الخارجي ونحاول تلخيصها في هذا المطلب .

اولا: طريقة التسجيل في السجل التجاري :

التسجيل في السجل التجاري إجباري على كل شخص طبيعي أو معنوي من أجل ممارسة أي نشاط تجاري.لا تسلم إلا نسخة واحدة من السجل التجاري لكل شخص طبيعي أو معنوي يمارس التجارة. نسخة السجل التجاري تتضمن تسجيل المؤسسة الرئيسية في السجل التجاري. التسجيل القاعدي يتم بالرجوع للبيانات الواردة في قائمة النشاطات الاقتصادية الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري. تسجيل أي مؤسسة ثانوية عبر التراب الوطني، يتم بالرجوع إلى التسجيل الرئيسي. مدة صلاحية السجل التجاري غير محدودة، ما عدا النشاطات التالية، التي تحدد مدتها بستين قابلة للتجديد:

- الواردات من المواد الأولية، المنتجات والسلع الموجهة لإعادة البيع على حالها، ما عدا عمليات الاستيراد المنجزة للحساب الخاص، في إطار نشاطات الإنتاج، التحويل و/أو الإنجاز.
 - تجارة التجزئة التي تمارس من طرف التجار الأجانب، الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين.
- تسجيل أكثر بساطة بالنسبة للمصدرين على مستوى السجل التجاري وذلك مع إدخال ثلاث (03) قوانين حديثة العهد تتعلق بالنشاطات المكتملة للتسهيلات:
- 101. 411 لتصدير المنتجات الزراعية الغذائية .
 - 102. 411 لتصدير المنتجات الصناعية والمصنعة خارج المحروقات .
 - 103. 411 لتصدير المنتجات خارج المحروقات، غير المعينة في جهة أخرى، مثل النباتات، منتجات الزهارة، الحيوانات... إلخ¹

¹ - الجريدة الرسمية عدد 52 مؤرخة في 18 غشت 2004، الصفحة 4

ثانيا : الإجراءات اللازمة لتسجيل في السجل التجاري :

يقدم طلب التسجيل في السجل التجاري حسب النموذج المسلم من المركز الوطني للسجل التجاري أو مكتبه المحلي، من طرف مسئول الشركة (المسير أو المدير العام في حالة الشركات، التاجر نفسه في حالة الشخص الطبيعي) أو من طرف ممثله الموكل (مزودا بتوكيل موثق). يجب أن توقع الاستثمارات وتصادق في المجلس البلدي للمنطقة المعنية (المقر أو مكان تواجد المؤسسة الثانوية)، في نسخة واحدة أصلية باللغة العربية. استعمال الفرنسية مقبول.

يودع ملف التسجيل من طرف المعني على مستوى المكتب المحلي المختص إقليميا لممارسة نشاطات الاستيراد.

تحتوي الاستمارة على الأقل المعلومات التالية:

عنوان التاجر أو المقر الاجتماعي للشركة (الولاية، البلدية، الهاتف، الفاكس)، القانون الأساسي للشركة، الغرض الاجتماعي باللغة العربية، أو مماثل إذا أمكن بالأحرف اللاتينية أو بالفرنسية، التسمية التجارية، عناوين الفروع إن وجدت، بداية النشاط (المتوقع بالنسبة لتشكيلة جديدة، وتاريخي بالنسبة للمؤسسات القديمة)، التعريف بالشخص المعني بالطلب: اللقب، الاسم، مكان وتاريخ الازداد، العنوان الدائم، الجنسية، المهنة، بالنسبة للأجانب: (رقم بطاقة الإقامة والسلطة التي أصدرتها)، بالنسبة للمؤسسات الأجنبية: التعرف على أعضاء مجلس إدارة الشركة ذات الأسهم أو مساهمي الشركة ذات المسؤولية المحدودة. في حالة التعديل، من الضروري تقديم بيانات عن النشاط السابق بخصوص: رقم مدونة النشاط السابق، إحصائيات الإنتاج والمبيعات، إحصائيات الواردات والصادرات، إن استدعت الضرورة¹.

المطلب الثاني: التصريحات لدى الجمارك

يمر المصدر أو المستورد على عدة إجراءات قانونية، تختلف حسب نوع القطاع العامل فيه حيث تمر السلعة على الجمارك لإجراء مهامها والمتمثلة في تصريحات و الاستثمارات .

¹ - الجريدة الرسمية عدد 78 مؤرخة في 31 ديسمبر 2009، الصفحة 3

أولاً: التصريح الجمركي بالتفصيل

كل سلعة مستوردة أو التي أعيد استيرادها والموجهة للتصدير، يجب أن تكون محل تصريح مفصل. هذه الوثيقة تعد العقد الذي يبين المصرح من خلاله طبيعة النظام الجمركي المخصص للسلع ويعلن عن العناصر المطلوبة من أجل تطبيق الحقوق والرسوم ومتطلبات المراقبة الجمركية.¹

1- كيفية الحصول على التصريح الجمركي بالتفصيل :

ينشر التصريح المفصل على مطبوع مطابق للنموذج المحفوظ لدى المديرية العامة للجمارك، وبأربع نسخ بألوان مختلفة: نسخة الجمارك، نسخة للرجوع، نسخة المصرح، نسخة البنك .

بعد طبعه، يلزم المصرح بالتوقيع الفوري على الأربع (04) نسخ المذكورة أعلاه، وإرفاقها بالوثائق المطلوبة (فواتير المقر، ووثائق النقل، السجل التجاري... إلخ) طبع التصريح المفصل مخصص حصر لإدارة الجمارك، التي تضمن توفره للمستعملين، مقابل تكلفة. كل عملية جمركية يجب على المصرح إدراج العناصر البيانية الإجبارية المطلوبة في التصريح المفصل في النظام المعلوماتي للجمارك. يجب أن يتضمن التصريح المفصل المعلومات التالية:

- مرسل البضائع والمرسل إليه، - رمز النظام الجمركي المخصص للسلع، - رقم الصفحة، - العدد الإجمالي للمواد المصرح بها، نوع العملية، القيمة الجمركية، رمز بلد الشراء أو البيع، المصدر أو الاتجاه، رمز بلد المنشأ، المصرحين (رقم الرخصة، المسار / الفهرس، رقم القرض)، رقم مقر البنك، مكتب الجمارك المعني، النظام الجمركي السابق (إذا استدعى الأمر)، التصريح الموجز (جملة وتجزئة)، العدد الإجمالي للطرود المصرح بها، وزنها الإجمالي الخام وتحديد مكان السلع، التعيين والترميز التعريفي للسلع، النظام الجبائي التي تخضع له السلع.²

2- الإجراءات: اللازم للحصول على التصريح الجمركي بالتفصيل

يقوم المالك الشرعي للسلعة أو الوكيل لدى الجمارك (وكيل عبور) بإعداد التصريح الجمركي. يودع في مكتب الجمارك الذي يكون تابعا له مكان تخزين هذه السلع، في أجل أقصاه 21 يوما. عند انقضاء هذا الأجل، تصبح هذه السلع رسميا تحت نظام الإيداع لدى الجمارك. يوزع التصريح الجمركي المرفق بالوثائق المطلوبة في حافظة ورق مقوى تدعى (حافظة تصريح)

¹ وزارة المالية، المديرية العامة للجمارك على الموقع الإلكتروني www.douane.gov.dz

² نفس المرجع السابق. www.douane.gov.dz

ثانيا : استمارة إدخال المعلومات للجمارك

استمارة إدخال المعلومات ترافق التصريح المفصل وهي تسهل إدخال المعلومات وإقامة الإحصائيات . بعض البيانات التي تحتويها هي نفسها المتضمنة في التصريح الجمركي.¹ تتكون استمارة إدخال المعلومات من جزئين :

1- الجزء الثابت منها يتضمن المعلومات التالية:

سنة تسجيل المستورد في السجل التجاري، دولة المصدر، رقم التسجيل في السجل التجاري، كيفية الدفع (نقد، إيداع، تعهد بالدفع)، الإسم أو الغرض الإجتماعي للمستورد، الرمز الجبائي (رقم التشخيص الإحصائي، العنوان والرمز البريدي للمستورد، تعيين البنك (رمز الولاية، رمز الوكالة، رمز الملف) هذه البيانات يقدمها البنك بفضله ختم يضعه على فاتورة الممون والذي يتضمن كل الرموز، - عنوان الممون، نوع العقد (تسليم ميناء الشحن، تسليم سيارة الشحن، ثمن ونفقات وتأمين النقل البحري) التمويل (نقد، قرض بنكي، قرض الممون) ... - العملية (التسيير، الإستثمار) - العلاقة شراء /بيع عدد الطرود - الوزن الصافي، الوزن الخام - النقل الدولي (بحري، جوي، بري) - طبيعة التصريح (نهائية، مؤقتة) - الإسم أو الغرض الإجتماعي للممون . - نوع الجمركة (جزئية، كلية) - التصريح السابق (المكتب، السنة، الرقم) - النظام الاقتصادي - في حالة العبور، مكتب الذهاب، مكتب الاتجاه - في حالة السلع المعلنة :نوع الإعلان، المكتب، الأهمية، الرقم) - عملة الدفع

2- الجزء المتغير الذي يجب ملؤه الخاص لكل سلعة، يتضمن:

رقم السلعة - الصفة التجارية للبضاعة - سعر الوحدة، الكمية، الوزن الصافي للسلعة - رمز بلد منشأ السلعة - رمز الوثائق المرفقة يمكن إرفاق هذه البطاقة بعدد من الوثائق الإضافية بقدر ما هو عدد السلع (الصفحة 2 من التصريح التي يمكن أن تضم أربعة سلع)

ثالثا : الإجراءات اللازمة للحصول على استمارة إدخال المعلومات للجمارك :

يتم إعداد استمارة إدخال المعلومات من طرف المصريح في أغلب المكاتب الجمركية، على جهاز الإعلام الآلي . في غياب ذلك ، تحرر من طرف المصريح بصورة واضحة، بإتباع الشكل والشروط المحددة من طرف الجمارك. عند الانتهاء من إدخال المعلومات يتسلم المصريح التصريح الجمركي D1 بعد أن يتم ملؤه (التصريح للاستهلاك،

سابقا D3

¹ المرجع نفسه .www.douane.gov.dz

رابعاً: حافظة التصريح :

تساعد حافظة التصريح على ضمان توجيه الوثائق في محيط التصريح المفصل، يمكن استعمالها لإبداء الملاحظات المحتملة الخاصة بالمصلحة. الجزء القابل للفصل منه و الناتج عنه، يسمح للمصرح بمتابعة ملف الجمركة، على مختلف مستويات الرقابة.¹

1- الإجراءات اللازمة لحافظة التصريح :

الصفحة الأولى من " حافظة التصريح"، المقدمة من طرف المصرح، يجب أن تتضمن:

- رقم وتاريخ تسجيل التصريح، الغرض الاجتماعي للوكيل لدى الجمارك ومالك السلع، واحتمالا النظام الجمركي الخاص بالبضاعة، يوجد بها أيضا نسخة الجمارك وعودة التصريح، وكذا أي وثيقة أخرى مطلوبة في القانون الساري المفعول، يوقع الجزء القابل للفصل من طرف المصلحة ويسلم للمصرح، بعد إيداع التصريح، يجب على المصلحة أن تحدد كملاحظة على هذا الجزء، إسم المفتش المحقق الذي استلم التصريح من قبل النظام المعلوماتي الجمركي، الصفحات الأخرى للحافظة تخصص حصرياً لتعليقات ملاحظات المصلحة، الجزء القابل للفصل يجب أن يقدم من طرف المصرح في كل مرحلة من مسار الجمركة (مراقبة الوثائق، برجة وسير الرقابة المادية، الاسترداد والنزع).²

¹ وزارة المالية ، المديرية العامة للجمارك على الموقع الإلكتروني www.douane.gov.dz

² المرجع السابق

خلاصة الفصل :

نستخلص من ما سبق ذكره أن للشحن الدولي أهمية بالغة ودور كبير في حركة التجارة العالمية وذلك من خلال تسهيل عملية نقل البضاعة والسلع والمنتجات إلى المستهلك . وللشحن الدولي أنواع قطاع النقل البحري وهو من أهم القطاعات لضخامة وسهولة تنقله ونوع الثاني قطاع النقل الجوي ويتميز بالسرعة إما النوع الأخير قطاع النقل البري الذي يتميز بدوره بالتنوع وغيرها من المميزات كما سبق ذكرها ، والتنوع في قطاع الشحن يؤدي حتما للتنوع في خطوط النقل من بحري إلى بري و جوي .

ولقد عرفنا أن الشحن الدولي ليس بتلك السهولة ، أي لابد من إجراءات منظمة له تندرج فيها قواعد وشروط وبنود مهمة تساعد وتنظم الحركة التجارية وفق معايير المنظمة الدولية وكذلك المصطلحات المعمول بها والتي تصدر عن الغرفة التجارية الدولية (ICC) بباريس .

وحتى نغوص ونفهم أكثر الإجراءات المنظمة للشحن الدولي كانت الجزائر محطة دراسة عن قرب ، فالجزائر كدولة اقتصادية تلزمها إجراءات خاصة مسهلة لعملية التجارة وهذه الإجراءات كالتالي :

أولا التسجيل في السجل التجاري ليندرج المعني في قائمة التجار أو المنتجين . ثانيا التصاريحات لدى الجمارك وذلك بأخذ تصريح لدى مصلحة الجمارك حول السلعة المستوردة أو المصدرة . ثالثا تنظيم النقل الدولي وذلك عن طريق وثائق النقل الدولي والأشعار بوصول السلعة وكذا وصل التسليم بدفع التكاليف ووصول الوضع على المرفأ . هذا ما كنا قد تطرقنا له من خلال الإطار النظري للشحن الدولي والإجراءات المنظمة له .

الفصل الثاني: الآليات المنظمة لعمليات التصدير والاستيراد

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية

المطلب الأول : الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف

المطلب الثاني : اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي

المطلب الثالث : اتفاقية التعاون التجاري للجزائر مع الأردن (كمنهج للاتفاق الثنائي)

المبحث الثاني : إجراءات التصدير والاستيراد في الجزائر

المطلب الأول : شهادة توطين الاستيراد

المطلب الثاني : شهادة توطين التصدير

المطلب الثالث : إعادة منتج البيع للتصدير

المطلب الرابع : تأمين القرض الموجه للتصدير

المبحث الثالث: الصعوبات والتسهيلات التي تواجه الجزائريين في التصدير والاستيراد خارج المحروقات

المطلب الأول : التسهيلات المتعلقة بعمليات التصدير خارج المحروقات

المطلب الثاني: الصعوبات التي تواجه المصدرين والمستوردين

مقدمة الفصل

تسعى جميع دول العالم إلى تحقيق توازن في ميزان المدفوعات أو بالأحرى إلى التوازن في الصادرات والواردات . فالدول المتقدمة اقتصاديا لا تواجه المشاكل الكثيرة في هذه العمليات، عكس الدول النامية أو الدول في طور النمو، فالجزائر كدولة في طريق النمو، وهي تعتمد كثيرا على المحروقات في صادراتها، تسعى دائما وخاصة بعد تدهور أسعار المحروقات للتكثيف من الصادرات الأخرى غير المحروقات .

فدخلت في اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف وأيضا إتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي بالإضافة إلى إتفاقية التعاون التجاري مع الأردن كما وضعت بعض الإجراءات على عمليتي التصدير والاستيراد وتمثلت هذه الإجراءات في ، شهادة توطين الاستيراد، و شهادة توطين التصدير، وأيضا إعادة منتج البيع للتصدير، و تأمين القرض الموجه للتصدير والهدف من هذه الاتفاقيات، و الإجراءات هو تسهيل عمليات التبادلات التجارية وتسهيل في سيرورتها. كما أنها وضعت بعض التسهيلات على الاستيراد والتصدير عبر جميع خطوط النقل الدولي، وبالرغم من جميع هذه الاتفاقيات والإجراءات والتسهيلات إلا أنها بقيت بعض الصعوبات التي يواجهها كل من المصدر والمستورد وفي هذا الفصل سنشرح كل هذه العمليات بالتفصيل بداية بالاتفاقيات ثم الإجراءات المتبعة وصولا إلى التسهيلات والصعوبات التي تواجه المصدرين والمستوردين.

المبحث الأول : الإجراءات والاتفاقيات الدولية

إن الإجراءات والاتفاقيات الدولية لديها أهمية كبيرة في التبادل التجاري فهي تساعد في تسهيل الحركة التجارية، كما تعمل على النهوض بالاقتصاد وازدهاره وذلك بخلق مناطق التبادل التجاري الحر الجزئي والكامل . وتتنوع هذه الاتفاقيات من ثنائية ومتعددة الأطراف إلى اتفاقيات شراكة وأخرى تعاون، ولنتحدث عنها أكثر وضعنا المطالب التالية، الأول الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف والثاني اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي والمطلب الثالث اتفاقية التعاون التجاري .

المطلب الأول : الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف :

تسمح الاتفاقيات التجارية الثنائية ومتعددة الأطراف بإنشاء منطقة تبادل حر جزئي أو كامل بين بلد وتجمع اقتصادي جهوي من جهة أو بين بلدين من جهة أخرى، هذه الاتفاقيات تسمح بتشجيع العلاقات التجارية بين البلدان الموقعة لها. اتفاقيات الحماية المتبادلة للاستثمارات واتفاقيات عدم ازدواجية الضريبة، لها هدف تأمين علاقات العمل و تخفيض تكاليف المبادلات التجارية بين البلدان الموقعة، بما يعزز التدفقات التجارية والاستثمارات بين البلدان.

أولا : الاتفاقيات الموقعة:

- 1- اتفاقية التعاون التجاري مع الأردن : تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 19 ماي 1997 في الجزائر وتم التصديق عليها بمرسوم رئاسي رقم 252-98 في 08 أوت 1998، من أجل تنمية وتوسيع المبادلات التجارية بين البلدين، تنسيق علاقاتهم الاقتصادية، وإزالة كل العراقيل الإدارية التي تعيق حركة . مبادلاتهم التجارية . دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 31 جانفي 1999.¹
- 2- اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي: وهي التي دخلت حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 2005، وكانت من بين أهم الاتفاقيات التي جمعت بين الجزائر وتكتل اقتصادي مهم جدا، وله وزن فاعل في التجارة الدولية ويجعل من السوق الجزائرية أكثر انفتاحا وله دور كبير جدا في تسويق السلع الجزائرية، سواء داخل أو خارج المحروقات. وهذا على اعتبار الامتيازات والتسهيلات المشتركة بين الطرفين وخاصة من الناحية الجغرافية والتي جعلت من الجزائر شريك استراتيجي للاتحاد الأوروبي .
- 3- الانضمام إلى المنطقة العربية الكبرى للتبادل الحر : إن التوقيع على هذه الاتفاقية والتصديق عليها من طرف الجزائر يسمح بإعفاء كامل مع ثمانية عشرة (18) دولة عربية، ابتداء من 01 جانفي 2009 .

¹ - الجريدة الرسمية عدد 58 مؤرخة في 09 غشت 1998، الصفحة 8

ثانيا : الاتفاقيات قيد التفاوض: وهي ثلاثة اتفاقيات

- 1- **الاتفاقية مع الجمعية الأوروبية للتبادل الحر**: اتفاقية التبادل الحر مع الجمعية الأوروبية للتبادل الحر تهدف إلى إقامة منطقة للتبادل الحر، بعد مدة اثنتي عشر(12) سنة والتي ستخصص لتفكيك التعريفات الجمركية بين الطرفين. الجمعية الأوروبية للتبادل الحر تضم : أيسلندا، ليشنشتاين، النرويج وسويسرا.
 - 2- **الاتفاقية التجارية والاستثمار مع دول الوحدة الاقتصادية والنقدية الغرب إفريقية** : هذه الاتفاقية تتحدث عن الإعفاء الضريبي والجمركي للمنتجات الجزائرية مع هذه الجالية الجهوية. تضم الوحدة الاقتصادية والنقدية الغرب إفريقية الدول التالية: النيجر، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، السنغال، مالي، البنين، الطوغو وغينيا بيساو¹.
 - 3- **اتفاقية دول إتحاد المغرب العربي**: مشروع معاهدة يتضمن إنشاء تدريجي لمنطقة للتبادل الحر محل تفاوض بين دول إتحاد المغرب العربي، وهو يهدف إلى القضاء التدريجي على كل الحواجز التعريفية وغير التعريفية بين هذه الدول. هذا المشروع يلغي ويحل محل الاتفاقية التجارية والتعريفية المغاربية ل 10 مارس 1991 والاتفاقية المغاربية المتعلقة بتبادل المنتجات الزراعية ل 23 جويلية 1990 . لم تطبق هاتان الاتفاقيتان.
- ثالثا : الاتفاقيات الأخرى**: عدة اتفاقيات تجارية لا تمنح امتيازات، تربط الجزائر بستين (60 بلدا). وتنقسم إلى ثلاثة أقسام .

¹ الوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية ألكس على الموقع www.algex.dz

الجدول رقم (1-2) يوضح تقسيمات اتفاقيات البلدان الاخرى

البلدان التي توجد معها اتفاقيات الحماية المتبادلة للاستثمارات	البلدان التي توجد معها مجالس أعمال	الغرف التجارية المختلطة
جنوب إفريقيا، ألمانيا، الأرجنتين، النمسا، البحرين، بلجيكا، بلغاريا، كندا، الصين، كوريا الجنوبية، الدانمرك، مصر، الإمارات العربية المتحدة، إسبانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، إثيوبيا، فرنسا، اليونان، اندونيسيا، إيطاليا، الأردن، الكويت، لكسمبورغ، ماليزيا، مالي، موزنيق، النيجر، نيجيريا، عمان، قطر، رومانيا، السودان، السويد، سوريا، التشيك، تركيا، اليمن، أوكرانيا.	بلجيكا، الأردن، البرتغال ، الإمارات العربية المتحدة ، روسيا، العربية السعودية ، تركيا ، قطر ، بريطانيا العظمى ، لبنان ، رومانيا، موريتانيا ، إسبانيا، جنوب إفريقيا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، سلطنة عمان ، مصر ، البرازيل ، سوريا ، الهند .	ليبيا تونس المغرب

المصدر : من اعداد الطلبة استادا الى الوكالة الوطنية لرقية التجارة الخارجية ألكس على الموقع www.algex.dz

المطلب الثاني : اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي

هذه الاتفاقية هي التي تقيم شراكة بين الجزائر والإتحاد الأوروبي وتكون كالآتي :

أولا: مفهوم الاتفاقية

الاتفاقية الأورو-متوسطة التي تقيم شراكة بين الجزائر والإتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء (أيرلندا، السويد، ألمانيا، بلجيكا، فرنسا، المملكة المتحدة، النمسا، فنلندا، لوكسمبورغ، اليونان، البرتغال، الدانمرك، إيطاليا، إسبانيا، هولندا، بولونيا، المجر، سلوفانيا، سلوفاكيا، جمهورية التشيك، استونيا، لتونيا، لتوانيا، قبرص، مالتا، رومانيا، و بلغاريا)، تشكل إطارا ملائما لازدهار الشراكة بين الجزائر والإتحاد الأوروبي. هذه الاتفاقية تخلق مناخا ملائما للنهوض بعلاقاتهم الاقتصادية، التجارية وفي مجال الاستثمار، فهذا عنصر ضروري لدعم إعادة التنظيم الاقتصادي والتطور التكنولوجي. دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 2005 وستتوج بإقامة منطقة تبادل حر . وذلك آفاق سنة 2018 .

ثانيا: المبادئ لهذه الاتفاقية :

الأحكام الجمركية المتعلقة بتنقل السلع بين الجزائر والاتحاد الأوروبي تشكل الجزء الأساسي الذي يهتم المتعاملين الاقتصاديين (المستوردين والمصدرين). لذلك، فإن الاتفاقية تتضمن عدة أشكال من التنازلات التعريفية لتصدير المنتجات الجزائرية نحو الاتحاد الأوروبي، والواردات الجزائرية من المنتجات الصادرة من الاتحاد سواء الصناعية منها أو الزراعية، الزراعية المحولة أو منتجات الصيد. تعتبر كمنتجات ذات منشأ جزائري أو إنتاج أوروبي المنتجات المحصل عليها في الجزائر أو في الاتحاد، و المنتجات المحصل عليها من أحد الطرفين والتي تحتوي على مواد لم يحصل عليها بصورة كاملة، شرط أن تكون هذه المواد قد خضعت في الجزائر أو في الاتحاد لتصنيع أو تحويل كافيين، زيادة على التصنيع أو التحويل المعترين غير كافيين لإضفاء الطابع الأصلي للمنتج كما هو محدد في المادة 07 للبروتوكول 6 من الاتفاقية. في إطار إقامة منطقة للتبادل الحر بين الاتحاد الأوروبي والبلدان المغاربية (الجزائر، تونس والمغرب)، تم تحديد قواعد مشتركة فيما يخص الجمع في استعمال المواد التي منشؤها البلدان الشريكة. هذا الاستعمال يضفي على المنتجات الطابع الأصلي في البلد الذي صنعت فيه. من المؤكد أن هذا الصنف من الجمع لا يمكن تنفيذه إلا عندما تملك الدول المغاربية قواعد مماثلة في مجال التعريف بالأصل¹.

ثالثا: المنتجات التي تدخل ضمن هذه الاتفاقية

1- المنتجات الصناعية

أ- عند التصدير:

المنتجات الصناعية ذات المنشأ الجزائري، المصدرة نحو الاتحاد الأوروبي، معفاة من الحقوق والرسوم، منذ أول 01 سبتمبر 2005

ب- عند الاستيراد: المنتجات الصناعية ذات المنشأ الأوروبي معفاة من الحقوق والرسوم عند دخولها

الجزائر، و ذلك حسب كل قائمة منتجات، مرفقة لاتفاق الشراكة، وهي²:

القائمة 01: معفاة تماما من الحقوق الجمركية عند دخول اتفاقية الشراكة حيز التنفيذ، أي منذ 01 سبتمبر 2005

القائمة 02: تفكيك تعريفي على مدى خمس(05) سنوات، ابتداء من 01 سبتمبر 2007، للوصول إلى 0% من الحقوق الجمركية في 01 سبتمبر 2012

¹ نفس المرجع على الموقع www.algex.dz

² نفس المرجع

القائمة: 1 تفكيك تعريفي على مدى عشر (10) سنوات، إبتداء من 01 سبتمبر 2007 للوصول إلى 0% من الحقوق الجمركية في 01 سبتمبر 2017

2- المنتجات الزراعية و المنتجات الزراعية المحولة: معاملة تفضيلية ممنوحة من كلا الطرفين، لا سيما فيما يخص تطبيق أحكام الحصص النسبية، للاستفادة من المعاملة التفضيلية.

3- منتجات الصيد: يسمح باستيراد منتجات الصيد ذات المنشأ الجزائري في أوروبا، مع إعفاء من الحقوق الجمركية. ومعاملة تفضيلية تمنح من طرف الجزائر لمنتجات الصيد الأوروبية.

رابعا: الإجراءات على هذه المنتجات

تسيير الحصص المتعلقة بالمنتجات الزراعية والزراعية المحولة، يتم في إطار الإجراء الجمركي، على أساس مبدأ " أول من وصل أول من يخدم."

1- شهادة تنقل السلع EUR 1 :

للاستفادة من تفضيلات دخول سوق الإتحاد أو السوق الجزائرية، في إطار اتفاقية EUR. الشراكة، ترفق المنتجات وجوبا بشهادة تنقل السلع التي تقدم الدليل على المنشأ.

- تطلب هذه الشهادة عند جمركة السلع ذات المنشأ الأوروبي أو الجزائري، إذا أريد الاستفادة من النظام التفضيلي.

- يتم التصديق عليها من طرف سلطات الجمارك في بلد التصدير، بطلب مكتوب من المصدر أو ممثله المخول في الجزائر، يجب أن تتقرب الشركات المصدرة من الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة أو من مختلف الغرف الجهوية للتجارة والصناعة .

- مصالح الدرك الجزائرية مخولة لوحدها للتصديق عليها .

- يتم ملؤها بإحدى اللغات التي دونت بها الاتفاقية¹.

حالة تصدير المنتجات التي تدخل في صناعة الخمور:

خمور العنب حديثة الإنتاج التي منشؤها الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، والتي تحمل إشارة الخمور ذات التسمية الأصلية المراقبة، وهي: (عين بسام- البويرة، المدينة، تلال زكار، الظهرة، تلال معسكر، جبال تساله، تلال تلمسان)، تخضع لتقديم شهادة أصلية. هذه الوثائق (شهادات التسمية الأصلية المراقبة)، مصادقة من طرف المعهد

¹ المرجع السابق على الموقع www.algex.dz

التقني لزراعة أشجار الفاكهة والكروم. تقدم هذه الوثيقة للجمارك للمصادقة عليها، عند التصدير، مرفقة بشهادة التنقل. EUR.

المطلب الثالث : اتفاقية التعاون التجاري مع الأردن

تم التوقيع على اتفاقية تسهيل وتطوير المبادلات التجارية بين الدول العربية بتونس في 27 فيفري 1981 . هذه الاتفاقية التي تهدف إلى إنشاء منطقة عربية للتبادل الحر، تم المصادقة عليها من طرف الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 04-223 المؤرخ في 03 أوت 2000 ، ودخلت حيز التنفيذ في أول 01 جانفي 2009 السندات القانونية التي تركز عليها هي¹:

- المادة 02 من ميثاق جامعة الدول العربية
- المادة 07 و 08 من معاهدة الحماية المشتركة والتعاون الاقتصادي بين دول الجامعة العربية.
- القرار 712 للمجلس الاقتصادي لجامعة الدول العربية المؤرخ في 22 فيفري 1978
- نص حديث العهد (المرسوم التنفيذي رقم 10 - 89 المؤرخ في 10 مارس 2010) يحدد، طرق متابعة الواردات المعفاة من الحقوق الجمركية، في إطار اتفاقيات التبادل الحر.
- يرتكز هذا النص على المادة 6 من الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003 ، المتعلقة بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد وتصدير السلع. ويتعلق الأمر بإعفاء يشكل رخصة إحصائية من أجل متابعة الواردات، تمنح لكل شخص معنوي يمارس نشاط إنتاج و/أو تجارة، والذي يجب عليه مسبقا طلبه (وفقا للمرسوم المذكور أعلاه فيما يخص الوثائق التي يجب إرفاقها مع الطلب). التأشيرة الممنوحة، بعد دراسة الملف، من طرف المديرية الجهوية للتجارة صالحة لمدة 06 أشهر.

الدول العربية الأعضاء في المنطقة العربية الكبرى للتبادل الحر:

إلى جانب الجزائر، هناك 18 دولة عربية (الأردن، مصر، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، تونس، العربية السعودية، السودان، سوريا، العراق، عمان، فلسطين، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، المغرب، موريتانيا و اليمن) هي عضو في المنطقة العربية الكبرى للتبادل الحر. أحكام الاتفاقية وبرامجها التنفيذية تطبق على المنتجات الأصلية، المنقولة مباشرة بين الدول العربية، والتي يمكن تبادلها تحت نظام التعريف التفضيلية بين الجزائر والدول العربية، ماعدا

¹ المرجع السابق على الموقع www.algex.dz

قائمة واحدة تتكوّن من 384 منتج غير معني بالامتياز التفضيلي وذلك لأسباب دينية، صحية، أمنية و بيئية .
قوائم أخرى تمّ إعدادها تضم 1260
منتج لا يستفيد، عند الاستيراد للجزائر، من إعفاء الحقوق الجمركية.¹

¹ نفس المرجع السابق

المبحث الثاني : إجراءات الاستيراد والتصدير في الجزائر

إن حركة الاستيراد والتصدير في الجزائر لها إجراءات مخصصة تدرج تحتها وذلك لتنظيم التبادل التجاري من تصريجات وشهادات قانونية تعمل على تحقيق الربح الأفضل والتقليل من فرص الخسارة ومن هذه الإجراءات اعتمدت مطالبنا على شهادة توطين الاستيراد، ثم شهادة توطين التصدير، ويليه إعادة منتج البيع للتصدير، وأخيرا تأمين القرض الموجه للتصدير .

المطلب الأول : شهادة توطين الاستيراد

أولا : تعريف شهادة توطين الاستيراد

تخضع كل عملية استيراد للسلع والخدمات لتوطين إجباري لدى بنك وسيط معتمد مستقر بالجزائر، ماعدا الاستثناءات التالية : عمليات العبور، الواردات التي تقدر قيمتها بأقل من القيمة المقابلة ل 100.000 دج بقيمة تسليم ميناء الشحن، استيراد العينات، الهبات والبضائع المحصل عليها في حالة تفعيل الضمان. تسمح هذه العملية بتحديد المبادلة التجارية من خلال ترقيمها، وهي تتطلب شهادة توطين، ضرورة لإجراء عملية جمركة السلع، من أجل تنفيذ عمليات الدفع بالدينار والتحويلات بالعملة الصعبة.¹

ثانيا : كيفية الحصول على شهادة توطين الاستيراد

تسلم شهادة التوطين من طرف البنك الوسيط المعتمد، و ذلك في المكان الذي يختار فيه المستورد توطين عمليته. صاحب نسخة السجل التجاري أو مسير الشركة المستوردة، لوحدهم المؤهلين لإتمام الإجراءات البنكية. يشترط أيضا حضورهم لإتمام إجراءات المراقبة عند الحدود، في حين الممثلين المحليين لشركات المساهمة ومسيري الشركات ذات المسؤولية المحدودة والمؤسسات ذات الشخص الوحيد ذات المسؤولية المحدودة، يسمح لهم تفويض عامل بالشركة، من أجل إتمام هذه الإجراءات، شرط أن يكون هذا الأخير مصرح به لدى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي ومسجل لدى مديرية التجارة للولاية المختصة.

ثالثا : شروط الحصول شهادة توطين الاستيراد:

- يمكن للأشخاص الطبيعيين والمعنويين المالكين لسجل تجاري بصفة مستورد، أن يستفيدوا من شهادة التوطين.
- الوثائق المطلوبة : نسخة من العقد، الفواتير، وصل لطلب فعلي، الإثبات النهائي للشراء.

¹ وزارة التجارة ، للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، على الموقع <https://www.commerce.gov.dz>

- لا يمكن القيام بإجراءات التوطين البنكي وتلك الخاصة بالجمركة المتعلقة بعمليات التجارة الخارجية إلا على أساس البطاقة المغناطيسية لرقم التسجيل الضريبي¹.
- القرض الوثائقي كوسيلة وحيدة لدفع ثمن الواردات، ما عدا ما تعلق باستيراد المواد الداخلة في الصنع وقطع الغيار، من طرف الشركات المنتجة، شريطة أن:
 - * تستجيب هذه الواردات حصرياً لمتطلبات الإنتاج.
 - * لا تتجاوز قيمة الطلبات المجمعة السنوية المحققة في هذا الإطار، مبلغ مليوني دينار جزائري 2000000 دج بالنسبة لنفس الشركة.
- الواردات من الخدمات غير ملزمة بالقرض الوثائقي.
- كل تسديد، عبر خصم من حساب بالعملة الصعبة، للواردات التي تساوي قيمتها أو تتجاوز القيمة المقابلة ل 100000 دج، يجب تنفيذه من طرف بنك وسيط معتمد متوطن.
- إن نص عليه العقد التجاري، يمكن للبنك الوسيط المعتمد أن يلجأ إلى دفع عربون في حدود % 15 من المبلغ الإجمالي للعقد.
- يطبق هذا الإجراء لأجل استيراد المنتجات والخدمات، شرط تقديم كفالة ضمان مسبقة بقيمة مساوية، يمنحها بنك من الدرجة الأولى.
- كل تسوية لاستيراد السلع من خلال "منحة الوثائق" أو "قرض مستندي"، تبعا للقواعد والعادات المشتركة للغرفة التجارية الدولية، يوجب أن ترفق بالوثائق التالية:
 - * شهادة صحية لكل منتج زراعي غذائي.
 - * شهادة مراقبة نوعية المنتج.
 - * شهادة منشأ الاستيراد.
- تعد هذه الوثائق من طرف هيئات مؤهلة للبلد المصدر، و التي تختلف بالضرورة عن الممون.
- الشهادة الصحية غير مطلوب بالضرورة، في حالة تسوية دفع عن طريق منحة الوثائق "أو" قرض مستندي " بالنسبة للمنتجات التي حوّلت وعولجت حرارياً أو بالحفظ، مستبعدة كل خطر انتشار مواد ضارة.
- تتضمن شهادة التوطين العناصر التالية : قوانين البنوك والوكالة البنكية الموطنة، تعيين مفتشيه الجمارك الخاصة بمكان الجمركة، تعيين المستورد(الغرض الاجتماعي، العنوان، رقم السجل التجاري، الرقم الاستدلالي الإحصائي)،

¹ نفس المرجع السابق وزارة التجارة، للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

تعيين الممون (الغرض الاجتماعي، العنوان)، طبيعة السلعة المستوردة (الصفة التجارية، التعريف الجمركية، بلد المنشأ، رقم وتاريخ الفاتورة النهائية)، قيمة الواردات (بالعملة الصعبة الأصلية وقيمتها المقابلة بالدينار، كمية و سعر الوحدة احتمالاً)، طريقة الدفع : الدفع العيني، عن طريق حساب بالعملة الصعبة، منحة الوثائق أو قرض مستندي.¹

رابعاً: إجراءات شهادة توطين الاستيراد :

تعدّ الشهادة من طرف البنك الموطن في أربع (04) نسخ:

الصفحة رقم 01 : موجهة للزبون

الصفحة رقم 02: ترسل من طرف البنك لمفتشيه جمارك مكان الجمركة

الصفحة رقم 03: ترسل من طرف البنك إلى مديرية التجارة الخارجية لوزارة التجارة.

الصفحة رقم 04: يحتفظ بها البنك .

المطلب الثاني: شهادة توطين التصدير

أولاً: تعريف شهادة توطين التصدير :

وهي شهادة تخضع لعمليات تصدير المنتجات بالبيع النهائي أو بيع التسليم وكذا الصادرات من الخدمات، إلى توطين إجباري لدى بنك وسيط معتمد و مستقرّ بالجزائر. وتسمح هذه العملية بالتعرف على الصّفقة التجارية من خلال تسجيلها .وهي تخضع لشهادة توطين تطلب من طرف الجمارك عند إعداد التصريح بالجمركة للتصدير.²

ثانياً : كيفية الحصول على شهادة توطين التصدير :

تمنح هذه الشهادة من طرف البنك الوسيط المعتمد الذي يختاره المصدرّ أين يكون لديه حساباً بنكياً.

ثالثاً : شروط الحصول شهادة توطين التصدير: يستفيد من هذه الشهادة:

- كل الأشخاص المعنويين والطبيعيين الممارسين لنشاط اقتصادي، و المالكين لسجل تجاري والمؤهلين للقيام بعمليات التجارة الخارجية.
- مضمون العقد التجاري: يجب أن تتواجد ضمن كل عقد تجاري خاص بالتنازل عن سلع أو خدمات للخارج، البيانات التالية:

¹ وزارة التجارة ، للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المرجع السابق

² الوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية ، ألكس ، على الموقع <http://www.algex.dz/images>

أسماء وعناوين المشترين في العقد، بلد المنشأ، مصدر واتجاه السلع أو الخدمات، طبيعة السلع والخدمات، الكمية، النوعية والمواصفات التقنية للبضائع. سعر التنازل عن البضائع والخدمات بعملة الفوترة وتسديد العقد، آجال التسليم بالنسبة للبضائع و الإنجاز بالنسبة للخدمات. بنود عقد التكفل بالمخاطر والتكاليف الأخرى الثانوية(تسليم ميناء الشحن "FOB" ، والنقل البحري CAF)، شروط وجوب الدفع :

- يجب على المصدر أن يحدد، على التصريح الجمركي، مصادر التوطين البنكي، في أجل لا يتجاوز الخمسة (05) أيام معمولة و التي تتلو الإرسال، باستثناء: حالة صادرات غير موطن، صادرات المنتجات الطازجة، سريعة التلف و/أو الخطيرة.

- في حالة الصادرات من المنتجات الطازجة، سريعة التلف و/أو الخطيرة، يمكن للمصدر أن يوطن صادراته خلال الخمسة (05) أيام المعمولة التي تلي تاريخ الإرسال و التصريح الجمركي.

رابعا: إجراءات شهادة توطين التصدير:

يقام التوطين من خلال النسخة الأصلية ونسختين من العقد التجاري أو أي وثيقة أخرى تأخذ محلها (الفواتير، الطلبات،...) بعد الفحص، تعاد نسخة من الوثيقة إلى المصدر، عليها رقم ملف التوطين وختم البنك الموطن. بعد الجمركة، توجه نسخة "البنك" من التصريح الجمركي، من طرف مصالح الدرك، للبنك الوسيط المعتمد الموطن للتصدير. تتم تصفية ملف التصدير عند استرجاع مداخل التصدير¹.

الطلب الثالث : إعادة منتج البيع للتصدير

هذا المنتج هو الذي ينتج في الجزائر ويعاد بيعه بعد تسديد الثمن المطلوب

أولا : تعريف إعادة منتج البيع للتصدير:

وهي عبارة أن تخضع كل عملية تصدير لتسديد ثمن منتج البيع وإعادته للجزائر .

ثانيا : الشروط إعادة منتج البيع للتصدير:

أي تجاوز للالتزامات و الآجال المحددة لإعادة المنتج يمكن أن تنجر عنه منع ممارسة التجارة الخارجية. بمصطلح التنازل عن منتج البيع، فإن تسجيل مداخل التصدير محدد في تعليمة بنك الجزائر 11/05 المؤرخة في 19 أكتوبر 2011 المعدلة لإجراءات التعليمة رقم 94/22 المؤرخة 12 أفريل 1994 توزيع ناتج التصدير محدد كما يلي:

- 50% بالدينار الجزائري، يوضع على " حساب الدينار للمصدر "

¹ المرجع السابق على الرابط <http://www.algex.dz/images>

- 50 بالعملة الصعبة، منها :

* 40% من العملة الصعبة توضع على " حساب العملة الصعبة للمصدر"، التي يمكن استعمالها بحرية حسب الطلب وتحت مسؤوليتها في إطار ترقية صادراتها.

* 60% توضع على حساب العملة الصعبة للشخص المعنوي.

تحدد آجال إعادة منتج البيع على الأكثر ب 180 يوما بعد تاريخ إرسال البضاعة. يمكن طلب ترخيص مسبق من بنك الجزائر، في حالة ما إذا تجاوزت عملية إعادة المنتج مهلة 180 يوما.

لا يمكن أن تستفيد مداخيل الصادرات غير الموطنة والتي استعيدت بعد الآجال من حق التنازل بالعملة الصعبة. في حالة بيع بالتسليم، فإن دفع ثمن الصادرات مشروط تدريجيا بالمبيعات المحققة من طرف المودع إليه أو وكيل الشحن. كشف حساب شهري لحسابات المبيعات مصحوب بنسخ الفواتير المسحوبة من المشتري الأجنبي مطالب به. عمليات إعادة المنتج يجب أن تكون ضمن الآجال القانونية المحسوبة (180 يوما) ، إبتداء من تاريخ كل بيع.

ثالثا : إجراءات إعادة منتج البيع للتصدير :

وجوب إعادة المداخيل من المواد المصدرة يعود فقط على عاتق المصدر. وتعتبر أنها منجزة عند:

- فور التنازل لفائدة بنك الجزائر من المنتجات المصدرة .
- عندما يكون المنتج محل تسوية بالعملة الصعبة عن طريق البريد .
- يعتمد وجوب إعادة المنتج على قيمة السلع ومبلغ التكاليف الثانوية:
- عندما تدخل هذه الأخيرة في سعر بيع السلع(النقل البحري *CAF* أو فرنسية الوجهة ...)
- أو عندما يقدمها المصدر كتسبيق لحساب المشتري الأجنبي¹.

¹ المرجع السابق على الرابط <http://www.algex.dz/images/>

المطلب الرابع: تأمين القرض الموجه للتصدير

يعتبر هذا التأمين من أهم الإجراءات التي تعتمد عليها الجزائر في تأمين المصدرين ضد المخاطر، ففي هذا المطلب نتطرق إلى مفهوم هذا التأمين وكيفية الحصول عليه.

أولا : تعريف تأمين القرض الموجه للتصدير:

تم الإعلان عن تأمين القرض الموجه للتصدير بأمر رقم 96 - 06 بتاريخ 10 جانفي 1996 عيّنت الشركة الجزائرية للتأمين وضمّان الصادرات (كجاكس)، لتسيير نظام تأمين القرض عند التصدير في الجزائر، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96 - 235 المؤرخ في 02 جويلية 1996 ، وهي مكلفة بضمان:

- المخاطر التجارية، لحسابها الخاص وتحت رقابة الدولة،
 - المخاطر السياسية، لعدم التحويل و المخاطر الناجمة عن الكوارث الطبيعية، لحساب الدولة وتحت رقابتها.
- أنواع المخاطر المؤمنة:

خطر انقطاع السوق، خطر التصنيع، خطر القرض أو عدم الدفع من طرف المشتريين الخواص أو العامين، خطر عدم إعادة الوسائل والمواد المعروضة¹. تأمين القرض الموجه للتصدير يخص بصفة رئيسية لتعويض المؤمن من الخسارة التي يتعرض لها بسبب بعدم تغطية ديون دفع سعر المنتجات والخدمات المصدرة، تعويض المؤمن عن نتائج الانقطاع أو التوقف النهائي لسوق التصدير، تغطية جزئية للنفقات الناجمة عن الاستكشاف في الخارج . لكجاكس، بصفة تكميلية، نشاطات أخرى كبيع المعلومة التجارية التي تخص المشتريين والمؤمنين ، تغطية الديون في الخارج .

ثالثا : كيفية الحصول على تأمين القرض الموجه للتصدير:

لأي شخص طبيعي أو معنوي مسجل قانونيا في الجزائر ويقوم على الدوام بعمليات تصدير المنتجات والخدمات، إمكانية أن الحصول على تأمين القرض الموجه للتصدير.²

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 31 ، ص 15

² نفس المرجع

المبحث الثالث : الصعوبات والتسهيلات التي تواجه الجزائريين في التصدير والاستيراد خارج المحروقات في الجزائر

الجزائر كدولة داخلية بقوة على الاقتصاد العالمي، وبعتمادها الشبه كلي على المحروقات في تبادلاتها التجارية، وبعد تدهور أسعار المحروقات في الآونة الأخيرة، هذا ما جعلها تكثف جهودها محاولة التصدير والاستيراد خارج مجال المحروقات وذلك عن طريق قيامها بتسهيلات في عمليتي الاستيراد والتصدير لمواجهة الصعوبات والتحديات التي تواجه الجزائريين في هذه العمليات. وبالرغم من هذه التسهيلات التي وضعتها الدولة إلا أن هناك عدة صعوبات مازالت تواجه المصدرين والمستوردين، ويوضحها هذا المبحث في مطلبين اثنين الأول التسهيلات المتعلقة بعمليات الاستيراد التصدير، والثاني الصعوبات التي تواجه المصدرين والمستوردين .

المطلب الأول :التسهيلات المتعلقة بعمليات الاستيراد و التصدير خارج المحروقات

بالنظر إلى الحالة الاقتصادية للجزائر وبالأخص بالنسبة لتوازنات المالية للجزائر في المستقبل، فإن الصادرات النفطية (البترول والغاز) تعتبر زائلة بمرور الزمن، وبالرغم من أن هذه الصادرات النفطية كانت ولا تزال مسيطرة على هيكل الصادرات الجزائرية .

ولمواجهة هذه التحديات الكبيرة اتخذت الجزائر منذ سنوات طويلة مجموعة من الاجراءات لترقية الصادرات خارج المحروقات، غير أنها لم تأتي بالنتائج المرجوة، ولهذا فقد كثفت الجزائر من جهودها في هذا المجال خاصة في العشرية الأخيرة حيث مست هذه الاجراءات كل الجوانب التي تتعلق بعمليات التصدير والتي نبرزها فيما يلي :

أولا : الإجراءات المؤسسية

إن عملة التحرير التجارة الخارجية التي شرعت فيها الجزائر في بداية التسعينات هدفها تطوير المبادلات التجارية بالأخص الصادرات خارج المحروقات ، وهو ما تطلب إنشاء مجموعة من الهيئات بهدف الوقوف على هذه الإستراتيجية الوطنية ، ومن بين هذه الهيئات هناك ¹ :

¹ Documents de l'agence nationale de promotion de commerce extérieur sur le site officiel de l'agence : www.algex.dz

- 1- الشركة الجزائرية للتأمين و ضمان الصادرات **CAGEX** : من بين المهام الموكلة إليها ضمان تامين الصادرات الجزائرية من الأخطار السياسية وكذا الأخطار التجارية .
- 2- المجلس الوطني الاستشاري لترقية الصادرات **CNCPE** : من بين مهامه المساهمة في تحديد الأهداف الأساسية للإستراتيجية المتعلقة بتطوير الصادرات، وكذا المشاركة في تطوير البرامج والإجراءات المتخذة في إطار ترقية الصادرات خارج المحروقات .
- 3- الوكالة الوطنية لترقية الصادرات خارج المحروقات **ALGEX** : وقد كلفت هذه الوكالة بالمساهمة في تطوير المنتجات المحلية وتنويع الصادرات الجزائرية من خلال المشاركة في وضع إستراتيجية وطنية لترقية الصادرات خارج المحروقات .

ثانيا : الإجراءات التنظيمية : تتعلق الإجراءات لتنظيمية أساسا بتسهيل عمليات التصدير من خلال تبسيط هذه العملية وتحفيزها من خلال الإعفاءات الضريبية والجمع المالي :

- 1- التحرير الكلي لعمليات التصدير : إن عملية التصدير في الجزائر لا تخضع لأي موافقة أو ترخيص مسبق، هذا التحرير يتجسد في التسجيل البسيط للمصدرين في السجل الإداري، وكذا إجبارية التوطين البنكي وإرجاع عائدات التصدير بالعملة الصعبة استنادا إلى نظام بنك الجزائر رقم 13-91 .
- 2- الإعفاءات الضريبية : إن من أهم الامتيازات التي يستفيد منها المصدرون تتعلق ب :
 - أ- الرسم على النشاط المهني **TAP**[•] : إذا لا يتم إدخال ضمن رقم الأعمال الخاضعة للرسم على النشاط المهني كل عمليات البيع ونقل السلع الموجهة أساسا لعملية التصدير.
 - ب- الرسم على القيمة المضافة **TVA**[•] : حسب المادة 14 من **TCA** فإن العمليات التالية من الرسم على القيمة المضافة وتتعلق بالعمليات المتعلقة بتصنيع وبيع السلع الموجهة أساسا إلى التصدير، وكذا العمليات المتعلقة بالتصنيع وبيع السلع الوطنية الموجهة لمخلات تحت رقابة الجمارك .
 - ت- الضريبة على أرباح الشركات **IBS**[•] : تستفيد من الإعفاءات الضريبية كل الشركات التي تقوم ببيع السلع والخدمات الموجهة لعملية التصدير، باستثناء عمليات النقل البري، الجوي، البحري عمليات إعادة التأمين والبنوك¹ .

^{TAP}• Taxe sur l'activité professionnelle الرسم على النشاط المهني

^{TVA}• Taxe sur la Valeur Ajoutée الرسم على القيمة المضافة

^{IBS}• Impôt sur les bénéfices des sociétés الضريبة على ارباح الشركات

¹ le recueil relatif aux avantages et facilitations accordées aux exportations hors hydrocarbures: document de la direction de promotion des exportation – ministère du commerce, avril 2007, p05

3- **الدعم المالي**: تم تأسيس الصندوق الخاص لترقية الصادرات بموجب قانون المالية لسنة 1996، حيث تخصص موارده لتقديم الدعم المالي للمصدرين في نشاطات ترقية وتسويق منتجاتها في الأسواق الخارجية، كما تمنح إعانات الدولة عن طريق الصندوق الخاص لترقية الصادرات لفائدة أي شركة مقيمة تقوم بإنتاج ثروات أو تقدم خدمات ولكل تاجر مسجل بصفة منتظمة في السجل التجاري وينشط في مجال التصدير، حيث يتم تحديد مبلغ إعانة الدولة المتاحة بإشراف وزارة التجارة وحسب نسب تحديد مسبقا وفقا للموارد المتوفرة .
1

ثالثا: التسهيلات المتعلقة بعمليات التصدير: قصد التحفيز على القيام بعمليات التصدير، تم اتخاذ إجراءات أخرى قصد تسهيل هذه العملية وتبسيطها، وذلك في كل من الموانئ والمطارات والحدود البرية وكذلك من خلال تبسيط سير عمليات التصدير هذه الإجراءات تتمثل في:

1- **التسهيلات الجمركية**: لتشجيع عمليات التصدير وتسهيل الإجراءات المتعلقة بها، تم إعفاءها من الضرائب الجمركية، والاستجابة للانشغالات المصدرين فان إدارة الجمارك اتخذت مجموعة من الإجراءات الجمركية قصد تسهيل مهمة المصدرين مثل الإعفاء من دفع الكفالة في أطار القبول المؤقت للتغليفات المستعملة للسلع الموجهة للتصدير .

2- **التسهيلات على مستوى الموانئ**: تم اتخاذ مجموعة من الإجراءات التسهيلية من طرف المؤسسة الوطنية للجزائر *EPAL* منذ سنة 2003 تتمثل في إقامة مخازن لاستلام السلع الموجهة للتصدير، إنشاء منطقة خاصة على رصيف الموانئ لتحضير السلع الموجهة لعملية التصدير، الإعفاء لمدة 10 أيام من تكاليف تخزين السلع الموجهة للتصدير².

المطلب الثاني: الصعوبات التي تواجه المصدرين والمستوردين

إن الحكومات حرة في جباية مجموعة من الرسوم والأعباء المتبقية المتصلة بالتدابير وإجراءات الاستيراد والتصدير . وتوجد اختلافات كبيرة بين نوع وحجم الرسوم المفروضة في أنحاء العالم . وفي حين لا يفرض الاتحاد الأوروبي رسوما ولا أعباء على معظم الخدمات الجمركية، هناك بلدان أخرى تفعل ذلك . فضلا عن ذلك، فإن معظم الرسوم لا تنشر ولذلك يواجه التجار عدم يقين إزاء مبلغ وأساس الحساب، إذ تقيّم السلطة الحكومية الرسم والإطار الزمني للسداد . وقد تفرض بعض البلدان رسوما وأعباء لأغراض ضريبية و/ أو لحماية المنتجات المحلية وليس لمجرد استرداد التكاليف.

¹ - معطيات وزارة التجارة على الموقع الرسمي للوزارة www.mincommerce.gov.dz

² - Documents de l'agence nationale de promotion de commerce extérieur (ALGEX) sur le site officiel de l'agence: www.algex.dz

ولأنواع معينة من الرسوم والأعباء طبيعة واضحة ومبررة ، وهي استعادة التكاليف المتصلة بإنتاج وتنفيذ خدمة معينة .

أولا : بعض الصعوبات التي يصادفها المصدرين والمستوردين

وتفرض المادة الثامنة من اتفاقية الجات لعام 1994 (الرسوم والإجراءات المتصلة بالاستيراد والتصدير) تعهداً مُلزماً على أعضاء منظمة التجارة العالمية بأن يكون مبلغ الرسوم والأعباء مقاربا لتكلفة الخدمات المقدمة وألا يخدم دوافع حمائية أو ضريبية مستترة . ويجب ألا تحمل الخروق البسيطة للوائح أو الإجراءات الجمركية عقوبة كبيرة، وخاصة إذا أمكن تصحيحها ، بسهولة ولم يكن هدفها هو الغش ، وهناك اتفاقات أخرى لمنظمة التجارة العالمية تعنى بالتفتيش قبل الشحن ، و التدابير الصحية والصحة النباتية، و الحواجز التقنية أمام التجارة، وقواعد المنشأ وتراخيص الاستيراد وتفرض أيضا ضوابط على رسوم وإجراءات معينة، على نحو ما تفعل المادة الخامسة من اتفاق الجات (حرية المرور العابر.) وهي كالآتي

رسوم التراخيص :

مدفوعات يسدها مستورد أو مصدر للحصول على ترخيص باستيراد أو تصدير بضائع محددة عند تحصيل هذه الرسوم لأسباب ضريبية (ضريبة مستترة) فإنها تشكل انتهاكا للمادة الثامنة وينبغي ملاحظة أن متطلبات الترخيص تمثل عقبة رئيسية أمام التجارة الدولية بسبب التأخير لعدة أيام أو حتى أسابيع، في استيفاء الإجراءات الرسمية الإدارية اللازمة لإصدار الترخيص . وحين يؤخذ في الاعتبار أن المبرر الاقتصادي أو التجاري لوجود الترخيص قليل أو منعدم، يصبح هذا القيد مجرد ممارسة مكلفة وتستهلك وقت التجار . ويُقال أحيانا إن التراخيص تستخدم بغية مراقبة كمية البضائع المستوردة أو المصدرة . وهكذا يمكن الاستنتاج بأن معظم التراخيص لا تفرض إلا بسبب تحصيل رسوم (ضرائب إضافية) أو لإغراض حمائية

الرسوم والدمغات القنصلية

هي مبالغ تسدد إلى سفارات أو قنصليات البلدان المستوردة في البلدان الأجنبية لمنح " الإذن " أو ختم فاتورة البضائع المستوردة، وهذا المطلب من ذكريات الماضي حين كان من المهم التصديق على صحة الفاتورة في الخارج، وفي البيئة التجارية اليوم تصبح هذه القواعد التنظيمية بالية، بل وتتعارض مع توصية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا رقم 18 (التنقيح الثالث المعتمد من مركز الأمم المتحدة لتيسير الإجراءات والممارسات في مجال الإدارة والتجارة والنقل، مارس 2001، الإجراء 03-12 ينبغي عدم طلب تصديق قانوني على الوثائق (مثل الفواتير القنصلية .)

رسوم التفتيش

سداد رسوم لقاء التفتيش الجمركي على البضاعة، إذا كان التخليص عليها مطلوباً في مكان غير مأذون به أو يتم خارج ساعات العمل الرسمية، وهذه الرسوم أو مدفوعات الأجر الإضافي، يبدو مسموحاً بها في سياق المادة الثامنة من اتفاق الجات، لأن المبلغ يمثل رسماً لقاء خدمة ملموسة تتاح مجاناً فقط في أوقات العمل الرسمية. غير أن الرسوم على إجراءات التفتيش العام، أي داخل ساعات العمل الرسمية أو في أماكن محددة، تبدو غير مبررة.

رسوم الحواسيب

رسم يطبق عادة لاسترداد التكاليف المتصلة بالتحديث الجمركي، بما في ذلك حوسبة الإجراءات، وهذا النوع من الرسوم له ما يبرره شريطة أن يشكل فقط آلية لاسترداد التكاليف تعويضاً عن إدخال إجراءات الأتمتة. ويسدد التجار مبلغاً ثابتاً لكل معاملة (رسم المعاملة) ويتم تجميع الحواسيب لإيراد في حساب خاص يستخدم فقط في صيانة وتحسين معدات رسوم النقل.

ثانياً: آثار هذه الإجراءات

استعراض هياكل الرسوم لتقليل عددها وتنوعها إلى أدنى حد يمكن للبلدان التي تنظر في مراجعة هيكل رسومها أن تسترشد بالمعايير التالية لتقرر إن كانت الرسوم/ الأعباء المفروضة بالفعل أو المخطط لفرضها أمثالاً للمادة الثامنة من اتفاق الجات :

- 1- يجب أن يمثل الرسم آلية لاسترداد تكلفة وليس فرض ضريبة إضافية
- 2- لا يمكن أن يتضمن الرسم أي عنصر حماية لمنتج محلي أو خدمات محلية
- 3- يجب حساب رقم الرسم عند أقل مبلغ ممكن بما يعكس التكلفة الفعلية التقريبية للخدمة المقدمة
- 4- ينبغي تحصيل الرسم كمبلغ ثابت بغض النظر عن قيمة البضائع أو عدد البنود التعريفية المعلنة
- 5- ينبغي أن يقنن مرسوم وزاري الرسم وأن يحدد بوضوح الهدف و المبلغ المقرر دفعه
- 6- ينبغي تعريف هدف الرسم تعريفاً جيداً، مع ضرورة تجميع الرسوم والأعباء في حساب خاص للميزانية يخصص لهذا الغرض، أي العمل الإضافي وتحسين نظم الحواسيب، إلخ.

7- وينبغي أن تكون عملية تقرير غرض وطرائق تنفيذ الرسوم والأعباء شفافة وأن تتم بشكل مثالي في محفل يضم ممثلين عن كل من السلطات المعنية والقطاعات التجارية المختصة . ولصالح الحكومة المعنية وصالح المجتمع التجاري، فإن لجنة لتيسير التجارة ستكون مناسبة تماما لاستضافة هذا العمل.

خلاصة الفصل :

من خلال ما سبق نستخلص عدة مفاهيم ونقاط تنهض بالتجارة الخارجية من خلال عمليتين التصدير والاستيراد وحتى تقوم هذه العمليتين على أكمل وجه تحتاج لإجراءات و اتفاقيات دولية من الدرجة الأولى نذكرها باختصار لما ورد ذكرها سالفا وهي أولا إلى الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف التي تعمل على إنشاء منطقة التبادل الحر جزئي أو كامل وهي تسمح بتشجيع العلاقات التجارية بين البلدان، أما ثانيا إلى اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي والتي تخلق مناخا ملائما لنهوض بالتجارة الاستثمار بين الجزائر والاتحاد الأوروبي، أما ثالثا إلى اتفاقيات التعاون التجاري مع الأردن والتي تقوم على تسهيل وتطوير المبادلات التجارية بين الدول العربية .

كما تطرقنا خلال هذا الفصل إلى إجراءات الاستيراد و التصدير في الجزائر وهي تلك الإجراءات التي تعمل على تنظيم حركة التجارة بالجزائر (الشهادات)، شهادة توطين الاستيراد وهي التي تخضع لها السلع والخدمات لدى بنك الوسيط معتمد بالجزائر، شهادة توطين التصدير وهي التي تخضع لعمليات تصدير المنتجات بالبيع النهائي أو بيع السلع وكذا الصادرات من الخدمات لدى بنك وسيط معتمد بالجزائر، وإلى إعادة منتج البيع للتصدير وهي أن تخضع كل عملية تصدير لتسديد ثمن منتج البيع و إعادته للجزائر، وإلى تأمين القرض الموجه للتصدير من خلال تأمين القرض عند التصدير في الجزائر وهي مكلفة بضممان المخاطر التجارية والسياسية على حد سواء كما ذكرناها سالفا . كما لا ننسى الصعوبات والتسهيلات التي تواجه المتعاملين الجزائريين في التصدير

الفصل الثالث : دور وأهمية الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير في الجزائر

المبحث الأول : الشحن الدولي كأحد أهم عناصر سلسلة الإمداد الدولي اللوجستي للمصدر والمستورد

المطلب الأول : مفهوم وأهمية الإمداد

المطلب الثاني : الدور الإستراتيجي لأنشطة الإمداد وأهدافه

المطلب الثالث : وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الإمداد

المبحث الثاني : دور المؤسسات الوطنية للملاحة والشحن في دعم الصادرات

المطلب الأول : دور المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية

المطلب الثاني : دور المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية

المبحث الثالث : إجراءات الجمارك المنظمة لشحن الدولي في الجزائر

المطلب الأول : طرق مراقبة مطابقة المنتجات المستوردة

مطلب الثاني : الترخيص المسبق لاستيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام و التي تشكل خطرا من نوع خاص

المطلب الثالث : شهادات المنشأ لتصدير المنتجات و الشهادة الصحية للمنتجات ذات المصدر الحيواني الجزائرية

مقدمة الفصل

يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أو الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل بها (أسواق السلعة وأسواق الخدمة التي تنتجها الدولة) وباستثناء تكلفة المواد الخام فإن النقل يمتص نسبة تصل إلى قرابة 50 % من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد على تكلفة أي نشاط آخر

وتطرقنا في هذا الفصل إلى الشحن الدولي كأحد أهم عناصر سلسلة الإمداد الدولي اللوجستي للمصدر والمستورد ، كمبحث أول . وتطرقنا فيه إلى مفهوم وأهمية الإمداد ، إضافة إلى الدور الإستراتيجي لأنشطة الإمداد وأهدافه و وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الإمداد، والمبحث الثاني ذكرنا فيه دور المؤسسات الوطنية للملاحة والشحن في دعم الصادرات وضمن هذا المبحث ذكرنا ، دور المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية ، وأيضا دور المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية. أما ثالثا وضعنا إجراءات الجمارك المنظمة لشحن الدولي في الجزائر ، كختم للمذكرة وعرفنا فيه بالإجراءات التي تطبقها الجمارك من طرق مراقبة ، والتراخيص المسموح بها وأيضا شهادات المنشأ لتصدير المنتجات .

المبحث الأول : الشحن الدولي كأحد أهم عناصر سلسلة الإمداد الدولي

اللوجستي للمصدر والمستورد

يعتبر الإمداد من المظاهر الحديثة للإدارة في مواجهة تحديات العصر ، وهو في الأساس مصطلح عسكري ظهر أبان الحرب العالمية الثانية أين كانت الجيوش تستخدم لتموين ودعم المجهود الحربي ، عن طريق نقل الجنود العتاد . وقد طور علماء الاقتصاد وإدارة الأعمال هذا المصطلح واستخدامه في المجالات الاقتصادية ، باعتباره فنا من فنون الإدارة ذات الأثر الاقتصادي الكبير ، فأصبحت اللوجستيات تعرف من منظور اقتصادي و إداري على أنها النشاط الذي يهدف إلى توفير الأشياء المناسبة ، وفي المكان المناسب والوقت والتكلفة المناسبين أيضا .

المطلب الأول : مفهوم وأهمية الإمداد

أولا : مفهوم الإمداد

لقد عرف "ستون" *stone* الإمداد علم وفن يحدد الحاجيات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل¹ .

كما عرف البعض الإمداد بأنه علم وفن وإدارة وتنظيم أنشطة النقل والتخزين والتسويق بالاستعانة بالأساليب العلمية الحديثة والالكترونية بحيث تؤدي هذه العمليات إلى تدفق المنتج أياً كان نوعه من مرحلة مادة خام إلى وصولها إلى المستهلك النهائي في الوقت المناسب والمكان المناسب لذوق المستهلك وبأقل تكلفة ممكنة أي باختصار هو نظام المسئول عن تحديد المواقع المثلى لمراكز التصنيع ، التخزين و التوزيع الأمثل لهذه السلع على النحو الذي يحقق اقل تكلفة و أعلى تغطية و أكبر فعالية وخدمة² .

كما يمكن استنتاج أن الإمداد يشير إلى الإدارة الإستراتيجية لعملية تخزين كل المواد و الأجزاء والمنتجات التامة الصنع و نقل هذه العناصر من الموردين و داخل مرافق الوحدة الاقتصادية و نحو العملاء و الهدف من ممارسة هذا النشاط هو توفير المخزون من المنتجات تامة الصنع و من المواد و الأجزاء بالأحجام المطلوبة و في الوقت المناسب و المكان المناسب و في حالة تسمح بالاستخدام و ذلك بأقل تكلفة ممكنة و لا يمكن أن تعتبر أنشطة النقل و التخزين مثلا من الأنشطة الحديثة حيث أن الاتجاه الإداري الحديث يتمثل في الربط والتنسيق بينهما للتوصل إلى وظيفة متكاملة هي وظيفة الإمداد.

¹ Yves Primor. Logistique-production-distribution-soutien.3é Edition .DUNOD, Paris.2003.page03.

² - عثمان إبراهيم سلوم .رياح النعي ، اللوجستيات والتجارة الالكترونية .مجلة الجزيرة .عدد . 10484 جوان . 2001 ص08

ثانيا :أهمية الإمداد

تعتبر وظيفة الإمداد من أهم وضائق المنظمات الحديثة ، ذلك لان قيمة المواد المشتراة والمخزنة تمثيل نسبة كبيرة من رأس مال هذه الشركات والمنظمات ، أيضا لان الإمداد يعتبر وسيلة أساسية لتنظيم التدفقات الفيزيائية والمعلوماتية للمنظمة ، من هنا تظهر جليا أهمية الإمداد الذي يستند إلى منطق توفير المنتج المناسب في الوقت المناسب والعميل المناسب ، هذا ويعد الإمداد مهما للأسباب التالية¹ :

- اعتبارات التكلفة العالية : تؤدي إدارة الإمداد إلى تخفيض وتدنيه التكاليف وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى تحسين ربحية المنظمة وبالتالي العائد على الاستثمار
- تسهيل انسيابية التدفقات : إذ أن الإمداد يسعى بشكل أو بآخر إلى تسهيل انسيابية التدفقات سواء الفيزيائية أو المعلوماتية كما يلي :
 - التدفقات الفيزيائية : المتمثلة في أنشطة النقل والتخزين و التمويل للمواد
 - التدفقات المعلوماتية : أي التحكم في تسيير الطلبات ، والتنسيق التدفقات الفيزيائية
- الاستجابة السريعة للزبون : يتوجب على المنظمة الاستجابة في أقصى وقت ممكن لطلبات العميل، بتوفير السلعة أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين .
- مكانة الإمداد في الإستراتيجية التسويقية : تقضي المنظمات وقتا طويلا لإيجاد طرق مختلفة لعرض منتجاتها في السوق ، ومواجهة منافسيها وبما إن إدارة الإمداد تؤثر على تكاليف المنظمة فان هذه الأخيرة تسعى لإيجاد أسواق جديدة لزيادة حصيلتها في الأسواق ، وكذا زيادة الأرباح² .

المطلب الثاني : الدور الإستراتيجي لأنشطة الإمداد وأهدافه

أولا : الدور الإستراتيجي لأنشطة الإمداد

تبذل المنظمات وقتا طويلا و جهدا كبيرا في إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين، أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة تتوقف إلى حد كبير على كفاءة و أداء أنشطة الإمداد من حيث التكلفة و أيضا على فعالية هذه الأنشطة من حيث خدمة العملاء³ ، و بلغة الأحرف فإن أنشطة الإمداد يمكن أن تساعد المنظمة على التوسع في السوق و زيادة حصتها و بالتالي رفع مردوديتها مع خلق القيمة بالنسبة للعملاء و موردي المنظمة و هذه القيمة يمكن التعبير عنها من زاويتين هما الوقت و المكان فالمنتجات و الخدمات

¹ عبد الغفار حنفي ، إدارة المواد والإمداد المشتريات والمخازن ، الإسكندرية ، الدار الجامعية ، 2007 ، ص 11.

² Joël sohier, la logistique : comprendre la démarche logistique, ses exigent et ses répercussion sur la gestion ,5em édition, parie, Vuibert, 2007, pp.24-25.

³ - المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات.مرجع سبق ذكره. ص37

تكون بدون قيمة أو ليس لها قيمة إلا إذا أصبحت في متناول العملاء من حيث الوقت و المكان الذي يحقق رغبتهم.

و يمكن تلخيص المهام الإستراتيجية لأنشطة الإمداد فيما يلي:¹

- **تخفيض تكاليف أنشطة الإمداد** : تشكل تكاليف أنشطة الإمداد جزءا كبيرا من تكاليف التشغيل في أي منظمة، لذلك فإن الإدارة بدأت تهم بعناصر تكلفة أنشطة الإمداد و تسعى إلى ترشيدها على النحو الذي يساعد على ترشيد التكاليف الكلية و بالتالي زيادة الربحية و من بعض الوسائل التي تستخدمها المنظمات لتخفيض أنشطة الإمداد ما يسمى بعملية التبسيط مثل الحد من عدد المخازن غير الضرورية، التقليل من مستويات المخزون و رأس المال المستثمر فيه و تكلفة الاحتفاظ به و التشغيل و الإنتاج و كذلك عملية الشحن للعملاء و الالتزام بمواعيد التسليم، بشرط ألا يكون لهذه العمليات آثار عكسية على مستوى خدمة العملاء.
 - **تحقيق الموائمة بين الإنتاج و الاستهلاك** : تتمثل القيمة الاقتصادية للتخزين في خلق المنفعة الزمنية و ذلك بتوفير المنتج في السوق وقت الطلب عليه و من ناحية أخرى فإن وظيفة الإمداد تمثل إضافة لقيمة المنتجات من خلال خلق المنفعة المكانية، أي إتاحة المنتج في أماكن بخلاف أماكن الإنتاج و حيث يوجد الطلب عليه و من ناحية أخرى فإن التعبئة تساعد على تسهيل النقل و التخزين و المناولة و من ثم إضافة قيمة أخرى للمنتج متمثلة في الحفاظ على شكله و حمايته.
 - **تحسين خدمة العملاء** : إن مستوى خدمة العملاء سيؤثر بشكل مباشر على مستوى الطلب و من ثم حجم المبيعات و بالتالي خلق الميزة التنافسية الأساسية أمام المنظمة.
 - **تحقيق الاستقرار في الأسعار** : إن الإدارة الفعالة لأنشطة الإمداد يمكن أن تساعد على تحقيق استقرار الأسعار فإذا زاد المعروض من سلعة ما فعلى المنتجين القيام بتخزين كميات كبيرة من هذا المنتج إلى أن يتحقق التوازن بين العرض و الطلب و بالتالي استقرار أسعار المنتجات.
 - **زيادة كفاءة النقل** : يجب أن تعمل الإدارة الفعالة لأنشطة الإمداد على السرعة في التسليم و تخفيض تكلفة النقل و ذلك من خلال:
- اختيار وسيلة النقل المناسبة ، الجدولة الموضوعية و المناسبة لمواعيد التسليم ، المفاضلة بين اعتبارات امتلاك و استئجار وسائل النقل ، المفاوضات مع مؤسسات النقل للحصول على أفضل العروض.

¹ - ثابت عبد الرحمن إدريس. مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية-الإمداد و التوزيع المادي.الدار الجامعية للنشر.الإسكندرية . 2004 .ص45

ثانيا : أهداف الإمداد

يتمثل الهدف العام لإدارة الإمداد في ضمان وتوفير احتياجات المنظمة من مواد ومعدات وخدمات بالجودة المناسبة والكمية المناسبة والسعر المناسب ، وخاصة مصدر الشراء المناسب ، وعلى ضوء هذا الهدف الرئيسي يمكن تحديد الأهداف الأساسية التفصيلية للإمداد في ما يلي :

- تحقيق الأداء الاقتصادي للموارد والإمكانات من خلال الشراء للمواد والمستلزمات بالأقل التكاليف مع عدم التضحية بالجودة المطلوبة .
- تحقيق التدفق المستمر في تمويل المنظمة بالاحتياجات وهذا لعدم حدوث إنقطاعات في العمل في كافة الوحدات والأنشطة بالمنظمة .
- المحافظة على العلاقات المتميزة بين المنظمة والموردين مما يساعد على تحسين صورة المنظمة والموردين والمجتمع ككل

- تقوية المركز التنافسي للمنظمة وتنمية قدرتها على تحقيق الأرباح من خلال كفاءة وفعالية الأنشطة الإمدادية ومن ثم ضبط وترشيد تكاليف ومصروفات المشتريات والمخازن .
- تحقيق ما يسمى ب 05 أصفار والتي تتمثل في:

- صفر مخزون : تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف ، وفرات في التكلفة الناتجة عن ذلك
 - صفر آجال : تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي الى خدمة جيدة للعملاء
 - صفر أوراق : عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس ، الانترنت ، الهاتف ... كل هذا يقلص من استخدام الأوراق وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة
 - صفر أخطاء : عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف
 - صفر عطل : يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه . وهذا يسمى بالصيانة الوقائية .
- كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير : المنتج المناسب ، الكمية المناسبة ، الحالة المناسبة ، في المكان المناسب ، في الوقت المناسب ، للعميل المناسب ، والتكلفة المناسبة¹ .

¹ مصطفى محمود ابوبكر ، المرجع في وظيفة الاحتياجات ، ادارة الانشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة ، مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال اعمال الشراء والتخزين ، الاسكندرية ، الدار الجامعية ، 2004 ، ص 36 - 37

المطلب الثالث : وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الإمداد :

يعد نشاط النقل العنصر الحيوي في النشاط الكلي للإمداد و هو يمثل احد أهم عناصر التكاليف لذلك يعتبره الكثيرون على انه قلب وظيفة الإمداد¹

فحسب دراسة قامت بها منظمة *Bipe/ASLOG* تنقسم التكاليف ، الإجمالية للإمداد إلى % 64 تكاليف إمداد التوزيع ، % 29 إمداد التموين ، % 07 تكاليف الإمداد الداخلي . و يمثل النقل في المتوسط ما يعادل ثلث هذه التكاليف.²

ويمثل النقل مرحلة أو خطوة في مراحل دورة الشراء فهو الأداة المادية لتحريك المواد من أماكن توريدها إلى المؤسسة وإلى أماكن استخدامها في العمليات الإنتاجية ، حيث تحتاج هذه العملية إلى درجة كبيرة من العناية إذ لا بد أن توفق و توازن إدارة الشراء بين الاقتصاد بكلفة النقل و بلوغ البضاعة مخازن الشراء و ما يتطلب ذلك من خدمات لذلك فقد تعددت الدراسات حول هذا الموضوع و ذلك لما تمثله تكلفة التي قد تتجاوز أحيانا % 10 من قيمة الموارد³، من هذه الدراسات ما اتخذت طابعا كميًا منها دراسة تقييم المشاريع عن طريق القيم الحاضرة للاستثمار و التي تتضمن دراسة المفاضلة بين امتلاك الإدارة لأسطولها في النقل أو الاعتماد على شركات نقل خارجية تقوم بإدارة نشاطات النقل و الحركة ، كما استخدمت بعض المؤسسات نمطا للبرمجة الخطية و هي طريقة النقل و ذلك لتحقيق الوفورات عند نقل المواد بين المخازن الفرعية و المخازن الرئيسية.

كما أن النقل يمثل أحد المكونات الرئيسية لنظام التوزيع المادي و ذلك بالنسبة لغالبية المنظمات المنتجة، حيث يساهم هذا النشاط في خلق المكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان تقل فيه درجة الحاجة إليها إلى مكان آخر تشتد فيه هذه الحاجة و تتعلق وظيفة النقل باتخاذ المسئول عنها لعدة قرارات أساسية أهمها:

اختيار وسيلة النقل، تحديد الميزج الأمثل لوسائل النقل

و ترجع أهمية هذه القرارات إلى ارتباط الكفاءة في عمليات النقل بدرجة مباشرة بالوسيلة المستخدمة كما ترجع هذه الأهمية إلى أن تكاليف النقل تحتل نسبة ملموسة من تكاليف التوزيع المادي حيث تشير نتائج احد الدراسات بأن تكاليف التوزيع المادي يمكن أن تصنفها على النحو التالي % 65 : النقل، % 25 المخزون، 20 % إدارة المخازن، % 10 تجهيز وإعداد الطلبات و من ثم فإن الزيادة في كفاءة النقل سوف تعكس أثرها على مستوى كفاءة نظام التوزيع المادي و الكفاءة شبكة الإمداد بوجه عام.

1 _ Yves Primor. Logistique –production-distribution-soutien. Op cit .p 218.

2 - Jacques Pons. Transport et logistique –maillon déterminants de la supply Chain .op cit. p 22.

3 - مهدي حسن زويلف ، إدارة الشراء و الإمداد - مدخل حديث. دار الفكر. طبعة الثانية. 2006. ص 225

من ناحية أخرى فإن الكفاءة في نشاط النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي للمنظمة و ذلك من خلال تأثيرها على مستوى أنشطة العملاء وعلى سياسات تسعير المنتج و كذلك على الإدارة الفعالة للمخزون.¹

¹ - ثابت عبد الرحمن إدريس. مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية-الإمداد و التوزيع المادي. مرجع سابق. 2004. ص.279

المبحث الثاني : دور مؤسسات الملاحة والشحن في دعم الصادرات

يعتبر النقل واحد من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد . و عليه فإن تواجد نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي والإنتاج على نطاق واسع وحماية البيئة.

و قد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا . حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع و أخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد.

المطلب الأول : دور المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية

هي عبارة عن نقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب بحريا.

تعريف الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة C.N.A.N :

" *Compagnie Nationale Algérienne de Navigation* " : أنشئت بموجب المرسوم رقم 63 - 489 من 31 ديسمبر 1963 مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري للبضائع وقطع الأشجار لصنع القوارب ، وقد تم خصخصة كل شركة تابعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية و ايطالية والسعودية .

CNAN Nour, CNAN Mediterranean, CNAN Maghreb et CNAN Nascho

وتهدف الشركة إلى :

- النقل البحري للبضائع في شرق البحر المتوسط ، أوروبا الشمالية وأمريكا
- الوساطة المالية ، النقل والإدارة الجمركية
- استئجار السفن
- إدارة مخازن البضائع
- وبصيفه عامة ، فان جميع الأوراق القانونية والصناعية والتجارية أو المالية ، أو الملكية ، ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة لغرض شركات أو من المحتمل أن تسهيل تنفيذ أو توسيع أو تطوير .

تعريف مؤسسة ميناء الجزائر :

ميناء الجزائر إيكوسيم ، إيكوسيم الجزائر، يقال أن إيكوسيم معناه جزيرة النورس . مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي تأسست سنة 1982 بإدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية

للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة ، وذلك بالمرسوم 286-82 المؤرخ في 14 أوت 1982 الذي ينص على تأسيس مؤسسة ميناء الجزائر والتي امتلكت استقلالها المادي في 23 سبتمبر 1989¹.

كما أن لها شكل شركة مساهمة ذات أسهم بلغ رأس مالها في مارس 2008 حوالي 4200000000 دج ، ملكا لدولة الجزائرية بصفة كلية ولحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ بعد أن كانت سلطة المؤسسة القابضة العمومية للخدمات هي تابعة لوزارة النقل ، إذ أن مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة قابضة عمومية خدمتية تقوم في الإطار الوطني بالتنمية الاقتصادية ، لها سلطة تسيير واستغلال وتطوير الهيكل المرفئية وكذا التحكم في النشاط التجاري .

يتمد ميناء الجزائر بين رأس ككاسين غربا ورأس تامنفوست شرقا ، ويبلغ عرضه 18 كلم كما يشمل ميناء دلس ، يتربع الميناء على مساحة مائة مقدرة ب 184 هكتار وخط رصيفي يبلغ طوله 7317 متر مربع².

ثالثا مهام مؤسسة ميناء الجزائر :

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة تجارية في علاقتها مع الآخرين ويحكمها التشريع المحكوم به ، ومكلفة في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ، ونضرا للحجم الكبير للمبادلات الخارجية على مستوى الميناء الذي يقع على عاتقه مسؤولية كبيرة لتسيير الحركة المينائية ، كالسهر على المرور البحري وعلى السير الحسن للتجهيزات والسهر على :

- تسيير واستغلال وتنمية الميناء والوسائل والمنشآت المينائية
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة وتحديد الفرقية المينائية
- احترام العام للمنشآت العقارية العمومية المينائية والطرق وقواعد النظافة
- إعداد برامج أشغال الصيانة والعمل على ، تطويرها وتطبيقها ، وهذا بمساعدة السلطات المعنية ، كذلك برامج التركيب وإنشاء هياكل النشاطات التجارية المناولة ، الشحن والنقل
- استغلال الأدوات والتجهيزات المينائية باسم الدولة
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف ، فوزية رميني - الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة حسينية بن بو علي ، الشلف - الجزائر ، العدد السابع ، 2009 ، ص 167

² فاطمة الزهراء محمد الشريف ، فوزية رميني ، مرجع سابق ص 170

- تقوم بعملية التخزين ، الحفظ ، وتسليم البضائع
- كما تنسق مؤسسة ميناء الجزائر مع مؤسسات وطنية معينة بمتابعة ملفات تطوير السطح المينائية للجزائر وهذا في مجال المحافظة على المنشآت أو المرفأى والتجهيزات المخصصة والشبكات لاسيما إدخال الأعلام الآلي داخل النشاطات المينائية ، وبفضل قفزة في التسيير والمجهود الاستثماري وصل نشاط الميناء إلى مستوى أفضل¹.

المطلب الثاني : المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية

هي عبارة عن نقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب جويا.

تعريف المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية :

بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91-149 المؤرخ في 04 ذي القعدة عام 1411 الموافق 18 مايو 1991 الذي يتضمن تعديل القانون الأساسي للمؤسسة الوطنية لاستغلال الطيران و أمنه و يجعل تسميتها " المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية"، م.و.م.ج هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي و تجاري (EPIC) تحت وصاية وزارة النقل².

تتمثل مهامها الرئيسية في:

- ضمان الخدمة العامة لأمن الملاحة الجوية باسم و لحساب الدولة،
- تنفيذ السياسة الوطنية في مجال أمن الملاحة الجوية بالتنسيق مع السلطات و المؤسسات المعنية،
- ضمان أمن الملاحة في المجال الجوي الوطني أو المجال الذي يدخل ضمن اختصاص الجزائر في إطار الاتفاقيات الدولية، و على المطارات المفتوحة لحركة المرور الجوية المدنية و ضواحيها،
- السهر على احترام تنظيم الإجراءات و القواعد التقنية المتعلقة بحركة الطائرات جوا و برا، و إنشاء المطارات و المنشآت و التجهيزات الملحقة بمهمتها،
- ضمان الاستغلال التقني للمطارات المفتوحة لحركة المرور الجوية العمومية،
- ضمان جمع، توزيع و إعادة إرسال البرقيات ذات الفائدة في مجال الطيران أو الأرصاد الجوية على المستوى الوطني و الدولي³.

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف ، فوزية رميني ، مرجع سابق ، ص 172

² المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ، ENNA، على الرابط <https://www.enna.dz/arabe/organisation.htm>

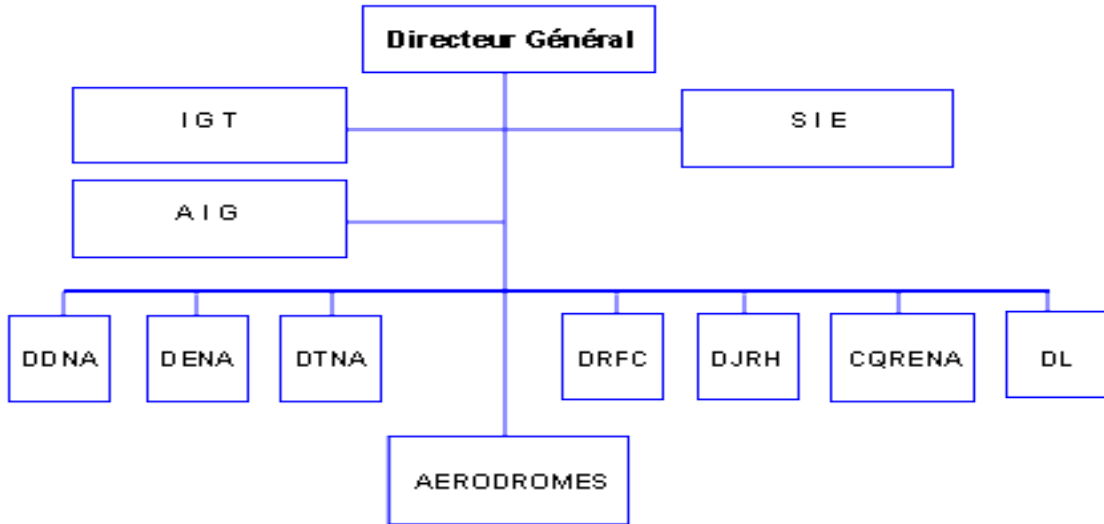
³ نفس المرجع المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ، ENNA، على الرابط <https://www.enna.dz/arabe/organisation.htm>

أهم مشاريع المؤسسة :

مشاريع في طريق الإنجاز :

- مخطط تنمية تسيير المجال الجوي (PDGEA) ،
- 20 جهاز هبوط آلي / ILS جهاز قياس المسافات DME ،
- مباني تقنية و أبراج مراقبة (الجزائر، قسنطينة، غرداية، وهران، تمنراست)
- محطات توليد الكهرباء (بسكرة، الواد، واد السمار)
- محطة مركزية للتزويد بالكهرباء و موزع الطاقة (قسنطينة)
- 12 مولد كهربائي
- مشروع تزويد المحطة الجديدة للطيران بالكهرباء (مطار الجزائر)

الشكل رقم (1-3) هيكل المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية في المخطط



المصدر : المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية، ENNA

الجدول رقم (2-3) شرح مصطلحات هيكل المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية

Directeur Général	المدير العام
DDNA	مديرية تنمية الملاحة الجوية
DENA	مديرية استغلال الملاحة الجوية
DTNA	المديرية التقنية للملاحة الجوية
DRFC	مديرية الموارد، المالية و المحاسبة
DJRH	مديرية الشؤون القانونية و الموارد البشرية
CQRENA	مركز التأهيل، الرسكلة و التجارب للملاحة الجوية
DL	مديرية الإمداد
IGT	المفتشية التقنية العامة
AIG	تقييم التسيير الداخلي
SIE	الأمن الداخلي للمؤسسة
DSA	مديرية أمن الطيران : 25 مطار وطني و 11 مطار دولي

المصدر : من اعداد الطلبة استنادا الى المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ، ENNA

المبحث الثالث : إجراءات الجمركية المنظمة لشحن الدولي في الجزائر

إن إدخال المنتجات إلى التراب الوطني يخضع لفحص مطابقة، من طرف المفتشيات عند الحدود، التابعة للإدارة المكلفة بحماية المستهلك وقمع الغش. يخضع استيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام والتي تشكل خطرا من نوع خاص، باستثناء المواد الصيدلانية والمواد المماثلة، أو مواد التجميل والصحة الجسدية، لترخيص مسبق قبل إدخالها إلى التراب الوطني

المطلب الأول : طرق مراقبة مطابقة المنتجات المستوردة

تتم عمليات المراقبة المتضمنة في أحكام المراسيم بصورة متناسقة ومترابطة بين مختلف مصالح التفتيش المتدخلة عند الحدود وحسب الخطر الذي يشكله المنتج المستورد، المرتبط بطبيعة هذا الأخير، مكوناته ومنشئه. تتم المراقبة قبل الجمركة و بإعلام من مصالح الجمارك عن وصول المنتج، على أساس ملف يقدم من طرف المستورد أو ممثله المخول لدى مفتشيه الحدود المعنية.

إن ترخيص الإدخال أو إلغاء قرار رفض الإدخال أو حتى ترخيص إدخال المنتج إلى التراب الوطني بعد جعله مطابقا على مستوى المناطق الموضوعة تحت الرقابة الجمركية، مطلوب عند المرور بالجمارك¹.

مراقبة النوعية عند الحدود: تسيّر مفتشيه مراقبة النوعية وقمع الغش على الحدود من طرف رئيس مفتشيه منصّب تحت سلطة مدير التجارة للولاية.

مفتشيه المراقبة مكلفة ب:

- مراقبة نوعية المنتجات المستوردة والموجهة للتصدير .
- احترام الممارسات الجيدة فيما يخص الأمانة والشفافية .
- مراقبة الصرف المرتبط بنشاط التجارة الخارجية .

كيفية الحصول عليها: يمكن الحصول على ترخيص الإدخال أو قرار رفض إدخال المنتج، لدى مفتشيه الحدود لمراقبة النوعية وقمع الغش.

شروطها : إن المنتج غير المطابق يمكن، في بعض الحالات، أن يتم جعله مطابقا و عند الحاجة، إعادة تصديره أو إتلافه على عاتق المستورد، وإلا يمكن حجزه طبقا للقانون. على أية حال، فإن المنتج الذي يتم جعله مطابقا يجب أن تكون مدة حياته كافية قبل انتهاء الصلاحية.²

¹ الجريدة الرسمية عدد 15 مؤرخة في 08 مارس 2009، الصفحة 12

² وزارة المالية ، المديرية العامة للجمارك المرجع السابق

الإجراءات الأزمة : تتم عملية المراقبة عند الحدود من خلال فحص الوثائق المرافقة للسلع و /أو بالمراقبة بالعين المجردة للمنتوج ويمكن تكملة هذه العملية باقتطاع عينات.¹

مراقبة الوثائق تتضمن فحص: تصريح باستيراد المنتوج ، يجره المستورد حسب الأصول، نسخة طبق الأصل مصادق عليها من مستخرج السجل التجاري، نسخة طبق الأصل مصادق عليها للفاتورة، النسخ الأصلية لكل وثيقة مطلوبة طبقاً للقانون المعمول به والمتعلق بمطابقة المنتجات المستوردة.²

المراقبة بالعين المجردة تكون من خلال التحقق من:

مطابقة المنتوج حسب مرجع الخصوصيات القانونية أو التنظيمية التي تميزه، شروط معالجته، نقله و تخزينه، مطابقة المنتوج مع التعليمات المتضمنة على الوسم و/أو على الوثائق المرفقة، عدم وجود أي تلف أو تلوث للمنتوج، وجود شهادة ضمان .

أخذ العينات يركز على أساس:

نتائج فحص الوثائق أو المراقبة بالعين المجردة التي تم إجراؤها، المنشأ، الطبيعة، النوع، العرض ومستوى الخطر الذي يشكله المنتوج، السوابق المتعلقة بالمنتج أو المستورد، موثوقية عمليات التفتيش التي أجريت على مستوى البلد المصدر وأماكن المناولة، الأولويات التي تحددها الإدارة المكلفة بحماية المستهلك وقمع الغش .

معالجة نتائج عمليات المراقبة:

إذا لم تلاحظ أية تجاوزات بعد فحص الوثائق و/أو بعد المراقبة بالعين المجردة للمنتوج، وإذا لم تقتض الضرورة اللجوء إلى اقتطاع العينات، تسلم المتفشية المعنية رخصة بدخول المنتوج. في حالة وجود مخالفة، يسلم مقرر رفض دخول المنتوج. في حالة احتجاج المستورد، يقدم طعن مدعوم بتغيير الوجهة خلال ثمانية (08) أيام،

بدءاً من تاريخ الإخطار، لدى مديرية التجارة المختصة إقليمياً التابعة للولاية، ويدون ذلك في محضر استماع.

تتاح للمديرية الولائية للتجارة المعنية مهلة أربعة (04) أيام من أيام العمل لدراسة أسباب الطعن. يلغى مقرر رفض الدخول إذا فندت دراسة الطعن، في الحالة المخالفة، يؤيد الرفض. في حالة اقتطاع العينات، يتم، بعد ظهور نتائج الفحص، الإبلاغ كتابياً بالقبول أو الرفض.

يجب أن لا يتجاوز أجل التبليغ عن نتائج الفحص 48 ساعة، ابتداءً من تاريخ إيداع الملف. يمكن تمديدتها بأجل ضرورية لإجراء التحاليل، دون أن يتعدى ذلك المدة القصوى لبقائها في المخزن.

¹ نفس المرجع

² الجريدة الرسمية عدد 45 مؤرخة في 29 يوليو 2009، الصفحة 4

في حالة عدم المطابقة والرفض النهائي، يمكن للمستورد تقديم طعن لدى المديرية الجهوية المختصة إقليمياً، يتضمن تغيير الوجهة المخصصة للمنتوج من أجل ضبط مطابقتة أو إعادة توجيهه، إعادة تصديره أو إتلافه. تتاح للمديرية المعنية مهلة خمسة (05) أيام من أيام العمل للفصل في هذا الطعن.¹

في حالة ما إذا لم يصل الطعن في الآجال المحددة، يمكن للمستورد أن يخطر مصالح الإدارة المركزية المكلفة بحماية المستهلك من أجل اتخاذ مقرر نهائي، بغض النظر عن كل طرق الطعن الشرعية الأخرى. يجب إعداد ملف المتابعة القضائية وإرساله للمحكمة، فور انقضاء الآجال المحددة للطعن لدى المديرية الولائية للتجارة أو بعد التأكد من رفض الدخول من طرفها، دون الأخذ بعين الاعتبار الطعن المتعلق بالوجهة المخصصة للمنتوج غير المطابق. عندما تتعلق عدم المطابقة بعدم الامتثال للقانون المتعلق بالوسم، يمكن إعادة توضيب المنتوج وفقاً للقانون الساري المفعول. هذا القرار لا يطبق على المنتجات الأخرى المحصل عليها في إطار المبادلات عبر الحدود، المنتجات المحصل عليها مباشرة للاستهلاك الاستثنائي للهيئات الأجنبية، المنتجات المحصل عليها من متاجر الشراء الحر، من مؤسسات خدمات المطاعم، الجماعات المحلية... الخ

في حين يجب على هذه المنتجات أن تتضمن ومما مطابقاً لما ينص عليه قانون بلد المنشأ أو القدموم.

المنتجات التي يستحيل جعلها مطابقة، تكون محل إجراءات تفضلية أو يتم إتلافها مثل ما هو منصوص عليه في القانون الساري المفعول.²

مطلب الثاني : الترخيص المسبق لاستيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام و التي تشكل خطراً من

نوع خاص

المواد المستعملة في إطار نشاط مهني ليست معنية بالأمر. هذا الترخيص المسبق إجباري لإدخال هذه المواد إلى التراب الوطني.³

كيفية الحصول على الترخيص المسبق لاستيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام:

يمنح الترخيص المسبق من طرف مصالح وزارة التجارة.

شروط الحصول :

- أن لا تحوي المادة الاستهلاكية المزمع استيرادها أية مادة كيميائية ممنوعة .
- يجب أن يخص كل ملف منتجاً واحداً.

¹ وزارة المالية , المديرية العامة للجمارك المرجع السابق ، نفس المرجع

² نفس المرجع السابق

³ وزارة المالية , المديرية العامة للجمارك المرجع السابق

- يمنح التصريح المسبق بعد رأي المركز الجزائري لمراقبة النوعية والتغليف.
- عندما يكون أحد العناصر الذي منحت له الرخصة المسبقة مخالفا، يتم سحب هذه الأخيرة.
- يجب أن يكون قرار إمكانية الرفض مبررا .

الإجراءات الأربعة :

يجب أن يوجه طلب الترخيص المسبق للاستيراد في ظرف بريدي مع إشعار بالوصول أو يودع مباشرة من طرف المستورد أو ممثله المخول، لدى المديرية الولائية للتجارة، المختصة إقليميا .يمنح وصل إيداع أو استلام في هذه الحالة والذي لا يمكن أن يقوم مقام رخصة مسبقة مؤقتة.

طلب الرخصة المسبقة لاستيراد المواد ذات الطابع السام والتي تشكل خطرا ممنوع خاص يكون مرفقا بملف يتكون من¹:

- نسخة طبق الأصل مصادق عليها من مستخرج السجل التجاري .
- الطبيعة والخصوصيات الفيزيائية و الكيميائية للمكونات التي تدخل في صناعة المنتج.
- نتائج التحليل التي أجريت من طرف المركز الجزائري لمراقبة النوعية والتغليف.
- معايير الحماية المتخذة فيما يخص تغليف ووسم المنتج .
- الاحتياطات الواجب اتخاذها بعنوان وضع المنتج للاستهلاك، وبالخصوص الممارسات الممنوعة.
- التصريح الخاص بالتجهيزات المصنفة وفقا للمرسوم رقم . 88-149 في 26 جويلية 1988
- الآجال: يمنح قرار رخصة وزارة التجارة في أجل لا يتعدى 45 يوما، يمكن تمديده لمدة أقصاها 15 يوما.
- التكاليف: تمنح الرخص مجانا.

المطلب الثالث : شهادات المنشأ لتصدير المنتجات و الشهادة الصحية للمنتجات ذات المصدر

الحيواني الجزائرية

شهادة المنشأ وثيقة تجارية يمكن طلبها من طرف المصدر ليثبت منشأ السلعة بإتباع معايير (قواعد) المنشأ المعروفة والمحددة، من أجل الاستفادة من المعاملة التفاضلية والمزايا التعريفية الممنوحة من طرف بلد الاتجاه. وتخضع المنتجات ذات المصدر الحيواني لتقدم شهادة صحية إجبارية للمرور في الجمارك.

¹ وزارة المالية , المديرية العامة للجمارك نفس المرجع .

أولاً : شهادات المنشأ لتصدير المنتجات الجزائرية

1- الشهادة الممنوحة في إطار اتفاق ثنائي

شهادة تنقل السلع EUR1 : تخص فقط 27 بلدا عضو في الاتحاد الأوروبي وتقوم مقام شهادة المنشأ .بدأ العمل بها بعد تطبيق اتفاق الشراكة بين الجزائر و الاتحاد الأوروبي الذي دخل حيز التنفيذ في 01-09-2005 في حالة التصدير، وحدها تأشيرة الجمارك الجزائرية معترف بها في بلد الوصول.¹

2- الشهادة الممنوحة في إطار اتفاق متعدد الأطراف:

هي شهادة منشأ خاصة بالمنطقة العربية الكبرى للتبادل الحر، وهي سارية المفعول في الجزائر منذ جانفي 2009 تخص كل الدول أعضاء جامعة الدول العربية، ما عدا جمهورية جيبوتي، الجمهورية الديمقراطية للصومال وجزر القمر.

3-شهادة المنشأ للنظام التفاضلي Formule A :

البلدان التي تقبل هذه الشهادة هي : استراليا، بيلاروسيا، كندا، الولايات المتحدة الأمريكية، فدرالية روسيا، اليابان، النرويج، نيوزلندا، سويسرا بما فيها ليشنشتاين ، تركيا وكذا ال 27 دولة من الاتحاد الأوروبي.²

إجراءات المصادقة على شهادات المنشأ: استمارات مختلف شهادات المنشأ المذكورة أعلاه متوفرة على مستوى المكتبة التجارية للغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، وغرف التجارة والصناعة لكل ولاية. يجب أن يتم التوقيع على شهادات المنشأ (الصيغة أ والمنطقة العربية الكبرى للتبادل الحر) من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة . أما شهادة تنقل السلع فيجب التوقيع عليها من طرف مصالح الجمارك. يمكن لغرف التجارة و الصناعة المتواجدة على مستوى كل ولاية أن توقع على شهادات المنشأ للنظام التفاضلي (الصيغة أ.) لكي يتم التوقيع على شهادة المنشأ على مستوى الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، يجب على المصدر تقديم: - استمارة شهادة المنشأ بعد ملئها، نسخة من الفاتورة الموطنة عند التصدير، دفع تكاليف التأشيرة المقدرة ب 500 دج لكل شهادة . بالنسبة للعملية الأولى للتأشيرة لدى مصالح الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، يطلب تقديم نسخة من السجل التجاري ورقم التعريف الجبائي. أسعار المطبوعات المطبقة من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة:

¹ وزارة المالية , المديرية العامة للجمارك المرجع السابق ، نفس المرجع

² نفس المرجع

نوع شهادة المنشأ	سعر المطبوع
1- نظام الأفضلية المعمم	50 دج شاملة جميع الضرائب
2- شهادة تنقل السلع EUR1	70 دج شاملة جميع الضرائب
3- المنطقة العربية لتبادل الحر	100 دج شاملة جميع الضرائب

ثانيا : الشهادة الصحية للمنتجات ذات المصدر الحيواني الجزائرية

كيفية الحصول على الشهادة الصحية للمنتجات ذات المصدر الحيواني :

يتم طلب الشهادة الصحية من المصالح البيطرية لوزارة الفلاحة والتنمية الريفية، وتمنح باتفاق مشترك مع المصالح البيطرية الرسمية لبلد المنشأ.

الإجراءات اللازمة لشهادة الصحية للمنتجات ذات المصدر الحيواني:

يتضمن نموذج الاستمارة المتعلق بطلب الشهادة الصحية أركاناً إجبارية تتعلق¹ ب:

- هوية الطالب

- المنتجات المراد استيرادها، لا سيما:

طبيعتها، كميتها ، منشؤها / مصدرها / وجهتها ، الحالة الصحية (السموم، الجراثيم، السن، الإشعاعات)

يجب أن ترفق معها نتائج التحليل البكتيري للمخابر المؤهلة، و مصادق عليها من طرف المصالح البيطرية الرسمية لبلد المنشأ.

مدة الصلاحية لشهادة :

تختلف مدة الصلاحية حسب المنتج ووسيلة النقل.

تكاليف الحصول عليها:

حاليا، سعر الحصول على نموذج الشهادة الصحية غير مطبق من طرف المصالح البيطرية الرسمية.²

¹ وزارة المالية ، المديرية العامة للجمارك المرجع السابق

² وزارة المالية ، المديرية العامة للجمارك المرجع السابق ، نفس المرجع

خلاصة الفصل :

خلاصة القول في ما سبق ذكره من أهمية الإجراءات المنظمة لشحن الدولي ودورها في تفعيل الاستيراد والتصدير بالجزائر، وذلك لأهمية الشحن الدولي في سلسلة الإمداد الدولي للمصدر والمستورد فالامتداد هو علم وفن يحدد الحاجيات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة لتشغيل . وتكمن أهميته في اعتبارات التكلفة العالية، تسهيل انسيابية التدفقات، الاستجابة السريعة لزبون، مكانة الإمداد في الإستراتيجية التسويقية. كما عرضنا الدور الاستراتيجي للإمداد، في نقاط نذكرها تخفيض تكاليف أنشطة الإمداد، تحقيق الموازنة بين الإنتاج والاستهلاك، تحسين خدمة العملاء، تحقيق الاستقرار في الأسعار، زيادة كفاءة النقل، كما يهدف الإمداد عامة إلى ضمان وتوفير حاجيات المنظمة من مواد ومعدات بجودة وكمية مناسبة ونلخص باقي الأهداف الأساسية كالآتي تحقيق الأداء الاقتصادي للمواد والإمكانات، تحقيق التدفق المستمر في تمويل المنظمة، الحفاظ على العلاقات المتميزة بين المنظمة وموردين، تقوية وتنمية المركز التنافسي للمنظمة، تحقيق ما يسمى بخمس أصفار كما ذكرناها سابقا. كما يهدف اللوجستيك إلى توفير المنتج والكمية والحالة المناسبة .

و بعد ما تعرفنا لمفهوم وأهمية ودور الإمداد انتقلنا الى وظيفة النقل ومكوناتها في شبكة الإمداد والذي يعتبره الكثير قلب وظيفه الإمداد لأهميته فهو احد خطوات دورة الشراء .

كما تطرقنا إلى دور مؤسسات الملاحة والشحن في دعم الصادرات نذكرها باختصار كما سبق ذكرها مفصلا، أولا دور المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية، (النقل البحري للبضائع، الوساطة المالية، استئجار السفن، إدارة مخزن البضائع).فهي تنقل الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ثانيا المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية، تنقل الحمولة من صادرات وواردات على الخطوط الجوية ومن مهامها، ضمان الخدمة العامة لأمن الملاحة الجوية، تنفيذ السياسة الوطنية في مجال الأمن للملاحة الجوية، ضمان امن الملاحة في المجال الجوي، ضمان الاستغلال التقني للمطارات. وانتقلنا بعد هذا إلى إجراءات الجمارك المنظمة للشحن الدولي بالجزائر من طرق مراقبة المنتجات المستوردة من قبل الجمارك لإصدار تصريح الدخول أو إلغاءه وذلك بمراقبة النوعية عند الحدود واتخاذ الإجراءات اللازمة لمراقبة الوثائق إلى المراقبة بالعين المجردة كل تلك الإجراءات والترخيصات من اجل ضمان سلامة المنتج والمستهلك على حد سواء. كما لم ننسى الترخيص المسبق لاستيراد المواد الاستهلاكية ذات الطابع السام والتي تشكل خطرا من نوع خاص فهي تحصل على ترخيص مسبق قبل إدخالها إلى التراب الوطني ونستثني منه (المواد الصيدلانية ، مواد التجميل ...) ويمنح هذا التصريح من قبل وزارة التجارة .

إما عن شهادات المنشأ لتصدير المنتجات الجزائرية تميز ثلاث، الشهادة الممنوحة في إطار اتفاق ثنائي، الشهادة الممنوحة في إطار اتفاق متعدد الأطراف، شهادة المنشأ لنظام التفاضلي. أما المنتجات ذات المصدر الحيواني تخضع لتقديم شهادة صحية إجبارية للمرور في الجمارك .

الخاتمة

وأخيرا نختتم دراستنا للموضوع بالإجابة عن الإشكالية المطروحة ، هل للإجراءات المنظمة للشحن الدولي دور في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير في ظل المعايير الدولية للنقل ، وقمنا بالإجابة عليها من خلال هذا العمل الذي ضم في مجمله ثلاث فصول، الأول تناولنا خلاله الإطار النظري للشحن الدولي والإجراءات المنظمة له، ولخصنا إلى أن الشحن الدولي باعتباره عملية نقل السلع من المصدر إلى المستهلك يتوجب عليه إجراءات منظمة تندرج فيها قواعد وشروط تسهل وتسير الحركة التجارية وفق معايير دولية وأخرى خاصة بالجزائر. أما الفصل الثاني تناولنا خلاصة الآليات المنظمة لعمليات الاستيراد والتصدير ولخصنا خلال هذا الفصل إلى أن هناك إجراءات دولية منظمة وهي الاتفاقيات الدولية وكذلك أخرى جزائرية خاصة بها، كما أن هذه الأخيرة واجهت صعوبات وتحديات خارج مجال المحروقات وذلك بقيامها بتسهيلات لهذا الغرض. أما الفصل الثالث والأخير فكان خاص بالجزائر ودور الإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير بها وكذا أهميته ولخصنا فيه إلى أن للإمداد الدولي دورا استراتيجي للمصدر والمستهلك على حد سواء، كما أن للمؤسسات الملاحية (البحرية والجوية) والشحن دور فعال دعم الصادرات، كذلك الدور الكبير التي تلعبه الجمارك.

● نتائج اختبار الفرضيات :

من خلال دراستنا وتحليل إجابات المفردات موضوعنا حيث يمكن أن نخلص إلى النتائج التالية :

بالنسبة للفرضية الأولى والتي تنص على " للشحن الدولي إجراءات منظمة له وأخرى خاصة بالجزائر".

تحصلنا على النتائج التالية :

- إن الشحن الدولي هو عبارة عن عملية تحريك البضائع والسلع من نقاط إنتاجها إلى نقاط استهلاكها.
 - للشحن الدولي أنواع : بحري، جوي، بري مقسمة حسب خطوط تنقلها.
 - إن المنظمات الدولية للشحن تخضع لمعايير دولية تسيير عملية التجارة.
 - من المعايير المنظمة للشحن الدولي : شهادة وسطاء الشحن، شهادة شركات الشحن للوزن متعدد الوسائط
 - استخدام مصطلحات خاصة بتنظيم التجارة الدولية والمكونة من إحدى عشر مصطلح.
 - هناك إجراءات منظمة للشحن الدولي خاصة بالجزائر والمتعاملين معها وهي : التسجيل في السجل التجاري، التصريحات الجمركية، تنظيم حركة النقل.
- ومن خلال هذه النتائج نثبت صحة الفرضية الثانية .

● الفرضية الثانية : توجد إجراءات المنظمة لعملية التصدير والاستيراد تحصلنا على النتائج التالية :

- هناك إجراءات واتفاقيات دولية منظمة لعمليات الاستيراد والتصدير.

- من الاتفاقيات الدولية : الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف ، الاتفاقيات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، الاتفاقيات التعاون التجاري بالأردن
- تعتمد الجزائر على الإجراءات خاصة بعملية الاستيراد والتصدير وهي شهادة توطين لكل من الاستيراد والتصدير ، إعادة منتج البيع للتصدير وكذا تأمين الغرض الموجه للتصدير.
- لقت الجزائر صعوبات وتحديات من اجل تسهيل الاستيراد والتصدير خارج المحروقات ، وقد حققت فيه نتائج مرضية ولو لم تكن كبيرة لكنها لازالت مكثفة الجهود لأجل هذا.
- وهذه النتائج تثبت لنا صحة الفرضية الثالثة
- الفرضية الثالثة : هناك أهمية ودور للإجراءات المنظمة للشحن الدولي في تفعيل الاستيراد والتصدير
- يعتبر الإمداد من الوظائف ذات الأهمية البالغة وذلك كالتالي : تحسين ربحية المنظمة وعائدات الاستثمار، تسهيل انسيابية التدفقات، التحكم في تسيير التلبينات وتنسيق التدفقات، الاستجابة السريعة للزبون
- للإمداد دور استراتيجي لعملية الشحن ومهام نلخصها في النقاط التالية : تخفيض تكاليف أنشطة الإمداد، تحقيق الموازنة بين الإنتاج والمستهلك، تحسين خدمة العملاء، تحقيق الاستقرار في الأسعار، زيادة كفاءة النقل
- تقدم إجراءات الإمداد أهداف في تفعيل حركة الاستيراد والتصدير نلخصها في الأتي : تحقيق الأداء الاقتصادي بأقل تكاليف، تحقيق التدفق المستمر في التمويل، الحفاظ على العلاقة المميزة بين المصدر والمستهلك، تقوية المركز التنافسي للمنظمة
- كما تلعب الملاحة البحرية والجوية دور كبير في دعم الصادرات
- كما إن مصلحة الجمارك تلعب دورا مهم من خلال مراقبة الصادرات والواردات من السلع والخدمات .
- هذه النتائج تثبت الفرضيات التي قبلها .

● التوصيات :

- من خلال هذه الدراسة يمكن استخلاص التوصيات التالية :
- من اجل تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير بشكل اكبر يجب تخفيض الضرائب والرسوم اكثر على متعاملي الاقطاع الخارجي وخاصة المصدرين
- زيادة التسهيلات في كافة المجالات التصدير خارج المحروقات وذلك من اجل تحقيق تنوع اقتصادي يساهم في التنمية الاقتصادية
- تسخير منظمات ومؤسسات مساعدة بين المصدر والمستورد لتسريع وتسهيل الخدمات

- ضبط مواعيد الاستلام وذلك بالاهتمام أكثر بخطوط النقل
- آفاق البحث : ولمواصلة البحث أكثر في هذا المجال يمكننا طرح بعض الاشكاليات للباحثين فيه مستقبلا ومنها ما يلي :
- تقديم التسهيلات اللوجستية للمصدرين في القطاع الزراعي ودوره في دعم الصادرات خارج المحروقات
- الاستثمار في الشحن الدولي ودوره في تفعيل قطاع التجارة الخارجية

قائمة المصادر و المراجع

• المصادر :

1- فاطمة الزهراء محمد الشريف ، فوزية رميني - الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة حسيبة بن بو علي ، الشلف - الجزائر ، العدد السابع ، 2009 ،

• المراجع :

1. ثابت عبد الرحمن إدريس .مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية-الإمداد و التوزيع المادي.الدار الجامعية للنشر.الإسكندرية. 2004 .
2. جمال يوسف عبد النبي ، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة ،عمان- الأردن، الطبعة الأولى ،
3. د.محمود حامد عبد الرزاق ، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي) ، الدار الجامعية - الإسكندرية ، 2013
4. سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة لأنجلو المصرية ، القاهرة ، 2005 ،
5. سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2003 ،
6. صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوتيرمز 2000 إتحاد المصاريف العربية،2001.
7. عبد الغفار حنفي ، إدارة المواد والإمداد المشتريات والمخازن ، الإسكندرية ، الدار الجامعية ، 2007
8. عثمان إبراهيم سلوم. رياح التغيير - اللوجستيات والتجارة الالكترونية. مجلة الجزيرة. عدد 10484 . جوان 2001 .
9. عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء و التجارة الدولية ، دار البداية الناشرون والموزعون عمان - الأردن الطبعة الأولى 2012
10. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر الطبعة الأولى 2007
11. مصطفى محمود أبوبكر ، المرجع في وظيفة الاحتياجات ، إدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة ، مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين ، الإسكندرية ، الدار الجامعية ، 2004

12. مهدي حسن زويلف. إدارة الشراء و الإمداد – مدخل حديث. دار الفكر. طبعة الثانية. 2006.
13. هانس ادلر، التخطيط في قطاع ومشاريع النقل، ترجمة كمال عبد القادر ولي – وزارة التخطيط، بغداد، 1970، ص 50

• المراجع باللغة الاجنبية :

1. de la direction de promotion des exportation – ministère du commerce, avril 2007
2. J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris ,
3. Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005,
4. Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Institute of Private International Law , Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011
5. recueil relatif aux avantages et facilitations accordées aux exportations hors hydrocarbures: document
6. soutien.3é Edition .DUNOD, Paris.2003.
7. Yves Primor. Logistique–production–distribution–Yves Primor. Logistique –production–distribution–soutien. Op cit.
8. Jacques Pons. Transport et logistique –maillon déterminants de la supply Chain .op cit

• مواقع الكترونية :

1. قاموس oxford على الموقع
2. اتفاقية فارسوفيا،الموقعة في 12 أكتوبر 1929 على الرابط الالكتروني
<https://www.almrsal.com/post/291512>

3. المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ، ENNA ، على الرابط
<https://www.enna.dz/arabe/organisation.htm>
4. الوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية ألكس على الموقع www.algex.dz
5. وزارة النقل على الموقع www.ministereustransports.dz
6. <http://www.arabicstudiesacademy>.
7. الاتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الموقعة بفرسوفيا من الرابط الإلكتروني
<https://ar.wikipedia.org/wiki/>
8. الفوزان،فهد بن خالد،قطاع النقل ودورة في التنمية الاقتصادية، بحث منشور على الموقع،
<https://dspace.univ-ouargla.dz>
9. وزارة التجارة ، للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، على الموقع
<https://www.commerce.gov.dz>
10. وزارة المالية ، المديرية العامة للجمارك على الموقع الإلكتروني www.douane.gov.dz