

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات  
في ضوء التنظيم القانوني و التقني الدولي و الوطني

د. شيروف نهي  
جامعة سكيكدة

-ملخص:

أصبح التبادل التجاري بمختلف المنتجات من و إلى الدول هو عنوان النهج الاقتصادي الجديد الذي تحكمه قواعد العولمة الرأسمالية القائمة على العرض و الطلب. و التي تركز من خلالها مبدأ حرية الصناعة و التجارة. و الجزائر كغيرها من الدول التي اعتمدت هذا النهج و أعلنته و جسده من خلال ما ترجمته قوانينها الداخلية التي جاءت بالتناغم مع القواعد الإتفاقية الدولية في هذا الإطار، لاسيما ما يتعلق بالنقل البحري للمنتوجات المستوردة عن طريق الحاويات. و هي خطوة جادة تترجم رغبة الجزائر في الانسحاب التدريجي نحو منظومة الإقتصاد الرأسمالي والدخول رويداً وبجدر في دائرة قواعد المال و الأعمال العالمية، تحت عنوان الإستثمار و المنافسة بجعل السوق المحلي يستقطب مختلف السلع و البضائع و المنتوجات الأجنبية متعددة المنشأ و النوع و القيمة، هذه الخطوة روفقت بإجراءات و ميكانزمات رقابية قانونية و تقنية تباشرها الأجهزة الرقابية المختلفة سواء التي تخضع للمؤسسة المينائية أو التابعة لمديريات التجارة على المستوى اللامركزي أو تلك التي تنفرد بها الإدارة الجمركية بعنوان القوانين و اللوائح الداخلية التي تعتمدها في متابعة المسار الرشيد لهذه العملية، ما من شأنه أن يكفل التنمية الإقتصادية الوطنية المستقرة و المستمرة من جهة. و يضمن حماية أمن و سلامة المستهلك من كل تجاوز و / أو محاولة تجاوز النظم و التشريعات الرادعة لعملية النقل البحري للمنتوجات و السلع و البضائع المستوردة عن طريق الحاويات بعنوان التجارة الخارجية من جهة أخرى. و التي تعكسها آليات الرقابة التي تباشرها الأجهزة و الهياكل المتخصصة في حماية، قمع و مكافحة الغش في صورته المختلفة. و منه نثير الإشكال حول: ماهي الإجراءات القانونية و التقنية التي يباشرها المتدخلين في إدارة عملية النقل البحري عن طريق الحاويات وعلى وجه الخصوص الإدارة الجمركية؟ و كيف تُضمن رقابة فاعلة على منتوجات المستوردة بعنوان التشريعات سارية المفعول؟ للإجابة على هذه الإشكالية يجب الوقوف عند مجموعة من العناصر للتحليل و الدراسة:

- أولاً: الإطار المفاهيمي للنقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في التشريع الدولي و الوطني.
- ثانياً: الإمتيازات الجمركية للنقل بالحوايات بعنوان قانون الجمارك الجزائري.
- ثالثاً: إجراءات الجمركة التقنية و الإدارية التي تُعتمد في حركة الحاويات بعنوان التشريعات الداخلية و الدولية.
- رابعاً: ميكانزمات رقابة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات في التشريعات سارية المفعول و الهيئات والأجهزة المتدخلة في ذلك.

• Abstract :

The trade of various products from and to countries has become the title of the new economic approach governed by the rules of supply- and demand-based capitalism. Through which the principle of freedom of industry and trade is enshrined. Algeria, like other countries that adopted this approach, announced and embodied it through its internal laws, which came in harmony with the international convention rules in this regard, especially with respect to the maritime transport of imported products through containers. It is a serious step that translates Algeria's desire to gradually withdraw towards the capitalist economy and to enter cautiously and cautiously in the circle of international financial and business rules under the title of investment and competition by making the local market attract various commodities, goods and foreign products of multiple origin, type and value. The procedures and mechanisms of regulatory and legal control are followed by the various regulatory bodies, whether they are subject to the port authority or the Directorate of Commerce at the decentralized level or those which are unique to the management The internal laws and regulations adopted by them in following up the good

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

course of this process, which would ensure stable and continuous national economic development on the one hand. And ensures the protection, security and safety of the consumer from any transgression and / or attempt to bypass regulations and deterrent legislation of the maritime transport of goods, goods and goods imported through containers entitled foreign trade on the other hand, and reflected by the mechanisms of control carried out by specialized bodies and structures in the protection , Suppression and combating fraud in its various forms. And where we raise the issue about: What are the legal and technical procedures that are implemented by those involved in the management of the maritime transport process through containers and in particular the customs administration? And how to ensure effective control over imported products?

To answer this problem, a group of elements must be identified for analysis and study:

- First: conceptual framework for the maritime transport of goods imported through containers in international and national legislation.
- Second: customs concessions for container transport under the Algerian Customs Law.
- Third: The technical and administrative procedures of the company which depend on the movement of containers under the title of internal and international legislation.
- Fourth: Mechanisms in the control of goods imported through containers in the legislation in force and the bodies and bodies involved in it.

مقدمة :

تعدّ التجارة الخارجية بعنوان النقل البحري أحد أهم دعائم الأنشطة الأساسية التي يقوم عليها الإقتصاد الوطني في أي مجتمع متقدم ، أين تعتبر منفذاً لتصريف فائض الإنتاج عن السوق المحلية. فهي المؤشر الجوهري على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولي. فتترجم بذلك قدرتها على التصدير و الإستيراد مما يعكس مدى نجاح السياسات الإقتصادية في خلق توازن بين كميات العرض و الطلب من جهة . و من جهة أخرى ما تحقّقه من أرصدة إيجابية من العملات الأجنبية التي لها آثاراً على الميزان التجاري، أين تستطيع الدولة من خلالها تمويل و تلبية حاجيات الإستهلاك التّهائي للأفراد و الإستهلاك الصّوري للمؤسّسات من سلع و خدمات و عوامل الإنتاج و الحصول عليها من الأسواق الأجنبية (1) ، إذ تُبشّر هذه العمليات بما يتوافق و القانون الداخلي الذي ينطبق مع محتوى الإتفاقيات والمعاهدات الدولية.

و الملاحظ أنّ تفعيل العمل بهذا النمط ضمن حركة النقل البحري للبضاعة لاسيما المستوردة منها و بالضبط عن طريق الحاويات ، يضم مجموعة من المتدخلين قبل وأثناء وبعد عملية نقل البضائع كالمالك ، الشاحن ، منظم النقل ، الناقل ، ربان السفينة ، وكييل السفينة ، الوكيل المعتمد لدى الجمارك ، المؤسسة المينائية ، الإدارة الجمركية ، البنوك، المرسل إليه...إلخ. إذ يهدف إلى تحقيق غايات إقتصادية و أمنية تخصّ الدولة و المستهلك على حدّ سواء . لاسيما في إطار السياسة الإقتصادية الجديدة التي إنتهجتها الجزائر منذ عقدين من الزمن . و التي تعاملت معها بكلّ جدية لترجمتها الترسنة القانونية و الإجرائية التي مسّت جميع أوجه النشاط التجاري و التي من شأنها ضبط عملية الإنتاج ، التصدير و الإستيراد خاصة ما يتعلّق بالمنتجات الغير أصلية و التي لاتستجيب دائماً للمعايير و مقاييس الجودة الموجهة للسوق المحلية بل أكثر من هذا فقد إنتشرت أنماط متعدّدة لإستعمال الحاويات لأغراض الغش و التي يعاقب عليها القانون الدولي و الوطني وبالتحديد قانون الجمارك و قانون العقوبات و القوانين المكّملة لها فنجده -الغش- يأخذ إما إحتواء الحاويات على بضائع محظورة للإستيراد و التصدير أو مرتفعة الرّسم كما قد يأخذ الغش شكل التصريح الخاطي من حيث القيمة ، النوع ، التكلفة ، المنشأ...إلخ . كما نجد مجموع التّجاوزات قد تمس الحاويات ذاتها كتزوير رقم إيداع إعتقاد الحاوية ، بلد صنعها أو هويتها بأماكن تهريب يصعب إكتشافها ، ناهينا على مدى إستعدادها التقني و الهيكلي لنقل السلع و البضائع المستوردة على وجه الخصوص . إذ يبقى تحقيق الأمن و الأمان للمستهلك و المحافظة على صحته من كل عملية غش في المنتج موضوع إستهلاك و حماية مصلحة الدولة الإقتصادية منها و المالية الهدف الجوهري دائماً الذي تهدف السياسات الإقتصادية المتعاقبة إلى تجسيده في أرض الواقع . و ذلك من خلال توجيه أجهزة و هياكل و هيئات رقابية

## حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

لإحتواء مختلف التجاوزات و الإنتهاكات الحاصلة و / أو الوشيكّة الحصول داخل السوق المحلي. أين تمارس الإدارة الجمركية باعتبارها شريك إمتيازي و أحد المتدخلين في السلسلة اللوجيستية للتجارة الدولية مهامها الرقابية و توجيهها لترقية الوظيفة الاقتصادية المنوطة بها من خلال ما تقدّمه من تسهيلات بعنوان التكفل الجمركي بالحوايات أولاً و ثانياً الميكانيزمات التي تعتمد على مراقبة المواد المستوردة لضمان الأمن و الأمان للدولة و المواطن.

من هذا المنطلق فنحن نثير التساؤل التالي : ماهي الإجراءات القانونية و التقنيّة التي يباشرها المتدخلين في إدارة عملية النقل البحري عن طريق الحاويات وعلى وجه الخصوص الإدارة الجمركية ؟ و كيف تُضَمَّن رقابة فاعلة على منتوجات المستوردة؟

للإجابة على هذه الإشكالية يجب الوقوف عند مجموعة من العناصر للتحليل و الدراسة:

- أولاً : الإطار المفاهيمي للنقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في التشريع الدولي و الوطني.
- ثانياً: الإمتيازات الجمركية للنقل بالحوايات بعنوان قانون الجمارك الجزائري.
- ثالثاً: إجراءات الجمركة التقنيّة و الإدارية التي تُعتمدُ في حركة الحاويات بعنوان التشريعات الداخليّة و الدوليّة .
- رابعاً: ميكانيزمات رقابة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات في التشريعات سارية المفعول و الهيئات والأجهزة المتدخلة في ذلك.

-أولاً: الإطار المفاهيمي للنقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في التشريع الدولي و الوطني:

إنّ التوجه نحو اعتماد تكنولوجيا الحاويات أصبح حتمية في ظل التعقيدات الحاصلة في المجال الإقتصادي و التي ترتبط أساساً بتأثير العولمة الاقتصادية و ظهور التكنولوجيات الجديدة لاسيما في ظل إنسحاب الفكر الليبرالي القائم على منطق الإقتصاد الرأسمالي على آدييات عالم المال و الأعمال في القرن الواحد و العشرين لدى الدول الرأسمالية المتطورة و النامية المتحوّلة على حد سواء إذ تجيب على ثلاث متغيرات أساسية وهي: التحوية ... لماذا ؟ ، التحوية ....أين؟ ، التحوية ... متى؟ و التحوية .....كيف ؟ بهدف تحقيق النتائج الإستراتيجية التي ترتبط بثوابتها الثلاث : سلامة المنتج، صحّة المستهلك ، مصلحة الدولة الاقتصادية و الماليّة. وعليه سوف نتطرّق لعرض عنصرين جوهريين هما:

1- رؤية مفاهيمية لنظام التحوية البحرية و عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات: ترتبط عملية النقل البحري عن طرق الحاويات بمجموعة من المفاهيم التي تستوقفنا لفهم محور الدراسة المتعلق بالإجراءات القانونية و التقنيّة التي يباشرها مختلف المتدخلين في هذه العملية ، لاسيما الإدارة الجمركية باعتبارها شريك إمتيازي و المسؤول المباشر عن تطبيق رقابة فاعلة على منتوجات المستوردة بعنوان قانون الجمارك ، القانون البحري الجزائري ، قانون حماية المستهلك و قمع الغش، قانون العقوبات و القوانين المكملّة لها، ناهينا عن النصوص التنظيمية و التطبيقية الموجهة لضمان تسيير لوجيستيكي متعدّد الأطراف. ومنه و جب تناول:

1-1 المفاهيم المرتبطة بنظام التحوية البحرية : إنّ الهدف الجوهري من هذه الإحاطة هو التّدقيق في نظام المعلومات و الإحصاء الخاص بوسيلة تعبئة السلع و البضائع و المنتوجات في إطار عملية النقل البحري ضمن نشاط إقتصادي دولي ومدى توافر الدول على الإستعدادات التقنيّة للسير قدماً في النظام الرأسمالي و إنجاحه وتحقيق تنمية مستدامة في قطاع النشاط الممارس. لاسيما ما يتعلّق بالتخطيط ، إستقبال الحاويات و إستلامها ، التّحميل على متن السفينة (الشحن)، الإجراءات النهائيّة للدورة المستنديّة و منه سوف نلقي نظرة على أهم المفاهيم المرتبطة بهذه العملية.

أ-النقل البحري: هو نشاط الذي تعتمد التجارة الدولية بعنوان النصوص الدولية و الوطنية. و الأداة الموجهة لتحفيز في القطاعات الاقتصادية الأخرى و التي تحقّق من خلاله الدول منافع اقتصادية تتوارثها الأجيال لاسيما قطاع الطاقة البحرية و وسائل الصناعة البحرية تؤدي بنية النقل خدمات لها آثار على الدولة و المجتمع و البيئة و المناخ(2).

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

ب- ميناء الحاويات: (container port): هو مجموعة من محطات الحاويات ، حيث تشمل المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات على أرصفة تراكي السفن ، روافد الحاويات ، معدّات ساحة التخزين ، بوابة الدخول إلى المحطة ، محطة تعبئة الحاويات وتفريغها ، تسهيلات اخرى متنوعة مثل تطبيقات الحساب الآلي، ميزان الحاويات ، ورشة الصيانة مكاتب الإدارة و تسهيلات أخرى داعمة.

ج- محطة الحاويات: (container terminal) : منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول و التحكم في حركة إنسياب الحاوية من السفينة إلى الطريق البري و السكة الحديد و النقل المائي الداخلي و بالعكس بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري البري في مقابل حد أدنى من التكلفة. تؤدي مجموعة من الوظائف توجه تحقيق أهداف بعينها ك: المراقبة البصرية للمحطة و التخطيط للأنشطة، تحديد أماكن الحاويات بالساحات للوصول إليها بسهولة ، تقسيم الساحات إلى مناطق للصادرات و أخرى للواردات ، العمل على إستمرار إنتاجية المحطة بأعلى كفاءة تشغيلية.

د- مركز تحميل الحاوية: (container load center) : هو ميناء وطني رئيسي تتجمع فيه الحاويات من داخل الحدود الوطنية بغرض شحنها بسفن الحاويات.

هـ- مركز عبور الحاوية (contaire distributin center) هو مركز يؤدي الوظائف الأساسية لمحطة الحاويات في تداول و تخزين الحاويات ذات المنشأ الأجنبي بالإضافة إلى خدمات أخرى مساعدة مثل إصلاح و فحص الحاويات بالإضافة إلى نقل الحاويات من باب إلى باب بهدف نهائي هو إفادة إقتصاد الدولة.

و- مركز توزيع الحاوية: منظومة تيسر مجموعة متتالية من أنشطة الإمداد و التوزيع بهدف تحقيق أفضل إنسياب لحركة الحاويات من السفينة إلى الميناء أو الوجه النهائية مستخدمة في ذلك وسيط أو أكثر من وسائط النقل بأقل تكلفة ممكنة(3).

ي- الحاوية و أنواعها :

ي/1- عرفتها المادة الأولى-ج من الملحق ب3 لاتفاقية إسطنبول (4): "يقصد بعبارة "حاوية" أحد أنواع معدات النقل (سيارة رفع، صهريج متحرك أو هيكل مماثل آخر والذي يجب أن يكون:

1. مقفلا كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.
2. ذا صفة و متينا بشكل كاف ليكون صالحا لاستعمال متكرر.
3. معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر في وسائط النقل، دون الحاجة لعملية وسيطية لإعادة التحميل.

4. معدا للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.

5. معدا لتعبئته و تفريغه بسهولة.

6. أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعباً أو أكثر.

و تتضمن الحاوية اللوازم و التجهيزات التي تناسب نوعها ، شريطة أن تكون تلك اللوازم و التجهيزات محمولة على الحاوية. و لا يتضمن إصطلاح "الحاوية" السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها، أو مواد الطلبات و تعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات".

## حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

ي/2-أنواع الحاويات : و قد قدمت نفس الإتفاقية الأنواع المختلفة للحاويات والتي ترتبط أساسا بطبيعة السلعة أو البضائع المنقولة بداخلها على النحو التالي:

\* حاويات لاحتواء بضائع عامة:

- حاويات ذات استعمال عام.
- حاوية مفتوحة السقف.
- حاوية مسطحة.
- حاوية ذات قوائم (الجدران الجانبية غير موجودة).

\* حاويات لاحتواء بضائع خاصة:

- حاويات حرارية مسخنة.
- حاويات مبردة.
- حاويات مبردة مجهزة بمعدات متحركة.
- حاويات الصهرية.

1-2 المفاهيم المرتبطة بنظام النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات :

أ-المالك: (le propriétaire): إن المالك حسب نص المادة 572 و نص المادة 577 من القانون البحري الجزائري هو (5): "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال سفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة" و يعتبر المجهز مسؤولا عن أعماله و أعمال وكلائه في البر و البحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن. قد يكون الناقل (المجهز) أو أية وكالة لتأجير الحاويات. و المجهز حيث تنحصر مهمة المالك للحاويات في الوضع تحت تصرف الشاحن ومسؤوليته ، وبطلب من هذا الأخير، حاويات قصد استغلالها و استعمالها في النقل البحري الدولي.

ويعرّف المالك للحاويات في اللغة الجمركية تحت اسم "المستغل الرئيسي" L'exploitant principal إذ يعتبر مالكا للحاوية كل مستعمل و مستغل دائم للحاوية سواء كان مالكا لها أو مؤجرا و لكن لمدة طويلة (6).

ب- الشاحن: هو مالك البضاعة ، هو كل شخص طبيعي أو معنوي يرم شخصيا أو باسمه أو لحسابه عقد نقل البضائع بواسطة الحاويات. و يلتزم الشاحن بتحرير وثيقة الشحن le connaissance و التي تعتبر كوثيقة إثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و إستلامها (7).

ج- منظم النقل (l'organisateur du transport): و يسمى أيضا وكيل النقل وقد ضبط التنظيم الداخلي للمؤسسة المينائية بدقة مهامه إذ يتكفل بإسمه و لكن لحساب سواء المرسل أو المرسل إليه، حسب المصطلحات الدولية التجارية المستعملة INCOTERM في عقد البيع و يضمن و تحت مسؤوليته، جميع عمليات التجارة الخارجية (نقل، تأمين، تخزين، جمركة البضائع و كذا توزيعها) و ذلك باستعمال جميع الصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن. إذن فتدخله يكون قبل و أثناء و بعد عملية النقل.

د-الناقل: (le transporteur): و هو كل شخص يلقى على عاتقه مسؤولية إيصال البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الشرعي في الميناء المتفق عليه، وقد تمتد هذه المسؤولية إلى اليباس عند احتواء عقد النقل على هذا الشرط. إذن فإن الناقل

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

قد يعتبر مسؤولا عن البضائع و الحاويات التي يحملها إما طوال مدة النقل أو تمتد إلى غاية محل المرسل إليه، كما قد يكون مسؤولا على جزء فقط. وحسب نص المادة: 738 من القانون البحري فإنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة" ويبدأ هذا العقد بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

ه- ربان السفينة: (le capitaine du navire): يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا بعنوان نص المادة 580 من القانون البحري الجزائري . و تتمثل مهامه وفقا لنص المواد 581 و584 و586 و587 في تمثيل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة. وهذا بالضبط ما أقره لنا السيد / بوشهدان نذير -القابض الرئيسي للمنازعات - بمفتشية أقسام الجمارك الجزائرية لولاية سكيكدة خلال الزيارات الميدانية التي تم إجراؤها بعنوان سنة 2017 بهدف إجراء مسح لحدود مهام ربان السفينة في إطار النقل البحري عن طريق الحاويات ، إذ يتعين على ربان السفينة خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة و التصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات المجهز و يمثل أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز ممثلا آخر عنه. إذن فربان السفينة مسؤول عما تم تحميله على متن السفينة بما في ذلك الحاويات و ما تحويها من بضائع و يعمل على إيصالها إلى المرسل إليه على أحسن حالة و دون ضرر و بكل أمان.

ك- وكيل السفينة: (l'agent consignataire): حسب نص المادة: 609 فإنه: "يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء" (8). كما أنه وفي نفس السياق فإنّ المشرع قد تحدّث عن وكيل آخر له مهام تدخل في إطار الإستغلال التجاري للسفينة وهو وكيل الحمولة والذي يكون في علاقة مباشرة مع البضاعة (9).

ل- الوكيل المعتمد لدى الجمارك: (le commissionnaire en douanes) و يعتبر الوسيط بين المرسل (الشاحن) و المرسل إليه وكذا الناقل أو ممثله. وهو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير و التكفل بها مقابل كفالة في حالة الاستيراد. و نلاحظ أنّ قانون الجمارك الجزائري بعنوان نص المادة: 78 حصر مهمة الوكيل المعتمد لدى الجمارك في التصريح المفصل بالبضائع محل الاستيراد، حيث جاء فيها: "يجب التصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من طرف ملاكها أو من طرف الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء لدى الجمارك...".

م- مؤسسة الميناء: (l'entreprise portuaire): في الأصل لا يمكن اعتبار مؤسسة الميناء كمتدخل في الحلقة اللوجستية للنقل البحري للبضائع، إلا أن المهام والخدمات التي توفرها لبقية المتدخلين جعلها تلعب دورا كبيرا في الحلقة. و تنحصر المهام الأساسية لمؤسسة الميناء في توفير و ضمان خدمات عمومية لفائدة الاقتصاد الوطني. و لحدّ الآن ورغم اعتماد نظام اقتصاد السوق إلا أنّ مؤسسة ميناء الجزائر لا تزال تحتكر هذا المجال و النشاط إذ توفر ثلاث مهام أساسية تدخل ضمن صلاحيات السلطة العامة و هي وظيفة شرطة و أمن، تسيير الملك العام (الميناء) و وظيفة استغلال و تنسيق العمل المنائي مع الغير لاسيما المتعاملين الإقتصاديين. بالإضافة إلى خدمات تجارية كالعبور، شحن و تفرغ البضائع و الحاويات و التخزين والإيداع... إلخ.

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

ن-المرسل إليه: (le destinataire) ويعتبر آخر متدخل في الحلقة اللوجستية وهو صاحب البضاعة محل الاستيراد. ويعمل على دفع أجر الوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي أخذ على عاتقه عمليات الجمرcke و تحمل كافة المصاريف الأخرى كالنقل و الشحن و التفريغ... إلخ مضاف لها هامش ربحه "10".

ه-الإدارة الجمركية: أو ما يطلق عليه في لغة القانون الإداري - المرفق العام الجمركي - و هي تلك الإدارة التي تسهر على تنفيذ و تطبيق الإجراءات والتدابير القانونية و التنظيمية التي تسمح بمتابعة رشيدة و صارمة لحركة البضائع و الأشخاص في الإقليم الجمركي.

2/- ضبط تعريف مراقبة المنتوجات المستوردة: إن عملية مراقبة المنتوجات المستوردة من المهام الأساسية التي تتكفل بها الدولة من خلال أجهزتها و هيكلها لتضع حدا لمختلف محاولات الغش أو محاولة الغش في نوعية المواد و المنتوجات أو البضائع أو السلع الموجهة للسوق الداخلية و عليه يمكن تحديد المعنى السليم لهذه العملية بعنوان النقل البحري عن طريق الحاويات في إطار ممارسة النشاط التبادلي الدولي على النحو التالي:

أ/-مراقبة: هي عملية فحص و متابعة والتأكد من مدى توفر البضاعة أو المنتج أو السلعة المستوردة التي ستعرض للإستهلاك على المقاييس المعتمدة و المواصفات القانونية و التنظيمية التي تمهدها و تميزها من حيث الطبيعة، الصنف، المنشأ، المميزات الأساسية، التركيب، نسبة المعلومات الآزمة له، هويته كميته أين تمارسها إدارات خاصة تمنح لها صلاحيات بموجب القانون و التنظيم المعمول بهما تسمح لهل من مكافحة الغش في النوعية و حماية المستهلك بالدرجة الأولى و الإقتصاد بالدرجة الثانية (11).

ب/-المنتوج: كل شئ منقول مادي يمكن أن يكون موضوع معاملات تجارية (12).

ج/-عون إقتصادي: كل منتج أو تاجر أو حرفي أو مقدم خدمات أيا كانت صفته القانونية، يمارس نشاطه في الإطار المهني أو بقصد تحقيق الغاية التي تأسس لأجلها (13).

د/-البضائع: قدمت المادة: 2 من المرسوم التنفيذي 90-39 المتعلق برقابة الجودة و قمع الغش، تعريفا شاملا لها فاعتبرتها كل منقول يمكن وزنه أو كيله أو تقديره بالوحدة و يمكن أن يكون موضوع معاملات تجارية.

ك/-المطابقة: حدّد مفهومها المشرّع من خلال نص المادة 3 من قانون حماية المستهلك و قمع الغش (14)

-ثانيا: الإمتيازات الجمركية للنقل بالحوايات بعنوان قانون الجمارك الجزائري:

تمثل الأنظمة الجمركية الاقتصادية الإمتياز الأصيل المقرر بموجب الإتفاقيات الجمركية الدولية التي وقعتها الجزائر بهدف تحقيق تسيير لوجيستيكي للأنشطة التجارية الدولية بعنوان النقل البحري الدولي وأقرها المشرّع في أحكام قانون الجمارك الجزائري (15) حيث قدّم كلا من (16) BARELIER (A)، DUBON (J) و DE LIGNY (G) تعريفا صريحا لمصطلح لوجيستيك بالإرتباط بالنشاط الدولي (17). والتي تهدف في الحقيقة إلى تطوير إنتاجية ميدان النقل البحري و ذلك بفضل استعمال الحاويات أين يعتبر نظام النقل بالحوايات هو النظام الأنجع لنقل البضائع باستخدام حاويات الشحن (تسمى أيضاً بالحوايات القياسية) المصنوعة من الحديد. أين تصنع الحاويات بمواصفات قياسية ويتم نقلها و تخزينها بكفاءة عبر مسافات طويلة و يمكن أيضاً نقلها ما بين السفن و القطارات و العربات المخصصة بدون فتحها. يتم تداول الحاويات عن طريق اوناش مجهزة بطريقة ميكانيكية و يتم ترقيم كل الحاويات بشكل قياسي سهل التعرف عليه عن طريق أنظمة إلكترونية (18). ومنه و جب العمل على تحليل النقاط التالية:

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

1/- الإطار القانوني الدولي و الوطني الخاص بالحاويات:

- الإتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات، جنيف في 23-12-1972 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 01/78 المؤرخ في 21-01-1978.
- الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع المغطى بالكراس TIR ، جنيف في 14-06-1975.
- إتفاقية إسطنبول المتعلقة بالقبول المؤقت المؤرخة في 26-06-1990 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 12-01-1998.
- القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 13-10-1978 المعدل بموجب القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15-08-2010.
- القانون الجمركي الجزائري الصادر بموجب القانون 07/79 المؤرخ في 21-07-1979 المعدل والمتمم بموجب القانون 04/17 المؤرخ في 16/02/2017.
- المقرر رقم 04 المؤرخ في 03-02-1999 يحدد كفاءات تطبيق المادة 180 من قانون الجمارك.
- التعليم رقم 177/م ع ج / م ف 3 ت ت المؤرخة في 22/03/1978 المتعلقة بنقل البضائع بواسطة الحاويات.
- التعليم رقم 3453/م ع ج / الديوان المؤرخة في 14-12-1992 المتعلقة بنظام سندات القبول المؤقت.
- التعليم رقم 21/م ع ج /الديوان/ م 120 المؤرخة في 15-02-1995 المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات ونظام الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح.
- التعليم رقم 88/م ع ج / الديوان/ م 120 المؤرخة في 17-07-1995 المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات ونظام الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح.

2/- الأنظمة الجمركية الاقتصادية التي تخضع لها الحاويات: هي: " أنظمة مؤقتة موقفة للحقوق والرسوم وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي، كما أن البضائع المستفيدة منها تبقى تحت المراقبة الجمركية إلى غاية تصفية النظام بنظام جمركي آخر. تعتبر مؤقتة لأنها تتعلق بتحقيق وظائف أو أسباب معينة (التخزين، النقل، الاستعمال في إنجاز مشاريع، الاستعمال من أجل العرض، التحويل.....). بمجرد انتهاء الوظيفة يزول سبب الاستفادة من النظام ويجب إنهاؤه. بمنح البضائع نظام جمركي آخر. أما فيما يتعلق بالتوقيف، فهو يختلف عن الإعفاء ذلك أن البضائع تكون خاضعة للضريبة لكن سبب دفعها لم يتحقق بعد، حيث أن كل بضاعة تهتلك على الإقليم أو تبقى بصفة دائمة عليه يجب تحصيل الحقوق والرسوم المستحقة عليها، وفي هذا الإطار نجد نوعين من الوقف، الوقف الكلي ويعني تعليق دفع كامل مبلغ الحقوق المستحقة، والوقف الجزئي ونعني به دفع جزء من الحقوق بصفة نهائية وذلك عن القيمة المهلكة على الإقليم وتعليق الجزء المتعلق بالقيمة المتبقية ونجد في نظام القبول المؤقت من أجل إنجاز المشاريع حيث يتم تطبيق معدلات الاهتلاك لاحتساب الحقوق و الرسوم.

أما فيما يخص تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي فنقصد بها تلك التدابير المتعلقة بتطبيق السياسة الاقتصادية والتجارية للبلد من نظام الحصص للاستيراد و التصدير أو تراخيص المسبقة أو الشروط المفروضة على عمليات الاستيراد والتصدير كل هذه التدابير يوقف العمل بها تحت الأنظمة الاقتصادية الجمركية في حين لا يتم إيقاف الإجراءات الخاصة بالمراقبة

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

الطبية *contrôle sanitaire* و المراقبة الشبه الطبية *contrôle phytosanitaire* و مراقبة الكمية و النوعية *contrôle de la qualité et de conformité* ذلك أما تتعلق بحماية المستهلك و حماية الصحة العمومية كما سنعرضه لاحقا" (19).  
وبما أن البضائع أجنبية فإنها تستفيد من إمتيازات بالمقارنة مع الحالة العادية حيث انه من المفترض ألا ترفع البضائع الأجنبية إلا بعد دفع الحقوق و الرسوم المستحقة ، و حفاظا على حقوق الحزينة ، على إدارة الجمارك أن تراقب مكان تواجدها و التأكد من أنها تؤدي الالتزامات المترتبة عن الأنظمة الاقتصادية الجمركية .

3/- الملف المستندي المرتبط بالنقل البحري للبضائع: وهو الملف الذي يلتزم به مجموع الملتزمين بعملية النقل البحري - المتعاملين الإقتصاديين - بهدف التيسير الأمتل و الرّشيد بالتنسيق بين الثلاثي الرّقابي - الإدارة المينائية ، الإدارة الجمركية و المصالح التابعة لمديرية التجارة - و تتمثل في:

أ/- وثيقة الشحن (*le connaissance/Bill of lading*).

1/- تعريفها:

تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و هي سند لحيازة البضائع و إستلامها، إذ بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.  
ومن جملة ما يجب أن تتضمن عليه وثيقة الشحن نجد المادة 752 من القانون البحري الجزائري. :

- العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة وتخزينها.
- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.
- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

وتدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن الذي يعدّ ضامنا للناقل على صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد و كمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا عن أخطائه أمام الناقل عن هذه النواحي.  
كما قد يرد في وثيقة الشحن إلى جانب هذه البيانات: اسم السفينة، ميناء الشحن، ميناء التفريغ، دفع أجرة الحمولة.  
يتم تحرير سند الشحن من طرف الشاحن على ثلاث نسخ توزع على كل من ربان السفينة أو المجهز، و الباقي يبقى كوثيقة إثبات على تسلم الناقل للبضائع.

أ/2- أنواع سند الشحن: حسب نص المادة 758 من القانون البحري الجزائري: "يمكن وضع وثيقة شحن:

- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية.
- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.
- لحاملها.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن".

\* وثيقة شحن إسمية:

قدّمت المادة 758 و المادة 759 المفردات الأساسية المرتبطة بوثيقة الشحن التي تعتبر وثيقة شحن إسمية عندما يرد المرسل إليه إسم، أي أن إسمه ولقبه وعنوانه محددان في وثيقة الشحن، و أن خانة "لأمر" يتم تشطيبها، في هذه الحالة لا يتم تسليم

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

البضائع إلا للشخص الظاهر إسمه في وثيقة الشحن. كذلك يمكن نقل وثيقة الشحن الاسمية لشخص آخر و ذلك عند التخلي عن الدين و يملك الشخص المتخلى لصالحه حق التصرف بالبضائع المعينة واستلامها. و بالتالي فهي ثابتة بالقرينة عندما ترتبط بـ: إستلام البضاعة ، كميّتها .

\* وثيقة شحن لأمر: و يعتبر هذا النوع من وثائق الشحن الأكثر استعمالا في النقل البحري للبضائع، و هو في أغلب الأحيان محرر لأمر بنك في حالة بيع وناثقي. و هنا يقوم الشاحن بتظهير وثيقة الشحن قبل أن يرسلها إلى المرسل إليه. و قد نصّت المادة 759 من القانون البحري الجزائري على إمكانية نقل وثيقة الشحن لأمر لشخص آخر و ذلك عند تظهيرها من طرف الشاحن و يملك الشخص المتخلى لصالحه حق التصرف بالبضائع المعينة و إستلامها.

\* وثيقة الشحن لحاملها: تكون وثيقة الشحن لحاملها إذا:

- إذا نصت ضمنا أنها لحاملها، إلا أن هذه الطريقة قليلة الإستعمال.
- إذا نصت ضمنا أنها لحاملها وقام حاملها بتظهيرها على بياض، أما إذا قام شخص بتظهيرها لأمر أصبحت وثيقة شحن لأمر.

إن وثيقة الشحن لحاملها يتم نقلها لشخص آخر بمجرد تسلّمها من طرفه و يعطى له الحق في البضاعة محل وثيقة الشحن و هذا ما نستنبطه من أحكام المادة 760 من القانون البحري الجزائري.

\* وثيقة شحن مباشرة: بيّنّت الزيارة الميدانية التي قمنا بها لمصالح الإدارة المينائية لولاية سكيكدة و بالضبط مديرية الخدمات التقنية بأنّ وثيقة الشحن يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهرى أو بري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية. وإذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة ولا يحتج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين. إلا أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافات التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ويسأل على كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل التي قام بها وذلك بالتكافل و التضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة. و هو ما بيّنه المشرّع الجزائري بعنوان المواد: 763 و 764 من القانون البحري.

وحتى يبين إنتقال الحاويات من مسؤوليته إلى مسؤولية متدخل لآخر يتم تحرير محضر يبين فيه الحالة التي استلمت فيها الحاويات و يسمى هذا المحضر CDR container damage report.

ب/-رسالة الضمان (lettre de garantie): وهي الوثيقة التي أكد إدارات المديرية الخدمات التقنية أنها عبارة عن محرر يعدّه بنك المتعامل الاقتصادي المستورد للبضائع لصالحه حتى يتم منحه الحق في إستعمال وإستغلال البضائع بعد وصولها الميناء. هذه الحيازة تعني تحرير مسؤولية ربان السفينة من مسؤوليته ورفع مسؤولية المالك مكفولا بينكه، فعند وصول السفينة يقوم المتعامل بإعطاء هذه الوثيقة لربان السفينة مقابل منحه هذا الأخير لسند شحن متبادل كإثبات على استلامه البضائع و يضمن البنك ملاءة زبونها وتكفله في حالة عجزه. و يحدد البنك في هذه الوثيقة اسم زبونه والسفينة التي تحمل البضائع و بلد قدمها، و يلتزم مقابلها بضمان زبونه.

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

ج/- إتفاقية الأطراف (la charte partie):. عقد نقل نموذجي يحدد عناصر النقل مثل: وسيلة النقل، موعد التفريغ، المبلغ والمهلة الإضافية للشحن أو التفريغ، مكان التسليم... إلخ وكذا النظام القانوني الذي يخضع له الحاويات: إيجار بيع أو أغلفة متخلى عنها... إذن فهو يعتبر وثيقة تلخيصية لمختلف التزامات وحقوق الأطراف المتعاقدة. وهذا ماجرى العمل به في النقل البحري المنتظم على أن يقوم الناقل بنقل الحاويات من مخازن الشاحن و شحنها على السفينة ثم تفريغها منها عند الوصول و العناية بها و المحافظة عليها حين دخولها مخازن المرسل إليه و عندئذ يبدأ النقل من وقت تسليم الحاوية للناقل و ينتهي عند تسليمها للمرسل إليه (20).

د/- بيان الحمولة (le manifeste): و هو وثيقة محررة من طرف وكيل السفينة في ميناء الشحن على أساس وثائق الشحن لصالح المجهز وأعاون النقل في موانئ الانطلاق. إن الفائدة من هذه الوثيقة هو التعريف بصفة عامة باسم السفينة، وزنها الخام والصافي، جنسيتها، اسم ربان السفينة، ميناء التحميل (الشحن)، رقم وثيقة الشحن، نوع ورقم الطرود، طبيعة البضائع، اسم الشاحن، اسم وكييل السفينة... في هذا الإطار يجب التمييز بين Freight manifeste الذي يعتبر وثيقة شحن كاملة لكونه يبين المعلومات المذكورة أعلاه بالإضافة إلى المعلومات التي ترد في Cargo manifeste هذا الأخير يجب أن يكون على متن السفينة خلال رحلتها تحت تصرف ربان السفينة أو حراس الشواطئ أو سلطة أخرى في المياه الإقليمية، ويعتبر وثيقة الشحن الضرورية للقيام بإجراءات الجمركة.

ك/- وصل التسريح (bon à délivrer): لا يعتبر في الحقيقة وثيقة نقل وإنما وصل عادي يمنح بمناسبة النقل البحري وهو عبارة عن وثيقة داخلية وضعت لأسباب المصلحة.

ل/- وصل التسليم (bon de livraison): مقابل وثيقة الشحن يقوم عون السفينة بتحرير هذا النوع من الوثائق و يمنحها للشاحن كوصل عن شحن البضائع على متن السفينة و تسليمها للناقل و بالتالي نقل مسؤولية التكفل بالبضائع للناقل.

- ثالثا: إجراءات الجمركة التقنية و الإدارية التي تعتمد في حركة الحاويات بعنوان التشريعات الداخلية و الدولية :

حسب نص المادة الأولى /ج من الملحق ب3 لاتفاقية اسطنبول 1990 المتعلقة بالقبول المؤقت فإن الحاوية عبارة عن إحدى معدات النقل التي تتميز بالديمومة والصلابة والمقاومة بما يسمح بالاستعمال المتكرر لها و هذا يدخل ضمن الإجراءات التقنية من جهة و من جهة أخرى فالحاويات تخضع للرقابة الجمركية فإنه إضافة إلى هذا يجب أن تستوفي الإجراءات الإدارية الجمركية.

1/- الإجراءات التقنية : حسب الخصائص المعروفة للحاويات يمكن أن نستنتج الشروط التقنية لها إذ تلخص في أن يكون:

- مقفلا كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.
- ذا صفة ومثينا بشكل كاف ليكون صالحا لاستعمال متكرر.
- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر في وسائط النقل، دون الحاجة لعملية وسيطية لإعادة التحميل.
- معدا للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.
- معدا لتعبئته وتفريغه بسهولة.
- أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا أو أكثر.

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

- و تتضمن الحاوية اللوازم و التجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم و التجهيزات محمولة على الحاوية.

2/- الإجراءات الجمركية: حتى تستعمل الحاويات في نقل البضائع داخل الإقليم الجمركي تحت الختم الجمركي و تستفيد من الاعتماد الجمركي لممارسة هذا النشاط يجب أن تتوفر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها مهام المراقبة و الفحص و المتابعة داخل الإقليم الجمركي إذ يجب أن تكون الحاوية مصنوعة ومهيأة بحيث:

- يمكن وضع الأختام الجمركية بطريقة سهلة وفعالة.
- إنه لا يمكن لأي بضاعة أن تفصل من الأجزاء المحتملة لوحدة النقل (الحاوية) أو إدخالها دون أن تترك بصمات حرق بارزة ودون حرق الختم الجمركي.
- أن لا تترك أي فضاء غير معد للوضع العادي للبضائع.
- أن تكون كل الفضاءات المؤهلة لاحتواء البضائع سهلة الدخول للمراقبة لأعوان الجمارك.

### 3/- الرقابة الوثائقية والمادية للحاويات :

أ/- الرقابة الوثائقية: إن التحكم في الفحص الوثائقي يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة، منح الترخيص والتسهيلات . كما يساعدها على تحديد عناصر الضريبة (القيمة، الترتيب التعريفي، المصدر) كما يساعدها على تعيين الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي نظرا لعدد الهائل.

فالفحص الوثائقي بصفة عامة يتمثل في مطابقة التصريح المفصل و وثائق الإثبات المرفقة له للبضائع المستوردة. أما في مجال فحص البضائع المحتواة في الحاوية فإنه يشرع في الفحص الوثائقي بالتأكد من تواجد وصحة رقم الحاوية على الوثائق (سند الشحن، بيان الحمولة، التصريح المفصل "خانة 37"... ) والتأكد كذلك من نوع هذه الحاوية إنطلاقاً من رقم الحاوية ومطابقة الوزن الخام (خانة 33) والوزن الصافي (خانة 41) في التصريح المفصل أو سند الشحن... وكذا إسم المستفيد من الحساب المفتوح الذي سيأخذ الحاوية على عاتقه أو تحديد نظام جمركي في الآجال القانونية للبضائع المحتواة... إلخ. وكذا مدى إحترام المسار المحدد من طرف إدارة الجمارك انطلاقاً من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور، هذا التصريح الذي يسمح بتحديد المسؤول عن العملية والوسائل المستعملة في النقل.

ب/- الرقابة المادية: و نقصد بها هنا رقابة ظروف النقل و التخزين، فالفحص المادي يقصد به قيام أعوان الجمارك بفحص كل البضائع المصرح بها أو جزء منها إذا بدا لهم ذلك مفيداً. وفي مجال المراقبة المادية للحاويات فإنها تتم بحضور المالك أو ممثله القانوني، هذه المراقبة تمس كل من داخل وخارج الحاوية، فعلى المستوى الخارجي يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاصة بالحاوية محل المراقبة ومدى تطابقها مع الوثائق المرفقة كسند الشحن مثلاً وكذا سلامة الختم الجمركي الموضوع، حالة قطع الفتح والغلق... أما على المستوى الداخلي فإنه يتم استعمال جهاز السكانير الذي يسمح بتحديد البضائع المحظورة كما يلجأ عون الجمارك إلى التأكد من عدم وجود المخابئ المجهزة لتخزين البضائع المنوعة وذلك بمراقبة أسقف الحاوية... كما يفحص البضائع المحتواة بالتأكد من مطابقة نوعها، وزنها، مصدرها، منشئها، طبيعتها، عددها... مع ما تم التصريح به. وعند وصول الحاويات يجب على عون الجمارك مراقبة مطابقة عدد الحاويات المصرح بها في بيان الحمولة وما تم تزييله من على متن السفينة فعلاً من خلال التعداد الدقيق écore حيث يبين:

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

- قائمة الحاويات وأرقام الختم الجمركي التابع لها والتأشير عليها.
- التأكد من كون الحاوية استلمت في الإقليم الجمركي بنفس الحالة التي أرسلت بها.
- تحديد رقم الختم الموضوع على الحاوية.

وفي مكتب الوصول يتأكد عون الجمارك من سلامة الختم الجمركي، وهوية الناقل وكذا مدى احترامه للمسار المحدد من طرف إدارة الجمارك والوقت اللازم لذلك، وإذا استفاد المستورد من إجراءات الجمركة في المحل فإنه يحق لإدارة الجمارك مراقبة عملية تفريغ الحاويات من البضائع التي تتضمنها ولكن شريطة أن يمنح المستفيد ضمانات أكبر لإدارة الجمارك وتوفير جميع الوثائق والظروف التي تساعد على القيام بعملية الفحص اللاحقة.

-رابعاً: ميكانيزمات رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات في التشريعات سارية المفعول : بعد التأكد من السلامة الوثائقية والمادية للحاويات باعتبارها الوسيلة الجوهرية التي يعتمد عليها في عملية نقل السلع و المنتوجات و البضائع التي تقوم بها كلاً من المؤسسة المنائية و الإدارة الجمركية عن طريق أعوانها المؤهلون قانوناً نمر إلى النوع الآخر من الإجراءات المعتمدة رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات.

## 1/- المصالح المتدخلّة لمراقبة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات:

عملاً بأحكام المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المتعلق برقابة الجودة و قمع الغش فإنه يجب على كل منتج أو وسيط أو موزع و بصفة عامة كل متدخل في عملية الوضع للإستهلاك أن يقوم بنفسه و كذا نجد المستود يتدخل بتحديد خصوصيات المنتج و تقوم مسؤوليته منذ إستقبال المنتج على التراب الوطني إلى غاية وضعه للإستهلاك أين نجد وضعه للإستهلاك . و بالتالي يمكن تحديد الأطراف التالية المتدخلّة في عملية مراقبة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات:

- المنتج و المستورد: حيث أنه و عملاً بنص المادة 2 و 3 و 6 و 7 و 18 ، و المادة 10 من القانون 09-03 سالف الذكر المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش فإنه على كل متدخل -منتج أو مستورد -تسخير كل الوسائل التاجعة المادية منها و الفنية و البشرية و التقنية لتابعة سلامة المنتج منذ دخوله إلى حين عرضه للمستهلك.
- الجهاز المانح لشهادة المطابقة (21) : حيث يقوم بمراقبة تقنية ميدانية لكل الأجهزة و الآلات و المعدات من الجانب التقني حيث تهدف هذه الإجراءات إلى المساهمة في إعداد السياسة الاقتصادية العامة لحماية الإقتصاد الوطني و البيئة و المستهلك وتنفيذها.

- الأجهزة الرقابية التابعة للدولة على نطاق الحدود و التي تتركز في ثلاث أجهزة و هيئات وهي على التوالي (22):

-مصالح رقابة الجودة و قمع الغش.

-المفتشيات البيطرية على مراكز الحدود لاسيما البحرية منها.

-مصالح حماية الصحة النباتية.

إذ تعمل هذه المصالح على إتجاهين :

\* الأول:مراقبة مدى شرعية التحويلات التجارية الخاصة بالسلع المستوردة و كذا تعمل على رصد مخالفات التشريع و التنظيم في مجال المنافسة و الأسعار و التوعية و أمن المنتوجات و متابعتها بهدف حماية الإقتصاد الوطني و المستهلك.

\* الثاني: التنسيق المزدوج بينها وبين المديرية الولائية في مجال برمجة الرقابة لتفعيل العملية عن طريق الفرق الأكثر تخصص في الميدان.

- الوكلاء الجمركيين: يوكل المسؤول في عمليات إستيراد السلع و البضائع و المنتوجات الأجنبية المختلفة إلى إجراء الجمركة الخاصة بها أين يقومون ب : التصريح بموعد وصول وسيلة النقل الحاملة للبضائع ، طبيعة البضاعة ،

## حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

القيمة الحقيقية للمنتوج المستورد... إلخ. أين تبقى همزة الإدارة الجمركية في السهر على حصد مختلف المخالفات و التجاوزات المحتملة لإدخال منتج مقلد عن طريق تعبئة الحاويات .

- شركات المراقبة و المتابعة: أين تقوم هذه الشركات بفحص مدة مطابقة المنتوج للجودة في مرحلته الأخيرة للتعاقد فتقوم بتأييد المستورد فتقوم بفحص دقيق لوسائل النقل الرقابة المنهجية الخاصة بالكمية و التوعية و العدد و القيمة و كذا رفع العينات للتحميل أين يخضع النشاط الذي تمارسه هذه الشركات للمتابعة و المراجعة الدورية لتفادي إمكانية إنحرافها من قبل المصالح المائتية و مصالح مديرية التجارة.

2/- مراحل رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات: إن الأهداف الجوهرية المرتبطة بعملية التجارة الخارجية تصب في تحقيق تنمية اقتصادية مستقرة و مستمرة ، أين لا يمكن تحقيق هذا الثبات و الإستمرار إلا بحماية المنتوج الوارد إلى الدولة بعنوان النقل البحري و الذي يستوجب تقنيات و إجراءات معينة سواء عند الإنتقاء أو عند النقل أو عند التوجيه للإستهلاك ، فتصبح هذه الأهداف موجهة أكثر لحماية الإقتصاد الوطني من خلال إدارة رشيدة لوسائل التعبئة -الحاويات- بتدخل رقابي لإدارة المؤسسة المينائية و الإدارة الجمركية من جهة و من جهة أخرى و حماية المستهلك عن طريق تفعيل المهام الإستراتيجية التي تمارسها مفتشيات التحقيقات الاقتصادية على مستوى الحدود بجمع المعلومات التقنية و الوثائقية و الأمانة التي من شأنها أن تحدد كيفية مد السلع على الموانئ البحرية على وجه الخصوص .

أ/- الرقابة التقنية (23): و تتمثل أساسا في جمع و تنظيم المعلومات حيث ترتبط هذه العملية بالآليات التي تعتمد عليها الجهات الرقابية بفتح un fichier exhaustif خاص بالأعوان الإقتصاديين و القيام بدراسة آنية و مستمرة لعمل كل متدخل في عملية الرقابة كل في مجال إختصاصه مع مصالح الجمارك ، شرطة حراس الشواطئ و ذلك بهدف إستقبال العناصر الضرورية لبرمجة العمليات من الناحية المعلوماتية و متابعتها ميدانيا.

ب/- الرقابة الوثائقية: عملا بنص المادة: 03 من المرسوم التنفيذي 306/2000 يودع المستورد الملف المتضمن طلب دخول المنتوج المستورد لدى مصالح مفتشية الحدود لمراقبة الجودة و قمع الغش المختص إقليميا قبل أو بمجرد وصول المنتوج إلى الجزائر أين يحتوي الملف على (24):

- نسخة أصلية من سند الشحن في حالة النقل البحري .
- نسخة طبق الأصل من مستخرج السجل التجاري مصادق عليها .
- نسخة أصلية من فاتورة الضراء.
- رقم التعريف الجبائي.
- نسخة أصلية عن كل وثيقة ذات صلة بالمطابقة و الجودة و / أو بأمن المنتوج .

➤ نتيجة هذه المراقبة :تعطي المصلحة المختصة رأيها إما سلبا برفض دخول المنتوج المستورد إلى الجزائر أو إيجابا بإصدار مقرر عدم إعتراض دخول المنتوج المستورد إلى الجزائر.

ج/- الرقابة المادية (25): و نقصد بها رقابة ظروف النقل و التخزين ،توجب النصوص التطبيقية ضرورة التأكد من شروط تداول و نقل و تخزين المنتوج. لاسيما و أن سلامة السلع و البضائع تبدأ من وسائل نقلها ومدى نجاعتها و مطابقتها مع المقاييس المتعارف عليها و التي من شأنها أن تحفظ و تحمي صحة و سلامة المنتوج الموجه للإستهلاك بسلامة الحاويات و السفينة على حدّ سواء.

د/- الفحص العيني: أقرتها أحكام المادة 5 من المرسوم التنفيذي 96-354 سالف الذكر إذ نصت كلا من المواد 2و3و4 على الفحص العام و فحص معمق بعنوان المرسوم التنفيذي 90-39 سالف الذكر المتعلق برقابة الجودة و قمع الغش. وكذا المواد 39 و 40 من القانون 09-03 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش المذكور أعلاه.

## حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

د-1 الفحص العام: إن الفحص العام من طرف الأجهزة و المختصين يكون نتيجة تدخل مفاجئ أو مبرمج أين لا تتعدى العملية مدة 24 ساعة إتمام من تاريخ إيداع الملف من طرف المستورد أو إستلام الطلب. إذ يمر بمرحلتين وهي:

\* الأولى: المراقبة الوثائقية لفحص الملف.

\* الثانية: المراقبة المادية من ناحية اللصاقات و التغليف.

د-2 الفحص العمق: و يمرر مرحلتين وهي:

\* إقتطاع العينات: أين تجر المصالح المختصين أمام حالي هما:

-الحالة الأولى: إقتطاع ثلاث عينات، الأولى تسلّم للمخبر بغية تحليلها و العينة الثانية و الثالثة يحتفظ بهما كلا من المستورد و مصالح مراقبة الجودة و قمع الغش لإستعمالها في خبرة محتملة عندما يحتوي المنتج على خطرين:

1- خطر يمس بصورة مباشرة أو غير مباشرة بصحة و سلامة المنتج .

2- عندما تتلقى المصالح المعنية بمراقبة النوعية و قمع الغش معلومات أكيدة تتعلق بنوعية المنتج.

-الحالة الثانية: إقتطاع عينة واحدة عند الرقابة الجمركية و ذلك عندما يكون المنتج سريع التآكل أو بسبب وزنه و أبعاده و قيمته، كميته، أين تتحتم على الإدارة الجمركية إرسالها إلى المخبر و تعتبر نتائج تكميلية لإحالة الملف الذي بين يديها إلى العدالة و تمنع في نفس الوقت صاحب أو ناقل البضاعة من التصرف فيها و هذا عملا بالمادة 09 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه (90-39) حيث تكون العينة الموجهة لمخبر التحاليل محتومة عن طريق وسمة تعريف تتكوّن من جزئين " الأرومة" - و الجزء الثاني "قسمة" (26).

ملاحظة: يجب أن تظل الوسمة المحتومة على العينة تحت حراسة المالك و أن لا تحمل رقم تسجيل المصلحة الإدارية المعنية و تكون واحدة عندما تصل العينة إلى المخبر و يتم الفصل فيهما و يحتفظ المخبر بالأرومة و يحتفظ العون أو المفتش بالقسمة.

\* تحليل العينات (27): عملا بمضمون القرار الوزاري المشترك و إستنباطا من أحكامه أن عملية تحليل العينات المقطعة هي المرحلة التحضيرية الوقائية الأولى و التي يمكن من خلالها رصد كل المعلومات الخاصة بتشخيص المنتج بعد التحليل و التي يمكن من خلالها تحديد مضمون هذه الرقابة و بالتالي تعيين الطريق الأنجع لتوجيه المنتج وفق التنظيم و التشريع المعمول به للوصول إلى تحقيق المعادلة (تجارة، تنمية، سلامة).

3/- الإجراءات المختلفة لنتائج الرقابة: بعد إجراء عملية الفحص العام و العمق بمختلف مراحلها التحضيرية و الوقائية و الفعلية نخرج إلى نتيجتين هما (28):

أ/- حالة المطابقة: في هذه الحالة تبلغ نتائج الفحوص إلى المستورد بتسليمه نسخة من محظر معاينة مطابقة المنتج و نسخة أخرى تحفظ لدى مصالح مراقبة الجودة و نسخة ثالثة لدى مصالح الجمارك مع الإعلان التفصيلي بوضع المنتج للإستهلاك فيحرم مقرر عدم إعتراض دخول المنتج إلى الجزائر.

ب/- حالة عدم المطابقة: و تبرر ثلاث وضعيات و هي:

\* سلعة مرفقة بالوثائق الرسمية لكن المعاينة المباشرة تكشف احتمال عدم المطابقة كتغليف ناقص، رائحة، ألوان غير طبيعية... إلخ وفي هذه الحالة تتخذ السلطات المعنية إجراء سحب مؤقت لإثبات المطابقة من عدمها. من جهة و من جهة أخرى قد يكون عدم التطابق المرتبط بالجودة الجوهرية يتحمل صاحب المنتج على عاتقه و تحت متابعة الجهات المعنية إزالة سبب عدم المطابقة من خلال إدخال تعديلات عليه. وإذا كانت بضاعة مستوردة يسحب المنتج و يرد على نفقة المستورد إلى موطنه الأصلي.

\* البضاعة أو السلعة أو المنتج المستورد غير مرفق بالوثائق الضرورية، تطبق مجموعة من الإجراءات الإدارية كحجز المنتج، إزالة سبب عدم المطابقة الشكلية أو إتلاف المنتج إذا كان غير صالح للإستهلاك الآدمي و الحيواني و النباتي.

## حركة معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

\* السلعة أو المنتج محدودة مدّة الإستهلاك نجد السلطات المختصة و تحت إشراف وزير الماليّة و التجارة تحدّد بموجب قرار مشترك المدّة الأدنى لحفظ المنتج القابل للإستهلاك.

- خاتمة:

من خلال ما تمّ تقديمه نخلص إلى أنّ تحقيق إدارة رشيدة و لوجيستكية موضوعها عملية نقل بحري للسلع و البضائع و المتوجات المستوردة عن طريق الحاويات ، يستوجب خلق نسيج متكامل بين الأقطاب الثلاث المتدخلّة في تفعيل حركة التجارة الخارجيّة و هم - المؤسسة المينائيّة ، الإدارة الجمركيّة و مؤسسات النقل - إذ توجّه أهداف السياسات الإقتصاديّة الوطنيّة لتحقيق تنمية إقتصاديّة داخلية مستقرة و مستمرة من جهة و من جهة أخرى ضمان حماية و سلامة المستهلك من خلال ما تؤدّيه الهياكل و الأجهزة الرقائيّة من أدوار . و إنجازها للتدابير و الإجراءات الفنيّة و التقنيّة و القانونيّة للتأكد من مدى مطابقة المنتج المستورد الموجه للإستهلاك لمعايير الجودة و المقاييس العالمية . في حين لا يمكن تجسيد ذلك واقعا إلا من خلال تفعيل وظيفة الحاويات لضمان سلامتها من أيّ فقد أو تلف أو خسائر خلال تحركها و تداولها مما يؤدي إلى سلامة البضائع المعنّبة بها، و كذا سلامة عملية النقل البحري من كل إنحراف أو محاولة أنحراف . و كذا التقيّد و الإلتزام بها في صنع الحاويات و عمليات شحن و مناولة البضائع المنقولة في هذا الإطار . ليبقى الإشكال المطروح حول ما مدى إستجابة النصوص القانونيّة و الإجرائيّة و التقنيّة لهذه العملية في ظل العولمة الرأسماليّة و تفشي الجرائم العابرة لحدود الدّول ؟ و إلى مدى يمكن القول بمحدوديّة كل متدخل في عملية النقل البحري عن طريق الحاويات؟ وهل المساحة والقدرات الماديّة و البشريّة و الهيكلية بالموانئ الحالية كفيلة بضمان إستقبال هائل من الحاويات في ظل تسارع الوتيرة الإستثماريّة و التنافسيّة المحليّة منها و الدوليّة؟

-قائمة الهوامش المرجعيّة:

- 1- حازم حسن الجمل ، الحماية القانونيّة للتجارة من الممارسات غير مشروعة، دار الفكر و القانون ، المنصورة 2012، ص17.
- 2- مؤتمر الأمم المتّحدة للتجارة و التنمية ( الأونكتاد) 2015، منشور إستعراض النقل البحري ،الموقع على شبكة الأترنت <http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2005ar.pdf>، تاريخ الإطلاع عليه 2018/03/25، على السّاعة 15:17.
- 3- أمن التّجراوي ، موانئ الحاويات الدوليّة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2009، ص4-8 .
- 4- المرسوم الرئاسي 03/98 المؤرخ في 12-01-1998 المرمة في إسطنبول بتاريخ 1990/06/26، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت.
- 5- أمر 80/76 المؤرخ في 23-10-1976 معدل و متمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر 46 مؤرّخة في 18-08-2010.
- 6- المقابلات الميدانيّة التي قمنا بها مع السيد /بوشهدان نذير ، قابض الجمارك للمنازعات بمصلحة المنازعات لمفتشيّة أقسام الجمارك لولاية سكيكدة ، بتاريخ 15 ديسمبر 2017 ، في إطار إعداد رسالة الدكتوراه الموسومة بـ: الجريمة الجمركيّة في التشريع الجزائري : نضا و تطبيقا. و الذي أوضح لي أن مهمّة الشّاحن تكمن في القيام بالترامات التي يثبت من خلالها ناقل البضاعة شحنها ، أين يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" و كذا إسم السفينة و بيان وتاريخ التحميل.
- 7- وهو ما نستنتجه من خلال قراءة أحكام الفصل الثالث تحت عنوان مساعدوا التّجهيز من الباب الأوّل تحت عنوان التّجهيز وكذا أحكام الباب الثالث تحت عنوان نقل البضائع من الكتاب الثاني تحت عنوان الإستغلال التجاري للسّفينة من القانون البحري الجزائري.
- كما أنّ الشّاحن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يلتزم بتسليم البضائع إلى الناقل إذ يمثّل الإلزام الأوّل الذي يبدأ به تنفيذ العقود يفسح المجال لأن تترتب الآثار الأخرى .
- 8- المادة 621 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم".

## حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني

- 9- نهي شيروف ، تقرير معد عن حصيلة عمل بمشروع cnepru بعنوان سنة 2017-2018، المرسوم — : النظام القانوني للحاويات و ميكانيزمات الرقابة والمتابعة في ظل التشريع الدولي و تطبيقاته في النظام القانوني الجزائري دراسة حالة - الحاويات في ميناء سكيكدة - تحت إشراف أ/د رحمان منصور، ص12.
- 10- وقد قدّم المشرع نصا تنظيميا يحدد من خلاله الآليات المعتمدة لمراقبة مطابقة المواد المنتجة محليا أو المستوردة بعنوان المرسوم التنفيذي رقم 92-65 المؤرخ في 12 فبراير 1992 ، ج ر 13 المؤرخة في 15 شعبان 1412هـ.
- 11- نهي شيروف ، طورش بناتة، " طرق و آليات رقابة المنتوجات المستوردة "، ملتقى تكوين في قانون المستهلك، السنة الأولى ماجستير تخصص قانون الأعمال، تحت إشراف أ/د موسى زهية، جامعة منتوري، قسنطينة 2005 -2006، ص3، غير منشور.
- 12- المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المؤرخ في 30 يناير 1990، المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، ج 5 مؤرخة في 4 رجب 1410هـ.
- 13- القانون رقم 04-02 مؤرخ في 23 يوليو 2004 يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية.
- 14- القانون رقم 09-03 المؤرخ في 25 فبراير 2009 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش ، ج ر 15 المؤرخة في 8 -03-2009. إذ تتمثل فياستجابة كل منتج موضوع للإستهلاك للشروط المتضمنة في اللوائح الفنية و للمتطلبات الصحية و البيئية و السلامة والأمن الخاص به.
- 15- الفصل السابع تحت عنوان الأنظمة الجمركية الاقتصادية من نص المادة 175 و 178 و 179 المعدلة بموجب المادة 78 من قانون الجمارك 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل و المتم للنص الأصلي 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 إلى نص المادة 182 منه .
- 16-BARELIER (A) ; DUBON (J) : « Exporter ;pratique du commerce international», 15<sup>ème</sup> édition, Foucher, PARIS 1999 , P335 « La logistique regroupe l'ensemble des opérations ayant pour but la mise à disposition ,au moindre coût, de la quantité de produit voulue au moment et à l'endroit où la demande (le besoin) existe ».
- 17- DE LIGNY(G) : « guide commercial de l'exportation », 6<sup>ème</sup> édition, Dunob, PARIS ,1987,P 208. Gérard Le Pan De Ligny :« L'ensemble des techniques relatives à l'élaboration des unités des charges s'inscrivant dans le cadre de la logistique (coordination logique, des moyens intervenants dans la distribution logique) .Elle a pour objet de gérer l'ensemble des opérations de conditionnement, d'emballage, de transport, de manutention et de stockage constituant l'écoulement du flux de matière depuis les sources d'approvisionnement en matières premières jusqu'au consommateur final ».
- 18- موقع ويكيبيديا، الموسوعة الحرة ، <https://ar.wikipedia.org/wik/> ، تمت مراجعته بتاريخ 15 مارس 2018، على الساعة 20.35.
- 19- نهي شيروف ، بناتة طورش ، المرجع السابق ، ص3 . إضافة للزيارة الميدانية التي قمنا بها لمصالح المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة ، مديرية المراقبة و الإرشاد ، بتاريخ 20 مارس 2018.
- 20- محمد السيد الفقي ، قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الأريطة 2007، ص23.
- 21- راجع في هذا الإطار المرسوم التنفيذي رقم 91-192 المؤرخ في 01 يونيو 1991 المتعلق بمخابر التوعية و المرسوم التنفيذي رقم 96-355 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996 المتعلق بشبكة مخابر التجارب و التحليل التوعوية و تنظيمها.
- 22- راجع في هذا الإطار المرسوم التنفيذي رقم 91-91 المؤرخ في 06 أبريل 1991 المتضمن المصالح الخارجية للمنافسة و الأسعار و صلاحياتها و عملها و كذا المرسوم التنفيذي رقم 93-286 المؤرخ في 23 نوفمبر 1993 يتضمن مراقبة الصحة النباتية على الحدود .
- 23- عبلة برقلاخ - مراقب عام للجمارك - ، مداخلة بعنوان " تفعيل عملية التحصيل الجمركي " ، المديرية الجهوية للجمارك الجزائرية، المديرية الفرعية للمنازعات الجمارك و التحصيل - ولاية قسنطينة - ، ملقات بتاريخ 19 أكتوبر 2017، غير منشورة.
- 24- المرسوم التنفيذي رقم 200-306 مؤرخ في 12 أكتوبر سنة 2000 ، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 96-354 المؤرخ في 19 أكتوبر سنة 1996 و المتعلق بكيفيات مراقبة مطابقة المنتوجات المستوردة و نوعيتها.
- 25- راجع في هذا الإطار المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 96-354 المعدل و المتم المذكور سابقا.
- 26- تحتوي الأرومة على ختم و على البيانات التالية : (التسمية التي تمت بها حيازة المنتج ، تاريخ الإقطاء ، ساعته و مكانه، رقم تسجيل الإقطاء كما هو منصوص عليه في المادة 10 من المرسوم التنفيذي 90-39 سالف الذكر، جميع الملاحظات المفيدة التي تسمح بتوجيهه للمخبر). أما القسيمة فتحمل البيانات التالية : ( رقم التسجيل نفسه الذي تحمله الأرومة، الرقم التسلسلي الذي خصصه القائم بهذه العينة، أسماء المرسلين أو المرسل إليهم و عنوان كل منهم ، إمضاء العون الذي حرر المحضر).
- 27- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 14 جويلية 1990 المتضمن التعريفات بطرق إقطاء العينات و نماذج عن الوثائق الخاصة برقابة الجودة.
- 28- الزيارة الميدانية التي قمنا بها لمصالح المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة ، مديرية الخدمات التقنية بتاريخ 4 أبريل 2018.