

# مشروع تسهيل الممرات التجارية

(المرحلة الثانية)

دراسة مقارنة التصدير والاستيراد من خلال معابر حدودية  
مختلفة

(الأردن واسرائيل)

هذا المشروع بدعم من الاتحاد الاوروبي

أيار - ٢٠١٣



مركز التجارة الفلسطيني (بال توريد)  
عمارة أبراج الوطنية، الطابق الخامس، البيرة  
ص.ب. 833، رام الله، فلسطين  
هاتف: +970 2 240 8383  
فاكس: +970 2 240 8370



مركز الشاحنين الفلسطيني  
مركز الفؤاد، الطابق السادس  
شارع القدس، رام الله، البيرة، فلسطين  
تلفون : +970 2 297 6286  
فاكس : +970 2 297 6287



Funded by the European Union

ان هذه النشرة صدرت بتمويل من الاتحاد الأوروبي. ان محتويات هذه النشرة من مسؤولية بال توريد ولا تعبر بالضرورة عن اراء الاتحاد الأوروبي

## قائمة المحتويات

0	- ملخص تنفيذي
٧	القسم الأول: - نبذة عن المشروع ✓ المخرجات ✓ المنهجية ✓ معابر ومسارات قطاع غزة . ✓ نشاط التصدير من قطاع غزة . ✓
١٨	القسم الثاني: المنتجات المصدرة وتقسم الى تسعة فصول: مقدمة
٢٠	✓ جدول مقارنة طريق المنتج. ✓ الوثائق الفلسطينية العامة لتصدير جميع المنتجات الفلسطينية . ✓ الشهادات الفلسطينية والدولية العامة اللازمة لمعايير التصدير الأساسية. الفصل الأول - زيت الزيتون البكر ✓ إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين ✓ جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك، الضرائب وأية ملاحظات أخرى). ✓ مقارنة تكلفة شحن العينة بحريا- باستخدام المسار الإسرائيلي أوالأردني. ✓ عقبات معينة وتوصيات. ✓ الملحق ١.
٣٠	الفصل الثاني - الخضار والأعشاب ✓ إجراءات التصدير عبر معبر الجملة. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين. ✓ جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب وأية ملاحظات أخرى). ✓ مقارنة تكلفة شحن العينة جويا - المطارات (باستخدام الطرق الاسرائيلية أوالأردنية). ✓ عقبات معينة وتوصيات.
٤٠	الفصل الثالث - التمور ✓ إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين. ✓ جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب وأية ملاحظات أخرى). ✓ مقارنة تكلفة العينة - باستخدام الطرق الاسرائيلية أو الأردننية. ✓ عقبات معينة وتوصيات.
٥٠	الفصل الرابع - الطماطم (البندورة): طازجة / مبردة، الكرز والفراولة (الطازجة) ✓ إجراءات التصدير عبر معبر الجملة. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين. ✓ جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب وأية ملاحظات أخرى). ✓ مقارنة تكلفة العينة - المطارات (عبرالطرق الاسرائيلية أوالأردنية). ✓ عقبات معينة وتوصيات.
٥٩	الفصل الخامس- ثمار الفليفلة أو اليممتا الطازجة أو المبردة ✓ إجراءات التصدير عبر معبر الجملة. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين. ✓ جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب وأية ملاحظات أخرى). ✓ مقارنة تكلفة العينة - المطارات (عبر الطرق الاسرائيلية أوالأردنية). ✓ عقبات معينة وتوصيات.
٦٧	الفصل السادس - احجار البناء والنصب المشغولة ✓ إجراءات التصدير عبر معبر ترقوميا. ✓ إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين.

	✓	جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب، وأية ملاحظات أخرى).
	✓	مقارنة تكلفة شحن العينة - المطارات (عبر الطرق الاسرائيلية أوالأردنية).
	✓	عقبات معينة وتوصيات.
	✓	الفصل السادس، الملحق ١
٧٥		الفصل السابع - السجق
	✓	إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا.
	✓	إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين.
	✓	جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب، وأية ملاحظات أخرى).
	✓	مقارنة تكلفة شحن العينة - المطارات (عبرالطرق الاسرائيلية والأردنية)..
	✓	عقبات معينة وتوصيات.
٨١		الفصل الثامن - الأدوية
	✓	إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا.
	✓	إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين.
	✓	جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب، وأية ملاحظات أخرى).
	✓	مقارنة تكلفة شحن العينة - المطارات (باستخدام الطرق الاسرائيلية أوالأردنية).
	✓	عقبات محددة وتوصيات.
٨٧		الفصل التاسع - الأحذية
	✓	إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا.
	✓	إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين.
	✓	جدول تحليل المنتج (الدولة، المتطلبات المحددة، الجمارك والضرائب، وأية ملاحظات أخرى).
	✓	مقارنة تكلفة شحن العينة - المطارات (باستخدام الطرق الاسرائيلية أو الأردنية).
	✓	عقبات معينة وتوصيات.
٩٤		- جدول تحليل ملخص كلي لتكلفة المنتج لكل بلد
٩٥		-القسم الثالث : المنتجات المستوردة
	✓	أسمنت بورتلاند:
	•	المتطلبات المحددة من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية / إسرائيل.
	■	مقارنة التكلفة.
	■	المعيقات التي تواجهها.
	✓	الأعلاف:
	•	المتطلبات المحددة من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية / إسرائيل.
	■	مقارنة التكلفة .
	■	المعيقات التي تواجهها.
	✓	القمح أو الدقيق المخلوط:
	•	المتطلبات المحددة من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية / إسرائيل.
	■	مقارنة التكلفة.
	■	المعيقات التي تواجهها.
	■	معيقات الاستيراد الرئيسية
	■	توصيات رئيسية للاستيراد
١٠٣		-القسم الرابع: الخلاصة والتوصية العامة:
	✓	معيقات التصدير الرئيسية
	✓	التوصية العامة للتصدير
	✓	إيجابيات وسلبيات الموائ
	✓	الملاحق
	✓	المرفقات
	✓	قائمة بالشركات التي شملتها الدراسة واستبيان العينة
	✓	المراجع

## ملخص تنفيذي

في ظل الصعوبات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تواجه البلاد، هنالك حاجة ماسة لاستثمارات كبيرة من أجل مواصلة مبادرات التأهيل القائمة منذ سنوات لتحديث وإعادة بناء البنية التحتية. حيث أن توفير بنية تحتية من شأنه المساهمة في تنمية اقتصادية مستدامة والتي بدورها تشكل اللبنة الأساسية لقيام دولة فلسطينية قابلة للحياة والاستمرارية في المستقبل القريب.

وعلى الرغم من مساعي القطاع الخاص الفلسطيني للتقليل من مداومة اعتماده على إسرائيل، وعلى الرغم من التشجيع الذي تتلقاه القطاعات الاقتصادية من تلك الوزارات ذات العلاقة، إلا أن القطاع الخاص قد وجد نفسه واقعاً مرة أخرى في بنود «بروتوكول باريس» الذي- بطريقة أو بأخرى- يعيق حركة الأفراد ووصول الشركات المختلفة للموارد المطلوبة.

يشكل هذا التقرير دليلاً حياً لمعضلة الأرض المقيدة جغرافياً والتي يواجهها جميع المستوردين والمصدرين الفلسطينيين عند الاستيراد والتصدير من وإلى أي بلدٍ دولي؛ بسبب سيطرة إسرائيل الكاملة لجميع الحدود الوطنية والدولية. ففي البداية يعرض هذا التقرير طريقين رئيسيين للمنتجات الفلسطينية وهما: طريق المنتجات عبر جسر الملك حسين وطريق المنتجات عبر أي من المعابر الحدودية التجارية الكبرى المؤدية إلى إسرائيل. ويهتم هذا البحث في إبراز كيفية إدارة إسرائيل للاقتصاد الفلسطيني جزئياً وكلياً من خلال فرض عقبات وإجراءات صارمة من شأنها زيادة التكلفة والوقت. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يتسبب إضراب بسيط لعمال الموانئ الصغيرة في أسدود بخسارة الملايين من الشواقل للقطاع الخاص الفلسطيني، وأن يدفع بالبضائع الفلسطينية إلى أدنى المستويات حيث تعطى الأفضلية دائماً للإسرائيليين. ناهيك عما تستطيع إضرابات الجمارك، والوزارات، وغيرها أن تلحقه بالاقتصاد الفلسطيني برمته ليصبح على وشك الانهيار. لقد عانت غالبية المصنّعات الصناعية المتواجدة منذ فترة والتي من المفترض أن يتم بناؤها أو تطويرها في فلسطين وحولها من عواقب الإدارة الإسرائيلية للحياة اليومية الفلسطينية. فعدم قدرة الفلسطينيين على الوصول إلى الأسواق الدولية نتيجة التدابير التقييدية التي تُفرض على ترخيص استيراد المواد الخام لغرض التصدير أدى إلى تأخير إطلاق مثل هذه الاستثمارات وعلى اعاقه العمالة الفلسطينية المغتربة من القيام بتوسيع أعمالها في الخارج لتصل فلسطين.

وقد لوحظ في التقرير أن سلسلة التوريد (Supply Chain)) بأكملها تعتمد على عوامل إسرائيلية أكثر من السيطرة الفلسطينية المباشرة. فمن جهة، هنالك وكلاء الجمارك الإسرائيلية ووكلاء الشحن الإسرائيلي الذين يتمتعون بسهولة الوصول النسبي إلى المعلومات والمصادر (القانونية) نحو نظرائهم من الوكلاء (كخطوط الشحن، والجمارك، وسلطات الموانئ، ووكالات الشحن، والتأمين، وما إلى ذلك). ومن جهة أخرى، هنالك التجار الفلسطينيين الذين تتقصر المعلومات والمعرفة الكافية حول إجراءات الاستيراد والتصدير والتعريفات والرسوم الأخرى بالإضافة إلى الهيكل القانوني المزدوج والغير تام بشأن القضايا الجمركية. وهذا ما يخلق حالة من التباين الكبير في المعلومات بين إسرائيل وفلسطين. ولذلك، فإن الهدف من هذا التقرير هو تجميع الإجراءات، والوثائق المطلوبة، والشهادات، والتكلفة، والوقت ... إلخ في وثيقة واحدة مقسمة إلى فصول وتركز على مناطق محددة.

ويركز التقرير في ثناياه على أسباب عدم إمكانية نقل البضائع الفلسطينية إلا عن طريق طائرات الشحن في أوقات وتواريخ محددة، في حين يمكن للبضائع الإسرائيلية التنقل على كل من طائرات الركاب وطائرات البضائع. ويبرز هذا التقرير بوضوح الفرق في التكلفة عندما يتم نقل الشحنة عن طريق إسرائيل وعن طريق الأردن. ويستثنى من هذا المجال التجار الفلسطينيون المتعاملون بأسعار أرخص والمتمتعون بعلاقات أفضل مع طائرات الركاب والتي- إذا استخدمت- من شأنها أن تسرع في نقل البضائع وتخفض تكلفة المستوردين/ المصدرين والمستخدمين النهائيين. وكان هذا واضحاً عند استخدامها على الطريق الأردني حيث سبب الفرق في التكلفة على تشجيع المصدرين الفلسطينيين لاستخدام مطار الملكة عليا الدولي .

بالإضافة إلى ذلك، فإن هذا التقرير يهتم بإبراز بعض المعوقات الرئيسية التي تواجه المصدرين عند استخدام الطرق الإسرائيلية أو الأردنية والتي سوف تسبب مقارنة في حجم التكلفة.

إن القضاء على نظام التعاقب Back-to-Back في أي من المعابر الحدودية يعمل بالتأكيد على خفض التكلفة، ويقلل الأضرار، ويقلل الوقت خاصة إذا تم تنفيذ هذا الأمر على جسر الملك حسين حيث لن يتقيد المصدرون بحجم أو ارتفاع منصة التحميل، وستقلل الحاويات من اضرارالتعرض لأشعة الشمس أو الرياح . وإذا تم التنسيق بشكل صحيح مع الميناء، فإنه قد يقلل أيضاً من مدة تخزين البضائع ومبيتها.

وسيعرض هذا التقرير كذلك المواقف أو المحطات العديدة التي يجب أن تمر عبرها الصادرات الفلسطينية قبل أن تصل إلى وجهتها النهائية، ويفسر من خلال الرسوم البيانية والجداول الفرق في التكلفة في كل مركز بالإضافة إلى العقبات والإجراءات التفصيلية والتوصيات.

بسبب الظروف الحالية فإن خيار استخدام جسر الملك حسين في حالات كثيرة غير فعالاً من حيث التكلفة حيث أن العقبات التي تواجه المنتجات الفلسطينية من خلال هذا الطريق أحيانا تفوق العقبات المتواجدة على المسار الإسرائيلي بل وتتسبب في إضافة عوائق أخرى كالسفر لمسافات طويلة، وعدم وجود اتفاق عبور مع الأردن Transit agreement ، والتغير في درجات الحرارة والذي يؤثر بشكل رئيسي على المنتجات القابلة للتلف. من ناحية أخرى، مع زيادة تدفق السلع وحجم المنتجات بشكل هائل، والتفاوض المباشر مع خطوط الشحن، وطائرات الشحن، وشركات النقل، والجمارك الأردنية، وسلطات المطار والميناء .. إلخ، سيصبح هذا الطريق طريقاً منافساً وبديلاً لبعض الوجهات التي يقدمها المسار الإسرائيلي حالياً.

بعد هذا القول، فإن تحوية جسر الملك حسين سيقضي بالتأكيد على بعض العقبات، ويقلل الوقت، والتكلفة، والأضرار على الجسر لما يقارب 20% - 30%. وقد لوحظ أن متوسط الوقت للحاوية التي تحتوي على خمسة عشر منصة على الأقل عند فحصها يستغرق حوالي 5 دقائق بالمقارنة مع 3-5 دقائق تقريباً لزمن التحميل/ التفريغ الذي تستغرقه كل منصة تحميل على حدا في ظل التنسيق الإسرائيلي المتبع حالياً. بالإضافة إلى أن تلك الحاوية سيتم مسحها خلال تحميلها على المقطورة فقط ولن تحتاج إلى التحميل أو التفريغ مرة أخرى.

إن تحوية المنتجات الفلسطينية Containerizing في فلسطين، سواء في مستودع المصدر أو في مدينة لوجستية أو ميناء بري لوجستي سيعمل أيضاً على تقليل الوقت (تحميل/ تفريغ)، والأضرار (منتجات حرة)، والتعرض لدرجة الحرارة (تبريد)، والإدارة في الميناء ... إلخ. وهذا قد يقلل أيضاً من النفقات على جسر الملك حسين وقرية العقبة اللوجستية أو ميناء العقبة لما يقارب 200 - 400 دينار على الأقل وفقاً لحجم الحاويات ونوع المنتجات.

ربما تختلف الأرقام والحسابات من خط شحن واحد إلى آخر وحيث أن الشحن يعتمد عادة على عدد من العوامل كأسعار النفط، والطريق، والتواتر إلخ ...، فإن القيم المدرجة سوف تتغير بشكل كبير وكلما أصبح الطريق أكثر طولاً، أصبح أقل تكلفة. من ناحية أخرى، تم اكتشاف ان التصدير الى معظم الوجهات الأوروبية تكون أكثر فعالية من حيث التكلفة والوقت من خلال اتخاذ مسار أسدود/ حيفا فيما تقدم العقبة ميزة تنافسية إذا كانت المنتجات موجهة إلى الشرق الأقصى.

## خلاصة:

إن استخدام جهاز مسح على جسر الملك حسين وإنشاء مدينة لوجستية أو ميناء بري في فلسطين سيجعل بالتأكيد طريق العقبة أكثر جاذبية وربما أكثر فعالية من حيث التكلفة. وستتم تسهيل التدفق الطبيعي للتجارة الفلسطينية التصدير/ الاستيراد. وقد ثبت ذلك من خلال شحن البضائع، حيث تمكّن المنتجات الفلسطينية من السفر على طائرات الركاب وطائرات البضائع عبر مطار عمان، على عكس المسار الإسرائيلي الذي يحد من شحن هذه المنتجات حيث تقوم طائرات الشحن فقط بنقلها.

## نظرة عامة عن المشروع

إن الغرض الاساسي من مشروع الممر التجاري والذي قام به مركز التجارة الفلسطيني (بال تريد) بالشراكة مع مركز الشاحن الفلسطيني والممول من الاتحاد الاوروي هو تحسين الوصول إلى الأسواق عن طريق تشجيع استخدام ممرات تجارية بديلة للتجارة الفلسطينية حيث ستحصل القطاعات الخاصة على الدعم الكافي لتصدير واستيراد منتجاتها من وإلى جهات مختلفة في الدول العربية المجاورة وما وراءها من خلال طرق بديلة فعالة من حيث التكلفة مقارنة مع الطرق الإسرائيلية. إن هذا المشروع قائم على إنجازات المرحلة الأولى من مشروع ممرات التجارة الذي أدى إلى زيادة ثقافة أصحاب المصلحة حول الممرات التجارية البديلة والذي بدوره أصبحت هذه الممرات البديلة خياراً حيوياً.

يقدم هذا المشروع مزيداً من الدراسة للسلسلة اللوجستية لما وراء الموانئ الأردنية من خلال جسر الملك حسين من أجل استكشاف مدى فعالية استخدام ممرات تجارية بديلة للوصول إلى أسواق جديدة. وسيتم إجراء مقارنة تفصيلية بين الموانئ الإسرائيلية والأردنية التي تشمل الوقت، والتكلفة، والإجراءات، والوثائق المطلوبة، والنماذج، والمتطلبات المتعلقة بالمعايير، والعقبات لأنواع محددة من المنتجات والأسواق المرتبطة بوجهات مختلفة.

### \*المخرجات: تقوم على ما يلي:

١. مقارنة تفصيلية فعالة بين الموانئ الأردنية و الإسرائيلية والتي سوف تشمل الوقت، والتكلفة، والإجراءات، والوثائق المطلوبة، والنماذج، والمتطلبات المتعلقة بالمعايير، والعقبات لكل جهات الأسواق والمنتجات وفقاً للملحق ١.
٢. التقرير النهائي وعرض power point.
٣. استخدام اللغتين العربية والانجليزية في عرض جميع النتائج والمخرجات.

### \*المنهجية:

١. عرض مجموعة مفصلة من إجراءات التصدير من الوزارات المعنية في فلسطين، وإسرائيل، والدول المنشودة حول متطلبات تصدير قائمة المنتجات المخصصة.
٢. تبيان تكلفة نقل الحاويات أو المنصات (الحاويات المبردة) من المستودعات الموجودة في فلسطين من خلال جسر الملك حسين، وبعد ذلك إلى أسدود ومن ثم إلى الوجهة النهائية.
٣. بناء منهجية الشحن اعتماداً على أسعار التكلفة والشحن على النحو الذي أوصى به غالبية المصدرين الذين قام فريق البحث بزيارتهم.
٤. إجراء عمليات مسح وزيارة المصدرين الرئيسيين من أجل تحديد أفضل الطرق المستخدمة، والتكاليف، والمتطلبات والمزايا والتيسير.
٥. استناد النتائج على بناء استراتيجية من شأنها أن تسهل الحركة عبر الحدود المحلية والدولية بتكلفة منخفضة، ووقت أقل،

- و بدون اضرار.
٦. تسلط المنهجية الضوء على جميع الخطوات اللازمة التي تمثل المتطلب التمهيدي الأساسي في تصدير سلسلة التوريد كوجود شهادة صلاحية للمكان قبل التصدير، وضمان أن يتم تنفيذ جميع الاختبارات قبل الشحن ... إلخ.
  ٧. إبراز أهم الطرق عبر المعابر التجارية والتي يمكنها التعامل مع بعض السلع بشكل أفضل و أن تقلل الوقت والتكلفة.
  ٨. النظر في الإجراءات، والجمارك، واللوائح المتبعة لكل منتج ولكل دولة بما فيها إجراءات الموانئ وتكاليفها، والمناطق الخدمية والتخزينية، والمستودعات، وما إلى ذلك.
  ٩. استكشاف جميع التعريفات والمتطلبات الجمركية.
  ١٠. سرد كافة الإجراءات اللازمة مع النصائح، والعمليات، والتكلفة لكل طريق، وتحليل محتمل للمنتج بشكل تفصيلي.
  ١١. مناقشة النتائج مع فريق (Paltrade) على أساس منتظم حيث حازت جميع النتائج في جميع المراحل على موافقة الفريق.

## معابر غزة:

١. إغلاق معبر صوفا (العودة) منذ ٢٠ أبريل ٢٠١١.
٢. إغلاق معبر كارني/ المنطار منذ ١١ يونيو ٢٠٠٧.
٣. إغلاق معبر كارني/ المنطار الذي ينقل الحبوب منذ مارس ٢٠١١.
٤. إغلاق معبر كارني/ المنطار الناقل للأسمنت الحار تماماً منذ ٢٩ أكتوبر ٢٠٠٨.
٥. إغلاق معبر ناحل عوز (الشجاعة) منذ بداية عام ٢٠١٠.
٦. معبر كيرم شالوم (كرم ابو سالم) هو المعبر المفتوح فقط وفي غالبية الأحيان لا يعمل هذا المعبر بكامل طاقته.
٧. لا يعتبر معبر رفح الحدودي معبراً للبضائع التجارية.

## نشاط التصدير من قطاع غزة :

إن الحظر العام على صادرات غزة لا يزال مستمراً، ففي يوليو ٢٠١٢ خرجت فقط حمولة شاحنة واحدة من الملابس (٢٠٧٠ قميص صوفي) للمملكة المتحدة من غزة عبر معبر كيرم شالوم. ومنذ بداية عام ٢٠١٢، سمح ل ١٥١ شاحنة محملة بالبضائع للخروج من غزة - ويشمل هذا الخروج تصدير ثلاثة عشر شاحنة من التمر إلى الضفة الغربية، وتصدير ١٣٤ شاحنة من المحاصيل النقدية، وحمولة أربعة شاحنات من الملابس و شاحنتان من الأثاث إلى العالم الخارجي عبر إسرائيل. وخلال عام ٢٠١١، سمح ل ٢٦٩ شاحنة محملة بالمحاصيل الزراعية المصرح لها بالخروج من غزة بالمقارنة إلى أكثر من ٥٧٠٠ شاحنة من مجموعة واسعة من الصادرات التي خرجت إلى الضفة الغربية وإسرائيل والعالم الخارجي خلال عام ٢٠٠٧.



## مسارات ومعايير غزة:

### -المسار الأول : مستودع – ميناء أسدود/حيفا :

محطات المنتجات والحركات الأساسية ضمن سلسلة التوريد



### ملاحظات:

1. لقد لوحظ في الفترة الأخيرة أنه قد تم إغلاق معبر بيتونيا مؤقتاً؛ بسبب الاضطرابات في المناطق المجاورة لسجن عوفر. وقد أصر هذا من تدفق الشحنات للداخل والخارج وأثر بشدة على المستوردين والمصدرين.
2. تحافظ السلطة الإسرائيلية أو الجيش الإسرائيلي الذين يسيطرون على المعبر على صلاحياتهم الخاصة في فتح المنتجات المغلقة والمفتوحة. وهذا قد يتلف أو يدمر المنتج بسبب التعرض لأشعة الشمس أو الهواء.
3. على الرغم من ساعات العمل المتفق عليها (الرجاء الرجوع إلى الموقع الإلكتروني لمجلس الشاحنين الفلسطيني للاطلاع على التفاصيل)، فإن سلطات المعابر التجارية قررت إغلاق المعابر في بعض الأحيان لأسباب أمنية أو للتدريب دون أي إشعار سابق.
4. يرجى الرجوع إلى العقبات والتوصيات لمزيد من التفاصيل.

## المسار الثاني : مستودع جسر الملك حسين- ميناء العقبة او مطار الملكة عليا الدولي:

### محطات المنتج والتتقل الرئيسي ضمن سلسلة التوريد

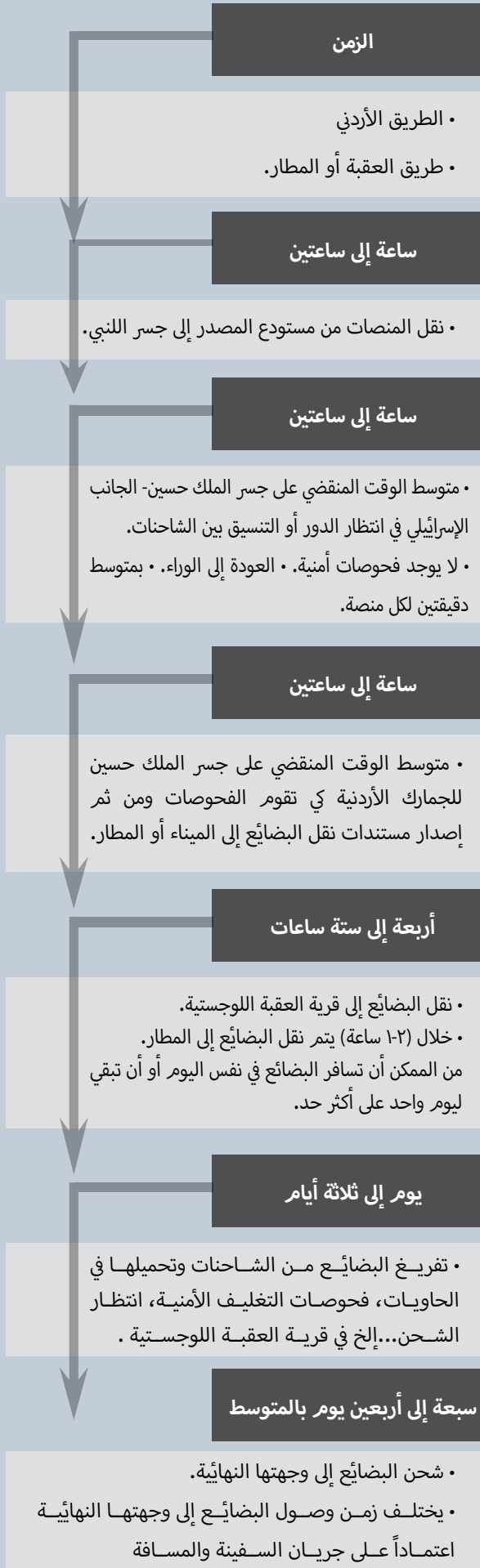


### ملاحظات:

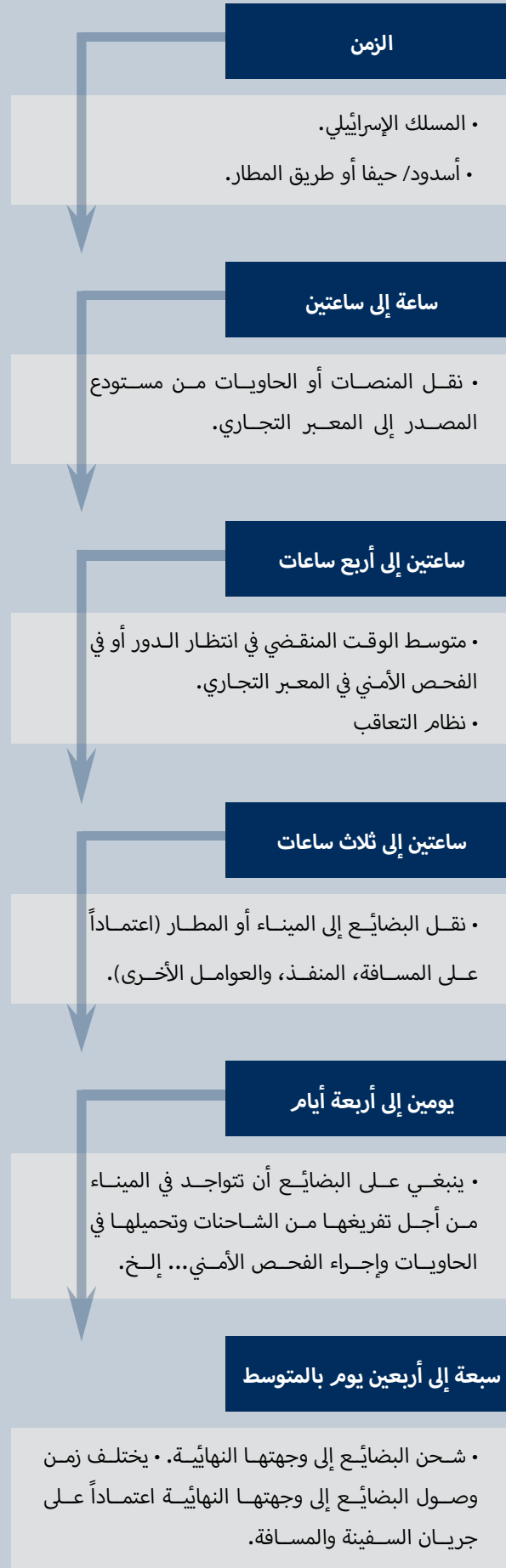
١. لا يتم فحص المنتجات أمنياً في الجانب الإسرائيلي أو الجانب الأردني.
٢. إن أوقات فتح وإغلاق الجسر - خصوصاً خلال فصل الصيف - غير منسقة بشكل صحيح (حيث تغيب إسرائيل توقيتها إلى التوقيت الشتوي في سبتمبر بينما تقوم الأردن بذلك في أكتوبر).
٣. يفترق التنسيق بين الشاحنات الأردنية والشاحنات الفلسطينية في بعض الأحيان إلى التنظيم التخويلي.

## \* الوقت مقابل كل محطة من سلسلة التوريد:

طريق فلسطين/ الاردن- مطار العقبة او الملكة عليا



طريق فلسطين /اسرائيل- مطار اسدود حيفااو بن غوريون



## ملاحظات:

١. يعتمد عدد أيام وصول البضائع إلى وجهتها النهائية على تردد السفن وعدد عمليات الشحن والتوقف.
٢. يعتمد الوقت كذلك على مستوى التنسيق بين شاحنات الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي.
٣. يعتمد الوقت المستغرق في تحويلات التعاقب على نوع السلع والحجم والوزن ... الخ.
٤. يستند الزمن في كمحطة على خبرة المصدرين وبحثهما الشخصية ومراقبتهم الخاصة.

## تكاليف فلسطين/ اسرائيل/ الأردن المستخدمة والمفصلة لجميع المنتجات وإلى جميع الجهات:

تنطبق النفقات أدناه على كل المنصات أو الحاويات التي تنتقل من مستودع المصدر إلى أسدود أو المطار عن طريق أي من المعابر التجارية أو عن طريق جسر الملك حسين إلى العقبة أو مطار عمان ومن ثم إلى وجهتها النهائية وفي هذا القسم سيتم عمل مقارنة الأسعار لاثنتين على الأقل من المنتجات الموجهة إلى وجهتين عبر طرق إسرائيل والأردن. وسوف تستند الحسابات على متوسط عدد المنصات (10)، وعلى متوسط مسافة النقل، و متوسط وقت الانتظار، والسفر، والتخزين، والتحميل/ التفريغ .... الخ.

### - تكلفة النقل (الشيقل):

مسار الشاحنة	المعابر التجارية للضفة الغربية	معبر الكرامة	العقبة	أسدود/ حيفا	مطار عمان	مطار بن غوريون
مستودعات الضفة الغربية	١٢٠٠ - ٢٠٠	٢٠٠ - ١٣٠٠		٢٠٠٠ - ١٠٠٠		١٨٠٠ - ٨٠٠
معبر الكرامة			٢٥٠٠ - ٢٠٠٠ شيقل		٢٠٠٠ - ٩٠٠	
غزة	٧٠٠ - ٤٠٠ لكل منصة	٧٠٠ - ٤٠٠ لكل منصة				

### ملاحظات:

١. تحسب الأسعار وفقاً للمسافة والوقت. \* (انظر الملحق ١ لشرح أكثر تفصيلاً).
٢. تعتمد الأسعار من المستودعات إلى موانئ أسدود/ حيفا التجارية على إجراءات المعابر التجارية و طول الوقت الذي تستغرقه.
٣. يسبب الانتظار الطويل في المعابر التجارية ارتفاع كبير في تكلفة رسوم النقل.
٤. يُقدّر متوسط تكلفة النقل من أي مكان في فلسطين إلى أسدود أو المطار حوالي ٢٢٠٠ - ٢٥٠٠ شيقل.
٥. يمكن أن تشمل تكاليف ميناء أسدود في بعض الأحيان تكاليف التحميل/ التفريغ للحاويات، ونقل الحاويات بالشاحنات للفحص الأمني، ونقل الحاويات إلى الميناء.
٦. تستند الأسعار أيضاً على عدد منصات النقل خاصة لغزة.
٧. تستغرق أحياناً شاحنات نقل البضائع نحو ٦-٨ ساعات في نقل البضائع وهذا قد يضاعف التكلفة إلى أربعة أضعاف الأسعار.
٨. ينبغي أن تكون العملة بالشيقل الإسرائيلي الجديد.

### - تكلفة معابر الحدود التجارية:

تبلغ رسوم الشحن والتفريغ/ لكل منصة بين ٣٠/٤٥/ ٦٥ أو ١٢٠ شيقل بالإضافة إلى ضريبة القيمة المضافة وفقاً لحجم الشاحنة (سيارة صغيرة، متوسطة الحجم، كبيرة، شاحنة طويلة وكبيرة). لا يوجد هناك أية رسوم لإجراء فحوص أمنية حيث أن هذه الرسوم لا تنطبق إلا على معبر بيتونيا. (تصدر إسرائيل عطاءات للشركات الفلسطينية الخاصة حيث لم يتم الاعتراف بالمعبر كحاجز قانوني).

### - تكلفة جسر الملك حسين (الجانب الإسرائيلي):

- تبلغ رسوم العبور ٢٠٩ شيقل لكل شاحنة.
- تبلغ تكاليف التحميل/ التفريغ ٢٩٠,٥ شيقل بالإضافة إلى ضريبة القيمة المضافة لكل منصة.
- تبلغ تكاليف وكلاء التخليص (أشكال الجمارك) ٣٠٠ شيقل بالإضافة إلى ضريبة القيمة المضافة مع اختلاف التكاليف أحياناً.

١- يرجى العودة إلى ملحق رقم ١ لمزيد من التوضيح

## - تكلفة جسر الملك حسين (الجانب الاردني) ٢:

- تبلغ تكلفة العمل ٢٢-٢٥ دينار.
- تبلغ الطوابع (تصريح الجمارك) ١٠ - ١٢ دينار.
- تبلغ رسوم العبور ال مطارالعقبة/ الملكة عليا الدولي - (الإجراءات الجمركية) :١٥٠ دولاراً.  
(في بعض الأحيان على الجمارك أن تكون مرافقة لسلع معينة).
- تبلغ رسوم التخليص ٤٠ ديناراً أردنياً (تختلف من حين لآخر).
- تبلغ رسوم الكفالة المصرفية ٥ دنانير لأول ٥٠٠٠دينار أردني وديناراً على كل ١٠٠٠ دينار إضافي.
- تبلغ رسوم مبيت البضائع على الجانب الأردني ٤٠-٥٠ دينار أردني.

## - رسوم معابر غزة :

جدول رسوم المعابر	
التكلفة (الشيقل)	تفاصيل الرسوم
٢٠	رسوم الدخول للجانب الفلسطيني
٥٠٠	تفريغ/تحميل البضائع في الخليج الفلسطيني
٢٥٠	رسوم الدخول للجانب الإسرائيلي
٥٠٠	تفريغ/تحميل البضائع في الخليج الإسرائيلي
١٢٧٠	إجمالي التكلفة
بضائع الحاويات	
١٠٠٠	تكلفة إضافية (رسوم البضائع الموجهة في حاويات الموانئ الإسرائيلية)
٢٢٧٠	المبلغ الإجمالي

## - تكلفة الحاوية من خلال العقبة ٣ :

١. رسوم استعمال الرصيف البحري - (التي يدفعها خط الشحن/ وكيل)
٢. تحميل/ تفريغ الحاويات. (التي يدفعها خط الشحن/ وكيل)
٣. رسوم نقل المحطة (يدفعها المرسل إليه/ الشاحن):

أكثر من ٢٠ قدم	حتى ٢٠ قدم	
٧٩,٠٠٠	٥٢,٥٠٠	حاويات كاملة - تفريغ
٤٧,٠٠٠	٣١,٥٠٠	حاويات فارغة - تفريغ
٤٧,٠٠٠	٣١,٥٠٠	حاويات كاملة - تحميل
٤٧,٠٠٠	٣١,٥٠٠	حاويات كاملة - نقل

٢. العملة المستخدمة بالدينار الأردني. ويبلغ سعر صرف الدينار المستخدم: ١ دينار = ٥٩٥ شيقل  
٣. العملة المستعملة بالدينار الأردني. لمزيد من المعلومات والمراجع [www.alvjo](http://www.alvjo)

٤. اسعار تخزين الحاويات ( اسعار الحاويات المحملة يدفعها المرسل اليه/وكيل المقاصة, اسعار اعادة الشحن/فارغة يدفعها خط الشحن/وكيل):

**- حاويات كاملة - استيراد/ تصدير/ نقل/ إعادة شحن:**  
( لكل حاوية لكل يوم)

أكثر من ٢٠ قدم	حتى ٢٠ قدم	
٧	٧	أيام مجانية (٢٠٢)
١٠,٠٠٠	٥,٠٠٠	بعد الأيام المجانية من (١ إلى ١٠) أيام (لكل يوم)
٢٠,٠٠٠	١٠,٠٠٠	بعد الأيام المجانية من (١١ إلى ٢٠) يوماً (لكل يوم)
٤٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	بعد ذلك (لكل يوم)

٥- وزن الجسر (التي يدفعه المرسل إليه/ الشاحن). تبلغ تكاليف استخدام وزن الجسر ٣٥٠٠ دينار أردني لكل حدث.

**- تكلفة قرية العقبة اللوجستية:**

النقل	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
محطة حاويات العقبة- قرية العقبة اللوجستية	حاوية	٦,٠٠٠	نقل الحاوية من محطة حاويات العقبة حتى قرية العقبة اللوجستية والرجوع بالحاوية فارغة

النقل للداخل/ لغرض التخزين	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
تفريغ الشاحنات من الشاحنة في مستودع قرية العقبة اللوجستية	CBM متر مربع	٣,٧٥	
حمولة على المنصة	CBM متر مربع	٣,٥٠	
حمولة بدون منصة			

التخزين في الداخل	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
	متر مربع	٠٠.٢٥	المعدل المحسوب لكل متر مربع لكل يوم

النقل للخارج	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
تعبئة الحمولة من مستودع قرية العقبة اللوجستية إلى الحاوية	متر مربع	٢,٧٥	
حمولة على المنصة	متر مربع	٣,٥٠	
حمولة بدون منصة			

عبر الإرساء	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
تفريغ الحمولة مباشرة من الشاحنة إلى الحاوية	متر مربع	٢,٢٥	تحرك واحد للحمولة من الشاحنة إلى الحاوية مباشرة
حمولة على المنصة	متر مربع	٣,٠٠	
حمولة بدون منصة			

خدمات القيمة المضافة	الوحدة	السعر بالدينار الأردني	الوصف
الاختيار والفرز	صندوق	٠,١٠	يتضمن السعر منصة خشبية مستخدمة بالإضافة إلى الغلاف
وضع الحمولة على المنصة والتغليف المحكم	منصة	٩,٠٠	
لصق البطاقات/الملصقات	ملصق	حسب الطلب	
التعبئة وإعادة التعبئة	صندوق	حسب الطلب	

## ملاحظات:

١. لا بد من ضمان التأمين على البضائع المخزنة.
٢. لا بد من ضمان الأمن على مدار ٢٤ ساعة.
٣. ضرورة الإلتباه قبل ٤٨ ساعة من وقت التحميل.
٤. ينبغي على بوليصة الشحن أن تتوجه إلى منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة<sup>٥</sup> / رعاية قرية العقبة اللوجستية.

## تكلفة ميناء أسدود:

- للمنصات التي تتواجد في حاويات طولها ٢٠ قدم: ٩٠٠ - ١١٠٠ شيكل. ويشمل هذا السعر تفريغ المنصات، وجلب الحاويات من الميناء، وتحميل الحاويات، والأمن، ونقل الحاويات بالشاحنات إلى الميناء.
- للمنصات التي تتواجد في حاويات طولها ٤٠ قدم: ١٢٠٠ - ١٤٠٠ شيكل. وهذا يشمل تفريغ المنصات، وجلب الحاوية من الميناء، وتحميل الحاويات، والأمن، ونقل الحاويات بالشاحنات إلى الميناء.
- إذا كان لا بد من مرور البضائع للفحص الأمني، يجب أن يضاف مبلغ إضافي يبلغ ٥٠٠ شيكل لكل حاوية. (بعض الوكلاء الإسرائيليين يسعون هذه الكمية من المال بغير حق، لهذا عليك أن تطلب منهم منحك إيصال من الجمارك بأن حاويتك قد تم فحصها).
- مخزن مجاني للبضائع.
- ٣٠ شيكل لكل يوم تخزين لحاويات ٢٠ قدم.
- ٥٠ شيكل لكل يوم تخزين لحاويات ٤٠ قدم.
- لا يتوفر التخزين المبرد إلا للحاويات فقط فلا يوجد تخزين مبرد للمنصات وتبلغ تكلفته ١٥٠ شيقل لكل يوم لجميع أنواع التخزين.

### يرجى ملاحظة الفرق في التكلفة إذا تم تحميل الحاويات بالفعل:

- لحاويات ٢٠ قدم المحملة: ٥٥٠ شيكل. وهذا يشمل التفريغ، والأمن، ونقل الحاوية بالشاحنة إلى الميناء.
- لحاويات ٤٠ قدم المحملة: ٧٥٠ شيكل وتشمل التفريغ، والأمن، ونقل الحاوية بالشاحنة إلى الميناء.

## خطوط الشحن عبر أسدود<sup>٦</sup>:

يرجى ملاحظة أن أسعار التكلفة والشحن بالإضافة إلى حرية البضائع على متن الناقل لأسدود/ حيفا (المرفق ١) مشمولة في مخاطر الحرب، وخدمة أمن الناقل، والرسوم الإضافية لتغيير وضع المعدات، وتحميل بوليصة الشحن، وTHC وISPS وIT والرفع، والختم، والنقل، ورسوم المجموعة، وبيريد الكابتن بالإضافة إلى بعض النفقات المخصصة. وفي حالة التكلفة والشحن والتأمين فإنك تحتاج إلى تضمين الشحن البحري وBAF بالإضافة إلى حرية المنتج على متن الناقل.

### أجور الشحن الثابتة عبر أسدود<sup>٧</sup>:

لجنة وكيل الجمارك	\$ ٣٥
الوثائق	\$ ٢٥
نفقات الجمارك	\$ ٢٥

يجب إضافة إجمالي ٨٥ دولاراً إلى سعر كل ضمان "حرية المنتج" على متن الناقل.

<sup>٥</sup> منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، الأردن: منطقة تنمية ليبرالية ذات قطاعات متعددة وضرائب منخفضة، ومعفاة من الرسوم الجمركية. تقع في مفترق الطرق الأربعة دول وثلاث قارات وتضم الساحل الأردني بأكمله. ويخدم منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة مطار دولي وميناء في المياه العميقة.  
<sup>٦</sup> لمزيد من المعلومات والأسعار [www.ashdodport.co.il](http://www.ashdodport.co.il)  
<sup>٧</sup> <http://www.ashdodport.co.il/serviceslist/Documents/cargo-owner-expor-2012-eng.pdf>  
لحسابات تعرفه صاحب الحمولة وتشمل جميع الرسوم لكل طن. وعادة ما تحسب هذه التكاليف عن طريق مزود الخدمة لتفادي الالتباس والتأكد من كون هذه التكاليف مدرجة في تكلفة الشحن.



### تكلفة رخصة التصدير: مجاني

**تكلفة شهادة المنشأ:** ٣٠ شيقل ويتم إصدارها بواسطة غرفة التجارة (صالحة للبلدان العربية عادة). أما بالنسبة للبلدان الأوروبية والدول الأخرى التي تستخدم اليورو، فإن شهادة المنشأ الزراعية يتم إصدارها بواسطة وزارة الزراعة وذلك بعد أن تقوم الجمارك والمكوس الفلسطينية بتصديقها.

**شهادة صحية:** تصدرها وزارة الصحة المحلية - مكتب البيئه. وتكلفتها حوالي ٦٠-٨٠ شيقل لكل عينة اختبار.

**شهادة الصحة النباتية:** صادرة عن وزارة الزراعة (متطلب تمهيدي أساسي من أجل إصدار شهادة المنشأ) وتكلفتها ١٠ شواقل.

**تصريح النقل:** للمنتجات الزراعية فقط، وتصدر عن وزارة الزراعة أو أي من مكاتبها المحلية للتأكيد على بيع المنتج ومحلية الإنتاج وتكلفتها خمسة شواقل.

### الشهادات الدولية

ISO22000: تكلفتها السنوية ١٢٠٠ دينار أردني.

العضوية: تكلفتها السنوية ١٨٥٠ دولار أمريكي.

التجارة العادلة: تكلفتها السنوية ١٥٠٠ يورو.

SA8000: تكلفتها السنوية ٣٠٠٠ دولار أمريكي (اعتماد المساءلة الاجتماعية)

# فصول حول المنتجات المصدرة

## مقدمة

### مخطط مقارنة طريق المنتج

يوضح المخطط البياني أدناه مقارنة لتكاليف منتج معين يتم شحنه إلى بلدين عبر الطرق الإسرائيلية والأردنية. يرجى الأخذ بعين الاعتبار أنه من المستحيل أن يتم شحن بعض المنتجات (بالبطائرة) بسبب الوزن، والحجم، والتكلفة الضخمة.



### الوثائق العامة الفلسطينية لتصدير جميع المنتجات:

- الفاتورة التجارية
- قائمة التعبئة
- شهادة المنشأ (يورو ١ للسوق الأوروبية)
- بوليصة الشحن للسوق الأوروبية
- الشهادة الصحية - يتم الحصول عليها من وزارة الزراعة (للمنتجات الزراعية فقط).

## الشهادات العامة الفلسطينية والدولية اللازمة لمعايير التصدير الأساسية:

- شهادة منشأ صادرة عن غرفة التجارة وموافق عليها من وزارة الاقتصاد الوطني. وبالنسبة للمنتجات الزراعية فإن هذه الشهادة يجب أن تصدر عندها من وزارة الزراعة. بالإضافة إلى ضرورة توثيق هذه الشهادة من خلال الجمارك الفلسطينية.
- شهادة صحية صادرة عن وزارة الصحة للمنتجات الغذائية.
- شهادة بيطرية للمنتجات الحيوانية صادرة عن وزارة الزراعة.
- شهادة الصحة النباتية للمنتجات النباتية صادرة عن وزارة الزراعة.
- شهادة الجودة الفلسطينية للبلدان التي وقعت اتفاقاً مع المعهد القياسي الفلسطيني.
- شهادة الجودة العالمية ISO مثل 22000، HACCP، GMP، GLOBALGAP ... إلخ ووفقاً للوائح البلدان المستوردة.
- تسجيل إدارة الغذاء والدواء للتصدير إلى الولايات المتحدة الأمريكية.
- شهادة تحليل المنتج (وخاصة المنتجات الطبية).
- تصريح من معهد الطب البيطري (وخاصة بالنسبة للإنتاج الغذائي الحيواني). ويعتبر متطلباً تمهيدياً للاستيراد ويمكن الحصول عليه من الدائرة الإسرائيلية للعلف والجودة.
- وثيقة دخول المشترك البيطري وخاصة الأغذية الحيوانية المصنعة محلياً لسوق الاتحاد الأوروبي و للمملكة المتحدة على وجه الخصوص.

## زيت الزيتون البكر

### إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ٤:٣٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يجب تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند اي معبر .
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية الماسح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تسويق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يسمح المعبر للشاحنات الإسرائيلية لنقل البضائع طول الطريق حتى أسدود/ حيفا أو المطار حيث يتم هناك تنفيذ فحص أمني شامل على جميع السلع والشاحنات.
٧. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل أربعة أيام إلى منطقة حجز في ميناء أسدود/ حيفا (ما وراء البحار أو للجوار) حيث يتم تحميلها في حاويات.
٨. يقوم وسيط الجمارك في الوقت نفسه بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط الشحن ومنطقة الحجز بشأن تحميل/ تعبئة الحاويات بالبضائع.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية وعدد الحاويات.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - واجد حاوية شحن في منطقة الميناء.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
٩. وصول الشحنة إلى الميناء قبل ٤ أيام على الأقل من موعد المغادرة (١-٥ أيام عمل قبل تاريخ الشحن) لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لإنهاء جميع الإجراءات اللازمة.
١٠. تحميل الحاويات على السفينة إلى وجهتها النهائية.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم ارفاقها مع موافقة وتصديق وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعدها:

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب عن طريق الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج:

١٥٠٩١٠: زيت الزيتون البكر وجزيئاته يتم الحصول عليها من ثمرة شجرة الزيتون فقط بالوسائل الطبيعية الميكانيكية أو غيرها من الوسائل في ظل ظروف لا تؤدي إلى تدهور الزيت.

البلد <sup>٨</sup>	متطلبات معينة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات الأمريكية	إدارة الغذاء والدواء <sup>٩</sup> عينات من الدفعات يتم فحصها قبل الشحن التعبئة والتغليف ووضع الملصقات	مكوس ٠٪	لا يحمل عضوية كاملة بإدارة الغذاء والدواء اختبار عينة قبل الشحن انظر المرفقات لمزيد من التفاصيل
اليابان	لا قيود فحص محلي عام قانون حماية النبات قانون الغذاء الصحي قانون JAS	سعر مجاني	لا يوجد اتفاقية تجارية الحاجة إلى توافر معايير محددة انظر مرفق هذا الفصل لمزيد من التفاصيل

## متطلبات المصدر:

### المستورد الأمريكي (مصدر فلسطيني):

١. على المستورد التأكد من أن دفعات زيت الزيتون (أحجام زجاجات مختلفة) قد تم اختبارها محلياً وقد حصلت على الموافقة لدخول سوق الولايات المتحدة كحصولها على شهادة إدارة الغذاء والدواء.
٢. الشهادات الصادرة محلياً لجميع المنتجات الزراعية وخاصة المخللات والتمر ... الخ.
٣. على التسميات أن تكون باللغة الإنجليزية وتتوافق مع متطلبات الدولة.
٤. جمارك صفرية لجميع المنتجات وفقاً للاتفاقية التجارية.
٥. شهادة المنشأ التي يجب أن تتوافق مع متطلبات الجمارك في الولايات المتحدة.
٦. قد تكون كميات بعض المنتجات محدودة وفقاً لحصة البلاد.

## متطلبات جمارك الولايات المتحدة الخاصة لزيت الزيتون البكر ومشتقاته:

يجب على جميع الأطراف (الشاحن، أو المرسل إليه، أو المستورد، المصنع ... الخ) الحصول على رقم تسجيل المنشأة الغذائية من إدارة الغذاء والدواء. بإمكانك التوجه إلى الموقع أدناه للتسجيل حيث أنه من السهل نسبياً الحصول على هذا التسجيل وستحصل على رقم تسجيلي فور الانتهاء من التطبيق.

<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/OnlineRegistration/ucm073706.htm>

### المعلومات المطلوبة لهذا المنتج:

١. نوعية هذا المنتج (أي: بكر إضافي، بكر، نقي .. الخ).
٢. طريقة تعبئة المنتج الفعلي وحجمه (أي: زجاجة حجم ٦٤ أوقية، علبة معدنية حجم ١٦٤ أوقية ... الخ).
٣. التغليف الخارجي وعدده (أي: ٦ زجاجات في علبة واحدة، ١٢ علبة معدنية في كرتون واحد، ... الخ).
٤. إشعار أولي من إدارة الغذاء والدواء لهذا المنتج. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق وسيط في وقت الدخول الجمركي أو يمكن أن يقوم به المستورد/ المصدر/ الأطراف الأخرى المشاركة في الشحن عن طريق موقع إدارة الغذاء والدواء.

## مخطط اليابان لتخليص الاستيراد:

يجب على أي شخص يرغب في استيراد السلع التصريح عنها إلى مدير عام الجمارك والحصول على إذن الاستيراد بعد الفحص اللازم للبضاعة المعنية حيث تبدأ الإجراءات الرسمية بتجهيز بيان الاستيراد وتنتهي بإصدار إذن الاستيراد بعد الفحوصات اللازمة ودفع الرسوم الجمركية والضريبة. وبهذه الطريقة، يتم اتخاذ تدابير لضمان الوفاء بالمتطلبات من أجل السيطرة على النقد الأجنبي والأنظمة الأخرى المتعلقة باستيراد السلع. إن الإجراء الأساسي لتقديم المستندات للجمارك موضح أدناه حيث أن أكثر من ٩٠ في المئة من إجراءات الاستيراد حالياً محوسبة.

## المتطلبات الخاصة لجمارك اليابان لزيت الزيتون:

### ■ نظام JAS: يحوي:

١. ملصق الجودة: ويشمل وضع اسم المنتج، والمكونات، وكمية المحتويات، واسم الصانع، وتاريخ الفتح، وأساليب الحفاظ على الزيت، والمنتجات المعدة.
٢. التعريف على الأغذية المعدلة وراثياً: يتوجب على الأطعمة المصنعة التي تحتوي على فول الصويا أن تضع ملصقاً يوضح كون هذه الأغذية معدلة وراثياً.

## معايير الجودة للزيتون الذي يستخلص منه زيت الزيتون بموجب المعايير الزراعية اليابانية (مجردة):

البنود	المواصفات	
زيت الزيتون	الحالة الطبيعية اللون الرطوبة والشوائب الثقل النوعي (٢٥/٢٥ درجة مئوية) معامل الإنكسار (٢٥ درجة مئوية) قيمة الحمض قيمة التصبن رقم اليود المواد الغير قابلة للتصبن	نكهة مميزة ووضوح عام للزيتون لون مميز ٠,٣٠٪ أو أقل ٠,٩١٤ - ٠,٩٠٨ ١,٤٦٦ - ١,٤٦٩ ٢,٠ أو أقل ١٨٤ - ١٩٦ ٧٥ - ٩٤ ١,٠٪ أو أقل
زيت الزيتون المكرر	الحالة العامة اللون الرطوبة والشوائب الثقل النوعي (٢٥/٢٥ درجة مئوية) معامل الانكسار (٢٥ درجة مئوية) قيمة الحمض قيمة التصبن رقم اليود المواد الغير قابلة للتصبن	واضح بشكل عام وبنكهة ممتازة لون مميز ٠,١٥٪ أو أقل ٠,٩١٤ - ٠,٩٠٨ ١,٤٦٦ - ١,٤٦٩ ٠,٦٠٪ أو أقل ١٨٤ - ١٩٦ ٧٥ - ٩٤ ١,٠٪ أو أقل

## مقارنة تكلفة شحن العينة بحريا لزيت الزيتون بين الولايات المتحدة الأمريكية واليابان من خلال جسر الملك حسين وإسرائيل

### ملاحظات:

- المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر بيتونيا بحيث تم بناء هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة رام الله.
- نقلت الشاحنات ١٥ منصة (حاوية حجم ٢٠ قدم) مباشرة من المستودع الموحد.
- تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
- الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
- يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى معبر بيتونيا.
- تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).
- يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العقبة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفريغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.
- يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء لوكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
- تكون تكلفة التحميل/التفريغ لمعبر بيتونيا مشمولة كذلك.
- هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

### مقارنة الأسعار بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود

البلد	الطريق	النقل من المستودع إلى الحدود <sup>١</sup>	النقل من الحدود إلى الميناء	إجمالي النفقات عند الحدود	إجمالي التكلفة <sup>١١</sup> عند الميناء	تكلفة الشحن	التكلفة الكلية للجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	١٤٣٨٠	٢٠٣٦٥
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero <sup>١٢</sup>	١٦٩٠	٤٥٤٠	٨٧٨٠
اليابان	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٢٦٨٠	٨٦٦٥
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	٢٤٤٠	٦٦٨٠

ملاحظة: هذه الأسعار ارشادية ومتوسطة وصحيحة خلال الوقت الذي بُدئ به هذا التقرير

١٠ تكلفة النقل- التكلفة من المستودع إلى جسر الملك حسين أو المعابر التجارية + تكاليف النقل لقرية العقبة اللوجستية أو أسدود  
 ١١ إجمالي النفقات عند الميناء- العقبة (قرية العقبة اللوجستية + الشحن تبعاً لنظام التكلفة والشحن) أسدود (التحوية بالإضافة إلى الشحن تبعاً لنظام التكلفة والشحن)  
 ١٢ لا تنطبق هذه التكاليف إلا في حالة معبر بيتونيا وعادة ما تقوم شركات النقل بشمل وتضمن هذه التكلفة في السعر



## مقارنة الزمن بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

البلد	الطريق	المستودع إلى الميناء <sup>١٣</sup>	إجمالي الأيام في الميناء <sup>١٤</sup>	إجمالي متوسط الزمن للوصول للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١	٢	٦٠
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٢٨
اليابان	جسر الملك حسين	١	٢	٣٦
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٣٨

### عقبات معينة:

- عقبات المعابر التجارية المختلفة من مزالق، وأضرار، وتعرض لأشعة الشمس، وعدم القدرة على التنبؤ .. الخ.
- تعتبر إجراءات الولايات المتحدة واليابان لاختبار زيت الزيتون لكل دفعة ولكل حجم صارمة قليلاً ولهذا على بعض المتطلبات المحددة أن تُستوفي قبل الشحن. (هذه العقبة تتواجد في الواجهة النهائية).
- لا توجد اتفاقية تجارية واضحة بين اليابان ومنظمة التحرير الفلسطينية لتنظيم المعاملات التجارية وفتح أسواق كبيرة للمنتجات الفلسطينية.
- لدى الولايات المتحدة واليابان تدابير صارمة ومخصصة على المنتجات الغذائية. (هذه العقبة تتواجد في الواجهة النهائية).
- قد تسبب حركة زيت الزيتون عبر جسر النبي والعقبة بأضرار بالزيت نتيجة عدد المرات التي يتم فيها تبادل زيت الزيتون بين السيارات، والتخزين، ومن ثم تحميله إلى الحاوية.
- تقييد حجم وارتفاع المنصات قد يؤثر أيضاً على حجم حركة زيت الزيتون حيث أن تقسيم الشحنات إلى شاحنات متعددة غير مقبول لدى جمارك المعابر.
- تعتبر الأسواق اليابانية والأمريكية أسواقاً شديدة التنافسية والتطلب وبالتالي قد يكون حجم الإنتاج الفلسطيني قليل بالنسبة لهذه الدول المستهلكة.
- عدم وجود معلومات تجارية في مكاتب ممثلية اليابان في فلسطين.
- نقص المعرفة البحثية ومعرفة الطريق لدى المصدر. وهذا يعود إلى:
  ١. عدم توفير الوزارات لمثل هذه المعلومات.
  ٢. اعتماد المصدرون بشكل كبير على المعلومات المقدمة من وكلاء الجمارك وليس على بحوثهم الخاصة.
- على زيت الزيتون الفلسطيني أن يتوافق مع متطلبات وزارة الزراعة اليابانية بحيث يتم إصدار جميع هذه الشهادات في ميناء الدخول. (هذه العقبة تتواجد في الواجهة النهائية).

### توصيات معينة

- يعتبر تصدير زيت الزيتون إلى الولايات المتحدة الأمريكية عبر الموانئ الإسرائيلية أكثر فعالية من حيث التكلفة بحيث يمكن أن تكون الأضرار محدودة وفي الوقت ذاته يمكن أن يصل الشحن إلى الوجهة النهائية في غضون ٢٨ يوم مقارنة مع ٦٠ يوم عن طريق العقبة.
- تتمتع موانئ أسدود وحيفا برحلات متكررة (مباشرة ومع إعادة الشحن) إلى جميع موانئ الولايات المتحدة الأمريكية تقريبا في حين أن عدد رحلات العقبة المتوجهة إلى الولايات الأمريكية محدود ويمكن أن يستغرق وقتاً أطول.
- لا يوجد اختلافات كبيرة بين طرق جسر الملك حسين/ إسرائيل إلى اليابان فلا يوجد فرق كبير في الوقت والتكلفة سوى المسافة الطويلة للسفر إلى العقبة، والفرق في درجات الحرارة بين المستودعات، ووادي الأردن ثم العقبة مقارنة بمتوسط نصف يوم رحلة إلى أسدود وحيفا وهذا ما ينبغي أخذه بعين الاعتبار.
- على الرغم من وجود إمكانية لتحوية المنتجات داخل الضفة الغربية، إلا أنه لا ينصح بذلك بهدف الاستفادة من المساحة داخل الحاوية إلى أقصى حد.

١٣ عدد الساعات من المستودع إلى المعبر التجاري أو جسر الملك حسين بالإضافة إلى عدد الساعات المستغرقة في المعبر التجاري أو جسر الملك حسين بالإضافة إلى عدد الساعات من المعبر التجاري أو جسر الملك حسين إلى الميناء.

١٤ ينصح المصدرون بتوفير بضائعهم في الموانئ الإسرائيلية قبل ثلاثة أيام على الأقل من موعد التحميل/التفريغ، والتحوية، والفحص الأمني، والنقل إلى السفينة بينما ينصح المصدرون بتوفير بضائعهم في قرية العقبة اللوجستية قبل يومين على الأقل من موعد التحميل/التفريغ، والتحوية، والفحص الأمني، والنقل إلى السفينة.

# زيت الزيتون

## اليابان

## الولايات المتحدة الأمريكية

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

النقل إلى معبر تجاري  
داخلي  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

النقل إلى معبر تجاري  
داخلي  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

تكلفة النقل للميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات في جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

تكلفة النقل للميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات في جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

إجمالي النفقات في الميناء +  
CFR Shipping  
٤١٣٠NIS  
ثلاث أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات + في الميناء  
CFR Shipping  
٦٢٣٠NIS  
ثلاث أيام

تكلفة النقل إلى قرية  
العقبة اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات (CFR)  
٦٦٨٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات  
ALV & CFR Shipping  
٣٦٧٠NIS  
يوميين

إجمالي النفقات (CFR)  
٨٧٨٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في ALV  
و CFR  
١٥٣٧٠NIS  
(يوميين)

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣٨ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
٨٦٦٥NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٨ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
٢٠٣٦٥NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣٦ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٦٠-٥٨ يوم

تفسير لما جاء في المخطط السابق:

١. تم استخدام معبر بيتونيا كمثال في المخطط السابق.
٢. تم استخدام متوسط تكلفة النقل في جميع أجزاء التقرير والذي استند إلى مسح المصدرين والتكلفة الإرشادية لشركات النقل<sup>١٥</sup>.
٣. تم استخدام حاوية تبلغ ٢٠ قدم مع ١٥ منصة في هذا المثال.

### تكلفة النقل بالنسبة للمثال السابق

١٢٠٠	من رام الله إلى بيتونيا شاملاً التحميل/التفريغ
١٢٥٠	من رام الله إلى جسر الملك حسين - الجانب الإسرائيلي
١٣٥٠	من بيتونيا إلى أسدود (منطقة حجز)
٢٢٠٠	من جسر الملك حسين إلى قرية العقبة اللوجستية

### إجمالي النفقات في جسر الملك حسين

٣٥١ شيقل (التحميل/التفريغ) + ٢٠٩ شيقل لكل شاحنة + ٣٥١ (تكاليف وكيل التخليص)	١٠٧٨ NIS	الجانب الإسرائيلي
٢٣ دينار أردني (عمل) + ١٢ دينار (أختام) + ٤٠ دينار (رسوم تخليص) + ١٠ دينار (كفالة بنكية)	٤٦٧ NIS	الجانب الأردني
	١٥٤٥ NIS	المجموع الكلي

### إجمالي النفقات في قرية العقبة اللوجستية (الشحن غير مشمول)<sup>١٧</sup>

نقل الحاوية من محطة حاويات العقبة إلى قرية العقبة اللوجستية	٦٠ JD	محطة حاويات العقبة
(٢٠٧٥ دينار * ٢٠ قدم)	٥٥ JD	التفريغ من الشاحنات إلى المستودع (المنصات)
يومين على الأقل	١٠ JD	التخزين
(٢٠٧٥ دينار * ٢٠ قدم)	٥٥ JD	التعبئة من المستودع إلى الحاوية (المنصات)
٩٩٠ شيقل	١٨٠ JD <sup>١٨</sup>	المجموع الكلي

### إجمالي النفقات عند الميناء (الشحن غير مشمول)

التفريغ/ نقل الحاوية الفارغة بالشاحنة/ التحميل	١١٠ NIS	
هذه التكاليف مفروضة بشكل غير قانوني، يرجى الفحص	٥٠٠ NIS	تكاليف أمنية إضافية
ثلاثة أيام على الأقل	٩٠ NIS	التخزين
	١٦٩٠ NIS	المجموع الكلي

١٥ انظر الملحق ١ لمزيد من المعلومات

١٦ متوسط تكلفة النقل من رام الله إلى معبر بيتونيا بالإضافة إلى التحميل/التفريغ في بيتونيا فقط (بناء على مسح المصدرين والأسعار الإرشادية لشركات النقل)

١٧ الملحق ٢ لتكلفة الشحن

١٨ سعر صرف الدينار يساوي ٥,٥ شيقل

## اليابان

### مخطط تخليص الاستيراد:

يجب على أي شخص يرغب في استيراد السلع التصريح عنها إلى مدير عام الجمارك والحصول على إذن الاستيراد بعد الفحص اللازم للبضاعة المعنية، تبدأ الإجراءات الرسمية بتجهيز بيان الاستيراد وتنتهي بإصدار إذن الاستيراد بعد الفحوصات اللازمة ودفع الرسوم الجمركية والضريبة. وبهذه الطريقة، يتم اتخاذ تدابير لضمان الوفاء بالمتطلبات من أجل السيطرة على النقد الأجنبي والأنظمة الأخرى المتعلقة باستيراد السلع. إن الإجراء الأساسي لتقديم المستندات للجمارك موضح أدناه حيث أن أكثر من ٩٠ في المئة من إجراءات الاستيراد حالياً محوسبة.

- بيان الاستيراد (قانون الجمارك، المواد ٦٧ إلى ٧٢):

#### ■ إنجاز وتقديم بيانات الاستيراد :

يجب أن يتم الإعلان عن طريق رفع بيان استيراد (دفعة الجمارك الواجبة) يتم فيه وصف كمية وقيمة البضائع بالإضافة إلى أية تفاصيل أخرى مطلوبة. يتم بيان الاستيراد بعد أن يتم أخذ البضائع في منطقة هوزي أو غيرها من المناطق المخصصة لهذا الغرض. إلا أنه وفي حالة بعض المواد المعينة التي تحتاج إلى موافقة المدير العام للجمارك، يمكن إصدار البيان أثناء التواجد على متن السفينة أو البارجة أو قبل أن يتم النقل إلى منطقة هوزي.

#### ■ الإقرار

يتم تجهيز بيان الاستيراد، من حيث المبدأ، على يد الشخص الذي يستورد البضاعة. وعادةً يقوم وسيط الجمارك بتقديم البيان كوكيل للمستوردين.

#### ■ الوثائق التي يجب تسليمها (قانون الجمارك المادة ٦٨)

يجب أن يتم تحضير نموذج بيان (دفعة الجمارك الواجبة)، الاستيراد (نموذج الجمارك C-٥٠٢٠) في ثلاث نسخ وتقديمها إلى الجمارك مرفقاً مع الوثائق التالية:

١. الفاتورة
  ٢. بوليصة الشحن أو بوليصة الشحن الجوي
  ٣. شهادة المنشأ (حيث يكون معدل منظمة التجارة العالمية منطبقاً)
  ٤. النظام المعمم للأولويات، وشهادات المنشأ (نموذج A) (حيث المعدل التفضيلي ينطبق)
  ٥. قوائم التعبئة، وحسابات الشحن، وشهادات التأمين، وما إلى ذلك (عند الضرورة)
  ٦. التراخيص، والشهادات... الخ. التي تتطلبها القوانين واللوائح الأخرى من قانون الجمارك (في حالة تقييد استيراد بعض السلع بموجب هذه القوانين والأنظمة)
  ٧. بيان مفصل عن التخفيضات، أو الإعفاءات من الرسوم الجمركية وضريبة المكوس (في حالة كون مثل هذه التخفيضات أو الإعفاءات منطبقة على البضائع)
  ٨. قصاصات دفعات الجمارك الواجبة (في حالة السلع الخاضعة للرسوم الجمركية).
- من حيث المبدأ، تقوم الجمارك بطلب الوثائق الإضافية اللازمة لاعتبارات هامة من أجل الحصول على الإذن فقط.

- **قانون JAS:** قانون يتعلق بتوحيد المنتجات الزراعية والحرجية بالإضافة إلى وضع العلامات والملصقات المناسبة لها. ملاحظة: إن البذور الزيتية المحضرة التي يتم استيرادها لاستخدامها لأغراض طبية أو تجميلية تخضع لقانون الشؤون الصيدلانية.

### إجراءات تخليص الاستيراد بموجب قانون الجمارك وقانون التعريف الجمركية:

عند تخليص الاستيراد، ينبغي تسليم «بيان التصدير» مع إرفاق جميع الوثائق اللازمة بما في ذلك بوليصة الشحن، وتقرير التأمين، وما إلى ذلك للجمارك. وبعد الفحص، والتفتيش، ودفع الضرائب الجمركية، تصدر رخصة الاستيراد.

### إجراءات تخليص الاستيراد بموجب قانون التدابير المؤقتة المتعلقة بالجمارك:

عند الاستيراد من البلدان المستفيدة ذات الأولوية (بما في ذلك البلدان المستفيدة ذات التفضيلية الخاصة)، يتم تطبيق التعريف التفضيلية. يمكن الرجوع إلى الجمارك للتأكد. يحتاج المستورد الذي ينوي الحصول على التعريف التفضيلية إلى الحصول على شهادة المنشأ التفضيلية التي تصدر من بلد المنشأ في وقت التصدير. (ليس من الضروري إذا كان المبلغ الإجمالي للاستيراد ٢٠٠٠٠٠٠ ين ياباني أو أقل).

### الوقاية من الأوبئة النباتية تحت قانون حماية النبات:

ينبغي أن يتم تسليم «شهادة حجر زراعي» صادرة عن وكالة حكومية مناسبة للدولة المُصدرة إلى محطة الحجر الزراعي مرفقة مع طلب لتفتيش النبات المستورد. وهذه الشهادة تؤكد أنه لا يوجد أي أضرار من الحشرات الضارة. ويتم التفتيش بها في المكان الذي يحدده ضابط الحجر الزراعي بحيث يتم إجراء التبخير والتطهير عندما يتم العثور على البكتيريا أو حشرات ضارة.

### إجراءات التفتيش بموجب قانون الغذاء الصحي:

- يجب إخطار الاستيراد بموجب قانون الغذاء الصحي لجميع المواد الغذائية.
- يتم تقديم نسختين من «إخطار استيراد الغذاء» إلى قسم التفتيش الغذائي في محطة الحجر الصحي في موقع الاستيراد بعد حجر النبات. وبعد الفحص والتفتيش، يتم إرجاع الإخطار مختوماً مع النتيجة «ناجح» إذا لم يكن هنالك أية مشكلة.
- يتم الرجوع إلى «قانون الغذاء الصحي والقوانين ذات الصلة» لمعايير المخلفات الزراعية الكيميائية.

### ملصقات الحساسية بموجب قانون الغذاء الصحي:

يُلزم توسيم الأغذية التي تحتوي على مواد تسبب الحساسية مثل الفول السوداني في حالته الخام ويوصى بتوسيم الأطعمة التي تحتوي على فول الصويا كذلك. يرجى الرجوع إلى الملحق ٨. «قانون الغذاء الصحي» للحصول على تفاصيل وعينات التسمية/الملصقات.

## الخضار والأعشاب

### إجراءات التصدير عبر معبر الجملة وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٨:٠٠ صباحاً وحتى ٥:٠٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يتم تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية الماسح الأمني بحيث يكون الوزن على تلك المنصات معقول؛ وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل ٢٤ ساعة إلى منطقة التخزين في ميناء (مامان) من أجل تنفيذ الفحوص الأمنية وتحميل البضائع على منصات خاصة.
٧. يقوم وسيط الجمارك في الوقت ذاته بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط شحن البضائع و(مامان) بشأن تحميل/ تعبئة البضائع في طائرات الشحن.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية ورقم الحمولة.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - نقل الحمولة بالشاحنة في منطقة المطار.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
  - التأكد من وصول الحمولة إلى المطار قبل ٢٤ ساعة على الأقل من موعد المغادرة لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لأداء جميع الإجراءات اللازمة.
  - تحميل الشحنة على متن الطائرة.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وتصديق وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده:

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج:

٢٠١٩: الخضروات والفواكه والمكسرات وغيرها من الأجزاء الصالحة للأكل من النباتات سواء محضرة أو محفوظة في الخل أو حمض الخليك (عدا الخيار والجيركين «الخيار الصغير المحبب»).  
١٢١٩: (الأعشاب) النباتات، وأجزاء من النباتات، بما فيها البذور والفواكه، وتستخدم أساساً في صناعة العطور، أو في الصيدلة، أو في أغراض إبادة الحشرات، أو الفطريات، أو ما شابه ذلك سواء كانت طازجة أو مجففة، وسواء كانت مقطعة، أو مكسرة، أو مسحوقة (ما عدا جذور الجنسنغ، وأوراق الكوكا، وقش الخشخاش).

البلد <sup>١٩</sup>	متطلبات معينة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	إدارة الغذاء والدواء عينات من بعض الدفعات بحيث يتم فحصها قبل الشحن التعبئة والتغليف ووضع الملصقات قد يطلب نموذج EPA (للأعشاب)	مكوس ٠٪	اتفاقية تجارية لا تنص بالضبط على العملية
تركيا	الفاتورة نموذج بيان القيمة رسالة مطابقة من وزارة الغذاء والزراعة والثروة الحيوانية شهادة المنشأ	لا يوجد جمارك <sup>٢٠</sup>	اتفاقية تجارية حرة
النرويج	شهادة المنشأ اتفاقية تجارية مع رابطة التجارة الحرة الأوروبية (تقويم المنتج)	مكوس ٠٪	عضواً في رابطة التجارة الحرة الأوروبية التي قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بتوقيع اتفاقية معها
هولندا	لا توجد متطلبات معينة يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموح بها كذلك	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي
المملكة المتحدة	لا توجد متطلبات معينة يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموح بها كذلك	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي

١٩ يرجى الرجوع إلى القسم الرابع- مرفق ٢ من أجل المتطلبات العامة للإتحاد الأوروبي  
٢٠ /www.gib.gov.tr



## متطلبات المصدر: - الولايات المتحدة الأمريكية:

### الخضروات، والفواكه، والمكسرات، وغيرها من الأجزاء الصالحة للأكل من النباتات:

يجب على جميع الأطراف (الشاحن، أو المرسل إليه، أو المستورد، المصنع ... الخ) الحصول على رقم تسجيل منشأة غذائية من إدارة الغذاء والدواء. يرجى الانتقال إلى الموقع أدناه للتسجيل حيث أنه من السهل نسبياً الحصول على هذا التسجيل وبمجرد الانتهاء من التطبيق تحصل على رقم تسجيلي فوراً.

<http://www.fda.gov/Food/GuidanceComplianceRegulatoryInformation/RegistrationofFoodFacilities/OnlineRegistration/ucm073706.htm>

### - المعلومات المطلوبة لهذا المنتج:

1. طريقة تعبئة المنتج (علب، جرات، .. الخ).
2. عند تعبئة المنتج لا بد من توافر رقم منشأة تعبئة للمصنع من أجل تعبئة البضائع.
3. تحديد حجم العلبة أو الجرة (١٠ أونصة... الخ).
4. إشعار أولي من إدارة الغذاء والدواء لهذا المنتج. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق وسيط في وقت الدخول الجمركي أو يمكن أن يقوم به المستورد/ المصدر/ الأطراف الأخرى المشاركة في الشحن عن طريق موقع إدارة الغذاء والدواء.

### (الأعشاب) النباتات، وأجزاء من النباتات:

1. لا بد من توضيح الوصف الكامل للنباتات والاعشاب المستخدمة في صناعة العطور، وكذلك الحصول على تسجيل إدارة الغذاء والدواء بدون الحاجة لإشعار مسبق.
2. عند استخدام هذه النباتات في الصيدلة فإن قائمة الأدوية # ANDA أو التجمع الوطني الديمقراطي، أو غيرها من التسجيلات مع إدارة الغذاء والدواء قد تكون مطلوبة إلا أن التسجيل في إدارة الغذاء والدواء يعتبر متطلباً أساسياً ولكن بدون الحاجة للإشعار المسبق.
3. النباتات المستخدمة في قتل الحشرات أو قتل الفطر تتطلب استخدام نموذج EPA ١٠٣٤٥٠. وفي هذه الحالة هنالك حاجة لرقم تسجيل EPA ورقم تأسيسي من EPA، وإبضا الحصول على تسجيل إدارة الغذاء والدواء لكن دون أي إشعار مسبق.

### - تركيا:

إن جميع الوثائق الفلسطينية بالإضافة إلى الوثائق المذكورة أعلاه كافية لتصدير هذه المنتجات إلى تركيا.

### - النرويج:

عند الاستيراد في النرويج، فإن السلطات الجمركية لأي من الدول التي تتمتع ب(نظام الأفضليات المعمم) تحتفظ بالاعتراف بها كسلطة مختصة لإصدار شهادات المنشأ. يمكن الحصول على معاملة التعريفية التفضيلية لنظام الأفضليات المعمم للمنتجات التي تحوز على شهادة منشأ، والتي يجب أن تكون مقبولة ومختومة من سلطة مختصة (الجمارك الفلسطينية) بحيث يتم تبليغها مسبقاً وبشكل صحيح من خلال البلد المعني ذو نظام الأفضليات المعمم، أو من خلال بيان المنشأ.

تودع النسخ الأصلية من الطوابع والتوقيعات التي تستخدمها الجهات ذات العلاقة في مديرية الجمارك والمكوس. وعند الشك، يمكن إرسال الشهادة الأصلية ذات نظام الأفضليات المعمم إلى المديرية (قسم التعريف والمنشأ) من أجل السيطرة. تعتبر أدلة المنشأ التالية صالحة تحت نظام الأفضليات المعمم النرويجي:

- شهادة منشأ نموذج A
  - بيان الفاتورة
  - نموذج شهادة بدل فاقد A (عن طريق المجتمع الأوروبي أو سويسرا)
  - شهادة حركة يورو ١ (من النرويج إلى الدولة ذات الأفضلية المعممة وذلك لأهداف تراكمية)
  - تسجيل المستورد النرويجي للاستيراد مع سلطة سلامة الأغذية النرويجية<sup>٣</sup>
- لا بد من احترام تقويم التصدير الخاص برابطة التجارة الحرة الأوروبية من أجل الاستفادة من تخفيض التعريف.

## - شهادة المنشأ نموذج A:

عند تصدير المنتجات الناشئة من بلاد ذات أفضلية معممة إلى النرويج، يسمح للمصدر إصدار شهادة المنشأ نموذج A. يجب على المصدر أن يستكمل وينهي شهادة المنشأ نموذج A في البلد المستفيد والمعني الذي يتمتع بأفضلية معممة بحيث يقوم المصدر بتوقيع الشهادة في صندوق ١٢ (بيان من جانب المصدر). ويجب أن يتم ختم نموذج A وتوقيعه من خلال السلطات الجمركية في البلد المعني الذي يتمتع بالأفضلية المعممة أو من خلال أية هيئة أخرى لها صلاحية المصادقة على مثل هذه الشهادات في صندوق ١١. وينبغي أن يتم طباعة نموذج A باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، واستكمالها وفقاً للملاحظات المتواجدة في الجزء الخلفي من النموذج بحيث يُستلزم إكمال النموذج باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، وفي حالة وجود أي معلومات مكتوبة بخط اليد في الشهادة، يجب إعادة كتابتها بالحبر وبالخطوط المطبوعة. وقد تطلب سلطات الجمارك النرويجية، إذا اقتضت الضرورة ذلك، ترجمة عن المعلومات المعطاة.

## بيان الفاتورة

كبدل لشهادة المنشأ نموذج A، يستطيع المصدر عند تصديره لمنتجات ناشئة عن بلد يتمتع بأفضلية معممة إلى النرويج أن يصدر بيان منشأ على الفاتورة الأصلية- «بيان فاتورة». ومن أجل إصدار بيان الفاتورة، يتوجب تحقيق المتطلب التمهيدي وهو أن تكون قيمة المنتجات التي يكون منشؤها في شحنة لا يتجاوز مئة ألف كرون نرويجي. تتواجد متطلبات استصدار بيان الفاتورة في § ١٠-٨ و § ٢ و § ١١-٥-٨ من اللائحة الجمركية. ويجب أن يتم كتابة بيان الفاتورة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية. (يمكن إيجاد نص بيان الفاتورة في المرفق ٣.) وقد يكون بيان الفاتورة مطبوعاً، أو مكتوباً، أو مختوماً على فاتورة المصدرين إلا أنه يجب أن يتم التوقيع على بيان الفاتورة- توقيع المصدر- في البلد المعني ذات الأفضلية المعممة.

## فترة الصلاحية

يجب تقديم براهين وأدلة المنشأ (نموذج A أو بيان الفاتورة) الصادر في البلاد المتمتع بأفضلية معممة إلى سلطات الجمارك النرويجية في موعد لا يتجاوز عشرة أشهر من بعد تاريخ صدور هذه البراهين في البلد المصدر الذي يتمتع بأفضلية معممة. لمزيد من التفاصيل، راجع لائحة الجمارك § ١٢-٥-٨.

## - هولندا:

### السيطرة على الملوثات في المواد الغذائية

من أجل ضمان مستوى عالٍ من حماية المستهلك، لا بد من مطابقة الواردات المتجهة للاتحاد الأوروبي (EU) لتشريعات الاتحاد الأوروبي التي تهدف إلى ضمان كون الغذاء المتواجد في السوق غذاءً آمناً للأكل ولا يحتوي على ملوثات على المستويات التي يمكن أن تهدد صحة الإنسان.

قد تتواجد الملوثات في الأغذية (بما في ذلك الفواكه، والخضروات، واللحوم، والأسماك، والحبوب، والتوابل، ومنتجات الألبان، وما إلى ذلك) نتيجة لمختلف مراحل إنتاجها بالإضافة إلى نقلها، وتعبئتها، وحملها، أو نتيجة لتلوث البيئة.

إن لائحة المجلس (EEC) رقم 93/310 المؤرخة في 8 فبراير 1993 والتي تضع أماناً الإجراءات المجتمعية للملوثات في الغذاء (L 37-OJ) (1993/02/13 CELEX) (31993R0310) تنظم وجود مثل هذه الملوثات في المواد الغذائية في الاتحاد الأوروبي:

- عدم السماح للأغذية التي تحتوي على مادة ملوثة إلى حد غير مقبول به من وجهة نظر الصحة العامة وعلى وجه الخصوص إن رافق هذه الأغذية مستوى من السمية بوضعها في سوق الاتحاد الأوروبي، وإلا سيتم رفضها.
- يجب أن تبقى مستويات التلوث منخفضة إلى أكبر حد معقول يمكن تحقيقه من خلال اتباع الممارسات الجيدة التي يوصى بالعمل بها.
- قد يتم تعيين الحد الأقصى لمستويات ملوثات معينة من أجل حماية الصحة العامة.
- مراقبة متبقيات المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري.
- من أجل ضمان مستوى عالٍ من حماية المستهلك، فإنه يسمح للواردات من المنتجات النباتية والحيوانية أو أي من أجزائهما المقصودة للاستهلاك البشري وتحتوي على بقايا المبيدات التي قد تكون موجودة فيها، فقط عند الامتثال للضمانات المنصوص عليها في تشريعات الاتحاد الأوروبي التي تهدف إلى السيطرة على وجود المواد الكيميائية ومخلفاتها في الحيوانات الحية، والمنتجات الحيوانية، والمنتجات التي تندرج من أصل نباتي.

### النباتات والمنتجات النباتية وحمايتها:

يضع المجلس (414/91 CELEX) (31991L0414) (L 19-OJ) (1991/08/19 EEC) القواعد والإجراءات المتبعة إزاء المواد النشطة من أجل تسويقها في الاتحاد الأوروبي والحصول على تصريح من الدول الأعضاء لمنتجات وقاية النباتات التي تحتوي عليها. لا يمكن استخدام المواد الفعالة في منتجات وقاية النبات إلا إذا كانت هذه المواد مدرجة في قائمة الاتحاد الأوروبي الإيجابية/المسموحة. ويتم تضمين هذه المواد في قاعدة بيانات الاتحاد الأوروبي للمبيدات. وبمجرد أن يتم تضمين المادة النشطة في القائمة، يجوز للدول الأعضاء أن تأذن باستخدام المنتجات التي تحتوي على هذه المادة.

### \* الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني :

على الواردات من المواد الغذائية المدرجة من أصل غير حيواني والتي تستهدف أسواق الاتحاد الأوروبي (EU) الامتثال للشروط والأحكام العامة المحددة التي ترمي إلى منع المخاطر على الصحة العامة وحماية مصالح المستهلكين.

وبالتالي، فإن القواعد العامة التي تنطبق على هذه المنتجات هي على النحو الآتي:

1. تم إنشاء المتطلبات والمبادئ العامة لقانون الغذاء في اللائحة (EC) رقم 2002/178 الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومن المجلس

(L 31-OJ) (2002/07/18 CELEX) (32002R0178);

٢. تحتكم النظافة العامة للمواد الغذائية وفقاً لللائحة (EC) ٢٠٠٤/٨٥٢ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس L ١٣٩-OJ ٢٠٠٤/٠٤/٣٠ ((CELEX ٣٢٠٠٤R٠٨٥٢))؛
٣. الشروط العامة المتعلقة بالملوثات في الأغذية؛
٤. تتواجد المتطلبات الخاصة حول الغذاء المعدل وراثياً (GM) والغذاء المستحدث في اللائحة (EC) ٢٠٠٣/١٨٢٩ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (L ٢٦٨-OJ ٢٠٠٣/١٠/١٨) (CELEX) ٣٢٠٠٣R١٨٢٩ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (L ٤٣-OJ ١٩٩٧/٠٢/١٤) ((CELEX ٣١٩٩٧R٠٢٥٨))؛
٥. الشروط العامة لإعداد المواد الغذائية؛
٦. السيطرة الرسمية على المواد الغذائية؛

عندما يكون من المرجح أن تشكل مشكلة النظافة خطراً جدياً على صحة الإنسان أو ينتشر في أراضي بلد من دول العالم الثالث، يمكن للسلطات الأوروبية أن توقف استيراد جميع أو جزء من بضائع هذا البلد أو أن تتخذ تدابير وقائية مؤقتة بشأن المواد الغذائية المعنية حسب خطورة الوضع.

## - المملكة المتحدة:

### إجراءات الاستيراد

- يمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD) إما عن طريق:
- الحضور شخصياً في مكتب الجمارك المعنية، أو
  - التقديم إلكترونياً من خلال نظام التخليص الجمركي المحوسب المسمى بالمعالجة الجمركية للاستيراد والتصدير المشحون. ويمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات من خلال:

<http://www.hmrc.gov.uk/>

- ويمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة إلى السلطات الجمركية إما من خلال المستورد أو من يمثله. وقد يكون التمثيل:
- تمثيل مباشر: الممثلون الذين يستطيعون التصرف باسم شخص والنيابة عن شخص آخر.
  - تمثيل غير مباشر: الممثلون الذين يتصرفون بأسمائهم ولكن بالنيابة عن شخص آخر. ويمكن للمخلصين الجمركيين، ووكلاء الشحن، وشركات النقل أن يتصرفوا كممثلين غير مباشرين بحيث يكون لديهم مسؤولية مشتركة.

### مقارنة تكلفة الشحن الجوي لعينة من الخضار من جميع الأنواع باستخدام مطارات عمان وبن غوريون:

- ألف كيلوجرام عينة مع ٦ منصات كحد أدنى (ويستند الحساب على الوزن لا الأبعاد).
- معبر الجملة الحدودي. (دون أي تكلفة على الحدود).
- شحنة للسفر عن طريق تبادل شاحنتين إلى عمان وشاحنتين لبن غوريون، وذلك بسبب نظام التعاقب بالإضافة إلى أنه لا يسمح للشاحنات الإسرائيلية بالمرور من خلال معبر الجملة.
- على الشحنات، ولأسباب أمنية، أن تكون متواجدة للتخزين في مامان في مطار بن غوريون قبل ٢٤ ساعة بينما يمكن أن يتم فحص الشحنة ومسحها في نفس اليوم إذا تم السفر من خلال مطار عمان.

## مقارنة أسعار البضائع باستخدام طريق جسر الملك حسين إلى مطار عمان وطريق مطار بن غوريون:

إجمالي التكلفة للوصول للوجهة النهائية	إجمالي النفقات عند المطار	إجمالي النفقات عند الجسر	تكلفة النقل إلى المطار	تكلفة النقل إلى الجسر	الطريق	البلد
١٢٣٨٤	٩٥٢٤	١٢٦٠	٨٥٠	٧٥٠	جسر الملك حسين	الولايات المتحدة الامريكية JFK
١٤٢٤٠	١٣٦٤٠	Zero	٨٥٠	٧٥٠	اسرائيل	
٨١٤٠	٥٢٨٠	١٢٦٠	٨٥٠	٧٥٠	جسر الملك حسين	تركيا IST
٩٤٠٠	٧٨٠٠	Zero	٨٥٠	٧٥٠	اسرائيل	
٨٣٢٠	٥٤٦٠	١٢٦٠	٨٥٠	٧٥٠	جسر الملك حسين	النرويج OSL
١٠٢٨٥	٨٦٨٥	Zero	٨٥٠	٧٥٠	اسرائيل	
٧٤٢٤	٤٥٦٤	١٢٦٠	٨٥٠	٧٥٠	جسر الملك حسين	هولندا AMS
٧٨٤٠	٦٢٤٠	Zero	٨٥٠	٧٥٠	اسرائيل	
٧٤٢٤	٤٥٦٤	١٢٦٠	٨٥٠	٧٥٠	جسر الملك حسين	المملكة المتحدة HEA
١٥٣٦٠	١٣٧٦٠	Zero	٨٥٠	٧٥٠	اسرائيل	

## مقارنة الزمن بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

إجمالي متوسط الزمن المستغرق للوصول للوجهة النهائية	إجمالي الأيام المستغرقة في المطار <sup>٢٣</sup>	من المستودع إلى المطار	الطريق	البلد
٢	١ ½	½	جسر الملك حسين	الولايات المتحدة الامريكية
٣	٢ ½	½	اسرائيل	
٢	١ ½	½	جسر الملك حسين	تركيا
٣	٢ ½	½	اسرائيل	
٢	١ ½	½	جسر الملك حسين	النرويج
٣	٢ ½	½	اسرائيل	
٢	١ ½	½	جسر الملك حسين	هولندا
٣	٢ ½	½	اسرائيل	
٢	١ ½	½	جسر الملك حسين	المملكة المتحدة
٣	٢ ½	½	اسرائيل	

٢٢ يعتمد الوقت المستغرق في الانتظار عند أي مطار على ترددات الطيران وعلى الوقت الذي تصل فيه البضائع للمطار من أجل استكمال التجهيزات وإجراء الفحوص الأمنية

## عقبات معينة:

- ليس لدى أي من هذه المعابر مرافق تساعد على التعامل مع المنتجات القابلة للتلف.
- قد يؤثر التغير في درجات الحرارة إلى جانب الطرق المتنوعة المسلوكة على جودة المنتجات قصيرة الأجل.
- لا يسمح للمصدرين الفلسطينيين بشحن منتجاتهم على طائرات الركاب في حالة استخدام مطار بن غوريون.
- لم تحدد النزوح بوضوح فيما إذا كانت فلسطين تابعة لنظام الأفضليات المعمم مما يتسبب في بعض الأحيان بالالتباس بين السلطات.
- يتقيد صفر الجمارك بمتطلبات التقييم الموسمي.
- تتطلب المملكة المتحدة أحجام خضراوات معينة ومحددة بالإضافة إلى متطلبات التعبئة والتغليف. وهناك بعض من الصرامة عند التعامل مع المنتجات الصالحة للأكل في النظام.
- وضع الملصقات التي توضح مكونات المنتج ومنشئه أمر لا بد منه وخاصة بالنسبة لسوق المملكة المتحدة.

## توصيات محددة:

- قد يكون الشحن من خلال طريق الاردن فعّالاً من حيث التكلفة وذلك نتيجة إمكانية الوصول إلى طائرات الركاب وطائرات الشحن.
- تردد الطيران عبر الأردن أعلى بكثير منه في إسرائيل وهذا سوف يقلل من وقت الانتظار والتكلفة ويسرع التسليم.
- وقت التسليم عن طريق إسرائيل أو جسر الملك حسين هو نفسه تقريباً.
- يمكن تقسيم الأسواق الأوروبية إلى أسواق متعددة مثل سوق المجتمع العرقي، وسوق الهواء الطلق (السوق المفتوح) وسلسلة المحلات والمتاجر ... الخ وبالتالي يمكن للمصدر الفلسطيني أن يحدد أي من هذه القطاعات أكثر ملاءمة لمنتجاته.

## الخضار/الفواكه

### تركيا

### النرويج

#### معبر الجلمة والمطار

#### جسر الملك حسين

#### معبر الجلمة والمطار

#### جسر الملك حسين

النقل للمعبر الحدودي  
الداخلي  
٧٥٠NIS  
ساعة

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
٧٥٠NIS  
ساعة

النقل للمعبر الحدودي  
الداخلي  
٧٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
٧٥٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل إلى المطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٢٦٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل إلى المطار  
٨٥٠NIS  
ساعة ونصف

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٢٦٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٧٨٠٠NIS  
يوم

تكلفة النقل إلى المطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٨٦٨٥NIS EI AI  
يوم

تكلفة النقل إلى المطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات  
٩٤٠٠NIS  
٢-١  
يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن ٥٢٨٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات  
١٠٢٨٥NIS EI AI  
٢-١  
يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٥٤٦٠NIS  
ساعتين

إجمالي الوقت للوصول  
للوجهة النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
٨١٤٠NIS  
(خمس ساعات قبل التصدير)

إجمالي الوقت للوصول  
للوجهة النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
٨٣٢٠NIS  
خمس ساعات قبل  
التصدير

إجمالي الوقت للوصول  
للوجهة النهائية  
يومين

إجمالي الوقت للوصول  
للوجهة النهائية  
يومين

## التمور

١. تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ٤:٣٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يجب تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية الماسح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفانورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يسمح المعبر للشاحنات الإسرائيلية لنقل البضائع على طول الطريق حتى أسدود/ حيفا أو المطار حيث يتم هناك تنفيذ فحص أمني شامل على جميع السلع والشاحنات.
٧. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل أربعة أيام إلى منطقة حجاز في ميناء أسدود/ حيفا (ما وراء البحار أو للجوار) حيث يتم تحميلها في حاويات.
٨. يقوم وسيط الجمارك في الوقت نفسه بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط الشحن ومنطقة الحجز بشأن تحميل/ تعبئة الحاويات بالبضائع.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية وعدد الحاويات.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - تواجد حاوية شحن في منطقة الميناء.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
٩. وصول الشحنة إلى الميناء قبل ٤ أيام على الأقل من موعد المغادرة (١-٥ أيام عمل قبل تاريخ الشحن) لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لإنهاء جميع الإجراءات اللازمة.
١٠. تحميل الحاويات على السفينة إلى وجهتها النهائية.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم ارفاقها مع موافقة وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.



## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج:

٠٨٠٤١٠: تمور (طازجة/ مجففة).

الدولة <sup>٢٣</sup>	متطلبات محددة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	<ul style="list-style-type: none"> <li>إدارة الغذاء والدواء</li> <li>التعبئة والتغليف ووضع الملصقات</li> <li>قد تلزم الاتفاقية الباردة أو اتفاقية وزارة الزراعة الأمريكية</li> </ul>	مكوس ٠٪	اتفاقية تجارية
تركيا	<ul style="list-style-type: none"> <li>الفاتورة</li> <li>نموذج بيان القيمة</li> <li>رسالة مطابقة من وزارة الغذاء، والزراعة، والثروة الحيوانية</li> <li>شهادة منشأ</li> </ul>	لا جمارك <sup>٢٤</sup>	اتفاقية تجارية حرة
النرويج	<ul style="list-style-type: none"> <li>شهادة المنشأ</li> <li>اتفاقية تجارية مع رابطة التجارة الحرة الأوروبية (تقويم المنتج)</li> </ul>	مكوس ٠٪	عضواً في رابطة التجارة الحرة الأوروبية
هولندا	<ul style="list-style-type: none"> <li>السيطرة على الملوثات الموجودة في المواد الغذائية</li> <li>السيطرة على متبقيات المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري</li> <li>الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني</li> <li>وضع الملصقات التعريفية على المواد الغذائية</li> <li>التحكم بصحة النبات</li> <li>المنتجات الطوعية من الإنتاج العضوي</li> </ul>	ضريبة القيمة المضافة ٦٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي
المملكة المتحدة	<ul style="list-style-type: none"> <li>السيطرة على الملوثات الموجودة في المواد الغذائية</li> <li>السيطرة على متبقيات المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري</li> <li>الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني</li> <li>وضع الملصقات التعريفية على المواد الغذائية</li> <li>التحكم بصحة النبات</li> <li>المنتجات الطوعية من الإنتاج العضوي</li> </ul>	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي لا يوجد متطلبات معينة للفواكه الطازجة أو المبردة

## متطلبات المصدر:

### التور (طازجة/ مجففة)

١. يجب على جميع الأطراف (الشاحن، أو المرسل إليه، أو المستورد، المصنع ... الخ) الحصول على رقم تسجيل منشأة غذائية من إدارة الغذاء والدواء. يرجى الانتقال إلى الموقع أدناه للتسجيل حيث أنه من السهل نسبياً الحصول على هذا التسجيل وبمجرد الانتهاء من التطبيق تحصل على رقم تسجيلي فوراً.
٢. كيفية تعبئة هذا المنتج (صناديق، أكياس بلاستيكية، .. الخ).
٣. حجم الطرد (١٠ أونصة... الخ).
٤. إشعار أولي من إدارة الغذاء والدواء لهذا المنتج. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق وسيط في وقت الدخول الجمركي أو يمكن أن يقوم به المستورد/ المصدر/ الأطراف الأخرى المشاركة في الشحن عن طريق موقع إدارة الغذاء والدواء.
٥. قد تكون هذه العناصر خاضعة لوزارة الزراعة الأمريكية أو الاتفاقية الباردة.

## تركيا

إن شهادة المنشأ وجميع الوثائق الفلسطينية بالإضافة إلى الوثائق المذكورة أعلاه كافية لتصدير هذه المنتجات إلى تركيا.

## النرويج

عند الاستيراد في النرويج، فإن السلطات الجمركية لأي من الدول التي تتمتع ب(نظام الأفضليات المعمم) تحتفظ بالاعتراف بها كسلطة مختصة لإصدار شهادات المنشأ. يمكن الحصول على معاملة التعريفية التفضيلية لنظام الأفضليات المعمم للمنتجات التي تحوز على شهادة منشأ، والتي يجب أن تكون مقبولة ومختومة من سلطة مختصة (الجمارك الفلسطينية) بحيث يتم تبليغها مسبقاً وبشكل صحيح من خلال البلد المعني ذو نظام الأفضليات المعمم، أو من خلال بيان المنشأ. تودع النسخ الأصلية من الطوابع والتوقعات التي تستخدمها الجهات ذات العلاقة في مديرية الجمارك والمكوس. وعند الشك، يمكن إرسال الشهادة الأصلية ذات نظام الأفضليات المعمم إلى المديرية (قسم التعريف والمنشأ) من أجل السيطرة. تعتبر أدلة وبراهين المنشأ التالية صالحة تحت نظام الأفضليات المعمم النرويجي:

١. شهادة منشأ نموذج A
  ٢. بيان الفاتورة
  ٣. نموذج شهادة بدل فاقد A (عن طريق المجتمع الأوروبي أو سويسرا)
  ٤. شهادة حركة يورو ١ (من النرويج إلى الدولة ذات الأفضلية المعممة وذلك لأهداف تراكمية)
  ٥. تسجيل المستورد النرويجي للاستيراد مع سلطة سلامة الأغذية النرويجية<sup>٢٥</sup>
- لا بد من احترام تقويم التصدير الخاص برابطة التجارة الحرة الأوروبية من أجل الاستفادة من تخفيض التعريفية.

## شهادة المنشأ نموذج A:

عند تصدير المنتجات الناشئة من بلاد ذات أفضلية معمة إلى النرويج، يسمح للمصدر إصدار شهادة المنشأ نموذج A. يجب على المصدر أن يستكمل وينهي شهادة المنشأ نموذج A في البلد المستفيد والمعني الذي يتمتع بأفضلية معمة بحيث يقوم المصدر

بتوقيع الشهادة في صندوق ١٢ (بيان من جانب المصدر). ويجب أن يتم ختم نموذج A وتوقيعه من خلال السلطات الجمركية في البلد المعني الذي يتمتع بالأفضلية المعممة أو من خلال أية هيئة أخرى لها صلاحية المصادقة على مثل هذه الشهادات في صندوق ١١. وينبغي أن يتم طباعة نموذج A باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، واستكمالها وفقاً للملاحظات المتواجدة في الجزء الخلفي من النموذج بحيث يُستلزم إكمال النموذج باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، وفي حالة وجود أي معلومات مكتوبة بخط اليد في الشهادة، لا بد من إعادة كتابتها بالحبر وبالخطوط المطبوعة. وقد تطلب سلطات الجمارك الترويجية، إذا اقتضت الضرورة ذلك، ترجمة عن المعلومات المعطاة.

## بيان الفاتورة

كبدل لشهادة المنشأ نموذج A، يستطيع المصدر عند تصديره لمنتجات ناشئة عن بلد يتمتع بأفضلية معمة إلى الترويج أن يصدر بيان منشأ على الفاتورة الأصلية «بيان فاتورة». ومن أجل إصدار بيان الفاتورة، يتوجب تحقيق المتطلب التمهيدي وهو أن تكون قيمة المنتجات التي يكون منشؤها في شحنة لا يتجاوز مئة ألف كرون نرويجي. تتواجد متطلبات استصدار بيان الفاتورة في § ١٠-٥-٨ رقم ٢ و § ١١-٥-٨ من اللائحة الجمركية. يجب أن يتم كتابة بيان الفاتورة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية. يمكن إيجاد نص بيان الفاتورة في المرفق ٣. قد يكون بيان الفاتورة مطبوعاً، أو مكتوباً، أو مختوماً على فاتورة المصدرين إلا أنه يجب أن يتم التوقيع على بيان الفاتورة- توقيع المصدر- في البلد المعني ذات الأفضلية المعممة. فترة الصلاحية

يجب تقديم براهين وأدلة المنشأ (نموذج A أو بيان الفاتورة) الصادر في البلاد المتمتعة بأفضلية معمة إلى سلطات الجمارك النرويجية في موعد لا يتجاوز عشرة أشهر من بعد تاريخ صدور هذه البراهين في البلد المصدر الذي يتمتع بأفضلية معمة، لمزيد من التفاصيل، راجع لائحة الجمارك § ١٢-٥-٨.

## هولندا

### السيطرة على الملوثات في المواد الغذائية:

من أجل ضمان مستوى عالٍ من حماية المستهلك، لا بد من مطابقة الواردات إلى الاتحاد الأوروبي (EU) من المواد الغذائية لتشريعات الاتحاد الأوروبي التي تهدف إلى ضمان كون الغذاء المتواجد في السوق غذاءً آمناً للأكل ولا يحتوي على ملوثات على المستويات التي يمكن أن تهدد صحة الإنسان.

قد تتواجد الملوثات في الأغذية (بما في ذلك الفواكه، والخضروات، واللحوم، والأسماك، والحبوب، والتوابل، ومنتجات الألبان، وما إلى ذلك) نتيجة لمختلف مراحل إنتاجها بالإضافة إلى نقلها، وتعبئتها، وحملها، أو نتيجة لتلوث البيئة .

إن لائحة المجلس (EEC) رقم ٩٣/٣١٥ المؤرخة في ٨ فبراير ١٩٩٣ والتي تضع أماناً للإجراءات المجتمعية للملوثات في الغذاء (L ٣٧-OJ ١٩٩٣/٠٢/١٣) (CELEX ٣١٩٩٣R٠٣١٥) تنظّم وجود مثل هذه الملوثات في المواد الغذائية في الاتحاد الأوروبي:

١. عدم السماح للأغذية التي تحتوي على مادة ملوثة إلى حد غير مقبول به من وجهة نظر الصحة العامة وعلى وجه الخصوص إن رافق هذه الأغذية مستوى من السمية بوضعها في سوق الاتحاد الأوروبي، وإلا سيتم رفضها.
٢. يجب أن تبقى مستويات التلوث منخفضة إلى أكبر حد معقول يمكن تحقيقه من خلال اتباع الممارسات الجيدة التي يوصى بالعمل بها.
٣. قد يتم تعيين الحد الأقصى لمستويات ملوثات معينة من أجل حماية الصحة العامة.

٤. مراقبة متبقيا ت المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري.
٥. من أجل ضمان مستوى عال من حماية المستهلك، فإنه يسمح للواردات من المنتجات النباتية والحيوانية أو أي من أجزائهما المقصودة للاستهلاك البشري وتحتوي على بقايا المبيدات التي قد تكون موجودة فيها، فقط عند الامتثال للضمانات المنصوص عليها في تشريعات الاتحاد الأوروبي التي تهدف إلى السيطرة على وجود المواد الكيميائية ومخلفاتها في الحيوانات الحية، والمنتجات الحيوانية، والمنتجات التي تندرج من أصل نباتي.

## النباتات والمنتجات النباتية وحمايتها

يضع توجيه المجلس ٤١٤/٩١/٤١٤ CELEX/٣١٩٩١٠٤١٤ (L OJ ٢٣٠٠٠٨/١٩١٩٩٧) EEC القواعد والإجراءات المتبعة إزاء المواد النشطة من أجل تسويقها في الاتحاد الأوروبي والحصول على تصريح من الدول الأعضاء لمنتجات وقاية النباتات التي تحتوي عليها. لا يمكن استخدام المواد الفعالة في منتجات وقاية النبات إلا إذا كانت هذه المواد مدرجة في قائمة الاتحاد الأوروبي الإيجابية/المسموحة. ويتم تضمين هذه المواد في قاعدة بيانات الاتحاد الأوروبي للمبيدات. وبمجرد أن يتم تضمين المادة النشطة في القائمة، يجوز للدول الأعضاء أن تأذن باستخدام المنتجات التي تحتوي على هذه المادة.

## الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني

على الواردات من المواد الغذائية المدرجة من أصل غير حيواني والتي تستهدف أسواق الاتحاد الأوروبي (EU) الامتثال للشروط والأحكام العامة المحددة التي ترمي إلى منع المخاطر على الصحة العامة وحماية مصالح المستهلكين.

وبالتالي، فإن القواعد العامة التي تنطبق على هذه المنتجات هي على النحو الآتي:

- تم إنشاء المتطلبات والمبادئ العامة لقانون الغذاء في اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٢/١٧٨ الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومن المجلس (L OJ ٣١٠٠٢/٢٠٠٢) ((٢٠٢/١٧٨ CELEX)؛
  - تحتمل النظافة العامة للمواد الغذائية وفقاً لللائحة (EC) ٢٠٠٤/٨٥٢ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (L OJ ١٣٩٠٠٤/٣٠٠٤) ((٢٠٠٤/٨٥٢ CELEX)؛
  - الشروط العامة المتعلقة بالملوثات في الأغذية؛
  - تتواجد المتطلبات الخاصة حول الغذاء المعدل وراثياً (GM) والغذاء المستحدث في اللائحة (EC) ٢٠٠٣/١٨٢٩ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (L OJ ٢٦٨٠١٨/٢٠٠٣) ((٢٠٠٣/١٨٢٩ CELEX) واللائحة (EC) ٩٧/٢٥٨ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (L OJ ٤٣٠٠٢/١٤١٩٩٧) ((٣١٩٩٧٠٢٥٨ CELEX)؛
  - الشروط العامة لإعداد المواد الغذائية؛
  - السيطرة الرسمية على المواد الغذائية؛
- عندما يكون من المرجح أن تشكل مشكلة النظافة خطراً جدياً على صحة الإنسان أو ينتشر في أراضي بلد من دول العالم الثالث، يمكن للسلطات الأوروبية أن توقف استيراد جميع أو جزء من بضائع هذا البلد أو أن تتخذ تدابير وقائية مؤقتة بشأن المواد الغذائية المعنية حسب خطورة الوضع.

## المملكة المتحدة:

### حماية النبات

تعتبر وكالة بحوث الأغذية والبيئة DEFRA الوكالة المسؤولة عن عمليات التفتيش على الواردات من النباتات والمنتجات النباتية الأخرى، بخلاف المواد الحرجية، في انكلترا وويلز. تتولى حكومة المدفوعات الريفية الإسكتلندية بالإضافة إلى مديرية التفتيش مسؤولية أمور الصحة النباتية، باستثناء المواد الحرجية، (بما في ذلك عمليات التفتيش على الواردات) في اسكتلندا بينما تتولى هيئة الأحراج/الغابات المسؤولية إزاء المواد الحرجية (الأشجار حرجية، والخشب، والأقوات) في كل من انجلترا، واسكتلندا، وويلز. أما بخصوص إيرلندا الشمالية، فإن إدارة الشؤون الزراعية والريفية (DARDNI) تتحمل المسؤولية حول الصحة النباتية بما في ذلك المواد الحرجية.

### سلامة الأغذية والأعلاف ومعايير التسويق:

تمثل وكالة المعايير الغذائية (FSA) الإدارة المركزية المسؤولة عن الرقابة الرسمية على المواد الغذائية والمواد العلفية في المملكة المتحدة.

### مقارنة تكلفة شحن العينة بحريا للتمور من خلال جسر الملك حسين وأسدود:

- المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر بيتونيا بحيث تم بناء هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة رام الله.
- نقلت الشاحنات ١٥ منصة (حاوية حجم ٢٠ قدم) مباشرة من المستودع الموحد.
- تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
- الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
- يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى معبر بيتونيا.
- تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).
- يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العقبة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفريغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.
- يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء لوكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
- تكون تكلفة التحميل/التفريغ لمعبر بيتونيا مشمولة كذلك.
- هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

## مقارنة سعر الشحن البحري (بالشيكل) بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود

الدولة	الطريق	النقل من المستودع إلى المعبر الحدودي	النقل من المعبر إلى الميناء	إجمالي النفقات عند المعابر (شيكل)	إجمالي التكلفة عند الميناء	تكلفة الشحن	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية (شيكل)
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	١٤٣٨٠	٢٠٣٦٥
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	٤٥٤٠	٨٧٨٠
تركيا	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	١١٧٨٢	١٧٧٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٣٥٠	٥٥٩٠
النرويج	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٥٠٦٢	١١٠٤٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	٥١٢٠	٩٣٦٠
هولندا	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٣٣٤٢	٩٣٢٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	٤١٥٠	٨٣٩٠
المملكة المتحدة	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٤٥٨٢	١٠٥٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٢٧٠	٥٥١٠

## مقارنة الوقت المستغرق بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء	إجمالي متوسط الوقت للوصول للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١	٢	٦٠
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٢٨
تركيا	جسر الملك حسين	١	٢	٢٧
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٠
النرويج	جسر الملك حسين	١	٢	٣٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٢٤
هولندا	جسر الملك حسين	١	٢	٢٧
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩
المملكة المتحدة	جسر الملك حسين	١	٢	١٧
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩

## عقبات معينة:

- ليس لدى أي من هذه المعابر مرافق تساعد على التعامل مع المنتجات المجمدة أو المنتجات التي تتطلب درجة حرارة أعلى من درجة حرارة الغرفة العادية.
- قد يؤثر التغيير في درجة الحرارة بالإضافة إلى الطرق المتعددة المسلوكة في جودة المنتجات قصيرة الأجل حيث يمثل التعرض للشمس عقبة أساسية.
- عدد السفن المتواجدة في العقبة محدود جداً مما يؤدي إلى طول فترة التسليم كما تشير الجداول أعلاه.
- لم تحدد النزوح بوضوح فيما إذا كانت فلسطين تابعة لنظام الأفضليات المعمم مما يتسبب في بعض الأحيان بالالتباس بين السلطات.
- يتقيد صفر الجمارك بمتطلبات التقييم الموسمي.
- تتطلب المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية متطلبات محددة للتعبئة والتغليف. وهناك بعض من الصرامة عند التعامل مع المنتجات الصالحة للأكل في النظام.
- وضع الملصقات التي توضح مكونات المنتج ومنشؤه أمر لا بد منه وخاصة بالنسبة لسوق المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية.
- يُجبر المصدرون الفلسطينيون الذين يقومون بتحوية التمور في الضفة الغربية ويستخدمون معبر الجملة أو معبر ترقوميا على ترك ٣٠ سنتمتر في كل حاوية فارغا وذلك من أجل القيام بالفحوص الأمنية.

## توصيات معينة

- في حال استخدام جسر الملك حسين يجب تواجد مرافق للتبريد إما على الجسر أو في منطقة قريبة من الجسر.
- يتضح أن طرق حيفا/ أسدود أكثر فعالية من حيث التكلفة والوقت.
- يمكن تقسيم الأسواق الأوروبية إلى أسواق متعددة مثل سوق المجتمع العرقي، وسوق الهواء الطلق (السوق المفتوح) وسلسلة المحلات والمتاجر... الخ وبالتالي يمكن للمصدر الفلسطيني أن يحدد أي من هذه القطاعات أكثر ملاءمة لمنتجاته.



# التمور

## المملكة المتحدة

## هولندا

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

إجمالي النفقات في الميناء &  
CFR Shipping  
٢٩٦٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات في الميناء &  
CFR Shipping  
٥٨٤٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات (CFR)  
٥٥١٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
٥٥٧٢NIS  
يوميين

إجمالي النفقات (CFR)  
٨٣٩٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
٤٣٣٢NIS  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
١٠٥٦٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
٩٣٢٧NIS  
(٣ أيام قبل التصدير)

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٧ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٧ يوم

## الطماطم (البندورة): طازجة / مبردة / الكرزية «الصفيرة» الفراولة الطازجة

### إجراءات التصدير عبر معبر الجملة وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٨:٠٠ صباحاً وحتى ٥:٠٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يتم تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية المساح الأمني بحيث يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل ٢٤ ساعة إلى منطقة التخزين في ميناء (مامان) من أجل تنفيذ الفحوص الأمنية وتحميل البضائع على منصات خاصة.
٧. يقوم وسيط الجمارك في الوقت ذاته بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط شحن البضائع (مامان) بشأن تحميل / تعبئة البضائع في طائرات الشحن.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية ورقم الحمولة.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - نقل الحمولة بالشاحنة في منطقة المطار.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
  - التأكد من وصول الحمولة إلى المطار قبل ٢٤ ساعة على الأقل من موعد المغادرة لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لأداء جميع الإجراءات اللازمة.
  - تحميل الشحنة على متن الطائرة.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده :

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. لفاتورة تجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج

٠٧٠٢٠٠: الطماطم (البندورة): طازجة / مبردة / كرزية «صغيرة»

٠٨١٠١٠: الفراولة: طازجة

الدولة <sup>٢٦</sup>	متطلبات معينة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	<ul style="list-style-type: none"> <li>إدارة الغذاء والدواء</li> <li>التعبئة والتغليف ووضع الملصقات</li> <li>قد تلزم الاتفاقية الباردة أو اتفاقية وزارة الزراعة الأمريكية</li> </ul>	مكوس ٠٪	اتفاقية تجارية
تركيا	<ul style="list-style-type: none"> <li>الفاتورة</li> <li>نموذج بيان القيمة</li> <li>رسالة مطابقة من وزارة الغذاء والزراعة، والثروة الحيوانية</li> <li>شهادة منشأ</li> </ul>	لا جمارك <sup>٢٧</sup>	اتفاقية تجارية حرة
النرويج	<ul style="list-style-type: none"> <li>شهادة المنشأ</li> </ul>	مكوس ٠٪	عضواً في رابطة التجارة الحرة الأوروبية
هولندا	<ul style="list-style-type: none"> <li>السيطرة على الملوثات الموجودة في المواد الغذائية</li> <li>السيطرة على متبقيات المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري</li> <li>الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني</li> <li>وضع الملصقات التعريفية على المواد الغذائية</li> <li>التحكم بصحة النبات</li> <li>المنتجات الطوعية من الإنتاج العضوي</li> </ul>	ضريبة القيمة المضافة ٦٪ مكوس ٦٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي
المملكة المتحدة	<ul style="list-style-type: none"> <li>السيطرة على الملوثات الموجودة في المواد الغذائية</li> <li>السيطرة على متبقيات المبيدات في المنتجات النباتية والحيوانية المعدة للاستهلاك البشري</li> <li>الرقابة الصحية على المواد الغذائية من أصل غير حيواني</li> <li>وضع الملصقات التعريفية على المواد الغذائية</li> <li>التحكم بصحة النبات</li> <li>المنتجات الطوعية من الإنتاج العضوي</li> </ul>	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي لا يوجد متطلبات معينة للفواكه الطازجة أو المبردة

## متطلبات المصدر:

### -الولايات المتحدة الأمريكية:

### الطماطم: الطازجة / المثلجة / الكرزية، الفراولة: طازجة

١. يجب على جميع الأطراف (الشاحن، أو المرسل إليه، أو المستورد، المصنع ... الخ) الحصول على رقم تسجيل منشأة غذائية من إدارة الغذاء والدواء. من السهل نسبياً الحصول على هذا التسجيل حيث أنه وبمجرد الانتهاء من التطبيق تحصل على رقم تسجيلي فوراً.
٢. كيفية تعبئة هذا المنتج (صناديق، أكياس بلاستيكية، .. الخ).

<sup>٢٦</sup> يرجى الرجوع إلى القسم الرابع مرفق ٢ من أجل المتطلبات العامة للاتحاد الأوروبي

<sup>٢٧</sup> /www.gib.gov.tr

٣. حجم الطرد (١٠ أونصة... الخ).

٤. إشعار أولي من إدارة الغذاء والدواء لهذا المنتج. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق وسيط في وقت الدخول الجمركي أو يمكن أن يقوم به المستورد/ المصدر/ الأطراف الأخرى المشاركة في الشحن عن طريق موقع إدارة الغذاء والدواء.

٥. قد تكون هذه العناصر خاضعة لوزارة الزراعة الأمريكية أو الاتفاقية الباردة. (cold treatment)

## -تركيا:

إن شهادة المنشأ وجميع الوثائق الفلسطينية بالإضافة إلى الوثائق المذكورة أعلاه كافية لتصدير هذه المنتجات إلى تركيا.

## -النرويج:

عند الاستيراد في النرويج، فإن السلطات الجمركية لأي من الدول التي تتمتع ب(نظام الأفضليات المعمم) تحتفظ بالاعتراف بها كسلطة مختصة لإصدار شهادات المنشأ.

يمكن الحصول على معاملة التعريفية التفضيلية لنظام الأفضليات المعمم للمنتجات التي تحوز على شهادة منشأ، والتي يجب أن تكون مقبولة ومختومة من سلطة مختصة (الجمارك الفلسطينية) بحيث يتم تبليغها بشكل صحيح مسبقاً من خلال البلد المعني ذو نظام الأفضليات المعمم، أو من خلال بيان المنشأ.

تودع النسخ الأصلية من الطوابع والتوقيعات التي تستخدمها الجهات ذات العلاقة في مديرية الجمارك والمكوس. وعند الشك، يمكن إرسال الشهادة الأصلية ذات نظام الأفضليات المعمم إلى المديرية (قسم التعريفية والمنشأ) من أجل السيطرة. تعتبر أدلة وبراهين المنشأ التالية صالحة تحت نظام الأفضليات المعمم النرويجي:

١. شهادة منشأ نموذج A

٢. بيان الفاتورة

٣. نموذج شهادة بدل فاقد A (عن طريق المجتمع الأوروبي أو سويسرا)

٤. شهادة حركة يورو ١ (من النرويج إلى الدولة ذات الأفضلية المعممة وذلك لأهداف تراكمية)

٥. تسجيل المستورد النرويجي للاستيراد مع سلطة سلامة الأغذية النرويجية<sup>٣٨</sup>

لا بد من احترام تقويم التصدير الخاص برابطة التجارة الحرة الأوروبية من أجل الاستفادة من تخفيض التعريفية.

## شهادة المنشأ نموذج A:

عند تصدير المنتجات الناشئة من بلاد ذات أفضلية معممة إلى النرويج، يسمح للمصدر إصدار شهادة المنشأ نموذج A. يجب على المصدر أن يستكمل وينهي شهادة المنشأ نموذج A في البلد المستفيد والمعني الذي يتمتع بأفضلية معممة بحيث يقوم المصدر بتوقيع الشهادة في صندوق ١٢ (بيان من جانب المصدر). ويجب أن يتم ختم نموذج A وتوقيعه من خلال السلطات الجمركية في البلد المعني الذي يتمتع بالأفضلية المعممة أو من خلال أية هيئة أخرى لها صلاحية المصادقة على مثل هذه الشهادات في صندوق ١١. وينبغي أن يتم طباعة نموذج A باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، واستكمالها وفقاً للملاحظات المتواجدة في الجزء الخلفي من النموذج بحيث يُستلزم إكمال النموذج باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، وفي حالة وجود أي معلومات مكتوبة بخط اليد في الشهادة، لا بد من إعادة كتابتها بالحبر وبالحروف المطبوعة. وقد تطلب سلطات الجمارك النرويجية، إذا اقتضت الضرورة ذلك، ترجمة عن المعلومات المعطاة.

## بيان الفاتورة

كبدل لشهادة المنشأ نموذج A، يستطيع المصدر عند تصديره لمنتجات ناشئة عن بلد يتمتع بأفضلية معمة إلى النرويج أن يصدر بيان منشأ على الفاتورة الأصلية- «بيان فاتورة». ومن أجل إصدار بيان الفاتورة، يتوجب تحقيق المتطلب التمهيدي وهو أن تكون قيمة المنتجات التي يكون منشؤها في شحنة لا يتجاوز مئة ألف كرون نرويجي.

تتواجد متطلبات استصدار بيان الفاتورة في § ١٠-٥-٨ رقم ٢ و § ١١-٥-٨ من اللائحة الجمركية. يجب أن يتم كتابة بيان الفاتورة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية. يمكن إيجاد نص بيان الفاتورة في المرفق ٣. قد يكون بيان الفاتورة مطبوعاً، أو مكتوباً، أو مختوماً على فاتورة المصدرين إلا أنه يجب أن يتم التوقيع على بيان الفاتورة- توقيع المصدر- في البلد المعني ذات الأفضلية المعمة.

## فترة الصلاحية:

يجب تقديم براهين وأدلة المنشأ (نموذج A أو بيان الفاتورة) الصادر في البلاد المتمتع بأفضلية معمة إلى سلطات الجمارك النرويجية في موعد لا يتجاوز عشرة أشهر من بعد تاريخ صدور هذه البراهين في البلد المصدر الذي يتمتع بأفضلية معمة، لمزيد من التفاصيل، راجع لائحة الجمارك § ١٢-٥-٨.

## -هولندا:

على الواردات من المواد الغذائية المدرجة من أصل غير حيواني والتي تستهدف أسواق الاتحاد الأوروبي (EU) الامتثال للشروط والأحكام العامة المحددة التي تهدف إلى منع المخاطر على الصحة العامة وحماية مصالح المستهلكين.

وبالتالي، فإن القواعد العامة التي تنطبق على هذه المنتجات هي على النحو الآتي:

- تم إنشاء المتطلبات والمبادئ العامة لقانون الغذاء في اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٢/١٧٨ الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومن المجلس (٣١-OJ L ٢٠٠٢/٠١/٢٠٠٢) ((٣٢٠٠٢٢٠١٧٨ CELEX)؛
- تحتكم النظافة العامة للمواد الغذائية وفقاً لللائحة (EC) ٢٠٠٤/٨٥٢ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (١٣٩-OJ L ٢٠٠٤/٠٤/٣٠) ((٣٢٠٠٤٢٠٨٥٢ CELEX)؛
- الشروط العامة المتعلقة بالملوثات في الأغذية؛
- تتواجد المتطلبات الخاصة حول الغذاء المعدل وراثياً (GM) والغذاء المستحدث في اللائحة (EC) ٢٠٠٣/١٨٢٩ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (٢٦٨-OJ L ٢٠٠٣/١٠/١٨) ((٣٢٠٠٣٢١٨٢٩ CELEX) واللائحة (EC) ٩٧/٢٥٨ الصادرة عن البرلمان الأوروبي وعن المجلس (٤٣-OJ L ١٩٩٧/٠٢/١٤) ((٣١٩٩٧٢٥٨ CELEX)؛
- الشروط العامة لإعداد المواد الغذائية؛
- السيطرة الرسمية على المواد الغذائية؛

عندما يكون من المرجح أن تشكل مشكلة النظافة خطراً جدياً على صحة الإنسان أو ينتشر في أراضي بلد من دول العالم الثالث، يمكن للسلطات الأوروبية أن توقف استيراد جميع أو جزء من بضائع هذا البلد أو أن تتخذ تدابير وقائية مؤقتة بشأن المواد الغذائية المعنية حسب خطورة الوضع.

## -المملكة المتحدة:

### حماية النبات

تعتبر وكالة بحوث الأغذية والبيئة DEFRA الوكالة المسؤولة عن عمليات التفتيش على الواردات من النباتات والمنتجات النباتية الأخرى، بخلاف المواد الحرجية، في انكلترا وويلز. تتولى حكومة المدفوعات الريفية الإسكتلندية بالإضافة إلى مديريةية التفتيش مسؤولية أمور الصحة النباتية، باستثناء المواد الحرجية، (بما في ذلك عمليات التفتيش على الواردات) في اسكتلندا بينما تتولى هيئة الأراج/الغابات المسؤولية إزاء المواد الحرجية (الأشجار حرجية، والخشب، والأقوات) في كل من انجلترا، واسكتلندا، وويلز. أما بخصوص إيرلندا الشمالية، فإن إدارة الشؤون الزراعية والريفية (DARDNI) تتحمل المسؤولية حول الصحة النباتية بما في ذلك المواد الحرجية.

### سلامة الأغذية والأعلاف ومعايير التسويق

تمثل وكالة المعايير الغذائية (FSA) الإدارة المركزية المسؤولة عن الرقابة الرسمية على المواد الغذائية والمواد العلفية في المملكة المتحدة.

## مقارنة تكلفة عينة الشحن جويا من الطماطم (البندورة) والفراولة من جميع الأنواع باستخدام مطارات

### عمان وبن غوريون:

١. ألف كيلوجرام من العينة مع ٦ منصات كحد أدنى (ويستند الحساب على الوزن لا الأبعاد).
٢. معبر الجملة الحدودي. (دون أي تكلفة على الحدود).
٣. شحنة للسفر عن طريق تبادل شاحنتين إلى عمان وشاحنتين لبن غوريون، وذلك بسبب نظام التعاقب بالإضافة إلى أنه لا يسمح للشاحنات الإسرائيلية بالمرور من خلال معبر الجملة.
٤. على الشحنات، ولأسباب أمنية، أن تكون متواجدة للتخزين في مامان في مطار بن غوريون قبل ٢٤ ساعة بينما يمكن أن يتم فحص الشحنة ومسحها في نفس اليوم إذا تم السفر من خلال مطار عمان.

## مقارنة أسعار البضائع (شيقل) باستخدام طريق جسر الملك حسين إلى مطار عمان وطريق مطار بن غوريون

الدولة	الطريق	تكلفة النقل إلى المعبر <sup>٢٩</sup>	تكلفة النقل للمطار	إجمالي النفقات عند المعابر	إجمالي النفقات في المطار	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية JFK	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٩٥٢٤	١٢٥٣٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	١٢٦٤٠	١٤٥٤٠
تركيا IST	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٥٢٨٠	٨٢٩٠
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٧٨٠٠	٩٧٠٠
النرويج OSL	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٥٤٦٠	٨٤٧٠
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٨٦٨٥	١٠٥٨٥
هولندا AMS	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٤٥٦٤	٧٥٧٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٦٢٤٠	٨١٤٠
المملكة المتحدة HEA	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٤٥٦٤	٧٥٧٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	١٣٧٦٠	١٥٦٦٠

## مقارنة الوقت باستخدام طريق جسر الملك حسين إلى مطار عمان وطريق مطار بن غوريون لكل يوم:

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء <sup>٣٠</sup>	إجمالي متوسط الوقت للوصول للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
تركيا	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
النرويج	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
هولندا	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
المملكة المتحدة	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣

٢٩ تم استخدام شاحنات مبردة في هذا المثال

٣٠ يعتمد الوقت المستغرق في الانتظار عند أي مطار على ترددات الطيران وعلى الوقت الذي تصل فيه البضائع للمطار من أجل استكمال التجهيزات وإجراء الفحوص الأمنية



## عقبات معينة:

١. ليس لدى جسر الملك حسين أو أي من المعابر التجارية مرافق للتبريد.
٢. تحدث العديد من الأضرار خلال أداء نظام التعاقب.
٣. يمكن إضافة تكاليف التبخير إذا لم يوفر العميل/الزبون هذه الشهادة.
٤. على الرغم من كون طريق جسر الملك حسين أرخص بالنسبة لغالبية الجهات إلا أنه يشكل مصدراً للقلق نظراً إلى اختلاف درجات الحرارة بين مستودع الجسر ومن ثم عمان.
٥. للجمارك المتواجدة على جسر الملك حسين (الجانبين الإسرائيلي والأردني) تنسيق محدود بشأن ساعات العمل خاصة أيام الجمعة والسبت.
٦. لا تستطيع البضائع الفلسطينية الوصول إلى طائرات الركاب في مطار بن غوريون وهذا ما يزيد من التكلفة/كيلوغرام، ويقلل من عدد الرحلات.

## توصيات معينة:

١. تبدو شحنات البضائع عبر جسر الملك حسين أكثر فعالية من حيث التكلفة لغالبية الجهات الدولية.
٢. وقت التسليم إلى الوجهة النهائية سواء من خلال الطريقتين مقبول.
٣. يقدم طريق جسر الملك حسين للبضائع الفلسطينية أسعاراً تنافسية على طائرات البضائع وطائرات الركاب.

## البندورة: طازجة ومبردة وكرزية والفراولة: طازجة

### المملكة المتحدة

### الولايات المتحدة الأمريكية

#### معبر الجملة والمطار

#### جسر الملك حسين

#### معبر الجملة والمطار

#### جسر الملك حسين

النقل للمعابر التجارية  
الداخلية  
٩٥٠NIS  
ساعة

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
٩٠٠NIS  
ساعة

النقل للمعابر التجارية  
الداخلية  
٩٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
٩٠٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل للمطار  
٩٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك حسين  
١٢٦٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل للمطار ٩٥٠NIS  
ساعة ونصف

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك حسين  
١٢٦٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات في المطار  
والحمولة  
١٣٧٦٠NIS  
يوم

تكلفة النقل للمطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات في المطار  
والحمولة  
١٢٦٤٠NIS E1 A1  
يوم

تكلفة النقل للمطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات  
١٥٦٦٠NIS  
٢-١ يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات في المطار  
والحمولة ٤٥٦٤NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات  
١٤٥٤٠NIS E1 A1  
٢-١ يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات في المطار  
والحمولة  
٩٥٢٤NIS  
ساعتين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
٧٥٧٤NIS  
٥ ساعات قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
١٢٥٣٤NIS  
٥ ساعات قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
يومين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
يومين

## ثمار الفليفلة أو البيمنا الطازجة أو المبردة

### إجراءات التصدير عبر معبر الجملة وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٨:٠٠ صباحاً وحتى ٥:٠٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية المساح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل ٢٤ ساعة إلى منطقة التخزين في ميناء (مامان) من أجل تنفيذ الفحوص الأمنية وتحميل البضائع على منصات خاصة.
٧. يقوم وسيط الجمارك في الوقت ذاته بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط شحن البضائع و(مامان) بشأن تحميل/ تعبئة البضائع في طائرات الشحن.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية ورقم الحمولة.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - نقل الحمولة بالشاحنة في منطقة المطار.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
  - التأكد من وصول الحمولة إلى المطار قبل ٢٤ ساعة على الأقل من موعد المغادرة لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لأداء جميع الإجراءات اللازمة.
  - تحميل الشحنة على متن الطائرة.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده : ١. جدول تحليل المنتج

٧٠٩٦٠: الفواكه الطازجة أو المبردة من الفليفلة أو البيمندا

الدولة <sup>٣</sup>	متطلبات معينة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	إدارة الغذاء والدواء عينات من الدفعات بحيث يتم فحصها قبل الشحن التعبئة والتغليف ووضع الملصقات قد تلزم الاتفاقية الباردة أو اتفاقية وزارة الزراعة الأمريكية	مكوس ٠٪	اتفاقية تجارية
تركيا	الفاتورة نموذج بيان القيمة رسالة مطابقة من وزارة الغذاء والزراعة، والثروة الحيوانية شهادة منشأ	لا جمارك <sup>٣٢</sup>	اتفاقية تجارية حرة
النرويج	شهادة المنشأ	مكوس ٠٪	عضواً في رابطة التجارة الحرة الأوروبية
هولندا	لا يوجد متطلبات محددة يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموحة كذلك	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي
المملكة المتحدة	لا يوجد متطلبات محددة يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموحة كذلك	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	اتفاقية التجارة الحرة المؤقتة مع الاتحاد الأوروبي. لا يوجد متطلبات معينة للفواكه الطازجة أو المبردة

## متطلبات المصدر : -الولايات المتحدة الأمريكية: ثمار الفليفلة أو البيمندا الطازجة أو المبردة

١. يجب على جميع الأطراف (الشاحن، أو المرسل إليه، أو المستورد، المصنع ... الخ) الحصول على رقم تسجيل منشأة غذائية من إدارة الغذاء والدواء. من السهل نسبياً الحصول على هذا التسجيل فبمجرد الانتهاء من التطبيق تحصل على رقم تسجيلي فوراً.
٢. كيفية تعبئة هذا المنتج (صناديق، أكياس بلاستيكية، .. الخ).
٣. حجم الطرد (١٠ أونصة... الخ).
٤. إشعار أولي من إدارة الغذاء والدواء لهذا المنتج. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق وسيط في وقت الدخول الجمركي أو يمكن أن يقوم به المستورد/ المصدر/ الأطراف الأخرى المشاركة في الشحن عن طريق موقع إدارة الغذاء والدواء.
٥. قد تكون هذه العناصر خاضعة لوزارة الزراعة الأمريكية أو الاتفاقية الباردة.

## -تركيا:

إن توافر شهادة المنشأ لجميع الوثائق الفلسطينية بالإضافة إلى الوثائق المذكورة أعلاه كافية لتصدير هذه المنتجات إلى تركيا.

## -النرويج :

عند الاستيراد في النرويج، فإن السلطات الجمركية لأي من الدول التي تتمتع ب(نظام الأفضليات المعمم) تحتفظ بالاعتراف بها كسلطة مختصة لإصدار شهادات المنشأ.

يمكن الحصول على معاملة التعريفية التفضيلية لنظام الأفضليات المعمم للمنتجات التي تحوز على شهادة منشأ، والتي يجب أن تكون مقبولة ومختومة من سلطة مختصة (الجمارك الفلسطينية) بحيث يتم تبليغها بشكل صحيح مسبقاً من خلال البلد المعني ذو نظام الأفضليات المعمم، أو من خلال بيان المنشأ.

تودع النسخ الأصلية من الطوابع والتوقيعات التي تستخدمها الجهات ذات العلاقة في مديرية الجمارك والمكوس. وعند الوقوع في الشك، يمكن إرسال الشهادة الأصلية ذات نظام الأفضليات المعمم إلى المديرية (قسم التعريفية والمنشأ) من أجل السيطرة. تعتبر أدلة وبراهين المنشأ التالية صالحة تحت نظام الأفضليات المعمم النرويجي:

- شهادة منشأ نموذج A
  - بيان الفاتورة
  - نموذج شهادة بدل فاقد A (عن طريق المجتمع الأوروبي أو سويسرا)
  - شهادة حركة يورو 1 (من النرويج إلى الدولة ذات الأفضلية المعممة وذلك لأهداف تراكمية)
  - تسجيل المستورد النرويجي للاستيراد مع سلطة سلامة الأغذية النرويجية<sup>٣٣</sup>
- لا بد من احترام تقويم التصدير الخاص برابطة التجارة الحرة الأوروبية من أجل الاستفادة من تخفيض التعريفية.

## شهادة المنشأ نموذج A:

عند تصدير المنتجات الناشئة من بلاد ذات أفضلية معممة إلى النرويج، يسمح للمصدر إصدار شهادة المنشأ نموذج A. يجب على المصدر أن يستكمل وينهي شهادة المنشأ نموذج A في البلد المستفيد والمعني الذي يتمتع بأفضلية معممة بحيث يقوم المصدر بتوقيع الشهادة في صندوق ١٢ (بيان من جانب المصدر). ويجب أن يتم ختم نموذج A وتوقيعه من خلال السلطات الجمركية في البلد المعني الذي يتمتع بالأفضلية المعممة أو من خلال أية هيئة أخرى لها صلاحية المصادقة على مثل هذه الشهادات في صندوق ١١. وينبغي أن يتم طباعة نموذج A باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، واستكمالها وفقاً للملاحظات المتواجدة في الجزء الخلفي من النموذج بحيث يُستلزم إكمال النموذج باللغة الإنجليزية أو الفرنسية، وفي حالة وجود أي معلومات مكتوبة بخط اليد في الشهادة، لا بد من إعادة كتابتها بالحبر وبالحروف المطبوعة. وقد تطلب سلطات الجمارك النرويجية، إذا اقتضت الضرورة ذلك، ترجمة عن المعلومات المعطاة.

## بيان الفاتورة

كبدل لشهادة المنشأ نموذج A، يستطيع المصدر عند تصديره لمنتجات ناشئة عن بلد يتمتع بأفضلية معممة إلى النرويج أن يصدر بيان منشأ على الفاتورة الأصلية- «بيان فاتورة». ومن أجل إصدار بيان الفاتورة، يتوجب تحقيق المتطلب التمهيدي وهو أن تكون قيمة المنتجات التي يكون منشؤها في شحنة لا يتجاوز مئة ألف كرون نرويجي.

تواجد متطلبات استصدار بيان الفاتورة في § ٨-٥-١٠ رقم ٢ و § ٨-٥-١١ من اللائحة الجمركية. يجب أن يتم كتابة بيان الفاتورة باللغة الإنجليزية أو الفرنسية. يمكن إيجاد نص بيان الفاتورة في المرفق ٣. قد يكون بيان الفاتورة مطبوعاً، أو مكتوباً، أو مختوماً على فاتورة المصدرين إلا أنه يجب أن يتم التوقيع على بيان الفاتورة- توقيع المصدر- في البلد المعني ذات الأفضلية المعممة.

## فترة الصلاحية

يجب تقديم براهين وأدلة المنشأ (نموذج A أو بيان الفاتورة) الصادر في البلاد المتمتعة بأفضلية معممة إلى سلطات الجمارك النرويجية في موعد لا يتجاوز عشرة أشهر من بعد تاريخ صدور هذه البراهين في البلد المصدر الذي يتمتع بأفضلية معممة، لمزيد من التفاصيل، راجع لائحة الجمارك § ٨-٥-١٢.

## -هولندا:

### إجراءات التحكم

تخضع شحنات المواد الغذائية من أصل غير حيواني والتي اتخذت المفوضية الأوروبية تدابير وقائية مؤقتة بخصوصها لسيطرة إلزامية قبل الإفراج عنها من الجمارك وذلك من أجل ضمان توافرها مع الشروط الصحية الخاصة (الشهادات الصحية، العينات والتحليل الرسمية...إلخ) التي وضعها كل قرار لجنة محدد. وقد تخضع المواد الغذائية الأخرى غير الحيوانية المنشأ كذلك لضوابط، ودون سابق إنذار، عند نقطة الدخول أو في أي مرحلة أخرى من مراحل السلسلة (التجهيز، أو التخزين، أو النقل، أو التوزيع، أو التجارة).

### وضع الملصقات التعريفية للمواد الغذائية:

يجب على جميع المواد الغذائية التي يتم تسويقها في الاتحاد الأوروبي (EU) الامتثال لقواعد الاتحاد الأوروبي لوضع الملصقات والتي تهدف إلى ضمان حصول المستهلكين على جميع المعلومات الضرورية لاتخاذ قرار مستنير عند شراء المواد الغذائية الخاصة بهم. وبالتالي، فإن أحكام التوسيم «وضع الملصقات» المطبقة هي كما يلي:

- القواعد العامة بشأن وضع الملصقات الغذائية
- أحكام محددة لفئات معينة من المنتجات:
- وسم الأغذية المعدلة وراثياً والأغذية المستحدثة
- وسم المواد الغذائية لأغراض تغذوية خاصة
- وسم الإضافات الغذائية والنكهات
- وسم المواد التي تهدف إلى ملامسة/الاحتكاك مع الغذاء
- وسم بعض المواد الغذائية على وجه الخصوص

وإلى جانب هذه القواعد الإلزامية، هناك معلومات إضافية أخرى قد تكون مشمولة من خلال الشركات المصنعة على أساس طوعي، بشرط أن تكون صحيحة ولا تضلل المستهلك. فعلى سبيل المثال، التوسيم التغذوي غير واجب ما لم يتم إجراء مطالبة غذائية (مثل «قليل الدسم»، «غني بالألياف») على الملصق أو في المواد الإعلانية. في هذه الحالة، يجب امتثال المطالبات الغذائية بشكل موحد وفقاً لتوجيه المجلس (١٩٩٠/١٠/٦ ٢٧٦-٤٩٦EEC (OJ L/٩٠

(CELEX) ٤٩٦L٠٣١٩٩٠ وبالمثل، لائحة المجلس (EC) ٨٣٤/٢٠٠٧ OJ L ١٨٩-٢٠٠٧/٧ ((٣٢٠٠٧R٠٨٣٤)) (CELEX) ولائحة المفوضية الأوروبية (EC) ٨٨٩/٢٠٠٨ OJ L ٢٥٠-٢٠٠٨/٩/١٨ (CELEX) ٣٢٠٠٨R٠٨٨٩ التي قامت بوضع قواعد تحكم استخدام التسمية العضوية للملصق.

## -المملكة المتحدة:

### إجراءات الاستيراد:

يمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD) إما عن طريق:

١. الحضور شخصياً في مكتب الجمارك المعنية، أو
٢. التقديم إلكترونياً من خلال نظام التخليص الجمركي المحوسب المسمى بالمعالجة الجمركية للاستيراد والتصدير المشحون. ويمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات من خلال:

<http://www.hmrc.gov.uk/>

ويمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة إلى السلطات الجمركية إما من خلال المستورد أو من يمثله. وقد يكون التمثيل:

١. تمثيل مباشر: الممثلون الذين يستطيعون التصرف باسم شخص وبالنيابة عن شخص آخر.
٢. تمثيل غير مباشر: الممثلون الذين يتصرفون بأسمائهم ولكن بالنيابة عن شخص آخر. ويمكن للمخلصين الجمركيين، ووكلاء الشحن، وشركات النقل أن يتصرفوا كممثلين غير مباشرين بحيث يكون لديهم مسؤولية مشتركة.

### مقارنة تكلفة عينة الشحن جويًا من الفليفل أو البيمنا باستخدام مطارات عمان وبن غوريون:

١. ألف كيلوجرام عينة مع ٦ منصات كحد أدنى (ويستند الحساب على الوزن لا الأبعاد).
٢. معبر الجملة الحدودي. (دون أي تكلفة على الحدود).
٣. شحنة للسفر عن طريق تبادل شاحنتين إلى عمان وشاحنتين لبن غوريون، وذلك بسبب نظام التعاقب بالإضافة إلى أنه لا يسمح للشاحنات الإسرائيلية بالمرور من خلال معبر الجملة.
٤. على الشحنات، ولأسباب أمنية، أن تكون متواجدة للتخزين في مامان في مطار بن غوريون قبل ٢٤ ساعة بينما يمكن أن يتم فحص الشحنة ومسحها في نفس اليوم إذا تم السفر من خلال مطار عمان.

## مقارنة أسعار البضائع (شيقل) باستخدام طريق جسر الملك حسين إلى مطار عمان وطريق مطار بن غوريون

البلد	الطريق	تكلفة النقل إلى المعبر <sup>٣٤</sup>	تكلفة النقل للمطار	إجمالي النفقات عند الجسر	إجمالي النفقات عند المطار	إجمالي التكلفة للوصول للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية JFK	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٩٥٢٤	١٢٥٣٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	١٢٦٤٠	١٤٥٤٠
تركيا IST	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٥٢٨٠	٨٢٩٠
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٧٨٠٠	٩٧٠٠
النرويج OSL	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٥٤٦٠	٨٤٧٠
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٨٦٨٥	١٠٥٨٥
هولندا AMS	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٤٥٦٤	٧٥٧٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	٦٢٤٠	٨١٤٠
المملكة المتحدة HEA	جسر الملك حسين	٩٠٠	٨٥٠	١٢٦٠	٤٥٦٤	٧٥٧٤
	اسرائيل	٩٥٠	٩٥٠	Zero	١٣٧٦٠	١٥٦٦٠

## مقارنة الزمن المستغرق باستخدام طريق جسر الملك حسين إلى مطار عمان وطريق مطار بن غوريون لكل يوم:

البلد	الطريق	من المستودع إلى المطار	إجمالي الأيام المستغرقة في المطار <sup>٣٥</sup>	إجمالي متوسط الزمن المستغرق للوصول للوجهة النهائية
الولايات المتحدة الأمريكية	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
تركيا	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
النرويج	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
هولندا	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣
المملكة المتحدة	جسر الملك حسين	١/٢	١ ١/٢	٢
	اسرائيل	١/٢	٢ ١/٢	٣

٣٤ تم استخدام الشاحنات المبردة في المثال

٣٥ يعتمد الوقت المستغرق في الانتظار عند أي مطار على ترددات الطيران وعلى الوقت الذي تصل فيه البضائع للمطار من أجل استكمال التجهيزات وإجراء الفحوص الأمنية



## عقبات محددة

١. عقبات المعابر الحدودية متشابهة على النحو الذي تم ذكره سابقاً.
٢. يجب أن يكون التوسيم بالملصقات وأن تكون القائمة التغذوية واضحة جداً.

## توصيات محددة

١. تقديم تدابير أقل تقييداً عند تصدير الفليفلة إلى أوروبا حيث أنه تم استيفاء متطلبات التغذية ونظام توسيم الملصقات.
٢. يعتبر جسر الملك حسين الطريق الأكثر فعالية من حيث التكلفة للجهات المذكورة أعلاه.

# ثمار الفليفلة الطازجة أو المبردة

## هولندا

## النرويج

### معبر الجملة والمطار

### جسر الملك حسين

### معبر الجملة والمطار

### جسر الملك حسين

النقل للمعايير التجارية  
الداخلية  
٩٥٠NIS  
ساعة

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
٩٠٠NIS  
ساعة

النقل للمعايير التجارية  
الداخلية  
٩٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
٩٠٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل للمطار  
٩٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك حسين  
١٢٦٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل للمطار  
٩٥٠NIS  
ساعة ونصف

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك حسين  
١٢٦٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٦٢٤٠NIS  
يوم

تكلفة النقل للمطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٨٦٨٥NIS EI AI  
يوم

تكلفة النقل للمطار  
٨٥٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات  
٨١٤٠NIS  
٢-١ يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٤٥٦٤NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات  
١٠٥٨٥NIS EI AI  
٢-١ يوم قبل التصدير

إجمالي النفقات عند المطار  
والشحن  
٥٤٦٠NIS  
ساعتين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
٧٥٧٤NIS  
٥ ساعات قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣ أيام

إجمالي النفقات  
٨٤٧٠NIS  
٥ ساعات قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
يوميين

## احجار نصب وبناء مشغولة

### إجراءات التصدير عبر معبر ترقوميا وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٨:٠٠ صباحاً وحتى ٥:٠٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية المساح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدّرين.
٦. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل ٢٤ ساعة إلى منطقة التخزين في ميناء (مامان) من أجل تنفيذ الفحوص الأمنية وتحميل البضائع على منصات خاصة.
٧. يقوم وسيط الجمارك في الوقت ذاته بتحضير ما يلي:
  ٨. التنظيم مع خط شحن البضائع (مامان) بشأن تحميل/ تعبئة البضائع في طائرات الشحن.
  ٩. تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية ورقم الحمولة.
  ١٠. إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  ١١. نقل الحمولة بالشاحنة في منطقة المطار.
  ١٢. حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
  ١٣. التأكد من وصول الحمولة إلى المطار قبل ٢٤ ساعة على الأقل من موعد المغادرة لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لأداء جميع الإجراءات اللازمة.
  ١٤. تحميل الشحنة على متن الطائرة.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً للطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم ارفاقها مع موافقة وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده :

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتي ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة .... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج:

**٦٨٠٢٢٩:** احجار النصب أو المستخدمة في البناء بالإضافة إلى مصنوعات المشتقة بحيث تكون مقطوعة ببساطة أو منشورة مع سطح مستو أو مسطح (باستثناء الرخام، وحجر الترافرتين الجيري، والمرمر، والجرانيت، وصخر الأردواز التي تم تخطيطها كلياً أو جزئياً، أو تم توشيحها بالرمال، أو تم تهيئتها تهيئاً خشناً أو ناعماً، أو تم صقل سطحها).

**٦٨٠٢٢١:** الرخام، وحجر الترافرتين الجيري، والمرمر بالإضافة إلى المصنوعات المشتقة منها بحيث تكون مقطوعة ببساطة أو منشورة مع سطح مستو أو مسطح (باستثناء الأحجار التي تم تخطيطها كلياً أو جزئياً، أو تم توشيحها بالرمال، أو تم تهيئتها تهيئاً خشناً أو ناعماً).

الدولة <sup>٣٦</sup>	متطلبات خاصة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
إيطاليا	معايير فنية لمنتجات البناء ملصق الصديق الطوعي للبيئة - للأغطية الصلبة	ضريبة القيمة المضافة ٢١٪ مكوس ٠٪	اتفاقية الاتحاد الأوروبي التجارية
الصين	لا قيود على رموز النظام التنسيقية المُقدّمة	جمارك صفرية	لا يوجد اتفاقية تجارية

## -إيطاليا-

### المعايير الفنية لمنتجات البناء:

يخضع طرح منتجات البناء في سوق الاتحاد الأوروبي لتوجيه المجلس ٨٩/EEC (٤٠-OJ L) ١٩٨٩/١٧٠٢ (CELEX ٣١٩٨٩L٠١٠٦) والذي لا يضع شروطاً أساسية بشأن المنتجات ذاتها بل بشأن أعمال البناء التي سيتم استخدام هذه المنتجات فيها. وبتطوير المتطلبات الأساسية للأعمال وترجمتها إلى المواصفات الفنية عن طريق وثائق تفسيرية. ملاحظة: لقد تم تبني إطار تنظيمي جديد للاتحاد الأوروبي بخصوص منتجات البناء من خلال لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠١٧/٣٠٥ (٢٠١٧-OJ L ٨٨/٢٠١١/٤٠٤) (CELEX ٣٢٠١١R٠٣٠٥). وسيتم تطبيق الخطة الجديدة اعتباراً من ١ يوليو ٢٠١٣ لآغيةً بذلك توجيه المجلس EEC/١٠٦/٨٩.

### ملصق الصديق الطوعي للبيئة للأغطية الصلبة:

إن ملصق/ علامة صديق البيئة المجتمعية أو «شعار الزهرة» هو العلامة الرسمية في الاتحاد الأوروبي بالنسبة للمنتجات ذات الأثر البيئي الأقل. والهدف من هذا الملصق هو تعزيز ومساعدة المستهلكين على تحديد تلك المنتجات التي تسهم إسهاماً كبيراً في تحسين الجوانب البيئية الرئيسية. إن المشاركة في هذه الخطة طوعية. وهذا يعني أنه يمكن بيع المنتجات داخل سوق الاتحاد الأوروبي دون تواجد شعار الزهرة عليها حيث لا توجد لوائح إلزام المصدّرين على تقديم طلب ملصق الصديق الطوعي للبيئة. يرجى ملاحظة أن تكلفة نقل المنتجين الذين تقدم ذكرهما سواء من الضفة الغربية إلى العقبة أو إلى أسدود مدرّج بالفعل في إطار متطلبات وتكلفة تصدير فلسطين. من غير المحتمل جداً أن يتم شحن هذه الأنواع من المنتجات بواسطة طائرات الشحن، وبالتالي، لم يتم البحث في طرق بن غوريون ومطار عمان حيث أنه ليس من المستحسن استخدامهما من حيث فعالية التكلفة كذلك.

<sup>٣٦</sup> يرجى الرجوع إلى القسم الرابع ملحق ٢ حول المتطلبات العامة للاتحاد الأوروبي

## -الصين ٣٧:

تتمتع الصين بالحرية في اتخاذ كافة أنشطة الاستيراد والتصدير بما في ذلك التجارة الدولية باستثناء تلك الأنشطة الممنوعة بواسطة قوانين الدولة وأنظمتها. وبعض إجراءات الاستيراد والتصدير تكون مفتوحة للاختيار حيث أن التقرير فيما إذا كانت هذه الإجراءات ضرورية يتم إتخاذها فقط من خلال أنواع الاستيراد والتصدير، وفئة استيراد وتصدير السلع.

### قائمة الوثائق المطلوبة للتخليص الجمركي:

- نموذج بيان جمركي
  - نسخة من عقد التصدير
  - الفاتورة التجارية
  - قائمة التعبئة
  - نموذج تحقق الصرف الأجنبي
  - رخصة التصدير أو رخصة الحصص إن كانت إلزامية
  - شهادة التفتيش إن كانت إلزامية
- ستكون هنالك حاجة لفاتورة لجميع الشحنات الخاضعة للرسوم الجمركية (يقدمها الشاحن) بحيث يجب أن تشمل:
- عدد وتاريخ الإصدار
  - الاسم الكامل وعنوان الشاحن والمتلقي بما في ذلك تفاصيل الاتصال
  - وصف البضائع بلغة واضحة وبلغتها كافية
  - أرقام ضريبة القيمة المضافة للشاحن والمرسل إن وجدت
  - رمز نظام تنسيقي («رمز النظام المنسق»)
  - رموز تسجيل الجمارك («CR كود»)
  - مجموع قيمة السلع
  - العملة
  - بلد المنشأ (السلع)
  - شروط الدفع (قيمة الجمارك على سبيل المثال فقط)
  - شروط التسليم
  - أن تكون الفاتورة موقعة ومختومة (إن أمكن)

## مقارنة تكاليف عينة أحجار نصب أو بناء بين إيطاليا والصين من خلال طريق جسر الملك حسين وطريق إسرائيل :

### ملاحظات:

١. المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر ترقوميا بحيث تم اعتماد هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة الخليل.
٢. نقلت الشاحنات حاوية حجم ٢٠ قدم مباشرة من المستودع الموحد.
٣. تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
٤. الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
٥. يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى المعبر التجاري.
٦. تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).

٧. يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العبقة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفرغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.
٨. يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء لوكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
٩. هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

## مقارنة الأسعار بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود

الدولة	الطريق	النقل من المستودع إلى المعبر	النقل من المعبر إلى الميناء	إجمالي النفقات عند المعابر	إجمالي التكلفة عند الميناء	تكلفة الشحن	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية
إيطاليا جنوة	جسر الملك حسين	١٩٣٠	٢٢٠٠	١١٣٠	٩٩٠	٤٤٧٠	١٠٧٢٠
	اسرائيل	١٨٠٠	١٩٠٠	zero <sup>٣٨</sup>	١٦٩٠	٢٠٨٠	٧٤٧٠
الصين شنغهاي	جسر الملك حسين	١٩٣٠	٢٢٠٠	١١٣٠	٩٩٠	١٢١٠	٧٤٦٠
	اسرائيل	١٨٠٠	١٩٠٠	zero	١٦٩٠	٦١٥٠	١١٥٤٠

ملاحظة: هذه الأسعار ارشادية ومتوسطة وصحيحة خلال الوقت الذي تم فيه إجراء هذا التقرير.

## مقارنة الوقت المستغرق بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء <sup>٣٩</sup>	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء <sup>٤٠</sup>	إجمالي متوسط الوقت للوجهة النهائية
إيطاليا	جسر الملك حسين	١	٢	٢٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٨
الصين	جسر الملك حسين	١	٢	٢٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٣٣

## عقبات معينة:

١. قد لا تكون تحوية الحجارة أو الرخام قبل وصولها إلى ميناء أسدود دائماً فعالة من حيث التكلفة؛ لأن سلطات الحدود الإسرائيلية تقوم بفرض فحص أمني قوي بحيث يجب أن تكون هنالك مساحات متروكة للكلاب أو الأفراد الذين سيجرون الفحص.
٢. يتسبب نظام التعاقب بحدوث أضرار في جسر الملك حسين وقد تتسبب محدودية الرافعة الشوكية في الوزن، والحجم... الخ في تأخير النقل أو في حدوث أضرار.
٣. ويتضح من جداول المقارنة أعلاه أن شحن الأحجار من خلال طريق جسر الملك حسين لإيطاليا ليس ممكناً كما أنه غير فعال من حيث التكلفة.

## توصيات معينة :

١. كما تشير الجداول أعلاه فإن طريق جسر الملك حسين للصين يوضح انخفاض التكلفة الضخمة باستخدام آلية التعاقب الحالية. وبالتالي، فإن عملية تحوية جسر الملك حسين ستفرض وبالتأكيد تحدياً في خفض التكاليف بالنسبة لغالبية وجهات الشرق الأقصى.
٢. إن الشحن إلى أوروبا وخاصة إلى إيطاليا يتمتع بميزة مزدوجة من حيث التكلفة والوقت.

٣٨ لا تطبق التكاليف إلا في حالة معبر بيتونيا ومن العادة أن تكون هذه التكاليف مشمولة في أسعار شركات النقل المقدمة  
٣٩ عدد الساعات من المستودع إلى المعبر التجاري أو جسر الملك حسين بالإضافة إلى عدد الساعات المستغرقة في المعبر التجاري أو جسر الملك حسين بالإضافة إلى عدد الساعات من المعبر التجاري أو جسر الملك حسين إلى الميناء.  
٤٠ ينصح المصدرون بتوفير بضائعهم في الموانئ الإسرائيلية قبل ثلاثة أيام على الأقل من موعد التحميل/التفرغ، والتحوية، والفحص الأمني، والنقل إلى السفينة بينما ينصح المصدرون بتوفير بضائعهم في قرية العبقة اللوجستية قبل يومين على الأقل من موعد التحميل/التفرغ، والتحوية، والفحص الأمني، والنقل إلى السفينة

# أحبار

## الصين

## إيطاليا

### معبر ترقيميا والموانئ الإسرائيلية

### جسر الملك حسين

### معبر ترقيميا والموانئ الإسرائيلية

### جسر الملك حسين

النقل للمعايير التجارية  
الداخلية  
١٨٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك  
١٩٣٠nis  
٤ ساعات

النقل للمعايير التجارية  
الداخلية  
١٨٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك  
١٩٣٠nis  
٤ ساعات

تكلفة النقل للميناء  
١٩٠٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١١٣٠NIS  
ساعة

تكلفة النقل للميناء  
١٩٠٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١١٣٠NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند الميناء  
CFR Shipping &  
٧٨٤٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات عند الميناء  
CFR Shipping &  
٣٧٧٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات (CFR)  
١١٥٤٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات لقرية  
العقبة اللوجستية & CFR  
Shipping  
٢٢٠٠NIS  
يوميين

إجمالي النفقات (CFR)  
٧٤٧٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات لقرية  
العقبة اللوجستية & CFR  
Shipping  
٥٤٦٠NIS  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٣٣ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
٧٤٦٠NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٨ أيام

إجمالي النفقات  
(CFR)  
١٠٧٢٠NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٥ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٥ يوم



## الصين

تمتع الصين بالحرية في اتخاذ كافة أنشطة الاستيراد والتصدير بما في ذلك التجارة الدولية باستثناء تلك الأنشطة الممنوعة من قبل قوانين الدولة وأنظمتها. وبعض إجراءات الاستيراد والتصدير تكون مفتوحة للاختيار، وهذه الإجراءات تكون ضرورية اعتماداً على أنواع الاستيراد والتصدير وفئة الاستيراد وتصدير السلع.

### \*إجراءات الصين للتصدير

في أعمال التصدير للصين، تنطبق شروط الحرية على متن الناقل على عدد قليل من البلدان والمناطق التي وقعت اتفاقيات مع الصين حول نفس شروط التسليم. ولهذا فإن معظم البلدان تتعامل وفقاً لشروط CIF أو CFR وتحصل على مستحقاتها من خلال نظام الاعتماد الإلكتروني حيث يتضمن هذا النوع من عقود التصدير العديد من الروابط ذات الإجراءات المعقدة وعادة ما يترافق مع العديد من الجوانب والدوائر.

تشمل إجراءات التصدير عادة: إنشاء عقد التصدير، وإعداد سلع التصدير، والدفع من أجل الوثائق، وفحص وتغيير الوثائق، وحجز المساحة، والبيان الجمري، وتفتيش السلع، والتأمين، والتحميل، وكتابة الوثائق، وتسوية الصرف. إلا أن الإجراءات الأربعة التالية تعتبر الأكثر أهمية من بين الإجراءات السابقة الذكر: السلع (الإعداد لتصدير السلع)، والوثائق (الدفع من أجل الوثائق، وفحص وتغيير الوثائق)، والسفن (حجز المساحة)، ودفع الرسوم (كتابة الوثيقة وتسوية الصرف).

### \*إجراءات الصين للاستيراد

تتعامل معظم أعمال الاستيراد في الصين تبعاً لأسعار نظام الحرية على متن الناقل حيث يتم التعامل مع أقلية صغيرة جداً من سلع الاستيراد تبعاً لشروط CIF وغالبية وسائل الدفع المستخدمة تتم من خلال نظام الاعتماد الإلكتروني. ويتضمن استيراد السلع سلسلة من الخطوات بدءاً بالتوقيع على العقد وانتهاءً بدفع الرسوم. وتشمل إجراءات الاستيراد العامة والتي يتم تداولها وفقاً لأحكام الحرية على متن الناقل ما يلي: تدوين عقد فعال، وكتابة رسالة الاعتماد الإلكتروني، وحجز المساحة، والدفع من أجل الشحنة، والتأمين، وفحص الوثائق، ودفع الرسوم، والبيان الجمري، واستلام الشحنة، والتفتيش، وتوصيل السلع، وطلب تعويض الاستيراد.

### قائمة الوثائق المطلوبة للتخليص الجمركي :

- نموذج بيان جمركي
- نسخة من عقد التصدير
- الفاتورة التجارية
- قائمة التعبئة
- نموذج تحقيق الصرف الأجنبي
- خصّة التصدير أو رخصة الحصص إن كانت إلزامية
- شهادة التفتيش إن كانت إلزامية

يتعين على جميع المستوردين والمصدّرين في الصين التسجيل مع سلطات الجمارك لرموز تسجيل الجمارك للمستورد أو للمصدّر أو تسجيل IOR / EOR (سجل المستورد / المصدّر). وينبغي أن يتم تبيين رمز تسجيل الجمارك على نماذج البيان الجمركي لجميع الشحنات باستثناء الوثائق والأمتعة الشخصية.

يمكن للعملاء في الصين الوصول إلى المواقع التالية لمعرفة المبادئ والإجراءات التوجيهية حول كيفية الحصول على تسجيل مع الجمارك الصينية للحصول على رمز تسجيل الجمارك لأشطة الاستيراد والتصدير.

<http://beijing.customs.gov.cn/tabid/29866/Default.aspx>

• بكين:

<http://shanghai.customs.gov.cn/Default.aspx?tabid=5771>

• شنغهاي:

<http://guangzhou.customs.gov.cn/tabid/4028/Default.aspx>

• غوانغزهو:

<http://service.customs.gov.cn/default.aspx?tabid=12293>

• شينزهين:

ستكون هنالك حاجة لفاتورة لجميع الشحنات الخاضعة للرسوم الجمركية (يقدمها الشاحن) بحيث يجب أن تشمل:

- عدد وتاريخ الإصدار
- الاسم الكامل وعنوان الشاحن والمتلقي بما في ذلك تفاصيل الاتصال
- وصف البضائع بلغة واضحة وتفصيل كافية
- أرقام ضريبة القيمة المضافة للشاحن والمرسل إن وجدت
- رمز نظام تنسيقي («رمز النظام المنسق»)
- رموز تسجيل الجمارك («CR كود»)
- مجموع قيمة السلع
- العملة
- بلد المنشأ (السلع)
- شروط الدفع (قيمة الجمارك على سبيل المثال فقط)
- شروط التسليم
- أن تكون الفاتورة موقعة ومختومة (إن أمكن)

## ضريبة القيمة المضافة للاستيراد:

يصل المعدل القياسي لضريبة القيمة المضافة التي تفرض على استيراد السلع إلى الصين إلى 17٪. ويتم احتساب هذه القيمة بخلاف قيمة CIF (قيمة الجمارك + تكلفة التأمين والشحن).

ويفرض معدل أقل لهذه الضريبة يبلغ 13٪ على السلع من أمثلة الكتب، والصحف، والمجلات، والحبوب، والزيوت النباتية الصالحة للأكل، وماء الصنبور، سخانات المياه، ومنتجات الفحم للاستخدام السكني وغيرها من السلع على النحو المنصوص عليه بواسطة مجلس الدولة.

وفيما يتعلق بالسلع التي يبيعها بعض صغار دافعي الضرائب، يتم تطبيق معدل ضريبة خاص بنسبة 6٪.

## رسوم الاستيراد:

تنقسم معدلات التعريفية والرسوم الجمركية للاستيراد في الصين إلى قسمين وهما: معدلات الرسوم الجمركية العامة ومعدلات الرسوم الجمركية التفضيلية.

١. معدلات التعريفية الجمركية العامة: وتطبق على الواردات القادمة من البلدان التي لم تقم جمهورية الصين الشعبية بإبرام الاتفاقيات التجارية الأكثر تفضيلاً للجمهورية. وتتراوح معدلات التعريفية العامة لمجموعة الاستيراد من 0٪، و 8٪ إلى 270٪ مع أكثر من عشرين مستوى أسعار مختلف.

٢. معدلات الرسوم الجمركية التفضيلية: وتطبق على الواردات القادمة من البلدان التي قامت جمهورية الصين الشعبية بإبرام الاتفاقيات التجارية الأكثر تفضيلاً للجمهورية. وتتراوح معدلات التعريفية التفضيلية من 0٪، إلى 1٪ إلى 121.6٪ مع أكثر من 50 مستوى أسعار مختلف.

# سجق (بانواعه) ومنتجات مماثلة من لحوم او من احشاء وأطراف أو من دم حيواني-محضرات غذائية أساسها هذه المنتجات

## إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا وما بعده

١. يجب تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية الماسح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمّل الرافعات الشوكية.
٣. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٤. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٥. يسمح المعبر للشاحنات الإسرائيلية لنقل البضائع على طول الطريق حتى أسدود/ حيفا أو المطار حيث يتم هناك تنفيذ فحص أمني شامل على جميع السلع والشاحنات.
٦. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل أربعة أيام إلى منطقة حجز في ميناء أسدود/ حيفا (ما وراء البحار أو للجوار) حيث يتم تحميلها في حاويات.
٧. يقوم وسيط الجمارك في الوقت نفسه بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط الشحن ومنطقة الحجز بشأن تحميل/ تعبئة الحاويات بالبضائع.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية وعدد الحاويات.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - تواجد حاوية شحن في منطقة الميناء.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
  - وصول الشحنة إلى الميناء قبل ٤ أيام على الأقل من موعد المغادرة (١-٥ أيام عمل قبل تاريخ الشحن) لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لإنهاء جميع الإجراءات اللازمة.
  - تحميل الحاويات على السفينة إلى وجهتها النهائية.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعده

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشاحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشاحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج:

١٦٠١٠٠: سجدق بأنواعه والمنتجاء المماثلة لها من اللحوم؁ أو من احشاء واطراف أو من دم حيواني أو أي من التحضيرات الغذائية التي يكون أساسها هذه المنتجات.

الدولة <sup>٤١</sup>	متطلبات محددة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
ألمانيا	لا يوجد متطلبات محددة يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموحة CVED	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	يجب أن تقوم السلطات بفحص الدفعات قبل الشحن
المملكة المتحدة	لا يوجد متطلبات محددة <sup>٤٢</sup> يرجى مراجعة المنتجات الفرعية المسموحة شهادات بيطرية خارجية	ضريبة القيمة المضافة ٠٪ مكوس ٠٪	يجب أن تقوم السلطات بفحص الدفعات قبل الشحن
تركيا	الفاتورة نموذج بيان القيمة رسالة مطابقة من وزارة الغذاء والزراعة؁ والثروة الحيوانية شهادة منشأ	لا جمارك	يجب أن تقوم السلطات بفحص الدفعات قبل الشحن

## -ألمانيا:

### حماية الأنواع المهددة بالإنقراض

على أنواع معينة من الحيوانات والنباتات المستوردة والمهددة بالإنقراض (أو أجزائها أو مشتقاتها) أن تمتثل لتدابير الاتحاد الأوروبي التنظيمية للحياة البرية. ولهذا، يتضمن تشريع الاتحاد الأوروبي للحياة البرية ولائحة المجلس No ٩٧/٣٣٨ (EC) ٩٧/٣٣٨ (OJ L ٦١-٣٠٣/١٩٩٧) (CELEX ٣٣٨٠٣٣٨٠٣١٩٩٧) بناءً على مؤتمر التجارة الدولية للأنواع المهددة بالإنقراض من الحيوانات والنباتات وجود نظام فحص مزدوج بحيث يشمل السيطرة على الاستيراد والتصدير في بلد المنشأ بالإضافة إلى الاتحاد الأوروبي. ويتم إدارة هذا النظام في كل دولة من دول الاتحاد بواسطة:

١. سلطة إدارية تقوم بإصدار التصاريح وفحص المستوردات
٢. سلطة علمية تقوم بدور الهيئة الاستشارية

### وثيقة دخول المشترك البيطري (CVED)

تحتاج الشحنة إلى وثيقة دخول مشترك بيطري سارية المفعول كي تحصل على التخليص الجمركي وتدخل إلى الاتحاد الأوروبي حيث تعمل هذه الشهادة على إثبات أن الفحوص المنصوص عليها في الاتحاد الأوروبي وألمانيا بالإضافة إلى قوانين المملكة المتحدة قد تم تنفيذها والعمل بها، كما وتعمل على إثبات إمكانية الحصول على إذن للتوزيع الحر للشحنة. وفي حالة المنتجات الغير صالحة للاستهلاك البشري، يتم أيضاً تحديد العنوان الذي يجب أن تسلّم إليه البضاعة. ويتم استخدام وثيقة دخول المشترك البيطري من أجل:

١. إخطار مركز التفتيش الحدودي (BIP) بوصول الشحنة الخاصة قبل موعد وصولها (يتم إكمال الجزء ١ من خلال الإعلان أو من خلال الشخص المسؤول عن الشحنة).
  ٢. إخطار مركز التفتيش الحدودي بوصول الحيوانات الحية قبل موعد وصولها بأربع وعشرين ساعة على الأقل.
  ٣. تسجيل نتائج فحوصات مركز التفتيش الحدودي (يتم إكمال الجزء ٢ من خلال المسؤول المتواجد في مركز التفتيش الحدودي).
  ٤. استخدامها كدليل لدى السلطة الجمركية على إتمام عملية فحص الشحنة وبالتالي تبيان الاستخدام المقصود من الشحنة.
- يجب الحفاظ على وثيقة دخول المشترك البيطري لمدة لا تقل عن سنة واحدة من تاريخ الاستيراد حيث أن السلطة المحلية قد تطلبها كدليل على الاستيراد القانوني للبضائع.

٤١ يرجى الرجوع للقسم الرابع، ملحق ٢ حول المتطلبات العامة للاتحاد الأوروبي

٤٢ نموذج الطلب

## -المملكة المتحدة:

### إجراءات الاستيراد

يمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD) إما عن طريق:

- الحضور شخصياً إلى مكتب الجمارك المعنية، أو
- التقدم إلكترونياً من خلال نظام التخليص الجمركي المحوسب المسمى بالمعالجة الجمركية للاستيراد والتصدير المشحون. ويمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات من خلال:

/http://www.hmrc.gov.uk

ويمكن تقديم الوثيقة الإدارية الواحدة إلى السلطات الجمركية إما من خلال المستورد أو من يمثله. وقد يكون التمثيل:

- تمثيل مباشر: الممثلون الذين يستطيعون التصرف باسم شخص، وبالنيابة عن شخص آخر.
- تمثيل غير مباشر: الممثلون الذين يتصرفون بأسمائهم ولكن بالنيابة عن شخص آخر. ويمكن للمخلصين الجمركيين، ووكلاء الشحن، وشركات النقل أن يتصرفوا كممثلين غير مباشرين بحيث يكون لديهم مسؤولية مشتركة.

تقوم مراكز التفتيش الحدودية بإجراء الفحوص البيطرية للحيوانات الحية والمنتجات ذات الأصل الحيواني حيث تعتبر دائرة الغذاء البيئي والشؤون الريفية (DEFRA) السلطة المختصة بهذا الشأن في انكلترا بينما تتحمل الدائرة التنفيذية الاسكتلندية للبيئة والشؤون الريفية (SEERAD) المسؤولية القانونية في معالجة أمور مراكز التفتيش الحدودية في اسكتلندا في حين تعتبر الجمعية الوطنية لويلز (NAW) الهيئة المختصة بتلك الشؤون في ويلز وتعتبر دائرة التنمية الزراعية والريفية السلطة المختصة بتلك الشؤون في أيرلندا الشمالية.

إلى جانب ذلك، يعتبر مركز العلوم البيئية لصيد الأسماك وتربية الأحياء المائية (CEFAS) بالإضافة إلى خدمات بحوث الثروة السمكية (FSR) الهيئتين المسؤولتين عن السيطرة والتحكم في المنتجات السمكية والأحياء المائية.

### الشهادات البيطرية الخارجية ومراكز التفتيش الحدودية

من أجل دخول الحيوانات الحية والمنتجات ذات الأصل الحيواني (POAO) للمملكة المتحدة، يجب أن تترافق الشحنات مع الوثائق المناسبة كالشهادات البيطرية الصادرة عن الطبيب البيطري الرسمي في بلد المنشأ أو كتراخيص الاستيراد. كما أنه سيتم طلب بعض الوثائق التجارية كالفواتير، وقوائم التعبئة، وبوليصة الشحن. إن المنتجات ذات الأصل الحيواني هي السلع التي تحتوي على مواد مصدرها من الحيوان كاللحوم، ومنتجات الألبان، والأسماك، والمحار، والبيض، والعسل، والفراء والجلد، والسائل المنوي. وتشمل كذلك المنتجات الأخرى مثل القش والتبن والتي قد تكون مرتبطة بالحيوانات. ولمزيد من المعلومات، يمكنك مراجعة دليلنا للمنتجات ذات الأصل الحيواني.

### سلامة الأغذية والأعلاف ومعايير التسويق

تعتبر وكالة المعايير الغذائية (FSA) الإدارة المركزية المسؤولة عن الرقابة الرسمية للمواد الغذائية ومواد العلف في المملكة المتحدة.

### -تركيا:

تنطبق المعايير الأوروبية على المنتجات ذات الأصل الحيواني مع المعايير التركية بالإضافة إلى الحاجة إلى شهادة من وزارة الزراعة - قسم الطب البيطري في حين تعتبر رخصة الاستيراد التركية أمر لا بد منه كما ويجب أن ترفق الوثائق التجارية الأخرى كالفواتير، وقوائم التعبئة، وبوليصة الشحن.

### - مقارنة تكلفة عينة الشحن البحري بين طريق جسر الملك حسين و طريق أسدود:

1. المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر بيتونيا بحيث تم بناء هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة رام الله.
2. نقلت الشاحنات ١٥ منصة (حاوية حجم ٢٠ قدم) مباشرة من المستودع الموحد.
3. تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
4. الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
5. يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى معبر بيتونيا.

٦. تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).
٧. يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العقبة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفريغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.
٨. يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء لوكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
٩. تكون تكلفة التحميل/التفريغ لمعب بيتونيا مشمولة كذلك.
١٠. هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

## مقارنة الأسعار (بالشيقل) بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود:

الدولة	الطريق	تكلفة النقل للمعبر الحدودي	تكلفة النقل للميناء	إجمالي النفقات عند المعابر	التكلفة عند الميناء	تكلفة الشحن	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية
تركيا (ميرسين)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	١١٧٨٢	١٧٧٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٣٥٠	٥٥٩٠
ألمانيا (هامبورغ)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٣٢٤٢	٩٢٢٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٢٩٠	٥٥٣٠
المملكة المتحدة (فيليكستو)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٤٥٨٢	١٠٥٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٢٧٠	٥٥١٠

## مقارنة الوقت بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء	إجمالي متوسط الزمن للوجهة النهائية
تركيا (ميرسين)	جسر الملك حسين	١	٢	٢٧
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٠
الصين	جسر الملك حسين	١	٢	٢٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩
الصين	جسر الملك حسين	١	٢	١٧
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩

## عقبات محددة

- يتعرض الغذاء المعالج وبشكل خاص اللحوم لمجموعة متنوعة من الاختبارات والفحوصات الصارمة لدى دخولها سوق الاتحاد الأوروبي بشكل عام والمملكة المتحدة بشكل خاص. ولذلك، على مستوردي المملكة المتحدة ضمان توفر وإجراء كافة الشهادات والفحوصات المذكورة قبل عملية الشحن.

## توصيات محددة

- يعتبر شحن مثل هذه المنتجات إلى أوروبا من خلال أسدود وحيفا الأسرع والأكثر فعالية من حيث التكلفة.

## النفاق

### تركيا

### ألمانيا

#### معبّر بيتونيا والموانئ

#### جسر الملك حسين

#### معبّر بيتونيا والموانئ

#### جسر الملك حسين

النقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

النقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل لجسر  
الملك حسين  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

تكلفة النقل للميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

تكلفة النقل للميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

Total إجمالي النفقات عند  
CFR Shipping & الميناء  
٣٠٤٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات عند  
CFR Shipping & الميناء  
٢٩٨٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٥٥٩٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات عند قرية  
العقبة & CFR Shipping  
١٢٧٧٢NIS  
يوميين

إجمالي النفقات (CFR)  
٥٥٣٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات عند قرية  
العقبة & CFR Shipping  
٤٢٣٢NIS  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٠ أيام

إجمالي النفقات (CFR)  
١٧٧٦NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي النفقات (CFR)  
٩٢٢٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٧ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٥ يوم



## الأدوية

### إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ٤:٣٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يجب تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية المساح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يسمح المعبر للشاحنات الإسرائيلية لنقل البضائع طول الطريق حتى أسدود/ حيفا أو المطار حيث يتم هناك تنفيذ فحص أمني شامل على جميع السلع والشاحنات.
٧. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل أربعة أيام إلى منطقة حجز في ميناء أسدود/ حيفا (ما وراء البحار أو للجوار) حيث يتم تحميلها في حاويات.
٨. يقوم وسيط الجمارك في الوقت نفسه بتحضير ما يلي:
٩. التنظيم مع خط الشحن ومنطقة الحجز بشأن تحميل/ تعبئة الحاويات بالبضائع.
١٠. تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية وعدد الحاويات.
١١. إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
١٢. تواجد حاوية شحن في منطقة الميناء.
١٣. حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
١٤. وصول الشحنة إلى الميناء قبل ٤ أيام على الأقل من موعد المغادرة (١-٥ أيام عمل قبل تاريخ الشحن) لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لإنهاء جميع الإجراءات اللازمة.
١٥. تحميل الحاويات على السفينة إلى وجهتها النهائية.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وتصديق وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعدها :

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.

## جدول تحليل المنتج :

٣٠٠٣٩٠: الأدوية التي تتكون من مكونين أو أكثر مختلطين معاً لاستعمالات علاجية أو وقائية ولكن غير مهيئة بمقادير معايرة أو بأشكال أو في أغلفة معدة للبيع بالتجزئة.

٣٠٠٤٩٠ الأدوية التي تتألف من منتجات مختلطة أو غير مختلطة لأغراض علاجية أو وقائية، مهيأة في جرعات معايرة بما في ذلك المنتجات التي تستخدم في شكل الإدارة الغير جلدية أو في أشكال أو عبوات للبيع بالتجزئة (عدا الأدوية التي تحتوي على المضادات الحيوية).

الدولة <sup>٤٣</sup>	متطلبات محددة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
ألمانيا	متطلبات استيراد المنتجات الطبية للاستخدام البشري متطلبات الاستيراد للمنتجات المغلقة (مطلوبة فقط للمنتجات المغلقة) متطلبات الاستيراد للمنتجات الطبية البيطرية المنتجات المستنفدة للأوزون (مطلوبة فقط لمنتجات الهباء الجوي التي تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون)	ضريبة القيمة المضافة ١٩٪ مكوس ٠٪	يجب على السلطات أن تقوم بفحص الدفعات قبل الشحن لا بد من تحقيق معايير خط انتاج الاتحاد الأوروبي بما في ذلك زيارات المصنع يتطلب المستورد في بعض الأحيان أن يكون المنتج مغلق.
تشيلي	فحوص معهد الصحة العامة شهادة تحليل المنتج - محلية قد تطلب وزارة الصحة شهادات الأخرى تعتبر شهادة المنشأ متطلب واجب	ضريبة القيمة المضافة ١٩٪ مكوس ٠٪	يجب على السلطات أن تقوم بفحص الدفعات قبل الشحن

## -ألمانيا:

### متطلبات الاستيراد للمواد الفعالة طبيًا:

يتم استيراد المواد الفعالة التي يعتزم استخدامها كماد خام في صناعة المنتجات الطبية من خلال المشغلين المرخصين المسجلين في الدولة العضو المستوردة. ومن أجل الحصول على الترخيص، يجب أن تتوافر المتطلبات التالية على الأقل في المشغلين (لقد التزم احد المصدرين السابقين بهذه المطالب الصارمة والتي تعتبر شروطاً مسبقة من أجل الحصول على الترخيص):

١. تحديد أشكال المنتجات الطبية والصيدلانية التي سيتم تصنيعها أو استيرادها بالإضافة إلى المكان الذي سيتم فيه تصنيعها أو إخضاعها للرقابة
٢. توافر أماكن الصرف المناسبة والكافية لها بالإضافة إلى المعدات التقنية ومرافق المراقبة فيما يتعلق بكل من السيطرة على هذه المنتجات وتخزينها
٣. توافر ما لا يقل عن شخص واحد مؤهل في احدى التخصصات العلمية التالية: الصيدلة، الطب، الطب البيطري، الكيمياء، الكيمياء الصيدلانية والتكنولوجيا، البيولوجيا في مرافق صرف هذه المنتجات

## -تشيلي:

على جميع المنتجات الدوائية والغذائية المستوردة ذات الصلة الطبية أن يتم فحصها من خلال معهد الصحة العامة في تشيلي. وسيتم إصدار شهادة للمستورد التشيلي بحيث يمكن أن يتم إجراء هذا الفحص في غضون ثلاثة أيام.

٤٣ يرجى الرجوع إلى القسم الرابع، مرفق ٢ حول متطلبات الاتحاد الأوروبي

## الاستخدام والصرف:

تستخدم الوثيقة الصادرة عن معهد الصحة العامة للتأكيد على كون هذه المنتجات لا تمثل تهديداً للصحة العامة وكونها مسموحة للاستيراد إلى البلاد.

### ومن أجل الحصول على هذه الشهادة لا بد من تقديم الوثائق التالية:

١. نسختان من شهادة الوجهة الجمركية
٢. شهادة البيع الحر (وثيقة صادرة عن سلطة صحية من بلد المنشأ (فلسطين) تثبت أن لدى المنتج ترخيص صحي ليتم بيعه في البلاد من أجل تهيئة ظروف استصدار الموافقة (بما في ذلك، الصيغة، والكمية، والنوعية). ويجب أن يتم إرفاق هذه الوثيقة مع المنتج المنشأ.
٣. ومن الاختياري ( إمكانية إرسال عينة من كل دفعة قبل شحن البضائع إلى معهد الصحة العامة من أجل تأكيد الاختبارات والشهادات بهدف تفادي التأخير).
٤. يتوجب القيام بإجراء التحليل الميكروبيولوجي، والكيميائي، والفيزيائي، والغذائي في بعض الأحيان.
٥. معلومات أخرى قد يطلبها معهد الصحة العامة.

## - مقارنة تكلفة شحن العينة بحريا بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود:

١. المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر بيتونيا بحيث تم بناء هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة رام الله.
٢. نقلت الشاحنات ١٥ منصة (حاوية حجم ٢٠ قدم) مباشرة من المستودع الموحد.
٣. تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
٤. الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
٥. يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى معبر بيتونيا.
٦. تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).
٧. يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العقبة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفريغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.
٨. يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
٩. تكون تكلفة التحميل/التفريغ لمعبر بيتونيا مشمولة كذلك.
١٠. هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

## مقارنة الوقت بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

الدولة	الطريق	تكلفة النقل للمعبر الحدودي	تكلفة النقل للميناء	إجمالي النفقات عند المعابر	التكلفة عند الميناء	تكلفة الشحن	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية
ألمانيا (هامبورغ)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٣٢٤٢	٩٢٢٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٢٩٠	٥٥٢٠
تشيلي (سان أنطونيو)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	١١٣٨٢	١٧٣٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	٤٠٨٠	٨٣٢٠

## مقارنة الوقت بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء	إجمالي متوسط الزمن للوجهة النهائية
ألمانيا (هامبورغ)	جسر الملك حسين	١	٢	٢٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩
تشيلي (سان أنطونيو)	جسر الملك حسين	١	٢	٥٨
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	٤٤

### عقبات محددة

- القيود الإسرائيلية على استيراد المواد الخام الرئيسية.
- يعتبر كون المنتجات مغلقة شرطاً مسبقاً حسب المستورد إلا أنه من الممكن لأي من المعابر التجارية بعدم السماح للمنتجات الطبية المغلقة بالمرور عبره ما لم يتم فتحها. بينما يسمح جسر الملك حسين للمنتجات بالعبور من خلاله دون إجراء أي فحص.
- المنافسة الدولية من حيث التكلفة وخاصة للشركات الإسرائيلية التي تضغط على الحكومة من أجل تشديد القيود على المنتجات الفلسطينية.
- قيام شركة تيفا وشركات الأدوية الأخرى في إسرائيل بالضغط على الأسواق الدولية وكبرى شركات الأدوية.
- قيام المشتريون الدوليون بإجراء فحوص من أجل ضمان الجودة في العادة وهذا ما يقوم الضغط الإسرائيلي بعرقلته.
- تاريخ السوق بالإضافة إلى الثقة بالمنتج.
- قيود مكونات المنتج لبعض العلامات التجارية العالمية.
- سهولة الشحن عن طريق جسر الملك حسين ولكن بتكلفة عالية ووقت تسليم طويل.
- الحصول على الترخيص يتطلب عادةً موافقة وزارة الصحة الإسرائيلية وهذا يعتبر عملية طويلة جداً وشاقة.

### توصيات محددة

- يعتبر الشحن إلى أوروبا من خلال طريق أسدود وحيفا لمثل هذه المنتجات الأسرع والأكثر فعالية من حيث التكلفة إلا أنه أكثر تقييداً.
- يمكن للمنتجات الفلسطينية المنافسة في الأسواق الدولية في حالة تيسير استيراد المواد الخام ومطابقة هذه المنتجات لمتطلبات السوق الدولية.

# الأدوية

## تشيلي

## ألمانيا

### معبّر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

### معبّر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية ١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية ١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى جسر  
الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

Total إجمالي النفقات في  
CFR Shipping & الميناء  
٥٧٧٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات في الميناء  
CFR Shipping &  
٢٩٨٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٨٣٢٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
١٢٣٧٢NIS  
يوميين

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٥٥٣٠NIS  
٥-٣ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
٤٢٣٢NIS  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٤٤ يوم

إجمالي النفقات  
(CFR)  
١٧٣٦٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٩٢٢٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٥٨ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٥ يوم

## الأحذية

### إجراءات التصدير عبر معبر بيتونيا وما بعده

١. تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ٤:٣٠ مساءً من الاثنين وحتى الخميس بينما تمتد ساعات العمل من ٧:٠٠ صباحاً وحتى ١٢:٠٠ ظهراً يوم الجمعة في حين يتم إغلاق المعبر يوم السبت.
٢. يجب تحميل جميع السلع على الشاحنات وعلى السائقين تقديم جميع الوثائق بمجرد مرورهم عن أول نقطة تفتيش عند المعبر.
٣. يجب تنصيب جميع السلع على منصات بحيث يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها ١٦٠ سم بسبب محدودية الماسح الأمني وأن يكون الوزن على تلك المنصات معقول وذلك بسبب محدودية تحمّل الرافعات الشوكية.
٤. يجب أن يقوم السائق بختم بيان الجمارك من مكتب الجمارك على المعبر والذي يجب أن يتضمن الفاتورة، وقائمة التعبئة، وشهادة المنشأ، وأية شهادات أخرى لازمة (وفقاً لسلعة الشحنة ومتطلبات الوجهة النهائية).
٥. إذا كانت الشاحنة تحمل لوحة فلسطينية، فينبغي بعد ذلك تواجد شاحنة إسرائيلية في الانتظار على الجانب الآخر من الحدود من أجل أداء نقل السلع بنظام التعاقب. ويتم تنسيق هذا عادةً عن طريق شركة النقل الفلسطينية، ووكيل الجمارك الفلسطيني أو وكيل الجمارك الإسرائيلي وفي بعض الحالات النادرة عبر المصدرين.
٦. يسمح المعبر للشاحنات الإسرائيلية لنقل البضائع طول الطريق حتى أسدود/ حيفا أو المطار حيث يتم هناك تنفيذ فحص أمني شامل على جميع السلع والشاحنات.
٧. يتم إصدار شهادة تصدير للسلع وإرسالها قبل أربعة أيام إلى منطقة حجز في ميناء أسدود/ حيفا (ما وراء البحار أو للجوار) حيث يتم تحميلها في حاويات.
٨. يقوم وسيط الجمارك في الوقت نفسه بتحضير ما يلي:
  - التنظيم مع خط الشحن ومنطقة الحجز بشأن تحميل/ تعبئة الحاويات بالبضائع.
  - تواريخ الشحن إلى الوجهة النهائية وعدد الحاويات.
  - إجراءات التصدير من حيث الوثائق والشهادات الرسمية.
  - تواجد حاوية شحن في منطقة الميناء.
  - حجز وترتيب عمليات التفتيش الأمنية.
٩. وصول الشحنة إلى الميناء قبل ٤ أيام على الأقل من موعد المغادرة (١-٥ أيام عمل قبل تاريخ الشحن) لتجنب التأخير وضمان ما يكفي من الوقت لإنهاء جميع الإجراءات اللازمة.
١٠. تحميل الحاويات على السفينة إلى وجهتها النهائية.

### الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة من وزارة الصحة أو الزراعة وفقاً لطلب المرسل إليه.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها مع موافقة وتصديق وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس عليها.
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه.

## إجراءات التصدير عبر جسر الملك حسين وما بعدها

١. تمتد ساعات العمل في جسر اللنبي من ٧:٣٠ حتى ٦:٠٠ من الأحد إلى الخميس بينما يغلق يومي الجمعة والسبت.
٢. يجب تنصيب جميع السلع على منصات مع أقصى ارتفاع ١٦٠ سم.
٣. ينسق وكيل الجمارك بيان الجمارك بحيث يتم إرسال قائمة التعبئة والفاتورة إلى الجمارك في الجسر في ما لا يقل عن يوم واحد قبل إرسال الشحنة (شرط أساسي قبل الحجز).
٤. يجب التنسيق ما بين الشاحنات الفلسطينية والشاحنات الأردنية وما بينها وبين الجيش الأردني والإسرائيلي من أجل تنفيذ نقل السلع بنظام التعاقب.
٥. يقع على عاتق المصدر الفلسطيني أو ممثله مسؤولية ضمان تنسيق الشاحنات وضمان تواجد كل الوثائق بالترتيب. ويتم ذلك بمساعدة وكيل الجمارك الإسرائيلية على الجسر.
٦. تفحص الجمارك الإسرائيلية عند الجسر ملف الجمارك وتقرر فيما إذا كان هنالك داع لإجراء فحص أمني أو لا (في معظم الأحيان لا تجرى أي عمليات تفتيش أمنية على التصدير).
٧. توافق الجمارك الإسرائيلية على الوثائق وتعطي الخط الأخضر للشاحنة الأردنية للدخول إلى الجانب الإسرائيلي من الجسر.
٨. يتم نقل الشحنات من شاحنة واحدة إلى أخرى من خلال نظام التعاقب، والذي يتم من خلال الموظف الإسرائيلي في وجود أفراد الأمن في معظم الأحيان.
٩. تنقل الشاحنات الأردنية الشحنات مع جميع الوثائق إلى المنطقة الجمركية على الجانب الأردني.
١٠. يقوم وسيط الجمارك الأردني بجمع الوثائق من سائق الشاحنة ويحيلها إلى الجمارك الأردنية من أجل تنفيذ الإجراءات الجمركية.
١١. إذا كانت البضاعة موجهة للأردن، قد تكون هناك حاجة إلى دفع الجمارك الأردنية.
١٢. إذا كانت الشحنة عابرة فقط، تقوم الجمارك الأردنية بختم الشحنة وإرسالها إلى منطقة التجارة الحرة أو إلى الوجهة النهائية إما عن طريق مطار أو ميناء العقبة.
١٣. قد تقوم الجمارك الأردنية بإرسال سيارة شرطة أو ضابط جمارك لمرافقة بعض البضائع الخطرة إلى مطار أو ميناء الشحن بحيث يتم تكليف المصدر بدفع تكاليف هذه العملية.
١٤. قد تطلب الجمارك الأردنية شهادات إضافية حتى لو كانت البضائع متوجهة نحو مغادرة الأردن.

## الوثائق:

١. الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة.
٢. شهادة (الصحة أو الزراعة ..... الخ) وفقاً لطلب الدولة المرسل إليها.
٣. شهادة المنشأ من الغرفة التجارية بحيث يتم إرفاقها بموافقة من وزارة الاقتصاد الوطني والجمارك والمكوس (المنتجات الزراعية خاصة).
٤. أية وثائق أخرى وفقاً لمتطلبات المرسل إليه أو احتياجات جمارك الوجهة النهائية.
٥. جدول تحليل المنتج
٦. ٦٤٠٥١٠ و ٣٤٠٣٥١: أحذية جلدية مع وجوه من الجلد الطبيعي أو المصنع (باستثناء: النعال الخارجية المطاطية أو البلاستيكية أو الجلدية أو الجلدية المصنعة والأجزاء العلوية المصنوعة من الجلود بالإضافة إلى الأحذية العظمية أو أحذية الألعاب).



الدولة <sup>٤٤</sup>	متطلبات محددة	الجمارك والضرائب	ملاحظات
ألمانيا	حماية الأنواع المهددة بالانقراض سلامة المنتجات العامة متطلبات استيراد المنتجات المغلقة (مطلوب فقط للمنتجات المغلقة) وضع الملصقات التعريفية للأحذية حظر المنتجات التي تحتوي على غازات الدفيئة المفلورة (مطلوب فقط للأحذية التي تحتوي على غازات الدفيئة المفلورة) المعايير التقنية لمعدات الوقاية الشخصية (مطلوب فقط لمعدات الوقاية الشخصية التي تدرج ضمن نطاق التوجيه EEC/٦٨٦/٨٩) البطاقة الطوعية البيئية للأحذية	ضريبة القيمة المضافة ١٩٪ مكوس ٠٪	الحاجة إلى إرسال العينات قبل موعد الشحنة من أجل مراقبة الجودة وموافقة المعايير
جمهورية التشيك	حماية الأنواع المهددة بالانقراض سلامة المنتجات العامة متطلبات استيراد المنتجات المغلقة (مطلوب فقط للمنتجات المغلقة) وضع الملصقات التعريفية للأحذية حظر المنتجات التي تحتوي على غازات الدفيئة المفلورة (مطلوب فقط للأحذية التي تحتوي على غازات الدفيئة المفلورة) المعايير التقنية لمعدات الوقاية الشخصية (مطلوب فقط لمعدات الوقاية الشخصية التي تدرج ضمن نطاق التوجيه EEC/٦٨٦/٨٩) البطاقة الطوعية البيئية للأحذية	ضريبة القيمة المضافة ٢٠٪ مكوس ٠٪	الحاجة إلى إرسال العينات قبل موعد الشحنة من أجل مراقبة الجودة وموافقة المعايير

## - ألمانيا:

### حماية الأنواع المهددة بالانقراض

على أنواع معينة من الحيوانات والنباتات المستوردة والمهددة بالانقراض (أو أجزائها أو مشتقاتها) أن تمتثل لتدابير الاتحاد الأوروبي التنظيمية للحياة البرية. ولهذا، يتضمن تشريع الاتحاد الأوروبي الحياة البرية ولائحة المجلس No (EC) ٩٧/٣٣٨ (L OJ ٦١-٣/٣٠٣/١٩٩٧) (CELEX ٣٣٨-٣١٩٩٧R) بناءً على مؤتمر التجارة الدولية للأنواع المهددة بالانقراض من الحيوانات والنباتات وجود نظام فحص مزدوج بحيث يشمل السيطرة على الاستيراد والتصدير في بلد المنشأ بالإضافة إلى الاتحاد الأوروبي. ويتم إدارة هذا النظام في كل دولة من دول الاتحاد بواسطة:

- سلطة إدارية تقوم بإصدار التصاريح وفحص المستوردات
- سلطة علمية تقوم بدور الهيئة الاستشارية

٤٤ يرجى الرجوع إلى القسم الرابع، مرفق ٢ حول متطلبات الاتحاد الأوروبي

## توسيم الأحذية

يجب أن يمثل طرح الأحذية أو أي من أجزائها الرئيسية في الأسواق عند تسويقها بشكل منفصل مع لوائح الاتحاد الأوروبي (EU) لوضع الملصقات.

## متطلبات التوسيم بالملصقات:

### المحتويات

يجب أن تصف الملصقات المواد الداخلة في تكوين الأجزاء الثلاثة الرئيسية للأحذية (الجزء العلوي، وبطانة الجوارب، والنعل الخارجي)، ويتوجب ذكر في كل حالة ما إذا كانت المادة «جلد»، أو «جلد مغطى»، أو «نسيج» أو «مادة أخرى». وإذا لم تتواجد مادة واحدة بنسبة 80% على الأقل من المنتج، فإنه ينبغي على الملصق نقل المعلومات حول المادتين الرئيسيتين المستخدمتين. ولهذا الغرض، يمكن الاختيار ما بين استخدام ملصقات بالصور التوضيحية أو بالدلالات المكتوبة بلغة/ لغات الدولة التي وضعتها الدولة العضو المستهدفة في التسويق. وفي حالة استخدام الصور التوضيحية، يجب أن تكون وفقاً للشروط الواردة في المرفق الأول للتوجيه. (EU الموقع).

### الوضع/ التوسيم

يجب أن يتم نقل الملصقات على الأحذية. ولا بد من وضعها على فردة واحدة من الأحذية في كل زوج على الأقل. ويمكن أن يتم ذلك عن طريق الطباعة، أو اللصق، أو النقش أو باستخدام الملصق المرفق بحيث يجب أن تكون الملصقات مرئية، وموضوعة بإحكام، ويمكن الوصول إليها، ولا بد أن تكون أبعاد الصور التوضيحية كبيرة بما فيه الكفاية لتسهيل فهم الملصقات.

### مسؤولية الإمتثال

يكون الشخص المسؤول عن توسيم الملصقات وضمّان دقتها واحد من الآتي:

- الشركة المصنعة في حالة تأسيسها في الإتحاد الأوروبي.
- الوكيل المعتمد لها في حالة لم يتم تأسيسها في الإتحاد الأوروبي.
- الشخص المسؤول بالدرجة الأولى عن وضع الأحذية في سوق الإتحاد الأوروبي في حال غياب الشركة المصنعة أو وكيلها.
- متاجر التجزئة المسؤولة عن ضمان أن الأحذية التي تبيعها تحمل الملصقات المناسبة.

### خضوع الأحذية للوائح محددة

لا تشمل متطلبات وضع الملصقات المذكورة أعلاه أنواع معينة من الأحذية والتي تخضع لقواعد محددة:

- الأحذية الواقية التي يغطيها توجيه المجلس (OJ L/89/781 (EEC-339 1989/12/30) (CELEX31989L0781) بشأن معدات الوقاية الشخصية (مثل بعض الأحذية مع أغطية إصبع القدم الصلبة - CN 640100).
- الأحذية التي يغطيها توجيه المجلس (OJ L/76/769 (EEC-262 1976/09/27) (CELEX 31976L0769) بخصوص المواد الخطرة (مثل الأحذية التي تحتوي على الأسبستوس - CN 681200).

## -جمهورية التشيك:

### إجراءات ومتطلبات الاستيراد:

#### الأحذية مع وجوه من الجلد CN ٦٤٠٥١٠

تكون الرسوم الجمركية على النحو التالي:

١. الرسوم التفضيلية - ٠٪ (بعد تقديم الوثيقة EUR ١ الصادرة في الدولة المُصدرة والتي أقرتها مؤسستها التابعة لها، أو بعد وضع الإعلان التفضيلي في الفاتورة).
٢. الرسوم الغير تفضيلية - ٣,٥٪ (إذا لم تتوفر شهادة المنشأ)

وتكون تدابير السياسة التجارية على النحو التالي:

١. إذن رسمي إذا كان الجلد المستخدم يعود إلى إحدى الحيوانات المدرجة في قائمة الحيوانات المهددة بالانقراض (القائمة المدرجة في اللائحة ٢٠١٢/٨١)
٢. حظر على الواردات في حالة كون الجلد المستخدم هو من الكلاب أو القطط
٣. السماح للجلد إذا كان من جلود الفقمات
٤. ٢٠٪ ضريبة القيمة المضافة

#### الأعمال التحضيرية لمعالجة المواد النسجية والجلود CN ٣٤٠٣١١

تكون الرسوم الجمركية على النحو التالي:

١. الرسوم التفضيلية - ٠٪ (بعد تقديم الوثيقة EUR ١ الصادرة في الدولة المُصدرة والتي أقرتها مؤسستها التابعة لها، أو بعد وضع الإعلان التفضيلي في الفاتورة).
٢. الرسوم الغير تفضيلية - ٤,٦٪ (إذا لم تتوفر شهادة المنشأ)

وتكون السياسة التجارية على النحو التالي:

١. حظر على الواردات إذا كانت تحتوي على مواد مستنفدة لطبقة الأوزون (انظر اللائحة ٢٠٠٩/١٠٥)، - ووفقاً للاتفاق فإن البضائع قد تكون خاضعة لرسوم المكوس (انظر القانون رقم ٢٠٠٣/٣٥٣).
٢. ضريبة القيمة المضافة - ٢٠٪.

## مقارنة تكلفة شحن العينة بحريا بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود:

١. المعبر المستخدم في هذه العينة هو معبر بيتونيا بحيث تم بناء هذه العينة تبعاً لدراسة حالة حقيقية من مدينة رام الله.
٢. نقلت الشاحنات ١٥ منصة (حاوية حجم ٢٠ قدم) مباشرة من المستودع الموحد.
٣. تكلفة وكلاء الجمارك شاملة لكلا الجانبين من الحدود وعلى طول الطريق إلى أسدود.
٤. الأسعار تتبع نظام التكلفة والشحن.
٥. يشمل الوقت إلى معبر الحدود الزمن الاجمالي الذي تم قضاؤه في الحدود وكذلك في السفر من المستودع إلى معبر بيتونيا.
٦. تم احتساب الوقت وفقاً لتردد السفن ومتوسط الوقت وفقاً لخبرة المستخدم. (تبعاً للحالات المدروسة وتاريخ الحدود).
٧. يجب أن تكون الشحنات متواجدة قبل يومين على الأقل في قرية العقبة اللوجستية وقبل ٣-٤ أيام في موانئ أسدود/ حيفا للتحميل/ التفرغ، والفحوص الأمنية، والتعبئة الخاصة لتجنب أي تدمير لشكل المنتج أثناء التواجد على المعابر الحدودية والتي في حال وقوعها قد تؤخر الوصول للسفينة أو تفويتها.

٨. يدرج مزودي الخدمات اللوجستية الفلسطينيين في تكاليفهم إصدار الشهادات والوثائق الأخرى التي قد تحتاجها الشحنة. (يرجى ملاحظة أنهم أيضاً لا يستطيعون توفير المشورة المناسبة حيث أنهم وكلاء لوكلاء آخرين مما يزيد من المخاطر والتكاليف).
٩. تكون تكلفة التحميل/التفريغ لمعبر بيتونيا مشمولة كذلك.
١٠. هذا بالنسبة للشحنة المشحونة حيث أن شحن البضائع لا يؤخذ هنا بعين الاعتبار بسبب الحجم والوزن.

### مقارنة الأسعار (بالشقل) بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود:

الدولة	الطريق	تكلفة النقل للمعبر الحدودي	تكلفة النقل للميناء	إجمالي النفقات عند المعابر	التكلفة عند الميناء	تكلفة الشحن	إجمالي التكلفة للوجهة النهائية
ألمانيا (هامبورغ)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٣٢٤٢	٩٢٢٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٢٩٠	٥٥٣٠
جمهورية التشيك (كوبر)	جسر الملك حسين	١٢٥٠	٢٢٠٠	١٥٤٥	٩٩٠	٦٧٨٢	١٢٧٦٧
	اسرائيل	١٢٠٠	١٣٥٠	zero	١٦٩٠	١٧١٠	٥٩٥٠

ملاحظة: يجب إضافة ١١٥٠ يورو إضافية إلى ما سبق من أجل النقل البري إلى براغوي.

### مقارنة الوقت بين طريق جسر الملك حسين وطريق أسدود لكل يوم:

الدولة	الطريق	من المستودع إلى الميناء	إجمالي الأيام المستغرقة في الميناء	إجمالي متوسط الزمن للوجهة النهائية
ألمانيا (هامبورغ)	جسر الملك حسين	١	٢	٢٥
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١٩
جمهورية التشيك	جسر الملك حسين	١	٢	١٩
	اسرائيل	١/٢	٣ ١/٢	١١

### عقبات محددة

- تتطلب المعايير الأوروبية لشهادات الأحذية أن لا تكون المواد المستخدمة في صناعتها من الأنواع الحيوانية المهتدة بالانقراض.
- قانون الملكية الفكرية الأوروبي للعلامات التجارية.
- العوائق الاعتيادية للحدود.
- المنافسين الدوليين الآخرين.

### توصيات محددة

- تعتبر صناعة الأحذية الفلسطينية صناعة غنية وقد غزت السوق الإسرائيلية.
- تعتبر منتجات الأحذية هذه ذات جودة جيدة قادرة على المنافسة على المستوى الدولي.
- قيام الشركات باستكشاف الدول العربية المجاورة.
- يعتبر طريق أسدود مرة أخرى أكثر فعالية من حيث التكلفة وأقل استهلاكاً للوقت.

# الأحذية

## جمهورية التشيك

## ألمانيا

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

### معبر بيتونيا والموانئ

### جسر الملك حسين

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية  
١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى  
جسر الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

التقل إلى المعابر التجارية  
الداخلية ١٢٠٠NIS  
٣ ساعات

إجمالي تكلفة النقل إلى جسر  
الملك  
١٢٥٠nis  
٣ ساعات

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

تكلفة التقل إلى الميناء  
١٣٥٠NIS  
ساعتين

إجمالي النفقات عند جسر  
الملك  
١٥٤٥NIS  
ساعة

إجمالي النفقات عند  
CFR Shipping & الميناء  
٣٤٠٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات RS

إجمالي النفقات في الميناء  
CFR Shipping &  
٢٩٨٠NIS  
٣ أيام

تكلفة النقل لقرية العقبة  
اللوجستية  
٢٢٠٠NIS  
٥ ساعات

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٥٩٥٠NIS  
٣-٥ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
٧٧٧٢NIS  
يوميين

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٥٥٣٠NIS  
٣-٥ أيام قبل التصدير

إجمالي النفقات في قرية  
العقبة و CFR Shipping  
٤٢٣٢NIS  
يوميين

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١١ يوم

إجمالي النفقات  
(CFR)  
١٢٧٦٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي النفقات  
(CFR)  
٩٢٢٧NIS  
٣ أيام قبل التصدير

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
١٩ يوم

إجمالي الوقت للوجهة  
النهائية  
٢٥ يوم

## ملخص جدول تحليل التكلفة الإجمالية للدولة/ المنتج:

الأدوية	الأخذية	المنافق	الأحجار	الفواكه الطازجة	الفراولة	البنندوة	التعمور	الأغشاب	الخصراوات	زيت الزيتون	الطريق	الدولة
				١٢٥٣٤	١٢٥٣٤	١٤٥٣٠	٢٠٣٦٥	١٣٧٨٤	١٣٧٨٤	٢٠٣٦٥	جسر الملك حسين	USA
				١٤٥٣٠	١٤٥٣٠	١٤٥٣٠	٨٧٨٠	١٤٣٤٠	١٤٣٤٠	٨٧٨٠	إسرائيل	
										٨٧٨٠	جسر الملك حسين	اليابان
										٦٧٨٠	إسرائيل	
											جسر الملك حسين	
		١٧٧٦٧		٨٢٩٠	٨٢٩٠	٨٢٩٠	١٧٧٦٧	٨١٤٠	٨١٤٠		جسر الملك حسين	تركيا
		٥٥٠		٩٧٠٠	٩٧٠٠	٩٧٠٠	٥٥٠	٩٤٠٠	٩٤٠٠		إسرائيل	
				٨٤٧٠	٨٤٧٠	٨٤٧٠	١١٠٤٧	٨٣٢٠	٨٣٢٠		جسر الملك حسين	النرويج
				٥٧٥٠	٥٧٥٠	٥٧٥٠	٩٣٦٠	٥٧٨٠	٥٧٨٠		إسرائيل	
				٣٧٥٧	٣٧٥٧	٣٧٥٧	١١٢٣٦	٣٤٣٠	٣٤٣٠		جسر الملك حسين	هولندا
				٨١٤٠	٣١٤٠	٣١٤٠	٥٩٨٧	٧٨٠	٧٨٠		إسرائيل	
		١٠٥٦٧		٣٧٥٧	٣٧٥٧	٣٧٥٧	١٠٥٦٧	٣٤٣٠	٣٤٣٠		جسر الملك حسين	المملكة
		٥٥١٠		١٥٦٦٠	١٥٦٦٠	١٥٦٦٠	٥٥١٠	١٥٣٦٠	١٥٣٦٠		إسرائيل	المتحدة
											جسر الملك حسين	إيطاليا
											إسرائيل	
											جسر الملك حسين	الصين
											إسرائيل	
			٣٥١١								جسر الملك حسين	ألمانيا
٩٢٢٧	٨١٢٦	٩٢٢٧									جسر الملك حسين	
٥٥٣٠	٥٥٣٠	٥٥٣٠									إسرائيل	تشيلي
١٧٣٦٧											جسر الملك حسين	جمهورية التشيك
٨٣٢٠											إسرائيل	
	١٣٧٦٧										جسر الملك حسين	
	٥٥٥٠										إسرائيل	
حاوية	حاوية	حاوية	حاوية	طائرة شحن بضائع	طائرة شحن بضائع	طائرة شحن بضائع	حاوية	طائرة شحن بضائع	طائرة شحن بضائع	حاوية		طريقة الشحن

## المنتجات المستوردة أسمنت بورتلاند

٢٥٢٣٢٩: اسمنت بورتلاند (باستثناء الأبيض سواء أكان ملوناً صناعياً أو لم يكن)

الدولة <sup>٤١</sup>	متطلبات خاصة بالسلة الوطنية/ إسرائيلي	الجمارك والضرائب	ملاحظات
ألمانيا	يورو ١ رخصة استيراد لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي	معفى من الضرائب	اتفاقية السلطة الوطنية الفلسطينية/ الاتحاد الأوروبي. يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة
الصين	لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي رخصة استيراد	معفى من الضرائب	يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة
تركيا	لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي رخصة استيراد شهادة المنشأ	معفى من الضرائب	FTA يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة

- تقوم وزارة الاقتصاد الوطني بإصدار رخصة الاستيراد.
- المواصفات التفصيلية للمنتج وبلد المنشأ.

لا بد أن يتم إرفاق الوثائق التالية مع الشحنة من أجل تجنب دفع الجمارك والتأخير:

- الفاتورة التجارية
- شهادة المنشأ (اليورو ١)
- بوليصة الشحن
- قائمة التعبئة

### مقارنة التكلفة

الطريق الإسرائيلية

هامبورج - أسدود

	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل	
حاوية ٢٠ قدم	١١٠٠\$	١٩٠\$	٩٠\$	٢٠٠\$	٥٥٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)
حاوية ٤٠ قدم	١٨٥٠\$	٢٩٥\$	٩٠\$	٢٥٠\$	٨٠٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)

### شنغهاي - أسدود

	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل	
حاوية ٢٠ قدم	١٦٠٠\$	٢٠٠\$	٩٠\$	٢٠٠\$	٥٥٠\$	٢٨ يوم
حاوية ٤٠ قدم	٢٩٠٠\$	٣٠٠\$	٩٠\$	٢٥٠\$	٨٠٠\$	٢٨ يوم

### مرسين - أسدود

	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل	
حاوية ٢٠ قدم	٤٣٥\$	٢٠٠\$	٩٠\$	٢٠٠\$	٥٥٠\$	٥ أيام
حاوية ٤٠ قدم	٨٧٧\$	٣٠٠\$	٩٠\$	٢٥٠\$	٨٠٠\$	٥ أيام

### الطريق الأردنية هامبورج - العقبة

	التكلفة	ALV	بدون منصات	النقل (العقبة - الجسر)	
حاوية ٢٠ قدم	٩٠\$	٦٠\$	٧٥\$	٦٠\$	
حاوية ٤٠ قدم	١٤٠\$	٦٠\$	١٥٠\$	٨٠\$	

### شنغهاي - العقبة

العقبة	٢٥٠ USD	٤٥٠ USD	شنغهاي - العقبة	٣٠ يوم	أسبوعياً

### مرسين - العقبة

	التكلفة	ALV	بدون منصات	تكلفة النقل البري- جسر الملك حسين	
حاوية ٢٠ قدم	٢٩٥٠\$	٦٠\$	٧٥\$	٣٤٠٠\$	
حاوية ٤٠ قدم	٣٥٠٠\$	٦٠\$	١٥٠\$	٣٧٥٠\$	

يرجى ملاحظة أن تكلفة النقل البري من تركيا إلى جسر الملك حسين تعتمد على تقديرات تخمين سابق لإنغلاق المعبر الحدودي. - يشمل السعر التأمين ونفقات المعبر الحدودي الدولي.

### عقبات محددة

- يؤثر احتكار شركة ناشر الإسرائيلية في فرض القيود وإعاقة عملية الاستيراد.
- يفرض كون إصدار رخصة الاستيراد مرتبطاً بوزارة التجارة الإسرائيلية مجموعة متنوعة من العقبات مثل المواصفات التفصيلية، العينات... إلخ.
- يعتبر الطريق الحالي من تركيا إلى فلسطين أمر مستحيل.



## الإعلاف

٢٣٠٩٩٠: محضرات من الأنواع المستعملة لتغذية الحيوانات (ما عدا غذاء الكلاب أو القطط الغذاء المهيأ للبيع بالتجزئة).

الدولة	متطلبات معينة للسلطة الوطنية الفلسطينية/ إسرائيل	الجمارك والضرائب	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	رخصة استيراد لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي تصاريح من وزارة الزراعة (دائرة جودة الأغذية) تصريح من معهد الطب البيطري في حالة احتواء المنتج على مواد من أصل حيواني شهادة المنشأ	٨٪ ضرائب إذا لم يتم استيفاء الشروط ٠٪ ضرائب إذا تم استيفاء الشروط	اتفاقية تجارية تحتوي على بروتين بنسبة ١٥٪-٣٥٪ ودهون بنسبة ٤٪ أو أكثر يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة
الصين	رخصة استيراد لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي تصاريح من وزارة الزراعة (دائرة جودة الأغذية) تصريح من معهد الطب البيطري في حالة احتواء المنتج على مواد من أصل حيواني شهادة المنشأ	٨٪ ضرائب إذا لم يتم استيفاء الشروط ٠٪ ضرائب إذا تم استيفاء الشروط	تحتوي على بروتين بنسبة ١٥٪-٣٥٪ ودهون بنسبة ٤٪ أو أكثر يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة
هولندا	رخصة استيراد لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي تصاريح من وزارة الزراعة (دائرة جودة الأغذية) تصريح من معهد الطب البيطري في حالة احتواء المنتج على مواد من أصل حيواني شهادة المنشأ	٨٪ ضرائب إذا لم يتم استيفاء الشروط ٠٪ ضرائب إذا تم استيفاء الشروط	FTA تحتوي على بروتين بنسبة ١٥٪-٣٥٪ ودهون بنسبة ٤٪ أو أكثر يكون الحصول على TEKEN في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق عملية طويلة

- يتم إصدار رخصة الاستيراد من خلال وزارة الاقتصاد الوطني في فلسطين وتحتاج هذه الرخصة إلى موافقة مسبقة من وزارة الزراعة وربما من وزارة الصحة في إسرائيل.
- يتم إصدار شهادة صحية من سلطات الولايات المتحدة الأمريكية، أو الصين، أو هولندا.
- يمكن اختبار العينة إما قبل موعد وصول الشحنة، والذي يمكن أن يوفر الوقت والمال، أو عند وصول الشحنة للميناء وهذا ما يؤخر من صدورهما ويتكبد بتكاليف ضخمة إضافية.
- لا بد من إرفاق الوثائق التالية مع الشحنة من أجل تجنب دفع الجمارك والتأخير:
- الفاتورة التجارية
- شهادة المنشأ
- بوليصة الشحن
- قائمة التعبئة
- وفقاً لاتفاقيات التجارة بين إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية، وبين الاتحاد الأوروبي والصين، والاتفاقيات المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي وفلسطين فإن هذا المنتج بالذات لا يدفع أية جمارك أو ضريبة شراء بينما تكون ضريبة القيمة المضافة له بنسبة ١٧٪ إلا أن الجمارك الإسرائيلية لا تقبل في بعض الأحيان بالاتفاقيات التجارية الفلسطينية ولا تنفذ الأحكام المتفق عليها في «بروتوكول باريس» فينتهي الأمر بدفع جمارك على هذه المنتجات التي لا يتوجب عليها أية جمارك.

## مقارنة التكلفة

الحرية على متن الناقل (FOB) يضطر المستورد لدفع تكاليف الشحن البحري الذي تكون تكلفته عالية أحياناً نظراً لتكاليف الوقود).

### الطريق الإسرائيلية

نقل حاوية ٢٠ قدم - نيويورك- أسدود/ حيفا

نيويورك- أسدود/ حيفا	النقل إلى رام الله	عدد الأيام (المغادرة- الوصول)	وكيل الجمارك
\$٤٠٠	\$٣٠٠	\$٤٠٠-	\$١٤١٠٠

### ملاحظات:

١. شحن مباشر إلى أسدود/ حيفا.
٢. لا حاجة لتفريغ الحاوية في الميناء.
٣. قد يتم فحص المنتجات أمنياً أحياناً في الميناء وقد لا يتم فحصها في أحيان أخرى. (وفي حالة فحص الحاويات يتوجب على المستوردين طلب سند الاستلام من وكلاء الجمارك).
٤. تنطبق شهادة المنشأ في هذه الحالة بسبب الاتفاقيات التجارية.
٥. تعتبر التكلفة والوقت معقولين ويمكن أن تتم إدارتهما على نحو أفضل.

### روتريام - أسدود

حاوية ٢٠ قدم	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل
حاوية ٢٠ قدم	\$١١٠	\$١٩٠	\$٩٠	\$٢٠	\$٥٥
حاوية ٤٠ قدم	\$١٨٥	\$٢٩٥	\$٩٠	\$٢٥	\$٨٠

### شنغهاي - أسدود

حاوية ٢٠ قدم	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل
حاوية ٢٠ قدم	\$١٦٠	\$٢٠٠	\$٩٠	\$٢٠	\$٥٥
حاوية ٤٠ قدم	\$٢٩٠	\$٣٠٠	\$٩٠	\$٢٥	\$٨٠

### الطريق الأردنية

نيويورك - العقبة	قرية العقبة اللوجستية	التخزين	النقل لجسر الملك حسين	النقل لرام الله	عدد الأيام (المغادرة- الوصول)	وكيل الجمارك
\$٢٣٠٠	\$٣٠٠	\$٦٠	\$٧٠٠	\$٣٠٠	٥٥	\$٢٠٠

## ملاحظات:

١. قد يستغرق شحن حاويات ٢٠ قدم من نيويورك إلى العقبة ما يصل إلى ٥٥ يوم حتى وصولها ومن الممكن أن يتم إعادة شحنها.
٢. يتم التفريغ/ التحميل للشاحنات في قرية العقبة اللوجستية (ضمان أن يكون الارتفاع حوالي ١٦٠ سنتيمتر بسبب قيود المسح في الجسر).
٣. يجب أن يتم تفريغ الحاويات في قرية العقبة اللوجستية ومن ثم تنصيبها على المنصات ولفها بشكل صحيح وذلك بسبب المسافات الطويلة التي سيتم حملها خلالها.
٤. سيتم نقل المنتج إلى الجسر تحت إشراف الجمارك.
٥. لا يوجد اتفاقية نقل بين الأردن وفلسطين.
٦. لا يوجد اتفاقية شهادة عدم التلاعب بين الأردن وفلسطين.
٧. قد ترفض إسرائيل دخول المنتج لعدد من الأسباب. (لذلك، يجب توفير تنسيق مسبق مع إسرائيل).
٨. الحاجة إلى وكيل للجمارك على كلا الجانبين.

## الحرية على متن الناقل FOB من شغهاي إلى CFR العقبة:

	النقل	وكيل الضرائب	الرسوم المحلية	THC	التكلفة	
حاوية ٢٠ قدم	\$٥٥٠	\$٢٠٠	\$٩٠	\$١٩٠	\$١١٠	١٤ يوم (أسبوعياً)
حاوية ٤٠ قدم	\$٨٠٠	\$٢٥٠	\$٩٠	\$٢٩٥	\$١٨٥	١٤ يوم (أسبوعياً)

## روتريدم - العقبة

وكيل الجمارك	عدد الأيام (المغادرة- الوصول)	النقل لرام الله	النقل لجسر الملك حسين	التخزين	قرية العقبة اللوجستية	
\$٢٠٠	٣٣	\$٣٠٠	\$٧٠٠	\$٦٠	\$٣٠٠	\$٢٥٠ (٢٠ قدم)
\$٢٥٠	٣٣	\$٤٠٠	\$٨٥٠	\$٦٠	\$٣٠٠	\$٤٥٠ (٤٠ قدم)

## عقبات محددة

١. يتم إصدار الترخيص بشرط أن يحتوي المنتج على بروتين بنسبة ١٥٪ - ٣٥٪ بروتين ودهون بنسبة ٤٪ أو أكثر.
٢. يُطلب ترخيص TEKEN في كل مرة يتم فيها استيراد المنتج مما يكون في بعض الأحيان مكلفاً ويستغرق وقتاً طويلاً.
٣. تقوم إسرائيل بفرض قيود عديدة من أجل فرض المنتجات المصنعة الإسرائيلية.
٤. تتطلب العملية اثنتين من وكلاء الجمارك ووسيلتين للنقل.

# دقيق القمح أو الدقيق المخلوط

١١٠١٠٠: دقيق القمح أو الدقيق المخلوط

الدولة	متطلبات معينة للسلطة الوطنية الفلسطينية/ إسرائيل	الجمارك والضرائب	ملاحظات
فرنسا	رخصة استيراد تصاريح من وزارة الزراعة (دائرة جودة الأغذية) أكثر من ٥,٥ كيلو جرام في التعبئة والتغليف شهادة المنشأ	١٢٪ ضرائب إذا لم يتم استيفاء الشروط ٠٪ ضرائب إذا تم استيفاء الشروط	اتفاقية تجارية قد يكون هنالك حاجة للحصول على TEKEN
تركيا	رخصة استيراد لا بد من توفر ترخيص TEKEN الأساسي شهادة المنشأ	معفى من الضرائب	FTA قد يكون هنالك حاجة للحصول على TEKEN

١. يتم إصدار رخصة الاستيراد من خلال وزارة الاقتصاد الوطني في فلسطين وتحتاج هذه الرخصة إلى موافقة مسبقة من وزارة الزراعة وربما من وزارة الصحة في إسرائيل.
٢. يجب إرفاق المواصفات التفصيلية للمنتج وبلد المنشأ.
٣. لا بد من إرفاق الوثائق التالية مع الشحنة من أجل تجنب دفع الجمارك والتأخير:
  - الفاتورة التجارية
  - شهادة المنشأ
  - بوليصة الشحن
  - قائمة التعبئة
٤. تعبئة وتغليف الدقيق:
  - يكون كل ما هو أكثر من ٥,٥ كيلوغرام معفى من الضرائب.
  - إذا كان الدقيق ضمن إطار سوق «الكوتا» المشترك فإنه معفى من الضرائب.
  - إذا لم ينطبق أحد الشروط السابقة فإن قيمة الرسوم الجمركية المستحقة ١٢٪.

الاتفاقية	الضريبة	الكوتا (الحصة النسبية)	وحدة القياس
معدل الضريبة العامة	١٢٪		كيلو غرام
الولايات المتحدة الأمريكية	**معفى من الضرائب**		
كندا	**معفى من الضرائب**	بالتوافق مع الكوتا	
معدل ضريبة الاتحاد الأوروبي ورابطة التجارة الحرة الأوروبية	**معفى من الضرائب**		
ضريبة الشراء	**معفى من الضرائب**		

٥. متطلبات سلطة الضرائب التركية الإسرائيلية

الجزء	١٠	دقيق قمح أو دقيق مخلوط
الجزء	٠٢٠٠	في رزم يتجاوز وزنها ٥,٥ كيلو غرام

الاتفاقية	الضريبة	الكوتا (الحصة النسبية)	وحدة القياس
معدل الضريبة العامة	**معفى من الضرائب**		كيلو غرام
الولايات المتحدة الأمريكية	**معفى من الضرائب**		
معدل ضريبة الاتحاد الأوروبي ورابطة التجارة الحرة الأوروبية	**معفى من الضرائب**		
ضريبة الشراء	**معفى من الضرائب**		

## مقارنة التكلفة

الطريق الإسرائيلية

فرنسا - أسدود

	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل	
حاوية ٢٠ قدم	٧٧٠\$	١٩٠\$	٩٠\$	٢٠٠\$	٥٥٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)
حاوية ٤٠ قدم	١٢٠٠\$	٢٩٥\$	٩٠\$	٢٥٠\$	٨٠٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)

مرسين - أشدود

	التكلفة	THC	الرسوم المحلية	وكيل الضرائب	النقل	
حاوية ٢٠ قدم	٤٣٥\$	٢٠٠\$	٩٠\$	٢٠٠\$	٥٥٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)
حاوية ٤٠ قدم	٨٧٧\$	٣٠٠\$	٩٠\$	٢٥٠\$	٨٠٠\$	١٤ يوم (أسبوعياً)

الطريق الأردنية

فرنسا- العقبة	قرية العقبة اللوجستية	التخزين	النقل لجسر الملك حسين	النقل لرام الله	عدد الأيام (المغادرة-الوصول)	وكيل الجمارك
\$١١٠٠ (٢٠ قدم)	\$٣٠٠	\$٦٠	\$٧٠٠	\$٣٠٠	٢٤	\$٢٠٠
\$١٦٠٠ (٤٠ قدم)	\$٣٠٠	\$٦٠	\$٨٥٠	\$٤٠٠	٢٤	\$٢٥٠

تكلفة النقل البري- جسر الملك حسين	بدون منصات	ALV	التكلفة	
٣٤٠٠\$	٧٥\$	٦٠\$	٢٩٥٠\$	حاوية ٢٠ قدم
٣٧٥٠\$	١٥٠\$	٦٠\$	٣٥٠٠\$	حاوية ٤٠ قدم

يرجى ملاحظة أن تكلفة النقل البري من تركيا إلى جسر الملك حسين تعتمد على تقدير/تخمين سابق لإغلاق المعبر الحدودي. -يشمل السعر التأمين ونفقات المعبر الحدودي الدولي.

## عقبات محددة

يتم الحصول على رخصة الاستيراد وفقاً للمعايير الإسرائيلية فقط وفي بعض الأحيان تكون العملية طويلة جداً. تحدد قيود التعبئة والتغليف فيما إذا كانت المنتجات خاضعة للضريبة أم لا. يتم تنفيذ الفحوصات والموافقة أيضاً وفقاً للمعايير الإسرائيلية وهذا ما قد يكلف المال ويستغرق وقتاً طويلاً.

## تكاليف الاستيراد الإضافية

١. يكون تخزين بمجرد وصول الحاويات إلى أسدود. ويستغرق متوسط وقت التخليص عشرة أيام. ودوماً ما يترك هذا الأمر لتقدير وكيل الشحن الإسرائيلي (وكيل الفلسطينيين) ووكيل الجمارك.
٢. ترخيص TEKEN - تختلف تكلفته وتعتمد على مجموعة من القواعد التي يتم الكشف عنها للمعايير الإسرائيلية فقط.
٣. النقل - نقل الحاويات من الميناء إلى المستودعات.
٤. تكلفة التحميل/ التفريغ على معبر بيتونيا الوحيد.
٥. تكلفة قرية العقبة اللوجستية للاستيراد.

النشاط	دينار
ACT	٦٠
تفريغ البضائع في المستودع	٥٥
تحميل البضائع للشاحنات	٤٥
التخزين	١٠
التعبئة وتحديد المنصات ل ١٦٠ سنتمتر	١٣٥

## الخلاصة والتوصية العامة

### معيقات التصدير العام

- اعتادت السلطة الفلسطينية على أن تتمتع ببعض الوجود على جسر الملك حسين، والذي يمكن أن يتم توسيع نطاقه ليشمل الإجراءات الجمركية والخدمات اللوجستية الأخرى حيث يواجه المصدرون والمستوردون الفلسطينيون اليوم قائمة طويلة من العقبات التي تكلفهم المال والوقت وفقدان الإيرادات.
- ليس هنالك أي وجود فلسطيني في أي من المعابر الحدودية التجارية. ومع احترام الحالة السياسية لهذه المعابر، إلا أنها لا تزال سبباً في اختناق تجارتنا.
- لوحظ خلال إجراء المسح لهذا التقرير وبشكل كبير إلى أن بعض المصدّرين الرئيسيين الفلسطينيين، ولا سيما في مجال صناعة الأدوية، لا يزالون يواجهون فترات انتظار طويلة من أجل إصدار شهادات تسجيل الأدوية، واستيراد المواد الخام الرئيسية، وسياسات صارمة إزاء المنتجات المغلقة، وإساءة التعامل مع المنتجات الحساسة عند المعابر الحدودية بالإضافة إلى وعدم وجود بنية تحتية للمنتجات الحساسة في أي من هذه المعابر.
- لا يمكن الوصول إلى المعلومات في أي من الموانئ، والمطارات، والوزارات الإسرائيلية، والوزارات الفلسطينية، وإجراءات الاستيراد/التصدير، والوثائق المطلوبة... إلخ. وقد زاد هذا من الاعتماد على وكلاء الشحن ووكلاء الجمارك الإسرائيليين، والذي أدى بدوره إلى زيادة تكلفة الخدمات والوقت وعزز من نقص المعرفة وضمان الاعتماد الكلي على مصدر غير موثوق به والذي بدوره عمل على اساءة استخدام سذاجة المستوردين أو المصدّرين الفلسطينيين.
- لا يوجد لدى فلسطين مؤسسة معتمدة دولياً لمراقبة جودة المنتجات المصدرة بحيث يكون لديها الإمكانيات لإصدار شهادات معترف بها دولياً تعمل على المصادقة على عمل صناعاتنا المختلفة كمعهد المعايير الفلسطيني الذي لا يتمتع ببنية تحتية عميقة لجميع الصناعات.
- فشلت السلطة الفلسطينية في خلق بيئة استثمارية وبخاصة لأغراض التصدير كالمناطق الحرة حيث يعود السبب في ذلك وبشكل أساسي إلى «بروتوكول باريس»، والمستويات المختلفة من الوصول والسيطرة بين مناطق A و B و C، والغارات الإسرائيلية المستمرة، ونقاط التفتيش، والمعابر التجارية.
- عمل انعدام الحوار بين القطاعين العام والخاص تقريباً على زيادة الفجوة بين الاستراتيجيات السياسية والاقتصادية حيث لم تعمل أي من حكومات السلطة الوطنية على إيجاد استراتيجية تجارية على المدى الطويل.
- أصبح جسر النبي المعبر التجاري الوحيد الرئيسي بين فلسطين والأردن وبقية العالم العربي؛ بسبب إغلاق جسر الأمير محمد في عام ٢٠٠٣. وعلى الرغم من عدم كفاية البنية التحتية لمعبر النبي، وارتفاع تكلفته، ونقص القدرة على التخزين، والافتقار إلى مرافق التبريد، واستخدام نظام التعاقب، والانتظار لوقت طويل... إلخ، فإن الفلسطينيين عملوا على الحفاظ على تدفق السلع عبر جسر الملك حسين من أجل ضمان أن تبقى الأسواق العربية خياراً لاستكشاف غالبية المنتجات الفلسطينية.
- لا يزال جسر الملك حسين جسراً حدودياً ذو سيطرة إسرائيلية على الرغم من اعتباره كطريق بديل للطرق القائمة الحالية من خلال أسدود وحيفا وغيرها من الحدود التي تسيطر عليها إسرائيل. ولذلك، فإن الإجراءات الصارمة والمعاملة التي يواجهها الفلسطينيون عند الحدود الأخرى لا تزال عائقاً على جسر الملك حسين كذلك.
- يعتبر استمرار الوضع/التنسيق الحالي على جسر الملك حسين (الجانبيين الإسرائيلي والأردني) غير قادر على التعامل مع تدفق السلع في كلا الاتجاهين على الرغم من الزيادة الطفيفة في حجم التدفق والتي لوحظت على مدى السنوات القليلة الماضية،

لذلك، فإنه لمن الضروري إحداث تجديدات في كلا الجانبين خاصة إذا كان الاعتماد على هذا الطريق في زيادة، وإذا كان هذا الطريق سيصبح طريقاً رئيسياً لتدفق السلع والبضائع الفلسطينية.

- تقيد الحاويات التي تمر عبر معبر ترقوميا وشاعار عفريم بعد قدرتها على أن تكون معبأة بشكل كامل تماماً وذلك من أجل السماح بتنفيذ الإجراءات الأمنية. وهذا يعني أن المصدّرين أحياناً يقومون بإجراء الشحن الجوي المجاني بتكلفة عالية جداً. وبعبارة أخرى، لا يمكن الانتفاع الكلي من الفضاء للحد من التكاليف.
- تجبر لوائح خطوط الشحن الرئيسية والموانئ المصدّرين إرسال منتجاتهم قبل موعد الشحن بيومين إلى ثلاثة أيام من أجل تحميل المنتجات في حاويات، وإجراء الفحص الأمني، ونقل الحاويات بالشاحنات على السفينة. وهذا يعتبر تكلفة إضافية ينبغي أن يتم تزويدها بشكل اختياري مع الأخذ بعين الاعتبار أن الطريق من المستودع وعبر أي من المعابر يعمل على مدار ٢٤ ساعة.
- عدم وجود تأويل وتفسير تجاري بين إسرائيل وفلسطين والأردن كأن تقوم وزارة الزراعة الأردنية بفرض شهادة صحية مضافة ولكن لا حاجة لها على بعض البضائع المنقولة على جسر الملك حسين.
- عدم وجود تنسيق بين مختلف الوزارات في كلا الجانبين وعدم وجود خطوط الطوارئ التي يمكن أن تحل المشكلة على الفور أو أن تساعد في إيجاد حل لها.
- عدم تنسيق ساعات العمل في الجسر على الجانبين بهدف خدمة المستخدم النهائي (الفلسطينيين). على سبيل المثال، تعود إسرائيل إلى التوقيت الشتوي على الأقل قبل شهر من الأردن وبقية العالم. وهذا يتسبب في تأخير وتقليص ساعات العمل التي تؤثر على تدفق السلع وزيادة التكلفة.
- تلعب إسرائيل دوراً رئيسياً في فتح وإغلاق الجسر وخصوصاً خلال الأعياد اليهودية التي تجري خلال السنة التقويمية.
- عدم وجود وكلاء فلسطينيين معتمدين ومؤهلين على الجسر حيث يتم التحكم تماماً بهذه العمليات من خلال القطاع الخاص الإسرائيلي.
- لا تزال تحوية المنتجات داخل الضفة الغربية تشكل عقبة مع الإعدادات الحالية على جميع المعابر الحدودية بسبب:
  - ترك المساحات الفارغة داخل الحاوية للفحص الأمني.
  - تقييد مسار الخروج إلى اثنين من المعابر بدلاً من أربعة.
  - ليس لدى الشركات الفلسطينية الكبرى أشخاص لوجستيين مدربين بشكل صحيح بحيث يكون لديهم القدرة على الوصول إلى المعلومات بالإضافة إلى معرفة واسعة بشأن جميع إجراءات التخليص.

## التوصيات العامة للتصدير:

١. يجب على المصدّرين فهم ودراسة وبحث الطريق الأكثر جدوى لمنتجاتهم خاصة.
٢. لا يزال المصدرون/ المستوردون يعانون من نقص المعرفة والخبرة والوعي العملي لكافة الخطوات التي على منتج معين أو شحنة معينة المرور خلالها حيث أنهم يفتقرون إلى التنفيذ الإجرائي التفصيلي مما يؤثر بشكل كبير على التكلفة والوقت ضمن سلسلة التوريد.
٣. يعتبر شحن التصدير عبر جسر الملك حسين كعملية معبر حدودي واحدة فقط وذلك لأن كلا من إسرائيل والأردن لم يقوما بتطبيق قواعد تصدير صارمة على المنتجات الفلسطينية. ربما هذا سوف يتغير بمجرد تثبيت الماسح الضوئي.
٤. سوف تعمل تحوية جسر الملك حسين على القضاء على بعض العقبات وتقليل الوقت والتكلفة والأضرار على الجسر لما يقارب نسبهته ٢٠٪- ٣٠٪ حيث يبلغ متوسط الوقت اللازم لمسح وفحص الحاوية التي تحتوي على ١٥ منصة حوالي خمسة دقائق



- تقريباً بالمقارنة مع 3-5 دقائق للزمن الحالي للتحميل/ التفريغ لكل منصة. بالإضافة إلى مسح تلك الحاوية يتم خلال تحميلها على المقطورة، وبالتالي لن تحتاج إلى التحميل أو التفريغ مرة أخرى.
5. سوف تعمل تحوية جسر الملك حسين على تقليل الوقت (تحميل/ تفريغ)، والأضرار (منتجات حرة)، والتعرض لدرجة الحرارة (تبريد)، والإدارة في الميناء ... إلخ. وهذا قد يقلل أيضاً من التكاليف والنفقات في جسر الملك حسين وميناء العقبة لحوالي 200 - 400 دينار تبعاً لحجم الحاويات ونوع المنتجات.
6. قد يعمل السماح بمرور الشاحنات الفلسطينية عن طريق الأردن أيضاً على تشجيع المصدرين/ المستوردين الفلسطينيين بزيادة حجم التجارة من خلال أي هذه الطرق. لذلك، سوف تشجع مثل هذه الخطوة الطرق الإسرائيلية لتقديم خدمات أسرع وأكثر فعالية من أجل البقاء في دائرة المنافسة.
7. من الواضح أن صغر حجم التجارة التي تنتقل عن طريق الأردن بالمقارنة مع إسرائيل تعمل على تكريس التكلفة العالية والخدمات الأقل فعالية. وعلى الرغم من التشابه الطفيف في تكاليف النقل بين جسر الملك حسين وأسود عبر أحد المعابر الحدودية التجارية، فإن العامل الرئيسي الذي يجعل تكلفة سلسلة التوريد متقلبة ومتذبذبة هو الشحن البحري.
8. ينبغي على الوزارات الفلسطينية التفاوض على إزالة أو تقليل تكلفة النقل ورسوم نقل الحاويات. وهذا قد يقلل من التكلفة الإجمالية بمبلغ لا يقل عن 100 دولار للحاوية الواحدة.
9. سيعمل إيجاد منطقة تجارة مقيمة أردنية فلسطينية مشتركة بالقرب من الجسر على تشجيع خطوط الشحن لبناء منطقة تحوية تجارية، مركز لوجستي، ومركز خدمة ... إلخ، على زيادة حجم التصدير/ الاستيراد، وتخفيض التكلفة، والوقت، وخلق بيئة فعالة وتنافسية.
10. على المصدرين الدوليين تقاسم كافة المتطلبات الإجرائية مع المصدرين الفلسطينيين (الشهادات، والفحوص، والتوافق... إلخ) التي تعتبرها بلدانهم متطلبات مسبقة للترويج، والتسويق، وتقديم المنتج إلى السوق في نهاية المطاف.
11. من المؤسف أنه على الرغم من جميع الاستثمارات التجارية التي قامت الجهات المانحة وغيرها من المؤسسات بإدخالها في المؤسسات العامة والخاصة، فإنها لا تزال تفتقر إلى استراتيجيات وطنية مناسبة للتصدير، والتمثيل التجاري الكافي في سفاراتنا، وقنصلياتنا، أو مكاتبنا التمثيلية في جميع أنحاء العالم، والخدمات المعلوماتية المناسبة داخل وزاراتنا أو حتى إلى عملية تشجيع المصدّرين من خلالها على استكشاف أسواق مجهولة.
12. من المستحسن أن يقوم المصدرون بتأمين نقل منتجاتهم بين المستودعات والمعابر الحدودية التجارية أو جسر الملك حسين. وقد لوحظ أن الغالبية تعتمد على تأمين السائقين، والذي بالطبع لا يغطي الأضرار التي قد تلحق بالبضائع. ولقد لوحظ أيضاً أن شركات النقل بالشاحنات تعتمز حالياً تقديم هذه الخدمة على شكل قيمة مضافة لخدماتها الحالية.
13. قد يتسبب وجود خيارات بديلة كثيرة جداً في إرباك المصدرين/ المصدرين وتضييق استخدام أكثر من طريق على أساس الخبرة والوعود الكلامية... إلخ بدلاً من الفعالية من حيث التكلفة والوقت والإجراءات، والمعرفة، ... إلخ.
14. من الواضح أن أسود/ حيفا، والذين يعتبران بمثابة المحاور الرئيسية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، هما أفضل الخيارات الفلسطينية لأي جهات إلى أوروبا، وأمريكا، وشمال أفريقيا. إلا أن هذا قد يتغير إذا تم إزالة أو القضاء على العوائق الرئيسية من طريق جسر الملك حسين.
10. لم يعتبر الفلسطينيون ميناء إيلات على أنه طريق بديل لسوق الشرق الأقصى، ولكن الخصخصة الأخيرة التي تقوم بها هيئة الميناء الإسرائيلية عملت على ضخ استثمارات جديدة وخطة رئيسية لعشر سنوات والذي من شأنه أن يحسن الخدمات ويوفر خياراً آخر في المنطقة. بالإضافة إلى أن الحكومة الإسرائيلية تخطط أيضاً لبناء سكة قطار للاتصال ما بين أسود/ حيفا ومنفذ إيلات.

١٦. من المستحسن أن يتم تمديد ساعات العمل في جسر الملك حسين إلى ٢٤ ساعة، وهذا قد يسهل حركة المنتجات المرتبطة بدرجة حرارة المساء وأوقات الليل حيث تصبح درجة الحرارة أكثر برودة وعلى مقربة من درجة حرارة الغرفة.
١٧. يقدم مطار عمان منشآت أفضل وأسعار أرخص على كافة المنتجات القابلة للتلف وذلك لأن المنتجات الفلسطينية ليس لديها أية قيود على نوع الرحلات الجوية التي تستطيع أن تنقل هذه المنتجات على عكس مطار بن غوريون الذي يقيد المنتج الفلسطيني بالسفر على طائرات الشحن فقط.
١٨. لا يكفي حجم الانتاج الفردي لمنتجاتنا حجم طلب المستورد الدولي. ولذلك، فإنه من المستحسن أن يتم إنشاء المزيد من الشركات الموحدة من أجل المنافسة على الصعيد الدولي.
١٩. عملت تدفقات المنتجات العالمية من البلدان التي لديها اتفاقيات تجارية حرة مع فلسطين بالإضافة إلى القيود التي تفرضها إسرائيل على تدمير بعض أهم الصناعات الكبرى الفلسطينية. من ناحية أخرى، فإننا نستطيع تحقيق الاستفادة الكاملة من هذه الاتفاقيات من خلال تعديل وتشجيع صناعاتنا المتبقية أو الجديدة على الإنتاج وفقاً للمعايير الدولية حيث ينبغي أن يكون هذا الأمر سياسة وألوية على جدول أعمال وزارة الاقتصاد الوطني.
٢٠. من المستحسن أن تقوم الجمارك أو وزارة المالية بالتعاون مع الوزارات الأخرى بوضع حد لما يسمى بوكلاء الشحن ووكلاء الجمارك الفلسطينيين الغير مؤهلين والذين لا يوفرون الخدمات المناسبة والصادقة لأي من عملائهم حيث أنهم يتصرفون نيابة عن وكيل إسرائيلي الذي يعتبر وكيلاً لوكيل آخر ... إلخ وبالتالي يتم فقدان المسؤولية ويتضاعف خطر ارتفاع تكلفة المعاملات تقريباً إن لم يكن قد وصل لأربعة أضعاف التكاليف. إن هؤلاء الوكلاء قد فشلوا كذلك في تزويد عملائهم بالمعرفة والتحديثات والمعلومات المناسبة لأنهم يفتقرون للغة العبرية، ويفتقرون لفهم القواعد واللوائح الجديدة التي تسمح بها إسرائيل أو تفرضها على المستخدمين النهائيين ويفتقرون للمعاملة المماثلة التي على المستوردين/ المصدرين الفلسطينيين والإسرائيليين أن يتلقوها.
٢١. لدى بعض المعابر التجارية نوبات عمل على مدار ٢٤ ساعة. وهذا قد يخفض من تكلفة النقل (وقت انتظار أقل)، وزمن التخزين، والأضرار الناجمة عن التعرض لأشعة الشمس ... إلخ.
٢٢. قد يعني تطبيق وسيلة نقل واحدة من المستودعات في فلسطين إلى مطار عمان أو ميناء العقبة أيضاً تقليل الوقت والتكلفة والأضرار حتى بعد أن يتم تثبيت الماسح الضوئي. أو قد يعني السماح للمنتج الفلسطيني من السفر عبر الطريق الشرقية إلى العقبة لتقليل المسافة والوقت والتكلفة إلا أن هذا الطريق هو حالياً منطقة محظورة ولا يسمح حتى للأردنيين باستخدامه.
٢٣. ومن غير المستحسن تحميل الحاويات داخل الضفة الغربية ومن ثم نقلها إما عن طريق معبر ترقوميا أو شعاع عفريم إلى الميناء فهذا يزيد من التكلفة، والوقت، والمساحات الفارغة داخل الحاوية.
٢٤. لا بد من إجراء فحص كامل لجميع الاتفاقيات التجارية من أجل تحديد الفوائد العائدة من هذه الاتفاقيات على الصناعات الفلسطينية وسياسات التصدير أو التيسير.
٢٥. ينبغي على مجمع أريحا الصناعي أن يعمل أيضاً كمدينة لوجستية لجميع المنتجات التي تعبر إلى الأردن أو تصل من الأردن لغرض التصنيع من أجل التصدير.
٢٦. إن سلطات الموانئ في إسرائيل تميل ما بين شبه عامة وشبه خاصة، فلهذا لا يقوم القطاع الخاص (مجلس التنسيق) بعمل مفاوضات مباشرة حول التخزين، وحجز منطقة فلسطينية على متن الناقل ... إلخ من خلال الشراكة مع الشركات العالمية.
٢٧. بينت المقارنة السابقة الطرق الأكثر فعالية من حيث التكاليف ولهذا فإنه يبدو جلياً بتقديم طريق جسر الملك حسين عبر مطار عمان ميزة تنافسية لأغلبية الجهات على عكس طريق العقبة الطويل والمكلف إذا ما قورن مع طريق أسدود/ حيفا.
٢٨. يرجى ملاحظة أن مسؤولية التأكد من أن يتم احترام الاتفاقيات التجارية، وخفض التكاليف، والوصول إلى الوثائق والتراخيص، وسهولة الحصول على المعلومات ... إلخ تقع على عاتق الحكومة إذا كانت الحكومة تبحث حقاً عن اقتصاد مستقل وصلب.

## العقبات الرئيسية للاستيراد

١. يضطر غالبية المستوردين الفلسطينيين للانتظار لحين وصول البضاعة إلى أسدود من أجل أداء الفحوصات في حين يمكن القيام بتلك الفحوصات قبل فترة طويلة من مغادرة الشحنة من وجهة مغادرتها.
٢. لا يتفاوض غالبية المستوردين بالأسعار مع شركات التخزين خاصة ويتركون المسألة إلى وكلاء الجمارك الإسرائيلية لاتخاذ قرار.
٣. يعتبر ترخيص TEKEN عملية طويلة تكلف الوقت والمال. فينبغي على معهد المعايير الفلسطيني الوصول إلى جميع المنتجات التي تم فحصها في السابق من أجل تجنب فحص المنتج نفسه مرتين والذي يتسبب في دفع ضعفين أو ثلاثة أضعاف التكلفة لنفس المنتج.
٤. يتكبد بعض المستوردين في بعض الأحيان تكاليف غرامات تأخير الخطوط الملاحية لتتجاوز عدد الأيام المخصصة مجاناً. ويترك هذا أيضاً لتقدير وكيل الشحن الإسرائيلي بسبب عدم وجود تعاملات مباشرة مع خطوط الشحن.
٥. يطلب وكلاء الجمارك أسعاراً من أجل عمليات التفتيش الأمنية على جميع الحاويات على الرغم من أن هذا الأمر قد لا يكون بحاجة إلى ذلك. ولهذا على المستوردين ضمان إرفاق الفاتورة الجمركية للتفتيش الأمني لفواتير وكيل الجمارك.
٦. لا تزال رخصة الاستيراد تمثل عقبة وذلك بسبب صدورها ومعالجتها من خلال الوزارات الإسرائيلية وعلى الأرجح فإنها تتطلب المصادقة من أكثر من دائرة واحدة.
٧. تقوم إسرائيل بإرجاع طلب الترخيص إلى وزارة الاقتصاد الوطني التي لا يوجد لديها مجموعة محددة من الوثائق لكل منتج ولكل بلد من أجل تفادي التأخير والتأكد من أن الطلب المقدم كامل. وقد يتسبب هذا التأخير الطويل في الحصول على رخصة الاستيراد وفي تكلفة المستوردين متاعب إضافية.

## التوصيات الرئيسية للاستيراد

١. يمكن أن يتم تخليص شحنات معينة قبل موعد وصولها بحيث يكون على المستوردين ضمان كون الوثائق كاملة، ونتائج الفحوصات متوفرة، والشهادات مرتبة.
٢. يجب عدم اعتماد المستوردين على وكلاء الجمارك في تنفيذ عملية التخليص بل عليهم أن ينخرطوا في هذه العملية وأن يكونوا على علم بشأن جميع تكاليف السلع قبل الشحن.
٣. الحاجة إلى إجراءات إصدار رخصة الاستيراد بأقصى سرعة لتكون جاهزة خلال ٢٤ - ٤٨ ساعة على غرار النظراء الإسرائيليين.

## سلبات وإيجابيات الموانئ:

### - ميناء العقبة:

### الإيجابيات:

- قد يتم تخفيض تكلفة عبور الحدود إذا سمح لشاحنات أردنية فلسطينية مشتركة بالسفر بين البلدين بحرية.
- سيزيل تسهيل المعابر لقبول الحاويات المحملة كاملة الأضرار الناتجة من نظام التعاقب مما يقلل الوقت والتكلفة والمخاطر.
- يعتبر الطريق ممكناً وفعالاً من حيث التكلفة لجهات الشرق الأقصى وما ورائها.
- يعتبر هذا الطريق طريقاً بديلاً إلا أنه لا ينبغي أن يكون بديلاً للطرق الحالية.
- نادراً ما يتم فحص المنتجات المغلقة أو فتحها من خلال هذا الطريق وخاصة الأدوية.
- تستخدم الجمارك الفلسطينية والجمارك الأردنية نظام «ASYCUDA»، وبالتالي فإنه من الممكن تبادل الوثائق الرسمية إلكترونياً.

- لقد تم تطوير الميناء وتثبيت أحدث المعدات الجديدة فيه من أجل زيادة الكفاءة وتقليل وقت الانتظار، إلا أن منافسة الموانئ المحيطة في المنطقة تحافظ على الميزة التنافسية.
- يجذب أعمال جديدة على هيئة شركات خطوط شحن إلى الموانئ الجديدة ويزيد من طلباته من خطوط الشحن الحالية.
- تستطيع شركات المشروع الفلسطيني - الأردني المشترك الاستفادة من الميناء للحد من تكلفة الخدمات، والتخزين، والشحن.

## السلييات:

- السفر لمسافات طويلة مما يؤدي إلى ارتفاع استهلاك الوقود، والتكلفة، والحوادث.
- لا بد من القيام بعملية التحويلة في قرية العقبة اللوجستية.
- تغيير درجات الحرارة بين الضفة الغربية - وادي الأردن - عمان - العقبة قد يؤثر على جودة المنتج.
- لا يعتبر هذا الطريق فعالاً من حيث التكلفة إذا كان المنتج متجهاً إلى أوروبا. (حيث أن الأردنيين يستخدمون ميناء حيفا في هذا المجال).
- مرافقة الجمارك الأردنية بعض المنتجات الخطرة مقابل تكلفة إضافية.
- انتظار وقت طويل بالإضافة إلى تكلفة التخزين بسبب عدم وجود سفن متكررة في الميناء ومحدودية الواجهات.
- إمكانية قيام الجمارك الأردنية بطلب إجراء بعض الفحوص على المنتج على الرغم من كون المنتجات منقولة من خلال الأردن فقط .
- لا تأمين على هذه المنتجات المسافرة لمسافات طويلة.
- عدم وجود وكلاء شحن ووكلاء جمارك فلسطينيين مؤهلين لرصد هذا الطريق حيث يستخدم المصدرون/ المستوردون في بعض الحالات وكيلاً فلسطينياً لوكيل إسرائيلي بالإضافة إلى الوكيل الأردني مما قد يؤدي إلى زيادة التكاليف والمخاطر.
- استخدام عملات متعددة لسلسلة توريد مباشرة كالشيك الإسرائيلي، والدينار الأردني، والدولار الأمريكي.
- مخاطر الولاية القضائية الدولية في حالة النزاع أو المطالبة بالتأمين أو المدفوعات.
- على الرغم من كونه طريقاً بديلاً، إلا أن على المصدرين الفلسطينيين أن يفهموا قواعد ولوائح الميناء بقدر ما لديهم من فهم لقواعد وأنظمة الميناء في أسدود/ حيفا مما يعتبر عبئاً إضافياً.
- أوقات إغلاق جسر النبي/ جسر الملك حسين وقبدهما على نقل البضائع.
- يبلغ متوسط وقت السفر تقريباً ست ساعات.

## - ميناء أسدود/ حيفا

### المزايا:

- سهولة وسرعة الوصول إلى الموانئ الأوروبية والأفريقية والأمريكية.
- يوفر تردد السفن والوقت الذي يستغرقه السفر طريقاً سريعاً مع ميزة تنافسية جيدة.
- لا تعامل الصادرات الفلسطينية بقسوة كالواردات ولا تحدث تأخيرات بيروقراطية إجرائية طويلة.
- يبلغ متوسط الوقت للسفر بين الضفة الغربية والميناء حوالي ساعتين.
- يمكن شحن التصدير في بعض الحالات في غضون ٢٤ ساعة على عكس خيار العقبة.

- يمكن إرسال شحنات المصدرين بشكل مباشر في حاويات أو بدون حاويات من مستودعات الضفة الغربية إلى الميناء وانقاذ تكلفة النقل بالحاويات.
- على الرغم من النظام الصارم في إسرائيل إلا أن هذا الطريق لا يزال أكثر فعالية وأقل من حيث النفقات إذا تم تخفيض أو إزالة العقبات تماماً في المعبر التجاري.
- يستخدم المصدرون الفلسطينيون في كثير من الحالات وكيل شحن وجمارك واحد.

## العيوب:

- تضطر السلع إلى السفر من خلال المعابر التجارية في كثير من الحالات باستخدام الشاحنات الفلسطينية والإسرائيلية مما يزيد من التكلفة والوقت.
- من أجل تجنب أية حوادث، يقوم أحياناً المصدرون بإرسال البضائع قبل يومين إلى أربعة أيام من أجل تحميلها في حاويات الشحن وضمان وصولها في الوقت المحدد.
- يجب على جميع الصادرات الفلسطينية أن تكون مفحوصة أمنياً وهذا أحياناً ما يؤدي إلى التأخير في تدفق السلع.
- قد تكون الصادرات الفلسطينية إلى الشرق الأقصى مكلفة بعض الشيء من خلال هذا الطريق. حيث تستثمر السلطات الإسرائيلية بشكل كبير في ميناء إيلات، ويمكن أن يعتبر هذا خيار آخر بديل للفلسطينيين (ويوصى بدراسته).
- تحد أوقات إغلاق المعبر التجاري من تدفق وحركة البضائع.

## الملحق (١)

موقع المستودع	عدد المنصات	المسافة	وقت الانتظار في المعبر الحدودي	التكلفة (بالشيقل)
المنطقة الصناعية- بيتونيا	٣- ٢	٢ كيلو متر	٣٠ دقيقة	٣٠٠-٢٠٠
بيرزيت	١٨ - ١٤	١٥+ كيلو متر	٢-١ ساعة	٢٠٠٠-١٨٠٠

تكلفة الشاحنات كما تم استخدامها في العينات

التكلفة (شيقل)	المدينة (المعبر)
١٢٥٠	رام الله - جسر الملك حسين
١٢٠٠	رام الله - بيتونيا
٧٥٠	جنين - الجملة
٨٥٠	جنين - جسر الملك حسين
١٨٠٠	الخليل - ترقوميا
١٩٣٠	الخليل - جسر الملك حسين

التكلفة (شيقل)	المعبر (ميناء/ مطار)
٢٢٠٠	جسر الملك حسين- قرية العقبة اللوجستية
١٣٥٠	بيتونيا- أسدود
٨٥٠	جسر الملك حسين- مطار عمان
٨٥٠	الجملة- مطار بن غوريون
١٩٠٠	ترقوميا- أسدود

التكلفة المحسوبة على جسر اللنبي لخمسة عشر منصة بالإضافة إلى تكلفة شركة النقل اللوجستية

التكلفة (شيقل)	النشاط
٢٠٩	رسوم المعبر
٥١٨	تكلفة المنصات (التحميل / التفريغ)
٣٥١	وكيل المقاصة
١٠٧٨	إجمالي النفقات

«تحسب التكلفة على جسر الملك حسين لخمسة عشر منصة بالإضافة إلى تكلفة الشركة اللوجستية».

التكلفة الإجمالية = حوالي ٤٦٧ شيقل (تكون الرسوم بالدينار وبالتالي فقد يتفاوت سعر الصرف).

**تكلفة قرية العقبة اللوجستية للسلع المنصوبة على منصات والسلع الغير منصوبة على منصات - حاوية ٢٠ قدم**

النشاط	على منصات (دينار أردني)	بدون منصات (دينار أردني)
الحاوية	٦٠	٦٠
تفريغ البضائع للمستودع	٥٥	٧٠
التخزين (يومين كأقصى حد)	١٠	١٠
التحميل للحاوية	٥٥	٧٠
الإجمالي بالدينار الأردني	١٨٠	٢١٠

## الملحق (٢)

١. الشحن البحري والجوي عبر الطريق الأردني والطريق الإسرائيلي

جدول الشحن البحري عبر العقبة

التردد	الوقت	الطريق	std ٤٠	std ٢٠	الميناء
أسبوعياً	حوالي ٥٥ يوم	العقبة- صلالة- نيويورك	٣٥٠٠ USD	USD٢٣٠٠	نيويورك
أسبوعياً	حوالي ٣٣ يوم	العقبة- كاوشيونغ- يوكوهاما	٩٠٠ USD	٥٧٥ USD	يوكوهاما
أسبوعياً	حوالي ٥٥ يوم	العقبة- كاوشيونغ- محطة حاويات كولون- إكيي	٥٤٥٠ USD	٢٨٥٠ USD	سان أنطونيو
أسبوعياً	حوالي ٣٢ يوم	العقبة/ جدة/ هامبورغ/ أوسلو	٢٠٥٠ USD	١٢٧٠ USD	أوسلو
أسبوعياً	حوالي ٢٢ يوم	العقبة- شنغهاي	٤٥٠ USD	٢٥٠ USD	شنغهاي
أسبوعياً	حوالي ٣٢ يوم	العقبة/			ميرسين
أسبوعياً	حوالي ٢٢ يوم	العقبة- جدة- مالطا-جنوا	١٧٣٠ USD	١٠٦٥ USD	جنوا
أسبوعياً	حوالي ٢٢ يوم	العقبة- جدة- هامبورغ	١٣٩٥ USD	٨١٥ USD	هامبورغ
أسبوعياً	حوالي ٢٤ يوم	العقبة- جدة- روتردام	١٣٢٠ USD	٨٤٠ USD	روتردام
أسبوعياً	حوالي ٢٤ يوم	العقبة- جدة- ساوثمبتون	١٣٠٠ USD	٨٢٠ USD	ساوثمبتون
أسبوعياً	حوالي ١٤ يوم	العقبة- ألجيسيراس (الجزيرة الخضراء)- فيليكستو	١٥٤٠ USD	١١٥٠ USD	فيليكستو
أسبوعياً	حوالي ١٦ يوم	العقبة- بور سعيد- كوبر	٣٢٨٢ USD	١٧٠٠ USD	كوبر

جدول الشحن البحري عبر أسدود/ حيفا

التردد	الوقت	الطريق	std ٤٠	std ٢٠	الميناء
أسبوعياً	حوالي ٢٤ يوم	أسدود/حيفا- نيويورك	١٥٢٥ USD	١٢٢٥ USD	نيورك
أسبوعياً	حوالي ٣٥ يوم	أسدود/حيفا - يوكوهاما	٧٠٠ USD	٥٠٠ USD	يوكوهاما
أسبوعياً	حوالي ٤٠ يوم	أسدود/حيفا - إكيي	١٨٧٥ USD	١٠٠٠ USD	سان أنطونيو
أسبوعياً	حوالي ٢٠ يوم	أسدود/حيفا - أوسلو	١٣٠٠ USD	٧٠٠ USD	أوسلو
أسبوعياً	حوالي ٢٨ يوم	أسدود- شنغهاي	١١٠٠ USD	٥٠٠ USD	شنغهاي
أسبوعياً	حوالي ٥ أيام	أسدود/حيفا- ميرسين	٦٥٠ USD	٤٠٠ USD	ميرسين
أسبوعياً	حوالي ٨ أيام	أسدود/حيفا-جنوا	٩٠٠ USD	٥٠٠ USD	جنوا
أسبوعياً	حوالي ١٤ يوم	أسدود/حيفا - هامبورغ	٧٦٠ USD	٣٨٠ USD	هامبورغ
أسبوعياً	حوالي ١٥ يوم	أسدود/حيفا - روتردام	٧٦٠ USD	٣٨٠ USD	روتردام
أسبوعياً	حوالي ١٥ يوم	أسدود/حيفا- روتردام	٨٩٠ USD	٤٩٠ USD	فيليكستو
أسبوعياً	حوالي ٧ أيام	العقبة- كوبر	١٥٢٥ USD	١٢٢٥ USD	كوبر



Airline	Destination	Min	-45	+45	+100	+500	+1000
TURKISH AIRWAYS	NYC						1.510
	TOK						3.07
	OSL						1.270
	IST						0.850
	LON						1.060
	AMS						1.060
	SHA						1.270
	HAM						1.270
	FRA						1.060
	PRA						1.270
EMIRATES AIRLINES	IST						1.020
	AMS						1.230
	LON						1.090
	JFK						2.300
	SHJ						1.510
	HAM						1.370
	FRA						1.230
	PRA						1.370
	OSL						1.270
Emirates Fuel and Security Not Applied on fresh vegetables and fruits shpts	Europe						0.370/kg
	America						0.410/kg

رسوم أخرى في مطار عمان

الرسوم	التكلفة
رسوم فاتورة الطيران	/ شحنة ٧,٠٠٠
AWB CREATION لا تنطبق على شحنات الفواكه والخضراوات الطازجة	/ شحنة ٧,٠٠٠
المعالجة الأمنية لا تنطبق على شحنات الفواكه والخضراوات الطازجة	٣,٥٠٠ .KG Min / ٠,٠٣٠
رسوم نقل المطار	١٠,٠٠٠ .KG Min / ٠,٠٣٠
الرسوم العامة لتخزين البضائع	إن انطبق ١٠٠ / ١,٤١٠ OR PART PER DAY
رسوم المواد القابلة للتلف في حالة حاجة السلع للبقاء باردة	إن انطبق ١٥,٠٠٠ / ١٥ + pc / ٠,١٥
رسوم تخزين المواد القابلة للتلف في حالة حاجة السلع للبقاء باردة	إن انطبق ٧٠٠ / ١٠٠ OR PART PER DAY
التبخير	في حالة الصناديق أو المنصات الخشبية ١٥,٠٠٠ / PC

## ملاحظات:

١. المعدلات المذكورة أعلاه بالدولار الأمريكي/ كيلو غرام للوزن الإجمالي أو الحجمي أيهما الأعلى.
٢. المعدلات المذكورة أعلاه قابلة للتغيير مع أو بدون إشعار مسبق وتعتمد على تعليمات الناقل وتوافر الفضاء.

الشحن الجوي عبر مطار بن غوريون

Cargo Airline	Destination	Min	-45	+45	+100	+500	+1000
TURKISH AIRWAYS	JFK						
	TOK						3.250
	OSL						3.350
	IST						1.850
	LON						
	AMS						
	SHA						
	HAM						
	FRA						
	PRA						
El Al	San Ant						1.770
	AMS						1.500
	LON						3.380
	JFK						3.100
	SHJ						
	HAM						
	FRA						
	PRA						1.400
	OSL						2.070

رسوم مطار بن غوريون الثابتة إلى جميع الوجهات:

الرسوم	التكلفة
رسوم فاتورة الطيران	/ شحنة ١٠٠٠
AWB CREATION لا تنطبق على شحنات الفواكه والخضراوات الطازجة	/ شحنة ٣٠
المعالجة الأمنية لا تنطبق على شحنات الفواكه والخضراوات الطازجة	/ شحنة ٣٠٠٠
رسوم نقل المطار	حسب التكلفة
الرسوم العامة لتخزين البضائع	إن انطبق /٠٠٠ + Shpt /٠,٠٠٠ pc
رسوم المواد القابلة للتلف في حالة حاجة السلع للبقاء باردة	إن انطبق /٠٠٠,٠٠٠ /١٠٠ OR PART PER DAY
رسوم تخزين المواد القابلة للتلف في حالة حاجة السلع للبقاء باردة	في حالة الصناديق أو المنصات الخشبية /٠٠٠,٠٠٠ PC
التبخير	٢٠ per shpt
نظام البيان الآلي	Shpt / ١٠,٠٠٠

## ملاحظات:

١. تتم خدمات الشحن التركية عبر اسطنبول بدرجات حرارة تتراوح بين ١٥-٢٥ درجة.
٢. تتم خدمات شحن خطوط إل عال عبر مطار لبيج بدرجات حرارة تتراوح بين ١٥-٢٥ درجة.
٣. معدلات الشحن الجوي بالدولار الأمريكي.
٤. يشمل السعر FCS (الشحن حسب الدرجة) وSSC (الاسم، والنوع، والتعبئة والتغليف، وغيرها)، أو هذه هي مواد التعبئة والتغليف في النص التمهيدي).
٥. ترتبط الأسعار أعلاه بالشحن الأساسي على طائرات الركاب، (وليس للبضائع الخطرة أو لمواد الشاحن).
٦. تتعلق الأسعار أعلاه بالشحنات التي تتبع نظام التكلفة والشحن على أساس موحد (مطار إلى مطار) ما لم ينص على خلاف ذلك.
٧. يبلغ معدل الحجم / الوزن ٠:٠٦.
٨. يبلغ الحد الأقصى لأبعاد الحزمة الواحدة: الطول/ ٣ متر، العرض/ ٢ متر، الارتفاع/ ١٠٦٠ متر ما لم ينص على خلاف ذلك.
٩. لا تشمل الأسعار أعلاه رسوم الوقود، التكلفة الإضافية للأمن، أو رسوم أي شركة طيران أخرى.
١٠. سيعطى التأمين وفقاً لطلب العميل.

(رسوم شحن Cargo)

ملاحظات	السعر (دولار)	الرسوم المحلية
		الالتقاط حسب كل عنوان
يتم إضافة ١١٠\$ للسلع القابلة للتلف	٣٥,٠٠	رسوم النقل
	١٠,٠٠	رسوم فاتورة الطيران
	١٥,٠٠	رسوم التخليص الجمركي
	١٥,٠٠	رسوم النقل
	عند الطلب	التأمين
يتم إضافة ٢٥% للسلع القابلة للتلف	٨ دولار لكل ١٠٠ كيلوغرام من الشحنة أو الجزء + per pc ١,٥ \$+Min٢٥	THC حتى ٣ أيام

يرجى ملاحظة أن جميع هذه الأسعار تعتبر أسعار إرشادية في زمن كتابة هذا التقرير، وربما تتغير وفقاً للموسم، والمنتجات، والوزن، والحجم، والوجهة، والوقود، وحالة الحرب... وما إلى ذلك.

نوع الشحنة	اسم ميناء/مطار الوصول	عدد المنصات أو الحاويات (٢٠ قدم، ٤٠ قدم...الخ)	شروط الشراء/ البيع الحرية على متن الناقل/ نظام التكلفة والتأمين والشحن	اسم الميناء/المطار المغادر منه	المنتج
حاوية فقط	نيويورك/يوكوهاما	٢٠ أو ٤٠ قدم	الحرية على متن الناقل FOB	أسدود/ العقبة	١٥٠٩١٠: زيت الزيتون البكر (العصرة الأولى)
شحن بضائع	اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	مطار عمان/ مطار بن غوريون	٢٠٠٩١٠: الخضروات والفواكه والمكسرات وغيرها من الأجزاء الصالحة للاكل من النباتات سواء محضرة أو محفوظة في الخل أو حمض الخليك (عدا الخيار والجيركين «الخيار الصغير المحبب»).
شحن بضائع فقط	اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	مطار عمان/ مطار بن غوريون	١٣١١١٠: الألياف النباتية، وأجزاء من النباتات، بما فيها البذور والفواكه، وتستخدم أساساً في صناعة العطور، أو في الصيدلة، أو في أغراض زيادة الحشريات، أو الفطريات، أو ما شابه ذلك سواء كانت طازجة أو مجففة، وسواء كانت مقطعة، أو مكسرة، أو مسحوقة (ما عدا جذور الجنسنغ، أوراق الكوكا، وقش الخشخاش).
حاوية أو شحن بضائع	ميرسين اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	٢٠ أو ٤٠ قدم 0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	أسدود/ العقبة أو مطار عمان/ مطار بن غوريون	٠٨٠٤١٠: تمر (طازجة/ مجففة).
شحن بضائع فقط	اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	مطار عمان/ مطار بن غوريون	٠٧٠٣٠٠: الطماطم (البندورة): طازجة / مبردة / كرزبة «صغيرة»
شحن بضائع فقط	اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	مطار عمان/ مطار بن غوريون	٠٨١٠١٠: الفراولة: طازجة
شحن بضائع فقط	اسطنبول/المستردام/ هيثرو/ أوسلو/JFK	0 منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	مطار عمان/ مطار بن غوريون	٠٧٠٩٢٠: الفواكه الطازجة أو المبردة من الفليفلة أو الليمون

حاوية فقط	جنوا/ البندقية/ شنغهاي	٢٠ أو ٤٠ قدم	الحرية على متن الناقل FOB	أسدود أو العقبة	١٨٠٢٢٩: احجار بناء ونصب (ما عدا حجر الاروان) مشغولة واصناف مصنوعة منها
حاوية فقط	جنوا/ البندقية/ شنغهاي	٢٠ أو ٤٠ قدم	الحرية على متن الناقل FOB	أسدود أو العقبة	١٨٠٢٢١: الرخام، وحجر الترافرتين الجيري، والمورس بالإضافة إلى المصنوعات المشتقة منها بحيث تكون مقطوعة ببساطة أو منشورة مع سطح مستو أو مسطح (باستثناء الأحجار التي تم تخطيطها كليا أو جزئيا، أو تم توشيحها بالرمال، أو تم تهبئها تهبئيا خشنا أو ناعما).
حاوية أو شحن بضائع	ميرسين/ هامبورغ فليكيستو/ ساوفميتون (هيشرو)	٢٠ أو ٤٠ قدم ٥ منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	العقبة/ أسدود (بن غوريون/ عمان)	١١٠١٠٠: سجق بأنواعه ومنتجات مماثلة من لحوم او من احشاء وأطراف او من دم حيواني؛ محضرات غذائية اصلها هذه المتوجات.
حاوية أو شحن بضائع	كوير- نقل بري لجمهورية التشيك/ هامبورغ (باراغوي)	٢٠ أو ٤٠ قدم ٥ منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	العقبة/ أسدود (بن غوريون/ عمان)	١٤٥١٠ T و ٢٥١٠٤: أخذية جلدية مع وجوه من الجلد طبيعي أو المصنع (باستثناء: النعال الخارجية المطاطية أو البلاستيكية أو الجلدية المصنعة والأجزاء العلوية المصنوعة من الجلود بالإضافة إلى الأخذية العظمية أو أخذية الأفاع).
حاوية أو شحن بضائع	هامبورغ/ أكيي (تشيلي) سان أنطونيو (تشيلي) فراانكفورت	٢٠ أو ٤٠ قدم ٥ منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	العقبة/ أسدود مطار عمان/ مطار بن غورريون	٣٠٠٣٩٠: الأدوية التي تتكون من مكونين أو أكثر مختلطين معا لاستعمالات علاجية أو وقائية حيث انها ليست مهيأة بمقادير معيارية او بشكل او في تغلفة مهيأة للبيع بالتجزئة.
حاوية أو شحن بضائع	هامبورغ/ أكيي (تشيلي) سان أنطونيو (تشيلي) فراانكفورت	٢٠ أو ٤٠ قدم ٥ منصات ١٠٠٠ كيلوجرام	الحرية على متن الناقل FOB	العقبة/ أسدود مطار عمان/ مطار بن غورريون	٣٠٤٩٠: الأدوية التي تتألف من منتجات مختلطة أو غير مختلطة لأغراض علاجية أو وقائية، مهيأة في جرعات معيارية بما في ذلك المنتجات التي تستخدم في شكل الإدراة العبر جلدية أو في أشكال أو عبوات للبيع بالتجزئة (عدا الأدوية التي تحتوي على المضادات الحيوية).
الاستيراد	الاستيراد	الاستيراد	الاستيراد	الاستيراد	الاستيراد
حاوية فقط	أسدود/ العقبة - نقل بري عبر جسر الملك حسين من تركيا	٢٠ أو ٤٠ قدم	نظام التكلفة والتأمين والشحن CIF	شنغهاي/ ميرسين/ هامبورغ	٢٠٤٩٠: اسمنت بورتلانند (باستثناء الأبيض سواء أكان ملونا صناعيا أو لم يكن)
حاوية فقط	أسدود/ العقبة	٢٠ أو ٤٠ قدم	نظام التكلفة والتأمين والشحن CIF	شنغهاي/ ميرسين/ هامبورغ	٢٣٠٩٩٠: الاعلاف- محضرات من الأنواع المستعملة لتغذية الحيوانات (ما عدا غذاء الكلاب أو القطط الغذاء المهيأ للبيع بالتجزئة).
حاوية فقط	أسدود أو العقبة	٢٠ أو ٤٠ قدم	نظام التكلفة	مرسيليا	١١٠١٠٠: دقيق القمح أو المخلوط

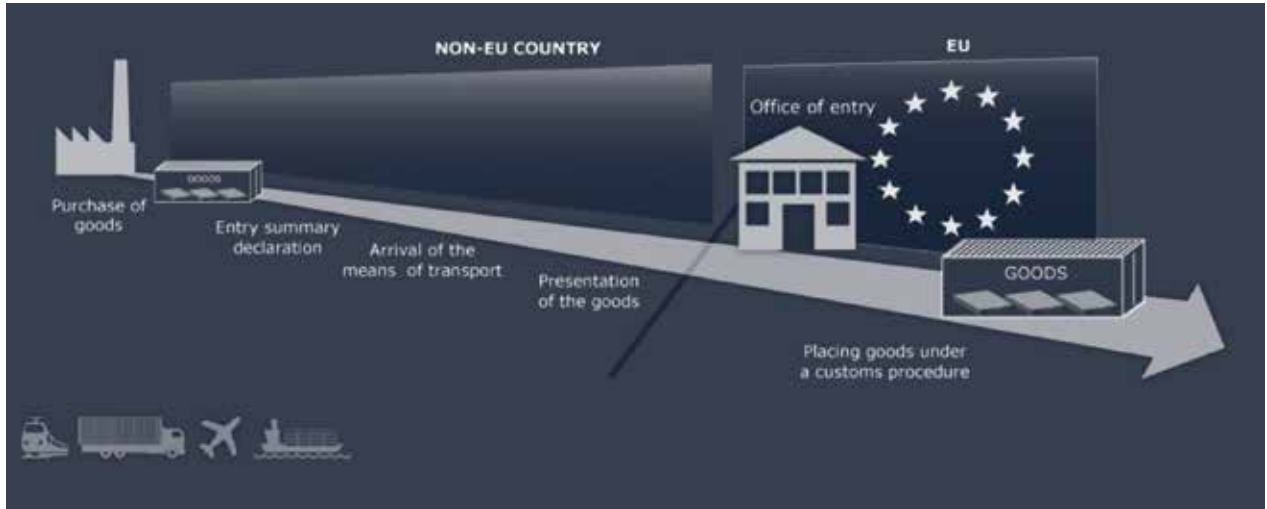
## دول الاتحاد الأوروبي

### المتطلبات العامة لدخول جميع المنتجات للاتحاد الأوروبي

١. الفاتورة التجارية
٢. وثائق الشحن
٣. قائمة التعبئة
٤. بيان القيمة الجمركية
٥. تأمين الشحن
٦. الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD)

### سيناريو الاستيراد

يشترى مستورد الاتحاد الأوروبي X في سلوفينيا من المصدر Y في فلسطين ومن ثم يقوم المصدر بالدفع للشركة H وللناقل من أجل جلب البضائع بالسفينة إلى الإتحاد الأوروبي. تدخل البضائع للإتحاد الأوروبي في ميناء كوبر السلوفيني.



### الإجراءات والعمليات:

١. يتوجب إرسال بيان ملخص لمكتب الجمارك الذي تقوم السلطات الجمركية بتعيينه والذي يتم فيه إخضاع السلع لضوابط مخاطر ملائمة وذلك لأغراض أمنية وأمانية. ويعتبر مكتب الدخول الجمركي هو المكتب الجمركي المؤهل والمختص جغرافياً بالمكان الذي يتم فيه جلب البضائع إلى المنطقة الجمركية للاتحاد الأوروبي.
٢. يقوم مكتب الدخول الجمركي بإجراء تحليل مخاطر الأمن والسلامة لجميع السلع المعلن عنها في بيان الدخول الملخص (ENS)، ومن ثم يقوم المكتب بتسجيل نتائج تحليل المخاطر، وعند الاقتضاء، يقرر اتخاذ الإجراءات المتوجة لجلب السلع إلى المنطقة الجمركية للمجتمع الأوروبي. (بيان الدخول الملخص: هو البيان الموجز المشار إليه في المادة ٣٦٨ من قانون الجمارك من أجل إدخال السلع إلى المنطقة الجمركية في المجتمع الأوروبي، ما لم ينص على خلاف ذلك في القانون الجمركي للمجتمع).

٣. يقوم مكتب الدخول الجمري بالتحقق من صحة بيان الدخول الملخص فور استلامه ويتم إشعار الشخص الذي قام بتقديم بيان الدخول الملخص برقم التسجيل (MRN). ويعتبر MRN رقم فريد يتم تخصيصه تلقائياً بواسطة مكتب الجمارك فور قبوله البيان المقدم، ويتضمن رقم التسجيل ١٨ رقم ويتألف من العناصر التالية:

- آخر رقمين من السنة التي تم فيها القبول الرسمي لحركة الصادرات (٧٧).
- معرّف الدول الأعضاء التي تتبع منها حركة الصادرات.
- معرّف فريد لحركة الصادرات لكل سنة وبلد.

٤. عندما تصل وسائل النقل إلى مكتب الدخول الجمري، يقوم مُشغل وسيلة النقل الناشطة في ذلك الحين والداخلية في المنطقة الجمركية أو من يمثله وينوب عنه بتقديم إشعار وصول في مكتب الدخول الجمري.

ويجب أن يتضمن هذا الإشعار كافة التفاصيل اللازمة لتحديد هوية بيان الدخول الملخص الذي تم تقديمه سابقاً فيما يتعلق بجميع السلع التي تم تحميلها على وسيلة النقل.

ويتم استخدام هذا الإشعار لجعل مكتب الدخول الجمري على علم بوصول وسيلة النقل ليتمكن من التحقق من نتائج تحليل مخاطر السلامة والأمن، وللشروع عند الاقتضاء باتخاذ الضوابط المناسبة. ويتم تنفيذ إشعار الوصول بواسطة الدول الأعضاء بحيث يسمح التشريع لسلطات الجمارك الوطنية باستخدام النظم الوطنية القائمة.

٥. يتوجب على الشخص الذي يقوم بجلب السلع إلى المنطقة الجمركية في المجتمع الأوروبي (الناقل، أو ممثله، أو الشخص الذي يتحمل مسؤولية نقل البضاعة بعد الدخول) تقديم السلع غير المجتمعية للجمارك.

ويجب أن يتم عرض وتقديم السلع عند وصول البضاعة إلى المنطقة الجمركية في المجتمع. وفي الحالات التي يتنازل فيها التشريع عن شرط تقديم السلع، لا يكون هنالك حاجة للتخزين العرضي/ المؤقت.

٦. ويمكن إجراء تقديم السلع من خلال الطرق التالية:

- إذا كانت البضاعة لا تزال على وسيلة النقل (النقل بالطرق والسكك الحديدية بشكل أساسي) و البضاعة قد دخلت المنطقة الجمركية، في هذه الحالة يسمح بأن يكون تقديم السلع على هيئة تقديم بيان جمري فوري في مكتب الدخول الجمري.
- بالنسبة لقطاع النقل البحري والجوي، فإنه يتم تقديم وإعلان السلع المتبقية على متن الناقل في مكان التفريغ أو الشحن.
- إذا كانت البضاعة ستفرغ وتخزن في مكتب الدخول الجمري (النقل الجوي والبحري بشكل أساسي)، فإنه يتوجب على الشخص الذي يقدم السلع بأن يقدم بيان ملخص لمكتب الدخول الجمري. ويتم تعريف وتنفيذ البيان الملخص بواسطة الدول الأعضاء.

٧. تحتاج البضاعة المقدمة إلى الجمارك إلى تعيين معاملة الموافقة الجمركية ووضعها تحت الإجراء الجمري. ويتوجب أن يقوم المعلن أو ممثله بتقديم البيان الجمري لتحقيق شكليات وضع البضائع تحت الإجراء الجمري. توضح المادة ٤ (١٦) الأنواع التالية من البيانات الجمركية:

• الإذن بالتداول الحر

• الوضع تحت إجراء جمري ذو أثر اقتصادي

○ التخزين الجمري

○ التجهيز الداخلي

○ المعالجة تحت الرقابة الجمركية

○ القبول المؤقت

• إعادة التصدير من الإتحاد الأوروبي

• النقل (النقل الجمري هو إجراء يستخدم لتسهيل حركة البضائع بين نقطتين في المنطقة الجمركية عبر منطقة جمركية أخرى،

أو بين اثنتين أو أكثر من المناطق الجمركية المختلفة، ويسمح التعليق المؤقت للضرائب والرسوم والتدابير السياسة التجارية التي تنطبق على الاستيراد مما يتيح إجراء شكليات التخليص الجمري في الوجهة وليس في نقطة الدخول إلى المنطقة الجمركية.)

٨. يجب أن يتضمن البيان الجمركي البيانات التي تتطلبها تشريعات الإتحاد الأوروبي. وبما أن هنالك مربعات اختيارية في البيانات المذكورة بالنسبة للدول الأعضاء، فإن مجموعة البيانات المطلوبة من كل دولة عضو تختلف. ويمكن أن تقدم البيانات الجمركية للإذن بالتداول الحر أو لوضعها تحت إجراء جمركي ذي تأثير اقتصادي بشكل إلكتروني.

٩. بيان الاستيراد: يعطي بيان الاستيراد المعلومات اللازمة للحصول على صورة كاملة حول ماهية البضاعة وما يحدث للشحن. ويعتبر رمز السلع (ويسمى أيضاً عنوان التعرّف، أو رمز التعرّف، أو رمز التصنيف، أو الرمز المنسق) وقانون الإجراءات الجمركية (CPC) من أهم المعلومات المطلوبة حيث يتمتع كلاهما بتأثير كبير على المستحقات المتوجبة وكيفية التعامل مع الشحنة.

## ما هي الوثائق التي سيحصل عليها المستورد في الإتحاد الأوروبي عند استيراده من فلسطين؟

للواردات القادمة في إطار «الضابطة الجمركية» ، لا بد من الحصول على نسخة من نموذج C88 للاستيراد. وإننا ننصح أيضاً بإرفاق نسخة من فاتورة المورد مع الشحنة، أو إرفاق وثيقة تبين وبوضوح وضع البضاعة (العينات.. الخ) إذا لم يكن هنالك بيع. يمكن للكلاء أن يقوموا بإدخال تفاصيل الاستيراد مباشرة لنظام كمبيوتر قسم CHIEF (معالجة الجمارك لشحن الاستيراد والتصدير) في الضابطة الجمركية وإنتاج نسخة مطبوعة من «الوثيقة العادية» بحيث تحتوي على كافة المعلومات الموجودة في نموذج C88. وهذا ما يسمى «وثيقة الإدخال العادية للتاجر C88».

إذا تم عرض الجمارك مع نموذج C88 للاستيراد في إطار «الضابطة الجمركية»، تقوم الجمارك بالختم على النموذج والتصديق عليه وبالتالي السماح بالاستيراد. وفي حال تم الإدخال إلكترونياً (عن طريق نظام CHIEF)، لن تملك الجمارك أية وثائق مادية للختم ولذلك تقوم الضابطة الجمركية بإصدار إعلام قبول الدخول. وهذه هي طريقتنا في الاعتراف بالدخول. إذا كنت قد استلمت وثيقة عادية C88، فيجب أن تتلقى أيضاً إعلام قبول الدخول. وهذا دليل على اتمام إدخال المدخلات وقبول الجمارك لها.

بمجرد قبول الجمارك لكل المدخلات سواء إلكترونياً أو من خلال تقديم نموذج C88، يتم إصدار أرقام دخول فريدة وبغض النظر عن أي ميناء/ مطار قد تم استخدامه فسوف يتم اتباع نفس النموذج المتكون من: ثلاثة أرقام (رمز الميناء/ المطار)، تليها ستة أرقام (بما في ذلك الأصفر)، ومن ثم حرف، ومن ثم تاريخ القبول، فعلى سبيل المثال:

١٢٠ - ١١٢٠٣٤B ١٩٠٣٠٢

## هل يحتاج مستورد البضائع الفلسطينية إلى رخصة أو تصريح استيراد؟

هنالك مجموعة من متطلبات الترخيص عند الاستيراد التي يجب عليك الالتزام بها، تشمل:

### ١-رخص السياسة الزراعية المشتركة (CAP)

إذا قمت باستيراد المنتجات الزراعية، سواء كمواد خام أو سلع مصنعة، فعادة ما يكون هنالك حاجة لرخص السياسة الزراعية المشتركة (انظر تحليل البلد). ويتم إصدار هذه الرخص والتحكم بها من خلال وكالة المدفوعات الريفية (RPA). ويعتبر محور التخليص الوطني بالإضافة إلى قوات الحدود الجهات المسؤولة عن ضبط وتنظيم حفظ التراخيص في الوقت الذي يتم فيه استيراد البضائع.

وكيف لي أن أعرف ما إذا كنت بحاجة إلى ترخيص CAP؟

عندما قمت بتأسيس رمز أو رموز السلع ذات الصلة بمنتجك، تستطيع وكالة المدفوعات الريفية نصحك فيما إذا كانت هنالك حاجة إلى الترخيص. فإذا كانت هناك حاجة إلى الترخيص ولم يتم التقديم له في وقت الاستيراد، لن يتم السماح للسلع بالانتقال من الميناء/ المطار. ومن الجدير بالذكر أن سلع CAP التي يتم استيرادها من بلد واحد قد تحتاج إلى ترخيص في حين أن نفس السلع القادمة من نفس بلد آخر قد لا تحتاج إلى هذا الترخيص.



يمكن إصدار تراخيص CAP للسيطرة على اقسام معينة من الواردات: كالحد من كمية نوع معين من السلع التي يتم استيرادها من بلد معين، أو لتقييد كمية منتج لديه معدل تفضيلي لرسوم الاستيراد. (مثل كوتا (حصّة) الحليب).

## ٢-رخص دائرة الأعمال والابتكارات والمهارات (BIS)

(لا تنطبق على المنتجات الفلسطينية كالأسلحة النارية والمعدات العسكرية ... الخ)

## ٣-رخصة إدارة شؤون البيئة والغذاء والشؤون الريفية (DEFRA)

إذا قمت باستيراد اللحوم والدواجن ومنتجات الألبان، وبعض المواد الغذائية الأخرى، ومنتجات الثروة الحيوانية، والنبات أو المنتجات النباتية، والأنواع المهددة بالانقراض أو فراء الأنواع المهددة بالانقراض، سيطلب منك في العادة الحصول على رخصة DEFRA، وتصريح، وشهادة مطابقة و/أو وثيقة دخول المشترك البيطري (CVED) وخاصة في المملكة المتحدة.

## وهل سأحتاج إلى وثيقة من دائرة الغذاء البيئي والشؤون الريفية (DEFRA)؟

يتوجب على بعض السلع كاللحوم والدواجن ومنتجاتها، ومنتجات الألبان (بما في ذلك الحليب والبيض)، أو عظام الحيوانات، أو الجلود، أو السجق، أو المنتجات السمكية للخضوع لفحوصات طبية بيطرية في مركز التفتيش الحدودي (BIP) لدى وصولها إلى المملكة المتحدة. وبالإضافة إلى الوثائق الطبية البيطرية التي يطلبها مركز التفتيش الحدودي، سيكون هنالك حاجة إلى وثيقة دخول المشترك البيطري (CVED) الصادرة عن BIP للحصول على التخليص الجمركي. إلا أن بعض الأسماك والمنتجات السمكية قد تتطلب شهادة صيد صالحة بموجب «لائحة الصيد الغير القانوني والغير مُبلغ والغير منظم» (IUU) من أجل دخول الشحنات إلى الاتحاد الأوروبي.

## ٤-تصاريح من مؤتمر التجارة الدولية للأنواع المهددة بالانقراض من الحيوانات والنباتات البرية (CITES)

(لا ينطبق على فلسطين - حيث أننا لا نصدر مثل هذه المنتجات)

## ٥-رخص المفوضية الأوروبية

## ٦-رخص مكتب الأمن النووي المدني (OCNS). (لا ينطبق على فلسطين حيث أننا لا نتج مثل هذه المنتجات)

## ٧-رخص لجنة الأحراج والغابات

٨-الضوابط التنفيذية للصحة والسلامة (HSE). (لا ينطبق على فلسطين حيث أننا لا نتج مثل هذه المنتجات كالمواد الكيميائية والمتفجرات)

## ٩-رخص مكتب اتصالات (اوفكوم). (لا ينطبق على فلسطين حيث أننا لا نتج مثل هذه المنتجات كأجهزة الراديو)

## ١٠-شهادات صحية لبعض الغذاء والمنتجات الغذائية عالية المخاطر.

تخضع الواردات من بعض الغذاء والمنتجات الغذائية ذات الأصل الغير حيواني على أساس المخاطر المعروفة أو الناشئة لمستوى زائد من القيود الرسمية المعتمدة عند نقطة الدخول. وبالتالي ستكون هنالك حاجة لوثيقة الدخول المشتركة (CED) التي أقرتها هيئة صحة الميناء من أجل الحصول على التخليص الجمركي.

## معلومات عامة حول مستوردي الاتحاد الأوروبي (المصدريين الفلسطينيين)

### ما هو معرف تسجيل المشغل الاقتصادي (EORI)؟

إن رقم EORI هو رقم فريد في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي يتم تعيينه من خلال سلطة الجمارك في إحدى الدول الأعضاء للمشغلين أو الأفراد الاقتصاديين فمن خلال التسجيل للأغراض الجمركية في إحدى الدول الأعضاء يصبح المشغل الاقتصادي (EO)

قادر على الحصول على رقم EORI الذي يصلح استخدامه في جميع أنحاء الإتحاد الأوروبي. ويقوم المشغل الاقتصادي باستخدام هذا الرقم في جميع اتصالاته مع أي من سلطات جمارك الإتحاد الأوروبي التي تتطلب وجود معرف جمري. إن نظام EORI يحل محل نظام رقم التاجر المرجعي الفريد (TURN) حيث تم التنفيذ المرحلي لنظام EORI في ١ أبريل ٢٠٠٩ بينما تم التشغيل الكامل لنظام EORI بحلول ١ يوليو ٢٠٠٩.

## هيكلية رقم EORI

جميع الأرقام EORI في المملكة المتحدة تبدأ بحرفي GB ويلبها ١٢ رقم بناءً على رقم ضريبة القيمة المضافة (إذا كان مسجلاً لضريبة القيمة المضافة في المملكة المتحدة) ملحوقاً بثلاثة أرقام عادة ما يكونوا ٠٠٠. على سبيل المثال: GB1٢٣٤٥٦٧٨٩٠٠٠. ويكون هيكل رقم EORI في المملكة المتحدة نفسه بالنسبة للمشغّلين الاقتصاديين الذين ليسوا مسجلين في ضريبة القيمة المضافة في المملكة المتحدة أو الذين لم يتم تأسيسهم في المنطقة الجمركية المجتمعية.

## الفاتورة التجارية

هي سجل أو دليل على المعاملات بين المصدّر والمستورد. وبمجرد أن تصبح السلع متوفرة، يقوم المصدّر بإصدار فاتورة تجارية إلى المستورد من أجل تغريمه لدفع سعر البضائع. تحتوي الفاتورة التجارية على معلومات أساسية حول المعاملة وهي دائماً مطلوبة من أجل التخليص الجمري. وعلى الرغم من القيام في بعض الأحيان بإضافة بعض الإدخالات المحددة لتجارة التصدير والاستيراد، فإن الفاتورة التجارية تشبه فاتورة المبيعات العادية. وهي تشمل البيانات التالية عموماً كحد أدنى:

- معلومات حول المصدّر والمستورد (الاسم والعنوان)
- تاريخ الإصدار
- رقم الفاتورة
- وصف البضاعة (الاسم، والجودة... الخ)
- وحدة القياس
- كمية السلع
- قيمة الوحدة
- إجمالي قيمة السلع
- إجمالي قيمة الفاتورة وعملة السداد. ويجب بيان ما يعادلها بعملة قابلة للتحويل إلى اليورو أو العملة القانونية الأخرى في الدولة العضو المستوردة
- شروط الدفع (طريقة وتاريخ الدفع، والخصومات، الخ.)
- شروط التسليم وفقاً لانكوتيرم المناسبة
- وسائل النقل

- بالنسبة لشكل الفاتورة فلا يوجد شكل محدد مطلوب فالفاتورة التجارية هي الفاتورة التي سيعدها المصدّر وفقاً لمعيار ممارسة الأعمال التجارية، ويجب أن تقدم بالصورة الأصلية مع نسخة واحدة على الأقل. بشكل عام، ليست هناك حاجة لأن تكون الفاتورة موقعة، ففي الممارسة العملية يتم توقيع الفاتورة التجارية الأصلية ونسختها. ويمكن أن يتم إعداد الفاتورة التجارية بأي لغة إلا أنه من المستحسن أن يتم إرفاق ترجمتها إلى اللغة الإنجليزية.

وثائق الشحن (وثائق النقل)

اعتماداً على وسائل النقل المستخدمة، فإنه يتعين تعبئة الوثائق التالية وتقديمها للسلطات الجمركية للدولة العضو في الإتحاد الأوروبي والمستوردة وذلك لكي يتم تخليص البضائع المستوردة:

- بوليصة الشحن
- بوليصة الشحن FIATA
- بوليصة شحن على الطرق (CMR)
- بوليصة الشحن الجوي (AWB)
- بوليصة الشحن بالسكك الحديدية (CIM)
- بطاقة النقل ATA
- بطاقة النقل البري الدولي

## بوليصة الشحن

بوليصة الشحن هي وثيقة تصدرها شركة الشحن للشاحن المشغّل، والتي تعترف باستلام البضاعة من على متن الناقل. وبهذه الطريقة فإن بوليصة الشحن هي بمثابة دليل على استلام البضاعة من الناقل وإلزام له بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه حيث أنها تحتوي على تفاصيل السلع، والسفينة وميناء الوجهة. إنها تثبت عقد النقل وتنقل في الوقت ذاته ملكية البضاعة وهذا يعني أن حامل بوليصة الشحن هو صاحب البضاعة.

قد تكون بوليصة الشحن وثيقة قابلة للتفاوض. ويمكن استخدام عدد من أنواع مختلفة من بوليصات الشحن. فبينما تصرّح «بوليصة الشحن النظيف» تسليم البضاعة بحالة جيدة وترتيب واضح، تشير «بوليصة الشحن الغير نظيف أو القذر» إلى أن البضاعة قد تعرضت للتلف أو الترتيب السيئ. في هذه الحالة، قد يرفض البنك الممول قبول وثائق الشاحن.

## بوليصة الشحن FIATA

هي وثيقة صممت للاستخدام بوصفها وثيقة نقل متعدد الوسائط أو وثيقة نقل مجمع مع وضع قابل للتفاوض حيث تم تطويرها بواسطة الإتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA).

## بوليصة الشحن على الطرق (CMR)

هي وثيقة تتضمن تفاصيل حول النقل الدولي للبضائع عن طريق البر والتي وضعتها اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق عام ١٩٥٦ (اتفاقية CMR). تقوم هذه البوليصة بتمكين المرسل من وضع البضاعة تحت تصرفه أثناء النقل. ويجب أن تصدرالنسخ بشكل رباعي بحيث يقوم كلاً من المرسل والناقل بتوقيعها، ويتم إرسال النسخة الأولى للمرسل، والثانية تبقى بحوزة الناقل، والثالثة يتم إرفاقها مع السلع وتسليمها إلى المرسل إليه فيما يتوجب على المرسل إليه توقيع وختم النسخة الرابعة ومن ثم إعادتها إلى المرسل. وعادة ما يتم إصدار بوليصة الشحن على الطرق CMR لكل مركبة. لا تعتبر مذكرة CMR وثيقة ملكية وهي غير قابلة للتفاوض.

## بوليصة الشحن الجوي (AWB)

هي وثيقة تكون بمثابة دليل على عقد النقل بين المرسل والشركة الناقلة إلا أنها تصدر من خلال وكيل الناقل وتدخل في إطار أحكام «اتفاقية وارسو» (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، ١٢ أكتوبر ١٩٢٩). ويمكن استخدام

بوليصة شحن جوي واحدة لإجراء شحنات متعددة من السلع. وهي تحتوي على ثلاث نسخ أصلية وعدة نسخ إضافية بحيث يتم الاحتفاظ بنسخة أصلية واحدة لدى كل الأطراف المعنية في قطاع النقل (المرسل أو المرسل إليه والشركة الناقلة). وقد تكون هنالك حاجة للنسخ في مطار المغادرة/ الوجهة، للتوصيل، وفي بعض الحالات، من أجل نواقل الشحن الأخرى. وتعتبر بوليصة الشحن الجوي فاتورة شحن ويمكن استخدامها كدليل لاثبات عقد النقل واستلام البضاعة.

وهناك نوع معين من بوليصة الشحن الجوي والتي يتم استخدامها بواسطة جميع الشركات التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، وهي تسمى بوليصة الشحن الجوي IATA القياسية بحيث تقوم هذه البوليصة بتجسيد الشروط القياسية المرتبطة بالشروط الواردة في «اتفاقية وارسو».

## بوليصة الشحن بالسكك الحديدية (CIM)

بوليصة الشحن السكك الحديدية (CIM) هي الوثيقة اللازمة لنقل البضائع عن طريق السكك الحديدية. وتنظم من خلال الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ١٩٨٠ (COTIF-CIM) بحيث يتم إصدارها بواسطة الشركة الناقلة في خمس نسخ. ويتم إرفاق النسخة الأصلية معها في حين يقوم المرسل بالاحتفاظ بالنسخة المكررة، والنسخ الثلاث المتبقية تبقى لدى الشركة الناقلة لأغراض داخلية. وهي تعتبر عقد النقل بالسكك الحديدية.

## بطاقة النقل ATA

بطاقات الدخول المؤقت هي مستندات جمركية دولية صادرة عن غرف التجارة في معظم العالم الصناعي للسماح بالاستيراد المؤقت للبضائع، وهي خالية من الرسوم الجمركية والضرائب. ويمكن إصدار دفاتر ATA للفئات التالية من السلع: العينات التجارية، والمعدات المهنية، والسلع المستخدمة للعرض أو للمشاركة في المعارض التجارية والعروض والمعارض وما شابه ذلك. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات من خلال الموقع الإلكتروني للغرفة الدولية للتجارة:

<http://www.iccwbo.org/ata/id2924/index.html>

## بطاقة النقل البري الدولي

هي وثائق نقل جمركية مستخدمة في النقل الدولي للبضائع بحيث لا بد من أن يتم النقل في جزء منها على الطريق. وهي تسمح بنقل البضائع بموجب إجراء النقل البري الدولي المنصوص عليه في اتفاقية النقل البري الدولي عام ١٩٧٥، والتي وقعت تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛ وللمزيد من المعلومات :

<http://www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html>

ويتطلب نظام النقل البري الدولي للبضائع السفر في عربات أو حاويات مأمونة بحيث يتم شمول جميع الرسوم والضرائب المعروضة للخطر على طول الرحلة بضمان صالح دولياً، والتي تنص على ضرورة إرفاق بطاقات النقل البري الدولي مع البضاعة، وعلى ضرورة قبول بلد النقل وبلد الوجهة النهائية بتدابير الضابطة الجمركية في البلد الذي ستغادر منه السلع.

## قائمة التعبئة

هي وثيقة تجارية مصاحبة للفاتورة التجارية ومستندات النقل. وتقوم بتقديم معلومات حول العناصر المستوردة وتفصيل التعبئة والتغليف لكل شحنة (الوزن والأبعاد وقضايا النقل، وما إلى ذلك) وتعتبر هذه القائمة متطلب ضروري من أجل التخليص الجمركي باعتبارها قائمة جرد البضائع الواردة. وتتضمن في العادة البيانات العامة التالية:

- معلومات حول المصدر والمصدر وشركة النقل
- تاريخ الإصدار
- رقم فاتورة الشحن
- نوع التعبئة والتغليف (صندوق، كرتون، مربع، برميل، كيس، الخ.)
- عدد الحزم
- محتوى كل حزمة (وصف البضاعة وعدد العناصر في الحزمة الواحدة)
- علامات وأرقام
- الوزن الصافي، والوزن الإجمالي، وقياسات الحزم

لا يوجد شكل محدد مطلوب إلا أن تحضير قائمة التعبئة يقع على عاتق المصدر وفقاً لمعيار ممارسة الأعمال التجارية، ويجب أن يتم تقديم القائمة الأصلية جنباً إلى جنب مع نسخة واحدة على الأقل. إلا أنه وعلى العموم ليست هنالك حاجة إلى توقيعها. ومع ذلك، وفي الممارسة العملية، يتم توقيع قائمة التعبئة الأصلية ونسختها في كثير من الأحيان. ومن الممكن إعداد هذه القائمة بأي لغة إلا أنه من المستحسن أن يتم إرفاق ترجمة عنها باللغة الإنجليزية.

## بيان القيمة الجمركية

هو وثيقة يجب أن يتم تقديمها إلى السلطات الجمركية عندما تتجاوز قيمة السلع المستوردة ١٠ يورو. فلا بد من أن يتطابق بيان القيمة الجمركية مع نموذج DV ١ المنصوص عليه في مرفق ٢٨ من اللائحة (EEC) ٩٣/٢٤٥٤ الذي يضع ويوضح أحكام تنفيذ قانون الجمارك المجتمعي. ويجب تقديم هذا النموذج مع الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD).

والغرض الرئيسي من هذا الطلب هو تقييم قيمة الصفقة من أجل إصلاح القيمة الجمركية (القيمة الخاضع للضريبة) لتطبيق رسوم التعريفية الجمركية.

وتتوافق القيمة الجمركية مع قيمة البضاعة بما في ذلك جميع التكاليف المتكبدة حتى أول نقطة دخول في الإتحاد الأوروبي (على سبيل المثال: السعر التجاري، والنقل، والتأمين). وتعتبر قيمة الصفقة التجارية هي الأسلوب المعتاد لتحديد قيمة الجمارك (السعر المدفوع أو المستحق للدفع عن البضائع المستوردة).

في بعض الحالات قد تكون قيمة الصفقة للبضاعة المستوردة خاضعة لإجراء تعديلي، الأمر الذي ينطوي على وجود إضافات أو خصومات. على سبيل المثال:

• قد يكون هنالك حاجة إلى إضافة اللجان أو الإتاوات إلى الأسعار.

• يجب أن يتم خصم النقل الداخلي (من نقطة الدخول إلى الوجهة النهائية في المنطقة الجمركية المجتمعية).

وينبغي على السلطات الجمركية التنازل عن كل أو جزء من بيان القيمة الجمركية في الحالات التالية:

• عدم تجاوز القيمة الجمركية للبضائع المستوردة في الشحنة عن ١٠ يورو، شريطة أن لا تشكل هذه الشحنة جزءاً من شحنات متعددة أو منقسمة من المرسل نفسه إلى المرسل إليه نفسه. أو

• كون الاسترادات ذات طبيعة غير تجارية. أو

• كون تقديم التفاصيل المطلوبة غير ضرورية لتطبيق التعريفية الجمركية للمجمعات الأوروبية أو عندما يكون من غير الممكن تغريم وتحميل الرسوم الجمركية المنصوص عليها في التعريفية وفقاً لأحكام جمركية محددة.

## تأمين الشحن

التأمين هو اتفاق يعوّض المؤمن عليه في حالة الأضرار الناجمة عن الأخطار المشمولة في هذه السياسة. ويعتبر التأمين في غاية الأهمية عند نقل البضائع بسبب تعرض هذه البضائع لمخاطر أكثر شيوعاً خلال المناولة والتخزين والتحميل أو نقل البضائع، بالإضافة إلى مخاطر أخرى نادرة كأعمال الشغب والإضرابات والإرهاب.

هنالك فرق بين تأمين نقل البضائع وتأمين مسؤولية الناقل حيث يتم ترك الأخطار المغطاة، والتعويض الثابت، وتعويض عقد تأمين النقل إلى اختيار صاحب وثيقة تأمين نقل البضائع في حين يتم تحديد التأمين على مسؤولية الناقل وفقاً للوائح مختلفة. فاعتماداً على وسائل النقل، يقتصر التعويض على الوزن وقيمة البضاعة ويعطى فقط في حالة عدم قدرة الناقل على التمكن من التهرب من المسؤولية.

وتطلب فاتورة التأمين للتخليص الجمركي فقط عندما لا تظهر البيانات ذات الصلة في الفاتورة التجارية مشيرة إلى العلاوة المدفوعة لضمان البضائع.

- لقد تم تحديد المدى المعياري لمسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية التالية:

### ١-الشحن على الطريق

يخضع النقل الدولي للبضائع على الطرق لاتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR الاتفاقية) الموقعة في جنيف في عام ١٩٥٦.

وبموجب هذه الاتفاقية، فإن متعهد النقل على الطرق ليس مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضائع إذا ثبت كون هذه الأضرار قد نشأت من:

- عيوب خاصة بالبضائع نفسها
  - القوة القاهرة
  - خطأ بواسطة المُحمّل أو المرسل إليه
- لا يوجد هنالك أية لوائح للاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بتعويضات الشحن البري.

### ٢-الشحن عبر السكك الحديدية

يتم تنظيم النقل الدولي للبضائع عن طريق السكك الحديدية من خلال الاتفاقية المتعلقة بالنواقل العابرة بالسكك الحديدية التي تم توقيعها في برن في عام ١٩٨٠. فإناقل السكك الحديدية ليس مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضائع إذا أثبت أنها قد نشأت من:

- عيوب خاصة بالبضائع نفسها
- القوة القاهرة
- خطأ بواسطة المُحمّل أو المرسل إليه

فيما يتعلق بالتعويض، فإنه حالياً لا يوجد أية لوائح بهذا الشأن في الإتحاد الأوروبي. ويقتصر التعويض عادة إلى الحد الأقصى الإجمالي للكيلو المفقود أو التالف. وما يمكن استخلاصه من هذا النظام هو أنه من غير المحتمل في الغالبية العظمى من الحالات أن تتلقى الشركة أي مقدار يقترب من قيمة بضائعها.

## شركة الشحن

تملي اتفاقية عام ١٩٦٨ الدولية بخصوص بوليصة الشحن، والمعروفة باسم «قواعد لاهاي» أو «اتفاقية بروكسل» مسؤوليات الناقل البحري عند نقل البضائع الدولية.

وتعتبر شركة الشحن غير مسؤولة عن أية خسائر أو أضرار للسلع إذا ثبت أنها قد نشأت من:

• العيوب الخاصة بالبضائع وفقدان الوزن أثناء عملية النقل

• خطأ بحري من الطاقم

• حريق

• عدم صلاح السفينة للإبحار.

• القوة القاهرة

• المهاجمة أو الضربات

• خطأ من المَحْمَل

• العيوب الخفية على متن السفينة التي حدثت دون أن يلاحظها أحد خلال التفتيش الدقيق

• محاولة لإنقاذ الأرواح أو السلع في البحر

بقدر ما يتم الاهتمام بالتعويض، إلا أنه لا يوجد حالياً أي تنسيق على مستوى الإتحاد الأوروبي. ويقتصر التعويض عادة على مبلغ معين لكل كيلوغرام من البضائع المفقودة أو التالفة. هذا النظام يتسبب بنفس المشاكل التي تتسبب بها حوادث السكك الحديدية بحيث يكون المصدر أكثر عرضة لفقدان الكثير من قيمة البضاعة.

### ٣-الشحن الجوي

تقرر بموجب اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وكذلك مشروع معاهدة مونتريال لعام ١٩٧٥ بأن الناقل الجوي ليس مسؤولاً عن الأضرار أو الخسائر الحادثة في البضائع إذا ثبت ما يلي:

• تولى الناقل وشركاؤه كافة التدابير اللازمة لتفادي الأضرار أو كون اتخاذ هذه التدابير أمراً مستحياً بسبب القوة القاهرة

• نشوء الخسائر من إرشاد أو خطأ في الملاحة

• كون الطرف المتضرر سبباً في الضرر أو مساهم فيه

ليس هنالك معيار للاتحاد الأوروبي بخصوص تعويض الجانب المتضرر حيث يقتصر التعويض عادة على المبلغ المحدد لكل كيلوغرام من السلع التالفة أو المفقودة.

ويمكن أن يقوم الناقل الجوي بتحديد تحفظات محددة في وقت تلقي البضائع حيث تتم كتابة مثل هذه التحفظات على مذكرة الشحنة الجوية (ACN) (عقد النقل الجوي) وسوف تستخدم كدليل. ومع ذلك، فإن شركات الطيران ترفض عادة الحزم المشكوك فيها أو تلك التي لا تتوافق مع مذكرة الشحنة الجوية.

### بيان استيراد الجمارك (SAD)

يجب تبيان جميع السلع المستوردة إلى الإتحاد الأوروبي للسلطات الجمركية للدولة العضو المعنية من خلال استخدام الوثيقة الإدارية الواحدة (SAD) والتي تعتبر نموذج بيان الاستيراد المشترك في جميع الدول الأعضاء والمنصوص عليها في رمز الجمارك

المجتمعية في اللائحة (EEC) ٩٢/٢٩١٣ (٣١٩٩٢R٢٩١٣ CELEX))

١٩٩٢/١٠/١٩ ٣٠٢-OJ L

ويجب التنويه بضرورة تحضير البيان بوحدة من اللغات الرسمية للاتحاد الأوروبي والمقبولة لدى السلطات الجمركية في الدول

الأعضاء كي تتم الإجراءات.

ويمكن عرض SAD إما عن طريق:

- استخدام نظام محوسب معتمد بحيث يكون مرتبط بسلطات الجمارك، أو
- تقديم الوثيقة لمقر الجمارك المعني
- وتكون المعلومات الرئيسية التي يجب إعلانها على النحو التالي:
- تحديد بيانات ومعلومات الأطراف المشاركة في العملية (المستورد والمصدر والممثلين، الخ).
- معالجة الجمارك المعتمدة (الإذن بالتداول الحر، والاستيراد المؤقت، والنقل، الخ).
- تحديد بيانات البضائع (رمز TARIC، والوزن، والوحدات) وموقعها، وتعبئتها
- معلومات حول وسائل النقل المستخدمة
- بيانات عن بلد المنشأ والوجهة
- معلومات تجارية ومالية (إنكوترمز، وقيمة الفاتورة، وعملة الفاتورة، وسعر الصرف، و التأمين، وما إلى ذلك)
- قائمة الوثائق المرتبطة بالوثيقة الإدارية الواحدة SAD (رخص الاستيراد، وشهادات الفحص، والوثيقة الأصلية، ووثيقة النقل، والفاتورة التجارية... الخ).
- البيان الضريبي وطريقة دفع الضرائب على الواردات (الرسوم الجمركية، ضريبة القيمة المضافة، المكوس، الخ)

تتكون مجموعة SAD من ثمانية نسخ بحيث يقوم المشغل بإكمال كل أو جزء من الأوراق تبعاً لنوع العملية.

في حالة الاستيراد، تستخدم عادةً ثلاثة نسخ بحيث تحتفظ سلطات الدولة العضو التي يتم فيها الانتهاء من إجراءات الوصول الرسمية بالنسخة الأولى بينما يتم استخدام الثانية لأغراض إحصائية للدولة العضو (الوجهة النهائية)، ويتم إرجاع النسخة الثالثة إلى المرسل إليه بعد أن تقوم سلطة الجمارك بختمها.

الوثائق المرتبطة بالوثيقة الإدارية الواحدة: SAD يتم الإعلان عن وثائق إضافية مطلوبة جنباً إلى جنب مع الوثيقة الإدارية الواحدة ويتم تقديمها معها وذلك وفقاً لعملية وطبيعة السلع المستوردة. وأهم هذه الوثائق:

- دليل وثائقي للمنشأ والذي يستخدم عادة لتطبيق تعريف جمركية تفضيلية
- شهادة تؤكد الطبيعة الخاصة بالمنتج
- وثيقة النقل
- الفاتورة التجارية
- بيان القيمة الجمركية
- شهادات التفتيش (شهادات الصحة، والطب البيطري، والصحة النباتية)
- رخص الاستيراد
- وثيقة المراقبة المجتمعية
- شهادة المواقع
- وثائق لدعم مطالبة الكوتا (الحصص) التعريفية
- المستندات المطلوبة لأغراض المكوس
- أدلة لدعم مطالبة تخفيف ضريبة القيمة المضافة



## قائمة الشركات التي شملتها الدراسة وعينة الاستبيان

الشركة	الاتصال	المنتج	الدولة المتوجه لها	وسيلة النقل	ميناء الوجهة	الزمن المستغرق
شركة الشرق الأدنى	محمد بدارنة ٠٢-٥٩٧٠١٠٧	زيت الزيتون	الولايات المتحدة الأمريكية	البحر	نيويورك- ميناء بالتيمور	حوالي ٣٥ يوم بالمتوسط
شركة فريش غيتس	عارف الشلبي ٠٢-٢٣١٣١١٨	تمور	الولايات المتحدة الأمريكية			
شركة رخام فيرونا	أبو مصطفى ٠٢-٢٧٧٦١١١	بلاط	إيطاليا	البحر	ميناء سبازيا ميناء البندقية	٦ أيام على الأقل
شركة زادنا للأعشاب الطبية	عصام أبو خيزران ٠٩-٢٥٧٢٧٠٥	أعشاب	الولايات المتحدة الأمريكية	الجو	من خلال الأردن- مطار JFK من خلال إسرائيل- ميناء نيويورك	حوالي ١٦ ساعة في حالة التصدير عبر الأردن، على الشحنة أن ترسل قبل يوم
شركة مناصرة للتطوير والاستثمار	ميساء مناصرة ٠٩٣٠٣٠٠٠٥٩٧	تمور	الولايات المتحدة الأمريكية	البحر	ميناء نيويورك	٤-٦ أسابيع
الريف						
PARC						
السلوى						
سنقرط	عدنان جبر	الكرز، والطماطم، والتمور، والأعشاب				
شركة الشهب	علاء شهب ٠٥٩٩-٨٤٤٥٤٤	الأحجار	الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد الأوروبي	البحر		

## استبيان التصدير

١. Company Name  
اسم وطبيعة المنشأة
٢. List of all national and international certifications, standardization or registrations obtained. ( i.e ISO22000, Ministry of health, Ministry of agriculture....etc)  
قائمه بأسماء الشهادات الحاصله عليها المنشأه سواء من الوطن أو من مؤسسات دولية
٣. List of all exported or possible to be exported products with average quantities and destination country.  
For example Herbs, ١٠٠٠kg to America.  
قائمه بأسماء كل المنتجات التي تصدر الآن أو ستصدر مع معدل الحجم والدوله المتجهه اليها.
٤. Which product is exported Via Allenby and which product via Ashdod or both?  
ما هي المنتجات التي تصدرها عن طريق جسر الملك حسين وكذلك المصدره عن طريق اسدود او كلاهما معا؟
٥. Do you use your own trucks to transport goods to border crossing or you use a third party and how much do you pay per shipment?  
هل لديك سيارات نقل بضائع خاصه بك ام تستخدم شركه معينه (خاصه) لنقل بضائعك؟ وكم تبلغ التكلفة لكل شحنه؟
٦. How do you transport goods from Border crossing to Port and how much do you pay?  
كيف تنقل البضائع من المعبر الى الميناء وكم هي التكلفة؟
٧. Do you pay any export fees at the crossings? How much is it?  
هل تدفع اي رسوم تصدير على ايا من المعابر؟ وكم هي هذه الرسوم
٨. What other documents do you send with Goods than Commercial invoice, Packing list, Certificate of Origin (Euro)? Please list them all?  
ما هي الوثائق والمستندات والشهادات التي ترسلها مع البضائع؟ الرجاء كتابتها جميعا!!!!
٩. Do you sell your product FOB, CIF...etc? Please indicate and be specific to the product?  
كيف تبيع بضائعك FOB, CIF, ؟ الرجاء تحديد المنتج وطريقة بيعه؟



١٠.

How many days in advance do you normally send your products to Ashdod?

How many days do store your product at Ashdod prior to shipping? What is the cost of storage?

هل ترسل البضائع مسبقا الى الميناء وكم عدد هذه الايام؟ وكم هي تكلفة التخزين؟

١١.

Who arranges the movement of your goods, a Palestinian or an Israeli Custom Agent?

How much roughly do they charge you per shipment? Via Allenby .....Via Ashdod,.....?

من يحضر لنقل بضائعك وهل تستخدم عميل شحن عربي ام اسرائيلي؟ وكم هي التكلفة اذا نقلت البضائع عن طريق الجسر او عن طريق الميناء؟

١٢.

Do you know exactly what charges you pay at Allenby and/or Ashdod? Please be specific?

For example loading/unloading cost, transit fees and guarantees, stamps, clearing agent, clearance fees...etc?

ما هي التكاليف التي تدفعها على جسر الملك حسين او في اسدود؟ الرجاء التحديد؟ على سبيل المثال التزيل والتحميل، رسوم ترنزت، طوابع، تكلفة مخلص.....

١٣.

How do you know that your product conforms to the requirements of the country that you are exporting to?

For example PH level in olive Oil, processed meat standards...etc

كيف تحدد ان منتوجك بطابق متطلبات البلد التي تصدر اليها؟

١٤.

Do you insure your product once it leaves your warehouse? And if yes, how much do you pay per shipment?

هل تأمن على بضائعك وهي في طريقها الى الميناء او الجسر؟ كم هي هذه التكلفة؟

١٥.

What are the difficulties that you are currently facing in Palestine and in the destination of your products?

For example, product testing locally and obtaining certification.....

ما هي المشاكل التي تواجه تصديرك لمنتوجك من قبل المؤسسات الفلسطينية وفي البلاد المصدر اليها؟ مختبرات، شهادات.....

١٦.

Are you familiar with the trade agreements that are signed with the countries that you are exporting to?

هل لديك علم بالمعاهدات التجارية الموقعه مع الدول التي تصدر اليها

١٧.

Which ports or Airports do you export your products to?

لأي موانئ أو مطارات تقوم بتصدير منتجاتك؟

١٨.

How much do you pay per container ٢٠ft. ٤٠ft, cargo....etc.?

كم تدفع لكل حاوية (٢٠ قدم، ٤٠ قدم، حمولة...إلخ)؟

## المراجع

رسوم الاستيراد (صاحب بضاعة أسدود):

<http://www.ashdodport.co.il/serviceslist/Documents/cargo-owner-import-2012-eng.pdf>

رسوم تصدير (صاحب بضاعة أسدود):

<http://www.ashdodport.co.il/serviceslist/Documents/cargo-owner-expor-2012-eng.pdf>

اتفاقيات منظمة التحرير الفلسطينية التجارية:

<http://wits.worldbank.org/GPTAD/library.aspx>

الاستيراد/ التصدير إلى اليابان:

<http://www.jetro.go.jp/en/reports/regulations/pdf/agri2009e.pdf>

القانون الجمركي/ قانون التعريف الجمركية/ قانون الإجراءات الجمركية المؤقتة - جمارك اليابان:

<http://www.customs.go.jp/english/index.htm>

النرويج:

<http://www.toll.no/>

شركة UTi اللوجستية - اللد

شحن كويهنى نيجل - اللد

تصميم وطباعة



**Promore**  
Advertising & Promotion