الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

université Mohamed KHIDER -Biskra -
Faculté des sciences économiques
Commerciale et des sciences de gestion
Département des sciences commerciales

جامعة محمد خيضر–بسكرة–
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية
وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

الموضوع

تطبيق الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة عبر النقل البحري

دراسة حالة إستيراد السيارات عبر ميناء جن جن – جيجل –

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية
تخصص :تجارة دولية

من إعداد الطالب:
ياسين مكيو

تحت إشراف الدكتور:
عبد الله غالم

الموسم الجامعي 2011/2010

مقـــــــدمة عامة:

تقوم المبادلات الاقتصادية الدولية على التجارة و التجارة نفسا قائمة على حركتي الاستيراد و التصدير و بالرغم من دلالة هذا الأخير على تفوق البلد المصدر، إلا أن الاستيراد و بالرغم من دلالة لفظه على عجز البلد المستورد في قطاع اقتصادي أو أكثر إلا أن أهميته الجوهرية لا تقل عن أهمية التصدير فهو عملية دخول السلع و الخدمات عبر نقاط العبور : الموانئ، المطارات والحدود البرية . فهو مهم بالنسبة لكل الدول بغض النظر عن مستوى التطور الذي تشغله في التقسيم الدولي للعمل ، إذ لا يمكن لدولة ما أن تحقق الاكتفاء الذاتي في كل المجالات ، و عليها أن تتبادل السلع و الخدمات مع بقية الدول الأخرى هذا من جهة ،و من جهة أخرى تزداد أهمية الاستيراد بالخصوص لدى الدول السائرة في طريق النمو و الجزائر واحدة منها و هي بحاجة ماسة لتجهيز منشاتها القاعدية و انجاز برامجها التنموية ، و لكون جهاز الجمارك الطريق الوحيد القانوني لعمليات الاستيراد فهما مرتبطان ارتباطا وثيقا إذ لا يمكن تصور عملية استيراد و تصدير دون المرور بدائرة جمركية و منفذ جمركي .فالجمارك تعتبر الركيزة الأساسية في أي دولة مهما كان النظام الذي تتبعه لدلك فان الجمارك ومند القدم أوكلت لها مهام كثيرة تطورت بتطور الدولة وهي تؤدي دورا رئيسيا في التجارة الدولية، فكل صفقة من صفقاتها تتضمن على الأقل تدخلين جمركيين، إحداهما عند التصدير والآخر عند الاستيراد، فهي تؤثر على حركة السلع التي تمر عبر الحدود الدولية.

فالعملية الجمركية تشكل حلقة مهمة من حلقات إتمام عمليات التبادل الدولي للسلع و هذا ما قادنا إلى طرح التساؤل التالي:

– كيف تتم عملية الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة عبر النقل البحري؟ وماهي أفاق وتحديات العمل الجمركي عند استيراد البضائع؟

تتفرع من هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية التالية:

1– ما هو الدور الذي تلعبه الجمارك الجزائرية في الاقتصاد الوطني؟

2– ماهي أهمية النقل البحري في المبادلات التجارية الدولية ؟

3– ما هو واقع الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة عبر ميناء جن جن؟

فرضيات البحث:

1– تعتبر الجمارك هيئة نظامية لحماية الاقتصاد الوطني.

2– يعتبر النقل البحري للبضائع الشكل الأكثر استعمالا في المبادلات التجارية الدولية.

3– تطبيق الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري يحدث توسع في أنشطة الموانئ.

4- هناك جملة من المعوقات منها قانونية وسياسية تحول دون الغاية المنشودة أعلاه.

أهمية البحث:

تتجلى أهمية الموضوع الذي نحن بصدد دراسته و المتمثل في تطبيق الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة عبر النقل البحري في كون الإجراءات الجمركية إحدى أدوات حماية اقتصاد الدولة وتحقيق إيرادات من ناحية، و لضخامة الكميات المنقولة بواسطة النقل البحري من ناحية أخرى إذ يعتمد التبادل التجاري عليها بشكل أساسي في الجزائر و تظهر أهمية هذا الموضوع كذلك في كون الدراسة تتمثل في القيام بتشخيص دقيق لكيفيات وإجراءات العمل الجمركي عند الاستيراد عبر المسار البحري فهده العملية من شانها إبراز نقاط القوة والضعف لتطبيق هده الإجراءات ،فمن خلال القيام بعمل ميداني التربص سيتم مقارنة ماتم وصفه كإجراءات وأنماط عمل وماهو موجود على ارض الميدان لنتمكن في الأخير من استخراج جل الصعوبات والمعوقات التي تحول دون دلك ومحاولة تصحيح الأخطاء.

أهداف البحث:

ترمي هذه الدراسة بعد الإجابة على التساؤلات المطروحة سابقا إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

- تبيين مدى خدمة جهاز الجمارك للاقتصاد الوطني.

- محاولة الوصول إلى التعرف على الإجراءات الجمركية التي تمر بها البضائع المستوردة عبر النقل البحري . انطلاقا من دخولها المياه الإقليمية إلى انتقال البضاعة إلى مالكها.

- تبيان العملية الجمركية التي تمر بها السيارات عبر الميناء.

أسباب اختيار الموضوع :

- نقص الدراسات الميدانية التي تتناول موضوع الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري في البلاد العربية عامة و الجزائر خاصة.

- بحكم التخصص الذي ندرسه إضافة إلى ميولنا الشخصي لمواضيع الجمارك و النقل البحري.

المنهج المتبع:

لمعالجة إشكالية البحث انتهجنا المنهج الوصفي التحليلي لدراسة الجانب النظري وتحليله لأننا بصدد عرض المفاهيم والأفكار المتعلقة بالجمارك والإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري كما اعتمدنا منهج دراسة حالة في الجانب التطبيقي من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها في المؤسسة محل الدراسة

وتماشيا مع هده المناهج اعتمدنا في هده الدراسة على بعض الأساليب منها:

– أسلوب البحث الأكاديمي الذي يعتمد على المراجع المختلفة من الكتب والدوريات والدراسات المقدمة في هذا الموضوع

– الأسلوب الميداني ودلك عند الاطلاع على مختلف المعطيات الإحصائية والوثائق المتعلقة بموضوع الدراسة

–القوانين والتشريعات ذات الصلة بتنظيم وتأطير الإجراءات الجمركية

– أسلوب المقابلات الشخصية مع بعض المسؤولين الدين لهم علاقة مباشرة بموضوع البحث للاستفادة من أرائهم وخبراتهم.

صعوبات البحث:

لقد واجهتنا أثناء إعدادنا لهدا البحث صعوبات عديدة نذكر منها:

– صعوبة جمع المراجع ذات الصلة بالموضوع خاصة الحديثة منها.

– صعوبة الحصول على الوثائق جراء إجراءات تحفظية.

لكن رغم كل دلك حاولنا جاهدين الإلمام ولو بالقليل بجوانب البحث نأمل أننا قد وفقنا في هدا البحث.

هيكل البحث:

لمعالجة هدا البحث تم تقسيمه إلى ثلاث فصول وهي كالتالي:

– الفصل الأول: مدخل إلى إدارة الجمارك والنقل البحري للبضائع.

– الفصل الثاني: الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة بحرا.

– الفصل الثالث: الإجراءات الجمركية للاستيراد السيارات عبر ميناء جن جن.

حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى ماهية الجمارك والأنظمة الاقتصادية الجمركية ودلك من خلال التعريف بالجمارك ومهامها ووسائلها وعلاقاتها مع المحيط الخارجي وكذلك التعريف بالنقل البحري للبضائع وخصائصه وأهميته.وفي الفصل الثاني تناولنا فيه الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري ودلك من خلال التعريف بالتخليص الجمركي ومسار جمركة البضائع والخطوات المتبعة للجمركة عبر هدا النمط من النقل.

أما الفصل الأخير فتطرقنا فيه بالتفصيل لمتابعة مسار إجراءات الجمركية للسيارات عبر الميناء ودلك من خلال التعريف بالمؤسسة المينائية وعرضنا لجميع الإجراءات التمهيدية للجمركة والإجراءات الفعلية لجمركة السيارات وكمثال على هده الإجراءات .تم متابعة إجراءات جمركة خمسون سيارة شيفرولي افيو.

الملخص :

حاولنا من خلال بحثنا هدا ان نبين كيف تسير الاجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري وعلى سبيل المثال تكلمنا عن الاجراءات الجمركية الخاصة باستيراد السيارات عبر ميناء جن جن بجيجل

فعملية الجمركة تخضع لقواعد محددة في قانون الجمارك كما ان مبدأ الجمركة يهدف أساسا إلى تحصيل الرسوم الخاصة بالبضائع الداخلة للتراب الوطني.

فعملية الاجراءات الجمركية تتضمن جوانب هامة مترابطة مع بعضها البعض هده الجوانب تتمثل في اجراءات تمهيدية للجمركة تتعلق باحضار وتقديم البضاعة امام الجمارك والجانب الاخر هي الاجراءات الفعلية المتضمنة اعداد التصريح المفصل، عملية المراقبة، وفحص البضاعة وتصفية الحقوق والرسوم، ومن تم رفع البضاعة.

ومن خلال كل ماسبق فاءن الاجراءات الجمركية مترابطة ومتسلسلة دلك ان كل منها يؤثر على الاخر.

المصطلحات الاساسية في البحث :

ادارة الجمارك

النقل البحري للبضائع

الإجراءات الجمركية

الأنظمة الاقتصادية الجمركية

التصريح المفصل

الحقوق والرسوم الجمركية

Résumé :

Intitulé de l'exposé : Application des procédures douanières aux marchandises importées via le transport maritime.
Etudes de cas : importation des véhicules –port de DJEN DJEN à JIJEL.

Les mots clés :

- **L'administration douanièr ;Le transport maritime, Les procédures douanières, Les régimes douaniers, La déclaration en détail et Droits et taxes douanières.**

Nous avons essayé à travers notre exposé d'illustrer le mode de fonctionnement de la douane maritime, en mettant l'accent sur le passage des marchandises dans le transport maritime.

Nous avons pris comme exemple ; la procédure de l'importation des véhicules depuis le port de DJEN DJEN.

L'opération douanière se soumet à des lois précises dans le code de la douane.

Le principe de la douane vise à récolter les droits douaniers imposés à des marchandises importées.

Les procédures douanières comportent plusieurs points importants et entrelacés, se caractérisant par des opérations initiales (introductives) , qui consistent à faire parvenir les marchandises et les montrer à la douane d'une part, d'autre part, les opérations réelles consistent à établir une déclaration en détail ; la procédure de la vérification et de la consultation de la marchandise, et la liquidation , l'acquittement des droits et taxes, ensuite la levée de la marchandises.

En prenant compte de ce qui a précédé, on peut dire que les procédures douanières s'influencent entre elles.

Résumé

Intitulé de l'exposé : Application des procédures douanières aux marchandises importées via le transport maritime.

Etudes de cas : importation des véhicules –port de DJEN DJEN à JIJEL.

Les mots clés :

- *L'administration douanièr ;Le transport maritime, Les procédures douanières, Les régimes douaniers, La déclaration en détail et Droits et taxes douanières.*

Nous avons essayé à travers notre exposé d'illustrer le mode de fonctionnement de la douane maritime, en mettant l'accent sur le passage des marchandises dans le transport maritime.

Nous avons pris comme exemple ; la procédure de l'importation des véhicules depuis le port de DJEN DJEN.

L'opération douanière se soumet à des lois précises dans le code de la douane.

Le principe de la douane vise à récolter les droits douaniers imposés à des marchandises importées.

Les procédures douanières comportent plusieurs points importants et entrelacés, se caractérisant par des opérations initiales (introductives) , qui consistent à faire parvenir les marchandises et les montrer à la douane d'une part, d'autre part, les opérations réelles consistent à établir une déclaration en détail ; la procédure de la vérification et de la consultation de la marchandise, et la liquidation , l'acquittement des droits et taxes, ensuite la levée de la marchandises.

En prenant compte de ce qui a précédé, on peut dire que les procédures douanières s'influencent entre elles.

تمهيد:

إن التطرق إلى أي موضوع دراسة يتطلب منا التعرف على عدة جوانب تمكننا من أخذ نظرة عامة بما يحيط به في هذا الإطار سيتم التطرق إلى بعض المفاهيم العامة حول قطاع الجمارك بإعتباره يشكل ركيزة أساسية في الاقتصاد الوطني ويعد من بين القطاعات الحيوية التي تساهم بفعالية في تدعيمه وحمايته. فالجمارك نقطة عبور إجبارية بالنسبة للبضائع، الأشخاص ورؤوس الأموال وبالتالي فهي من بين المؤسسات الأولى التي تعتمد عليها مختلف الحكومات في مختلف الدول عبر العالم فهي تعتبر المحرك رقم واحد للإنتاج والاقتصاد الوطني.كما سيتم التطرق للنقل البحري للبضائع بإعتباره أكثر الأنواع إستعمالا في التجارة الدولية، لهذا سوف نحاول في هذا الفصل التعرف على هذا القطاع من خلال أهم التحولات التي عرفها ومختلفة الأنظمة الجمركية الاقتصادية وذلك من خلال:

المبحث الأول: ماهية الجمارك.

المبحث الثاني: الأنظمة الاقتصادية الجمركية.

المبحث الثالث: النقل البحري للبضائع

المبحث الأول: ماهية الجمارك

لتصور ماهية الجمارك يتطلب شرح موضوع الجمارك وتحديد معالمه بما يعين الإقتراب من مفهومه من جهة أولى و نشأته من جهة ثانية ومهام ووسائل الجمارك من جهة أخرى ولذلك يتعين علينا أن نتناول هذا المبحث في ثلاث مطالب هي:

المطلب الأول : نشأة إدارة الجمارك وتطورها التاريخي

المطلب الثاني : مهام ووسائل إدارة الجمارك.

المطلب الثالث : علاقة الجمارك بمحيطها الخارجي وبالضم الاقتصادية.

ويمكن شرحهم بالتفصيل على النحو التالي:

المطلب الأول : نشأة إدارة الجمارك وتطورها التاريخي

الفرع الأول: مفهوم إدارة الجمارك:

لتوضيح مفهوم الجمارك، يقتضي أن نبين معناها بأبعادها المختلفة في ضوء تعدد الأفكار وتنوعها بل وإختلافها، مما يفسح المجال لإثراء المعرفة على التوسع والتعمق.

أولا- فيما يتعلق معنى كلمة الجمارك

للجمارك في اللغة العربية معنيان:[1]

- الأول: ما يؤخذ على البضائع التي تقطع حدود البلاد من إقتطاعات خروجها ودخولا...إلخ، تعرف بالمكوس سابقا، وتسمى الضرائب أو الحقوق والرسوم حاليا.
- الثاني: دائرة أو مصلحة مكلفة بمراقبة الحدود وحماية الاقتصاد وإستيفاء الحقوق والرسوم على البضائع التي تقطع هذه الحدود، سواء من خلال الإستيراد أو التصدير.

أما باللغة الفرنسية: فتسمى الجمارك "**Douane**" وأصلها عربي مشتق من كلمة "ديوان" الذي يعني هيكلا هاما رفيع المستوى إلى جانب هياكل الجيش (الأمن والقضاء)، يرتبط مباشرة بالحاكم، السلطان، الملك، أو رئيس الدولة أو بالداي كما كان عليه الحال في عهد الأتراك وتقابلها كلمة "**Customs**" في اللغة الإنجليزية.

[1]- موسى بودهان، **النظام القانوني لمكافحة التهريب في الجزائر**، دار الحديث للكتاب للطباعة والنشر، الجزائر، 2007، ص ص91-92.

ثانيا- تعريف الجمارك من حيث مشتملاتها

الجمارك جهاز إداري وتنظيمي تابع لوزارة المالية يتولى تنفيذ ورسم السياسة الجمركية لها بناءا على الأوامر والتعليمات التي تصدرها الحكومة وفق إطار قانوني وتعليمات خاصة ومحددة وضعت من قبل الدولة تبين (أهداف، مهام، آليات، عمل، مرجعيتها الإدارية والقانونية، جهازها الإداري) بما يكفل تحقيق المصلحة العليا للبلاد من حيث حماية الإقتصاد الوطني والرقابة على الواردات والصادرات ودعم الصناعات المحلية وبناء الأمن الإجتماعي من خلال مكافحة التهريب والمخدرات والرقابة على السلع والبضائع والأشخاص بما يكفل تحقيق إيراد مالي للدولة وحماية أمنها الإجتماعي والسياسي[1].

الفرع الثاني:نبذة تاريخية حول نشأة الجمارك الجزائرية

عرفت الجمارك الجزائرية بوصفها هيئة وطنية نظامية مؤهلة قانونا لمراقبة العمليات التجارية والمالية مع الخارج، تحولات جذرية وتطورت عميقة إرتبطت بالتطورات التي مر بها الاقتصاد الوطني في مختلف مراحله.

أولا- فترة ما بين 1962-1969

كان على رأس الجمارك السيد" بناط خلفه"، السيد "باي" و تميزت هذه المرحلة بـ:[2]

الرقابة الجمركية المحدودة للتجارة الخارجية لعدة أسباب موضوعية ومبررات عملية منها:

- عدم استعداد مصالح الجمارك ونقص تكيفها مع مجريات ذلك الوقت؛

- تبعية الجمارك من حيث الوصاية لجهات مختلفة، إذ كانت على المستوى الوطني مديرية مركزية تابعة لوزارة الاقتصاد والمالية، ثم مديرية وطنية تابعة لرئاسة الجمهورية، فمدرية مركزية تابعة لوزارة المالية من جديد، وكانت لها على المستوى المحلي أربع مديريات هي: (الجزائر، وهران، عنابة، والأغواط) موروثة من العهد الفرنسي.

أما أهم ما يمكن تسجيله على هذه الفترة فيتمثل في الآتي:

- إستمرار العمل بالقوانين والنظم الفرنسية إلا ما تعارض منها مع السيادة الوطنية؛

- فيفري 1963: إنشاء رسم خاص على الواردات مقدرة بـ 3% ؛

- ماي 1963: تحديد نظام الحصص الذي يحدد كمية السلع المستوردة كمحاولة لرقابة التجارة الخارجية؛

- أكتوبر 1963: إنشاء أول تعريفة جمركية جزائرية؛

[1]- خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة، **إدارة التخليص الجمركي**، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص134.

[2]- موسى بودهان، **النظام القانوني لمكافحة التهريب في الجزائر**، مرجع سابق، ص99.

- أفريل 1964: إحداث آليات مراقبة الصرف؛
- فيفري 1986: تمت مراجعة نظام التعريفة وتعديله بإعتماد تعريفات جديدة.

ثانيا- فترة ما بين 1970-1978

كان على رأس الجمارك السيد "بن عيسى محمد" ثم خلفه "موسى محمد" تميزت هذه الفترة بعدة أحداث عرفتها البلاد منها:

- تأميم تدريجي للتجارة الخارجية[1]. وخلق أنشطة مسيرة من طرف شركات وطنية لإنجاز صناعة وطنية، تسير إحتكار الإستيراد والتصدير وتوزيع المواد الضرورية للسوق الجزائرية؛
- إصدار تعريفة جمركية جديدة سنة 1973؛
- تمديد نظام الحصص السابق الذكر؛
- تحديد نظام الترخيص الشامل للإستيراد الذي أنتظر تعميمه حتى سنة 1973؛
- تحديد نظام خاص بالمواد الحرة.

ثالثا- الفترة ما بين 1978-1987

كان على رأس الجمارك الرائد "محمود ورتسي"، ثم خلفه الرائد "عزالدين ملاح" تميزت هذه الفترة بـ[2]:

- صدور قانون المالية لسنة 1978 الذي كرس هو الآخر مبادئ التأميمات والإحتكارات ومنها تأميم التجارة الخارجية وإحتكاراتها من طرف الدولة؛
- صدور القانون رقم 79-07 بتاريخ 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك وهو أول قانون جمارك بعد التخلص من القوانين والنظم الجمركية الفرنسية الإستعمارية؛
- فقدان إدارة الجمارك العديد من مهامها وصلاحياتها وإمتيازاتها لا سيما منها تلك المتعلقة بمراقبة العمليات التجارية والمالية مع الخارج بحيث صارت هذه الإدارة لا تتكفل حتى بعناصر التسعيرة التي أوكلت إلى المؤسسات والشركات الوطنية المتدخلة في قطاع التجارة الخارجية إستيرادا وتصديرا؛
- في هذه المرحلة تم تزويد المصالح الجمركية والعاملين فيها بوسائل وإمكانيات هامة جدا (بناء ثكنات وأحياء جمركية، وإقتناء أراضي وسكنات لفائدة الجمارك، إستخدام بدلة جديدة، إقتناء سيارات، عتاد ووسائل مواصلات)؛

[1] سلطاني سامي، **دور الجمارك في سياسة التجارة الخارية حالة الجزائر**، رسالة ماحستير فرع التخطيط والتنمية كلية العلو الاقتصادية والتسيير ، جامعة الجزائر 2002-2003، ص104

[2] موسى بودهان، **النظام القانوني لمكافحة التهريب في الجزائر**، مرجع سابق، ص100.

- إعطاء كامل الإستقلالية لهذه الإدارة باعتبارها مديرية عامة وذلك بالمرسوم الرئاسي رقم 82-237 لسنة 1982 الذي ساهم في هيكلة هذه المديرية.

إذ قسمت إلى خمس مديريات مركزية إضافة إلى أقسام مراقبة[1]:

- المديرية المركزية للأنظمة الجمركية والجباية؛
- المديرية المركزية للتنظيم والمنازعات الجمركية؛
- المديرية المركزية للدراسات والتخطيط؛
- المديرية المركزية للموظفين والتكوين؛
- المديرية المركزية للتسيير الإعتمادات والوسائل.

رابعا- الفترة ما بين 1988-1991

كان على رأس الجمارك السيد "محمد قنيفد"، خلفه السيد "جبارة عمر شوقي" وتميزت بـ: شروع الجمارك في إسترجاع مهامها وصلاحيتها إمتيازاتها ومكانتها لا سيما في مراقبة العمليات المالية والتجارية مع الخارج بفعل الإنسحاب التدريجي للدولة من إحتكار التجارة الخارجية التي نصت عليها الدفعة الأولى من قوانين الإصلاحات الإقتصادية على النحو الآتي[2]:

بتاريخ 12 جانفي 1988 تم إصدار القوانين رقم 88-01 و88-02 و88-03 و88-04 المتضمنة على التوالي بالقانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الإقتصادية التخطيط، صناديق المساهمة وتعديل القانون التجاري الخاص بتحديد القواعد المطبقة على المؤسسات العمومية الإقتصادية.

كما تم بتاريخ 14 أفريل 1990 إصدار القانون رقم 09-10 المتعلق بالنقد والقرض مما أدى إلى إعادة تنظيم إدارة الجمارك وطنيا بتحويل طبيعتها القانونية من مديرية مركزية إلى مديرية وطنية،وإضافة مديريات فرعية، وما يمكن ملاحظته هو الغياب الملحوظ لأية إستراتيجية جمركية واضحة سواء في مجال التكوين ماديا أو عمليا أو في ميدان إستخدام وسائل المراقبة الحديثة ولذلك إتخذت التدابير والإجراءات القانونية الآتية:

- إصدار سنة 1991 أربعة مراسيم تنفيذية منها المرسوم رقم 76/91 بتاريخ 16 مارس 1991 خاص بتنظيم المصالح الخارجية، والمراسيم الثلاثة الأخرى تتعلق بالمديرية العامة؛

[1] سلطاني سلمى، **دور الجمارك في سياسة التجارة الخارجية حالة الجزائر**، مرجع سابق ، ص105.

[2] - موسى بودهان، **النظام القانوني لمكافحة التهريب في الجزائر**، مرجع سابق، ص(101-102).

- الإنضمام إلى العديد من الإتفاقيات الدولية لا سيما المتعلقة بالنظام المنسق التي أصدرها مجلس التعاون الجمركي سابقا (المنظمة العالمية للجمارك حاليا) في 30 مارس 1991.

خامسا- الفترة ما بين 1992-2000

كان على رأس الجمارك السيد "إبراهيم شايب الشريف" وتميزت هذه المرحلة ببعض الأعمال والنشاطات منها:[1]

في سنة 1993 تم تعديل المراسيم التنفيذية لسنة 1991 الأربعة السابقة الذكر بثلاثة مراسيم تنفيذية رقم 329/93، 330/93 و331/93 التي أعطت بعد آخر ونظرة جديدة لإدارة الجمارك من حيث إعادة تنظيمها على المستوى الوطني بتكريس طبيعتها القانونية كمديرية عامة مستقلة وتميزت بقوانينها ونظمها وتبعا لخصوصيتها المدنية والعسكرية الإقتصادية والمالية. وعلى المستوى المركزي في شكل مديريات مركزية (تسع مديريات وخمس مديريات دراسات) تجمع تحتها مديريات فرعية ومكاتب وعلى مستوى المصالح الخارجية الأخرى ذات الاختصاص الجهوي (12 مديرية جهوية) ومقتشيات أقسام (46) وحادات فرق ومند وبيات الأمن...الخ، علما أن هذه المراسيم قد تم تعديلها هي الأخرى سنتي 1995 و1998.

في سنة 1995 تم إدخال أحكام قانونية تسمح بتسهيلات جمركة في مجال الإستيراد والتصدير تتعلق على وجه الخصوص بالنظم الاقتصادية الجمركية في سنة 1998 تم تعديل قانون الجمارك القديم 1979 بقانون جديد هو القانون رقم 10/98 الصادر في الجريدة الرسمية رقم 61 بتاريخ 22 أوت 1998 الذي حاول التكفل ببعض الجوانب الخاصة بالإصلاحات الاقتصادية المنتهجة من طرف الدولة.

سادسا- الفترة ما بين 2001- إلى الآن[2]

كان على رأس الجمارك السيد" لبيب علي"(2001-2006) ثم خلفه السيد "عبدو بودربالة" (2006 حتى الآن) هذه المرحلة تميزت بإحداث تغيرات جذرية مست الكثير من الجوانب التنظيمية والهيكلية، القانونية والتسييرية (الموارد البشرية والإمكانيات المادية والوسائل المالية، التكنولوجيات العصرية الإعلام والاتصال وسائل المراقبة الحديثة من أجهزة سكاتير وإعلام آلي...).

- سن وإصدار تعريفة جمركية جديدة وذلك بمقتض الأمر رقم 02/01 الصادر في الجريدة الرسمية رقم 62 بتاريخ 20 أوت 2001؛
- إصدار مدونة لأخلاقيات المهنة والسلوك داخل جميع مصالح الجمارك وهي مستنبطة من تصريح المنظمة العلمية للجمارك؛

[1]-المرجع السابق، ص103.

[2]- المرجع نفسه، ص104.

- تدشين ثلاث مدارس جمركية جديدة (واحدة في وهران والثانية في الجزائر والثالثة في تلمسان)؛
- إنشاء مجلس بيداغوجي خاص بالمدارس الجمركية؛
- إستحداث ثلاث مصالح جمركية جديدة (مركز وطني لأنياب "السينوتقني" أو الكلاب البوليسية المختصة في تقني أثر المخدرات والمتفجرات والأسلحة...، مصلحتين لقيادة وصيانة السيارات والدراجات النارية وفرقة نحاسية وطنية)؛
- تخريج دفعات كثيرة وبرتب مختلفة (ضباط رقابة، ضباط فرق وأعوان رقابة)؛
- عقد إتفاقيات تعاون وتنسيق مع بعض المؤسسات الوطنية والشركات المختصة وتكثيف الاتصالات والمشاورات في جميع الميادين ذات الصلة بالتنمية الإقتصادية عموما؛

المطلب الثاني: مهام وسائل إدارة الجمارك

تعددت الآراء فيما يتعلق بمهام الجمارك خاصة في ظل الإصلاحات التي شاهدتها إدارة الجمارك بانتهاجها سياسة جمركية تتلاءم مع التحولات الاقتصادية الراهنة لذلك فهناك من يعتبر مهمة إدارة الجمارك إدارة ضريبية بحكم أنها تابعة لوزارة المالية، أما البعض الآخر فيعطيها صفة اقتصادية كونها تلعب دورا اقتصاديا أكثر من جبائي لكن كلا الرأيين يتفقان عن أن للجمارك وسائل عديدة كفيلة بتحقيق أهدافها المسطرة.

الفرع الأول: مهام إدارة الجمارك

يمكن تحديد المهام الأساسية للجمارك فيما يلي:

أولا- المهمة الجبائية

تتمثل في تحصيل الرسوم والضرائب التي يدفعها المستورد والمصدورون للجمارك طبقا لقانون التعريفة الجمركية والقوانين الأخرى ذات الصلة[1].

[1]- بوعون يحياوي نصيرة، **الضرائب الوطنية والدولية**، دار النشر pages bleues، الجزائر، 2010، ص191.

ثانيا- المهمة الاقتصادية

تتبين لنا مهام إدارة الجمارك من خلال ما يلي:

- حماية الاقتصاد الوطني: إن الجمارك تعمل على حماية المنتوج الوطني من المنافسة غير الشرعية ومكافحة الإغراق بمختلف أنواعه[1]؛
- حماية الصناعات الناشئة بحماية مؤقتة ونسبية تتماشى والظروف الإقتصادية وكذا مراقبة وإحترام المبادلات الخارجية[2]؛
- إعداد وترتيب الإحصائيات الخاصة بالتجارة الخارجية: تمثل وسيلة إعلام هامة لتوجيه سياسة البلد الإقتصادي وإتخاذ التدابير السياسية التي يقتضيها الوضع الإقتصادي وتعتبر بنكا للمعلومات بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين.

ثالثا- مهام أخرى للجمارك

لا ينحصر دور الجمارك بين المهمة لاقتصادية والمهمة الجبائية بل هناك مهام أخرى وتتمثل فيما يلي[3]:

- مراقبة إحترام القوانين التي تنظم العلاقات المالية مع الخارج؛
- مكافحة التهريب سواء إلى داخل أو خارج البلاد عبر المنافذ الجمركية سواء البحرية أو الجوية أو البرية؛
- توفير الحماية الصحية للثروة الحيوانية والنباتية، كذا حماية صحة المواطن عن طريق مراقبة السلع وكذلك محاربة المتاجرة في المخدرات؛
- حماية إيرادات الدولة، وذلك عن طريق منع التهرب من الرسوم والتأكد كذلك من دفع الرسوم والضرائب الواجبة؛
- منع إدخال كتب ومخطوطات تمس الأخلاق ومنع إدخال الأسلحة دون تصريح مسبق والتي تمثل خطر على الأمن الداخلي للبلاد؛
- حماية المحيط بمنع استيراد السلع السامة والخطيرة على البيئة.

[1]- مقنعي فتيحة حرم ملوح، **تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية**، نوميديا للطباعة والنشر قسنطينة، الجزائر، 2009، ص143.

[2]- بوعون يحياوي نصيرة،**الضراب الوطنية والدولية**، مرجع سابق، ص192.

[3]- مقنعي فتيحة حرم ملوح، مرجع سابق، ص144.

الفرع الثاني: وسائل إدارة الجمارك

تنقسم إلى وسائل قانونية، بشرية، مادية، وهي كالتالي:

أولا- الوسائل القانونية[1]

من أهم الوسائل الجمركية لأنها هي من تحدد مهام الجمارك ونجد منها:

- **قانون الجمارك:** يعتبر أول وسيلة تعتمد عليه إدارة الجمارك لأنه عبارة عن مرشد جمركي يحمي موظفي الجمارك عند أداء وظيفتهم، ويعتبر كذلك بمثابة مرجع يتضمن التشريعات والتنظيمات المتعلقة بالنشاط الجمركي، ويتم تطبيق هذا القانون عبر كامل التراب الوطني؛

1- قانون المالية: وتبين فيه الأهداف الجزئية للسنة المالية، ويصدر مرة في بداية كل سنة وعلى إدارة الجمارك أن تتبع كل ما جاء فيه من تغيرات؛

2- القانون الدولي: هو عبارة عن مجموعة القوانين الدولية التي يجب أن تعرفها إدارة الجمارك.

ثانيا- الوسائل المادية[2]

تتمثل في ميزانية التجهيز والتسيير، ففي آخر السنة تحدد الميزانية المالية من طرف إدارة الجمارك وتوضع في قانون المالية وتتكون ميزانية التسيير من أجور العمال نفقات الهاتف، نفقات التكوين وتكاليف الصيانة ...الخ

ثالثا- الوسائل البشرية[3]

وتتمثل في العنصر البشري بين إطارات، أعوان الجمارك وهم أعوان الدولة إذا أن تنظيم الإدارات في مصالح الجمارك تختلف بإختلاف المهام الموكلة إليهم إبتداء من المدير العام إلى غاية عون المراقبة، وقد لجأت إدارة الجمارك الى إنشاء مراكز لتكوين الإطارات والأعوان قبل الإنضمام لميدان ممارسة أعمالهم.

[1]- بوعون يحياوي نصيرة، **الضرائب الوطنية والدولية** ، مرجع سابق، ص192.

[2]-نفس المرجع ، ص193.

[3]- مقنعي فتيحة حرم ملوح، **تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية**، مرجع سابق، ص147.

المطلب الثالث: علاقة الجمارك بمحيطها الخارجي وبالنظم الاقتصادية

سنبين مختلف العلاقات التي تربط إدارة الجمارك بالمحيط الخارجي وبالنظم الاقتصادية إذ تقوم إدارة الجمارك بعدة مهام سبق ذكرها من خلال انتهاج سياسة جمركية تهدف أساسا إلى حماية الاقتصاد الوطني وترقية التجارة الخارجية وهذا لا يتأتى إلا بتنسيق العلاقات مع الوزارات والهيئات الرسمية والمتعاملين الاقتصاديين.

الفرع الاول: علاقة الجمارك بمحيطها الخارجي

ويمكننا إظهار نوعية العلاقات الخارجية مع الجمارك في الجدول التالي :

جدول رقم(1) :يوضح نوعية علاقة الجمارك بمحيطها الخارجي

الهيئات	نوعية العلاقة مع الجمارك
وزارة المالية	إيصال النصوص القانونية المتعلقة بمختلف مصالح والتوجيهات المالية إرسال التقريرات والمراسلات وتبادل المعلومات الإدارية
وزارة الشؤون الخارجية	إبلاغ ونشر المعلومات الجمركية المطلقة في صالح الجزائريين القاطنين بالخارج بواسطة اتحادية الجزائريين بالخارج
وزارة العدل	متابعة المنازعات وتسويتها
وزارتي الداخلية والدفاع	التعاون عند الحدود وتبادل المعلومات التدخل المشترك عند قمع الغش والتهريب
المتعاملين الاقتصاديين	إيداع وتسوية ملفات الجمركة (تقديم الرخص)
وزارة النقل	تقديم المعلومات المختلفة الخاصة بالنظام الجمركي المستعمل
البنوك	مراجعة الملفات والتأشيرات
هيئات دولية وسفارات	تبادل المعلومات ذات طابع إحصائي،وطلب إخضاع الملفات لرخص الاستيراد والتصدير
وزارة الخارجية	تقديم معلومات إحصائية فيما يخص عمليتي الاستيراد والتصدير

المصدر: مقنعي فتيحة حرم ملوح، مرجع سابق، ص128.

يمكن القول أن الجمارك تعمل على تحقيق برنامج التنمية الإقتصادية والتعليمات الصادرة من طرف القطاعات الأخرى للدولة.

الفرع الثاني: علاقة الجمارك بالنظم الاقتصادية

تعد الجمارك أداة لتحريك الإقتصاد الوطني فهي تقيم علاقات مع النظام الجبائي والبنكي وذلك من أجل خدمة الإقتصاد الوطني[1].

أولا- علاقة الجمارك بالنظام البنكي

بإعتبار البنوك إحدى المؤسسات المالية والتي تساهم في خدمة الإقتصاد الوطني فهي تقيم علاقات مع مختلف القطاعات(العام، الخاص) ومن بين هذه القطاعات إدارة الجمارك، والتي تلزم المستوردين والمصدرين القيام بعملية التوطين البنكي، إذ يختار كل من المستورد والمصدر البنك الذي يلعب دور وسيط معتمد للقيام بالعمليات البنكية اللازمة حسب ما تقتضيه التجارة الخارجية والصرف[2].

ثانيا- علاقة الجمارك بالنظام الجبائي

لا يمكن لأحد أن ينكر مدى أهمية الضرائب الجمركية في عملية التنمية الإقتصادية والإجتماعية وذلك من خلال ضبط الإستهلاك وترشيد التجارة الخارجية والمساهمة في تحقيق التوازن في ميزان التجارة من خلال التخفيض من الواردات وتشجيع الصادرات، إضافة إلى دورها المالي في تأمين الموارد المالية للخزينة العمومية إذ أن إرتفاع هذه الضرائب أو إنخفاضها يؤدي لا محالة إلى الزيادة والنقصان في المردودية الجبائية[3] ، كما هو مبين في الجدول الموالي الذي يبين تطور الإيرادات الجمركية من سنة 1992 إلى سنة 2004.

[1]- مقتعي فتيحة حرم ملوح، **تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية**، مرجع سابق، ص159.

[2] -Idir Ksouri, **le contrôle du commerce extérieur et des changes**, édition grand alger,2006, p54.

[3]- زايد مراد، **دور الجمارك في اقتصاد السوق، حالة الجزائر**، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية تخصص التحليل المالي، جامعة الجزائر 2006، ص282.

جدول رقم(2): يوضح تطور الإيرادات الجمركية: (الوحدة: مليار دج)

السنوات	الإيرادات الجمركية	الإيرادات العامة	حصة الإيرادات الجمركية من العامة
1992	59	311,9	%19
1993	54	313,9	%172
1994	84,6	477,2	%18
1995	132,6	611,7	%21,7
1996	135,7	810,1	%16,7
1997	132	933	%14
1998	140	785	%18
2001	183	1285	%14,24
2002	230	1409	%16,32
2003	261	1468	%17,78
2004	281	1528	%18

المصدر: زايد مراد، دور الجمارك في ظل اقتصاد السوق، حالة الجزائر، مرجع سابق، ص283.

ما يمكن تسجيله من خلال الجدول أعلاه، أن التحصيلات الجمركية تحتل مكانة هامة في العائدات الجبائية بحيث عرفت إرتفاعا مستمرا بالرغم من التحويلات التي عرفتها التعريفة الجمركية والسبب في ذلك يرجع إلى أن واردات الجزائر لم تتوقف عن الإرتفاع خلال كل الفترة الممتدة من 92 إلى 2004.

هذا النمو الكبير الذي عرفته الجزائر يفسر بالإنفتاح على الأسواق العالمية الذي جسد بالإجراءات المتخذة لتحرير التجارة هذا من جهة ومن جهة أخرى مساهمة الإصلاح الجمركي والجبائي في هذا الارتفاع، إذ أن التخفيض الذي عرفته الضرائب والرسوم الجمركية وكذا التعديلات التي شهدتها التعريفة الجمركية ابتداء من سنة 1991 إلى عام 2002 أثر كبير على نمو الواردات الجزائرية، غير أن هذا الإرتفاع لم يكن متواصلا بل شهد نوع من التذبذب في كل من سنة 1996 و1997، إذ إنخفضت قيمة الواردات بنسبة4,52% سنة 1997[1]، هذا الإنخفاض يمكن تفسيره بضعف القدرة الشرائية لدى المستهلك الجزائري.

[1] – زايد مراد، **دور الجمارك في اقتصاد السوق حالة الجزائر**، مرجع سابق، ص284.

المبحث الثاني: الأنظمة الإقتصادية الجمركية (Les régimes douaniers économiques):

تعتبر الأنظمة الجمركية واحدة من أهم الآليات التي تعتمدها إدارة الجمارك لما توفره من ميكانيزمات تسهيل عمليات التجارة الخارجية(إستيراد وتصدير) سنحاول التطرق إلى هذه الأنظمة من خلال تصنيفها إلى ثلاثة أصناف حسب طبيعة النشاط الذي توجه إليه البضاعة المعالجة في كل نظام وهي:

- الأنظمة الإقتصادية الجمركية المتعلقة بنشاط النقل؛
- الأنظمة الإقتصادية الجمركية المتعلقة بالنشاط التجاري؛
- الأنظمة الإقتصادية الجمركية المتعلقة بالنشاط الصناعي.

ونبينهم على نحو مفصل كما يلي:

المطلب الأول: الأنظمة الإقتصادية الجمركية المتعلقة بنشاط النقل

يتعلق هذا النوع من الأنظمة بعبور البضائع تحت المراقبة الجمركية حيث نجده ينقسم إلى عبور دولي وعبور وطني.

الفرع الأول: تعريف نظام العبور وأهميته

أولا- تعريفه

حسب المادة 125 من قانون الجمارك الجزائري العبور هو النظام الجمركي الذي توضع فيه البضائع تحت المراقبة الجمركية، المنقولة من مكتب جمركي إلى جمركي آخر برا أو جوا مع وقف الحقوق والرسوم وتدابير ذات الطابع الاقتصادي[1].

ثانيا- أهمية نظام العبور

يحتل نظام العبور الترانزيت أهمية خاصة في عمليات نقل السلع عبر الحدود السياسية لدول العالم المختلفة وتزداد أهمية هذا النظام في حالتين:

- الدول ذات الحدود المتعددة والتي تشكل حلقة الوصل بين جيرانها مثل وضع الجزائر في المغرب العربي؛
- الدول ذات الموقع العالمي المتميز مثل موقع إمارة دبي وميناء جبل على المحورين كحلقة اتصال بين التجارة الأوروبية والآسيوية وكذلك من الشرق والغرب وفي كل هذه الأحوال تزداد ظاهرة التجارة العابرة[2].

[1]- أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك الجزائري في ضوء الممارسة القضائية**، منشورات بيرتي، الجزائر 2009-2010.
[2]- جنين محمد، **التسهيلات الجمركية و أثارها على المؤسسة**، مذكرة تخرج المدرسة العليا للإدارة، الجزائر،2009، ص 28.

الفرع الثاني: انواع نظام العبور

يمكن التميزبين نوعين من العبور، العبور الوطني و العبور الدولي

أولا–العبورالوطني

يعالج هذا النظام نقل البضائع داخل حدود الإقليم الجمركي وينقسم إلى نوعين العبور الداخلي والعبور الخارجي.

1. **العبور الداخلي:** تتم من خلاله عملية نقل البضائع بين مكتبين داخليين داخل الإقليم الجمركي، وقد تتم عملية النقل برا أو جوا وحتى العبور على إقليم جمركي لدولة أجنبية.

فإذا أخذنا نقل البضاعة من نقطة إلى نقطة جمركية أخرى من الإقليم الجمركي عبر البحر فإن تلك البضائع تعد معفاة من الحقوق والرسوم ومحظورات الخروج وذلك وفق الشروط التالية[1]:

-بصفة حصرية البضائع المنتجة داخل النطاق الجمركي وكذا البضائع التي تم تخليصها الجمركي؛

- أن يتم النقل على متن بواخر ذات راية وطنية في ظل تصريح موجز للمساحة؛

– يتم شحن وإفراغ البضائع تحت مراقبة مصالح الجمارك؛

– على وثيقة التصريح الموجز يؤشر بيان صلاحية الشحن قبل الشحن وبيان صلاحية الإفراغ قبل الإفراغ وعلى نفس الوثيقة يرخص الدفع بالتأشير ببيان صلاحية الدفع.

2. **العبور الخارجي:** يعالج هذا النظام نقل البضائع في حالة الاستيراد والتصدير

عند الإستيراد: تنقل البضاعة من مكتب دخولها الإقليم الجمركي إلى نقطة وصولها أي من مكتب حدودي إلى مكتب داخلي يوضع هذا النظام تحت تصرف المؤسسات الوطنية التي تستورد إحتياجاتها وتطلب إخراج البضائع من الكتب الجمركي دون جمركة لتتم العملية في مكان وصول البضاعة[2].

عند التصدير: تتم وفق هذا النظام نقل البضائع المعدة للتصدير من مكتب داخلي إلى مكتب خروجها للتصدير.

ثانيا–العبور الدولي

يكتسي نظام العبور الدولي أهمية بالغة في تسهيل حركة البضائع في إطار التجارة الدولية حيث يضمن هذا النظام عبور البضائع من دولة (أ) إلى دولة (ج) عبر الإقليم الجمركي لدولة (ب) وبالنظر لأهمية إبرام اتفاقية النقل الدولي عبر الطرق (TIR) حيث يقوم هذا النظام على ثلاثة ركائز أساسية[3]:

---

[1]– بلحنيش عبد الرحمان، **أثار الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية**، رسالة مقدمة عن متطلبات شهادة الماجستير، فرع التحليل الاقتصادي،كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر2008/2007، ص85.

[2]– زياد مراد، **دور الجمارك في اقتصاد السوق حالة الجزائر**، مرجع سابق، ص173.

[3]– بلحنيش عبد الرحمان، **أثار الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية**،مرجع سابق، ص85.

- يجب نقل البضائع في حاويات مغلقة ومختومة أو في صناديق مخصصة لنقل البضائع أو في شاحنات معتمدة من قبل السلطات الجمركية؛
- الإعتراف الدولي بأعمال التفتيش التي تقوم بها سلطات الجمارك في كل من نقطتي الإنطلاق والوصول بما يعني عدم القيام بأعمال إضافية للتفتيش؛
- سلسلة من الضمانات الدولية لصالح إيرادات الجمارك في الدولة لتأمين خسائر جمركية محتملة في حالة حدوث مخالفات داخل دولة العبور في النواحي الإجرائية الخاصة بنظام(TIR).

وفي عام 1987 تدعم هذا النظام بإعداد دفتر(TIR) المتعدد الوسائط لتسير إجراءات رحلة البضائع على الوسائط المختلفة كما تدعم عام 1994 بدفتر(TIR) عالي الضمان وهو يلزم إستخدامه في حالات نقل الكحوليات والتبغ ويتطلب تقديم ضمان أعلى يتوافق وطبيعة هذه البضائع، ويتضمن دفتر(TIR) المزايا التالية[1]:

- بالنسبة للتجارة الدولية: يسمح بإنتقال البضائع المعفاة من أي قيود جمركية بين بلدين أو أكثر تختلف أنظمتها الجمركية؛
- بالنسبة لعمليات النقل: يمكن الشاحن أن يعد المكان الملائم للإشراف الجمركي في بلد الإنطلاق كما يمكنه أيضا من عبور الحدود المتتالية وإتمام الإجراءات الجمركية المطلوبة في أسرع وقت ممكن؛
- بالنسبة للسلطات الجمركية: يقدم هذا الدفتر الضمان الكافي لها ففي حالة إختفاء البضاعة داخل الإقليم الجمركي لبلد العبور فإن إدارة الجمارك لهذا تستطيع إستيراد إجمالي مبالغ الرسوم الجمركية حيث يصل الحد الأقصى للضمان 50 ألف دولار في حالة البضائع العادية و 200 ألف دولار في حالة الكحوليات والكبريت والتبغ.

ولتدعيم هذا النظام تم سنة 1995 تحت إشراف الإتحاد الدولي للطرق(IRU) تقديم ما يسمى بنظام أمان النقل الدولي للبضائع على الطرق(TIR Safe) الذي يقوم على أساس إجراءات إدارية وأمنية حيث يعتمد على نظام تبادل الكتروني للمعلومات(EDI CONTROL) لتزويد المؤسسات الوطنية المكلفة بانجاز دفتر(TIR) بمعلومات مؤكدة من الإدارات الجمركية مباشرة بخصوص أي مخالفات للدفتر[2].

تتم عملية المرور من خلال مكتب الانطلاق ⟵مكتب أو مكاتب العبور ⟵مكتب الوصول.

مكتب الانطلاق: بعد تحقق أعوان الجمارك من إيداع التصريح المفصل مرفقا بالوثائق اللازمة ومراقبة البضاعة إضافة إلى تسجيل الكفالة وبعد ذلك يقوم عون الجمارك بوضع التشميع وتحديد مسار البضاعة وكذا آجال وصولها.

[1]– نفس المرجع السابق، ص86.

[2]– جنين محمد، **التسهيلات الجمركية وأثارها على المؤسسة**، مرجع سابق، ص27.

مكتب العبور: يقتصر دور عون الجمارك على مراقبة وثائق العبور والتأكد من حالة الترصيص.

مكتب الوصول: عند وصول البضاعة يجب على العون المرافق التأكد من سلامة الترصيص كما تتم عملية تصفية نظام العبور وتحويل نسخة من تصريح التصفية إلى مكتب الجمارك الذي انطلقت منه العملية، وبعدها تتم عملية رفع اليد على الكفالة التي قدمها المستفيد في مكتب الانطلاق.

المطلب الثاني: الأنظمة الجمركية المتعلقة بالنشاط التجاري

يندرج تحت هذه الفئة ثلاثة أنظمة رئيسية وهي: نظام القبول المؤقت، المستودع الجمركي والتصدير المؤقت.

الفرع الأول– القبول المؤقت

مع التطور السريع في المبادلات التجارية الدولية للبضائع وجدت مختلف الدول نفسها في حاجة إلى إستيراد بضائع من الخارج لإستعمالها في أغراض مختلفة وذلك بصفة مؤقتة ثم إعادة تصديرها للبلد الذي أتت منه، وتلبية لهذه الحاجة أوجد قانون الجمارك نظام جمركي إقتصادي يدعى "نظام القبول المؤقت"[1] الذي نصت عليه المادة 174 من قانون الجمارك الجزائري حيث يقصد به "النظام الجمركي الذي يسمح بأن نقبل في الإقليم الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدة لإعادة التصدير خلال مدة معينة وفق الحقوق والرسوم، ودون تطبيق المحظورات ذات الطابع الاقتصادي[2]:

– إما على حالتها، دون أن تطرأ عليها تغيرات، بإستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة إستعمالها؛
– وإما بعد تعرضها لتحويل وتصنيع أو معالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع.

والحالة التي تمثل نشاطا تجاريا هي الحالة الأولى، وللإستفادة من هذا النظام على المتعامل إحترام الإجراءات الآتية:

- إيداع طلب وضع البضاعة تحت هذا النظام لدى متفشية أقسام الجمارك المختصة إقليميا يكون مرفقا بكل الوثائق اللازمة وعلى المتعامل أن يبرز سبب إختيار هذا النظام لإدارة الجمارك من خلال توضيح الهدف الاقتصادي من ورائه؛
– منح الترخيص للمتعامل الاقتصادي من طرف إدارة الجمارك وهذا بعد دراستها الدقيقة للطلب الذي تقدم به؛
- وضع البضاعة تحت نظام القبول المؤقت بعد أن يتحصل المتعامل على الترخيص ويكون قد قدم تصريح مفصل لإدارة الجمارك يتعلق بهذه البضاعة كما أنه لأعوان الجمارك حق القيام بالمراقبة والإحصائيات الدورية التي يرونها ضرورية أثناء البضاعة تحت هذا النظام.

[1]– مقنعي فتيحة حرم ملوح، **تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية**، مرجع سابق، ص128.
[2]– بلحنيش عبد الرحمان، **أثار الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية**، مرجع سابق، ص75.

وتكون مهلة مكوث البضاعة محددة حسب المدة الضرورية للقيام بالعمليات التي استوردت من أجلها هذه البضائع، غير أنه يمكن لإدارة الجمارك تمديد هذه المهلة الممنوحة بناء على طلب المستفيد ولأسباب تراها مقبولة وقبل إنقضاء الآجال المحددة لمكوث البضاعة، فإنه يجب على المتعامل الإقتصادي أن يعيد تصديرها خارج الإقليم الجمركي أو أن توضع في المستودع قصد إعادة تصديرها لاحقا.

أصناف القبول المؤقت: هناك صنفين للقبول المؤقت حسب درجة توقيف الحقوق والرسوم[1]:

القبول المؤقت مع التوقيف الكلي للحقوق والرسوم: يمنح للبضائع التي تستعمل على حالتها دون أن تطرأ عليها أي تغيرات باستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة استعمالها، أي بدون تسجيل أي اهتلاك كبير ومهم في قيمتها التي دخلت بها الإقليم الجمركي، بحيث لا يوجد أي مبرر لدفع الرسوم والحقوق الجمركية، ويدخل في هذا الإطارمن نظام القبول للبضائع مع إعادة تصديرها على حالتها ونظام القبول المؤقت للبضائع بغرض استعمالها في المعارض والتظاهرات الاقتصادية.

القبول المؤقت مع التوقيف الجزئي للحقوق والرسوم: هذا النظام خاص بالمصانع الأجنبية والتي لا يمكن توفيق الحقوق والرسوم الجمركية بصفة كلية عليها، لذا يتم رفع الرسوم عليها، لكن بصفة جزئية تتناسب مع مدة استعمالها في الإقليم الجزئي، وهذا راجع إلى طبيعة هذا الإستعمال التي يسبب لها نقصان في قيمتها الأصلية نتيجة الإهتلاك الذي يطرأ عليها، هذا النظام يتعلق أساسا بالمؤسسات الأجنبية التي لها أشغال في الجزائر، حيث يمنح التوفيق الجزئي للحقوق والرسوم للبضائع والآلات الموجهة لغرض إستعمالها على حالتها بهدف القيام بأعمال الإنتاج أو تنفيذ الإنتاج أو النقل الداخلي.

الفرع الثاني: المستودع الجمركي

أولا– تعريفه

تنص المادة 129 من قانون الجمارك على أن "المستودع الجمركي هو النظام الجمركي الذي يمكن من تخزين البضاعة تحت المراقبة الجمركية،في المحلات المعتمد من طرف إدارة الجمارك وذلك وفق الحقوق والرسوم وتدابير الحضر ذات الطابع الاقتصادي[2].

ثانيا–أنواع المستودعات الجمركية

إن الأساس الذي يمكن أن نفرق بين أنواع المستودعات الجمركية المتعلقة بالنشاط التجاري هو

إمكانية أن يكون المستودع الجمركي مفتوح لجميع المستعملين فهو مستودع عمومي أو أن يكون مخصصا لاستعمال مالكه فقط فهو مستودع خاص.

[1]– جنين محمد، التسهيلات الجمركية وأثارها على المؤسسة، مرجع سابق، ص26.

[2]– المادة 129 من قانون الجمارك الجزائري.

1. **المستودع العمومي:** يفتح المستودع العمومي لجميع المستعملين لإيداع مختلف أنواع البضائع عدا[1]:

– المستثنيات طبقا للمادة 116 من قانون الجمارك والمتعلقة بالمحظورات؛

– إنتاج المحروقات وما يشبهها؛

- المنتجات الخطيرة إلا بترخيص بقرار من الوالي بعد أخذ رأي ايجابي من لجنة الأمن والصحة والملائمة الصحية.

غير أنه يعد المستودع العمومي مستودع متخصص عندما يكون معد لتخزين البضائع التالية[2]:

- البضائع التي يشكل وجودها في المستودع العمومي خطرا أو التي من شأنها إفساد نوعية البضائع الأخرى؛

– البضائع التي يتطلب حفظها تجهيزات خاصة.

– **البضائع المقبولة في النظام:** ينشأ المستودع العمومي عندما تبرره ضرورة التجارة من طرف كل شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الإقليم الجمركي تمثل نشاطه الرئيسي أو الثانوي في تقديم خدمات في ميدان تخزين البضائع ونقلها وتداولها[3]، وبالتالي فهو نظام يقبل كل أنواع البضائع باستثناء المذكورة سابقا كما يمكن قبول البضائع التالية بالمستودع العمومي:

– البضائع المستوردة عند خروجها من المخازن أو ساعات الإيداع المؤقت؛

– البضائع الموضوعة تحت نظام جمركي اقتصادي؛

- البضائع المعدة للتصدير عند استيراد الحقوق والرسوم والإمتيازات المترتبة إذا اقتضى الأمر تصديرها.

– **منح النظام:** يرسل ملف طلب اعتماد المستودع العمومي إلى مفتشية أقسام الجمارك المختصة إقليميا مرفوقا بالوثائق التالية[4]:

– مخطط محلات المستودع؛

– نسخة من عقد الملكية أو عقد الإيجار؛

– شهادة تطابق جهاز الأمن والوقاية من الحريق تقدمها مصالح الحماية المدنية؛

– الإلتزام بدفع مصاريف صيانة المحلات والتكاليف وكذا المصاريف المحتملةلإيجارهم؛

---

[1]– بلحنيش عبد الرحمان، **أثار الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية**، مرجع سابق، ص78.

[2]– المادة 139 من قانون الجمارك الجزائري.

[3]– المادة 140 من قانون الجمارك الجزائري.

[4]– المادة 4 من المقرر رقم 05 المؤرخ في 17 شوال 1419 الموافق 3 فبراير 1999 المحدد لتطبيق المادة 141 ن قانون الجمارك.

- في حالة ما إذا كان المستودع متخصص أيضا لتخزين المنتجات الخطيرة يتم ملف الإعتماد بنسخة من قرار الوالي يتم إعتماد المستودع لوظيفة الإستغلال بمقرر من رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختصة إقليميا.

يمكن إنشاء مساحات تخزين محددة داخل المستودع العمومي بطلب من المودع لحاجته الخاصة فقط بعد موافقة المشغل وبترخيص من رئيس مفتشية الأقسام قصد إيداع البضائع التي تتطلب تخزين مفصل ومعالجة خاصة.

يقترن قبول البضائع داخل المستودع العمومي إيداع تصريح مفصل مصحوب بإلتزام مكفول لدى المكتب الذي يتبعه المستودع ويتضمن الإلتزام إعادة تقييم البضائع وتعيين نظام جمركي مرخص به قبل نهاية الآجال الممنوحة.

- **تصفية النظام:** عند إنتهاء المهلة المحددة والمرخص بها يجب أن يعطى للبضائع الموجودة في المستودع نظام جمركي آخر مع إحترام الشروط والإجراءات المطبقة على هذا النظام.

وإذا لم يتبع ذلك يوجه إلى المودع إنذار بسحب بضاعته ليعين لها نظام جمركي وبعد 45 يوما من الإنذار تقوم إدارة الجمارك ببيع البضائع ضمن الشروط التي تحكم بيع البضائع رهن الإيداع.

يؤدي المودع[1] ، حسب الحالة الحقوق والرسوم ويدير المنافع المرتبطة بالتصدير الممنوحة للمؤونة عند الإيداع على البضائع التي دخلت المستودع ولا يمكن عرضها من جديد على إدارة الجمارك بنفس الكم والكيف، إما أثناء عملية إحصاءات الجمارك وإما عند خروجها من المستودع، غير أنه تعفى النقائص المنجرة عن العمليات المرخص بها للفرز وإزالة الغبار وإستخراج الشوائب وإما عن أسباب طبيعية.

لا تخضع للرسوم والحقوق البضائع التي تتلف أو تضيع نهائيا من جراء حادث أو قوة قاهرة، وتخضع عند عرضها للإستهلاك البقايا والنفايات الناتجة عند الإقتضاء عن هذا التلف للرسوم والحقوق والتطبيق المحتمل للمحظورات ذات الطابع الإقتصادي التي تسري على هذه النفايات إن إستوردت على هذه الحالة.

حيث يصرح بالبضائع الفاسدة قبل خروجها من المستودع على الحالة التي تقوم فيها إدارة الجمارك عند هذا الخروج كما يمكن للمودع إتلافها تحت رقابة الجمارك، وإذا كانت هذه البضائع مؤمنة يجب إثبات أن التأمين لا يغطي سوى قيمة البضاعة المودعة، كما يمكن أن تكون البضاعة المودعة محل تنازل وعند التصريح بالتنازل تحول الالتزامات من المودع القديم إلى المودع الجديد[2].

[1]– المادة 145 من قانون الجمارك الجزائري.

[2]– المادة 147–148 من قانون الجمارك الجزائري.

2. **المستودع الخاص:** يمنح المستودع الخاص لكل شخص طبيعي أو معنوي لاستعماله الشخصي من أجل إيداع البضائع المرتبطة بنشاطه وذلك في انتظار إلحاقها بنظام جمركي آخر مرخص به[1].

ينشأ المستودع الخاص في مخازن المودع، حيث يفتح المستوردين والمصدرين قصد استعمالهم المباشر وتخزين بضائعهم باستثناء المحروقات السائلة والغازية.

- **منح النظام:** يمنح مقرر اعتماد المستودع من طرف رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختصة إقليميا حيث يقترن وضع المستودع للاستغلال باكتساب تعهد مكتوب يعتمده قابض الجمارك ويتضمن العقد التزام المستغل بما يلي[2]:

- دفع الحقوق والرسوم وكذا الغرامات المحتملة للاستحقاق على المخالفات التي تتم معاينتها؛
- الالتزام بدفع مصاريف الممارسة الناجمة عن تدخل مصالح الجمارك.

- **تصفية النظام:** يقترن قبول البضائع في المستودع الخاص بوضع تصريح مفصل مرفوق بالتزام المعني بتعهد لدى المكتب الذي يتبع إليه المستودع وعندما يكون المستودع في مكتب جمركي آخر يجب على المودع اكتتاب تصريح بالعبور عند الخروج من المستودع يجب على المستفيد من المستودع اكتتاب تصريح لتعيين نظام جمركي مرخص به.

يمنع التنازل عن المستودعات غير أنه ترخص تنازلات في المستودعات عندما يستفيد المعنيون من امتياز جبائي أو من الحقوق والرسوم وفي هاتين الحالتين يقع تعيين نظام جمركي جديد على عاتق المحمول إليه[3].

في حالة غلق المستودع الخاص لا يتحرر المستغل من التزاماته اتجاه إدارة الجمارك إلا بعد أن يمضي ويسوي كل حسابات المستودع، لا يخضع للحقوق والرسوم والعقوبات المالية المستحقة تلك النقائص المعاينة في المستودع الخاص والتي نتجت عما يلي:

-إما لأسباب طبيعية كالتجفف والتبخر؛
-وإما بسبب قوة قاهرة شرط أن يكون تلف البضائع أو ضياعها مثبتا قانونيا.

المطلب الثالث: الأنظمة الإقتصادية الجمركية المتعلقة بالنشاط الصناعي

نحاول حصر الأنظمة الجمركية المتعلقة بالنشاط الصناعي في أنظمة خاصة بالتحويل وأنظمة خاصة بتحسين الصنع.

[1]– المادة 154 من قانون الجمارك الجزائري.
[2]– المادة 5 من المقرر رقم 06 المؤرخ في 16 شوال الموافق لـ 3فبراير 1999 المحدد لتطبيق المادة 156 من قانون الجمارك الجزائري.
[3]– المادة 8 من المقرر رقم 06.

الفرع الأول: أنظمة خاصة بالتحويل

ويندرج تحت هذه الأنظمة ثلاثة أنظمة رئيسية تمثل في: المستودع الصناعي، المصنع الخاضع للمراقبة الجمركية وإعادة التموين بالإعفاء.

أولا- المستودع الصناعي

يعتبر المستودع الصناعي محلا خاضعا لمراقبة إدارة الجمارك، حيث يرخص لمؤسسة ما بتهيئة البضائع المعدة للإنتاج قصد التصدير مع وقف الحقوق والرسوم التي تخضع لها هذه البضائع[1]، ويتم منح رخصة استغلال هذا النظام عن طريق مقرر للمدير العام للجمارك بعد تقديم طلب من طرف المتعامل الذي يريد وضع بضائعه تحت هذا النظام ويحدد بمقتضى هذا المقرر كميات البضائع التي يمكن قبولها في هذا النظام، ومدة صلاحيته والنسب المئوية للمنتجات المعوضة والتي يعد تصديرها إلزاميا، والمنتجات التي يمكن أن تعرض للإستهلاك وإلتزامات المودع والكيفيات الخاصة بالمراقبة الجمركية.

وعند إنتهاء مهلة مكوث البضائع في المستودع الصناعي المحدد في المقرر، يجب على المستفيد أن يقوم بإعادة تصديرها أو عرضها للإستهلاك في حدود النسبة المسموح بها، لكن يمكنه أن يطلب من إدارة الجمارك تمديد هذا الأجل، ففي حالة عرض المنتجات المعوضة للإستهلاك يجب دفع الحقوق والرسوم حسب نوع وحالة البضائع التي تمت معاينتها عند دخولها المستودع الصناعي وعلى أساس كميات البضائع التي تحتويها المنتجات عند خروجها[2].

ثانيا- المصنع الخاضع للمراقبة الجمركية

نظرا لأهمية القطاع البترولي في الاقتصاد الجزائري، ونظرا لأهمية المداخل التي تجنيها الخزينة العمومية من الجباية البترولية، فقد أوجد قانون الجمارك نظاما اقتصاديا جمركيا يحفز العمليات الإستثمارية في هذا المجال يتمثل في المصنع الخاضع للمراقبة الجمركية الذي يخصص للمنشآت

والمؤسسات المتخصصة في إستخراج وإنتاج الزيوت الخاصة والمنتجات البترولية[3].

ويتم قبول البضائع تحت هذا النظام عند دخولها إلى هذه المصانع بوقف الحقوق والرسوم والقيود ذات الطابع الإقتصادي والإجراءات الإدارية الأخرى، ليتم بعدها جمركة البضائع المنتجة بالمصنع الخاضعة للمراقبة الجمركية وفق الشروط التالية[4]:

[1]- المادة 160 من قانون الجمارك الجزائري.

[2]- المادة 164 من قانون الجمارك الجزائري.

[3]- جنين محمد، **التسهيلات الجمركية وأثارها على المؤسسة**، مرجع سابق، ص29.

[4]- المادة 167 من قانون الجمارك الجزائري.

– الإعفاء من الحقوق والرسوم المعدة للتصدير؛

– دفع الحقوق والرسوم المستحقة بالنسبة للبضائع المعدة للسوق الداخلية والتي تحدد قيمة وعائها عن طريق التنظيم.

ثالثا–إعادة التموين بالإعفاء

هو النظام الجمركي الذي يسمح بأن تستورد بالإعفاء من الحقوق والرسوم عند الإستيراد، بضائع متجانسة من حيث نوعيتها وجودتها وخصائصها التقنية مع البضائع التي أخذت في السوق الداخلية وإستعملت للحصول على منتجات مسبق تصديرها بشكل نهائي[1].

وبعد تبرير المصدرين للتصدير المسبق للبضائع ووفائهم بالإلتزامات الخاصة المحددة من قبل إدارة الجمارك لا سيما مسك سجلات أو محاسبة حسب المواد التي تمكن من التحقق من صحة تأسيس طلب الإعفاء من الحقوق والرسوم، يمنح هذا النظام بمقرر من المدير العام للجمارك.

تخصص الغستفادة من هذا النظام للمنتجين والمصدرين المقيمين في الإقليم الجمركي، أي أن هذا النظام يمنح للسلع ذات المنشأ الخارجي والتي إستوردت تعويضا للمنتجات تم تصديرها مسبقا والتي يمكن أن تكون مواد أولية، منتجات نصف مصنعة، أجزاء وقطع غيار مكافئة لتلك التي تم إدماجها في المنتجات المصدرة دون أن يطرأ عليها تحويل.

الفرع الثاني: أنظمة خاصة بتحسين الصنع

يندرج تحت هذه الأنظمة نوعين من الأنظمة وهما: نظام القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع ونظام التصدير المؤقت من لتحسين الصنع.

أولا– نظام القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع[2]

يسمح نظام القبول من أجل تحسين الصنع للمؤسسات المستقرة بالإقليم الجمركي بأن تستورد البضائع الموجهة لإعادة التصدير بعد أن تخضع إلى عمليات تصنيع أو تحويل أو صنع إضافي في إطار القبول المؤقت مع وقف الحقوق والرسوم والإعفاء من إجراءات التجارة الخارجية بإستثناء البضائع المحظورة مطلقا، والبضائع المقبولة تحت هذا النظام هي تلك الموجهة للإدماج في المنتجات المعوضة وتلك التي تستعمل في سياق عمليات التصنيع.

[1]– المادة 186 من قانون الجمارك الجزائري.

[2]– جنين محمد، **التسهيلات الجمركية وأثارها على المؤسسة**، مرجع سابق، ص30.

ويخضع منح رخصة استغلال النظام لإيداع طلب مسبق لدى المديرية الجهوية، أو لدى مفتشية الأقسام التي يتبع لها إقليميا مكتب الجمارك لاستيراد البضائع ويجب أن يدعم هذا الطلب نسخة من عقد التصدير وبطاقة تقنية لصنع المنتوج المعوض[1].

تمنح رخصة القبول في حالة الموافقة، مع تحديد الأجل لإتمام عملية التصدير وتسلم الوثيقة الأصلية لصاحب الطلب، كما يخضع منح هذه الرخصة إلى اكتتاب تصريح بالقبول المؤقت بإسم الشخص الذي يستخدم البضائع المستوردة أو وكيله المعتمد.

وبمجرد حصول المتعامل على الرخصة يمكنه المباشرة في استيراد البضائع لغرض تصنيعها مع الاستفادة من وقف الحقوق والرسوم الجمركية، وبعد نهاية عملية التصنيع يجب عليه أن يقوم بتصدير المنتجات المعوضة أو أن تكون موضوع نظام جمركي آخر في انتظار تصديرها لاحقا لتصفية هذا النظام.

ثانيا– نظام التصدير المؤقت

يقصد به ذلك النظام الذي يسمح بالتصدير المؤقت للبضائع المعدة لإعادة استيرادها لهدف معين في أجل محدد دون تطبيق تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي[2]:

– إما على حالها دون أن تطرأ عليها تغيرات بإستثناء النقص العادي نتيجة إستعمالها؛
– وإما بعد تعرضها لتحويل أو تصنيع أو معالجة إضافية في إطار تحسين الصنع.

يشترك هذا النظام مع نظام القبول المؤقت لتحسين الصنع في جميع قواعده والفرق يكمن في وجهة البضاعة، فقد يكون التصدير المؤقت بغرض إصلاح المعدات والآلات وذلك بإرسال وسائل الإنتاج إلى الخارج قصد القيام بصيانتها وإصلاحها، وعند استيراد المعدات والتجهيزات فإن الحقوق والرسوم المرفوقة تصبح واجبة الأداء على أساس القيمة المضافة للآلات بما فيها قطع الغيار المدمجة والعمل المضاف، وقد يكون بغرض معالجة البضائع حيث يمكن من التصدير المؤقت للبضائع المحلية لكي يستفيد من إضافات عملية أو تحويلات خارج الإقليم الجمركي ويتم تصفية النظام بإعادة إستيراد البضائع ووضعها قيد الإستهلاك داخل الإقليم الجمركي مع دفع الحقوق والرسوم المستحقة أو التصدير النهائي للبضائع مع تحرير تصريح مفصل لذلك.

[1]– بلحنيش عبد الرحمان، **الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية**، مرجع سابق، ص75.

[2]– المادة 193 من قانون الجمارك.

المبحث الثالث :النقل البحري للبضائع

يعتبر النقل البحري شريان التجارة الدولية لما له من خصائص كثيرة عن باقي وسائط النقل الأخرى وما يلعبه من دور أساسي في حركة تبادل السلع والبضائع وتشجيع المبادلات بين أقطار العالم وإتساع دائرة الملاحة، الأمر الذي إستعدى منا إبراز خصائص النقل البحري للبضائع وأهميته من جهة أولى وتبيان مختلف عناصره من جهة ثانية، والإشارة إلى عقد النقل البحري من

جهةأخرى لدلك يقتضي تناول هدا المبحث في ثلاث مطالب

- المطلب الأول: خصائص النقل البحري وأهميته.
- المطلب الثاني: عناصر النقل البحري للبضائع.
- المطلب الثالث: عقد النقل البحري للبضائع.

ونبينهم على نحو مفصل كما يلي:

المطلب الأول: خصائص النقل البحري وأهميته

يعتبر النقل البحري قطاعا إستراتيجيا، وهذا لإرتباطه بالسيادة الوطنية ودوره الكبير الذي يعلبه في الحياة الإقتصادية للدولة، لا سيما قدرته على التموين،و تظهر هذه القدرة بشكل أفضل عن باقي وسائل النقل الأخرى بفضل خصائصه المختلفة.

الفرع الأول: خصائص النقل البحري

للنقل البحري مزايا عديدة نذكر منها:

- إتجاه النقل البحري نحو التخصص، فمعظم الناقلات البحرية متخصصة في نوع من البضائع، كالسفن الخاصة بنقل الحبوب، والخاصة بنقل المحروقات والوسائل وغيرها، إستجابة لخصائص السلع حيث يمكن شحنها بشكل خام وبدون تعبئة أو تغليف؛
- قلة إستهلاكه للطاقة، وبالتالي إنخفاض كلفة النقل؛
- ضخامة حمولته (الآلاف من الاطنان في كل رحلة)، وتصل تقديرات النقل البحري في التجارة الدولية إلى حوالي 80% أو يزيد[1].

[1]– حمادة فريد منصور، **مقدمة اقتصاديات النقل البحري**، مركز الإسكندرية، ص411

الفرع الثاني: أهمية النقل البحري

للنقل البحري أهمية كبيرة في الحياة الإقتصادية، وتبدو جلية في الأوجه التالية[1]:

- **حركة الصادرات والواردات:** يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية إرتباطا وثيقا، إذا أن جزء كبير من حركة البضائع تتم عن طريق البحر.
- **مناصب العمل:** يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات التي تستوعب يد عاملة لا بأس بها، خاصة إدا ما تم إستغلاله بكيفية جيدة.
- **التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات:** إن إكتساب قطاع مزدهر للنقل البحري والخدمات البحرية، يكسب الدولة وسيلة لتجنب تسرب العملة الصعبة، ذلك أنه تعبها عن اللجوء إلى القطاعات أجنبية تدفع عن خدماتها بالعملة الصعبة، إذ يمكنها من تصدير خدماتها البحرية وبالتالي جلب العملة الصعبة، وهذا ما سيكون له حتما نتيجة إيجابية على ميزان المدفوعات.

المطلب الثاني: عناصر النقل البحري للبضائع

حتى تكون خدمة النقل البحري متكاملة لا بد من إكتمال عناصر النقل البحري أو ما يعرف بمنظومة النقل البحري والمتمثلة في: السفينة، طبيعة البضاعة المنقولة والميناء.

الفرع الأول: السفينة

أولا- تعريفها

تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري كما في سائر القوانين البحرية الدولية على أنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد"[2].

وتعرف المادة 13 من الأمر رقم 80 سنة 1976 السفينة كالتالي "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة نقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة.

ثانيا- خصائص السفينة

إن إختيار السفن المنشأة للأي أسطول بحري يتوقف على طبيعة وحجم البضائع المنقولة التي تتطلب خصائص معينة للسفينة وهي:

[1]- المرجع نفسه، ص412

[2]-حمدي الغنيمي، **محاضرات في القانون البحري الجزائري**، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983، ص6

- طول السفينة؛
- تجويف السفينة؛
- وزن السفينة؛
- تجهيزات السفينة.
- **ثالثا- أنواع السفن**
- نستطيع التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي[1]:

1. **سفن البضائع المختلفة:** يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 و50000طن، وما هو معروف عن هذه السفن أنها تحتوي على مخازن داخلية، تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة.
2. **سفن متخصصة:** توجد عدة أنواع من هذه نوردها كالتالي:

- **ناقلات المعادن:** هي سفن لنقل المعادن كالحديد والألمنيوم، تمتاز بقدرتها الكبيرة للشحن والتي تتعدى 60000 طن من المعادن، وتمثل حصتها في الأسطول العالمي 24% من مجموع السفن المكونة للأسطول البحري الدولي.
- **سفن ناقلات الحاويات:** تقوم هذه السفن بنقل الحاويات، تستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد بدأت حصة هذا النوع من السفن بالإزدياد يوما بعد يوم نظرا للخصائص التي تتمتع بها.
- **سفن الـ ISO:** تنقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز والفواكه الأخرى.
- **باخرة مرشدة:** يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائد السفينة أثناء تحركها وإنتقالها في الميناء.
- **سفن ناقلات الأشخاص:** هي سفن مخصصة لنقل المسافرين، تصل حمولتها إلى 2000 مسافر، وبمس هذا النوع من السفن، كل الموانئ السياحية كما توجد سفن تختص هي الأخرى، في نقل المسافرين لكن بحمولة قليلة غالبا ما تقدر بـ 1500 راكب.
- **سفن السحب والقطر:** هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة سفن أخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من وإلى الميناء أو الاقتراب والابتعاد على الرصيف.

[1]-www.marine-marchande.com.2011/01/10

- **سفن المتدحرجات:** تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدحرج.
- **سفن Supply:** هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات البترولية الموجودة في عرض البحر.

3. **سفن الحمولات الكبيرة:** تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جدا، وهذا راجع لاحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة، والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ويمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

الفرع الثاني: طبيعة البضاعة المنقولة[1]

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع وعليه فإنه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكما انتعشت حركة التجارة العالمية إنتعشت معها حركة النقل البحري والعكس بالعكس وذلك نظرا لأن نحو80% من حركة التجارة العالمية تنتقل عبر البحار والمحيطات.

الفرع الثالث: الميناء

كما هو معروف أن 71% من العالم مياه ولذلك فمعظم دول العالم تقع بجانب محيطات أو بحار وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري ولا يستطيع أيا كان أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية للاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ ألا وهي الميناء.

أولا- تعريف الميناء

يمكن تعريف الميناء حاليا بأنه مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصفة والإنشاءات التي تؤمن سلامة السفن، وتسهل لها الرصو وإنجاز أعمالها المرفئية على الأرصفة[2].

ثانيا- أنواع الموانئ[3]

بتعدد تميز الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية هي:

[1]- شريف محمد ماهر، **إدارة النقل البحري**، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص 21

[2]- شوقي رامز شعبان، **إدارة الجمارك وإدارة المر فئ**، الدار الجامعية لبنان،2000، ص273.

[3]- حمادة فريد منصور، **مقدمة اقتصاديات النقل البحري**، مرجع سابق، ص417.

1. **من حين الطبيعة الجغرافية:**من حين الطبيعة الجغرافية يمكن التميز بين الموانئ البحرية ذات المرافئ الطبيعية وشبه الطبيعية وبين الموانئ الصناعية والتي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة، حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن، ومن ثم يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية.

2. **من حيث الملكية**

فهناك موانئ تخضع للملكية الحكومية باعتبارها مظهر للسيادة الوطنية ومصدر للإيرادات وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أي للسلطة المحلية أو للسكك الحديد أو الجمارك أو للقطاع الخاص، وقد يكون الميناء تحت إدارة شركة دولية متخصصة في إدارة تشغيل الموانئ.

3. **من حيث الوظائف**

وتتميز الموانئ من حيث الوظائف إلى أنواع رئيسية هي الموانئ الحربية وموانئ الصيد ثم الموانئ التجارية، ويزداد التخصص الوظيفي داخل الموانئ التجارية إلى موانئ بترولية وموانئ عبور وموانئ ملاحة سفن وموانئ تخزين إلى غير ذلك من الموانئ التجارية المتخصصة.

المطلب الثالث: عقد النقل البحري

لإتمام عملية النقل البحري في أحسن الظروف ودون خلافات بين الأطراف فلا بد من توفر عقد يبين مسؤوليات والتزامات كل طرف من أطراف هذا العقد.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

أولا- تعريف عقد النقل البحري: تعريف المادة 738 من القانون البحري الجزائري عقد النقل البحري كما يلي: "هو عقد رضائي يلزم الناقل بمقتضاه بأن ينقل البضاعة لحساب الشاحن من مكان لآخر بطريق البحر لقاء أجرة تمسى أجرة الحمولة"[1].

وحسب هذه المادة فإن عقد النقل البحري يبدأ تنفيذه بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ويجب أن يقوم الناقل بالنقل بنفسه لا بواسطة غيره، وهذا ما يفرق

[1]- حمدي الغنيمي، **محاضرات في القانون البحري الجزائري**، مرجع سابق، ص85.

بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، وقد يكون الناقل مالك السفينة أو غير مالك إذ يكفي أن يكون هو المجهز والقائم على مشروع النقل.

ثانيا– خصائصه

عقد النقل البحري كغيره من العقود الأخرى يتميز بمجموعة من الخصائص وأهمها: [1]

- عقد رضائي: ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن أي أنه لا بد من الاتفاق والرضا لقيام العقد.
- عقد إذعان: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان حيث ينفرد الناقل البحري بتجديد مضمونه الاتفاقي، ولا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط وما يتضمنه العقد من بنود.
- عقد معارضة: يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعارضة إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من العقود غالبا.
- عقد ملزم لجانبين: حيث بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها.

الفرع الثاني: أنواع عقد النقل البحري

هناك ثلاثة أنواع من عقد النقل البحري هي:

أولا– سد الشحن

و هي وثيقة نقل تمثل البضائع المنقولة، فهي إذن تفاوضية، تسمح بتحويل ملكية البضائع المنقولة عن طريق تظهير بسيط بالإضافة إلى هذه الوظيفة الأساسية فهي تعتبر دليل لعقد النقل البحري ووصل البضاعة عند الشحن أو على ظهر السفينة أو عند التفريغ.

هذه الوثيقة لا بد من إصدارها في ظرف 24 ساعة بعد شحن البضاعة حيث يصادق عليها ربان السفينة وتكون عادة في أربع نسخ أصلية وأشكال سند الشحن موضحة في الجدول التالي[2]:

[1]– بوعشة مبارك، **محاضرات في مقياس النقل البحري**، لطلبة السنة الثالثة قانون العلاقات الدولية والاقتصادية، جامعة التكوين المتواصل قسنطينة، ص3–4.

[2] G. Legs rand. H.martini, **management des opérations de commerce international**, du NOD, édition 8ème édition, paris 2007, P28.

جدول رقم (3): يوضح أ شكال سند الشحن.

سند الشحن الاسمي	سند الشحن لأمر	سند الشحن لحامله
- اسم وعنوان المرسل إليه "المودع". - لا يمكن تداوله عن طريق التظهير.	قابل للتحويل عن طريق التظهير.	يمكن تداخله بمجرد استلامه.
ممكن استعماله	الشكل المؤلوف في الإعتماد المستندي	شكل يكون أقل ضمان في حالة الضياع أو السرقة

المصدر: G. Legrand,H.martini, management des opérations de commerce international,opcite,p28.

1. **مكونات سند الشحن:** يحتوي مسند الشحن على البيانات التالية[1]:

- اسم كل من الناقل والشاحن المرسل إليه وعنوان كل منهم؛
- اسم السفينة؛
- اسم ربان السفينة؛
- ميناء الشحن والتفريغ؛
- صفات البضاعة (طبيعتها، عدد أرقام الطرود، وزنها، علاماتها المميزة، حجمها)؛
- مجموع التكاليف النقل؛
- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه؛
- توقيع كل من ربان السفينة والشاحن.

[1] -IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, Grand Alger livres Editions, 2ème édition, Alger, 2008, P25.

2. وظائف سند الشحن: لسند الشحن ثلاث وظائف هي[1]:

– يعتبر إيصالا يحرره الناقل أو وكيله للشاحن باستلام الموضحة بالسند ويعتبر في الوقت نفسه وعدا بتسليم هذه البضاعة لصاحب الحق في استلامها بميناء الوصول المتفق عليه وذلك بعد انتهاء الرحلة البحرية؛

– يعتبر حجة بما ورد فيه من شروط وبنود العقد المبرم بين الناقل والشاحن؛

– يعتبر سندا بملكية البضاعة الموضحة فيه وإذا كان السند إذنيا (أو لأمر) فإنه يصبح غير قالب للتداول ولا يمكن نقل ملكية البضاعة المذكورة فيه إلا بإتباع الإجراءات القانونية لحوالة الحق.

ثانيا– الاتفاقية

هي النوع الثاني من أنواع عقود النقل البحري للبضائع والتي تتم بين الناقل والزبون (العميل) ويلجأ إلى هذا النوع من العقود عند ما تكون كمية البضائع على فترات مختلفة.

والاتفاقية من حيث شكلها عبارة عن مجموعة من الأوراق مجزأة إلى أربعة أجزاء يحتوى كل جزء منها على جملة الشروط يتم الاتفاق عليها وتلزم الأطراف المتفقة على احترامها وهذه الأجزاء هي[2]:

– التنظيم العام: وفيه مجموعة من البنود التي تشرح العلاقة بين الطرفين وشروط النقل البحري للبضائع التي سوف يتم نقلها.

– التزامات الناقل يحتوي هذا الجزء على جملة من الشروط التي تبين على ما على الناقل من مسؤوليات.

– التزامات العميل: وهي مجموعة من الشروط توضح ما على العميل من مسؤوليات والتزامات.

– التنظيم المالي: هو الجزء الذي يتناول كل ما يتعلق بالثمن والدفع وللإشارة فقد تحمل الاتفاقية رسالة تعهد وذلك في حالة وجود نقل للبضائع الكيماوية أو المواد الخطيرة، ورسالة التعهد هي وثيقة ارتباط أو تعهد لشحن وتفريغ بضاعة خطيرة، تؤشر من قبل العميل، ثم يتم تأشيرها من قبل الناقل وتحتوي هذه الوثيقة على مجموعة من البيانات الخاصة وهي:

- العميل؛
- طبيعة البضاعة المنقولة؛

[1] –IDIB, P(26-27).

[2] – بوعشة مبارك، **محاضرات في مقياس النقل البحري**، مرجع سابق، ص(5–7).

- طبيعة التغليف؛
- القائم بالعبور؛
- القاعدة التجارية المعمول بها؛
- ميناء الشحن والتفريغ؛
- القائم بالعبور.

ثالثا- عقد كراء السفينة[1]: عقد الإيجار هو نوع آخر من عقود النقل البحري التي تساعد في تبين وتسوية وضعية السفينة عند استغلالها من قبل الغير، ولا يختلف عقد الإيجار عن الاتفاقية كثيرا حيث أن كمية البضاعة المتفق على نقلها في عقد الإيجار أقل منها في الاتفاقية وعليه يعرف عقد الإيجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة لذلك، وذلك لمدة محددة أو القيام بحركة أو رحلات معينة ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن التزامات الأطراف.

ويحتوى عقد الإيجار على مجموعة من العناصر أهمها:

- اسم الأطراف؛
- العناصر الفردية للسفينة؛
- مدة العقد؛
- طبيعة البضاعة المنقولة؛
- النسبة المئوية للأجرة الخاصة باستئجار السفينة؛
- بيانات الرحلات الواجب القيام بها.

[1] - JACQUES PUTZEY, **droit des transports et droit maritime**, BROXLLE, 1993, P314.

خلاصة الفصل:

كخلاصة لهذا الفصل عموما تكلمنا عن الجمارك مرورا بعدة نقاط رئيسية تحدثنا أولا عن مختلف معاني كلمة الجمارك ونشأتها مركزين على تاريخ الجمارك الجزائرية منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، حيث قمنا بتوضيح المهام الموكلة لها ومختلف الوسائل الأساسية لإدارتها، إذ لاحظنا أن للجمارك دورين رئيسيين الدور الاقتصادي والدور الجبائي، بالإضافة إلى مهام أخرى متمثلة في عدة مجالات المراقبة وتنظيم حركة السلع ورؤوس الأموال من الحدود الجمركية، مكافحة الغش والتهريب...، وذلك باستعمال الوسائل القانونية، البشرية والمادية.

كما تعرضنا لإدارة الجمارك الجزائرية علاقتها مع مختلف محيطها الاقتصادي وعلى المستوى الوطني والخارجي وكذا علاقتها بالنظم الاقتصادية.

كما تعرضنا إلى الأنظمة الجمركية الاقتصادية الموجه لتشجيع مختلف النشاطات الصناعية والتجارية حيث تحدثنا عن الأنظمة الجمركية المتعلقة بنشاط النقل بأشكالها المختلفة ثم أوضحنا الأنظمة الجمركية المتعلقة بالنشاط التجاري التي تعد من أبسط الأنظمة وأوسعها استعمالا وكذلك تكلمنا عن الأنظمة الجمركية المتعلقة بالنشاط الصناعي لتكييف التقنيات الجمركية مع الطابع الدولي للمنتجات وتمكين المؤسسات من اللجوء إلى موردين أجانب دون إهدار المصلحة الاقتصادية.كما تطرقنا إلى إبراز أهمية النقل البحري للبضائع الذي يعد شريان التجارة الدولية

تمهيد:

إن دراسة موضوع تطبيق الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري لا تتوقف على الدراسة النظرية وحسب بل ينبغي علينا الدراسة الميدانية الدقيقة وذلك قصد الغوص في عمق المشكل المطروح والوصول إلى نتائج دقيقة تؤكد أو تنفي الفرضيات المنطلق منها.

من هنا كان واقع ملامسة ميناء جن جن كفرض علميا حتى نتحقق من فرضياتنا ومدى توفقها مع الدراسة النظرية و كذا الإجابة على الإشكالية المطروحة.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى عدة نقاط و ذلك من خلال:

- المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائي جن جن.
- المبحث الثاني: إجراءات ما قبل الجمركة للسيارات.
- المبحث الثالث: الإجراءات الجمركية الفعلية للسيارات.

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية جن جن

في هذا المبحث سوف نقوم بالتعرف على المؤسسة المينائية من حيث النشأة والموقع و المنشآت الهيكلية و التجهيزات والهيئات الإدارية.

المطلب الأول: النشأة والموقع

تعتبر السواحل الجزائرية منطقة إستراتيجية نتيجة للمكانة الاقتصادية التي تمثلها من بينها الساحل الجيجلي ، الذي يمتاز بشريط ساحلي يقدر بحوالي 120 كلم وهذا ما لفت الأنظار إليها منذ عهد الاستعمار الفرنسي عندما قررت السلطات الفرنسية بناء ميناء تجاري لنقل البضائع المتمثلة أساسا في منتجات الكروم و الفلين التي شكلت أكبر نسبة من الصادرات نحو البلدان الأوروبية خاصة بلجيكا فرنسا، و بعد الاستقلال أصبح الميناء ضمن ممتلكات الدولة الجزائرية، حيث كان في تلك الفترة تابعا لميناء بجاية حتى سنة 1984 تاريخ إعادة الهيكلة، وكذلك أصبح ميناء جيجل مستقلا.

و قد تزايد نشاط الميناء و أصبح يمارس ثلاث نشاطات نقل البضائع، و كذا الصيد البحري و البحرية الوطنية و لفك الخناق عن هذا الميناء قررت السلطات بناء ميناء جديد حدد مكانه بمنطقة أشواط "الطاهير" الجهة الشرقية لمدينة جيجل، و بدأت الاشغال بتاريخ 1984/11/09 و انتهت في نهاية 1991، أوكلت مهمة بنائه إلى مجموعة شركات ايطالية و هولندية تترأسها شركة"كرندوت الايطالية"، تم تمويل المشروع من عدة أطراف[1] الدولة الجزائرية، الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية، الصندوق السعودي للتنمية و البنك الإسلامي للتنمية و بلغت تكلفة انجازه 5.2 مليار دينار جزائري.

يبعد ميناء جن جن عن مقر الولاية بحوالي 10 كلم وعن مطار فرحات عباس بـ 2 كلم كما أنه يبعد عن العاصمة ب 370 كلم و 140 كلم عن ولاية قسنطينة و يتربع على مساحة قدرها 104 هكتار مع إمكانية التوسع ب 27 هكتار.[2]

ميناء جن جن يقوم بأداء خدمات مختلفة منها:[3]

- المساعدة بمختلف التجهيزات الإمداد بالمرشدين لقيادة البواخر أثناء عملية الإرساء بالميناء؛
- تفريغ مختلف السلع و البضائع منها الاسمنت، الخشب، القمح، السيارات...الخ.
- كراء مختلف المخازن و الأماكن المخصصة لتخزين البضائع ؛
- تسيير موانئ الصيد البحري الواقعة بولاية جيجل (ميناء زيامة منصورية، ميناء جيجل) ؛
- و خدمات أخرى كالإمداد بالماء.

[1] مقابلة مع السيد رئيس دائرة الشحن و التفريغ بمقر عمله 2011/03/27 على الساعة 09:00 صباحا.

[2] www.djen djen.com.

[3] مقابلة مع السيد رئيس دائرة الشحن و التفريغ بمقر عمله 2011/03/27 على الساعة 09:00 صباحا.

المطلب الثاني:المنشآت الهيكلية و التجهيزات بالميناء

تتمثل منشآت الميناء في الأرصفة المختلفة و البنايات و التجهيزات

الفرع الأول: المنشآت الهيكلية بميناء جن جن

أولا- الأرصفة

و تتكون من حاجزين للحماية يبلغ طول الحاجز الغربي 3000مترا، بينما يبلغ طول الحاجز الشرقي 900متر، و يضم أرصفة مختلفة و متنوعة وهي:

1. **رصيف البضائع العامة**

يستقبل سلعا مختلفة، إذ يمتد على طول 770 مترا و عرض 200 مترا و يصل عمقه إلى 11مترا، كما توجد مساحة معبدة تقدر ب15 هكتار.

2. **الرصيف المختلط**

و يمتد هذا الرصيف على طول 250 مترا و عرض 300مترؤا و بعمق 11مترا و تبلغ المساحة المعبدة 9 هكتار، و به مأخذ لتزويد السفن بالمياه و أخرى لمكافحة الحرائق و تتم فيه عمليتي الإفراغ و التنزيل بطريقتين مختلفتين:

- **طريقة الإيداع الأفقي RO/RO** : أي يتم تفريغ السفن عن طريق الباب الخارجي و هو خاص بالجرارات و الشاحنات.
- **طريقة الرفع:** يتم التفريغ هنا باستعمال الرافعات المتعددة الاستخدامات.

3. **رصيف الحوامات**

و يقع بمحاذاة الرصيف المختلط يضم ثلاث أماكن يفصل بينها ممرات حديدية لتسهيل عملية إرساء السفن و هو يمتد على مساحة معبدة تقدر 99 هكتاروبعمق 11مترا.

4. **الرصيف الغربي**

يمتد هذا الرصيف على طول 1060متر وعرض 300متر و بعمق يتراوح ما بين 10.50 متر إلى 18.20متر.

الفرع الثاني: البنايات

يضم ميناء جن جن منشآت مختلفة منها العمارات المتواجدة في الجزء الغربي من الميناء أما المستودعات فتتواجد في الجزء الشرقي منه بالقرب من الأرضية.

أولا– العمارات

و المتمثلة في العمارات الإدارية و هي تضم جميع مصالح الميناء إضافة إلى مقر الجمارك و شرطة الحدود و قيادة الميناء المجهزة بوسائل الاتصال و مساحة الملاحة هذا بالإضافة إلى مركب صحي متعدد الخدمات.

ثانيا– المستودعات

يحتوي ميناء جن جن على ثلاث مستودعات مساحتها 6000 م^2.

الفرع الثالث: التجهيزات [1]

يضم الميناء تجهيزات مختلفة :

أولا– التجهيزات البحرية

يضم ميناء جن جن تجهيزات بحرية تتمثل في:

- ساحبات ذات طاقة 2850 CV عددها (02).
- ساحبات ذوا طاقة 1700 CV.
- زوارق للإرشاد والربط.

ثانيا– آلات الشحن و تتمثل في

- آلات للرفع ذات حمولة 90 طن.
- آلات للرفع ذات حمولة 65 طن.
- جرارات Ro/Ro مزودة بقاعدة ذات طاقة 40 طن

المطلب الثالث: الهيئات الإدارية بميناء جن جن

يوجد بميناء جن جن هيئات إدارية متعددة تعمل على إنجاح الحركة التجارية بالميناء إذ نجد إدارة مؤسسة الميناء و إدارة الجمارك و تعتبران أهم الهيئات فيه.

الفرع الأول: إدارة مؤسسة الميناء ومهامها[2]

تعمل إدارة مؤسسة ميناء جن جن بواسطة هيكلها التنظيمي على جعل الميناء أكثر تنظيما و تحويله إلى مشروع عصري ضخم متخصص و مزود بمنشات هامة لجعله أكبر الموانئ في الجزائر.

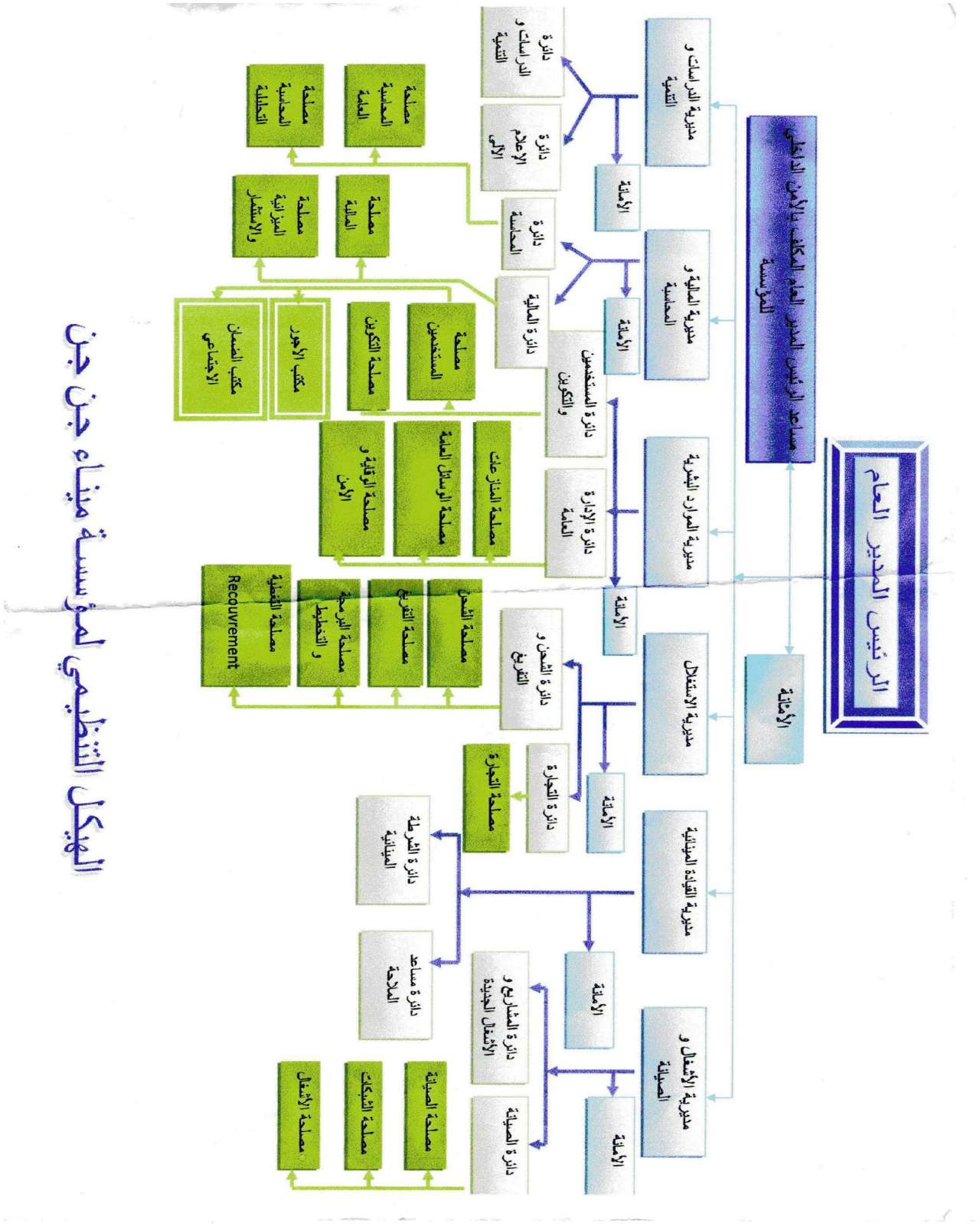
ويتوزع الهيكل التنظيمي كالتالي:

[1] مقابلة مع السيد مساعد رئيس دائرة الشحن و التفريغ بمقر عمله يوم 2011/03/28 على الساعة 10:30 صباحا.
[2] مقابلة مع السيدة رئيسة مصلحة التكوين يوم 2011/03/30 على الساعة 09:30 صباحا.

- **الرئيس المدير العام:** يمثل السلطة العليا داخل الميناء تتمثل مهامه خصوصا في مزاولة السلطة الإدارية على العمال و المراقبة والربط بين حركة المديريات، ووضع قرارات مجلس الإدارة والمصادقة عليها تعيين الترقيات.
- **مساعد الرئيس المدير العام:** يعتبر مساعد المدير العام من خلال مهامه و صلاحياته المكملة له خصوصا عن طريق الربط بين مختلف نشاطات هياكل المؤسسة.
- **مديرية القيادة المينائية:**تعتبر من أهم المديريات لما تلعبه من أدوار أساسية في برمجة و سير عمليات النقل على مستوى الأرصفة و مراقبة تنظيم عملية الشحن و التفريغ بالربط مع مديرية الاستغلال لضمان الاستغلال العقلاني للاماكن في الأرصفة.
- **مديرية الاستغلال:** لها دور هام على مستوى المؤسسة المينائية وذلك من خلال تحديد طرق الاستغلال الحقيقي (التخصص وسائل الشحن و التفريغ، المخازن) و كذا برمجة عقلانية للحركة التجارية.
- **مديرية الأشغال والصيانة:** تعمل على تحديد الخطوة العريضة لسياسة المؤسسة في مادة الاختبارات التقنية، التسيير و التنمية وكذا إعطاء جميع التحولات التقنية للنقل البحري، الشحن التفريغ، صيانة العتاد البحري...الخ
- **مديرية الموارد البشرية:** تقوم بالدور الاجتماعي داخل المؤسسة من خلال وضع المخططات السنوية للتوظيف و التكوين و كذا وضع السياسة التسييرية للعمال، الأجور الصحة والأمن ...الخ
- **مديرية المالية والمحاسبة:** تتعلق مهامها بمجال المالية عن طريق متابعة العمليات البنكية، و تحديد مجالات الإستثمار و تعيين الميزانيات.
- **مديرية الدراسات التقنية:** مجال عمل هذه المديرية يكمن في إنشاء مخططات التنمية للمؤسسة ومراقبة تحقيق الأهداف المسطرة.

ويبين الشكل التالي الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

الشكل رقم(2) الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن



المصدر :مصلحة التكوين

الفرع الثاني: إدارة الجمارك[1]

تعتبر إدارة الجمارك بالميناء من أهم الهيئات الإدارية فيه نظرا للخدمات التي تقدمها، و لكونها بمثابة المشرف القانوني على كل عملية دخول و خروجا لسلع و البضائع و هي تضم عدة فرق و أقسام هي:

- **الفرقة البحرية** و مهمتها التعامل مع الإجراءات الأولية للبواخر الرأسية و القيام بعمليات التفتيش و مراقبة الوثائق.
- **الفرقة التجارية** تعتبر من أهم الفرق إذ تهتم هي الأخرى بالتعامل مع إجراءات الباخرة، تعداد البضائع، مراقبة الرفع، الفحص..الخ
- **قسم المنازعات:** و مهمته البحث في عمليات الغش التي تحدث أثناء عمليات الاستيراد و التصدير و التحقيق فيها، و تحديد نوع العقوبات.
- **فرقة الحراسة العامة:** و مهمتها حراسة السفينة أثناء فترة رصوها و كذا المراقبة العامة للميناء
- **الفرقة المتجولة:** تعمل هذه الفرقة داخل الميناء نجدها على الأرصفة والباب الخارجي للميناء، من أجل مراقبة التنقلات و محاربة التهريب بمختلف أنواعه داخل النطاق الجمركي المحدد ب 50 كلم ، ومكافحة الغش وقمع كل التلاعبات.

كما يوجد بالميناء مصالح تابعة لإدارة الجمارك و هي:

- **مصلحة التطهير:** و مهمتها جمع التصاريح و تصنيفها حسب النظام الجمركي الخاضعة له و تراقب هذه المصلحة مدى تطابق محتوى التصريح و البيانات الموجودة في بيان الحمولة.
- **مصلحة التحليل:** ومهمتها إجراء التحاليل على البضائع واثبات مدى صلاحيتها للاستهلاك.
- **مصلحة النوعية:** و هي تضم مجموعة خبراء لهم خبرة في إثبات جودة السلع و صنفها التعريفي.

[1] مقابلة مع رئيس مصلحة التطهير الجمارك ميناء، بمقر عمله يوم 2011/04/03 على الساعة 14:00 مساءا

المبحث الثاني: إجراءات ما قبل الجمركة

بعد إنهاء عملية النقل البحري يتم وصول البضاعة المستوردة إلى ميناء جن جن و لكي تنقل حيازة البضاعة من يد الناقل إلى المستورد لا بد من القيام بجملة من الإجراءات التمهيدية التي تسبق إجراءات الجمركة.

المطلب الأول: قبل وصول البضاعة إلى ميناء جن جن بجيجل

في 16 مارس 2011 وصلت الباخرة M/V.AGEN BREEZE إلى ميناء جن جن قادمة من ميناء GIOIATAURO بايطاليا "أنظر الملحق رقم (1) Bon Adelivrie.

حيث قام صاحب السفينة بعد إتفاقه مع البائع بتعيين الوكيل البحري في بلد الوصول (الجزائر) ميناء جن جن بجيجل، إذ يأخذ الوكلاء المعتمدين صفتين إما أن يكونوا وكلاء تابعين للدولة و إما وكلاء خواص، ومن الوكلاء التابعين للدولة على مستوى الميناء وكالة GEMA الشركة العامة للخدمات البحرية اما الخواص فنجد الخدمات البحرية الجزائرية AMS .

فهؤلاء الوكلاء المعتمدين البحريين لهم أهمية لما يقدمون من خدمات إذ يقومون بتسهيل الإجراءات المتبعة إثناء عمليتي الاستيراد و التصدير و ذلك من خلال المهام المتمثلة أساسا فيما يلي:[1]

-الإتصال بمالكي السفن لنقل البضائع ؛

- الحصول على المعلومات و المواصفات الكاملة عن الباخرة و البضاعة ؛
- الإشراف على عملية تموين الباخرة طيلة مدة بقائها في الرصيف و الدفاع عن مصالح الباخرة وفقا لما جاء في القانون البحري ؛
- تحديد جميع المصاريف و دفعها من وقت دخول الباخرة حتى خروجها من الميناء ؛
- التكفل بعملية التأمين على البضائع بإحدى الشركات الوطنية للتامين ؛
- إشعار كل الميناء و الجمارك و المصرح بتاريخ وصول السفينة.

بعد تعيين الوكيل البحري يرسل صاحب السفينة فاكس إلى ممثله يتضمن معلومات عن الباخرة و السلعة تشمل: اسم السفينة و نوعية البضاعة (سيارة) المستوردة طول الباخرة وعمقها و عرضها ووقت وصولها و كل هذا بهدف تعيين الرصيف المناسب لإرساء الباخرة و عليه يقوم الوكيل البحري بإعداد خمسة نسخ و يرسلها إلى الأطراف المعنية.

[1] مقابلة مع رئيس دائرة الشحن و التفريغ، بمقر عمله يوم 2011/04/03 على الساعة 09:30 .

- نسخة إلى مديرية الاستغلال والقيادة ؛
- نسخة إلى المستورد (صاحب البضاعة) أو ممثله (وكيل العبور...)
- نسخة إلى الجمارك ؛
- نسخة إلى شرطة الحدود ؛
- نسخة تودع لدى الوكيل البحري توضع في الملف.

وعند وصول النسخ إلى جميع الأطراف المعنية يكونون على علم بتاريخ وصول البضاعة و معلومات عن السفينة.

وعند وصول الباخرة إلى الميناء تبقى في منطقة معينة للرسو تسمى "La rade " حتى تتلقى معلومات الدخول للميناء حيث تقوم شرطة الحدود بالتحقق من هوية السفينة أما على مستوى مديرية الاستغلال فيتم استدعاء الأطراف المعنية بالبضاعة في اجتماع خاص تحدد من خلاله دخول السفينة للرصيف و برمجة فرق الشحن و التفريغ، حيث يعد محضر يوقع فيه جميع الأطراف المعنية (قيادة الميناء، وكيل العبور، الوكيل البحري، مسؤول ممثل عن إدارة الجمارك).

المطلب الثاني: وصول البضاعة إلى داخل الميناء و إحضارها أمام الجمارك

بعد دخول السفينة إلى رصيف الميناء تقوم الفرقة البحرية للجمارك بالصعود إلى الباخرة و تفتيشها و التأكد من طاقم السفينة، ثم تبدأ عملية التفريغ من قبل أعوان مديرية الاستغلال بحضور كل من مصالح الجمارك الوكيل البحري الممثل لصاحب السفينة، وفور تنزيل البضائع (السيارات) على الرصيف، يقوم ربان السفينة بتسليم بيان الحمولة Mani Fest of CARGO (انظر الملحق رقم 2) و مستند الشحن الرئيسي و ظرف المحفظة le plis cartable لوكيله البحري AMS و انطلاقا من هذه الوثائق قامت الوكالة البحرية بإعداد وثيقة بيان الحمولة الخاصة بالجمارك D1 (أنظر الملحق رقم 3).

هذا من جهة ومن جهة أخرى تنقل البضائع (السيارات) إلى مساحات معينة تحت الحراسة الجمركية من أجل استكمال كل الإجراءات الجمركية حيث توضع هذه السيارات مرتبة و منظمة وفق شكل معين ليسهل مراقبتها فيما بعد.

أما في ما يخص المستورد Adiamel فعندما يتلقى إشعار بالوصول (انظر الملحق رقم4) دليل على وصول بضاعته يتوجه إلى مكتب العبور universal transit الذي يتولى عملية إخضاع البضاعة إلى الإجراءات الجمركية. ويقوم موكل العبور universal transitبالطلب المستورد (SPA ADIAMEL))مختلف الوثائق اللازمة لعملية الجمركة و في هذه الأثناء يقدم عون العبور إلى الوكالة البحرية AMS حاملا معه الإشعار بالوصول سندا الشحن الأصلي للحصول على ظرف المحفظة الذي يحتوي على:

- شهادة التصدير ؛
- شهادة التصريح بالتحول ؛
- سند الشحن والفاتورة التجارية النهائية.

وبعد عملية التفريغ و التقديم أمام الجمارك تصبح هذه البضائع قد وصلت إلى مرحلة التخليص الجمركي لدى مكتب الجمارك بالميناء في اجل أقصاه (15) يوم من وصول البضائع إلى مساحات الإيداع المؤقت.

المبحث الثالث: الإجراءات الجمركية الفعلية للسيارات

بعد دراسة الإجراءات ما قبل الجمركة، يجب أن نتطرق إلى الإجراءات الجمركية الفعلية و التي تتعلق بالتصريح المفصل للبضائع و ممارسة المراقبة من إدارة الجمارك بغية تطبيق القوانين الجمركية وفي هذا المبحث سنقوم بمتابعة لإعداد التصريح المفصل ل 50 سيارة شيفرولي، و معاينتها الميدانية ثم تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية ورفع البضاعة.

المطلب الأول: إعداد التصريح المفصل

يقدم المصرح من شركة العبور universal transit إلى قاعة الحجز الموجودة على مستوى إدارة جمارك الميناء مرفقا بالوثائق التالية:

- بيان الإشعار بالوصول (انظر الملحق رقم 4) ؛
- نسخة من سند الشحن البحري (انظر الملحق رقم 5) ؛
- شهادة المنشأ (انظر الملحق رقم 6) ؛
- نسخة من السجل التجاري ؛
- سند التسليم ؛
- الفاتورة التجارية الموطنة (أنظر الملحق رقم 7).

و هذا لحجز المعلومات المتعلقة بعملية جمركة البضاعة في نظام SIGAD دون إرتكاب خطأ لأن ذلك سوف يعرض المصرح لعقوبات مالية وربما إلى نزاعات مع إدارة الجمارك إذا كان الخطأ يمس الوضعية التعريفية المحددة للحقوق و الرسوم الجمركية، إذ يقوم المصرح بإدخال رمز الدخول و كلمة السر الخاصة به و يقوم بتدوين معلومات خاصة بالبضاعة (السيارات) و بعد قبول التصريح المفصل يتم طبعه في أربعة (4) نسخ في ألوان مختلفة و توزع كالتالي:

- النسخة الأولى لإدارة الجمارك لونها أبيض ؛
- النسخة الثانية للمصرح (شركة العبور) لونها أزرق ؛
- النسخة الثالثة للبنك لونها أصفر ؛
- النسخة الرابعة لونها أحمر نسخة الرجوع.

حيث سجل التصريح تحت رقم 857100–2011 و هذا يوم 22مارس 2011 على الساعة 10:47 و يحتوي على المعلومات التالية (للتوضيح أكثر أنظر الملحق رقم 8):

- اسم وعنوان المصدر: capstone international ltd il mauris
- اسم وعنوان المستورد:SPA diamel gar routier H· dey

- التعريف بنوع و أسم وسيلة النقل :navire Agenbreeze
- التعريف بإسم و عنوان مكتب العبور القائم بالإجراءات الجمركية SARL Universal Tronsite28 Rue Hassen Bey·Har 1600؛
- الوزن الصافي 53500.00 كلغ ؛
- كمية البضاعة خمسون (50) سيارة من نوع شيفرولي أفيو

المطلب الثاني: المعاينة الميدانية

بعد تسجيل التصريح في الحاسوب يقوم عون الجمارك على مستوى مصلحة التطهير الموجودة في إدارة الجمارك، بجمع التصريحات بمختلف الأنظمة ويتم تصنيفها حسب كل نظام و تراقب على مستوى هذه المصلحة مدى تطابق محتوى التصريح و البيانات الموجودة في بيان الجمركة كمراقبة اسم وعنوان كل من المرسل والمرسل إليه، توقيع المصرح ،تعريفة البضاعة صحة النظام المصرح به . ثم يتم تطهير التصريح ذلك بوضع رقم التصريح بجانب البيانات المتعلقة بالبضاعة و المكتوبة في بيان الحمولة بعدها يتم تعيين مفتش الفحص مكلف بعملية المراقبة و التصفية عن طريق نظام الإعلام الآلي حيث يتحصل عون العبورعلى وصل المقتطع LE TALON و الذي فيه يتعرف على الرمز و الرقم التسلسلي لملفه و اسم المفتش الذي سيؤكد المعلومات الواردة في التصريح و مدى مطابقتها للمعلومات الموجودة في الوثائق المرفقة التي يجب تقديمها دعما للتصريح المفصل وفي نفس الوقت التأكد من قانونية هده الوثائق وهنا يتم مراقبة شهادة المنشأ ووثائق نقل البضاعة التي يمكن ان تساعد أعوان الجمارك في معرفة القيمة المصرح بها، بعد هذا يتم إرسال الملف للمراقبة الميدانية للسيارات بالميناء و هذه العملية يقوم بها عون الجمارك التابع للمفتشية الرئيسية للفرق بحضور المصرح (عون العبور للشركة universal transit) حيث كانت المعاينة في حالتنا هذه معاينة شملت الخمسين سيارة المصرح بها و ارتكزت المعاينة على مايلي:

- التأكد من رقم الشاصي ونوع السيارة من حيث نوع الوقود، عدد المقاعد، عدد الأبواب، الزجاج ملون أو خلاف ذلك و مطابقته مع ما هو موجود في الوثائق ؛
- التأكد من لون السيارة، قوة المحرك، الإضافات الأخرى للسيارات الراديو المسجل، المكيف ؛
- التأكد من عدد الطرود ومقاعد السيارات حيث يقوم المعاين بإجراء العد للسيارات كاملة و يطابقها مع الفواتير؛
- التأكد من صنف السيارات، حيث يقوم المعاين بالتأكد من اسم السارة، وماركتها.

كانت عملية الفحص بدون مشاكل و النتيجة مطابقة البضائع لما هو مصرح به حيث يقوم المفتش بالختم على ظهر التصريح بالعبارة التالية la marchandise conforme و يوقع عليها بعد أن يكتب تقريره الشخصي حول المعاينة (الفحص) و من تم تستوفى الرسوم على أساس البضاعة المصرح بها.

المطلب الثالث: تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية و رفع البضاعة

سوف نقوم بدراسة تفصيلية لعملية تحصيل الحقوق و الرسوم الجمركية فيما يخص إستيراد الخمسين سيارة شيفرولي عبر ميناء جن جن ثم بعد ذلك عملية رفع هذه السيارات، لكن هنا دراستنا سوف تشمل بعض المراحل المهمة والمتمثلة في التصفية، ودفع الحقوق و الرسوم، و رفع البضاعة، أما محاسبة القابض فهي تخص المعالجة المحاسبية.

الفرع الأول: تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية وحسابها

أولا- تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية[1]

التصفية هي العملية التي تقوم أثناءها إدارة الجمارك بحساب مبلغ الحقوق و الرسوم الجمركية المستوجبة ، حيث تتم هذه العملية بعد تثبيت و تعديل العناصر المذكورة في التصريح المفصل (أنظر الملحق رقم8) بعد عملية الفحص المادي للبضاعة أو بعد قرار لجنة القائمة و التعريفة الجمركية.

أما عندما يقبل التصريح المفصل على انه مطابق دون تفتيش تطبق الحقوق و الرسوم الواجبة أداؤها احتماليا حسب البيانات الواردة في التصريح المفصل.

ثانيا- كيفية حساب و تحصيل الرسوم الجمركي

1) **الرمز التعريفي للبضاعة:**
2) تمتلك إدارة الجمارك تعريفة جمركية منسقة مع النظام العالمي للتعريفة الذي يهتم بترميز البضائع في شكل أرقام بالنسبة لسيارات ""شيفرولي افيو" في الوضعيةالتعريفية التالية "87032290" حيث يقابلها في التعريفة مايلي:
   - نسبة الحقوق الجمركية DD=%15 .
   - نسبة الرسم على القيمة المضافة TVA =%17 .

القيمة لدى الجمارك تساوي قيمة البضاعة زائد جميع مصاريف النقل من المصنع حتى وصول البضاعة إلى الميناء في سعر الصرف زائد مصاريف التأمين.

للإشارة إن إدارة الجمارك تمتلك سجل خاص بجميع أنواع علامات السيارات والشاحنات يحتوي على سعر السيارات والمجال الدي تتراوح فيه وهدا السجل يتغير كل عام.

فسيارات الشيفرولي الخمسين (50) مقدرة ب 397184.30 دولار أمريكي.

[1] مقابلة مع مفتش التصفية والفحص، حول موضوع الحقوق و الرسوم بتاريخ يوم 2011/04/04 على الساعة 10:30

- سعر الصرف مقدر ب 72.17220.

ومنه قيمة 50 شيفرولي أفيون : 28665994.70 دج

- **حساب الحق الجمركي D.D**

حق الجمركي = القيمة لدى الجمارك × نسبة الحق

= 28665664.70 × 15% =4299849.60 دج

- **حساب الرسم على القيمة المضافة TVA**

الرسم على القيمة المضافة =(القيمة لدى الجمارك + جميع الحقوق و الرسوم الأخرى) ×نسبة الرسم على القيمة المضافة.

الرسم على القيمة المضافة = (4299849.60+28665664.70) ×17 %

. 5604137.31=

- **المنشأ:** بما أن هذه السيارات ليست ذات منشأ أوروبي فانه ليس هناك تفضيلية، حيث لا تستفيد البضاعة من إعفاءات أو تخفيضات.
- حقوق جمركية خاصة باستعمال نظام الإعلام الآلي و هي اتاواة RUS و RPS حيث تدفعان بصفة جزافية تقدرب:

RUS=15.00
RPS=200

و بالتالي **مبلغ الحقوق والرسوم الجمركية يساوي الحق الجمركي زائد القيمة المضافة زائد إفادات استعمال النظام الآلي.**

- الحقوق و الرسوم الجمركية ذو أهمية كبيرة لذلك تم استحداث طرق و تقنيات و آليات سهلة في عملية التحصيل.

ففي الحالة العادية يتم حساب و دفع الحقوق و الرسوم مع ترتيب هذه المبالغ المحصلة في كل حساب متعلق بها، أما في الحالة الاستثنائية و المتمثلة في عدم الدفع تتخذ الإدارة الجمركية إجراءات صارمة لتحصيلها.

يقوم عون العبور بعد القبول النهائي لملف الجمركة بتسديد قيمة الحقوق و الرسوم الجمركية و المقدرة في الحالة المدروسة 9904201.9 دج و حيث كان الدفع بشيك مؤشرومكان الدفع هي مصلحة القابضة جمارك ميناء.

الفرع الثاني: رفع البضاعة

بعد تسديد الحقوق و الرسوم الجمركية تتحصل شركة العبور Universal Transit على وصل براءة الذمة Quittance Douaner Algérienne (انظر الملحق رقم 10) وسند الرفع Bon a enlever (انظر الملحق رقم 09) من قابض الجمارك و يتم إعداد ملف خاص برفع البضاعة يتكون من الوثائق التالية:

- نسخة سند الحمولة ؛
- نسخة سند الرفع ؛
- نسخة سند الشحن الحجري ؛
- نسخة سند الفاتورة التجارية الموطنة ؛
- نسخة سند من فاتورة التخزين.

و بعد تأكد مؤسسة الميناء (مصلحة الشحن و التفريغ) من تسديد كافة الحقوق و الرسوم والتكاليف الخاصة بالجمارك و الخاصة بالمؤسسة المينائية ، يتحصل وكيل العبور على وصل الخروج Le bon de sortie(انضر الملحق رقم11)يكون في ثلاثة نسخ تأشر من طرف كل من المؤسسة المينائية و الجمارك ؛

– الأولى: تبقى لدى عون الجمارك الذي يحضر عملية شحن البضائع ؛

– الثانية: تبقى لدى الناقل(وسيلة النقل لإخراج البضائع) ؛

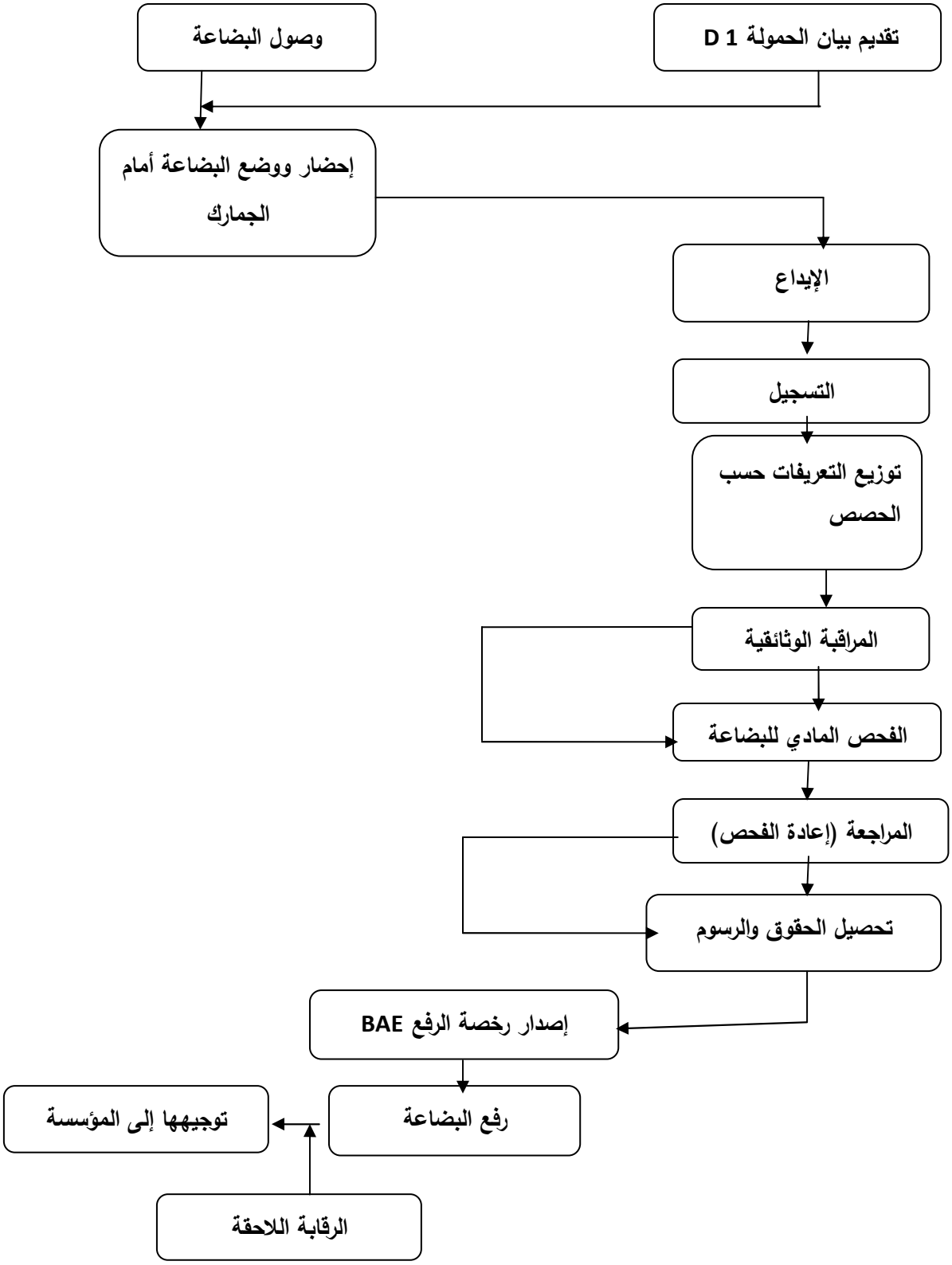
– الثالثة: تبقى لدى عون الجمارك الموجود عند مدخل الميناء.

و من ثم يتم توصيل البضائع إلى مقر المستورد.

للإشارة فقط بان شركة العبور Univers al Transit و هي الشركة نفسها التي تمتلك وسائل النقل من شاحنات و غيرها، فهي تتكفل بعملية جمركة البضائع حتى توصيلها إلى مستودعات المستورد و هي شركة تقوم بعقد الصفقات مع مختلف المستوردين من بينهم؛ ديمال، و هيونداي الجزائر، و رونو الجزائر.....الخ.

ويمكن تلخيص وتبيين مراحل الإجراءات الجمركية من خلال المخطط التالي:

الشكل (رقم 02): مخطط إجمالي لجمركة البضائع



المصدر: إعداد الطالب إعتمادا على وثائق جمركية

خلاصة الفصل الثالث:

إن دراستنا لهذه الحالة جعلنا نعيش جميع المراحل التي تمر بها البضاعة عند الاستيراد عبر النقل البحري، وسمح لنا بالتقرب أكثر من إدارة الجمارك و إدارة الميناء، ومختلف نشاطاتهم، واكتشافنا مدى فعالية نظامهم و تحقيقهم إلى حد ما متطلبات التجارة الخارجية من حيث تطبيق الإجراءات على المتعاملين الاقتصاديين، وهذا بغرض تحقيق الحماية الكاملة للاقتصاد الوطني و الخزينة العمومية و مراقبة جميع المبادلات الحاصلة على مستوى الميناء، و الإجراءات الجمركية عند الاستيراد عبر النقل البحري في حقيقة الأمر لا تخلو من الصعوبات والتعقيد وهي مكلفة وتحتاج إلى جهد كبير من طرف الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك و إدارة الجمارك.

تمهيد:

من المعروف أن كل بضاعة تدخل الإقليم الوطني للدولة إلا وخضعت لإجراءات جمركية محددة في القانون الجمركي، حيث أن مبدأ الجمركة يهدف أساسا إلى تحصيل الحقوق والرسوم الخاصة بالبضائع عند دخولها أو خروجها من التراب الوطني وضبط عمليات التبادل التجاري الدولي.

إن الحديث عن الإجراءات الجمركية المطبقة على البضائع المنقولة بحرا يقودنا بالضرورة للتطرق للتخليص الجمركي ومسار توجيه جمركة البضائع ومن ثم معرفة الإجراءات التمهيدية لجمركة البضائع المستوردة عبر البحر إضافة إلى استعراض إجراءات الجمركة من انجاز التصريح المفصل إلى غاية رفع البضاعة وذلك من خلال:

المبحث الأول: التخليص الجمركي و توجيه مسار جمركة البضائع

المبحث الثاني: الإجراءات التمهيدية لجمركة البضائع المستوردة

المبحث الثالث: إجراءات الجمركة

المبحث الأول: التخليص الجمركي و توجيه مسار جمركة البضائع

في هذا المبحث سنقوم بالتعرف على أنواع التخليص الجمركي، المراقبة بعد التخليص و مختلف إشكال توجيه مسار جمركة البضائع.

المطلب الأول: مفهوم التخليص الجمركي و أنواعه

الفرع الأول: مفهوم التخليص الجمركي

التخليص الجمركي هو العملية التي يقوم بها الشخص المصرح (وكيل العبور– وكيل لدى الجمارك) للتخليص على البضائع مهما كان شكلها و نوعها، لإخراج تلك البضاعة من المستودعات أو يد الجمارك بصورة شرعية و بعد استيفاء الرسوم و الحقوق المقررة عليها بحيث يكون مسموحا بإدخال تلك البضائع إلى البلاد[1].

الفرع الثاني: أنواع التخليص الجمركي

تنقسم عملية التخليص الجمركي إلى عدة أقسام و سنقوم بشرح مفصل عن كل هذه الأنواع فيما يلي:[2]

أولا–التخليص الجمركي لوضع الاستهلاك

هذا النوع يحتوي و يختص بالبضائع التي تدخل البلاد لأجل الاستهلاك المباشر و هي تشمل جميع أنواع المواد المستهلكة سواء كان استهلاكا فوريا أم تم على عدة مراحل مختلفة.

ثانيا–التخليص لوضع الإدخال المؤقت

هدا النوع يحتوي على البضائع و السلع التي تدخل البلاد بصفة مؤقتة و التي يتم فيها تعليق تأدية الرسوم الجمركية و غيرها من الضرائب الأخرى لمدة سنة قابلة للتجديد لسنة أخرى و يشمل التخليص لوضع الإدخال المؤقت التخليص على مايلي:

- الإدخال المؤقت للبضائع المستوردة من اجل التصنيع و التصدير ؛
- الإدخال المؤقت للمعدات و الآليات ولوازم تنفيد المشاريع الحكومية والمشاريع الكبرى ؛
- ادخال المؤقت لمستوردات الملاعب و المسارح و المعارض الدولية و مايماثله ؛
- الإدخال المؤقت للسيارات السفارات الأجنبية والمغتربين.

[1] خلد عليان عليمان، علي احمد المشافية، **إدارة التخليص الجمركي**، مرجع سابق، ص 27
[2] نفس المرجع، ص (28،29)

ثالثا- التخليص لوضع إعادة التصدير

هذا النوع يحتوي على جميع المواد التي تدخل البلاد بقصد إعادتها مستقبلا بعد انقضاء المدة القانونية. وتكون إما دخلت مؤقتا و أرسلها للتصليح و الإعادة ولأهداف أخرى مقنعة ذات فائدة عامة.

رابعا- التخليص لوضع الصادرات

هذا النوع يحتوي جميع المواد التي تصنع محليا و يتم تصديرها للخارج بقصد الأعمال التجارية و التي تحقق بالتالي الأرباح للاقتصاد الوطني.

خامسا- التخليص في المستودعات

والتخليص هنا يشمل على جميع الأجزاء سواء كان مستودع عمومي أو مستودع خاص، فتطبيق هذا الإجراء ومنحه لا يمكن أن يتم إلا بإتمام الإجراءات المسبقة ، فمن جهة يجب على المتعامل الاقتصادي أن يخصص وجوبا جزءا من محلاته كمخازن أو مساحات للإيداع المؤقت أو مستودعات ومن جهة أخرى هذا الإجراء لا يطبق إلا بالنسبة للمستفيدين من اعتماد الرفع لضمان دفع الرسوم و الحقوق المستحقة و بالتالي للاستفادة من هذا الإجراء يستلزم عقد اتفاق بين المتعامل و إدارة الجمارك يتضمن تحديد الالتزامات العامة و الخاصة المتعلقة بالمؤسسة أو تعهد المتعامل بجميع الالتزامات.[1]

سادسا- التخليص في المناطق الحرة[2]

يمكن إدخال جميع البضائع الأجنبية، من أي نوع كانت و مهما كان منشأها، إلى المناطق الحرة و إخراجها إلى غير الإقليم الجمركي دون خضوعها لقيود الاستيراد أو المنع أو خضوعها للرسوم و الضرائب. و لا تخضع البضائع في المنطقة الحرة لأي قيد من حيث مدة بقاءها بها.

كما يجوز إدخال البضائع الوطنية التي توضع في الاستهلاك المحلي إلى المنطقة الحرة.

[1] مقابلة مع قابض الجمارك ميناء جن جن بتاريخ 2011/04/6 على الساعة 15:00
[2] خالد عليان عليان، علي احمد المشاقبة، **ادارة التخليص الجمركي**، مرجع سابق، ص 32.

المطلب الثاني: المراقبة بعد التخليص

لقد اتسع مجال الغش كثيرا و ذلك لتزايد التسهيلات الجمركية مما أدى إلى أضرار على الخزينة العمومية و الاقتصاد الوطني و هذا ما دفع بإدارة الجمارك إلى أحداث مراقبة إضافية تهدف إلى منع كل سبل التهريب و الغش.

الفرع الأول: المراقبة المؤجلة Le control à postériore

تتمثل المراقبة المؤجلة أساسا من إعادة فحص التصريحات الجمركية من حيث الشكل و المضمون بالنسبة للبضائع التي تكون محل سند الرفع، و من خلال هذه المراقبة يمكن اكتشاف الجرائم الجمركية و كذا جميع المعلومات، و بذلك توجيه و انتقاء أكثر للعمليات بالإضافة إلى إمكانية اقتراح إجراء تحقيق لمديرية مكافحة الغش[1].

الفرع الثاني: المراقبة اللاحقة[2]

المراقبة اللاحقة عبارة عن مسار يسمح لموظفي الجمارك بفحص صحة التصريحات الجمركية و كذلك بالبحث في الدفاتر و كذا الملفات و الأنظمة التجارية، بالإضافة إلى جميع المعلومات التي تهم الجمارك و التي توجد بحوزة أي شخص أو مؤسسة تشارك بصفة مباشرة أو غير مباشرة في عمليات التجارة الخارجية.

هذه المراقبة التي تتم في سجلات المتعاملين تمكن من اكتشاف تلاعبات الغش و يمكن أن تكون المراقبة على أساس معلومات منظمة، إذا لم يكن هناك شك في المخالفة.

و هذا ما يسمى بالمراقبة الشاملة و يمكن أن تكون مضبوطة بمعنى محددة فقط لفحص بعض العمليات، كما يمكن أن تكون معمقة وممتدة لكامل نشاط المستورد.

ان الهدف من الرقابة اللاحقة هو:

- اكتشاف الثغرات التنظيمية التي لم يتم اكتشافها في كل المراحل السابقة من الرقابة ؛
- ضمان الفاعلية في المراقبة ؛
- تقديم تسهيلات أكثر للمتعاملين الاقتصاديين ؛
- تقوية المراقبة التي تلي عملية الجمركة التي أصبحت إحدى الانشغالات الكبرى للجمارك.

هذا النوع من المراقبة كذلك يسمح لإدارة الجمارك بمجابهة الغش على جبهة أوسع بضمان التطبيق الجيد للتشريع و بتسهيل حركة البضائع، حماية مصالح الخزينة و الاقتصاد الوطني.

[1] مقابلة مع مفتش التصفية و الفحص، جمارك ميناء جن جن، بتاريخ 2011/04/6 على الساعة 15:20
[2] حنين محمد، **التسهيلات الجمركية و اثارها على المؤسسة**، مرجع سابق، ص (33،34)

المطلب الثالث: توجيه مسار جمركة البضائع[1]

يوجه مسار جمركة البضائع على ثلاثة مسارات هي:

- المسار الأخضر.
- المسار البرتقالي.
- المسار الأحمر.

الفرع الأول: المسار الأخضر

إن المبدأ في المسار الأخضر هو الرفع الفوري للبضائع من طرف المتعاملين الاقتصاديين بعد إيداع التصريح المفصل، وهذا دون إجراء أي مراقبة سابقة للبضائع، و المبدأ العام هو رفع البضاعة دون أي مراقبة من طرف مفتشي الجمارك، غير أن هذه المراقبة لم تلغي بصفة نهائية،

بل تحولت من رقابة سابقة إلى رقابة لاحقة و ذلك بهدف عقلنه هذه الرقابة و جعلها ذات فعالية أكثر كل هذا في إطار تسريع إجراءات الجمركة.

وعلى المستوى الدولي نجد أساس المسار الأخضر متضمنا في اتفاقية كيطو التي وضعت معايير متعلقة بالرقابة الجمركية، تسمح هذه المعايير بإدراج الرقابة اللاحقة في إطار تقنية تسيير المخاطر.

هذه التقنية متضمنة في تصريح أورشا للمنظمة العالمية للجمارك المتعلقة بأخلاق المهنة الجمركية.

و للاستفادة من هذا المسار هناك مجموعة من الشروط يجب توفرها و تتمثل فيما يلي:

أولا– شروط مرتبطة بالمتعامل،

فقد وضعت إدارة الجمارك ثلاثة أصناف للمتعاملين يمكنهم الاستفادة من هذا المسار هم:

- المنتجين أو الصناعيين ؛
- المصدرين ؛
- المستثمرين.

ثانيا– شروط تنظيمية

للاستفادة من المسار الأخضر هناك شروط تنظيمية، و هي:

- امتلاك اعتماد الرفع ؛
- امتلاك محاسبة تحليلية شفافة ؛

[1] www.douane.gov.dz,23/02/2011

- عامل الثقة من خلال التمتع بسيرة جبائية حسنة.

ثالثا– شروط مرتبطة بالتصريح

إن اختيار أي عملية ضمن المسار الأخضر يدخل في إطار تسيير المخاطر المتمثلة في الغش، التهرب من الحقوق و الرسوم الجمركية، لذلك يتم الاختبار على أساس معايير وطنية منها:

- الإجراءات المرتبطة بالخطر أو الإجراءات الردعية ؛
- التعاملات السابقة مع المؤسسة و نتائج ذلك ؛
- منشأ البضاعة ؛
- النظام الجمركي المصرح به.

والجدير بالذكر أن المؤسسات التي يتم قبولها ضمن المسار الأخضر فإنها تدرج مباشرة في النظام الإعلامي للتسيير الآلي للجمارك(SIGAD) على مستوى المركز الوطني للإعلام الآلي و الإحصائيات (CNIS)

حيث يعالج النظام الإعلامي إلي المستوي الوطني كل التصريحات محل المسار الأخضر فبمجرد إعداد التصريح المفصل من طرف المصرح فان النظام الإعلامي للتسيير يوجه الملف إلى المسار الأخضر بعبارة déclarations admise circuit vert

الفرع الثاني: المسار البرتقالي

إن المبدأ العام في المسار البرتقالي هو أن ترفع البضائع من الموانئ أو المطارات بعد مراقبة الإجراءات الإدارية الخاصة و دفع الحقوق و الرسوم الجمركية أو الكفالة، أما فيمل يخص شروط الاستفادة من هذا المسار فهي نفسها تقريبا الشروط الواجب توفرها للاستفادة من المسار الأخضر.

الفرع الثالث: المسار الأحمر

يمر من هذا المسار كل متعامل اقتصادي لا يتمتع بامتياز المسار الأخضر و المسار البرتقالي حيث لا يتم الإفراج الفوري عن البضائع إلا بعد الفحص الكلي أو الجزئي للبضائع مع التدقيق في العملية و دفع كافة الرسوم و الحقوق الجمركية.

وتعتمد إدارة الجمارك على هذا المسار خاصة إذا كان هناك شك و ليس في عملية الاستيراد، إضافة إلى الشروط المتعلقة بالتصريح المفصل و الشروط المتعلقة بالمتعامل الاقتصادي.

المبحث الثاني: الإجراءات التمهيدية لجمركة البضائع المستوردة

بعد إنهاء عملية النقل البحري يتم وصول البضائع المستوردة إلى ميناء الوصول، ولكي تنتقل حيازة البضاعة من الناقل إلى المستورد لابد القيام بجملة من الإجراءات الأولية التي تسبق إجراءات الجمركة المتمثلة في إحضار وتقديم البضائع أمام الجمارك، وضع حالة انتظار التخليص، هذه الإجراءات التي تتطلب جملة من الوثائق، ولذلك يقتضي تناول هذا المبحث في ثلاث مطالب هي:

-المطلب الأول: إحضار وتقديم البضاعة أمام الجمارك.

-المطلب الثاني: حالة انتظار التخليص الجمركي.

-المطلب الثالث: الوثائق الضرورية للجمركة والتخليص الجمركي.

وسنبينهم على نحو مفصل كما يلي:

المطلب الأول: إحضار وتقديم البضاعة أمام الجمارك

إن القانون الجمركي يفرض على جميع المستوردين الالتزام بإحضار وتقديم بضائعهم أمام الجمارك، حيث أن كل عملية دخول غير قانونية تعتبر تهريبا ويعاقب عليها القانون[1].

الفرع الأول: إحضار البضاعة أمام الجمارك

يتمثل هذا الإجراء في إلزامية إحضار البضاعة في أسرع أجل إما إلى أقرب مكتب للجمارك أوالى أي مكان آخر تعينه السلطات الجمركية قصد وضعها تحت المراقبة الجمركية[2]. فعند دخول الباخرة المياه الإقليمية يبدأ تدخل الجمارك ويستوجب على ربان السفينة القيام بالتزاماته وتقديم الوثائق المطلوبة إلى أعوان الجمارك، وقبل ذلك إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند أول طلب بمجرد صعودهم إلى السفينة لغرض التأشير عليها. تتمثل هذه الوثائق في اليومية(*) والتصريح بالحمولة هذه الاخيرة وهي تصريح موجز لحمولة السفينة يتضمن المعلومات التالية[3]:

---

[1] –CHIBANI RABAH, **le vade–mecum de l'import l'export**, ENAG éditions, Alger 1997, P101.

[2] – اليزابيت نتاريل، **دور الجمارك في العلاقات التجارية الدولية**، ترجمة: ITCIS، دار النشر ITCIS، 2008، ص59.

(*) يومية السفينة: هي وثيقة تسجل عليها جميع المعلومات الخاصة بالمحرك الرئيسي والمولدات الكهربائية مع النتائج اليومية لحالات السفينة لغرض مراقبة وصيانة تجهيزات السفينة

[3] –IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, opcite,P(40-41).

-اسم وجنسية السفينة؛

- اسم ربان السفينة؛

- التصريح بالموانئ التي رصت فيها السفينة؛

- ميناء الشحن والانطلاق؛

- أرقام وعلامات الطرود؛

- عدد الطرود؛

- وزن البضاعة؛

- رقم سند الشحن؛

- اسم وعنوان المرسل إليه.

التصريح بالحمولة يحمل توقيع ربان السفينة وعند وصول السفينة إلى الميناء وخلال 24 ساعة من رصوها يجب على ربان السفينة أو ممثله القانوني أن يقدم لمكتب الجمارك الوثائق التالية[1]:

- التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي؛
- التصريح بمئونة السفينة، حيث أن مئونة السفينة تحمل في تصريح خاص؛
- أي وثيقة أخرى تطلبها إدارة الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها مع إشارة إلى أنه لا يمكن للسفينة أن ترصوا إلا في الموانئ حيث توجد مكاتب الجمارك إلا في حالة الظروف القاهرة.

الفرع الثاني: تقديم البضاعة أمام الجمارك:

بعد إنهاء الإحضار تأتي مرحلة تقديم وتتمثل هذه العملية في وضع البضائع المستوردة في مساحات معينة تحت الحراسة الجمركية من أجل استكمال كل إجراءات الجمركة وهي من التزامات الشخص الذي أدخلها إلى الإقليم الجمركي أو الشخص المكلف بنقلها[2]. وذلك بعد التأكد من صلاحية السلع المعدة للتفريغ

[1]– أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص(40–41).

[2] –CHIBANI RABAH, **le vade–mecum de l'import l'export**, opacite, P74.

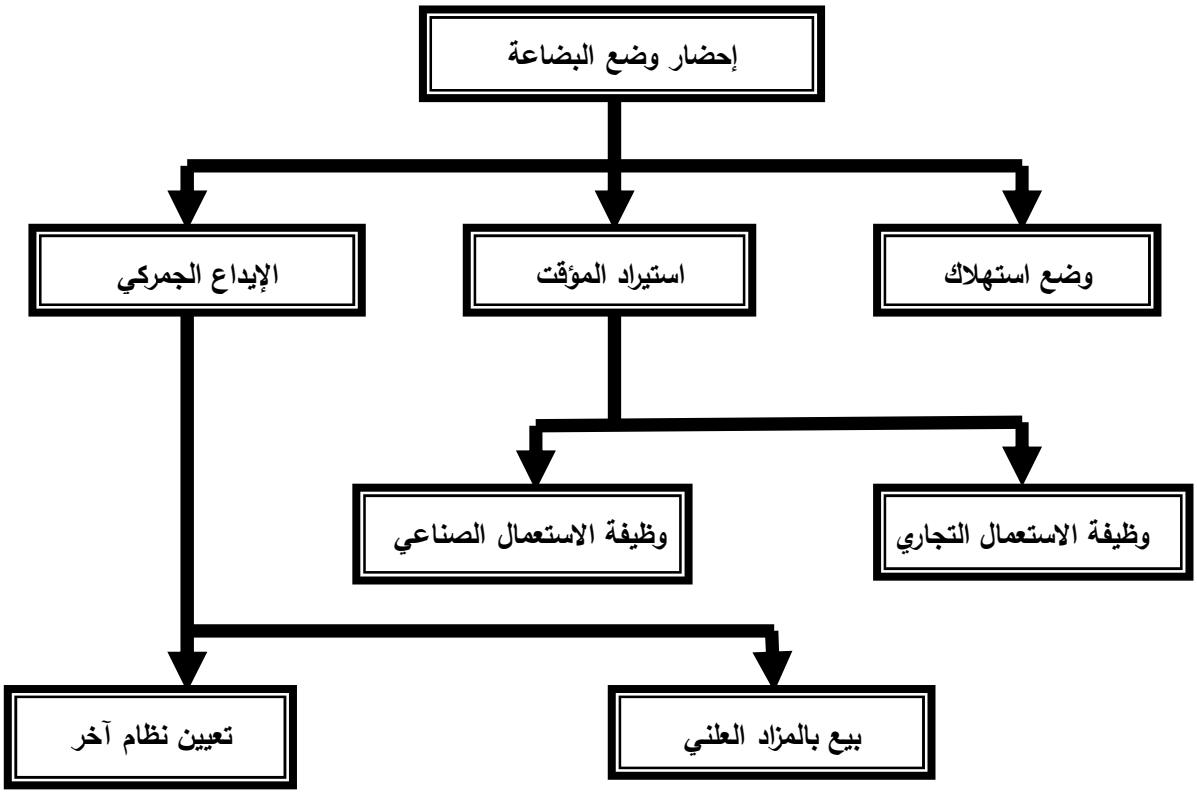
وتثبت صلاحيتها إذا كانت سلع ذات أصل حيواني أو منتجات بحرية من خلال الشهادة الصحية(*).

أما إذا كانت مواد كيميائية فتخضع هي الأخرى للتحاليل مخبرية وإذا كانت تجهيزات أو آلات تعرض على خبراء وتقنين لإثبات صلاحيتها إذ لا يتم تنزيل أي بضاعة أو سلعة إلا بعد موافقة المصلحة المختصة لكل نوع من السلع، وتظهر أهمية هذا الأجراء في تجنب إفراغ السلع غير المطابقة لمواصفات القبول والجودة وإعادة شحنها مرة أخرى.

و يتم تنزيل البضاعة بموجب تصريح موجز عادة ما تقوم شركات خاصة مقرها داخل الميناء بعمليات التنزيل مثلا في الجزائر من بين هذه الشركات: "الشركة الوطنية للتسويق البحري (NASHCO)، والشركة العامة للخدمات البحرية (GEMA)، إضافة للشركة الوطنية للنقل البحري (CNAN)".

ويمكن تلخيص عملية إحضار وتقديم البضاعة أمام الجمارك في الشكل التالي:

الشكل(رقم1) عمليات احضاروضع البضاعة امام ادارةالجمارك



مصدر : وثائق إدارة الجمارك.

(*) **الشهادة الصحية:** شهادة ترفق مع السلع ذات الأصل الحيواني أو المنتجات البحرية الموجهة للاستهلاك البشري أو الحيواني، تصدرها مصلحة صحية معترف بها.

المطلب الثاني: حالة انتظار التخليص الجمركي

بعد إتمام عمليتي الإحضار وتقديم البضائع أمام الجمارك تصبح هذه البضائع قد وصلت إلى مرحلة التخليص الجمركي؛ أي القيام بإعداد التصريح المفصل، ولكن إذا تعذر ذلك خلال فترة ما بين الإحضار والتقديم وانتظار التصريح المفصل يمكن أن تخزن البضائع تحت المراقبة الجمركية في أماكن مخصصة تمسى مخازن ومساحات الإيداع المؤقت، بهدف إعداد ملف الجمركة والغرض من إنشاء المخازن ومساحات الإيداع المؤقت يكمن في منح فرصة أو مهلة لصاحب البضاعة لإتمام إجراءات التخليص الجمركي والتي حددت في قانون الجمارك الجزائري بواحد وعشرين يوما **(21)** وتتم هذه العملية كالتالي:

- دخول البضاعة إلى المستودعات المؤقت: أن القاعدة العامة هي أن تفتح مخازن ومساحات الإبداع المؤقت لكل بضاعة مستوردة أو مصدرة ما عدا البضائع التي تشكل خطرا أو سريعة التلف فتوضع في أماكن خاصة[1].
- إجراء عملية الفحص قبل عملية الجمركة والتلخيص: يرافق أعوان الجمارك صاحب البضاعة أو ممثله القانوني إلى مساحات التخليص ويقوم بعملية الفحص لتتأكد من عدد الطرود الموجودة في بيان الحمولة وعدد الطرود المفرغة، تجنبا لحدوث الغش، وبعد هذه المراقبة يقرر عون الجمارك بتأشير بيان الحمولة مؤكدا تطابق المعلومات وفي حالة الاختلاف أو وجود زيادة أو نقصان يكون من واجب عون الجمارك تبليغ الناقل وذلك بإعداد كشف الاختلاف.
- مكوث البضاعة في مخازن ومساحات الإيداع المؤقت: تمكث البضاعة في مخازن ومساحات الإيداع المؤقت وتقفل بقفلين مختلفين يكون مفتاح واحد في حوزة إدارة الجمارك والأخرفي حوزة المستغل[2].

كما تسمح الجمارك للمستغل بالقيام بعمليات من شأنها أن تحفظ البضاعة كالتنظيف أو إزالة الغبار أو الفرز وتجميع الطرود بحضور أعوان الجمارك بالنسبة للبضائع التي تضررت عند تخزينها، فتجمرك حسب حالتها عند تاريخ تسجيل التصريح المفصل، أما تلك التي أتلفت نهائيا فلا تخضع لأداء الحقوق والرسوم[3]، أما إذا انتهت المدة المحددة لبقاء البضائع ولم تخلص توضع تلقائيا في الإيداع الجمركي.

[1]– أحسن بوسفيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص44.

[2]– مرجع سابق، نفس الصفحة.

[3]– نفس المرجع، ص45.

المطلب الثالث: الوثائق الضرورية لجمركة البضائع

تعتبر الوثائق الجمركية بمثابة جواز السفر للبضاعة الداخلة إلى البلد فلا يمكن استقبال البضائع دونها، فالوثائق الجمركية تعطي معلومات خاصة كاملة ودقيقة عن البضائع وأصحابها ومصدرها والشركة المنتجة لها وبلد المصدر والمستورد، كما توفر الوقت والجهد في التعاملات الجمركية على البضاعة وتنضيمه، فهي مجرد مقارنة للمعلومات في المستندات مع البضائع الواردة وفق الأنظمة والإجراءات الجمركية، وتزداد أهمية الوثائق الجمركية في كونها وسيلة السلطات الجمركية للتخفيض من تطبيق القواعد والتنظيمات واللوائح حيال المنتجات التجارية وضمان إحكام عملية الرقابة الجمركية بالفعالية المطلوبة[1].

وتتمثل هذه الوثائق في ما يلي:

- **بيان التجزئة (Note de détail)**: وهو البيان الذي يحتوي على معلومات مفصلة والمثمتلة فيمايلي :

– قسم يخص المرسل والمرسل إليه يحتوي على:

– اسم وعنوان كل من المستورد والمصدر؛

– رقم رخصة الاستيراد؛

– تاريخ التحرير؛

وقسم يخص بيانات البضاعة:

– طبيعة البضاعة؛

– وسيلة الدفع؛

– وسيلة النقل؛

– عدد الطرود؛

– الوزن الإجمالي؛

– الوزن الصافي للبضاعة؛

– الرقم الإحصائي ورقم المواد.

[1]– عمر سالمان، **الجمارك بين النظرية والتطبيق**، الدار المصرية اللبنانية، 2001، ص39.

- **سند الشحن:** تم التطرق إلى هذه الوثيقة في الفصل الأول (انظر المبحث الثالث النقل البحري للبضائع).
- **وثيقة التأمين:** وهي الوثيقة التي تقدمها شركة التأمين بعد طلب المستورد بالتأمين على بضاعة المستورد، وهي تحتوي على المعلومات التالية:

- طبيعة السلعة حتى يتسنى لشركة التأمين معرفة مدى قدرة السلعة على المقاومة؛
- نوعية التغليف؛
- وزن عدد الطرود؛
- ميناء الشحن والتفريغ؛
- تاريخ الانطلاق؛
- اسم السفينة وعمرها لوضع احتمالات الخطر وتحديد قسط التأمين؛
- القيمة المؤمن عليها؛

- **الفاتورة الموطنة:** يصدرها المستورد وهي تشمل المبلغ الإجمالي للبضاعة المستوردة وتاريخ استحقاق الدفع، اسم المصدر، توقيع المستورد، وتكون موطنة أي حاملة ختم البنك وهي فاتورة نهائية مهمة لسير الإجراءات الجمركية[1].
- **الفاتورة التجارية:** وهي وثيقة تصدر من طرف البائع أو المصدر يبين فيها نوعية البضاعة والسعر المتفق عليه من الطرفين وهي وثيقة محاسبية ذات طابع قانوني وجبائي يشمل على البيانات التالية[2]:

- اسم وعنوان كل من البائع والمشتري؛
- رقم الفاتورة؛
- بلد المنشأ؛
- نوعية وكمية البضاعة؛
- السعر الوحدوي والإجمالي للبضاعة؛
- شروط البيع والطريقة التي يتم بها الدفع بمعنى نوع الأنكو ترمز (CAF-FOB)؛
- ختم البائع وإمضائه.

[1] –CHIBANI RABAH, **le vade–mecum de l'import l'export**, opcite, P43.

[2]- IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**,opcite, P (71-72).

- **الفاتورة القنصلية (La facture consulaire):** وهي فاتورة تجارية تحتوي على تاشيرة قنصلية بلد المستورد الموجودة في بلد المصدر هدفها طابع رسمي للبيانات المذكورة فيها مثل: مصدر البضاعة وقيمتها[1].
- **شهادة أصل البضاعة (Certificat d'origine):** تسلم هذه الشهادة من طرف الغرفة التجارية أو من هيئة رسمية محلية من مكان إرسال البضاعة ويبين من خلالها جميع المعلومات اللازمة لمعرفة أصل البضاعة ومصدرها[2]. وتشمل على البيانات التالية(للتوضيح أكثرانضرالملحق رقم6):
  - اسم وعنوان وبلد المصدر؛
  - اسم وعنوان وبلد المستورد؛
  - نوع النقل المعتمد؛
  - طبيعة وعدد الطرود؛
  - ختم الهيئة المحررة للشهادة؛
  - تاريخ ومكان التسجيل؛
  - أصل البضاعة.
- **السجل التجاري (Le registre commercial):** وهو سجل يبين نوعية النشاط الذي يتبعه المستورد ويشترط أن تكون البضاعة المستوردة مطابقة للنشاط المسجل على السجل التجاري.
- **إذن التسليم:** وهي وثيقة تعطى لصاحب البضاعة من قبل الشاحن أو الناقل وهي بمثابة إشعار بوصول البضاعة للبلاد للبدء في إجراءات تخليصها[3].

هناك وثائق أخرى تختلف باختلاف نوع البضاعة والدولة المصدرة أو المستوردة لها مثل: شهادة ملكية خاصة بالآلات والسيارات، شهادة صحية، بيان الترانزيت، شهادة فنية، شهادة التحاليل...الخ،

[1] –CHIBANI RABAH, **le vade–mecum de l'import l'export**, opcite, P43.

[2] –IDIB, P43.

[3] – خالد عليان عليان، علي أحمد المشاقبة، **إدارة التخليص الجمركي**، مرجع سابق، ص57.

المبحث الثالث: إجراءات الجمركة

بعد استكمال الإجراءات التمهيدية للجمركة ندخل في مرحلة جديدة هي مرحلة الجمركة الفعلية والمتمثلة أساسا في إلزامية التصريح المفصل بالبضائع المستوردة وممارسة المراقبة والمعاينة من إدارة الجمارك بغية تطبيق القوانين الجمركية، وعليه سنتناول هذا المبحث فيما يلي:

- المطلب الأول: مسار التصريح المفصل.
- المطلب الثاني: عملية المراقبة والفحص.
- المطلب الثالث: الحقوق والرسوم الجمركية الخاصة بعملية الاستيراد.
- المطلب الرابع: رفع البضاعة.

وسنبينهم بالتفصيل كما يلي:

المطلب الأول: مسار التصريح المفصل

يعتبر التصريح المفصل الوثيقة الرسمية التي يلتزم بواسطتها صاحب البضاعة أو ممثله الشرعي بتعيين نظاما جمركيا خاصا ببضاعته واحترام الشروط القانونية المتعلقة به، فهو إذا البيان الدال على دخول بضاعة إلى التراب الوطني، كما أنه يكسب أهمية قصوى فيما يتعلق بتحديد الحقوق الرسوم الجمركية وتطبيقها[1].

الفرع الأول: شكل التصريح المفصل وبياناته

أولا– شكل التصريح المفصل

إن شكل التصريح المفصل المعتمد من طرف إدارة الجمارك يشمل نموذجا واحدا لكل العمليات التجارية، حيث يكون التصريح المفصل على استمارة مطابقة للنموذج المحتفظ به في المديرية العامة للجمارك وتنفرد إدارة الجمارك دون غيرها بطباعته[2].

ويعد التصريح المفصل في خمسة نسخ (5) وهي[3]:

– النسخة الأولى أصلية تحتفظ بها الجمارك؛

[1]– اليزابيت نتاريل، **دور الجمارك في العلاقات التجارية الدولية**، مرجع سابق، ص61.

[2]- IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**,opcite, P91.

[3]– مقرر رقم 12 مؤرخ في 3 فيفري 1999 يحدد شكل التصريح والبيانات التي يجب أن يتضمنها وكذا الوثائق المتعلقة به.

- النسخة الثانية خاصة بالمصرح[*] كإثبات؛
- النسخة الثالثة خاصة بالبنك الموطن؛
- النسخة الرابعة نسخة الرجوع؛
- النسخة الخامسة وهي نسخة الإحصائيات ثم الاستغناء عنها حديثا بعد الاعتماد على النظام (SIGAD) (نظام الإعلام الآلي للتسيير لدى الجمارك) وهي نظام متطور في مجال الإحصائيات.

ثانيا- بيانات التصريح المفصل[1]

يحتوي التصريح المفصل على تسعة وستون خانة مرقمة من 1 إلى 69 لكل منها دور في تشخيص البضاعة ووضعها في بندها التصريفي الصحيح لتكون عملية حساب الحقوق والرسوم صحيحة وسليمة.

ويمكن ترتيب بيانات التصريح المفصل في خمسة أقسام هي:

1. **القسم الأول:** يتضمن المعلومات الخاصة بالاشخاص

- المستورد: اسمه ولقبه، إذا كان الشخص طبيعي عنوانه بالكامل، رقمه الجبائي والرمز البريدي، وإذا كان شخصا معنويا فاسمه التجاري وباقي المعلومات السابقة (رقم الخانات 7، 8، 9، 10)؛
- المصدر: لقبه واسمه إذا كان شخصا طبيعيا وإذا كان معنوي الاسم التجاري وعنوانه(رقم الخانة15)؛
- المصرح: اسمه كاملا إضافة إلى كلمة "عبوري" إذا كان الشخص طبيعيا وإذا كان معنويا فاسمه التجاري عنوانه، رقم الاعتماد مع السنة التي تحصل فيها على الاعتماد كما يذكر رقم العملية (الخانة رقم 26).

2. **القسم الثاني:** يتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المتمثلة في:

- نمط النقل: (النقل البحري، النقل الجوي، البري، مختلط) (الخانة رقم32)؛
- التعريف بوسيلة النقل (الخانة رقم 35).

3. **القسم الثالث:** يتضمن المعلومات المتعلقة بالبضاعة والمتمثلة في:

- بلد المنشأ، البلد الأصلي والبلد المرسل إليه (الخانات رقم 20، 21، 37)؛
- تحديد مزايا الطرود (العدد، الطبيعة، العلامة والرقم) (الخانة رقم 31)؛
- تحديد مزايا البضاعة فيما يخص التعريفة (الخانة رقم 37).

(*) **المصرح:** الشخص الذي يوقع على التصريح الجمركي وقد يكون ما لك البضاعة الوكيل لدى الجمارك، ناقل البضاعة حسب المادة 05 من قانون الجمارك.

[1] –IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**,opcite, P(81-84).

4. **القسم الرابع:** يتضمن المعلومات المتعلقة بتصفية الحقوق والرسوم والمتمثلة في:
   - وضع التعريفة (الخانة رقم 40)؛
   - مجموع الحقوق والرسوم (الخانة رقم56)؛
   - الوزن الإجمالي والوزن الصافي (الخانة رقم 33، 41)؛
   - كمية البضاعة والقيمة لدى الجمارك (الخانات رقم 16، 17، 18، 19، 24)؛
   - رمز العملة في الفاتورة (الخانة رقم 16).
5. **القسم الخامس:** والأخير يتضمن معلومات مختلفة لا سيما منها:
   - رقم الإحصاء (الخانة رقم5)؛
   - النظام الجمركي المعين للبضائع (الخانة رقم 1)؛
   - الوثائق المقدمة لإثبات التصريح المفصل (الخانة رقم 45، 46)؛
   - تاريخ إعداد التصريح ومكتب الجمارك المعني (الخانة رقم 5)؛
   - ختم المصرح وإمضائه (الخانة رقم69)؛
   - تحديد المزايا الممنوحة للبضاعة المستوردة (حالة إعادة البيع، استثمار، أخرى) (الخانة رقم11)؛
   - طريقة التمويل (نقد، قرض، بدون دفع، أخرى) (الخانة رقم 12)؛
   - طبيعة العملية التجارية (شراء، بيع،...الخ) (الخانة رقم 14)؛
   - نوع البيان (بحري، جوي، بحري) (الخانة رقم 29)؛
   - النظام البياني الذي تخضع له البضاعة (الخانة رقم38)؛
   - عنوان البنك (الخانة رقم28).

في البيانات السابقة الذكر توجد ثلاث عناصر أساسية حتى يتم تحديد الحقوق والرسوم الجمركية وهي[1]:

نوع التعريفة: الذي يعتبر عملية لتحديد كل بضاعة بإتباع الموصفات (النوعية، العدد،...) فالرقم الذي يحدد نوعية التعريفة على التصريح المفصل يسهل معرفة نسبة الحقوق الجمركية ونسبة الرسوم وكذلك التحقيق الناتج من عملية التفتيش الصحي لتحديد نوعية البضاعة كما تسمح نوعية التعريفة بمعرفة أنواع البضائع التي تناسب والنظام التعريفي الجمركي.

[1] –G. Leg rand, H.martini, **management des opérations de commerce international**, apcite, P (52-56).

المصدر: فمصدر البضاعة ضروري للتعريف على جنسية البضاعة لتقدير الرسوم الجمركية خاصة في حالة وجود معاملات تفضيلية بين الدول وكذلك للقيام بإحصائيات المبادلات التجارية الخارجية.

القيمة لدى الجمارك: وهي العنصر الثالث الذي يمكن من خلاله تطبيق المقاييس الجمركية وبالأخص عملية تحديد الحقوق والرسوم، وبالتالي في قيمة البضائع المصرح بها لدى الجمارك.

الفرع الثاني: الأشخاص المؤهلون لتحرير التصريح المفصل

في هذا المضمون ينص قانون الجمارك على ما يلي:

"يجب التصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من طرف مالكيها المتحصلين على رخصة الجمركة أو الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء جمركيين"[1]. أي أن البضاعة المستوردة بهدف تجاري يجب أن تكون موضوع تصريح مفصل لدى إدارة الجمارك من طرف الأشخاص الذين يسرد ذكرهم على التوالي:

أولا- صاحب البضاعة

وهو مالكها فبحكم الملكية التي ترجع إليه يخول له القانون تحرير التصريح أو, توكيل شخص آخر قانونا للتصريح في مكانه.

ثانيا- الوكيل المعتمد لدى الجمارك

هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعمل لحساب شخص آخر طبيعي أو معنوي من اجل القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع[2]، ومن هنا تظهر التزامات الوكيل لدى الجمارك نذكر منها[3]:

- تقديم السلعة للمراقبة؛
- يكون الوكيل لدى الجمارك مسؤولا أمام الجمارك عن صحة المعلومات الواردة في التصريح؛
- يلتزم الوكيل بعدم كراء أو إعارة الترخيص الممنوح له في إدارة الجمارك؛
- التزامه بالإمضاء على التصريح المفصل؛

[1] – أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص47.

[2] –IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, opcite, P104.

[3] – IDIB, P(108-109).

- الاحتفاظ بالوثائق المتعلقة بالعمليات الجمركية لمدة عشر سنوات.

ثالثا– ناقل البضاعة

يمكنه للناقل المرخص له في غياب مالك البضائع القيام بإجراءات جمركة البضائع التي ينقلها[1].

والصور الأكثر انتشارا في الجزائر هي التصريح عن طريق الوكلاء المعتمدين لدى إدارة الجمارك.

الفرع الثالث: تسجيل التصريح المفصل

يتوجه المصرح حاملا معه وثيقة تدعى شبكة الحجز وهي وثيقة تسجل فيها كل المعلومات المراد نقلها إلى الإعلام الآلي والتي تظهر فيما بعد على التصريح، تكون هذه المعلومات مكتوبة بطريقة ترميزية لا تحتمل الغموض والشطب والحشو في المعلومات، وعند تدوين البيانات على الحاسوب تتوفر لدى المصرح الإمكانيات التالية[2]:

- إما القبول؛
- إما تخزينها لمدة 24 ساعة قصد التعديل؛
- إما الإلغاء.

أولا– القبول: في حالة قبول المعطيات التي يتضمنها التصريح فتبقى مسؤولية المصرح مرهونة فعلا، حيث أن القبول من الناحية القانونية يساوي التوقيع ويعتبر المصرح على علم بالعناصر المصرح بها وكذا عن النتائج التي تنجر عنها ويترتب على القبول الآلي للتصريح ما يلي:

– تسجيل التصريح وتاريخه وتوقيعه؛

– تحويله إلى المفتش المحقق؛

– طبعه.

ثانيا– إمكانية التعديل: من التسهيلات التي يحاول قانون الجمارك تطبيقها على الإجراءات الجمركية في العمليات التجارية الدولية إمكانية تعديل وتصحيح التصريح حسب ما ورد في المادة 89 المقررة يمكن

[1]– أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص47.

[2]– مقرر رقم 09 مؤرخ في 03 فيفري 1999 يحدد شروط وكيفيات جمركة البضائع بواسطة نظام الإعلام الآلي للجمارك بتطبيق المادة 82 من قانون الجمارك.

تعديل التصريحات المقدمة مسبقا في أجل أقصاه وقت ثبوت وصول البضاعة[1]؛ بمعنى أن هذا التصحيح يكون في اليوم الذي أودع فيه قبل بدء إجراءات التحقيق من مطابقة السلع المصرح بها مع المعلومات الواردة في التصريح وهناك طريقة أكثر عملية للتعامل مع هذه الوضعية وتتمثل في السماح للمصرح بزيارة تفحصيه أولى للبضاعة عندما لا تتوفر لديه المعلومات اللازمة لوضع التصريح المفصل النهائي وذلك حسب ما تنص عليه المادة 84 من قانون الجمارك الجزائري.

ثالثا– حالة الإلغاء[2]: يسمح بإلغاء التصريح المفصل بعد تسجيله وحفظه على الحاسوب في الحالات التالية:

– أن تكون البضائع المصرح بها تحت نظام جمركي غير مناسب؛

– أن تكون البضائع المصرح بها غير صالحة للإستهلاك؛

– البضائع غير مطابقة للطلب؛

– البضائع الضائعة نهائيا بعد حادث أو في حالة قوة قاهرة مثبتة قانونا؛

– البضائع التي بيعت في المزاد العلني.

المطلب الثاني: عملية المراقبة والفحص

تعتبر المراقبة والفحص على درجة كبيرة من الأهمية وتأتي هذه الأهمية من كون عون الجمارك يتعامل مع الوثائق والبضاعة على الواقع وأن الوصف الذي يثبته عون الجمارك في مشروحاته يحدد مسار المعاملة الجمركية في المراحل اللاحقة، فإذا كان الوصف صحيحا وحسب نصوص التعريفة الجمركية فإن الإجراءات اللاحقة تكون صحيحة وسليمة وإذا كان العكس فإن الإجراءات اللاحقة تبنى على خطأ يترتب على ذلك تسجيل مخالفات جمركية يعاقب عليها القانون[3]

الفرع الأول: فحص ومراقبة التصريح المفصل

بعد قبول التصريح المفصل شكلا من طرف الجمارك يخضع التصريح للفحص من طرف عون الجمارك لضمان الترابط بين المعلومات الموجودة في التصريح والوثائق المرافقة وعناصر تأسيس الجباية

[1]– أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص51.

[2]– مقرر رقم 08 مؤرخ في 03 فيفري 1999 يحدد كيفيات تطبيق المادة مكرر من قانون الجمارك الجزائري.

[3]– خالد عليان عليان، علي أحمد المشاقبة، **إدارة التخليص الجمركي**، مرجع سابق، ص64.

الجمركية، بحيث تمكن هذه المراقبة للوثائق لإيجاد الأخطاء والتناقضات الطبيعية أو غير المعتمدة وبالتالي مراقبة العناصر المتعلقة بالوثائق المرفقة تخص ما يلي[1]:

-مراقبة الثمن الكلي للفاتورة؛

-مراقبة بوليصة الشحن وثمن النقل؛

-مراقبة التوطين البنكي والتأمين؛

- مراقبة الرخص الخاصة ببعض البضائع الحساسة والخطيرة والشهادات الصحية؛

- مراقبة الطرود ومحتواها؛

- مراقبة المخططات والملفات التوضيحية وطرق الاستعمال بالنسبة للآلات التي تتميز بنوع من التعقيد؛

- مراقبة عناصر التأسي الجبائي فيما يخص كل من المنشأ، النوع التعريفي والقيمة لدى الجمارك.

الفرع الثاني: إجراءات فحص البضاعة

أولا- الفحص الفعلي للبضاعة: تتم المعاينة الفعلية والمراقبة الميدانية للبضائع إذ يقوم العون الجمركي بفحص السلعة، هذا الفحص قد يكون جزئيا أو كليا حسب ما نصت عليه المادة 92 من قانون الجمارك الجزائري[2].

1. الفحص الكلي: يمكن للأعوان الجمارك القيام بالفحص الكلي للبضائع ويصبح الفحص إجباري عندما توجد أسباب تدل على ارتكاب مخالفة في العملية.
2. الفحص الاختياري: فعندما يتعلق الأمر بتصريح يحتوي على عدة مواد (بنود تعريفية) أوعدة طرود يمكن للمفتش المكلف بالفحص، تحديد بعض الاختيارات حسب طبيعة البضائع وعدد الطرود وعدد المواد المصرح بها، كما لا يمكن قيام الفحص بالاختيار إلا إذا كانت البضائع مرفوقة بقائمة الطرود تحتوي على النوع والعدد ووحدة القياس.

[1]- نفس المرجع، ص(69-75).

[2]- أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص52.

ثانيا- مكان فحص البضاعة[1]: يتم فحص البضاعة في المخازن ومساحات الإيداع المؤقت، أو في الأماكن التي يعينها المفتش الرئيسي للعمليات التجارية، كما يمكن فحصها في المستودعات أو في محلات المتعاملين خلال جمركتها.

يمكن للمفتش الرئيسي للعمليات التجارية، استثنائيا ولظروف مبررة أن يرخص بتفتيش البضائع في محلات المرسل والمرسل إليه، وللاستفادة من هذه التسهيلات يجب على المصرح أن يقدم طلب كتابي للمفتش الرئيسي للعمليات التجارية، يتعهد بموجبه على تحمل كل المصاريف الناتجة عن هذه العمليات.

للإشارة أنه يشترط أن تتم عملية معاينة السلع بحضور المصرح وعندما لا يحضر في التاريخ المحدد لحضور عملية الفحص يعين شخص تلقائيا لتمثيل المصرح المتغيب.

الفرع الثالث: نتائج الفحص والرقابة

تسمح عملية الرقابة والفحص باستنتاج مدى صحة التصريح ومطابقته للبضائع وتنتهي عملية الفحص بشهادة تدعى شهادة الفحص وهي عبارة عن تقرير موجز مستخلص فيه نتائج المراقبة وهذا بالتطابق مع المعلومات الواردة في التصريح.

تسجيل الشهادة على الحاسوب ويرفع نص الشهادة بإمضاء المفتش وتسجيله لأسمه وبعد ذلك يرسل الملف إلى الصندوق لدفع الحقوق والرسوم المستحقة هذا في حالة التطابق. أما في حالة الاختلاف، فإن المادة 97 من قانون الجمارك الجزائري تنص على أنه يتعين على أعوان الجمارك بعد تسجيل هذا التباين إعلام المصرح وقابض الجمارك وهذا من خلال مدة 48 ساعة التي تلي تقديم الطعن أمام اللجنة القائمة والتعريفة الجمركية[2]. هذا فيما يخص الاختلاف بالوضعية التعريفية للبضاعة، منشأها وقيمتها.

وهذا إذا اثبت الخطأ يكون أمام حالة نزاع فإما أن:

- يطلب المصرح مصالحة إدارية مع الجمارك لتفادي عقوبات مالية ضخمة؛
- أو إرسال الملف للمتابعة القضائية.

[1]- نفس المرجع، ص53.

[2]- مرجع سابق، ص53.

المطلب الثالث: الحقوق والرسوم الجمركية الخاصة بعملية الاستيراد

الحقوق والرسوم هي جميع الرسوم والأتاوى أو مختلف الضرائب الأخرى المحصلة من طرف إدارة الجمارك باستثناء الأتاوى والضرائب التي يحدد مبلغها حسب التكلفة التقريبية للخدمات المؤداة[1].

الفرع الأول: أنواع الحقوق والرسوم

تعد الحقوق والرسوم من أقدم القيود التي خضعت لها التجارة الخارجية إلا أنه نجد اختلاف بين الحق والرسم، وهذا الاختلاف يمكن في كون الأول مفروض على كل البضائع مع اختلاف النسب بينما الثاني فيفرض على مواد معينة، بالإضافة إلى هذا نجد لكل منهما أنواع:

أولا- أنواع الحقوق[2]

1. **الحق الجمركي:** يفرض على كل البضائع المدونة في التعريفة الجمركية.
2. **الحق الإضافي المؤقت:** هو حق لا يفرض على كل المواد وإنما على بعضها فقط، فهو حق أملته الضرورة المالية والاقتصادية.
3. **الإتاوات:** هي حق جمركي آخر يحصل لصالح مصالح الجمارك كمقابل على ما تقدمه من خدمات إدارية ونجد نوعين من الإتاوات:

- إتاوة جمركية نسبتها 4%.
- إتاوة التشكيلات الجمركية نسبتها 2%.

ثانيا- أنواع الرسوم الجمركية

1. **الرسم على القيمة المضافة TVA:** يعد هذا النوع من الرسوم من بين الضرائب الغير مباشرة وبالتالي فهو يخضع لقانون الضرائب، ونظرا لكون الجمارك تراقب سير حركة التجارة الخارجية من خلال عمليتي الاستيراد والتصدير فهي تقوم بتحصيل هذا الرسم، وتتغير هذه النسبة كل سنة، فحسب قانون المالية لسنة 2009 تتراوح بين 0%، 7%، 17%.
2. الرسم الجزافي: يفرض على عمليات خالية تماما من الطابع التجاري فهي على شكل أرسالات صغيرة بين الأفراد أو مدرجة داخل أمتعة المسافرين[3].

---

[1]- أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص3.

[2]- مقنمي فتيحة حرم ملوح، **تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية**، مرجع سابق، ص95.

[3]- أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص105.

الفرع الثاني: دفع الحقوق والرسوم

إن عملية دفع الحقوق والرسوم تتم بطرق عديدة كما أن تصفية هذه الحقوق والرسوم يتم على أساس النسب والتعريفات الجمركية المعمول بها عند تاريخ تسجيل التصريح.

أولا- الدفع الفوري[1]: تسمى بالدفع الفوري كل دفع يتم نقدا أو بوسيلة أخرى ذات قوة إيرادية؛ أي يمكن الحصول بها على سيولة نقدية فورية (صك بريدي أو بنكي).

كما أن إدارة الجمارك تسمح بإيداع مبلغ كاف لتأمين أداء الدفع الكامل للحقوق والرسوم عند رفع اليد، وهذا حسب المادة 106 من قانون الجمارك الجزائري، ويسجل هذا المبلغ المودع في حساب تقييد مؤقت إلى غاية تصفية الإيداع.

ثانيا- إعتماد الحقوق[2]: رغم الصرامة التي أبداها المشرع فيما يخص تحصيل الحقوق والرسوم بصفة فورية وقبل رفع البضاعة إلا أن وكاستثناء رخص لإدارة الجمارك من أجل تسديد أن تقبل السندات التي تكفلها إحدى المؤسسات المالية قبل أربعة أشهر من تاريخ استحقاقها، عندما يتجاوز المبلغ الواجب دفعه بعد كل خصم 5000دج. ويترتب عن الاستفادة من هذا الاعتماد دفع كل فائدة على الدين بنقد ثلث في المائة (3/1%) وفي حالة الاخلال بالالتزام بالأجال المحددة تطبق نسبة فائدة أخرى عن التأخير.

ثالثا- اعتماد الرفع[3]: هي طريقة في الدفع تسمح برفع البضاعة حسب تدرج الفحوص وقبل تصفية الحقوق والرسوم المستحقة وتسديدها مقابل اكتتاب المدين لإدغان سنوي يكفل اعتماد الرفع ويتضمن هذا الالتزام:

- تسديد الحقوق والرسوم في أجل خمسة عشر (15) يوما ابتداءا من تاريخ تسليم رخصة الدفع؛
- تسديد خصم خاص قدره واحد في الألف؛
- دفع فائدة عن التأخير قدرها 15% في السنة في حالة عدم التسديد في الآجال المقررة.

[1] –IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, opcite, P136.

[2] – أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص56.

[3] – نفس المرجع، ص57.

رابعا- الاعتماد الإداري[1]: فهو مخصص للإدارات العمومية، الجماعات المحلية والمؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري وعملا بأحكام نص المادة 110 من قانون الجمارك الجزائري، فإن الهيئات المذكورة أعلاه يمكنها الاستفادة من ترخيص من إدارة الجمارك لرفع البضائع التي استوردتها قبل دفع الحقوق والرسوم الجمركية، شرط أن يقدم المستورد لإدارة الجمارك التزاما بتسديد الحقوق والرسوم في أجل لا يتجاوز 3 اشهر.

الفرع الثالث: حالات استرداد الحقوق والرسوم

تنص المادة 106 مكرر من قانون الجمارك على أنه يجب على إدارة الجمارك أجل أقصاه سنة واحدة برد الحقوق والرسوم المستحقة عند الاستيراد وهذا لما يتم اثبات في الحالات التالي[2]:

-انها دفعت خطئا؛

- وجود ضررا وعيب لحق بها خلال النقل؛

- عدم تطابقها للطلب أو لأخذ شروط عقد الشراء؛

- إرسال البضاعة خطأ؛

- أتلفت البضاعة تحت مسؤولية الجمارك.

المطلب الرابع: رفع البضاعة

بعد انتهاء عملية تصفية الحقوق والرسوم المستحقة وقيام المصرح بدفعها بإحدى الطرق التي سبق ذكرها، ترخص مصالح الجمارك برفع البضائع في الآجال المحددة لذلك بواسطة وصل الدفع الذي يتحصل عليه المصرح، وبالتالي تحريرها من قبضة يد إدارة الجمارك والتصرف فيها.

فقد حددت المادة 109 من قانون الجمارك الجزائري في فقرتها صراحة مسؤولية المصرح في رفع بضاعة حيث يتعين على هذا الأخير رفعها في أجل أقصاه (15) يوم من تاريخ استلامه لرخصة رفع البضاعة[3].

يتم تحضير ملف الرفع من طرف المصرح بتجميعه لكل الوثائق والمستندات اللازمة للبضاعة التي هي رهن الرفع.

---

[1]- نوال إبرابين، **تكيف الجمارك الجزائرية مع سياسة التفتح الاقتصادي**، رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم الإدارية، فرع إدارة ومالية، الجزائر، 2005/2004، ص142.

[2]- أحسن بوسقيعة، **قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية**، مرجع سابق، ص56.

[3]- نفس المرجع ، ص53.

في حالة رفع البضاعة (موضوعة في حاويات) المصرح حاليا في الجزائر يقوم بالإجراءات التالية[1]:

- إيجار وسائل الرفع: تكمن مهمة القائمين بالرفع في عملية رفع البضاعة المستوردة وشحنها على متن شاحنات و تختلف وسيلة النقل باختلاف وزن البضائع؛
- إيجار وسائل النقل: تتمثل هذه العملية في أخذ موعد مع الناقلين مكلفين بعملية النقل، ومهمتهم تكمن في نقل البضاعة من الميناء إلى المستودعات التابعة للمستورد.
- دفع أجور الشحن والتوزيع؛
- طلب رخصة دخول الشاحنة للميناء؛
- الحصول على سند الخروج؛
- الحصول على رخصة التنقل؛
- تمرير الشاحنة المحملة بالبضائع عبر سكانير؛
- تسليم لأعوان الجمارك قبل خروج البضائع من الميناء ملف يحتوي على كل من رخصة الخروج التي تقدمها المؤسسة المينائية وتكون مؤشرة كذلك من طرف إدارة الجمارك ونسخة من التصريح المفصل ووثيقة دفع الحقوق والرسوم؛
- تسليم البضاعة إلى أصحابها.

وفي حالة عدم رفع البضائع في الآجال المحددة تحمل البضاعة إلى مخازن الإيداع وهو ما تؤكده المادة 205 من قانون الجمارك الجزائري بأن البضائع المصرح بها بالتفصيل والتي لم يحضرا لمصرح فيها أو التي لم ترفع بعد الفحص في الأجل القانوني توضع تلقائيا قيد نظام الإيداع وبالنسبة لمكوث البضائع محددة المدة القصوى بشهرين عندها يمكن لإدارة بيع البضائع الموضوعة رهن الإيداع عند طريق المزاد العلني[2].

[1] –IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, opcite, P(140-141).

[2] – نوال إبرايين، **تكيف الجمارك الجزائرية مع سياسة التفتح الاقتصادي**، مرجع سابق، ص143.

خلاصة الفصل:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى إبراز التخليص الجمركي ومسار جمركة البضائع والإجراءات الجمركية التي تمر بها البضاعة أثناء عملية الاستيراد عبر النقل البحري، حيث تتمثل هذه الإجراءات في:

– إجراءات تمهيدية للجمركة وهي عبارة عن إجراءات يبدأ تطبيقها بمجرد دخول السفينة المياه الإقليمية حتى إحضار وتقديم البضائع المستوردة أمام الجمارك بالإضافة إلى الوثائق اللازمة لعملية الجمركة.

– إجراءات الجمركة المتمثلة في مسار التصريح المفصل وعملية المراقبة والفحص لكل من التصريح المفصل والبضاعة ثم تصفية الحقوق والرسوم ورفع البضاعة.

فهذه الإجراءات تتسم بالترتيب والتنسيق بين مختلف مراحلها كما أنها إجراءات مكملة ومتممة لبعضها البعض.

الفصل الأول :

مدخل إلى إدارة الجمارك والنقل البحري للبضائع

الفصل الثاني :

الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة بحرا

الفصل الثالث:

الإجراءات الجمركية لإستيراد السيارات عبر ميناء جن جن

فهرس المدكرة

الصفحة

العنوان

كلمة شكر.....I

الإهداء.....II

الفهرس.....VII-III

قائمة الجداول VIII

قائمة الأشكال.....VIII

المقدمة العامة.....ا الى د

الفصل الأول:مدخل إلى إدارة الجمارك والنقل البحري للبضائع

تمهيد.....1

المبحث الأول: ماهية الجمارك.....2

المطلب الاول : نشأة إدارة الجمارك وتطورها التاريخي..... 2

الفرع الأول: مفهوم الجمارك.....2

الفرع الثاني: نبذة تاريخية حول نشأة الجمارك..... 3

المطلب الثاني: مهام و وسائل إدارة الجمارك.....7

الفرع الأول: مهام إدارة الجمارك.....7

الفرع الثاني : وسائل إدارة الجمارك..... 9 .

المطلب الثالث: علاقة الجمارك بمحيطها الخارجي و بالنظم الاقتصادية.....10

الفرع الأول: علاقة الجمارك بالمحيط الخارجي.....10

الفرع الثاني علاقة الجمارك بالنظم الاقتصادية.....11

المبحث الثاني: الأنظمة الاقتصادية الجمركية.....13
المطلب الأول: الأنظمة الاقتصادية الجمركيةالمتعلقة بنشاط النقل 13
الفرع الأول: تعريف نظام العبور و أهميته.....13
الفرع الثاني: انواع نظام العبور.....14
المطلب الثاني: الأنظمة الجمركية المتعلقة بالنشاط التجاري.....16
الفرع الأول: القبول المؤقت.....16
الفرع الثاني: المستودع الجمركي.....17
المطلب الثالث:الأنظمة الاقتصادية الجمركية المتعلقة بالنشاط الصناعي.....21.
الفرع الأول: أنظمة خاصة بالتحويل.....21
الفرع الثاني: أنظمة خاصة بتحسين الصنع.....22
المبحث الثالث: النقل البحري للبضائع.....24
المطلب الأول : خصائص النقل البحري و أهميته.....24
الفرع الأول: خصائص النقل البحري للبضائع.....24
الفرع الثاني : أهمية النقل البحري للبضائع.....25
المطلب الثاني: عناصر النقل البحري للبضائع.....25
الفرع الأول: السفينة.....25
الفرع الثاني: طبيعة البضاعة المنقولة.....27
الفرع الثالث: الميناء.....27
المطلب الثاني: عقد النقل البحري و خصائصه.....28
الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري و خصائصه.....28
الفرع الثاني: أنواع عقد النقل البحري.....29

خلاصة الفصل.....33

الفصل الثاني: الإجراءات الجمركية على البضائع المستوردة بحرا

تمهيد.....34

المبحث الأول: التخليص الجمركي و توجيه مسار جمركة البضائع.....35

المطلب الأول: التخليص الجمركي و أنواعه.....35

الفرع الأول: مفهوم التخليص الجمركي.....35

الفرع الثاني: أنواع التخليص الجمركي.....35

المطلب الثاني المراقبة بعد التخليص الجمركي.....37

الفرع الأول: المراقبة المؤجلة.....37

الفرع الثاني: المراقبة اللاحقة.....37

المطلب الثالث: توجيه مسار جمركة البضائع.....38

الفرع الأول: المسار الأخضر.....38

الفرع الثاني: المسار البرتقالي.....39

الفرع الثالث: المسار الأحمر.....39

المبحث الثاني: الإجراءات الأولية لجمركة البضائع المستوردة 40

المطلب الأول: إحضار و تقديم البضاعة أمام الجمارك.....40

الفرع الأول: إحضار البضاعة أمام الجمارك.....40

الفرع الثاني: تقديم البضاعة أمام الجمارك.....41

المطلب الثاني: حالة انتظار التخليص الجمركي.....43

المطلب الثالث: الوثائق الضرورية لجمركة البضائع.....44

المبحث الثالث : إجراءات الجمركة.....47

المطلب الأول: مسار التصريح المفصل.....47

الفرع الأول: شكل التصريح المفصل و بياناته.....47

الفرع الثاني: الأشخاص المؤهلون لتحرير التصريح المفصل.....50

الفرع الثالث: تسجيل التصريح المفصل.....51

المطلب الثاني: عملية المراقبة و الفحص.....52

الفرع الأول: فحص و مراقبة التصريح المفصل.....53

الفرع الثاني: إجراءات فحص البضاعة.....53

الفرع الثالث: نتائج الفحص.....54

المطلب الثالث: الحقوق و الرسوم الجمركية الخاصة بعملية الاستيراد.....55

الفرع الأول: أنواع الحقوق و الرسوم لجمركية.....55

الفرع الثاني: دفع الحقوق و الرسوم.....56

الفرع الثالث: حالات استيرداد الحقوق و الرسوم.....57

المطلب الرابع: رفع البضاعة.....57

خلاصة الفصل.....58

الفصل الثالث: الإجراءات الجمركية لاستيراد السيارات عبر ميناء جن جن

تمهيد.....60

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية جن جن.....61

المطلب الأول: النشأة و الموقع.....61

المطلب الثاني: المنشآت الهيكلية و التجهيزات.....62

الفرع الأول: المنشآت الهيكلية.....62
الفرع الثاني: البنايات.....62
الفرع الثالث: التجهيزات.....63
المطلب الثالث: الهيئات الإدارية بميناء جن جن.....63
الفرع الأول: إدارة مؤسسة الميناء و مهامها.....63 الفرع الثاني: إدارة الجمارك..... 66
المبحث الثاني: إجراءات ما قبل الجمركة للسيارات.....67
المطلب الأول: قبل وصول البضاعة إلى ميناء جن جن.....67
المطلب الثاني: وصول البضاعة الى داخل الميناء و إحضارها أمام الجمارك.....68
المبحث الثالث: الإجراءات الجمركية الفعلية للسيارات.....70
المطلب الأول: إعداد التصريح المفصل.....70
المطلب الثاني: المعاينة الميدانية.....71
المطلب الثالث: تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية و رفع البضاعة.....72
الفرع الأول: تصفية الحقوق و الرسوم الجمركية.....72
الفرع الثاني: رفع البضاعة.....73
خلاصة الفصل.....76
الخاتمة العامة. 77- 80
قائمة المراجع
الملاحق
الملخص

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:

- **الكتب:**

1. أحسن بوسقيعة: قانون الجمارك في ضوء الممارسة القضائية، منشورات بيرتي، 2009-2010.
2. اليزابيت نتار يل: دور الجمارك في العلاقات التجارية الدولية، ترجمة ITICIS ، دار النشر ITCIS . 2008.
3. بوعون يحياوي نصيرة: الضرائب الوطنية و الدولية، دار النشر Page Bleus ، الجزائر،2010.
4. حمادة فريد منصور: مقدمة في اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية،1998.
5. حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،1983.
6. خالد عليان سليمان، علي احمد المشاقبة: إدارة التخليص الجمركي، دار صنعاء للنشر و التوزيع، الأردن، 2009.
7. شوقي رامز شعبان:إدارة الجمارك و إدارة المرفأ ، الدار الجامعية، لبنان، 2000.
8. شريف محمد ماهر: أدارة النقل البحري الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، 2006 .
9. عمر سلمان: الجمارك بين النظرية و التطبيق، الدار المصريةاللبنانية، 2001.
10. مقنعي فتيحة حرم ملوح: تحسين الأداء الجمركي في ظل نظام التجارة العالمية، نوميديا للطباعة و النشر، (قسنطينة) الجزائر، 2009.
11. موسى بودهان: النظام القانوني لمكافحة التهريب في الجزائر، دار الحديث للكتاب و الطبع و النشر، الجزائر، 2007.
12. قانون الجمارك:
    - ❖ المادة 129.
    - ❖ المادة 139.
    - ❖ المادة 140.
    - ❖ المادة 147.

- المادة 148.
- المادة 154.
- المادة160.
- المادة 167.
- المادة 186.
- المادة 193.

مقررات المدير العام للجمارك:

1. المقرر رقم 05 المؤرخ في 17 شوال 1419 الموافق ل 03 فيفري 1999 المحدد لتطبيق المادة 141 من قانون الجمارك الجزائري.
2. المقرر رقم 08 المؤرخ في 03 فيفري 1999 يحدد كيفيات تطبيق المادة 89 مكرر قانون الجمارك الجزائري.
3. مقرر رقم 09 المؤرخ في 03 فيفري 1999 يحدد شكل التصريح المفصل و البيانات الواجب أن يتضمنها و كذا الوثائق المتعلقة به.

المحاضرات و المذكرات و الرسائل:

1. بوعشة مبارك: محاضرات في مقياس النقل البحري، لطلبة السنة الثالثة، قانون العلاقات الدولية، جامعة التكوين المتواصل، قسنطينة (الجزائر).
2. عبد الرحمان بلحنيش: آثار الإصلاحات الجمركية على التجارة الخارجية، رسالة ماجستير، فرع التحليل الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007.
3. سلمى سلطاني: دور الجمارك في سياسة التجارة الخارجية حالة الجزائر، رسالة ماجستير، فرع التخطيط و التنمية كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2003/2002.
4. محمد جنين: التسهيلات الجمركية و آثارها على المؤسسة، مذكرة تخرج اقتصاد و مالية، فرع جمارك، المدرسة العليا للإدارة، 2009/2008.
5. مراد زايد: دور الجمارك في اقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه، تخصص التحليل المالي، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر،2006.

6. نوال ايرابين: تكيف الجمارك الجزائرية مع سياسة التفتح الاقتصادي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، فرع إدارة و مالية، جامعة الجزائر، 2005/2004.

المراجع باللغة الفرنسية:

1. Chibani Rabah: le vade-mecume de l'import/ export, EWAG Editions, Alger.1997.
2. Idir KSouri: le control du commerce extérieur et des charge, Editions Grand Alger livres, Alger. 2006.
3. Idir KSouri: les régimes douaniers, Grand Alger Livres Edition, 2eme Édition. Alger.2008.
4. G.Le Grand, H. Martini: management de opérations de commerce international, DUNOO Edition, 8é édition, paris, 2007.
5. Jacques Ptz Ey: droit de transports et droit maritime, Broxlle, 1993.
6. Tchina Brahime: le circuit vert, école national l'administration promotion 37, 2003/2004.

المواقع الالكترونية :

1-WWW.DJEN DJEN.COM

2-WWW.DOUNE.DZ.COM

3-www.marine-marchande.com

الملاحق

الملحق : 02

الملحق : 03

الملحق 04:

الملحق : 05

الملحق :06

الملحق :07

الملحق :08

الملحق :09

الملحق:10

الملحق:11

المقدمة العامة

الفهرس

قائمة الجداول والأشكال

الخاتمة العامة

قائمة المراجع

الملخص

الشكروالإهداء

الخاتمة العامة:

يسهر أعوان الجمارك على تطبيق القوانين اللازمة لعملية الإجراءات الجمركية ويساعدهم في ذلك المتدخلون في عملية الجمركة و المتمثلون في الوكلاء لدى الجمارك، فإدارة الجمارك تعتبر من بين المؤسسات التي تسعى إلى تنشيط التجارة الخارجية وذلك من خلال الأعمال التي تقوم بها فهي تعتبر همزة وصل بين المستورد و المصدر و محاولة منا لحل إشكالية بحثنا، قمنا بالتعرف على الجوانب الهامة في الموضوع و المتمثلة في إدارة الجمارك ودورها في المبادلات التجارية البحرية و الإجراءات الجمركية التي تمر بها البضاعة أثناء عملية الاستيراد عبر النقل البحري والتي تتمثل في إجراءين أساسيين هما: 1- إجراءات ما قبل الجمركة و هي عبارة عن إجراءات متعلقة بإحضار و تقديم البضاعة أمام إدارة الجمارك مرفقة بالوثائق الضرورية.

2- الإجراءات الجمركية الفعلية و المتمثلة في انجاز التصريح المفصل والفحص و المراقبة الميدانية للبضاعة ثم تصفية الحقوق و الرسوم ور فع البضاعة.

من خلال الدراسة الميدانية تبين لنا مايلي :

- تعتبر الجمارك هيئة نظامية لحماية الاقتصاد الوطني، بل و تسيير عمليات الاستيراد و التصدير، و التشجيع و التحفيز على الاستثمار، كما أنها مصدر لإيرادات الدولة بعد البترول.
- النقل البحري للبضائع يعد الركيزة الأساسية في المبادلات التجارية الدولية في الجزائر، فعلى سبيل المثال كان خلال شهر شهر مارس المنصرم عدد البواخر الراسية في ميناء جن جن هو 44 باخرة بمختلف البضائع (اسمنت، حديد، خشب، سيارات و آلات...).
- تطبيق و تسهيل الإجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري خلق نوعا من الديناميكية في ميناء جن جن.

ومن خلال دراستنا يمكن الخروج بالاستنتاجات التالية و التي يمكن القول عنها أنها معيقة لسير الإجراءات الجمركية بصفة عامة بالرغم من الجهود المبذولة في إطار تكييف إدارة الجمارك و الظروف الراهنة للتجارة الخارجية.

1- غموض بعض أحكام قانون الجمارك

2- اكتظاظ ميناء جن جن بالسلع و الأجهزة ووجود مساحات إيداع مؤقت غير مؤهلة.

3- عدم تأهيل التركيبة البشرية المشكلة لإدارة الجمارك بالميناء لمسايرة التحولات الاقتصادية الراهنة، إذ يجد أعوان الجمارك، على مستوى المسؤولية، صعوبة في تفسير وفهم بعض النصوص القانونية نظرا لافتقارهم لتكوينات مستمرة و هذا ما يترتب عليه تطبيق القانون بالتجربة وليس كما نص عليه وبالتالي يعود سلبا على المكلفين بالتطبيق بحيث عندما تصلهم التعليمات و المناشير و المذكرات يجدون فيها غموضا و تعقيدا.

4- نقص الوسائل الحديثة المستعملة في عملية الفحص والمراقبة على مستوى ميناء جن جن، مثل جهاز السكانير، خاصة أمام تطور ظاهرة الغش و التهرب الجمركي للمستوردين.

5- إجراءات جمركية ثقيلة وفي بعض الأحيان غير ملائمة (باستثناء المسار الأخضر) فالإجراءات تبقى غير معنية بالتطور الحاصل وكذلك غير متلائمة مع المتطلبات الحديثة لمعالجة البضائع حيث تم ملاحظة:

- الطابع الشبه الإجباري للفحص المادي للبضائع.

- وجود العديد من السجلات وكذلك الكتابة الموازية حيث ان هذه العملية لا تحسن من عملية الجمركة و تشغل عددا كبيرا من المستخدمين ،كان من الأولى توليها مهام أخرى.

6- منشآت الميناء غير كافية نظرا لعدم استغلال مساحة الميناء ، فأعوان الجمارك لا يقومون بأداء مهامهم بأكمل وجه حيث نجد العديد من الإكراهات الخارجية خاصة في تنظيم الإرساليات إلى المؤسسات وكذلك الشحن المستمر لوسائل النقل و التي تواجه العديد من الصعوبات لحظة التصريح.

7- تنسيق اقل في إجراءات معالجة البضائع حيث نجد أن إدارة الجمارك من طرفها قد وفرت نظام SIGAD نجد أمناء السفن لهم اتصال بهذا النظام و ذلك ن طريق إيداع بيان الحمولة و نجد كذلك مؤسسة ميناء جن جن طبقت لوجيسيال لسير الميناء الذي يقوم بالمعالجة الآلية لبيانات الحمولة وكذلك سير المخازن. لكن هذه التطبيقات لا ترتبط فيما بينها و هذا رغم أنها تستعمل نفس المعطيات و المعلومات، فعدم التناسق هذا أدى إلى نتائج وخيمة، سواء كان ذلك على المصرحين أو مسيري المخازن و مساحات الإيداع المؤقت حيث يتطلب عليهم تحرير نفس المعطيات و إصدار نفس الوثائق و عليهم كذلك أن يتنقلوا إلى مختلف الأماكن من اجل القيام ببعض الإجراءات مما يؤدي ذلك احتساب إتاوات و ضرائب إضافية و في هذا الإطار نجد الوثائق الخاصة بالإجراءات الجمركية ضخمة جدا.

و على ضوء دراستنا و انتقالاتنا الميدانية و خاصة لما توصلنا له من استنتاجات و التي تعتبر في مجملها نقاط سلبية على النظام الجمركي، ارتأينا تقديم بعض التوصيات و التي تتمثل فيما يلي:

1. إعادة النظر في التشريع الجمركي و بعث فيه نوعا من المرونة لكي تتلاءم أحكامه أكثر مع التحولات الاقتصادية الراهنة و تفادي الغموض في تحريرها لسد الفراغات القانونية الموجودة
2. العمل على تأهيل أجهزة قطاع الجمارك بالتكوين المستمر و النوعي لإطاراته و النظر في أفاق تطويره بما يتلاءم و الظروف الاقتصادية الوطنية و الدولية و إدخال وسائل مادية متطورة منها جهاز السكانير و العمل على تحسين التكوين الإجباري للأعوان وكذا المفتشين في مجال التقنيات الجمركية الحديثة و إقامة دورات تكوينية و ملتقيات في دول متطورة مثل أوروبا، و الولايات المتحدة الأمريكية للاستفادة من تجارب هده الدول.
3. إعادة رسكلة الموظفين الموجودين في الميدان وهذا من اجل تجديد معلوماتهم و تكييفها مع المستجدات التي تعرفها الساحة الوطنية و الدولية بالإضافة إلى التحفيزات المادية و المعنوية؛ هذه التحفيزات و الرسكلة تساعد في زيادة مردود أعوان إدارة الجمارك وخاصة فيما يتعلق بمتابعة جل الإجراءات الجمركية و تحبب الوقوع في الرشوة.
4. أعمال التغيير الدوري في المواقع والأماكن في المناصب والمسؤوليات لموظفي الجمارك وذلك اكتسابا لخبرات وتفاديا للشبهات وانتقاء للفساد والرشوة و خدمة الصالح العام
5. تطوير نظام المعلومات و توسيع منظومة الاتصال و الإعلام و تعميم استخدام شبكتي الانترنت و الانترانت، داخليا في جميع المصالح المركزية و المحلية.
6. التخفيف المستمر لإجراءات الحصول على الأنظمة الجمركية الاقتصادية .
7. ضرورة بناء جسور للتواصل والتعاون مع الشركاء الخارجيين للجمارك مثل الموانئ، البنوك، المديرية العامة للضرائب، الخزينة العمومية و جمهور المستعملين.
8. من المستحسن برمجة أبواب مفتوحة على إدارة الجمارك و كذا أيام دراسية يدعى إليها كافة المتعاملين الاقتصاديين الوطنيين العموميين أو الخواص و تقدم فيها شروحات و توضيحات و كذا التسهيلات التي يمكن منحها في الإجراءات الجمركية وأثار ذلك على الاقتصاد الوطني بالإضافة إلى توزيع ملفات توضيحية، وكذا انجاز مصلحة استعلامات على مستوى كل مصلحة لامركزية لإدارة الجمارك و التي يمكن للمتعاملين الاقتصاديين بصفة عامة التقدم إليها من اجل طلب استفسارات و توضيحات أكثر ، ضمان توفير مجلة الجمارك لكل من يحتاجها و لا نجعل حكر على أعوان الجمارك.

9. إعطاء ديناميكية أكثر لميناء جن جن لكي لا يصبح مستودع للبضائع و الأجهزة و تهيئة المساحات غير المعبدة.

كما يمكننا اقتراح مواضيع للمناقشة مستقبلا ندكر منها:

- اثار الاجراءات الجمركية على نشاط التجارة الخارجية.
- السياسة التجارية والجمركية في الجزائر
- الإجراءات الجمركية لترقية المبادلات التجارية

قائمة الجدول:

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
1	نوعية العلاقة الخارجية مع الجمارك	10
2	تطور الإيرادات الجمروكية	12
3	أشكال سند الشحن	30

قائمة الأشكال:

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
1	عمليات إحضار ووضع البضاعة أمام الجمارك	42
2	الهيكل التنظمي لمؤسسة ميناء جن جن	65
3	مخطط إجمالي لجمركة البضائع المستوردة	75

كلمة شكر

بداية نحمد الله تعالى حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه،

الذي أعانني على انجاز هذا العمل المتواضع

اتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المشرف"غالم عبد الله" على متابعته لي خلال هذا العمل وتوجيهاته القيمة

اشكر كل من عمال مؤسسة ميناء جن جن واعوان ادارة جمارك الميناء وخاصة محمد الشريف وقسوري نورالدين الذين كانا المصدر الوافر للمعلومات ولم يبخلا او يدخرا اي جهد في تقديم المعلومات طيلة مدة التربص.

والشكر الخاص الى الأستاذ"رمضان عبد اللطيف"من جامعة عنابة الذي ساعدني كثيرا في انجاز هذا العمل من خلال نصائحه وارشاداته لي.

الاهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى **الوالدين الكريمين** اللذان كانا لي خير معين في مشواري الدراسي.

إلى كل أفراد العائلة كبيرا وصغيرا.

إلى كل الأصدقاء والزملاء، هارون، يونس، فريد.

وإهداء خاص إلى خالتي " الضاوية" حفضها الله.

الى كل هؤلاء اهدي ثمرة جهدي وحصاد عنائي.

ياسين

الملخص :

حاولنا من خلال بحثنا هدا ان نبين كيف تسير الاجراءات الجمركية للبضائع المستوردة عبر النقل البحري وعلى سبيل المثال تكلمنا عن الاجراءات الجمركية الخاصة باستيراد السيارات عبر ميناء جن جن بجيجل

فعملية الجمركة تخضع لقواعد محددة في قانون الجمارك كما ان مبدأ الجمركة يهدف أساسا إلى تحصيل الرسوم الخاصة بالبضائع الداخلة للتراب الوطني.

فعملية الاجراءات الجمركية تتضمن جوانب هامة مترابطة مع بعضها البعض هده الجوانب تتمثل في اجراءات تمهيدية للجمركة تتعلق باحضار وتقديم البضاعة امام الجمارك والجانب الاخر هي الاجراءات الفعلية المتضمنة اعداد التصريح المفصل، عملية المراقبة، وفحص البضاعة وتصفية الحقوق والرسوم، ومن تم رفع البضاعة.

ومن خلال كل ماسبق فاءن الاجراءات الجمركية مترابطة ومتسلسلة دلك ان كل منها يؤثر على الاخر.

المصطلحات الاساسية في البحث :

ادارة الجمارك

النقل البحري للبضائع

الإجراءات الجمركية

الأنظمة الاقتصادية الجمركية

التصريح المفصل

الحقوق والرسوم الجمركية