



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة محمد خيضر - بسكرة -

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

قسم العلوم التجارية

الموضوع

دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة

النقل البحري للبضائع

دراسة حالة: واقع ميناء الجزائر العاصمة

مشروع مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص تجارة دولية

إشراف الأستاذة:

رحمان آمال

إعداد الطالب:

عبد المالك هاني

.....	رقم التسجيل
.....	تاريخ الابداع

السنة الجامعية 2015/2014

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من:

الوالدين الكريمين

أخي وأخواتي والعائلة

أصدقائي ورفاق الدراسة.

عبدالمالك هاني

كلمة شكر

فالحمد لله والشكر والفضل أولا وأخيرا، الله العلي العظيم الذي وفقنا لإتمام
هذا العمل المتواضع

ثم الفضل والشكر والثناء إلى الأساتذة المشرفة التي كانت سنداً لي في إتمام
إنجاز هذا الموضوع

وأشكر كل من ساعدني على إتمام هذا الموضوع من قريب أو بعيد
راجياً من الله عزوجل أن يجازيهم عني خير الجزاء.

عبدالمالك هاني

قائمة المحتويات:

الصفحة	قائمة المحتويات
	الإهداء
	كلمة شكر
	الملخص
	قائمة المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
5(أ-ج)	المقدمة العامة
35-6	الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع
7	تمهيد
18-8	المبحث الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية
8	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية
11	المطلب الثاني: أهمية الأنكوترمز وخصائصها
14	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية
28-19	المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع
19	المطلب الأول: الإطار النظري للنقل البحري
21	المطلب الثاني: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع
26	المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري
35-29	المبحث الثالث: مسؤوليات نقل البضائع
29	المطلب الأول: الشحن البحري للبضائع
31	المطلب الثاني: التأمين البحري
33	المطلب الثالث: الجمركة
36	خلاصة الفصل الأول

65-37	الفصل الثاني: مساهمة الأنكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا
38	تمهيد
44-39	المبحث الأول: علاقة الأنكوترمز بالتجارة الدولية
39	المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري
42	المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والإعتماد المستندي
43	المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية
54-45	المبحث الثاني: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
45	المطلب الأول: مصطلح الإنطلاق من بلد المصدر
46	المطلب الثاني: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع
49	المطلب الثالث: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع
53	المطلب الرابع: مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد
64-56	المبحث الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية
56	المطلب الأول: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FAS
58	المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB
60	المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR
62	المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CIF
65	خلاصة الفصل الثاني
103-66	الفصل الثالث: واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
67	تمهيد
74-68	المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائر العاصمة
68	المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر
72	المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر
96-75	المبحث الثاني: واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر
76	المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر
85	المطلب الثاني: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه
103-92	المبحث الثالث: إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر
92	المطلب الأول: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية
97	المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية

103	خلاصة الفصل الثالث
104	الخاتمة العامة
109	الملاحق
121	قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	العنوان	رقم الجدول
18	أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل	01
18	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول	02
40	مثال عددي حول هيكل السعر التصديري	03
44	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"	04
45	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FCA " تسليم البضاعة للناقل "	05
46	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"	06
47	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	07
48	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"	08
49	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	09
5051	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	10
52	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	11
53	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول"	12
54	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"	13
55	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"	14
78	تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2003 إلى 2013	15

79	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007	16
86	سفن ميناء الجزائر	17

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
14	عناصر الأنتوترمز	01
35	سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد	02
72	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر	03
75	نسب أنواع نقل البضائع في الجزائر في عام 2014	04
76	نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014	05
77	تطور حركة النقل البحري من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) في الجزائر	06
78	خريطة الموانئ التجارية الجزائرية	07
83	نسب الصادرات والواردات حسب الموانئ الجزائرية	08
88	تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013	09
89	تطور حركة سفن النقل البحري في ميناء الجزائر 2003-2013	10
90	تطور حركة حاويات النقل 2003-2013	11
95	مصنوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR، وسفن النقل البحري	12
98	خريطة إستعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	13
99	إستعمال الجزائر لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	14
100	خريطة إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	15
101	إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" أو CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	16

قائمة الملاحق

الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
110	مصطلحات 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية	01
111	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	02
112	تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms-Maritimes)	03
113	دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	04
114	عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR	05
115	دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية	06
116	تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013	07
117	تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013	08
118	تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013	09
119	إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية	10
120	الصادرات، الواردات والميزان التجاري الجزائري FOB,CIF 2003-	11

تعتبر مصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد (الشحن، النقل والتأمين والإجراءات الجمركية وغيرها) وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان، ويتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل، إلا أن الوسيلة الأوسع نطاقا هي النقل البحري بالنظر لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الإستيعابية، الأمر يجعل مصطلحات النقل البحري أكثر إستعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية.

حقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر توصف بالمتأخرة وضعف البنى التحتية، إلا أن جهود التطوير تبدو واضحة، ويكتسي ميناء الجزائر العاصمة المكانة الأبرز في هذا القطاع بالنظر إلى كمية البضائع المشحونة والمفرغة فيه خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية لتحديث تشغيل الحاويات. وتستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" في حالة التصدير، ومصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" عند الإستيراد لتنظيم المبادلات التجارية.

الكلمات المفتاحية: مصطلحات التجارة الدولية، مسؤوليات المصدر والمستورد، الشحن، التأمين، النقل

البحري للبضائع، الموانئ التجارية.

Résumé

Les termes du commerce international des modèles de contrats régissant la répartition des responsabilités qui a adhéré à la fois par l'exportateur et l'importateur (expédition, le transport, les assurances et les procédures douanières, etc.), par les coûts et les risques supportés par la conversion des parties, sont classés comme des termes commerciaux internationaux par des moyens de transport, mais cela signifie que la plus large L'expédition est une large vue sur le faible coût et la grande capacité d'absorption, ce qui rend les conditions du transport les plus couramment utilisés dans le transport de marchandises à travers les ports commerciaux.

Le fait que le transport maritime de marchandises en Algérie décrit l'infrastructure tard et pauvres, mais que les efforts de développement semble clair, et est de Port Algérie de la capitale, la position la plus importante dans ce secteur compte tenu de la quantité de marchandises et déchargés, surtout après le partenariat avec Dubai Ports World pour moderniser le fonctionnement du conteneur.

Algérie utilisé dans son commerce extérieur FOB terme "entraîné des coûts à bord du navire dans le port d'exportation" dans le cas de l'exportation, et le terme CIF "coût, assurance et fret payé" lors de l'importation de réglementer les échanges.

Les mots clés: les conditions commerciales internationales, les responsabilités de l'exportateur et l'importateur, l'expédition, l'assurance, le transport maritime de marchandises, les ports commerciaux.

مقدمة

نظرا لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بالتجارة الدولية، وتباين الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول، كل ذلك كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد خاص موحد يوضح هذه المهام ومدلولاتها حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد، ولهذه الغاية قامت غرفة التجارة الدولية بتحديد عدد من القواعد لتفسير المصطلحات التجارية عرفت بإسم "الأنكوترمز"، وتشتمل هذه المصطلحات على صيغة من العقود برموز مختصرة بالحروف الأولى لكلمات تدل على الشروط المتفق عليها، ولتوضيح إلتزامات كل من المصدر والمستورد بشكل كامل من خلال تنظيم مكان تسليم الشحنة، واسطة النقل وكيفية التأمين على مخاطر نقل البضاعة.

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجيستية سواء الأساسية منها كالنقل أو الداعمة كالشحن، التأمين والجمركة، أضحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد مهامها متعددة، ومن الملاحظ جليا أن عقد التسعينيات قد شهد إهتماما بليغا بزيادة التبادل الدولي وعولمة التجارة، كما شهد إزدياد الإهتمام بدور النقل في العمليات التجارية وتأثيره الواضح على كفاءة التجارة، وخاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها في الأسواق العالمية، وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة، حيث يشحن بواسطته ما يقرب من 80 في المائة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات، وذلك لأسباب تعود في معظمها إلى إنخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبحكم موقع الجزائر وطبيعة تجارتها الخارجية التي تتم أغلب صادراتها و وارداتها عبر الموانئ يعتبر ميناء الجزائر العاصمة من المؤسسات الرئيسية في حركة المبادلات التجارية، ولتنظيم العلاقة القانونية والعملياتية بين البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مختلف مراحل دخول وخروج السلع من وإلى أراضيها.

وانطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية الآتية:

- ما هو دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع؟ وما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر - ميناء الجزائر العاصمة أنموذجا؟

وللتوضيح أكثر يمكن طرح الأسئلة الثانوية أدناه:

- ما دور مصطلحات التجارة الدولية في التبادل التجاري الدولي؟
- إلى أي مدى يمكن إعتبار النقل البحري مهم بالنسبة للتجارة العابرة للقارات؟
- إلى أي حد يمكن توزيع وتنظيم مسؤوليات " تكاليف ومخاطر " حركة البضائع بين البائع والمشتري؟
- ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر من خلال ميناء الجزائر العاصمة؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية التي تنظم إستيراد وتصدير البضائع من وإلى الجزائر؟

الفرضيات:

- مصطلحات التجارة الدولية جاءت لتوحيد القوانين التجارية الأكثر إستخداما دوليا، وعرض لغة مشتركة وتوزيع الإلتزامات بين البائع والمشتري.
- يمثل النقل البحري أفضل وسيلة لحركة التجارة الدولية، وأقلها تكلفة.
- لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الدولية هي شحن وتفريغ البضائع، النقل والتأمين بالإضافة إلى الجمركة، وتتوزع هذه المهام بواسطة إعتقاد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية كقواعد نموذجية موحدة في شكل إتفاق على مصطلح أو أكثر لتيسير ومعرفة كل طرف لإلتزاماته ومكان ووقت إنتهاء تلك الإلتزامات.
- تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر كباقى الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، وبالنظر إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف موانئها تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة التي تتناسب ومقوماتها.

المنهج المتبع: للإلمام بمختلف جوانب الموضوع يمكن إتباع المنهج الوصفي من خلال الإطار المفاهيمي لكل من المصطلحات التجارية الدولية والنقل البحري للبضائع، زيادة إلى الإلتزامات المرتبطة بذلك والتي يتحملها المصدر والمستورد، من خلال التعاريف، الأهمية، المهام والأهداف وغيرها، كما يتطلب البحث المنهج التاريخي عند سرد المراحل التاريخية لتطور المصطلحات التجارية الدولية من جهة، ومراحل تطور النقل البحري و تطور ميناء الجزائر العاصمة من جهة أخرى، والمنهج التحليلي سيتم إستخدامه عند الربط بين المتغيرين ومصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع، ومدى الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية في تسهيل وتنظيم نقل البضاعة بين الدول.

أهداف البحث: الغرض من هذا البحث هو توضيح النقاط التالية:

- إبراز غرض إنشاء مصطلحات التجارة الدولية، وشرح مختلف أنواعها.
- معرفة كيفية عمل مصطلحات التجارة الدولية وكل ما يتعلق بتطبيقاتها.
- تسليط الضوء على مدى أهمية النقل البحري في منظومة التجارة الدولية.
- إيضاح دور الأنكوترمز في تنظيم وتحديد وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الدولية.
- المصطلحات المستخدمة في الجزائر، ودواعي هذا الإستخدام، وكذا وضع وحقيقة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة EPAL.

أهمية البحث: تعود أهمية الموضوع إلى ما يلي:

يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال الضرورة الملحة لمكانة مصطلحات التجارة الدولية ودورها في مجال التجارة الدولية عموماً، والتي تظهر في توزيع مسؤوليات البائع والمشتري زيادة إلى تنظيم المعاملات وتحديد مكان الإلتقاء لتسليم البضاعة.

كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع قصد تقادي الأخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع إلى المشتري، ولتسهيل المبادلات وسلامة المادة المتعاقد عليها، إضافة إلى محاولة دراسة أحد أهم محددات التجارة الدولية ألا وهو النقل البحري للبضائع.

دواعي إختيار الموضوع:

يرجع اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية:

- التطابق الكبير بين هذا الموضوع وتخصص الدراسة.
- نقص الاهتمام بهذا الموضوع في الدراسات السابقة.
- الرغبة الشخصية إلى البحث في غمار هذا الموضوع، وفي أن يكون البحث مفيداً.

حدود الدراسة (الزمانية والمكانية):

دراسة وضع النقل البحري في الجزائر بصفة عامة، وفي ميناء الجزائر العاصمة بصفة خاصة، ومصطلحات التجارة الدولية INCOTERMS التي تطبق في الجزائر من خلال عمليات إستيراد وتصدير البضائع في الفترة 2003-2013 عبر ميناء الجزائر العاصمة.

الدراسات السابقة:

هذا الموضوع يفتقر إلى الدراسات السابقة، إلا أنه يمكن ذكر الدراسات التالية:

1 - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، السنة الجامعية 2012/2013.

لقد حاول الباحث في دراسته إبراز طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والتي تظهر من خلال خصائص عمل النقل البحري، مع تسليط الضوء فقط على عقد النقل البحري الذي يعتبر عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة هم الشاحن والناقل البحري وصاحب الحق في تسلم البضاعة، دون التعرض إلى مسؤولية البائع والمشتري على وجه التحديد.

فالتزامات الناقل البحري للبضائع بالإستلام والشحن والتفريغ والنقل والمحافظة على البضاعة، ما هو إلا تكملة لإلتزامات الشاحن والأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنظم.

مع تبيان إعتقاد المشرع الجزائري على معاهدة بروكسل في تشريع قانونه البحري وذلك في جل أحكامه، دون ذكر دور عقود التجارة النموذجية كمحدد للنقل البحري للبضائع.

2 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012.

لقد خلص الطالب في دراسته إلى أن سندات الشحن عند بدأ ظهورها، كانت تحتوي على شروط النقل بشكل يتماشى مع أحكام الشريعة العامة، ولذلك لم تكن تحتوي على أي إعفاءات للناقل من المسؤولية، إلا أن سرعان ما بدأت محاولات الناقلين البحريين للتخلص من عبء الإلتزام، فظهرت مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري، بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة.

مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف، ومن ثم درج الناقلون على تضمين عقود النقل، الشروط التي تتفق مع مصالحهم، وتعفيهم من المسؤولية، لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحاب البضاعة، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من الإتفاقيات الدولية للتصدي لموضوع النقل البحري للبضائع بتشريع إلزامي، وإلى وضع عقد نقل نموذجي، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانون التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية.

3 - Juana Coetzee, **INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk**, Dissertation presented for the degree of Doctor of Law at the University of Stellenbosch, Western Cape - South Africa, December 2010.

(الأنكوترمز كشكل من أشكال التوحيد في قانون البيع الدولي، تحليل التفاعل بين العرف التجاري وقانون البيع الموضوعي مع إشارة محددة لتحويل مخاطر نقل البضاعة).

حاول الباحث في دراسته هذه إبراز أن عقود البيع الدولية لديها احتياجات محددة للغاية التي تتبع من تعدد من النظم القانونية، الأمر الذي يزيد من كفاءة المعاملات التجارية الدولية ويفي وظيفة التنسيق التلقائي، كما هو الحال مع مصطلحات التجارة الدولية التي تعكس العادات والأعراف التجارية التي وضعت على مدى فترة زمنية طويلة من أجل تبسيط التجارة في السلع التي يتم نقلها من وضع إلى آخر، كما أنها تنظم إلتزامات تسليم البضاعة بين البائع والمشتري، إلا أن هذه الدراسة إقتصرت على إلتزام واحد ألا وهو الإلتزامات المرتبطة بتحويل الأخطار المتعلقة بالبضاعة، ذلك دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى التي لا تقل أهمية كالشحن، التأمين والجمركة خاصة النقل الدولي للبضائع.

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة INCOTERMS كشكل من أشكال التوحيد في القانون الدولي المبيعات، كما ركز هذا الموضوع في الوضع القانوني في حالة مصطلحات FOB, CIF مشيرا إلى أهمية هذين المصطلحين وإتساع دائرة إستخدامهما في الكثير من الدول في مجال التجارة الدولية. وإستنتج الباحث من ذلك أن التعاون بين INCOTERMS وإتفاقية البيع تضيف قيمة للقانون الدولي من خلال زيادة المبيعات كفاءة من الصفقات التجارية الدولية، وبالتالي تسهيل التجارة العالمية.

خطة البحث: يمكن تقسيم الموضوع إلى ثلاثة فصول كما يلي:

الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع.

سيتم التطرق فيه إلى ماهية مصطلحات التجارة الدولية، والأهمية التي تكتسبها المصطلحات التجارية الدولية في التجارة الخارجية، إضافة إلى التعرف على النقل البحري للبضائع وخصائصه، والتعريف بأهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد.

الفصل الثاني: مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا.

سيعالج هذا الفصل علاقة الأنكوترمز بالتجارة الدولية، إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية، وواجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

الفصل الثالث: واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر.

سيتم تبيان تقديم عام للمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة، والتجارة الخارجية للجزائر عن طريق النقل البحري، وواقع إستخدام المصطلحات التجارية الدولية في إستيراد وتصدير البضائع من وإلى الجزائر.

تمهيد:

من أهم محددات التجارة الدولية الجانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي، ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يؤطر معاملات التبادل التجاري العابر للقارات، ويتأتى ذلك بتوحيد القوانين التي يكثر إستعمالها، وأمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الدولية التي تعد نماذج يتم تبنيها من قبل المصدرين والمستوردين لخلق التفاهم بينهم وتوضيح مسؤولية كل طرف على حدا.

كما أن الجانب التطبيقي للمبادلات التجارية الدولية يركز على جملة من الأنشطة والوسائط التي لا غنى عن الإهتمام بها وتطويرها لخدمة البيع الدولي خصوصا والإقتصاد الدولي عموما، ويأتي في مقدمة تلك الأنشطة النقل الدولي للبضائع الذي اكتسب أهمية بالغة في العقود الأخيرة، وبدرجة أكبر النقل البحري للبضائع للمزايا العديدة التي يقدمها للأطراف المتدخلة في التجارة الدولية، لعل من أهمها إنخفاض التكلفة والوفرة في الإستيعاب وغيرها، فنقل البضائع بحرا يمثل أكثر أنواع النقل الدولي للبضائع إستعمالا.

وفي خضم ذلك كله يقع على عاتق البائع والمشتري عدة مسؤوليات من النقطة الأولى حتى نهاية مكان يتم فيه تسلم البضائع من طرف المستورد، هذه الحركية تشمل تهيئة البضاعة وشحنها ونقلها في واسطة نقل، زيادة إلى تأمينها من المخاطر، وتخليصها جمركيا وما إلى ذلك من المسؤوليات.

سيعالج هذا الفصل ثلاثة مباحث المبحث الأول يشمل الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية، ثم المبحث الثاني الذي يسلط الضوء على النقل البحري للبضائع، وأخيرا المبحث الثالث الذي يتناول مسؤوليات نقل البضائع.

المبحث الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية.

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم، وذلك بحكم التباعد الجغرافي والتباين القانوني، والحرص على المصالح من كلا الطرفين، وعليه لابد من إيجاد إتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وصياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة العابرة للقارات، وتسمى هذه الشروط بمصطلحات التجارة الدولية "الأنكوترمز".

المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية.

أنشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع والمشتري، ويطلق عليها شروط التسليم، البيوع التجارية الدولية وعقود أو شروط التجارة، ولقد تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي، ويضم آخر تنقيح صدر في العام 2010 أحدى عشر مصطلحا.

أولا: تعريف مصطلحات التجارة الدولية.

➤ يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلح الأنكوترمز.

International Commercial Terms "Incoterms" وهي إختصار للكلمة الإنجليزية:

أي: مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة¹.

➤ وتعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضا على أنها²:

" قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تتصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية الإلتزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين الإلتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري".

➤ وتعرف مصطلحات التجارة الدولية كذلك كما يلي³:

" توزيع تكاليف وأخطار نقل البضائع لتقادي عدم الإلتزام باستخدام مصطلحات إتفاق حول عقد البيع، يتم الرجوع إليها كلغة مشتركة لتسهيل التجارة الدولية ".

¹ - عبدالقادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، منشورات المنظمة، مصر، 2007، ص 313

² - عمر سعدالله، قانون التجارة الدولية- النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 1، 2007، ص 127

³ - Ghislaine Legrand et Collectif, Management des opérations de commerce international – Importer / Exporter , édition Dunod , Paris - France 2007 , p 8

➤ كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها¹:

" قواعد INCOTERMS هي نماذج لشروط التجارة الدولية، دورها تحديد إلتزامات البائع والمشتري في الصفقات التجارية، واختيار قواعد INCOTERMS هو نتيجة للمفاوضات بين البائع والمشتري، التي من شأنها أن تلبي رغبات الطرفين، وبالتالي تقع قواعد INCOTERMS في إطار عقود البيع، وتستخدم للتحكم في العلاقة البائع / المشتري، كما أن هذه القواعد تؤثر على عقود أخرى كعقد النقل أو عقد التأمين، و قواعد INCOTERMS أيضا تحدد تكاليف النقل ورسوم أخرى التي يتكبدها كل طرف ومتمى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر".

من خلال ما سبق يمكن القول أن:

مصطلحات التجارة الدولية هي قواعد أو شروط تحدد وتنظم إلتزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة.

ثانيا: نشأة و تطور INCOTERMS.

عرف تاريخ الأنكوترمز المراحل التالية²:

➤ يبدو أن مصطلح FOB ظهر قديما في المحاكم البريطانية العام 1812؛

➤ وتم إضافة CIF أواخر القرن التاسع عشر؛

➤ وفي 1919 تأسست في باريس- فرنسا غرفة التجارة الدولية؛

➤ 1936 أنشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من INCOTERMS.

إضافة إلى أنه³:

تم استخدام INCOTERMS من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع أنحاء العالم، وقد تم إصدار طبعات منقحة متتالية في الأعوام 1953، 1967، 1976، 1980، 1990 و 2000 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية، والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجستية المتطورة والعولمة الإقتصادية، وقد أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع أنحاء العالم وجزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية، كما تعتبر جزء أساسي من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية، ويتم مراجعة قواعد INCOTERMS كل 10 سنوات منذ 1980، وآخر تغيير تم في اجتماع التجارة في باريس - الغرفة الدولية في 13 سبتمبر 2010 إطلاق المنشور شروط التجارة الدولية © 2010 الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة، وفي الأول من يناير 2011 رسميا دخلت أنكوترمز 2010 حيز النفاذ، وفي جميع التنقيحات الماضية قدمت مصطلحات جديدة

¹- Michel Piquet, Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France, p 6

²- 13/02/2015 www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules

³ - عمر سعدالله، مرجع سابق، ص ص 129-130

واختفت مصطلحات أخرى، كم هو الشأن بالنسبة قدمت لأنكوترمز 2010 التي قدمت مصطلحين جديدين (DAT و DAP) والقضاء على أربعة مصطلحات سابقة (DEQ ، DES ، DDU و DAF).

فالمصطلحات الأخيرة لعام 2010 جاءت نتاج الجهود الدولية لتطوير قواعد الأنكوترمز حيث تم تضمين القواعد الجديدة إصطلاحات تجارية جديدة لكي تتكيف مع الظروف التكنولوجية المعاصرة بل والظروف القانونية أيضا ومثال ذلك النقل متعدد الوسائط، التبادل الإلكتروني للمعلومات، إضافة إلى ثورة التحوية أو إستعمال الحاويات في النقل البحري، وإستخدام سفن الدرجة (RoRo)¹.

ثالثا: الهيئة المصدرة للأنكوترمز.

تعتبر (ICC) Chambre Commercial Internationale غرفة التجارة الدولية من أهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية، وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، وتعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920.

ويعود التفكير في إنشائها إلى المؤتمر الدولي للتجارة الذي عقد بمدينة (City Atlantic) في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1919، ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، ولجانا وطنية في أكثر من خمسين دولة فضلا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى، وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الإقتصاد والقانون، يشتركون في وضع قواعد تتبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في مجال التوحيد القواعد التي وضعتها: مصطلحات التجارة الدولية، القواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية، قواعد تتعلق بنقل البضائع².

رابعا: الصيغة التي تظهر بها المصطلحات.

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية³:

Incoterm CCI 2010 + les 3 lettres indiquant l'incoterm choisi + lieu d'effet + mentions complémentaires ou restrictions éventuelles.

Ex: 1 incoterm/ 2 CCI/ 3 2010 / 4 DDP / 5 New York / 6 à l'exclusion des droits et taxes – entrepôts / 7 XXX / 8 (avec adresse de livraison complète).

تتضمن صيغة مصطلحات التجارة الدولية التي ترد في العقد التجاري المعطيات التالية:

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر، ط 1، 2007، ص ص 412-413

² - عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 118

³ -Habib Kraiem , **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime** , édition L'Univers du Livre , Tunisie , 2005, p 13

1/ مصطلح التجارة الدولية، 2/ غرفة التجارة الدولية، 3/ الطبعة مثل 2010، 4/ ثلاثة حروف الأولى من المصطلح، 5/ وجهة البضاعة، 6/ ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل، والمصاريف المستثناة كالرسوم والضرائب، 7/ إسم المؤسسة التي ستصل إليها البضاعة، 8/ العنوان الكامل لمكان التسليم.

ويحرص كل من المصدر والمستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة، حتى لا يتم قراءتها وتفسيرها تفسيراً خاطئاً، لضمان الفهم المشترك من الطرفين ومعرفة كل طرف لإلتزاماته وحقوقه من خلال تحديد المصطلح، عنوان المؤسسة أو مكان تسليم البضاعة، إضافة إلى التكاليف التي يتحملها كل طرف وغيرها.

المطلب الثاني: أهمية الأنكوترمز وخصائصها.

تعتبر الأنكوترمز الوسيلة المثلى في تقديم مجموعة من القواعد الدولية لتفسير وتوضيح المصطلحات التجارية الشائعة في التجارة الدولية، كما أن هذه القواعد تمثل مشيئة أطراف العقد بمعنى أنها تعبر عن إرادة أطراف العقد وبالتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف، التسليم وتسديد قيمة البضاعة.

أولاً: المبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية.

حقيقة الأمر أن استخدام الأنكوترمز من عدمه هو أمر إختياري وليس وجوبي، حيث يعتمد ذلك على إرادة أطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للأنكوترمز¹.

أي أن مبدأ إلزام الأنكوترمز يتأتى من إشارة المتعاقدين إليهما في عقودهم، فالمصطلحات التجارية الدولية تستمد إلزامها في هذه الحالة من إتفاق الأطراف، لكنه يفضل عادة في معاملات الإستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتمي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الإصطلاحات الواردة في العقد².

ثانياً: أهمية الأنكوترمز.

تأخذ الأنكوترمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدتهم على العناصر الآتية³:

- طريقة الشحن من البائع إلى المشتري؛
 - التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الإستيراد؛
 - توضيح طريقة إقتسام الكلفة بين البائع والمشتري.
- وبمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعاً للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري لأن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدى مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من

1 - محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص 16

2 - عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 133

3 - محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص 11-12

قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد أن تنتهي مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري¹.

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية²:

➤ نوع المصطلح التجاري المراد إستعماله للصفقة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء؛

➤ النقطة والزمن اللذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري، والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة، لأن شروط إنتقال البضاعة وتحديد الخط الفاصل في المسؤولية المادية عليها بين البائع والمشتري الدوليين هما أمران لا يمكن التحكم بهما في العقد التجاري لا سيما وأن هذا الموضوع لا يسوده قاسم مشترك ومفهوم واحد وموحد بين مختلف المناطق الجغرافية المنتشرة في العالم، فكان لابد من إيجاد هذه القواسم؛

➤ مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها في مجال الإعتمادات المستندية؛

➤ تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع على المشتري؛

➤ إلتزامات كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضاعة.

السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع أو الشراء الدولي، مثل مكان التسليم، نقل المخاطر، وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثائق النقل والجمارك، كما تحكم المصطلحات التجارية الدولية من ناحية أخرى، علاقات مع الناقلين، وشركات التأمين، ودفع أو نقل علاقات الملكية³.

ثالثاً: خصائص الأنكوترمز.

يمكن توضيح أهم ملامح وخصائص قواعد الأنكوترمز في التالي⁴:

1 - من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري، لذلك أوضحت الأنكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له وفي المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر؛

2 - المواءمة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ، نظراً لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، والتأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري؛

¹ - جمال يوسف عبد النبي، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان- الأردن، ط 1 ، 2001، ص 61

² - جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000، إتحاد المصارف العربية، 2001، ص ص 9-11 بتصرف

³ - S . Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p p 9-10

⁴ - محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 416- 422 بتصرف

3 - صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم أن قواعد الأنكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، وذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائياً؛

4 - استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، وهو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة وذلك في ظل وجود تكتلات إقتصادية عملاقة وإنسياب حركة التجارة بين دول هذه التكتلات وإختلاف أنماط النقل؛

5 - التواءم بين مصطلحات الأنكوترمز والتجارة من الباب إلى الباب، حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الإلتزامات على عاتق البائع وهو مصطلح (DDP) وسيتم شرحه لاحقاً، يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ، مع دفع الرسوم الجمركية للإستيراد، وذلك في مكان الوصول المعين؛

6 - التوافق وعدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول، فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحرية بالدرجة الكافية والتي تقوم بالتعاقد وكراع سفن للإستيراد أو التصدير، حيث يمكن إختيار السفينة الناقلة في حالتي البيع أو الشراء، لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع ومصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها إختيار سفن بلادهم، والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية.

رابعاً: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية.

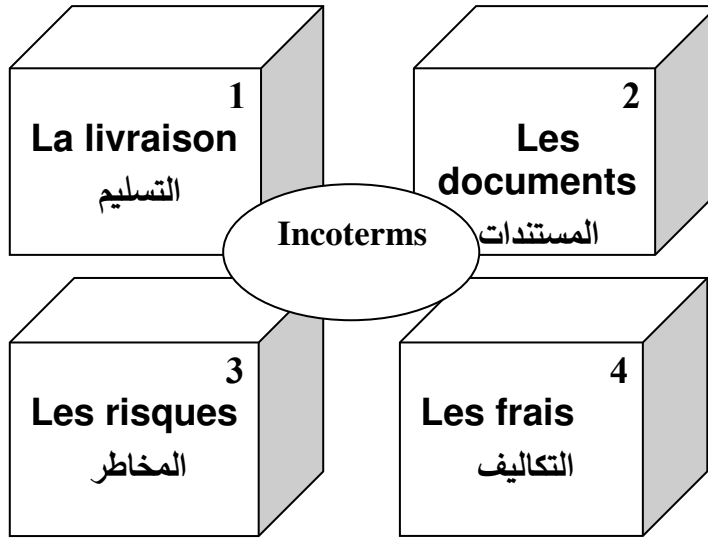
تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية تتمثل في¹:

- 1 / التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضائع؟
- 2 / المستندات: من يضع، وينظم إلتزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟
- 3 / المخاطر: من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة؟
- 4 / التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري؟

والشكل (01) يوضح العناصر الأربعة لمصطلحات التجارة الدولية.

¹ - Habib Kraiem, *op-cit*, p 14

الشكل رقم (01): عناصر الأنكوترمز.



المصدر: من إعداد الطالب، بالإعتماد على المرجع:

Habib Kraiem, **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime**, édition L'Univers du Livre, Tunisie , 2005, p 14

من خلال الشكل 01 يتبين أن مصطلحات التجارة الدولية تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء في الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل، الفاتورة التجارية، وثائق التأمين ووثائق الإعتماد المستندي والرسائل الإلكترونية المماثلة وغيرها، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين وكل مصطلح يدل على من يقع التأمين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر، والعنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية.

المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية.

هناك عدة معايير لتصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وحسب الحروف الأبجدية، والمعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولي للبضاعة، وهو ما يدل عليه مضمون كل مصطلح.

أولاً: مضمون المصطلحات التجارية: تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2010 إحدى عشرة مصطلحاً، لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الإنجليزية، ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم، أنظر الملحق رقم 01.

1/ تسليم البضاعة في أرض المعمل "EXW "Ex Works":

يعني مصطلح (تسليم البضاعة في أرض المعمل) أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة، المصنع، المستودع... الخ) أو في مكان معين آخر،

غير مخصصة جمركيا (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري لاستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة بإستلام البضاعة بهذه الطريقة¹.

2/ تسليم البضاعة للناقل "FCA Free Carrier":

يعني مصطلح تسليم البضاعة للناقل أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركيا للتصدير، إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، وإختيار مكان التسليم له أثر في تحديد إلتزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤولا عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولا عن تنزيل البضاعة².

3/ تسليم البضاعة جانب السفينة "FAS Free Alongside Ship":

يعني مصطلح تسليم جانب السفينة أن البائع يفي بالتزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا المصطلح FAS من البائع أن يخلص البضاعة جمركيا للتصدير³.

4/ تسليم البضاعة على ظهر السفينة "FOB Free On Board":

يعني مصطلح FOB أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتخليص البضاعة جمركيا للتصدير⁴.

5/ التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "CFR Cost and Freight":

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلده لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري⁵.

6/ التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين

"CIF Cost Insurance and Freight":

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير

¹ - عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء و التجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان- الأردن، ط1، 2012 ص 46

² - جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 21

³ - جمال يوسف عبدالنبي، مرجع سابق، ص 70

⁴ - جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 35

⁵ - S . Haddad & Collectif , op-cit , p 15

لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري¹.

7/ أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "CPT "Carriage Paid To":

يعني مصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن المصدر يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، لكن يتوجب إضافة إلى ذلك على البائع أن يدفع النفقات الضرورية بما فيها جمركة التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخرى الناجمة بعد تسليم البضاعة بهذه الطريقة².

8/ أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

"CIP "Carriage and Insurance Paid to":

يعني مصطلح (أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركة التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسلّم البضاعة³.

9/ تسليم البضاعة في محطة الوصول "DAT "Delivered At Terminal":

DAT هو Incoterm جديد الذي يشمل أيضا DEQ مصطلحات التجارة الدولية 2000، لذلك أدخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاويات أو الطرق والسكك الحديدية والشحن الجوي، بفعل تغير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفريغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة، التكلفة، وما إلى ذلك)، وإختيار ليس فقط وكيل الشحن عند المغادرة والناقل ولكن أيضا محطة الوصول، فالبايع يسلم البضاعة مرة واحدة بتفريغها من وسائل النقل، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسلّم البضاعة⁴.

10/ تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه "DAP "Delivered At Place":

¹ - S . Haddad & Collectif, op-cit, p 16

² - جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 55

³ - عمر طلعت الطراونة، مرجع سابق، ص 50

⁴ - Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Institute of Private International Law , Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011, p 166

بالإعتماد على الرابط:

www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malfliet-163-179.pdf

يعني أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصلها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد للتفرغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري، وهو الإختصار الجديد الذي يوحد DAF، DDU وDES أنكوترمز 2000 في مصطلح واحد. فالبايع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي للبضائع للتصدير، وعلى البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفرغ في الوجهة، ثم أنه لا يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك بين الطرفين¹.

11/ تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين

": DDP "Delivered Duty Paid"

يعني مصطلح (DDP) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخرصة جمركيا، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق ذلك، في حين يعكس مصطلح (EXW) التزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح (DDP) يعكس الحد الأعلى لإلتزام البائع ولا يجب إستعمال هذا المصطلح إذا كان البائع لا يتوفر على الموارد اللازمة للتصدير².

ثانيا: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية:

ويتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية وفقا للحرف الأول لمدلول المصطلح إلى أربعة عائلات³:

عائلة ال E: الحرف الأول لكلمة EX مكان العمل.

عائلة ال F: الحرف الأول لكلمة Free أجرة النقل.

عائلة ال C: الحرف الأول لكلمة Cost or Carriag التكاليف.

عائلة ال D: الحرف الأول لكلمة Delivered التسليم.

4 عائلات: يتم تجميع المصطلحات إلى أربع عائلات⁴:

• المجموعة E: البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها في المصنع.

• المجموعة F: لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري.

• المجموعة C: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.

• المجموعة D: البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة.

ثالثا: التصنيف حسب وسيلة النقل:

¹- Jonas Malfliet, op-cit, p167

² - جمال يوسف عبدالنبي، مرجع سابق، ص ص 71-72

³ - J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris , p83

⁴- Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005, p 163

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف، ومن بين أهم تكاليف التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع، حيث تنقسم الأنكوترمز حسب وسائل النقل إلى قسمين مصطلحات تستخدم لكافة وسائل النقل وأخرى تستعمل في النقل البحري فقط، والجدول رقم (01) يبين ذلك.

الجدول رقم (01): أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

قواعد للنقل البحري فقط Rules for Sea and Inland Waterway Transport	قواعد لأي وسائل النقل Rules for Any Mode or Modes of Transportation	
<i>FAS</i>	<i>EXW</i>	<i>DAP</i>
<i>FOB</i>	<i>FCA</i>	<i>DDP</i>
<i>CFR</i>	<i>CPT</i>	<i>DAT</i>
<i>CIF</i>	<i>CIP</i>	

المصدر: من إعداد الطالب، بالإعتماد على المرجع:

Habib Kraiem, **Incoterms, Liner Terms & Coûts de Transport Maritime**, édition L'Univers du Livre, Tunisie, 2005, p p 18-19

يلاحظ من الجدول رقم (01) أن هناك أربعة مصطلحات تجارية بحرية، وسبعة مصطلحات تجارية متعددة وسائل النقل بما فيها البحرية، وعليه فجميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري.

رابعا: التصنيف حسب بيوع الإنطلاق والوصول.

كما يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية حسب بلد المصدر والمستورد أو بحسب الإنطلاق من بلد البائع والوصول إلى بلد المشتري، والجدول رقم (02) يوضح هذا التقسيم.

الجدول رقم (02): أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول.

Vente au départ بيوع الإنطلاق		Vente à l'arrivée بيوع الوصول
EXW	CFR	DAT
FCA	CIF	DAP
FAS	CPT	DDP
FOB	CIP	

Source: Habib Kraiem, **op-cit**, p p 18-19

هذا التقسيم في الجدول (03) يستنتج منه:

أن مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الإنطلاق من البلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تتدرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل بها البائع لحساب المشتري، حيث تزيد الإلتزامات التي يتحملها البائع شيئا فشيئا وذلك بالنظر إلى المصطلح المستعمل، ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول إلى البلد المستورد تضم ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع أغلب الإلتزامات.

المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع.

التجارة الدولية تتم بين دول تفصلها حدود جغرافية ومسافات بعيدة، لذا يستوجب وسائط نقل البضائع من جهة التصدير إلى الجهة الثانية الخاصة بالإستيراد، وللنقل أنواع يأتي على رأسها من حيث المكانة والأهمية النقل البحري الدولي الذي يعتبر دم التجارة الدولية الذي يسري في عروقها ومحركا للسلع من نقطة إلى أخرى، وبالنظر إلى تركيبة الكرة الأرضية التي أكثر من ثلثها ماء، إضافة إلى التطور الكبير في الإنتاج والوفرة، والمتغيرات الإقتصادية الراهنة التي عنوانها الأبرز العولمة، كل هذه العوامل وأخرى إستدعت الإهتمام بالنقل البحري للبضائع سعيا إلى الإستفادة من مزاياه.

المطلب الأول: الإطار النظري للنقل البحري.

تعتبر التجارة الدولية عابرة للقارات، الأمر الذي يستوجب نقل البضائع من دولة إلى أخرى، والطلب على النقل البحري أكثر من الأنواع الأخرى، إذ شهد تطورا كبيرا موازاة مع تطور التجارة الدولية بالنظر إلى المزايا التي يتمتع بها.

أولاً: تطور النقل البحري العالمي.

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الإقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضطر معه السفينة إلى البقاء مددا طويلة بكل ميناء من أجل شحن و تفريغ شحناتها من البضائع، حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60 % من وقت رحلتها بالموانئ و 40 % في الإبحار، ولذلك لم يكن ممكنا إستخدام سفنا أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للإستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير.

كما أن الموانئ في الستينيات من القرن العشرين كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها، وطول رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستورد لها، مما له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى إتساع السوق التجارية بل على نمو التجارة العالمية، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الإقتصادي إزدادت سياسة الدعم للأساطيل الوطنية حتى تكون التجارة الدولية في خدمة الأسطول البحري وليس العكس.

وخلال فترة السبعينيات والثمانينيات تم استحداث نظم جديدة في النقل، وإستخدام تكنولوجيا متطورة في عمليات الشحن والإفراغ والتخزين... إلخ وهذا أثر إيجابيا على وقت بقاء السفينة بالميناء حيث تقلص وقت الشحن والإفراغ وزادت إنتاجية السفن باعتماد وحساب طن/ميل، وتمت عمليات بناء سفن متخصصة ذات التكنولوجيا العالية وهذا ما ساهم في التغيير الإيجابي في قطاع النقل البحري¹.

1 - أيمن النراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية- مصر، ط1، 2008، ص ص 96-97

ومن نتيجة عولمة الأسواق أن إشتدت المنافسة بين قطاعات الإنتاج والخدمات والبحث عن طرق جديدة لتخفيض التكاليف من خلال توفير أرخص مصدر للمواد الأولية ولمدخلات العمليات الإنتاجية وبأعلى كفاءة حيث توسعت الأنشطة الخدمية خاصة منها المتعلقة بالنقل مما تطلب الأمر تدخل سلسلة العمليات اللوجستية ضمن العمليات الإنتاجية وبداخل السلسلة اللوجستية نجد صناعة النقل البحري وعمليات الموانئ، فعملية تخفيض التكاليف تتطلب الضغط على كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وزيادة كفاءتها.

فالنشاط الإقتصادي للدول الصناعية يعتمد على تكثيف الإستفادة بمبدأ إقتصاديات الحجم حتى يمكن تحقيق وفورات كبرى في تكاليف الإنتاج، وذلك في مواجهة المنافسة العالمية الشديدة الضراوة بين الشركات العملاقة للحصول على نصيب أكبر من حجم السوق، فتعتمد إلى الوصول إلى أقصى أركان العالم، وتسعى إلى تحقيق أرباحها عن طريق إستخدام العمالة الرخيصة المؤهلة في الدول النامية، وأصبح الإهتمام بزيادة حجم سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات إستخدام سفن الدرجة (RoRo (Roll on Roll off)¹.

ثانياً: خصائص النقل البحري.

للنقل البحري مزايا عديدة منها²:

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

ثالثاً: أهمية النقل البحري.

للنقل البحري أهمية كبيرة في الحياة الإقتصادية، وتبدو جلية في الأوجه التالية³:

- حركة الصادرات والواردات: يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية إرتباطاً وثيقاً، إذا أن جزء كبير من حركة البضائع تتم عن طريق البحر؛
- مناصب العمل: يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات التي تستوعب يد عاملة لا بأس بها، خاصة إذا ما تم إستغلاله بكيفية جيدة؛
- التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات: إن إكتساب قطاع مزدهر للنقل البحري للبضائع والخدمات البحرية، يكسب الدولة وسيلة لتجنب تسرب العملة الصعبة إلى القطاعات الأجنبية، إذ يمكنها من

1 - أيمن النراوي، منظومة النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية- مصر، ط1، 2009، ص ص 242-245 بتصرف

2 - حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية- مصر، بدون سنة نشر، ص 411

3 - نفس المرجع، ص 412

تصدير خدماتها البحرية وبالتالي جلب العملة الصعبة، وهذا ما سيكون له حتما نتيجة إيجابية على ميزان المدفوعات؛

➤ أهمية تنمية بضائع الترانزيت: نظراً لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع الترانزيت وتتميز هذه الموانئ بموقعها المميز على الخطوط البحرية الدولية حيث برزت أهمية استخدام السفن كبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل تؤدي إلى إمكانية تخفيض النوالين بما يحقق لها قدرة المنافسة في سوق النقل البحري، وهذا النوع من السفن يكون العنصر المهم في تخفيض مصروفاتها هو عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية وفي توقفها بالموانئ، ومقتضى هذا هو قيام الناقل البحري بحساب معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ ويفضل التعامل مع الميناء ذي الموقع المميز والمجهز بأحدث معدات الشحن والتفريغ وذات المعدلات المرتفعة والمناسبة مع نوعيات البضائع.

وأهمية السفن كبيرة الحجم أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية في حالة نجاحها في جذب تلك السفن إلى موانئها أنها تحقق مورداً إضافياً مقطوعاً من سوق النقل البحري العالمي إلى نشاطها الاقتصادي، مما يحقق لها قدرة تقديم الخدمات المختلفة للتجارة الدولية مقابل عائد مادي واجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي، بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل للمواطنين مبني على نشاط خارجي وليس متولداً عن نشاط اقتصاد داخلي وهو يمثل إضافة للدخل القومي¹.

المطلب الثاني: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع.

يتكون النقل البحري من عناصر البضاعة المنقولة والسفينة التي تنقل البضاعة إضافة إلى الميناء الذي ترسو به السفينة، كما أن للمتدخلين في عملية النقل البحري من موارد بشرية الدور الأساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها.

أولاً: السفينة.

1/ تعريف السفينة: " تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة"².

¹ - مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009، ص ص 3-4

² - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص 45

2/ أنواع السفن.

يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي¹:

2 - 1 سفن البضائع المختلفة: يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 و 50000 طن، وما هو معروف عن هذه السفن أنها تحتوي على مخازن داخلية، تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة.

2 - 2 سفن متخصصة:

توجد عدة أنواع وهي كالتالي:

➤ ناقلات المعادن: هي سفن لنقل المعادن كالحديد والألمنيوم، تمتاز بقدرتها الكبيرة للشحن والتي تتعدى 60000 طن من المعادن، وتمثل حصنها في الأسطول العالمي 24% من مجموع السفن المكونة للأسطول البحري الدولي.

➤ سفن ناقلات الحاويات: تقوم هذه السفن بنقل الحاويات، تستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد بدأت حصة هذا النوع من السفن بالازدياد يوماً بعد يوم نظراً للخصائص التي تتمتع بها.

➤ سفن ال ISO²: تنقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز والفواكه الأخرى.

➤ باخرة مرشدة: يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائد السفينة أثناء تحركها وانتقالها في الميناء.

➤ سفن ناقلات الأشخاص: هي سفن مخصصة لنقل المسافرين، تصل حمولتها إلى 2000 مسافر، ويمس هذا النوع من السفن، كل الموانئ السياحية كما توجد سفن تختص هي الأخرى، في نقل المسافرين لكن بحمولة قليلة غالباً ما تقدر ب 1500 راكب.

➤ سفن السحب والقطر: هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة سفن أخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من وإلى الميناء أو الاقتراب والابتعاد على الرصيف.

➤ سفن المتدرجات: تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدرج.

➤ سفن Supply: هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات البترولية الموجودة في عرض البحر.

2 - 3 سفن الحمولات الكبيرة: تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جداً، وهذا راجع لإحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة، والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ويمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

¹ - محمود حامد عبدالرزاق، إقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2013، ص ص 55-56

² - سفن ISO "International Organization for Standardization": سفن وفق معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي

ثانياً: طبيعة البضاعة المنقولة.

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع وعليه فإنه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكما انتعشت حركة التجارة العالمية إنتعشت معها حركة النقل البحري والعكس بالعكس، وذلك نظراً لأن نحو 80 % من حركة التجارة العالمية تنتقل عبر البحار والمحيطات¹.

ثالثاً: الميناء.

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

1/ تعريف الميناء.

يمكن تعريف الميناء بأنه: "مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصعة والإنشاءات التي تؤمن سلامة السفن، وتسهل لها الرسو وإنجاز أعمالها المرفئية على الأرصفة"².

2/ أنواع الموانئ:

تتعدد الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية هي³:

2 - 1 من حيث الطبيعة الجغرافية:

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

2 - 2 من حيث الملكية:

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

2 - 3 من حيث الوظائف:

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

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

² - شوقي رامي شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية لبنان، 2000، ص 273

³ - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 417

رابعاً: **خدمات النقل البحري**: يقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلاً عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء، تقوم بهذه الخدمات مؤسسات وهيئات لكل منها أدوار معينة في نشاط النقل البحري، وتتمثل خدمات النقل البحري في الآتي:

1/ خدمات الإرشاد والقطر: خدمة الإرشاد هي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن وخصوصاً ما قد يعترضها من صخور أو اجسام غارقة أخرى، أما القطر فهي خدمة مكمل للإرشاد بجر السفينة بواسطة قاطرات صهيرة وقوية لتساعد السفينة للرسو على رصيف الميناء، أو الخروج من الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها¹.

إضافة إلى خدمات النقل البحري التالية²:

2/ شركات الشحن والتفريغ: وهي خدمة مناولة البضائع، وكلما نشطت تلك الخدمة في الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفينة في الميناء الأمر الذي يدعو إلى توفر العدد الكافي من الرافعات واليد العاملة المشغلة لتلك المكائن والتي بدورها تحافظ على سلامة البضائع ولاسيما القابلة للكسر والتلف أثناء التحويل من وإلى السفينة وبالعكس، وتعد الرافعات المرفئية أساس في تحويل مثل هكذا بضائع، في حين تؤدي الرافعات الجسرية مهمة أكبر تتمثل في مناولة الحاويات ومثل هذه الرافعات بحاجة إلى إدارة خاصة تتمتع بمقومات حقيقية للعمل في هذا النشاط، فكثير من الموانئ واجهت خسائر كبيرة في خدمة الشحن والتفريغ بسبب سوء سلطة الإدارة أو الشركة الخاصة المخولة لمثل هذا العمل.

3/ ترسانة بناء وإصلاح السفن: إن توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية، وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها.

4/ مشروعات توريد المعدات البحرية: وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء إذ تزودها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التموين، لاسيما إذا ما عرفنا أن هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها إقتصرت على بعض الموانئ، ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، إذ أصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف من الأميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي حاجات السفينة³.

¹ - بوريش هشام، **تحسين جودة الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة**، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، العدد 34، جوان 2013، ص 27

² - مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، **نفس المرجع**، ص 5-6

³ - سميرة إبراهيم محمد أيوب، **إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية**، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية - مصر 2002، ص ص 44-45

5/ **خدمات التخزين:** وهي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين إكمال الإجراءات الجمركية وفقا لأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة التخزين على تفريغ السفن دون توقف، الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة، ويقلل من بقاء السفينة في الميناء، وعليه لابد من أن تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع وحركتها في الميناء¹.

خامسا: المتدخلين في النقل البحري.

بالإضافة للشاحن والمرسل إليه، تشترك عدة أطراف في إنجاز خدمة النقل البحري، لعل أهمها:

1/ **الناقل البحري(المجهز):** المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه في تقديم خدمات النقل، وليس من الضروري أن يكون مالكا للسفينة، فقد يكون مجرد مستأجر لها لرحلة أو لفترة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار من خلال توفير الطاقم (الريان ومساعديه والعاملين)، وتجهيز السفينة بالعتاد والمؤونة الضرورية ووسائل السلامة فيها و كل ما يلزم للرحلة، كما يقوم بإصدار سند الشحن واستلام وتسليم البضاعة، وشحن وتفريغ البضاعة عند الاتفاق مع الشاحن على ذلك، وكذا الالتزام بمناولة البضاعة وتسيورها داخل السفينة².

2/ **الوكيل البحري (وكيل السفينة):** شخص أو شركة يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لإستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول ودفع الرسوم والأجور والتكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة وتحصيل أجرة النقل المستحقة، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة، والتعاقد من أجل إجراء الإصلاحات التي تتطلبها... إلخ، والوكيل البحري قد يكون وكيلاً لمجهز واحد يتولى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة الضرورية بجميع السفن التابعة للمجهز والأعمال المناسبة لتنفيذ عقود النقل على تلك السفن، كما قد يكون وكيلاً لعدة مجهزين، وهذا هو الفرض الغالب عملاً³.
ويوجد أيضا متدخلين آخرين في النقل البحري⁴:

3/ **وكيل الشحن والعبور:** شخص أو شركة يستأجر سفينة أو مكان فيها لوقت محدد أو لرحلة مخصصة، من مهامه استقبال وتسجيل طلبات الشاحنين، البحث عن وسائل النقل الملائمة للشاحنين من حيث خصائص البضاعة والآجال المطلوبة، إعداد المستندات والقيام بالإجراءات المتعلقة بعقد النقل والجمركة، استلام البضائع من الشاحنين وغيرها، كما ينوب وكيل الشحن عن صاحب البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع أجرة النقل المستحقة عنها، مع القيام بالتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق صاحب البضاعة أمام الناقل.

¹ - محمود حامد عبدالرزاق، مرجع سابق، ص 234

² - الواحد رشيد، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، السنة الجامعية 2012/2013 ص 14

³ - نفس مرجع، ص 128

⁴ - حملاوي ربيعة، **مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " L'EPAL "**، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم - علوم اقتصادية - جامعة الجزائر - السنة الجامعية 2007/2008، ص ص 98-100 بتصرف

4/ الوسيط البحري (السمسار البحري): هو الشخص الذي يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية، دون أن يكون هو نفسه طرفاً في العقد المذكور لا بصفته وكيلًا، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري.

المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري.

من أهم وثائق ومستندات التجارة الدولية عقد النقل الذي ينقسم إلى أنواع بوليصة الشحن الخاصة بالنقل البحري والتي تعد مستند حيوي في العلاقة القانونية بين البائع والمشتري لأن بموجبها تنتقل ملكية البضائع، كما يوجد أيضاً عقد كراء السفينة الذي يستخدم على نطاق واسع في الدول التي تقتقر لأسطول تجاري دولي، إضافة إلى عقد الإتفاقية بين الناقل والزبون.

أولاً: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه.

1/ تعريف عقد النقل البحري: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة"¹.

2/ خصائص عقد النقل البحري.

عقد النقل البحري كغيره من العقود الأخرى يتميز بمجموعة من الخصائص وأهمها²:

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

ثانياً: أنواع عقد النقل البحري.

هناك ثلاثة أنواع من عقد النقل البحري هي:

1/ سند (بوليصة) الشحن.

1 - 1 تعريف بوليصة الشحن: هي عقد النقل ما بين الناقل وصاحب البضائع حيث تصدر من قبل الناقل وتكون إما قابلة للتفاوض أو غير قابلة، تعني كلمة تفاوض: إمكانية بيع البضائع أثناء وجودها في مرحلة النقل³.

1 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص ص 17-18

2 - نفس المرجع، ص ص 22-23

3 - محمود الشيخ، التسويق الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ط1، 2008 ص 270

بوليصة الشحن لا بد من إصدارها في ظرف 24 ساعة بعد شحن البضاعة حيث يصادق عليها ربان السفينة وتكون عادة في أربع نسخ أصلية، وأشكال سند الشحن موضحة كالتالي¹:

أ - **سند الشحن الاسمي**: يمكن وضع وثيقة الشحن بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر بإسمه السند.

ب - **سند الشحن لحامله**: يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن عندما يقدم الشخص الوثيقة عند الوصول، ويمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص آخر وذلك بتسليمها، فلا يكلف الحامل بإثبات إنتقال الملكية إليه إذ أن وجود السند بيده دليل على ذلك.

ج - **سند الشحن لأمر**: يمكن وضع وثيقة الشحن لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، قابل للتحويل عن طريق التظهير.

وهناك أيضا ما يسمى **بسند الشحن النظيف**: وهو السند الذي لا يتضمن أية شروط تحفظية بشأن الحالة الصحية للبضاعة أو عيوب الحزم أو التغليف أو التعبئة².

1-2 مكونات سند الشحن: يحتوي مسند الشحن على البيانات التالية³:

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

1-3 وظائف سند الشحن: لسند الشحن أربع وظائف هي⁴:

- إيصال تسلم البضائع: فهو يقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الربان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع، الوزن وغيرها؛
- أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن: يكتسب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهره جميع بنود عقد النقل؛
- مستند لحيازة البضائع (سند ملكية): تأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة، في حالة غياب إسم المتسلم، أو أن يتم إصدارها لأمر، وهنا من يملك السند الأصلي يعتبر مالك البضاعة؛
- مستند تفاوضي أو قابل للتحويل: حيث يتم نقل ملكية البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذا السند لآخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض.

1 - الواحد رشيد ، مرجع سابق ، ص ص 57 - 59 بتصرف

2 - عمر سعد الله ، مرجع سابق ، ص 144

3 - Idir Ksouri, les régimes douaniers, Grand Alger livres Editions, 2ème édition, Alger, 2008, P25.

4 - شريف محمد ماهر، مرجع سابق، ص 105

ومن أنواع عقد النقل البحري أيضا ما يلي¹:

2 / الإتفاقية:

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

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

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

➤ التزامات الناقل: يحتوي هذا الجزء على جملة من الشروط التي تبين على ما على الناقل من مسؤوليات؛

➤ التزامات العميل: وهي مجموعة من الشروط توضح ما على العميل من مسؤوليات والتزامات؛

➤ التنظيم المالي: هو الجزء الذي يتناول كل ما يتعلق بالثمن والدفع وللإشارة فقد تحمل الإتفاقية رسالة

تعهد وذلك في حالة وجود نقل للبضائع الكيماوية أو المواد الخطيرة، ورسالة التعهد هي وثيقة ارتباط أو

تعهد لشحن وتفريغ بضاعة خطيرة، تؤشر من قبل العميل، ثم يتم تأشيرها من قبل الناقل وتحتوي هذه

الوثيقة على مجموعة من البيانات الخاصة وهي: العميل، طبيعة البضاعة المنقولة، طبيعة التغليف،

القائم بالعبور، القاعدة التجارية المعمول بها، ميناء الشحن والتفريغ، القائم بالعبور.

3 / عقد كراء السفينة: عقد الإيجار هو نوع آخر من عقود النقل البحري التي تساعد في تبين وتسوية وضعية

السفينة عند استغلالها من قبل الغير، ولا يختلف عقد الإيجار عن الإتفاقية كثيرا حيث أن كمية البضاعة المتفق

على نقلها في عقد الإيجار أقل منها في الإتفاقية وعليه يعرف عقد الإيجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن

يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره لذلك، وذلك لمدة محددة أو القيام بحركة أو

رحلات معينة ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن التزامات الأطراف.

ويحتوى عقد الإيجار على مجموعة من العناصر أهمها:

إسم الأطراف، العناصر الفردية للسفينة، مدة العقد، طبيعة البضاعة المنقولة، النسبة المئوية للأجرة الخاصة

باستئجار السفينة، بيانات الرحلات الواجب القيام بها.

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 143

المبحث الثالث: مسؤوليات نقل البضائع.

على غرار الأنشطة الأساسية للتجارة الدولية من إنتاج وتموين وإدارة، هناك أنشطة داعمة ومهمة كالنقل والشحن والتأمين، ذلك أن المؤسسات أصبحت تركز على الأنشطة الرئيسية وتوكل بقية المهام إلى طرف آخر وسيط، فظهرت الشركات المتخصصة في تلك المهام، الأمر الذي يزيد من تعقيد عمليات الإستيراد والتصدير للبضائع من جانب التكاليف وتعدد المسؤوليات وصعوبة تقدير المخاطر، ناهيك عن جانب الحقوق والإجراءات الجمركية الذي يمثل أداة لها أغراض معينة.

المطلب الأول: الشحن البحري للبضائع.

بعد عملية إستلام البضاعة في الميناء يقوم الناقل بشحنها بوسائل مختلفة في أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة ونوعية السفينة، وتتم عملية الشحن برفاعات السفينة أو برفاعات الرصيف، كما يمكن إستعمال الأنايبب في شحن السوائل، أو إستعمال الدرجة فيما يخص المركبات، أو عن طيق الحاويات لحماية أفضل للبضاعة. أولاً: تعريف وأنواع عملية شحن البضائع: ويكن توضيح ذلك من خلال¹:

1/ تعريف عملية شحن البضائع " يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنبر (مخازن البضائع في السفينة)، فالشحن يبدأ من لحظة إستلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة ".

تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء القيام، ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل إتفاقا على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية، تتم عملية الشحن برفاعات السفينة أو برفاعات الرصيف كما هو الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة.

2/ أنواع الشحن البحري للبضائع.

الأصل أن توضع البضائع في عنابر السفينة، ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الإستثناء.

1-2 شحن البضائع في عنابر السفينة: يتم في الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية، وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.

2-2 شحن البضائع على سطح السفينة: إذا كان الأصل أن تشحن البضائع في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لأن ذلك يعرض البضائع لعدة أخطار، يتحمل الناقل المسؤولية في حالة وقوعها.

¹ -الواحد رشيد ، مرجع سابق، ص ص 46-48 بتصرف

ثانيا: أهمية الشحن البحري: تتمثل فيما يلي¹:

- انخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عن وسائل النقل الأخرى، وما ينتج عنه من انخفاض أجور الشحن، بالتالي انخفاض تكلفة الطن الواحد؛
- القوة الإستيعابية الهائلة للسفن البحرية؛
- نتيجة التطور في بناء السفن حدث انخفاض في نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائط الشحن، حيث أنها أكثر تكيفا مع العوامل المناخية؛
- إستمرارية الخدمة في وسائط النقل البحري على مدار ساعات اليوم والسنة.

ثالثا: مراحل عملية الشحن: تمر عملية الشحن بالمرحل التالية:

- 1/ **التغليف:** "الغلاف هو مجموعة العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه لكي تسمح أو تسهل حمايته، نقله، تقديمه، للتعرف عليه واستعماله من طرف المستهلكين"²؛
- 2/ **التعبئة:** وضع البضاعة في صناديق متينة بحيث تحملها للصدمات والمناولة الآلية وللظروف المناخية، وعدم تعرضها لسرقة ما، إضافة إلى سهولة الكتابة عليها وتعليمها بالتفاصيل المطلوبة، هذا ومن الطبيعي أن يقع العبء الرئيسي في عملية التعبئة على المصدر سعيا على سمعته لتوصيل البضاعة سليمة، أما المستورد يعطي التعليمات وبيان الشروط التي يرغب في توافرها في طريقة التعبئة، حتى وإن ترتب عليه تكاليف إضافية، وتوفر التعبئة الحماية المناسبة للبضاعة في رحلتها الطويلة إلى المستورد³.
- إضافة إلى المراحل التالية⁴:
- 3/ عمليات الوزن و الحجم الإجمالي للبضاعة المراد شحنها.
- 4/ وضع علامات على الطرود المعبأة بداخلها البضائع قصد التمييز، بلد المنشأ، الإرشاد حول كيفية المناولة لتجنب الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة مثل: الرسم على شكل الطرد كأس أو زجاجة للإشارة إلى ضرورة الحذر والمناولة بحرص حسب طبيعة البضاعة تجنباً لتعرضها للكسر؛
- 5/ **المناولة:** النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفرغها عنها لغايات الإستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص؛
- 6/ رص وترتيب البضاعة في المساحة المقررة لها في واسطة النقل بهدف إستغلال المساحات وإملاء الفراغات على ظهر واسطة الشحن وهو ما يسمى بالتستيف.

1 - شريف علي الصوص، **التجارة الدولية- الأسس والتطبيقات**، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، ط1، 2012، ص ص 238-239 بتصرف
 2- مصباح ليلي، **دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة** مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري-قسنطينة، السنة الجامعية 2009/2010 ص13
 3- صديق محمد عفيفي، **التسويق الدولي- نظم التصدير والإستيراد**، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية، ط10، 2002، ص ص 435-436 بتصرف
 4- شريف علي الصوص، **مرجع سابق**، ص ص 233-236 بتصرف

رابعاً: النولون البحري: يمكن تعريف النولون البحري وذكر أهميته بإيجاز فيما يلي¹:

1/ تعريف النولون البحري بأنه: المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف مصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية.

2/ أهمية تكلفة النولون:

وتظهر تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف.

المطلب الثاني: التأمين البحري.

يعتبر التأمين البحري من أقدم وأهم أنواع التأمين، وهذا راجع إلى تنوع مخاطر نقل البضائع بحراً، ويخص الأخطار التي تهدد السفينة وحمولتها خلال رحلاتها، أو عند إرسائها بالميناء، ويولي طرفي التجارة الدولية المصدر والمستورد للتأمين على نقل البضاعة الأهمية الكبيرة، لذا يتم إصدار وثيقة التأمين التي تنص على شروط التأمين والطرف الذي يتحمل تكاليف ذلك.

أولاً: تعريف التأمين البحري.

"هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين"².

ثانياً: عناصر التأمين: العناصر الجوهرية في التأمين هي³:

1/ طرفي العقد: المؤمن وهو المجموعة أو الشركة التي تقوم بالتأمين ودفع التعويض عند وقوع الحادث أو الخطر المبين بالعقد، والمؤمن له وهو الطرف الآخر الذي يقوم بدفع القسط مقابل التعويض.

2/ الخطر: هو ضرر متوقع الحدوث في المستقبل، غير متعلق بمحض إرادة أحد الطرفين، وأن يكون مشروعاً غير مخالفاً للنظام العام.

3/ القسط: هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه، وهو مرتبط بالخطر، ذلك لأن المؤمن يتمسك بقيمة القسط كي يتمكن من تغطية الخطر الذي يتعرض المؤمن له.

4/ مبلغ التأمين: هو مبلغ النقود الذي يدفعه المؤمن إلى المؤمن له عند تحقق الحادث المؤمن منه، في تأمين الأشخاص يكون المبلغ محددًا حسب الاتفاق، أما في تأمين الأضرار فيكون حسب مقدار الضرر الذي يلحق المؤمن له.

1 - حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 16

2 - يوسف حجيم الطائي وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، ط1، 2011، ص 225

3 - شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 264

ثالثاً: المخاطر البحرية: تنقسم إلى¹:

1/ أخطار البحر: ومن التسمية فإن المقصود بها المخاطر ذات الصفة الطبيعية في البحر كهياج البحر والأنواء البحرية العواصف الصواعق في البحر أي أنها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين.

2/ أخطار في البحر: ومن تسميتها فإن مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً ومن أمثلتها التصادم البحري، لصوص البحر، القراصنة، الحرب، وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً.

3/ أخطار مختلطة: وهي من التسمية تشمل النوعين المذكورين أعلاه إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة وتدهور الشاحنة أو احتراقها أو انهيار الجسور التي تمر من فوقها أو تصادمها أو سرقة البضائع أو أي خطر قد يتحقق أثناء ذلك الجزء البري المكمل للرحلة.

رابعاً: أنواع الخسائر البحرية: تنقسم إلى ما يلي²:

1/ الخسائر الجزئية: وهي خسائر تصيب جزء من هيكل السفينة نتيجة لتعرضها لأي من الأخطار المذكورة أعلاه، أو يمكن أن تحدد بحدود معينة، حيث لا يشمل بالتعويض ما هو أكثر منها.

2/ الخسائر الكلية: تتضرر السفينة بصورة كلية نتيجة خطر معين، وقد تكون الأضرار الواقعة عليها ليست 100%، إلا أنه لن يكون هناك من مبرر لبذل النفقات عليها، لأنها لن تساوي قيمة معينة.

3 / الخسائر العامة: وهي ناجمة عن رمي متعمد في البحر لبعض المحتويات بهدف المصلحة العامة، أي المحافظة على سلامة النقل البحري وما بقي عليها من أنفس وأموال.

خامساً: أنواع عقود التأمين البحري على البضائع.

1/ بوليصة التأمين: تعبر وثيقة التأمين عن عقد تتعهد بموجبه شركة التأمين بتعويض كامل أو جزء من الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة المؤمن عليها أثناء شحنها وذلك ضمن شروط معينة يتم الإتفاق عليها، ويتطلب هذا من المؤمن أن يقوم بتسديد أقساط رسوم التأمين مقابل إصدار بوليصة التأمين³.

2/ أنواع عقود التأمين البحري:

عقود التأمين البحري تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضوع التأمين⁴:

1-2 عقد تأمين السفينة.

2-2 عقد تأمين البضاعة: وينقسم إلى نوعين:

➤ تأمين محدد "وثيقة محددة" أي محددة القيمة للشيء موضع التأمين.

1 - يوسف حجيم الطائي، مرجع سابق، ص ص 230-231 بتصرف

2 - نفس المرجع، ص ص 231-232 بتصرف

3 - شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 262

4 - نفس المرجع، ، ص 263

➤ تأمين مشترك وهي مفتوحة بمبلغ التأمين وقسط التأمين وحسب الشحنات والفترات الزمنية للرحلات البحرية.

المطلب الثالث: الجمركة.

يقوم جهاز الجمارك بمراقبة التجارة الخارجية من خلال مختلف عمليات دخول وخروج السلع من وإلى حدود البلدان، ومن وظائفه الأساسية تحصيل الرسوم المستحقة من الإستيراد أو التصدير، الأمر الذي يجعل المصدرين والمستوردين أمام حتمية الإلتزام بهذه التكاليف.

أولاً: الرسوم الجمركية: يمكن تقديم هذه المفاهيم:

1/ تعريف الرسوم الجمركية:

" الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها، سواء كانت صادرات أو واردات، أما رسم الصادرات فينطوي في الواقع على رغبة الدولة التي تفرضه إما في توفير السلعة في الداخل، وإما في الحصول على مورد مالي، لكن رسوم الصادرات نادرة غالباً ما تكون في البلاد المنتجة والمصدرة للمواد الأولية، وإنما الغالب هو أن تفرض الرسوم على الواردات"¹.

2/ التعريف الجمركية.

تعتبر التعريف الجمركية، النص الذي يتضمن قوائم للسلع المفروضة عليها الضريبة، عند استيرادها أو تصديرها وبالرسوم الواجب جبايتها عليها، وعليه فإن التعريف الجمركية تعتبر أساس السياسة الجمركية للدولة، التي تتبعها في إطار التبادل التجاري الدولي².

3/ القيمة لدى الجمارك: هي القيمة التعاقدية أي السعر المدفوع فعلاً أو الذي سيدفع على البضائع المستوردة³.

4/ التخليص الجمركي: هو العملية التي يقوم بها الشخص المصرح (وكيل العبور - وكيل لدى الجمارك) للتخليص على البضائع مهما كان شكلها ونوعها، لإخراج تلك البضاعة من المستودعات أو يد الجمارك بصورة شرعية وبعد استيفاء الرسوم والحقوق المقررة عليها بحيث يكون مسموحاً بإدخال تلك البضائع إلى البلاد⁴.

1 - عادل أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب، أساسيات الإقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان 2003 ص ص 245-246 بتصرف

2 - عبدالرحمن يسري أحمد وإيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية- مصر 2007، ص ص 154-155 بتصرف

3 - زايد مراد، دور الجمارك في ظل إقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية - فرع التسيير، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2005/2006، ص 295

4 - خالد عليان سليمان وعلي أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 27

ثانياً: أنواع الرسوم الجمركية:

الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات ثلاثة أنواع كما يلي¹:

1/ **الرسوم الجمركية النوعية**: هي تلك الرسوم التي تفرض بمبلغ محدد وثابت على كل وحدة مستوردة، كأن يتم فرض ضريبة بمقدار 500 و ن على كل سيارة مستوردة.

2/ **الرسوم الجمركية القيمة**: هي الرسوم التي تفرض بنسبة معينة من قيمة السلعة فعلى سبيل المثال: قد تفرض الدولة 10% رسوم جمركية على كل سيارة مستوردة.

3/ **الرسوم الجمركية المركبة**: هي تلك الرسوم التي تشمل الرسوم الجمركية النوعية والقيمة معا.

تفرض الضرائب والرسوم الجمركية عادة على الواردات دون الصادرات وهذا راجع لعدة أسباب إقتصادية، منها تخفيف الأعباء المالية عنها، حيث تحاول الدولة عبر تطبيق التعريفات الجمركية الوصول إلى هدفين²:

➤ هدف مالي يتلخص بالحصول على موارد للخزينة.

➤ هدف إقتصادي ويتجلى في حماية الإنتاج الوطني.

ثالثاً: آثار الرسوم الجمركية:

من بين آثار الرسم الجمركي ما يلي³:

➤ الأثر على الإيرادات: تعتبر الرسوم الجمركية أسلوباً لزيادة مواد الحكومة، وبالتالي فالأثر على الإيرادات يشير إلى مقدار الحصيلة المتحققة من فرض التعريفات الجمركية.

➤ الأثر الحمائي: حيث تستهدف الدولة توفير قدر من الحماية للمنتجات المحلية من خطر المنافسة من جانب الواردات، وبالتالي فالأثر الحمائي يشير إلى توفير الحماية عن طريق التعريفات الجمركية.

ومن بين حالات الإعفاء من الرسوم الجمركية ما يعرف **بالترانزيت أو التجارة العابرة**:

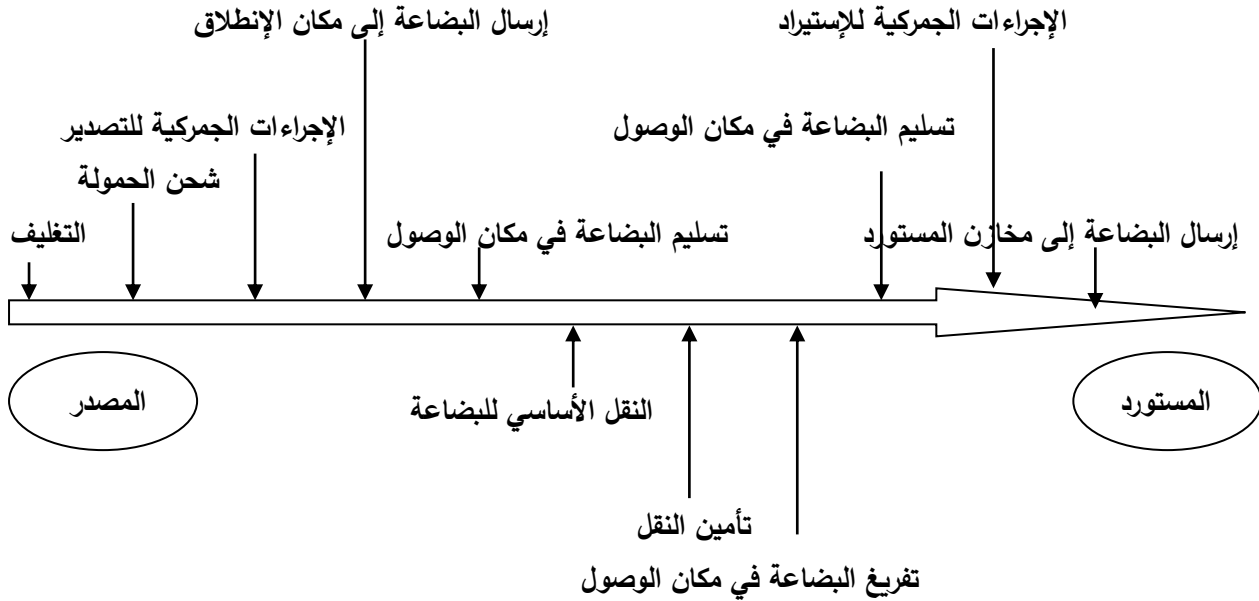
"أي السلع التي تدخل البلد لكنها تخرج منه مباشرة، فهي سلع تقف بالبلد أو تمر به مروراً، تؤدي التجارة العابرة إلى تشجيع أعمال النقل والتفريغ والشحن في الدولة التي تعبرها".

1 - خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة، مرجع سابق، ص 155

2 - زايد مراد، مرجع سابق، ص 285

3 - محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن ، **الاتجاهات الحديثة في السياسات التجارية** ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية - مصر 2005، ص

الشكل رقم (02): سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد.



المصدر : من إعداد الطالب بالإعتماد على المرجع:

Michel Piquet, **Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France, p p 44-45

من خلال الشكل (02) يمكن القول أن: توزيع المسؤوليات يتم بالتدرج من المصدر إلى المستورد، بحيث أنه في كل موضع من حركة البضائع المنقولة يكون هناك إلتزام معين يستوجب على المصدر أو المستورد الإيفاء به من حيث تحمل التكاليف أو الأخطار، وهذه النقاط أو المواضع من باب مصانع المصدر إلى باب مستودعات أو مخازن المستورد تتنوع بحسب متطلبات أو حاجة ذلك المكان، مثل في مصنع المصدر تتطلب البضاعة مسؤولية التغليف، وعند الميناء هناك إلتزام تسليم الحمولة وشحنها على ظهر السفينة في حالة النقل البحري، كما أنه توجد مسؤولية التأمين على نقل البضاعة التي قد تكون إلتزام على البائع أو المشتري، وذلك بالنظر إلى العقد التجاري بين الطرفين وغيرها من المسؤوليات، ففي التجارة الدولية لا بد على كل من المصدر والمستورد معرفة المسؤولية المترتبة عليهم في كل نقطة تصلها الحمولة، قصد تنظيم حركة السلع من جهة وتوزيع التكاليف من جهة ثانية، وتحويل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة من جهة ثالثة، وهو الأمر الذي يتحتم تطبيق عقود تجارية موحدة من طرف المصدرين والمستوردين لكفاءة الصفقات والمبادلات التجارية الدولية.

خلاصة الفصل الأول:

تم من خلال الفصل الأول التوصل إلى الدور الذي تمارسه مصطلحات التجارة الدولية في منظومة المبادلات التجارية الدولية، ويتلخص هذا الدور في كون الأنكوترمز قدمت للمصدر والمستورد لغة مشتركة بينهم، بحكم الإختلافات التي تميز كل طرف عن الآخر، وتحديد المسؤوليات والإلتزامات التي يتحملها ويجب أن يقوم بها الطرفين سواء البائع أو المشتري، للوصول إلى أرضية إتفاق ودون منازعات، وتكون بذلك خطوات المعاملات بينهما نموذجية وجلية من حيث ما لكل طرف وما عليه.

كما تم الوقوف على مدى أهمية النقل البحري للبضائع، الذي تركز عليه مجريات التجارة الدولية، ويمثل الأقدام التي تمشي بهما لتحقيق مساعيها، فالنقل البحري يقدم لمستعمليه محاسن متعددة لا توجد في بدلائه، وما إنخفاض التكاليف إلا أفضل مثال على ذلك، فالمستقبل في عمليات الإستيراد والتصدير كما كان الماضي يولي إهتمامات كبيرة بالنقل البحري، والعمل على زيادة تطويره أكثر حتى يتماشى مع الإقتصاد الرقمي، إضافة إلى التطرق في هذا الفصل إلى تسليط الضوء على بعض أو أهم المسؤوليات المترتبة على طرفي التجارة الدولية، والمتمثلة في الشحن، التأمين والجمركة، وذلك لحيوية الأدوار التي تقوم بها، والضرورة التي تستوجب القيام بها لإتمام المعاملات التجارية بين الدول، وعلية لا ريب أن هناك تداخلات بين مصطلحات التجارة الدولية، النقل البحري للبضائع و مسؤوليات نقل البضائع التي تندرج تحت سقف التجارة الدولية، والواحد منها يرتبط إرتباطا وثيقا بالآخر، وهو ما سيتم معالجته في الفصل الثاني.

تمهيد:

مصطلحات التجارة الدولية تعتبر سرداً لالتزامات البائع والمشتري من خلال التفصيل في التكاليف والأخطار التي يتحملها الطرفان إضافة إلى تحديد مكان تسليم البضاعة، وتصنف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسيلة النقل، لكن أهم الوسائل النقل البحري للبضائع الذي يستحوذ على النصيب الأكبر من حركة التجارة الدولية، والعلاقة بين المصدر والمستورد تحكمها مسؤوليات نقل البضائع، وهو الأمر الذي يتناوله الفصل الثاني حول دور الأنكوترمز في تحديد وتنظيم تلك المسؤوليات بين المصدر والمستورد من خلال نقل البضائع بحرا، فعملية إستعمال المصطلحات التجارية تمثل دليلاً مرشداً للطرفين حول من يقوم بتسديد تكاليف الشحن، النقل والجمركة، ومن يكفل الأخطار التي قد تلحق بالبضاعة المعنية بالتبادل.

يمكن سرد هذه المساهمة من الأنكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع عبر البحر في ثلاثة مباحث الأول يتضمن علاقة الأنكوترمز بالتجارة الدولية، والمبحث الثاني يتناول إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية، أما المبحث الثالث يشرح واجبات البائع والمشتري وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

المبحث الأول: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية.

تمر منظومة التجارة الدولية بمراحل من بينها والتي ترتبط بها مصطلحات التجارة الدولية عنصر تسعير الصادرات، فمن محددات التسعير مراعاة التكاليف، هذه الأخيرة تمثل قاسم مشترك مع الأنكوترمز من حيث الإهتمامات، كما أن من شروط الدفع الإعتماد المستندي يرتبط إرتباطا وثيقا مع المصطلحات التجارية ويلتقيان في وثائق ومستندات التبادل التجاري، زيادة إلى الجانب القانوني الذي يأخذ بعين الإعتبار ما يسمى بتوحيد القوانين والقواعد الوحيدة للتجارة الدولية، والتي من بينها قواعد غرفة التجارة بباريس.

المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري.

هيكل السعر هو الذي يعطي صورة تفصيلية عن كل عناصر التكلفة من بوابة المصنع، وحتى سعر المستهلك، ويستلزم لوضع سعر المنتجات عند التصدير الأخذ بعين الإعتبار التكاليف التي يتحملها كل من البائع (المصدر) لبيعها إلى المشتري (المستورد) الذي بدوره يبيعها للمستهلك النهائي للمنتج المستورد.

ويظهر نموذج هيكل سعر التصدير كما يلي¹:

أ - تكلفة المصنع الخاصة بالمنتج؛

ب - ربح المنتج أ+ب = السعر عند بوابة المصنع؛

ج - التعبئة والتغليف ووضع العلامات للتصدير؛

د - التحميل في المصنع؛

هـ - نفقات النقل إلى الميناء أو محطة السكة الحديدية أو المطار؛

و - مصروفات ورسوم المناولة بالميناء أو المحطة أو المطار؛

ز - تكلفة المستندات (قائمة الشحن ، قائمة الشحن الجوي) ؛

ح - شهادة المنشأة وتصديق الفواتير من القنصلية؛

ط - الرسوم الجمركية للتصدير إن وجدت؛

من (أ حتى ط) = سعر FOB

ي - تكلفة بوليصة التأمين وقسط التأمين؛

ك - مصروفات الشحن الجوي أو البري؛

ل - مصروفات ورسوم المناولة والتداول بميناء الوصول أو المحطة أو المطار؛

من (أ حتى ل) = سعر CIF

¹ - هاني حامد الضمور، التسويق الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ط3، 2004، ص ص 251-252 بتصرف

م - مصروفات التفرغ في جهة الوصول؛

ن - رسوم وضرائب الإستيراد؛

س - أتعاب التخليص الجمركي؛

من (أ حتى س) = سعر DAT

ثم يضيف المستورد، وتاجر الجملة وتاجر التجزئة هوامش ليكون السعر النهائي للمستهلك.

مما سبق يتبين التالي¹:

➤ أسعار الصادرات كونها معقدة من المهم للمصدرين أن يتأكدوا على شروط التسليم أو المصطلحات

المستعملة لمعرفة المصدرين وكذلك المستوردين الذين يتعاملون معهم واجباتهم ومسؤولياتهم؛

➤ معرفة المصدرين مكونات السعر النهائي في كل خطوة تمر بها السلعة؛

➤ التعرف على المجالات التي يمكن أن توفر تكاليف كل مرحلة فيها؛

➤ العديد من الشركات المصدرة تعتمد FOB لبيع السلعة، إلا أنه قد تجد أن سعر السلعة في السوق

الخارجية أقل من سعرها FOB فيدفعها ذلك لإعادة النظر في هذا السعر؛

➤ ومع التطور الواسع في الإنتاج والحاجة لإيجاد أسواق خارجية، وبسبب مخاطر الطريق إعتد أسلوب

البيع عند وصول السفينة الناقله حيث يبقى البائع مالك السلعة طوال الرحلة البحرية ويتحمل مخاطرها،

ولا يترك عقد البيع آثاره القانونية بالنسبة للمشتري إلا بعد وصول السلعة إستلامه لها، وعند ذلك يتحمل

كافة المخاطر منذ اللحظة الأولى، ولعل الأسلوبين الأكثر إنتشارا CIF و FOB؛

➤ يتزايد وضع المصدرين شروطا خاصة، فالمرودات المترتبة على تحويل النقل على أسس CIF أو

DDP تشمل إعادة النظر في التكاليف كالنقل، الأساليب الإدارية وغيرها، قبل المصدر والمستورد

الأجنبي، وذلك بتخفيض البعض وتقليص والرقابة على بعض التكاليف الأخرى؛

➤ أكثر المصدرين لا يرغبون في تجاوز CIF في عروضهم تجنباً لعدم السيطرة وما يمكن التعرض له

المصطلح في بلد المستورد؛

➤ فتسعير الصادرات يستوجب إعتداد المصدر وإختيار أي من المصطلحات يتلاءم وسياسته التسعيرية،

حتى يعمل به المستورد ويتفق مع المصدر بناء على الفرق بين الربح والخسارة، الأمر الذي يلزم

الطرفين نظامياً بكل من التكاليف، المستندات والمخاطر والتسليم ونقل ملكية البضاعة، وهي العناصر

التي تحدها وتوزعها الأنكوترمز بين طرفي التجارة الدولية.

والجدول رقم (03) يبين مثال عددي حول هيكل السعر التصديري:

¹ - بديع جميل قذو، التسويق الدولي، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الأولى 2009، ص ص 243-250 بتصرف

الجدول رقم (03): مثال عددي حول هيكل السعر التصديري

Coûts	أسعار التكلفة	التكاليف
Valeur marchandise	60000 \$	عند بوابة المصنع قيمة البضاعة المستوردة
Emballage	800 \$	التعبئة و التغليف
EXW :60000+800=60800 \$		
Formalités Douane export	200 \$	جمركة التصدير
Pré acheminement	300 \$	إلى الميناء التكلفة إرسال البضاعة
FAS :60800+300+200=61300\$		
mise à Bord	500 \$	تكلفة تسليم البضاعة فوق ظهرالسفينة في ميناء الشحن
FOB :61300+500=61800 \$		
Transport maritime	3000 \$	تكاليف النقل البحري
CFR :61800+3000=64800 \$		
Assurance transport	600 \$	تأمين النقل
CIF :64800+600=65400 \$		
Formalités Douane import	400 \$	تكاليف إجراءات الجمركة
Droits de douane import	4000 \$	حقوق جمركة الإستيراد
Post acheminement	500 \$	إرسال إلى مكان الوصول
DDP:65400+400+4000=70300 \$		

المصدر : من إعداد الطالب بالإعتماد على المرجع :

من الجدول رقم (03) يتبين أن: المشتري في مصطلح EXW يتحمل أقل سعر للمنتج المستورد بقيمة \$ 60800 وهذا راجع لإنخفاض التكاليف (تكلفة الإنتاج وتكلفة التعبئة والتغليف فقط)، أما في حالة اعتماد مصطلح FAS فالمستورد يدفع أكثر من مصطلح EXW بسبب زيادة التكاليف، وكذلك في حالات FOB, CIF, CFR كلما زادت التكاليف التي يتحملها المصدر لنقل البضاعة إلى المستورد كلما ترتفع تكلفة السلعة المستورد، وأكبر سعر يتحمله المشتري هو عند تطبيق مصطلح DDP بقيمة \$ 70300 أين يتحمل المستورد أكبر عدد من التكاليف مما يتسبب في إرتفاع المنتج محل البيع، أي أنه بزيادة التكاليف التي يتحملها المستورد لإستيراد بضاعة ما تزيد قيمة تلك البضاعة، وذلك بموجب المصطلح التجاري المعتمد في العملية التجارية.

المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والإعتماد المستندي.

يمثل الإعتماد المستندي أهم وسيلة دفع في التجارة الدولية وله علاقة مع الأنكوترمز، كما أن لميزان المدفوعات تداخل مع المصطلحات التجارية الدولية تتمثل في:

الإعتماد المستندي: هو الأداة التمويلية القانونية الأكثر إستخداما لضمان سداد السلع والخدمات المصدرة والمستوردة، يصدر بواسطة بنك المستورد من خلال البنك الذي يتعامل معه المصدر، ويحدد الإعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها قبل سداد المدفوعات¹.

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شرط التسليم أو المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم إستيراد بضاعة من اليابان على أساس شرط التسليم FOB، فيجب طباعة الإعتماد المستندي على أساس FOB Japan. العقد هو الأساس لتحصيل الحقوق والإعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد².

الغرض من عقد فتح الإعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا أكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما أن إشتراط قيام المشتري بفتح إعتماد مستندي يعتبر إشتراطا لعنصر جوهري في العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شأن أي إلتزام آخر، كما أن عدم تنفيذ المشتري لإلتزامه بفتح الإعتماد في الأجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر أن المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بأن يقدم ضمان فتح الإعتماد المستندي إلا عندما يلزمه بذلك شرط في عقد البيع.

المستندات التي يقدمها البائع للبنك الذي فتح الإعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة تم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول، وأن هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الإعتماد، وعقد البيع التجاري، ومن المعلوم أن قواعد الأنكوترمز قد نصت صراحة على الإلتزام بتقديم هذه المستندات وقد جاء ذلك في الجزء الخاص بواجبات البائع، الأمر الذي يؤكد أن المصطلحات التجارية الدولية تؤيد وتعزز ما

¹ - جمال يوسف عبدالنبي، مرجع سابق، ص ص 78-79

² - عبدالقادر فتحي لاشين وآخرون، مرجع سابق، ص 323

جاء بنصوص وشروط الإعتماد المستندي، وكلاهما يحددان إلتزامات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الإعتماد أو المذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات الأنكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع.

يترتب على ما سبق أنه من الضروري أن يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الإعتماد وشروط عقد البيع ومصطلح الأنكوترمز الوارد به وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بإلتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة بالإعتماد.

ومثال ذلك: أن من أهم واجبات البائع الواردة في مصطلح CIF أن يقدم البضاعة والفاتورة التجارية طبقا لعقد البيع أن يوقع وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة حتى ميناء الوصول، وأن يقوم بتزويد المشتري بمستند النقل الذي يجب أن يغطي البضاعة المتعاقد عليها وغيرها¹.

المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية.

من بين المنظمات المتخصصة في قانون التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية، إحدى الهيئات التي تهدف لتطوير هذا القانون، والإستفادة منه في عصر العولمة.

تعد غرفة التجارة الدولية ICC²، منظمة عالمية متخصصة في تطوير قانون التجارة الدولية، ولا تقتصر على معالجة نوع واحد من النزاعات، إذ يمكن اللجوء إليها لحل أي نزاع تجاري دولي بين أشخاص طبيعية كانت أو معنوية، كما تتوفر حاليا على هيئة التحكيم الدولية بباريس، وساهمت في وضع قواعد قانونية موحدة في ميادين العمل التجاري الدولي، ومن أمثلة القواعد الموضوعية الموحدة لقانون التجارة الدولية موضوع الدراسة الأنكوترمز التي برزت في حقل قانون التجارة الدولية لتطبق في إطار العقود النموذجية هذه الأخيرة تتميز بأنها تحتوي على قواعد الأنكوترمز، وتسمح لأطراف العلاقة التجارية إستعمال ذات الصيغة دون حاجة إلى إفراغ إتفاقهم في صيغة كتابية غيرها (صيغة عقود التجارة الدولية المقصود بها قواعد الأنكوترمز) وتصبح الأنكوترمز عندئذ هي العقد التجاري بين المصدر والمستورد وهي وسيلة الطرفين، فالصيغ القانونية التجارية تحدد ماهية إلتزامات المصدر والمستورد في شؤون نقل البضائع والتأمين عليها وتخليص ثمنها، وكل ما يخص الجمركة، ليتم إستخدامها في حالة نشوب نزاع تجاري، حيث تمثل الأنكوترمز الصيغ الوحيدة المستخدمة لحل النزاع. إلا أن وجهات نظر أخرى ترى في مصطلحات التجارة أنها مجرد عقود يتم إدراجها في عقود المبيعات كتكملة مفيدة لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع.

¹ - محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 422-424 بتصرف

² - غرفة التجارة الدولية ICC Chambre Commercial Internationale

ولعل قواعد الأنكوترمز من قبيل القوانين التي تحد من مخاطر سوء التفاهم الذي يؤدي إلى تعقيدات قانونية عند آخرين (بعض المتعاملين في التجارة الدولية)¹.

هناك إمكانية لاختيار الخصوم لقواعد غير صادرة على سلطة تشريعية لدولة ما وهي قواعد عابرة للدول، لتطبق من قبل المحكم على موضوع النزاع دون أن يكون لهذا الأخير حق المعارضة، فلا يكون للمتعاقدین عند إعتداف مصطلحات التجارة الدولية إلا توقيع عقودهم وملء الفراغات بالمعلومات اللازمة كتحدید الثمن والكمية وتاریخ تنفيذ العقد ومكانه وغيرها.

وبذلك يظهر أن الهدف الذي يسعى إليه واضعو تلك العقود هو الوصول إلى إقصاء القانون من دوره أصلا أو جعله بعد إرادة في مرتبة تالية بالنسبة للدول التي تعطي مكانة لدور المتعاقدين في العقد الدولي ولكن رغم محاولات الاستبعاد على حكم القانون إلا أنه تبقى هناك ثغرات في العقد النموذجي لآبد من الرجوع إلى القانون ليحكمها².

وهكذا يفسح هذا الإطار القانوني للأنكوترمز بعض مجالات التفكير التي تسمح بحصرها للدلالة على القواعد الرسمية للغرفة التجارية الدولية لتفسير مصطلحات التجارة من جانب لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أو للدلالة على مجموعة القواعد القانونية التي أثبتت أنها تعبر عن إحتياجات المعاملات التجارية المعاصرة بشكل أفضل، ما يجعل الأطراف المعنية بعقود التجارة الدولية تستطيع أن تجد نفسها وفقا للأحوال في وضع ما يتطابق مع الشروط العادية لتطبيق مجموعة هذه القواعد، وتيسير معاملات التجارة الدولية.

الأمر الذي يجعل من عقود الأنكوترمز مرجعا لفض النزاعات التجارية، كونها عقود نموذجية وموحدة تم تبنيها من قبل المصدر والمستورد والموافقة عليها، وذلك بإحالة النزاع إلى التحكيم وفقا للمصطلح المستخدم في عقد البيع حتى يصدر حكما يلتزمون به، أي أن قواعد الأنكوترمز طريق لتوحيد قواعد قانون التجارة الدولية في مسائل البيوع التجارية الدولية، وفضلا عن كونها تقوم بتوحيد إلتزامات طرفي العقود النموذجية أحد أشكال التوحيد التي وضعتها ICC للبيع الدولي في كل حالة على حد³.

¹ - عمر سعدالله، مرجع سابق، ص ص 127-129 بتصرف

² - خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع: الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2008/2009، ص ص 182-183 بتصرف

³ - عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 151

المبحث الثاني: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف إلى أدنى مستوياتها لرفع مكاسب التجارة الدولية، ولا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثيرة والمتنوعة التي يمكن أن تعرقل مسار البضاعة، وتحول دون وصولها أو نقصان قيمتها إلى المشتري، ومصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الإلتزامات بين المصدر والمستورد، ويمكن توضيح إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية بالأشكال في الملحق رقم (02).

المطلب الأول: مصطلح الإنطلاق من بلد المصدر.

التكاليف والأخطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، على عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة إعتقاد هذا المصطلح أمام حد أقصى من التكاليف والأخطار، والجدول أدناه يوضح كيفية تنظيم الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري، والجدول رقم (04) يوضح ذلك.

الجدول رقم(04): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"

		Acheteur:A	Vendeur : V
EXW	"تسليم البضاعة في المصنع"	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	A	A
Douane export	جمركة التصدير	A	A
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , **op-cit**, p 21

من خلال الجدول رقم (04) EXW "تسليم البضاعة في المصنع" يمثل: أدنى حد من الإلتزامات بالنسبة للبائع، حيث يكون مسؤولا على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف، والمخاطر فتكون في أدنى مستوياتها، في

حين أن المشتري يكون في أقصى إلتزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن، النقل، التأمين والجمركة، إضافة إلى كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده المشتري.

المطلب الثاني: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع.

من خلال مصطلحات عائلة (F) المتكونة من ثلاثة مصطلحات تجارية دولية وهي FCA / FAS / FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة، إضافة إلى إلتزامات أخرى من أخطار وتكاليف يتقاسمها كل من المصدر والمستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل التجاري الدولي.

أولاً: مصطلح "Free Carrier" FCA "تسليم البضاعة للناقل "

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (05).

الجدول رقم (05): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح FCA "تسليم البضاعة للناقل "

		Acheteur:A	Vendeur : V
FCA	" تسليم البضاعة للناقل "	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S . Haddad & Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p 30

يلاحظ من الجدول رقم (05) أن مصطلح FCA يجعل البائع يتحمل تكاليف وأخطار البضاعة من تعبئة وتغليف، وتكاليف نقل البضاعة إلى ميناء التصدير، والقيام بالإجراءات ومصاريف الجمركة في بلده، وذلك حتى تسليمها للناقل أو وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري، ويتم تحويل المخاطر وبقية التكاليف إلى

المشتري لحظة إستلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري، أي أن نقطة تحول الإلتزامات من البائع إلى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع إلى الناقل الدولي.

ثانيا: مصطلح " FAS " Free Alongside Ship " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح FAS كما هو مبين في الجدول (06).

الجدول رقم (06): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"

	Acheteur:A	Vendeur :V
FAS	التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V
Douane export	جمركة التصدير	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A
Transport principal	النقل الأساسي	A
Assurance transport	تأمين النقل	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A
Post-acheminemen	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A

Source : Habib Kraiem , op-cit, p 26

يلاحظ من الجدول رقم (06) أن:

مصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير" يدل على أن إلتزامات البائع تنتهي بعد إتمام إجراءات تعبئة وتغليف البضاعة وتكاليف جمركة البضائع وتحمل مخاطر كل ذلك، كما أن البائع أيضا يلتزم بإيصال الحمولة إلى رصيف الميناء ، أين يتم إنتقال كل التكاليف وأعباء المخاطر إلى مسؤولية المشتري عند شحن البضاعة إلى رصيف ميناء التصدير، وهي نقطة تحويل الإلتزامات من البائع إلى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة على ظهر السفينة إضافة إلى النقل الأساسي والتأمين وتفريغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد، إضافة إلى القيام بإجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائما، والتكاليف الأخرى لإرسال الحمولة إلى مكان الوصول.

ثالثا: مصطلح " FOB " Free On Board "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول (07).

الجدول رقم (07): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"

		Acheteur:A	Vendeur :V
FOB	"التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V/A	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit, p 33

من الجدول رقم (07) يتبين أن مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي:
تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف ومخطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عابرها (مخازن السفينة) والأمر هنا راجع إلى مضمون العقد التجاري بين البائع والمشتري ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المشتري، ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من البائع إلى المشتري، وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفريغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

المطلب الثالث: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع.

مصطلحات عائلة C من خلالها يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن CIP / CPT / CIF / CFR .

أولاً: المصطلح " CFR " Cost and Freight "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (08).

الجدول رقم (08): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

	Acheteur:A	Vendeur :V
CFR	"التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"	Frais التكاليف Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V V
Douane export	جمركة التصدير	V V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V A
Assurance transport	تأمين النقل	A A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A A
Douane import	جمركة الإستيراد	A A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 29

يلاحظ من الجدول رقم (08) أن CFR يوزع الإلتزامات كالاتي:

البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لأخطار الشحن، وتحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولاً فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

ثانيا: مصطلح " Cost Insurance and Freight " CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (09).

الجدول رقم (09): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"

		Acheteur:A	Vendeur :V
CIF	"التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	V	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit , p 35

من الجدول رقم (09) يتبين أن CIF يقوم بتوزيع المسؤوليات كما يلي:
يلتزم البائع بدفع تكاليف التعبئة والتغليف، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

أي أن المشتري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والأخطار الآتية:
تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الأخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطلاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرسالها إلى المستودعات.

ثالثا: مصطلح " CPT " Carriage Paid To " أجره النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (10).

الجدول رقم (10): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT أجره النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

		Acheteur:A	Vendeur :V
CPT	"أجره النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , *op-cit*, p 36

يتبين من الجدول رقم (10) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف والأخطار: البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، برية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

مصطلح CPT الفرق بينه وبين مصطلح CFR الأول يتم إستعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر إستعماله في النقل البحري للبضائع، إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين.

رابعا: مصطلح "Carriage and Insurance Paid to" CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (11).

الجدول رقم (11): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

	Acheteur:A	Vendeur :V
CIP	"أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	Frais التكاليف Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V V
Douane export	جمركة التصدير	V V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V A
Assurance transport	تأمين النقل	V A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A A
Douane import	جمركة الإستيراد	A A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A A

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit, p 34

من الجدول رقم (11) يظهر أن مصطلح CIP ينص على ما يلي:

البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، إضافة إلى إلتزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، بحرية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

مصطلح CIP الفرق بينه و بين مصطلح CPT الأول يتحمل البائع تكاليف التأمين، أما الثاني فتكاليف التأمين يتحملها المشتري، إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين.

المطلب الرابع: مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد.

البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة في مصطلحات التجارة الآتية: DDP/ DAP/ DAT، فالبايع يكون عند أقصى حد من الإلتزامات والأخطار في حالة تطبيق هذه المصطلحات.

أولاً: مصطلح "Delivered At Terminal" DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (12).

الجدول رقم (12): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول"

* non obligatoire Acheteur:A Vendeur :V

الأخطار Risques	التكاليف Frais	"تسليم البضاعة في محطة الوصول"	DAT
V	V	التعبئة والتغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Pré-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
V	V	النقل الأساسي	Transport principal
V*	V*	تأمين النقل	Assurance transport
V	V	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (déchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post-acheminement

Source: Michel Piquet, Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France, p p 44-45

من الجدول رقم (12) المصطلح DAT ينص على أن:

البائع يتحمل التكاليف الآتية:

التعبئة والتغليف، وبقية المصاريف المتعلقة بإجراءات ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، نفقة شحن حمولة النقل الأساسي، ونقل البضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى محطة الوصول في بلد المشتري، أما فيما يخص إلتزام التأمين فيعتبر غير إجباري على البائع الأمر الذي يجعل المشتري أمام حتمية التأمين على البضاعة، إضافة إلى تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في محطة الوصول، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل البرية، البحرية أو الجوية وبما أن التأمين غير إجباري على البائع يلتزم المشتري بذلك، ونقطة تحول التكاليف إلى

المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستيراد وإرسال البضاعة من محطة الوصول، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول إضاعة إلى خطر الذي قد يلحق بالحمولة أثناء النقل، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

ثانيا: مصطلح " DAP "Delivered At Place " تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (13).

الجدول رقم (13): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"

	Acheteur:A	Vendeur :V
DAP	"تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"	Frais التكاليف
Emballage	التعبئة والتغليف	Risques الأخطار
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V
Douane export	جمركة التصدير	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V
Transport principal	النقل الأساسي	V
Assurance transport	تأمين النقل	V
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V
Douane import	جمركة الإستيراد	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	V

Source: Michel Piquet, op-cit, p p 44-45

يلاحظ من من الجدول رقم (13) مصطلح DAP: أن البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى المكان المتفق عليه، إضافة إلى إلتزام التأمين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في المكان المتفق عليه، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، ما عدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل البرية، البحرية أو الجوية، وكلفة إرسال البضاعة من مكان الوصول، ما عدا الأخطار التي قد تتجم عند تسوية الإجراءات والتكاليف الجمركية، ونقطة تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري تكون في مرحلة الإجراءات الجمركية فقط.

ثالثا: مصطلح "Delivered Duty Paid" DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (14).

الجدول رقم (14): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

		Acheteur:A	Vendeur :V
DDP	"تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الإستيراد	V	V
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit, p 44

يلاحظ من الجدول رقم (14) أن مصطلح DDP يمثل هذا المصطلح الحد الأقصى من الإلتزامات المترتبة على البائع، إذ يتحمل تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى مخازن أو مكان المشتري، إضافة إلى إلتزام التأمين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، و زيادة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب، أما تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد، ويعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الإلتزامات.

المبحث الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

باعتبار النقل البحري الأهم والأكثر إستخداما في التجارة الدولية، تكتسي مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب والنقل البحري في سبيل ذلك مكانة كبيرة وإستعمال واسع من حيث تطبيقاتها في نقل البضائع، ويسعى الطرفين المصدر/المستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتهم، والتي تنص عليها مصطلحات التجارة الدولية البحرية **CIF, CFR, FOB, FAS**، والملحق رقم 03 يبرز تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms-Maritimes).

المطلب الأول: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري **FAS**.

تسليم البضاعة جانب السفينة " **FAS** Free Alongside Ship" ينظم إلتزامات كل من البائع والمشتري وفق النقل البحري للبضائع حيث يتكفل البائع كل التكاليف حتى رصيف ميناء التصدير، وتتحول عند جانب السفينة الواجبات إلى المشتري.

أولاً: واجبات البائع: وتحتوي واجبات البائع على ما يلي¹:

1/ تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3/ عقود النقل والتأمين: لا يوجد إلتزام عقد النقل والتأمين على البائع.

4/ التسليم: على البائع أن يسلم البضاعة إلى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ المتفق عليه وبالطريقة المعتادة في الميناء.

5/ نقل المخاطر: مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر أيضاً، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

6/ توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات كذلك، على البائع أن يدفع:

➤ جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛

➤ ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى جميع الرسوم و الضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير.

7/ إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة بجانب السفينة.

¹ - محمد عبدالفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 443-445 بتصرف

8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يزود المشتري على نفقته بمستند النقل أو بوليصة الشحن يدويا أو تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI)¹ لإثبات تسليم البضاعة.

9/ المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة، وأن يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

10/ واجبات أخرى: على البائع أن يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة أخرى والتي قد يحتاجها المشتري لإستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، وعلى البائع أيضا أن يزود المشتري بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ثانيا: واجبات المشتري: وتشتمل واجبات المشتري على ما يلي²:

1/ دفع الثمن: على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لإستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

3/ عقود النقل والتأمين:

3- 1 عقد النقل: على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.

3- 2 عقد التأمين: لا يوجد إلزام عقد التأمين على المشتري.

4/ الإستلام: على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها وفقا لإلتزام التسليم.

5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تسليمها وفقا لإلتزام التسليم، وإذا لم يتم بإخطار البائع وفقا لإلتزام إخطار البائع، منذ التاريخ المتفق عليه لتسليم البضاعة، أو بسبب آخر، فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم شريطة أن تكون البضاعة معرفة بشكل واضح وفقا لشروط العقد.

6/ توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها؛
- وأي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد؛

¹ تبادل المعلومات إلكترونيا: (EDI) Electronic Data Interchange -

² - جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 33-34

➤ وجميع الإجراءات الجمركية والتكاليف الأخرى الواجبة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

7/ إخطار البائع: على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف بإسم السفينة و نقطة التحميل ووقت التسليم.

8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل إثبات التسليم وفقا لإلتزام التسليم.

9/ معاينة البضاعة: على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

10/ واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة المذكورة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB.

من خلال مصطلح تسليم البضاعة على ظهر السفينة "Free On Board" FOB تكون واجبات المصدر والمستورد موزعة بالتنظيم حتى شحن البضائع فوق السفينة في ميناء التصدير، ليتم من هذه النقطة إنتقال المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري، ويظهر دور المصطلح FOB في تنظيم بوليصة الشحن البحري كما هو مبين في الملحق رقم (04).

أولاً: واجبات البائع: وتحتوي على الواجبات التالية¹:

1/ تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، والقيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3/ عقود النقل والتأمين: لا يوجد إلتزام على البائع.

4/ التسليم: على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة المعينة من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما وبالطريقة المعتادة في الميناء.

5/ نقل المخاطر: مع عدم الإخلال بإلتزام المشتري بنقل المخاطر، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

6/ توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات، على البائع أن يدفع:

➤ جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين؛

¹ - محمد عبدالفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 449-451 بتصريف

➤ جميع الرسوم والضرائب والنفقات الواجبة عند التصدير.

7/ إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة.

8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل أو لإثبات تسليم البضاعة، أما عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستبدل مستند النقل برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية المماثلة.

9/ المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وأن يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات لنقل البضاعة، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل.

10/ واجبات أخرى: على البائع أن يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة والمعلومات الضرورية لإجراء التأمين اللازمة لإستيراد البضاعة، أو عند نقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ثانياً: واجبات المشتري: تتمثل واجبات المشتري بالنسبة لمصطلح FOB في الآتي¹:

1/ دفع الثمن: على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

3/ عقود النقل والتأمين:

3- 1 عقد النقل: على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.

3- 2 عقد التأمين: لا يوجد إلزام.

4/ الاستلام: على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها.

5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وإذا لم يتم بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم، أو بسبب عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد، شريطة أن تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح.

6/ توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

➤ جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين؛

➤ وأي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد؛

➤ تكاليف الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

¹ - جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 39-40

- 7/ إخطار البائع: على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف باسم السفينة وميناء التحميل ووقت التسليم المطلوب.
- 8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل إثبات تسليم البضاعة.
- 9/ معاينة البضاعة: على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.
- 10/ واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR.

التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "Cost and Freight" CFR هذا المصطلح التجاري البحري ينص على تحمل البائع التكاليف اللازمة وأجرة النقل إلى غاية ميناء الوصول إلى بلد المشتري ليقوم هذا الأخير بتسلم البضاعة والتكفل بباقي الواجبات الضرورية، والملحق رقم (05) يبين عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR.

أولا: واجبات البائع: يمكن ذكرها في العناصر أدناه¹:

- 1/ تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.
- 2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.
- 3/ عقود النقل والتأمين:
- 3- 1 عقد النقل: على البائع أن يبرم على نفقاته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقدا لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول المعين بواسطة سفينة بحرية من النوع المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد.
- 3- 2 عقد التأمين: لا يوجد التزام.
- 4/ التسليم: على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه.
- 5/ نقل المخاطر: مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.
- 6/ توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات، على البائع أن يدفع:

¹ - محمد عبدالفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 455-457 بتصريف

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛
- أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة، بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛
- وكل الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة والنفقات الأخرى الواجبة عند التصدير ونقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.
- 7/ إخطار المشتري:** على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة، وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.
- 8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة:** على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته ببوليصة الشحن أو مستند النقل المعتاد يدويا أو إلكترونيا الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، ويجب أن يمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول، ومن بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت إلى مشتر لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول).
- 9/ المعاينة، التغليف والتأشير:** على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلى البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات لعملية النقل المعدة من قبله.
- 10/ واجبات أخرى:** على البائع أن يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، و لنقلها بطريق الترانزيت، وأن يزود المشتري بناء على طلبه بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.
- ثانيا: واجبات المشتري:** يوزع مصطلح CFR الواجبات بين البائع والمشتري كما يلي¹:
- 1/ دفع الثمن:** على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.
- 2/ الإجازات والموافقات والإجراءات:** على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع إجراءات نقل البضاعة بطريق الترانزيت وجمركة الإستيراد.
- 3/ عقود النقل والتأمين:** لا يوجد التزام على المشتري.
- 4/ الاستلام:** على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.
- 5/ نقل المخاطر:** يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن، إذا لم يقر المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن، شريطة أن تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح.
- 6/ توزيع النفقات:** مع عدم إخلال البائع بتوزيع النفقات، على المشتري أن يدفع:

¹ - جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 45-46

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها، وجميع نفقات التنزيل بما فيها نفقات التفريغ بالصنادل ورسوم الرصيف، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛
- وجميع الرسوم والضرائب والتكاليف الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.
- 7/ إخطار البائع: عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ أو ميناء الوصول، فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.
- 8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.
- 9/ معاينة البضاعة: على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.
- 10/ واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CIF.

مصطلح التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين،

"Cost Insurance and Freight" CIF من المصطلحات الواسعة الإستعمال في النقل الدولي للبضائع، والذي ينظم العلاقة بين البائع والمشتري عن طريق تحمل البائع لتكاليف نقل البضائع وشحنها والتأمين عليها من المخاطر حتى ميناء الوصول المعين، ومن هنا تتحول الواجبات إلى المشتري كشحن البضائع في ميناء الإستيراد وغيرها، ويبدو دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية من خلال الملحق رقم (06).

أولا: واجبات البائع: تنص على الآتي¹:

- 1/ تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.
- 2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.
- 3/ عقود النقل والتأمين:

¹ - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بدون مكان نشر، ط1، 2007 ص ص 167-170 بتصرف

- 3- 1 **عقد النقل:** على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد إلى ميناء الوصول المعين، بواسطة سفينة بحرية من الطراز المستعمل عادة في نقل البضائع الموصوفة في العقد.
- 3- 2 **عقد التأمين:** البائع وعلى نفقته الخاصة يزود المشتري بوثيقة التأمين على البضائع المشحونة وفق الاتفاق الوارد في العقد، ويجب أن تكون قيمة التأمين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا إليها عشرة بالمئة أي (110%) ويجب أن تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد.
- إضافة إلى أن البائع يلتزم بالواجبات التالية¹:
- 4/ **التسليم:** على البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه.
- 5/ **نقل المخاطر:** مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر من طرفه، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.
- 6/ **توزيع النفقات:** مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات أيضا، على البائع أن يدفع:
- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛
 - وأجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة، بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة؛
 - والنفقات المتعلقة بتأمين البضاعة؛
 - ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛
 - ونفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة الواجبة عند التصدير، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.
- 7/ **إخطار المشتري:** على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة، وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.
- 8/ **إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة:** على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته بمستند النقل الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وأن يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت بتحويل المستند إلى مشتر لاحق، عندما يتم إصدار مستند النقل على عدة نسخ أصلية يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للمشتري بالمراسلة اليدوية أو الإلكترونية.
- 9/ **المعاينة، التغليف والتأشير:** على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلى البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات على البضاعة لعملية النقل.
- 10/ **واجبات أخرى:** على البائع أن يقدم للمشتري على نفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، المعلومات الضرورية لإجراء أي تأمين إضافي، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

¹ - محمد عبدالفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 463-464

ثانيا: واجبات المشتري: ينظم مصطلح CIF إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لما يلي¹:

- 1/ دفع الثمن: على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.
- 2/ الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.
- 3/ عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري.
- 4/ الاستلام: على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.
- 5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن، إذا لم يتم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد.
- 6/ توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:
 - جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها؛
 - وجميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل لغاية وصولها إلى ميناء الوصول، وبنفقات التنزيل، بما فيها نفقات تفريغ الصنادل ورسوم الرصيف ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛
 - بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.
- 7/ إخطار البائع: عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/أو ميناء الوصول فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.
- 8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.
- 9/ معاينة البضاعة: على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.
- 10/ واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك، على المشتري أن يزود البائع بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

¹ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص ص 170-171

خلاصة الفصل الثاني:

التجارة الدولية تتطلب التنظيم لتسهيل ديناميكية المعاملات بين الأطراف، ولا يتأتى هذا إلا بالتوحيد والتأطير لكافة المراحل وسردها في قواعد تقاس بها الواجبات والمسؤوليات، وهو الدور الذي تتقمصه المصطلحات التجارية الدولية التي تيسر المهام وتجعلها نماذج معيارية، ما على البائع والمشتري إلا تبنيها في عقودهم ومستنداتهم حتى تكون كل الأمور واضحة المعالم، وبالنظر إلى عمق أهمية النقل البحري كان لكافة المصطلحات النصيب الأوفر لتوزيع التكاليف والأخطار، وتبيان أماكن التسليم وإبراز أهمية المستندات في رحلة نقل البضاعة في السفن، فكل من البائع والمشتري يفضلان اعتماد قواعد الأنكوترمز، كما يحبذان وسيلة النقل البحري لإيصال البضائع، وعليه ينص العقد المبرم بينهما على ذلك، بغرض إستهداف المزايا والفائدة المرجوة من حسن التنظيم لخطوات الرحلة، والوفرة في نقل البضائع وبأقل التكاليف والعمالة الرخيصة، والأهم من ذلك هو وضوح الأدوار وبيان الإلتزامات.

والمستورد همه الوحيد هو تسلم البضاعة سليمة، نظير تسديد قيمتها للبائع بالسعر الذي يبنى على ضوء تكاليف نقل البضاعة، شحنها وتأمينها وجمركتها، وكل ذلك يتم تصنيفه في قواعد الأنكوترمز حتى تكون فيصلا بينهما ومرجعا لمعرفة مصادر كل تكلفة والحيطة بالتأمين ضد وقوع الخسائر في عملية التجارة المعنية للبضاعة، أي أن نقل البضائع بحرا أمثل وسيلة للنقل، وللأنكوترمز الدور البارز في تنظيم سيرورة العملية، لذا فالمصدر والمستورد إلتزامتهما مدروسة وجلية، وتكون بذلك نظم التجارة الدولية مستفيدة من العديد من المزايا المبنية على تسهيل التجارة وتنظيمها وفقا لتحديد مهام الأطراف وتوحيد القواعد المستخدمة في ذلك، وبأقل التكاليف، ولتطبيق دور مصطلحات التجارة الدولية في عملية النقل البحري للبضائع يتناول الفصل الثالث هذا الدور في الجزائر، كما يعالج واقع ميناء الجزائر العاصمة والنقل البحري للبضائع في الجزائر.

تمهيد:

يعتبر ميناء الجزائر العاصمة منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية، وكأداة لتنظيم التجارة ونظام التقييم للاقتصاد الوطني، لعبور حركة المرور السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث التبادلات الوطنية، بالنسبة لحافز كرس في الواقع من قبل السلطات، فمؤسسة ميناء الجزائر EPAL¹ كمشروع تجاري ومع أنشطتها التقليدية تمكنت من ملء مهام السلطة العامة لتنفيذ سياسة إعادة تصميم منظمة ميناء إعادة تركيز الهياكل الداخلية في حين التكيف مع الأهداف ساعد الأداء والأعمال التخصص الأساسية لوضع آليات لإدارة وتشغيل.

فالتحولات الجديدة للاقتصاد الدولي أدت إلى زيادة الطلب على خدمات المنشآت المينائية من طرف مختلف المتعاملين لمعالجة السفن وعبور البضائع في أفضل الشروط الاقتصادية والأمنية وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وطرق تسييره وإمكانياته حيث عملت السلطات على تحريره أكثر لمواجهة متطلبات الظروف الدولية المستجدة، وإدخال متعاملين سواء أكانوا محليين أم أجانب، وهذا يتطلب تعديل في القوانين المنظمة للنشاطات المينائية وكذلك العقود المبرمة بين مختلف الأطراف مع ضرورة مراعاة شروط المنافسة بين مختلف الفروع والهيئات المينائية، وهذا يتطلب تحكّم كبير في مختلف المتغيرات الداخلية والخارجية.

ويسلط هذا الفصل الضوء على الجانب الميداني، حيث يحتوي المبحث الأول على تقديم عام للمؤسسة المينائية في الجزائر العاصمة، و المبحث الثاني يستعرض واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر، أما المبحث الثالث فيتناول إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر.

¹ -EPAL "Entreprise Portuaire d'Alger" : مؤسسة ميناء الجزائر

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة.

يعتبر ميناء الجزائر من بين أهم الموانئ الجزائرية فيما يخص المبادلات التجارية التي تمر عن طريق البحر، وهو مسير من طرف مؤسسة إقتصادية تسمى بمؤسسة ميناء الجزائر، وقد عرف تطور نظام ميناء الجزائر عدة مراحل منذ الإستقلال أسهمت في تطور حركة البضائع المشحونة والمفرغة، الأمر الذي زاد من مهام الميناء وأدى إلى توسع هيكله التنظيمي.

المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر.

ميناء الجزائر العاصمة من أهم الموانئ الموجودة في الجزائر، على إعتبار موقعه في عاصمة البلاد، شهد هذا الميناء تطورات هامة على صعيد التجارة الدولية جعلت من أهميته تزداد نسبة إلى تطور حجم المبادلات التجارية وخصوصة المؤسسة المينائية عن طريق الإستثمار الأجنبي المباشر.

أولاً: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري : مر تطور مؤسسة ميناء الجزائر بالمرحل التالية¹:

1/ المرحلة الأولى 1962 - 1971:

بموجب المرسوم رقم 63-443 والمؤرخ في 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62-203 المؤرخ في 21/02/1962) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالإستقلالية، وخاصة المواني الأساسية للبلاد الجزائر، عنابة ووهران.

2/ المرحلة الثانية 1971 - 1982:

أنشئ في سنة 1971 سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب مرسوم رقم 71-29 بتاريخ 1971، وكذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA)، والشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG) فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة، القطر.....الخ)، وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية.

3/ المرحلة الثالثة 1982 - 2000:

بههدف تحقيق لا مركزية في التسيير وتحقيق الإنسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) والشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) وبموجب مرسوم رقم 82-283 إلى 290 المؤرخ في 14/04/1982، تم إدماج وحداتها المحلية ضمن (10) عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها:

¹ - 07/04/2015 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين - مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

➤ استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية؛

➤ القيام بأشغال الصيانة والإصلاح؛

➤ ممارسة احتكار القطر والمناولة¹.

وننتج عن ذلك بأن توحيد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد، وأسست مؤسسة ميناء الجزائر وذلك جراء إعادة هيكلة قطاع الموانئ بعد ما كان يتكون من ثلاث مؤسسات سابقة والمتمثلة في:

➤ الديوان الوطني للموانئ؛

➤ الشركة الوطنية للأملاك البحرية؛

➤ المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ.

4/ المرحلة الرابعة الخوصصة :

تم في هذه المرحلة إعادة تشكيل القانون البحري وإنشاء السلطة المينائية وهذا التعبير جاء في إطار الإصلاح الاقتصادي الشامل، والذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المردودية والتحكم في التكاليف بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي:

➤ الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية؛

➤ وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء، بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها؛

➤ تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية؛

➤ ترقية الاستثمارات المينائية العمومية والخاصة؛

➤ إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية "الشرق، الوسط، الغرب"؛

➤ عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية (تسيير الأملاك المينائية والأمن.... الخ)، وهذه تتم من خلال القضاء على احتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية، وذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ؛

➤ السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز، صاحب الشحنة الخاصة.... الخ)، بتسيير الخدمة العمومية المينائية؛

➤ تشجيع الخواص القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز، الايجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب.

¹ - المناولة: النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الإستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص

4-1 الشراكة الجديدة لميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية:

شراكة القطاع الخاص الأجنبي تم إنشائه رسميا في 15 فبراير 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP، بهدف تنمية البنية التحتية لميناء الجزائر. تهدف هذه الشراكة إلى تخفيض التكاليف ومدة الإنتظار في الميناء الجزائري ما يكلف أموال طائلة عندما تكون السفن في الميناء، وبدرجة أقل عندما تكون في عرض البحر، كما تهدف إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت المساحة الأصلية 12 هكتار، ومدة عقد الإمتياز مع موانئ دبي العالمية لمدة 30 عاما لتشغيل محطة الحاويات بميناء الجزائر العاصمة، وبالتالي فإن التحدي لتحسين الإجراءات والخدمات في الآجال القصيرة، وتعد مجموعة موانئ دبي العالمية واحدة من رواد العالم في مجالها (وهي ثالث أكبر مشغل للحاويات)¹.

4-2 الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة C.N.A.N:

" Compagnie Nationale Algérienne de Navigation " أنشئت بموجب المرسوم رقم 63-489 من 31 ديسمبر 1963 مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري للبضائع وقطع الأشجار لصنع القوارب، وقد تم خصخصة كل شركة تابعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية وإيطالية والسعودية. CNAN Nour, CNAN Mediterranean, CNAN Maghreb et NASCHO وتهدف الشركة إلى:

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

ثانيا: تعريف مؤسسة ميناء الجزائر

ميناء الجزائر ايكسيوم ، الجزائر ، يقال ان ايكوسيم معناه جزيرة النورس. مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي تأسست سنة 1982م بإدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، وذلك بالمرسوم 82-286 المؤرخ في 14 أوت 1982 الذي ينص على تأسيس مؤسسة ميناء الجزائر والتي امتلكت استقلالها المادي في 23 سبتمبر 1989.

¹ -10/03/2015 www.portalger.com.dz/historique

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

كما ان لها شكل شركة مساهمة ذات أسهم بلغ رأس مالها في مارس 2008 حوالي 4200.000.000 دج، ملكا للدولة الجزائرية بصفة كلية و لحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ بعد أن كانت سلطة المؤسسة القابضة العمومية للخدمات هي تابعة لوزارة النقل ، إذن مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة قابضة عمومية خدمتية تقوم في الإطار الوطني بالتنمية الاقتصادية لها سلطة تسيير واستغلال وتطوير الهياكل المرفئية وكذا التحكم في النشاط التجاري .

يمتد ميناء الجزائر بين رأس كاكاسين غربا ورأس تامنفوست شرقا، ويبلغ عرضه 18 كلم كما يشمل ميناء دلس، يتربع الميناء على مساحة مائبة مقدرة ب184 هكتار وخط رصيفي يبلغ طوله 7317 متر مربع¹.

ثالثا: مهام مؤسسة ميناء الجزائر.

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

- تسيير واستغلال وتنمية الميناء والوسائل والمنشآت المينائية؛
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة، وتجديد الهياكل الفرعية والمينائية؛
- احترام العام للمنشآت العقارية العمومية المينائية والطرق وقواعد النظافة؛
- اعداد برامج أشغال الصيانة والعمل على تطويرها وتطبيقها، وهذا بمساعدة السلطات المعنية، كذلك برامج التركيب وإنشاء هياكل النشاطات التجارية المناولة، الشحن والنقل؛
- استغلال الأدوات والتجهيزات المينائية باسم الدولة؛
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة؛
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء؛
- تقوم بعملية التخزين، الحفظ، وتسليم البضائع؛
- كما تنسق مؤسسة ميناء الجزائر مع مؤسسات وطنية معينة بمتابعة ملفات تطوير السطح المينائي للجزائر وهذا في مجال المحافظة على المنشآت أو المرافق والتجهيزات المخصصة والشبكات لاسيما إدخال الإعلام الآلي داخل النشاطات المينائية، وبفضل قفزة في التسيير والمجهود الإستثماري وصل نشاط الميناء إلى مستوى أفضل².

1 - 2015/04/07 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين - مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

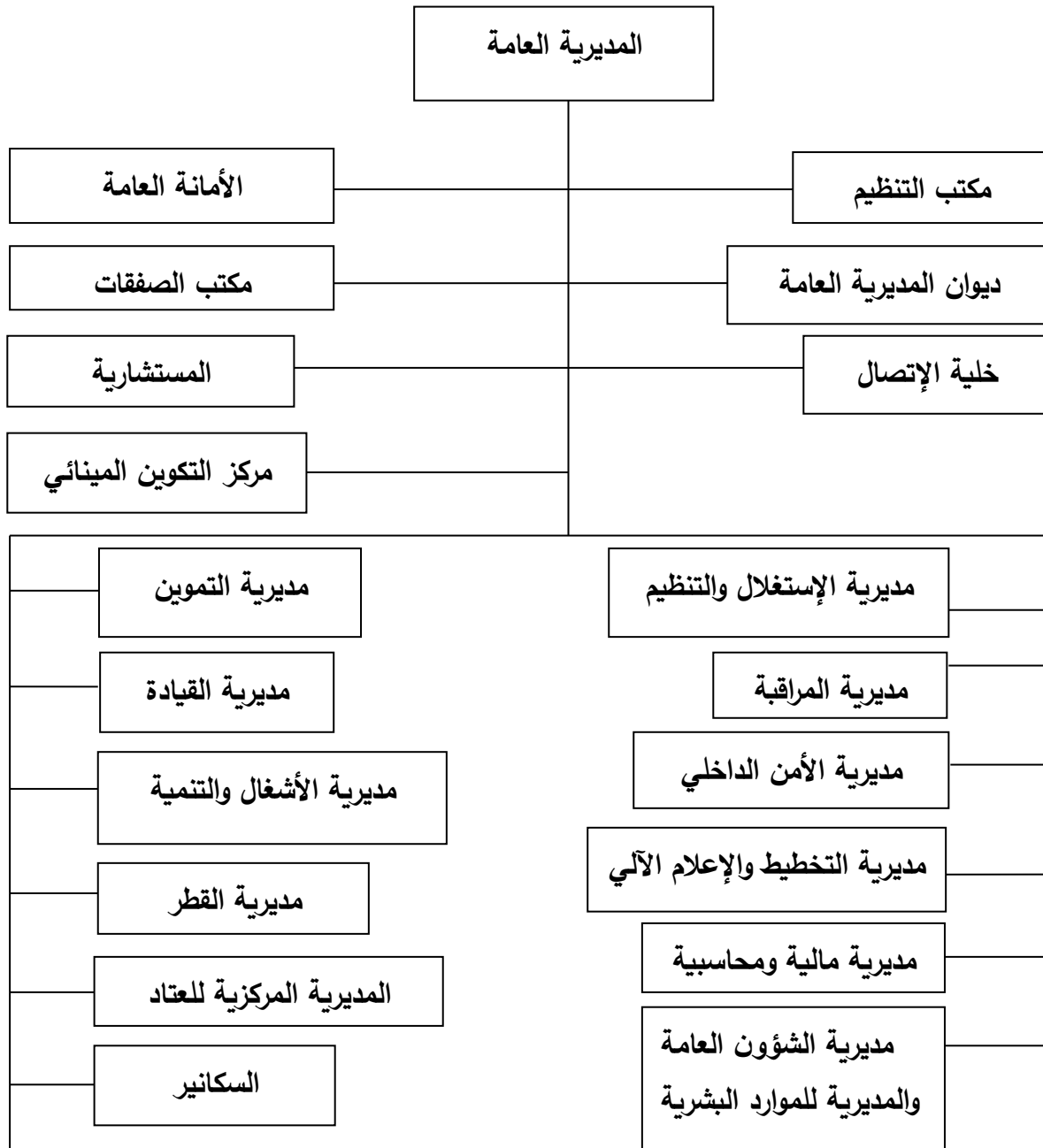
2 - 2015/04/07 نفس المرجع

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.

إن عرض الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر ليس كباقي الهياكل في المؤسسات الأخرى فتوجد فيه مديريات ومصالح لا نجدها في الباقي، وذلك لاختلاف نشاط المؤسسة كبر حجمها ومعاملاتها. أولاً: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.

تعتمد المؤسسة المينائية عند القيام بنشاطاتها على عدة مديريات يقومون بالمهام الموكلة إليهم تحت رئاسة المديرية العامة وهذه المهام تتمثل في مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر في الشكل رقم (03). الشكل رقم (03): مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.



المصدر: 2015/04/07 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين - مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

ثانيا: تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر : يمكن توضيح ذلك فيما يلي¹:

1/ المديرية العامة: وتكون في أعلى هرم المؤسسة وهي مسؤولة على إصدار القرارات والمصادقة على كل الوثائق، تتأسس كل الإدارات، يعتبر الرئيس المدير العام رئيسها ومسيرها يساعده في ذلك مديران عامان أحدهما مكلف بتنسيق المديرية العملية أما الآخر إداري مكلف بتنسيق المديرية الوظيفية.

1-1 خلية الاتصال: وهي مكلفة بما يلي:

- تحرير ومعالجة تقارير وملاحظات وقرارات ومراسلات المديرية العامة على الأرشيف؛
- المحافظة على أسرارهم وحراسة الوثائق الخاصة بالرئيس المدير العام؛
- استضافة الوفود الأجنبية عن المؤسسة والتكفل بالمهام الموجهة من الرئيس المدير العام.

1-2 مكتب النظام العام: وهي مكلفة بالآتي:

- استقبال وتسجيل مراسلات الوصول وإدارة وحفظ المراسلات المتسلسلة؛
 - الإدارة للمراسلات التي تصل إلى البنية الداخلية بعد فحصها من طرف الرئيس المدير.
- 1-3 هيئة المستشارين:** يطلب من الرئيس المدير العام للمؤسسة يكلف المساعدون بالمال دراسات وملفات خاصة بالمؤهلين في مختلف المجالات التي تخص المؤسسة.

1-4 المصلحة الخاصة بمراقبة المحاسبة والتسيير: وهي مكلفة بما يلي:

- متابعة المكلفين بالحقوق المالية (الأمتعة والعقارات) للمؤسسة؛
 - تقريب الممتلكات والمحاسبة بالتعاون مع المديرية المالية والمحاسبة.
- 2/ المديرية الوظيفية:** هي التي تقوم بأعمال التسيير، التوجيه التخطيط والتنسيق بين الوظائف والمديرية العملية فهي تنظم المؤسسة وتحلل المعطيات و المعلومات وتتكون من:

1-2 مديرية المحاسبة والمالية: وهي تقوم بالآتي:

- تعريف وتطبيق سياسة التسيير والطرق المحاسبية للمؤسسة؛
- المحافظة على التوازن المالي والهيكل العملية؛
- ضمان ومتابعة الخزينة لمراقبة كل العمليات المالية (البنك والصندوق)؛
- إقامة علاقات مع إدارات الضرائب والضمان الاجتماعي لدفع الاشتراكات والسهر على المتابعة الدورية للتحليل المالي وإعلام المديرية العامة بنتائجها.

2-2 مديرية الموارد البشرية وإدارة الموظفين: وهي تقوم بالوظائف أدناه:

- تسيير الموارد البشرية وإدارة الموظفين وتسيير موظفي المؤسسة؛
- تأسيس علاقات مع مؤسسات كفاء في تنظيم عمل الصحة و الأمن؛
- التسيير الإداري للموظفين المتعلقين بالمديرية العامة والمديرية الوظيفية.

¹ - 1 - 2015/04/07 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين - مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

2-3 مديرية مراقبة التسيير والإعلام الآلي: مكلفة بتنظيم الإجراءات المستعملة في المؤسسة وتطويرها ودفع نظام ومسار للمعلومات واتصالات المؤسسة كما تقوم بمتابعة المخططات السنوية والثلاثية للمؤسسة.

3/ المديرية العملية: مكلفة بالتسيير واستغلال وتشغيل الموظفين العاديين والمعنويين تعمل وفق مبدأ التسيير الذاتي وذلك بميزانياتها الخاصة، تسييرها للموارد البشرية ومشترياتها واستثماراتها.

3-1 مديرية العتاد: وهي تقوم بالتالي:

➤ تسيير وإستغلال العتاد والتجهيزات للنشاطات المينائية، والمخازن وقطع الغيار؛

➤ تسجيل ومراقبة استعمال العتاد والتجهيزات من طرف الهياكل التي تستعملها؛

➤ تنظيم وتسيير نشاطات مختلف الورشات.

3-2 مديرية القطر: وهي تقوم بالوظائف الآتية:

➤ ضمان عمليات القيادة والقطر في الحدود البحرية للميناء؛

➤ ضمان تنظيم حركة السفن في الحدود البحرية بوضع والتنفيذ البرامج اليومية للرسو.

3-3 مديرية المناولة: تعتبر مديرية المناولة أهم وأكبر مديرية في مؤسسة ميناء الجزائر لمديرية المناولة عملية شحن وتفريغ البضائع وتخزينها.

3-4 مديرية الاستغلال التجاري ومتابعة البضائع: وهي تقوم بمايلي:

➤ التسيير المنطقي للفضاءات المينائية؛

➤ حماية البضائع على كاهل القضاء المينائي.

3-5 مديرية الحاويات: وتقوم بالتالي:

➤ التكفل التام بالسلع المكيفة بالحاويات، وعملية استقبال الحاويات؛

➤ حفظ وتخزين الحاويات إلى غاية تسليمها إلى أصحابها.

4/ مديريات قيادة الميناء: وهي تقوم بما يلي:

➤ السهر على حماية الميادين المينائية بتطبيق القواعد العامة والخاصة بالاستغلال؛

➤ ضمان تنظيم حركة السفن في الحدود البحرية بوضع وتنفيذ البرامج اليومية للرسو.

4-1 مديرية الاستغلال والتنظيم: وهي تقوم بالوظائف الآتية:

➤ إعداد وتحديد القواعد المتعلقة بالمحافظة على الميادين المينائية؛

➤ التكفل بالقضايا القانونية ومتابعة النزاعات؛

➤ القيام بالدراسات الإحصائية والاقتصادية اللازمة لتقسيم الأدوار للنشاطات المينائية.

4-2 مكتب الوقاية والأمن: مساعدة الرئيس المدير العام في تحديد مجموع أعمال الأمن المينائي المشروع فيها

على مستوى المناطق المينائية وضمان تناسق أعمال وقاية الميناء.

المبحث الثاني: واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر.

على إعتبار الجزائر دولة مطلة على البحر، تخصص جزء من حركة التجارة الخارجية فيها للنقل البحري لإستيراد وتصدير البضائع، وتعمل على تطوير هذا النوع من النقل الدولي بالنظر لتمتعه بخصائص معينة لا تتوفر في بدلائه (النقل الجوي مثلا) كإنخفاض التكلفة من جهة، ونظرا لتطور أساليب التجارة الدولية من جهة ثانية، للجزائر مجموعة من الموانئ البحرية على طول شريطها الساحلي لعل من أهمها ميناء الجزائر العاصمة الذي يمثل مركز دخول وخروج البضائع من وإلى الجزائر.

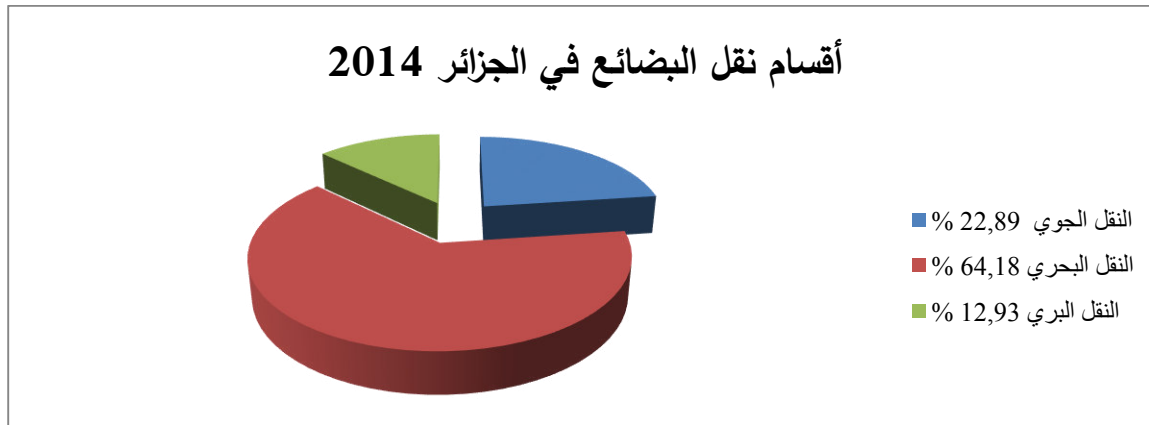
المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر.

يكتسب النقل البحري للبضائع في الجزائر النصيب الأوفر من الإستيراد والتصدير، ومن ذلك كان للموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية، إلا أن الموانئ الجزائرية تعاني من عديد المشاكل تتطلب من السلطات المختصة تكثيف الجهود للنهوض بالقطاع.

أولا: أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر.

النقل الدولي للبضائع يتباين من نوع إلى آخر من حيث معايير التفضيل والتمثلة أهمها في الوقت، التكلفة، الأمان، القدرة الإستيعابية وغيرها، إلا أن أهم معيار هو التكلفة والقدرة الإستيعابية في مجال التجارة الدولية التي تستهدف تخفيض التكاليف ووفرات الحجم، وهي المزايا التي يتمتع بها النقل البحري للبضائع، إذ تولي الجزائر بطابعها الجغرافي الأهمية الأكبر للنقل البحري في تجارتها الخارجية، والشكل أدناه يظهر تقسيم مختلف أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر عام 2014.

الشكل رقم (04): نسب أنواع نقل البضائع في الجزائر في عام 2014



Source: Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014, p5

من خلال الشكل رقم (04) يتبين أن أكثر أنواع نقل البضائع إستخداما في الجزائر هو النقل البحري، حيث دلت إحصائيات وزارة النقل للعام 2014 على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة وغير

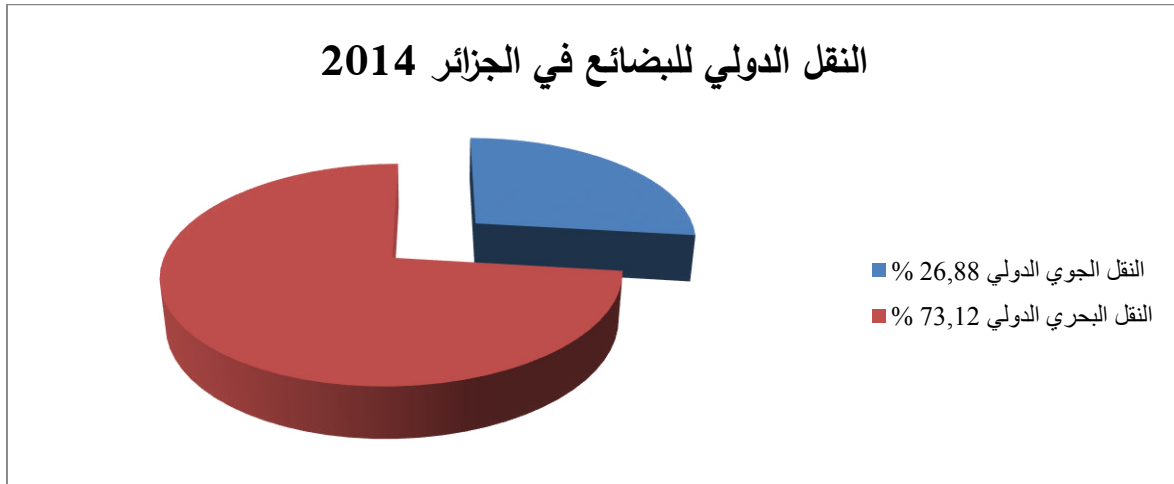
الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

المجاورة يستحوذ على نسبة 64.18% من إجمالي نقل البضائع، في حين أن النقل الجوي يأتي في المرتبة الثانية بنسبة 22.89%، وأخيرا النقل البري بنسبة لا تزيد عن 12.93%، السبب في ذلك يعود إلى المزايا التي يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكلفة وارتفاع القدرة الإستيعابية، أيضا بحكم موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى طبيعة الاقتصاد الذي يعتمد على تصدير المحروقات في السفن والحاويات الخاصة بذلك، والإستيراد من كافة دول العالم عبر البحار، وبالنظر إلى عولمة الإقتصاد والتجارة أصبحت جل الدول تعتمد على خطوط منتظمة للنقل البحري لإستهداف التخفيض في التكاليف.

ثانيا: الملاحظة (النقل الدولي) الجوية والبحرية للبضائع في الجزائر 2014.

في التجارة الخارجية للجزائر مع بلدان العالم التي تتم عبر النقل البحري والجوي للبضائع بإستثناء النقل البري للبضائع، تكون النسب متفاوتة كما في الشكل رقم (05) التالي:

الشكل رقم (05): نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014



Source: Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014, p5

يلاحظ من الشكل رقم (05) أن حركة التجارة الدولية بين الجزائر والدول التي تنقل منها أو إليها البضائع بحرا وجوا فقط دون إحتساب النقل البري الدولي الذي قل ما يتم إستخدامه من أو إلى الجزائر، تتم أغلبها عبر النقل البحري بنسبة 73.12%، والنسبة المتبقية تتم عبر النقل الجوي بنسبة 26.88%، وهذا راجع إلى المفاضلة بين النوعين من النقل، والجزائر على غرار دول العالم تسعى إلى الإستفادة من التجارة الدولية وتحسين وضعية ميزان مدفوعاتها عن طريق التخفيض في فاتورة الإستيراد قدر الإمكان، وهو ما إستوجب الإعتماد على النقل البحري للبضائع أكثر من النقل الجوي الذي يكلف كثيرا.

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

ثالثا: تطور النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر.

مع تطور التجارة الخارجية في الجزائر والفائض في الميزان التجاري في الفترة 2003-2013، شهد النقل البحري للبضائع تطورا ملحوظا في كميات وأطنان البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية، والجدير بالذكر أن الشحن للتصدير وتفريغ البضائع المستوردة، والجدول رقم 15 والشكل رقم 05 يبرزان تطور حركة النقل البحري في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ).

الجدول رقم(15): تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ).

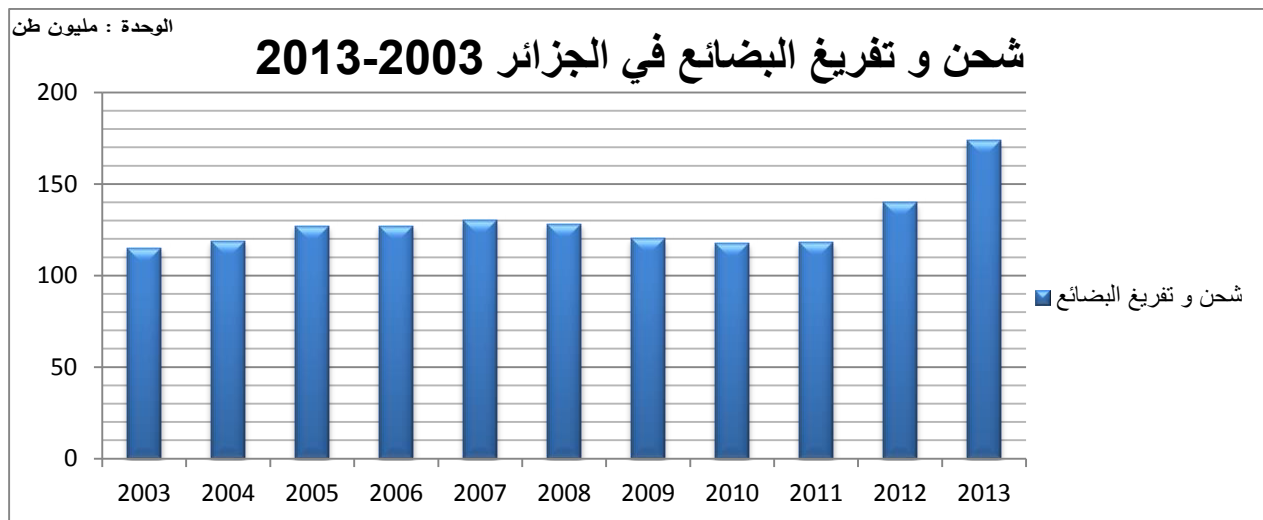
الوحدة: 10⁶ طن

السنوات	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
شحن وتفريغ البضائع	115.1	119.0	127.1	127.0	130.3	128.2	120.5	117.9	118.2	140.0	173.8

المصدر: حوصلة إحصائية ، وزارة النقل ، ص 209 بالإعتماد على الرابط:

14/04/2015 www.ons.dz/IMG/pdf/CH11-TRANSPORTS-Arabe.pdf

الشكل رقم(06): تطور حركة النقل البحري من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) في الجزائر.



المصدر: مخرجات Excel بالإعتماد على معطيات الجدول رقم (15)

من خلال الجدول رقم (15) والشكل رقم (06) يبين أن حركة النقل البحري في الجزائر في الفترة بين 2003-2013 عرفت تطورا ملحوظا نتيجة زيادة الإهتمام به من طرف السلطات الجزائرية، وكذا متطلبات السوق تفرض التجارة الدولية عبر البحار، خلال السنوات بين 2003-2007 إرتفعت كمية البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية سواء للإستيراد أو التصدير من 115.1 مليون طن إلى 130.3 مليون طن أي بزيادة قدرها 15.2 مليون طن، أما في الفترة من 2008-2011 كان العكس بإنخفاض كميات البضائع

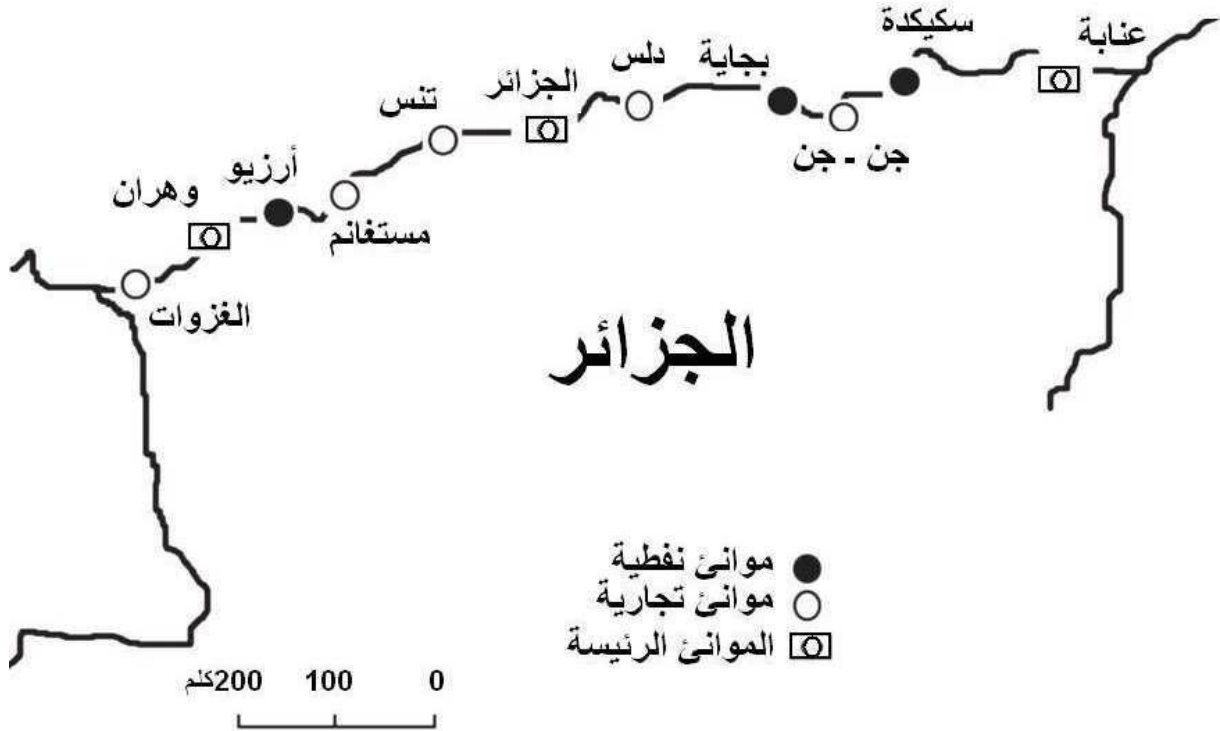
الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

الإجمالية من 128.5 مليون طن إلى 118.2 مليون طن أي نقصان بقيمة 10 مليون طن، والسبب في ذلك يعود إلى الأوضاع الإقتصادية في العالم التي شهدت الأزمة المالية العالمية في 2008 التي أثرت على مستويات الإنتاج وأسعار الصرف وانخفاض أسعار البترول 62.25 دولار للبرميل في 2009، فأنعكس ذلك سلبا على حركة التجارة الدولية، وبين 2011-2013 ونتيجة لتحسن الأوضاع الإقتصادية العالمية عاد النقل الدولي للبضائع إلى الإرتفاع، كما حدث في الجزائر إذ إرتفعت كمية البضائع المنقولة بحرا من 118.2 مليون طن في 2011 إلى 173.8 مليون طن في 2013، مقدار الإرتفاع في الثلاث سنوات 55.6 مليون طن بين بضائع مشحونة للتصدير وبضائع مفرغة من الإستيراد.

رابعا: الموانئ التجارية في الجزائر.

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير و المتوسط، ويصل حجم المبادلات الإجمالي إلى 130 مليون طن سنويا، وتخدم 95% من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري، كما هو موضح في الشكل رقم (07).

الشكل 07: خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني - الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009، ص167

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي في حوض البحر الأبيض المتوسط (الضفة الجنوبية) بحوالي 1200 كيلومتر من الساحل، تملك شبكة مينائية، متمثلة في أحد عشر (11) ميناء تجاري من بينها ثلاث (03) متخصصة في المحروقات متمثلة في سكيكدة بجاية وأرزيو وهران، و(03) موانئ رئيسية عنابة الجزائر

العاصمة وهران، إضافة إلى (05) موانئ تجارية من الشرق إلى الغرب جن جن في جيجل ودلس في بومرداس، تنس في الشلف ومستغانم، الغزوات في تلمسان، تمتد هذه الموانئ على طول سواحلها، هذه الميزات تحت الجزائر أن تضع المجال البحري في المستوى الأول، فبمجرد النظر لطبيعة المبادلات التي تتم عن طريق البحر (95%) تتبين الأهمية الاقتصادية والتجارية التي تمثل النقل البحري في الاقتصاد الجزائري¹.

1/ نشاطات الموانئ الجزائرية (المبادلات التجارية):

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي، وتتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات 37.6 مليون طن والصادرات 80.4 مليون طن في العام 2011، والتي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96% من حجم صادرات الجزائر وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو-سكيكدة-بجاية)، أما باقي الموانئ فهي موانئ إستيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80% و 93% من مجمل المبادلات، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات 45.76%، أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة، منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية، و بالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

وهذا يشير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الإختلال في هيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد، وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص، فإن إنعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني².

2/ مشاكل الموانئ الجزائرية: تعاني الموانئ الجزائرية من عديد المشاكل من أهمها³:

➤ إن الاستثمار في الجزائر في مجال الموانئ هو فقط لموانئ النفط، ولا تزال الموانئ الجزائرية متخلفة مع البنية التحتية التي تعد في مرحلة الشيخوخة، وإضطر هذا الواقع أصحاب السفن وخدمة الموانئ الجزائرية لاستخدام أحجام الشحن الصغيرة.

➤ تعتبر الموانئ الجزائرية أقل موانئ البحر الأبيض المتوسط كفاءة، ومنذ الاستقلال وإدارة الموانئ تعاني من سوء المعاملة من قبل الشركات المحلية وأجهزة الشحن الرئيسية في الجزائر، وبالنظر إلى عدة أسباب

¹ - 20/04/2015

www.ministere- transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=105&Itemid=44&lang=ar

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني - الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي،

الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009، ص ص 169-170

³ -Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Laboratoire REDYL, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et de Gestion , Université Mouloud Mammeri- Tizi-Ouzou, 2012, p p 6- 8

بالإعتماد على الرابط التالي:

20/04/2015 www.ummt0.dz/IMG/pdf/R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.pdf

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

ذات صلة بوزن الضرائب والبيروقراطية وتسجيل سندات الملكية والتأخير في تحديث نظامها المصرفي، والتفاوض على الإستثمار في الموانئ يصبح من الصعب.

➤ تحتل الجزائر المرتبة 140 في التصنيف العالمي للموانئ سنة 2011، وشركات الموانئ عرفت منذ ما يقرب عقد من الزمان خسائر عن كل حاوية، وصلت 120 دولار في اليوم الواحد بسبب ضعف قدرة التفريغ التي أدت إلى تدهور نوعية الخدمة والإنتاجية والقدرة التنافسية.

➤ إنخفاض إنتاجية محطات الموانئ وبتكلفة أعلى من المنافسين مثال على ذلك شحنة بضائع مرسيليا-الجزائر تكلف 40% أكثر من تكلفة شحنة بضائع مرسيليا - تونس.

➤ خسارة الجزائر لأسطول النقل البحري الذي كان يتكون من حوالي 120 باخرة جعلها دولة تعيش تحت رحمة شركات الشحن البحري ومجهزي السفن الأجانب، مشيرا إلى أن عدد الحاويات التي يتم نقلها عن طريق الأسطول الوطني أي عن طريق 4 بواخر فقط التابعة للشركة الوطنية للنقل البحري، لا يتعدى 1.5 بالمائة من إجمالي مليون حاوية (38 مليون طن من السلع) يتم استيرادها سنويا، بعد أن أصبحت الشركات الأجنبية MAERSK, CMA, CGM, MSC تسيطر على خطوط النقل المباشرة، مستفيدة من منع الحكومة الجزائرية للمتعاملين الجزائريين العموميين والخواص من تأسيس شركات للشحن البحري، ومنعهم أيضا من كراء سفن بصفة فردية أو جماعية.

➤ الشحن والإنفاق الوطني على البضائع العامة أكثر من 3 مليار دولار أمريكي، أي أكثر من 1/3 ثلث مبلغ البضائع المنقولة في الحجم، ويجب أن تتخفف هذه النفقات وإعتمادها عن طريق المؤسسات والمرافق والوسائل الوطنية، ملاك السفن العاملة في الخدمات والخطوط المنتظمة للنقل البحري للبضائع في الجزائر تفرض الحرية وبشكل تعسفي على أوضاع النقل في السوق الجزائرية¹.

➤ الموانئ الجزائرية قديمة من الجيل الأول وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ، ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتة تقصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري².

¹ - Abdelhamid Bouarroudj, **LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES: UN POTENTIEL DE CROISSANCE A PROMOUVOIR**, Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012, p 11

بالإعتماد على الرابط التالي:

02/05/2015www.fce.dz/phocadownload/fichiers_liens/Communication%20transport%20maritime%20de%20marchandise%20Un%20potentiel%20de%20croissance%20%3%A0%20promouvoir.pdf

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، مرجع سابق، ص ص 171-172

3/ تحديات الموانئ الجزائرية: تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها¹:

➤ من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه تأخيرا في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة لإدارة الحاويات يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكيد استخدام مناطق الموانئ ، ومع ذلك فإن أهمية الخدمات اللوجيستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجيستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.

➤ الجديد في النظام الميناء الجزائري هو ظهور شراكة القطاع الخاص الأجنبي والمتمثلة في موانئ دبي العالمية الإماراتية، وقد كانت نتائجها إنقسام إنتاجية هذا النشاط، فاختارت الدولة الجزائرية أن يعهد في إدارة محطات الحاويات إلى الشركات الأجنبية من أجل تطوير موانئها المتخلفة إلى حد كبير، وهي ملزمة للشروع في الإصلاحات لقطاع الموانئ للحد من خطر التعرض للتهميش في البحر الأبيض المتوسط ونظام النقل العالمي، لا سيما وأنه على نطاق واسع تعتمد على وسائل النقل البحري لخصوصية التصدير الأحادي لإقتصادها.

➤ الجوانب الحيوية من الخدمات اللوجيستية في الموانئ ذات إنتاجية منخفضة والتكاليف الناتجة أكبر، بالإضافة إلى عدم وجود إجراءات كفؤة وفعالة من طرف الجمارك، هذا مما أدى إلى إقامة مطولة للبضائع في الميناء، والشروط والإجراءات تعتبر عادة السبب الرئيسي لعبور طويل من البضائع في الميناء بسبب نظام الحوسبة الخاص بهم، وهو ما يمثل عقبة أمام التجارة، زيادة إلى مشاكل ضعف إستخدام التكنولوجيا والاتصال في جهاز الجمارك، وبالإضافة إلى ذلك تركيز النشاط التجاري في الجزائر يتجه تماما إلى الجهات والحكومات المركزية.

➤ خصصت وزارة الأشغال العمومية أكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي 2010/2014، لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنى التحتية للموانئ، بعد البرنامج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الأساسية وتحسين القطاع العام، بما في ذلك أكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الإقتصاديين، هذا ويعمل القطاع العام على مواصلة توسيع وتحديث

¹ -Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, **op-cit**, p p 10-11

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

شبكة الطرق وزيادة الطاقة الإستيعابية للموانئ، وإعادة بناء الأسطول الوطني بعد إجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية للشحن للأسطول الذي سيتم استثمار أموال عمومية لبنائه.

➤ الجزائر تخسر سنوياً 1.2 مليار دولار أميركي في مصاريف استئجار سفن الشحن البحري لاستيراد أنواع عدة من المنتجات من العالم، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011 وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

➤ الأهداف التي تم تعيينها شراكة أجنبية لتطوير هذه الموانئ الجزائرية، لكن لا يمكن تحقيق ذلك إلا إذا كانت هناك إستراتيجية أوسع نطاقاً لتكوين منصات حاويات الميناء ويستقبل ميناء الجزائر 750 ألف حاوية سنوياً ويعتزم بلوغ طاقة مليون وحدة ابتداء من 2016 خاصة بفضل مشروع بناء رصيف جديد للحاويات، فالوقت ضد المشروع الجزائري بالنظر إلى الزخم من قبل الآخرين في البحر الأبيض المتوسط ومشاريع الجيران التي تستقطب المستثمرين أكثر من الجزائر.

4/ الموانئ وقطاع النقل البحري في الجزائر:

وفيما يتعلق بتوزيع كميات البضائع المصدرة والمستوردة عبر موانئ الجزائر، يظهر الجدول أدناه حركة الملاحة البحرية المسجلة في عام 2007 حسب كل ميناء بملايين الأطنان.

الجدول رقم (16): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007

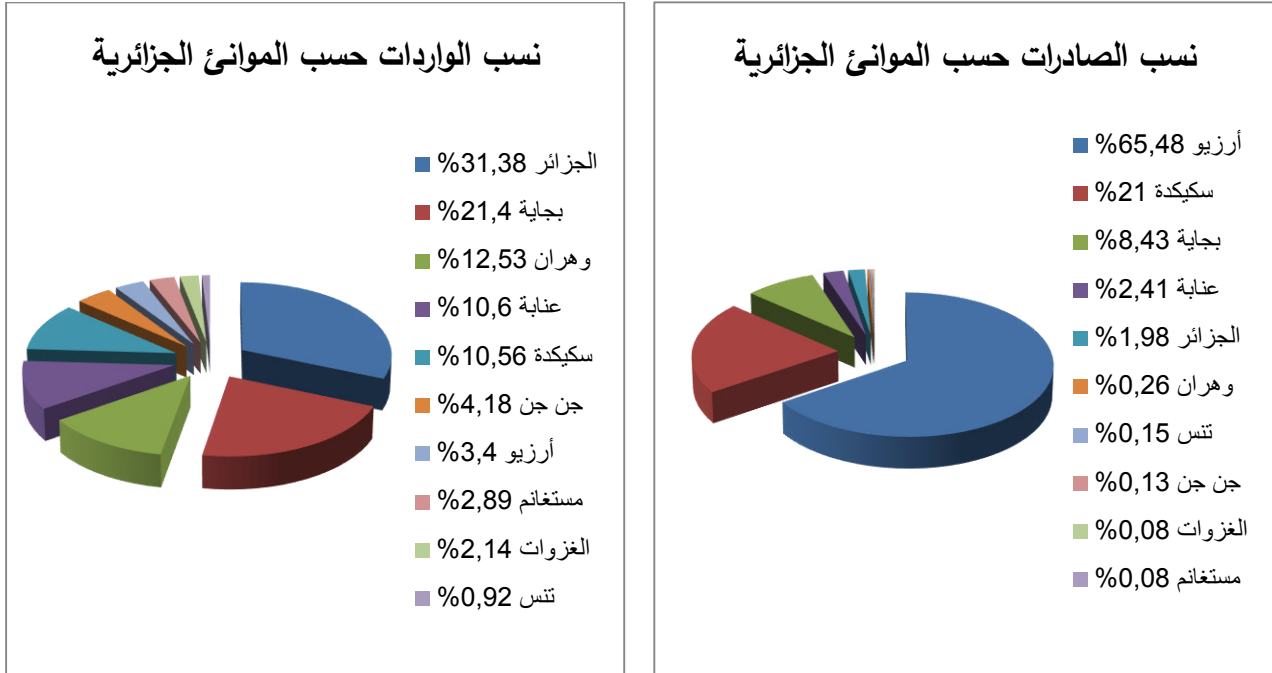
الوحدة: مليون طن

الميناء	حركة الصادرات	النسبة المئوية %	الميناء	حركة الواردات	النسبة المئوية %
أرزيو	66,04	65.48	الجزائر	9.24	31.38
سكيكدة	21,18	21	بجاية	6.30	21.4
بجاية	8.5	8.43	وهران	3.69	12.53
عنابة	2,43	2.41	عنابة	3.12	10.6
الجزائر	2.00	1.98	سكيكدة	3.11	10.56
وهران	0,26	0.26	جن جن	1.23	4.18
تنس	0.15	0.15	أرزيو	1.00	3.4
جن جن	0.13	0.13	مستغانم	0.85	2.89
الغزوات	0.08	0.08	الغزوات	0.63	2.14
مستغانم	0.08	0.08	تنس	0.27	0.92

المصدر : من إعداد الطالب بالإعتماد على المرجع: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني- الموانئ الجزائرية تحول صعب في

تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009، ص 169

الشكل رقم (08) : نسب الصادرات والواردات حسب الموانئ الجزائرية.



المصدر: مخرجات Excel بالإعتماد على معطيات الجدول رقم (16)

من الجدول رقم (16) والشكل رقم (08) يلاحظ أن:

حركة الصادرات: بالنظر إلى الترتيب التنازلي لكمية الصادرات والتي أغلبها محروقات حسب كل ميناء، يستحوذ ميناء أرزيو في وهران على النصيب الأكبر من صادرات الجزائر بنسبة 65.48% من إجمالي الصادرات أي أن الثلثين 2/3 من صادرات الجزائر تتم مجرياتها عبر ميناء أرزيو، ثم مينائي سكيكدة وبجاية بنسب 21.18% و 8.5% على التوالي وهذا راجع إلى كون الموانئ الثلاثة الأولى نفطية بالدرجة الأولى، وأنشأت خصيصا لتصدير المحروقات.

يأتي بعد ذلك في المراتب 4-5-6 الموانئ الرئيسية عنابة-الجزائر/دلس-وهران تواليا، وذلك بنسب ضئيلة جدا من صادرات مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة، والجدير بالذكر أن ميناء الجزائر العاصمة سابقا ينضم إليه ميناء دلس، أما حاليا كل ميناء منفصل عن الآخر، والنسبة المتبقية من صادرات الجزائر والتي تقل عن 1% تتوزع على الموانئ الأخرى كل من تنس-جن جن-الغزوات-مستغانم بنسب مهمة من الصادرات.

حركة الواردات: يرتب الجدول رقم كميات الواردات الإجمالية إلى الجزائر تنازليا والمقسمة على الموانئ من عنابة شرقا إلى الغزوات غربا، حيث ينفرد ميناء الجزائر العاصمة مع ميناء دلس بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة 31.38% أي أن الثلث 1/3 من إجمالي الواردات تستقبل في ميناء الجزائر العاصمة، هذا بإعتبار العاصمة هي مركز التجارة الخارجية للجزائر.

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

يأتي في المراكز 2-3-4-5 كل من بجاية-وهران-عنابة-سكيكدة على التوالي بنسب متقاربة تشكل في مجموعها أكثر من نصف الواردات الإجمالية، أما بقية الموانئ جن جن-أرزويو-مستغانم-الغزوات-تنس تمثل مجتمعة أكثر من 10% من حصة الواردات.

5/ الحاويات في الموانئ الجزائرية: بين عام 1992 إلى عام 1999، تم بناء محطة حاويات تبلغ مساحتها 17.5 هكتار، وقدرة أكثر من 250000 حاوية قياسية، تعتبر الجزائر من الدول المتأخرة في ثورة تحوية النقل البحري للبضائع حيث جاءت في التصنيف 88 عالميا عام 2009¹، تأخر في عملية تداول الحاويات لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع، وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات إلى 35,09% في سنة 2004، وتبلغ 37,15% في نهاية سنة 2008، ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62%، ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات، فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات والتي تبلغ 11 هكتار، وبرمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار، أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة ويهدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة، في إطار تطوير سبل التعاون والشراكة الجزائرية في مجال الموانئ تم إبرام إتفاقيات بين الجزائر والإمارات في إطار النقل الجوي والبحري، وفق مشروعين ترعاهما مؤسسة موانئ دبي العالمية في ميناء الجزائر وهما: الفضاء المخصص للحاويات بميناء الجزائر حيث تقوم المؤسسة بعصرنة عملية فحص البضائع في الحاويات بهدف تشجيع المستثمرين، وكانت وتيرة عمل الشركة الإماراتية التي تدير المشروع تسير بصفة محترمة ومفيدة كثيرا للاستثمار على مستوى ميناء الجزائر خصوصا وأنها ستمكن المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الإستثمار، والشباك الموحد الإلكتروني حيث أن الشركة الإماراتية ستتجز هذا الشباك الموحد الإلكتروني الذي سيرعى كل مصالح الميناء لأنه نظام جديد وسيقوم بتسهيل التخزين العصري ويقوي تسيير الميناء².

إلا أن الجهود في تطوير النقل بالحاويات آتت أكلها نسبيا، خاصة بعد إنشاء مشروع مشترك بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP ثالث أكبر مشغل في محطة الحاويات، الذين سيطروا على محطة حاويات ميناء الجزائر العاصمة في عام 2008، أنظر الجدول رقم في ميناء الجزائر العاصمة حركة الحاويات سنويا لم يتجاوز 400000 حاوية، في المتوسط تقريغ كل ساعة 10 حاوية، وهو أدنى مستوى في

¹ - استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة الأونكتاد، لعام 2012، ص 203 بالإعتماد على الرابط:

02/05/2015 http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_ar.pdf

² - 05/05/2015 www.ministere-transport.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=234%3A2014-05-11-09-19-24&catid=40%3Anewsar&Itemid=44&lang=ar

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

البحر الأبيض المتوسط، في نهاية المطاف حركة الحاويات السنوية لا بد أن تمر مع موانئ دبي العالمية إلى أكثر من 700000 حاوية¹.

المطلب الثاني: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه.

ميناء الجزائر العاصمة EPAL ينفرد بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة الثلث من إجمالي الواردات، هذا بإعتبار العاصمة هي مركز التجارة الخارجية للجزائر، يتداول بالميناء حوالي 10 ملايين طن من البضائع سنويا و أكثر من 500 ألف حاوية مكافئة، تعود ملكية سفنها إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN، عرفت مؤسسة ميناء الجزائر تطورا في الفترة 2003-2013 من حيث كميات البضائع المصدرة والمستوردة، وتطور حركة السفن والحاويات.

أولا: موارد ميناء الجزائر EPAL .

1/ البضائع المتداولة في ميناء الجزائر: بإعتبار الوظيفة الأساسية لميناء الجزائر للبضائع المستوردة تمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة، منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية، وبالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

2/ سفن ميناء الجزائر (السفن في المرسى):

خلال 1980، كان للجزائر أسطول من بين الأفضل 50 في العالم، ويتكون أسطول تحت العلم الجزائري من أكثر من 80 سفينة من جميع الأنواع (ناقلات البضائع السائبة، ناقلات، ناقلات كيميائية وناقلات الغاز وناقلات النفط، متعددة الأغراض، RO-RO والعبارات السيارة)، تم تشغيل هذا الأسطول بالكامل عن طريق شركة CNAN، الذين وصلوا إلى استغلال أربع سفن مملوكة خلال السنوات 80/90، واليوم يتكون الأسطول الوطني من 25 وحدة.

فإملاك أسطول كبير يرفع العلم الوطني ليست ضمانا للكفاءة من حيث الخدمات اللوجستية، بما أن الواردات والصادرات يمكن القيام بها مع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية كما هو الحال في كثير من الأحيان اليوم²، والجدول رقم (17) يبين السفن الجزائرية.

¹- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، مرجع سابق، ص 173

²- Abdelhamid Bouarroudj, op-cit, p4

الجدول رقم (17): سفن ميناء الجزائر

السفينة Navire	النوع	القدرة الإستيعابية	DWT	سنة بناء السفينة
SAOURA	متعددة الأغراض	11025	9095	2012
STIDIA	متعددة الأغراض	11025	9095	2011
SEDRATA	متعددة الأغراض	11025	9095	2011
KHERRATA	متعددة الأغراض	15953	12767	2012

Source: 10/05/2015www.cnan-nord.com/flotte.php

من خلال رقم (17) يتبين أن سفن ميناء الجزائر والتي تدير أو هي مملوكة من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN يتكون من أربعة (4) سفن للبضائع العامة نوع الملكية، وهو عبارة عن عدد محتشم ومهمل بالنظر إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل البحري للبضائع، إلا أن الجزائر تتبع سياسة إستئجار السفن الأجنبية دون شراء سفن وتكوين أسطول تجاري وطني كبير يستجيب لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة.

3/ اللوجستيات و الموارد المادية :

إدارة الخدمات اللوجستية تلبى احتياجات المشغلين ومتطلبات العملاء من خلال تزويدهم بالموارد البشرية والمادية، هذا يدعم كل ما يبذل من التحميل والتفريغ والنقل، وبالنسبة لجميع أنواع السلع، سواء كانت في حاويات أو لا، أو السلع السائبة وغيرها، وفق الشروط التي تلبى المعايير الدولية، وذلك بوجود فريق فني يتقن جميع تقنيات الإمداد والنقل¹.

4/ القطر، الشحن والتفريغ: نطاق عمل القطر، الشحن والتفريغ في ميناء الجزائر يمتاز بالآتي:

قسم القطر ضمن مديرية التشغيلية، هو المسؤول عن جميع العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية، ويقدم وسائل قطر الحاويات المحملة بالبضاعة للسفن التي ترسو في ميناء الجزائر العاصمة والسعي لدخول القاطرات لتسهيل وتأمين تحركاتهم في ميناء، وإدارة القطر تستهدف بشكل رئيسي تسهيل حركة البضائع بواسطة العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية مثل المساعدة للسفن في الميناء (الحركة، المدخلات والمخرجات)².

مديرية ميناء الجزائر لديها القدرة لتلبية الإحتياجات والخدمات، وتتوفر على مخازن البضائع والمديرين بخبرة كبيرة، الأمر الذي يضمن ما يلي³:

- الاستخدام الأمثل لمرافق الميناء؛
- ضمان الخدمة في الوقت المناسب والجودة للعملاء؛

¹ -10/03/2015 www.portalger.com.dz/centrale-logistique

² -10/03/2015 www.portalger.com.dz/remorquage

³ -10/03/2015 www.portalger.com.dz/acconage

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

- تقليل وقت بقاء البضائع؛
 - التعامل مع البضائع الخطرة وفقا للأنظمة الوطنية والدولية؛
 - إدارة الشحن والتفريغ للمحلات التجارية والوساطات (قنوات التوزيع لتجار الجملة و التجزئة)، إضافة إلى تخزين المركبات ذات المحرك.
- 5/ الحاويات، التخزين وخدمات الميناء: يتوفر ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل البضائع، يكمن تعريفها كما يلي¹:

مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة تتيح لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، تم بناء الموقف منذ سبتمبر 2013، فهو يستخدم حاليا لجعل عمليات الإستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع. ويتم تخزين الحاويات لغرض انتظار إيصالها للعملاء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار، هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعملاء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية:

- شحن البضائع وتفريغها، تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء؛
 - التحقق من توفير و تنظيم الحاويات؛
 - البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع.
- وتضمن EPAL خدمات الإرشاد والماء والترود بالوقود ليلا ونهارا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق²:
- معالجة خدمات المناولة والشحن والتفريغ والحاويات والخدمات اللوجستية في وقت واحد ما يقرب من 20 سفينة / يوم، لعمليات التحميل والتفريغ.
 - تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات التحميل والتفريغ.

ثانيا: تطور نقل البضائع في ميناء الجزائر EPAL.

عرفت حركة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة تطورا مستمرا من سنة 2003 حتى 2013 بفعل الإنعاش الإقتصادي الذي شهدته الجزائر، والتطور الكبير في التجارة الخارجية وحجم الصادرات والواردات ساهم في نمو المبادلات التجارية بين الجزائر والعالم، إنعكس ذلك على تطور النقل البحري للبضائع وحركة السفن والحاويات خاصة في الميناء البحري بالعاصمة.

¹- 10/03/2015 www.portalger.com.dz/conteneur

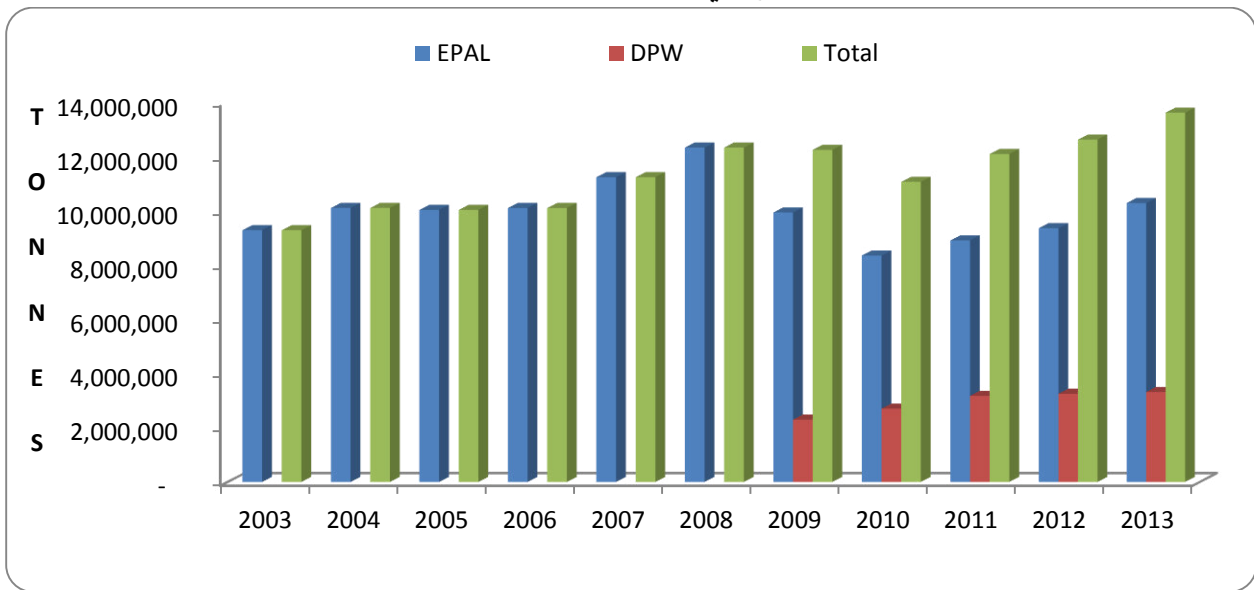
²- 10/03/2015 www.portalger.com.dz/services-portuaires

1/ تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2003-2013.

يتم على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر EPAL Entreprise Portuaire d'Alger سنويا شحن وتفريغ ما يقارب 10 ملايين طن من البضائع، فهو يستحوذ على ثلث البضائع المستوردة، وقد شهد ميناء العاصمة إندماجا مع موانئ دبي العالمية DPW Dubai Ports World لتنشيط حركة الحاويات والسفن وكفاءة النقل البحري للبضائع.

والشكل رقم (09) يبين تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2003-2013.

الشكل رقم(09): تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013



المصدر: مخرجات Excel بالإعتماد على معطيات الملحق رقم (07)

من الشكل رقم (09) يتبين أن :

الفترة 2003-2008 كميات النقل البحري للبضائع في حالتي الشحن والتفريغ التي تتم على مستوى الميناء البحري بالجزائر العاصمة تتزايد باستمرار، وباعتبار 2003 سنة الأساس كانت كمية الزيادة في 2004 تقدر 818694 طن أي بنسبة 8.81%، وفي 2005 إرتفعت كمية البضائع المنقولة في EPAL بمقدار 747442 طن وبنسبة 8.04%، وخلال 2006 زادت كمية شحن و تفريغ البضائع في ميناء الجزائر بقيمة 817175 طن وبنسبة 8.8%، وشهد عام 2007 زيادة بقيمة 1951637 طن وبنسبة 21.01%، وعام 2008 كانت كمية الإرتفاع 3041503 طن وبنسبة 32.74%، وكان سبب التطور في النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة الإنعاش الإقتصادي الذي عرفته الجزائر والتفتح على التجارة العالمية وإرتفاع أسعار البترول بثبات، والفائض في الميزان التجاري مما أسهم في إرتفاع الصادرات والواردات على حد سواء، فكان نتاج ذلك زيادة كميات النقل البحري للبضائع.

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

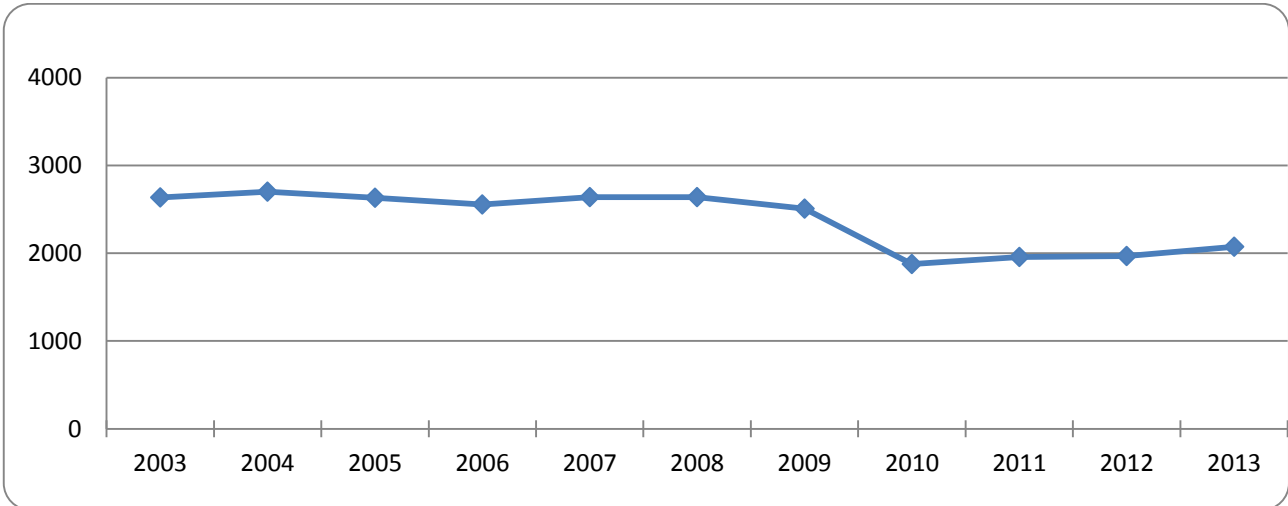
وعام 2009 دخول شركة موانئ دبي العالمية DPW Dubai Ports World كشريك مع مؤسسة ميناء الجزائر، والتي ساهمت في منظومة النقل البحري للمؤسسة المينائية الجزائرية فأدت حصة الشريك الأجنبي إلى رفع إنتاجية المؤسسة الجزائرية، وارتفعت كمية البضائع المنقولة على سنة الأساس 2003 بمقدار 31.82%. والفترة 2009-2013 ساهمت مؤسسة موانئ دبي العالمية في رفع كمية البضائع المنقولة إلى أعلى مستوياتها منذ 2003، وكانت نسبة الزيادة في السنوات الأربع 2010-2011-2012-2013 تقدر بـ 19.15%-30.20%-35.89%-46.56% على التوالي، وهذا دليل على أن شراكة مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة مع مؤسسة موانئ دبي العالمية قد آتت ثمارها بزيادة كميات شحن وتفريغ البضائع مقارنة بفترة ما قبل الشراكة.

2/ تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2003-2013.

ترسو بميناء الجزائر حوالي 2000 سفينة سنويا قادمة من الدول التي تتعامل معها الجزائر في التجارة الخارجية، أو متوجهة نحوها، وذلك في حالتها الإستيراد أو التصدير، وتجدر الإشارة إلى أن الجنسيات الحقيقية للسفن وملكيته لا يعكسها علم السفينة، فقد يتم إستئجار سفينة أو إستئجار علم الدولة على حدا، وذلك لغرض الحصول على مزايا وتسهيلات إتفاقية بين دول معينة كالتسهيلات الجمركية.

والشكل رقم(10) يبرز تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2003-2013.

الشكل رقم(10): تطور حركة سفن النقل البحري في ميناء الجزائر 2003-2013



المصدر: مخرجات Excel بالإعتماد على معطيات الملحق رقم (08)

من الشكل رقم (10) يتبين أن :

من 2003 إلى 2008 حركة سفن نقل البضائع بالميناء البحري في الجزائر عرفت قيم متقاربة بالنظر إلى التفاوت البسيط في الستة سنوات، وكان عدد السفن بين 2556 و 2700 سفينة.

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

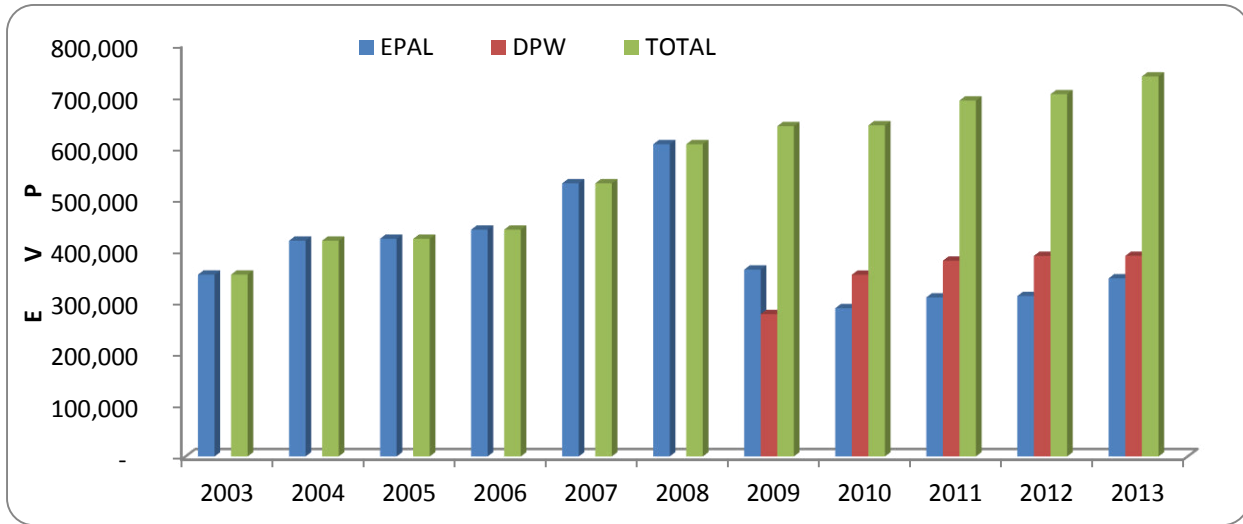
في 2009 إنخفض عدد السفن الداخلة والخارجة إلى ومن ميناء الجزائر، ثم في 2010 كان أقل عدد من السفن وبلغ 1877 سفينة متحركة في الميناء، والسبب في هذا الإنخفاض يعود إلى الحدث الأبرز وهو دخول الإستثمار الأجنبي والمتمثل في مؤسسة موانئ دبي العالمية، فالعلاقة بين تطور حركة السفن وتطور حركة الحاويات هي في الحقيقة علاقة عكسية، أي عند زيادة عدد حاويات نقل البضائع ترتفع القدرة الإستيعابية لعملية النقل البحري ككل، وللسفن بدرجة أدق سفن قليلة تحتوي كميات بضائع كثيرة، ففي حالة نقص الإعتماد على الحاويات في النقل تقل القدرة الإستيعابية للبضائع من طرف السفن سفن كثيرة لا تحتوي على بضائع كثيرة، فنظام الحاويات يؤدي إلى مثالية إستغلال مساحة السفينة، وميناء الجزائر عرف تطورا مستمرا في حركة الحاويات الأمر الذي يؤدي إلى إنخفاض في حركة السفن.

وفي السنوات 2011-2012-2013 عودة حركة السفن في ميناء الجزائر إلى الإرتفاع من جديد بسبب التطور في حجم الصادرات والواردات الجزائرية.

3/ تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2003-2013.

إتسع إستعمال الحاويات في النقل البحري للبضائع من وإلى الجزائر بين سنة 2003 و 2013، ويشهد على ذلك تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر، خاصة بعد الشراكة مع مشغل الحاويات المتمثل في المستثمر الأجنبي موانئ دبي العالمية الذي أعطى ديناميكية جديدة لحركة الحاويات في مؤسسة ميناء الجزائر. والشكل رقم(12) الآتيين يظهران تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2003-2013.

الشكل رقم(12): تطور حركة حاويات النقل 2003-2013



المصدر: مخرجات Excel بالإعتماد على معطيات الملحق رقم (09)

من الشكل رقم (12) يتبين أن :

الفترة من 2003 إلى 2009 عرفت زيادة في إستخدام الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة، حيث تطورت حركة حاويات النقل عام 2004 مقارنة بعام 2003 بمقدار 65562 حاوية (20 قدم)، وزاد إستعمال الحاويات

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

في النقل البحري للبضائع في سنة 2005 مقارنة بسنة 2004 بقيمة 3659 حاوية، أما 2006 بلغت الزيادة بالنسبة للعام الذي قبلها 17669 حاوية، وفي عامي 2007-2008 إرتفع إستعمال الحاويات بقيمة 89575-75655 حاوية على التوالي.

وفي سنة 2009 تمت الشراكة وإقتسام حصة الحاويات المستعملة في التصدير والإستيراد من وإلى ميناء الجزائر، بين موانئ دبي العالمية وميناء الجزائر وكان المجموع في نفس العام 2009 قد زاد عن العام 2008 بمقدار 35062 حاوية، وجاءت هذه الخصخصة لميناء الجزائر لتبرز توجه السلطات الجزائرية إلى رفع كفاءة الميناء وتوسيع دائرة التحوية في النقل البحري للبضائع وفقا لما تقرضه التجارة الخارجية من إتجاهات جديدة تركز على تقليل التكاليف ووفرات الحجم.

أما سنوات بعد الشراكة زاد إستعمال الحاويات في نقل البضائع أكثر بالنظر إلى مساهمة موانئ دبي العالمية في تمويل ميناء الجزائر وتطوير أدائه، حيث إرتفع عدد الحاويات عامي 2010-2011 بكمية 47827-1552 حاوية تواليها، وشهد العام 2012 لأول مرة تجاوز عتبة 700 ألف حاوية ليصل إلى 702936 حاوية، وكذلك سنة 2013 التي بلغ فيها عدد الحاويات الذروة 737259 حاوية مستعملة في شحن وتفريغ البضائع من وإلى ميناء الجزائر، الأمر الذي يدل على أن مستقبل النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر بصفة خاصة وكافة الموانئ التجارية والنفطية الأخرى سيعتمد أكثر على نظام التحوية في النقل، لمواكبة تكنولوجيا النقل الدولي للبضائع، واللاحق بالدول السبّاقة في هذا المجال، بالنظر إلى أن الجزائر حديثة العهد بهذا النظام، إلا أن نقص البنى التحتية وإهتلاكها يظل أكبر عائق أمام التطور في قطاع النقل البحري للبضائع، بالرغم من جذب الإستثمار الأجنبي فالواقع الجزائري أصعب من الخوض فيه وكشف أسراره.

المبحث الثالث: استخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر.

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الدولية والإستفادة من مكاسبها، عن طريق تسهيل وتحديد العلاقة مع العملاء والموردين، زيادة إلى ذلك تخفيض التكاليف خاصة تكاليف النقل البحري لتحسين وضعية ميزان المدفوعات، بالرغم من ضعف المقومات لذلك مثل قلة مؤسسات التأمين الدولية، والسفن الوطنية التي يعتبر عددها ضعيف جدا مقارنة بالدول المجاورة ناهيك عن الدول المتقدمة، والسبيل لتحقيق هاته الأهداف يتأتى من تطبيق قواعد مصطلحات التجارة الدولية في مختلف معاملات الصادرات والواردات، والمادة 27 من القواعد المطبقة على عمليات التجارة الخارجية بمقتضى المرسوم رقم 07-01، تنص على استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية، أنظر الملحق رقم (10)¹.

المطلب الأول: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية.

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل وتسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا وكذا مصاريف توقيف الحاويات بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري، في حالتي التصدير والإستيراد.

أولا: مصطلحات التجارة الدولية والصادرات: يتم تطبيق الأكوترمز في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي:
1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير: ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي²:

➤ عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة، وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق نفس شروط ترحيل ناتج البضائع المصدرة، يسجل المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الانتقالي لمجهز السفينة/ الناقل المعني.

➤ إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهزة وطني وتكون محل عملية مسافنة³ في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الانتقالي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

¹ - الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 07-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007، ص 18

² - الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص ص 4-5

³ - مسافنة: نقل الحمولة من السفن الكبيرة إلى السفن الصغيرة داخل منطقة الميناء.

➤ يحصل وكيل السفينة الأجنبي أجره المحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة و المنقولة من طرف سفن التجهيز الوطني وتسجل في الحساب الانتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم.

2/ الصادرات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي¹:

➤ قيمة النولون "المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ" الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعرة وفق مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجره النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13).

➤ ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعرة وفق مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، ويكون تسجيل أجره النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13).

مما سبق ينتج ما يلي:

في حالة التصدير من الجزائر وتكون سفينة نقل البضائع جزائرية الجنسية أو العلم (في حالة كراء سفينة أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر/المستثمر)، ينص المرسوم التنفيذي رقم 14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجره نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل السفينة (شخص أو شركة يعينه الناقل البحري لينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها)، ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري للبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري. بما أنه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو أجنبية، وفي حقيقة الأمر وبالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الإستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنقط الجزائري، ونظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، والإستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

المصدر الجزائري في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي، يدفع عندئذ الناقل الوطني أجره النقل لمجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستورد النهائي، ويسجل في هذه الحالة قيمة النولون في جانب المدفوعات، وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل

¹ - أيمن النحرابي، الأسطول التجاري البحري - الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب - مصر، 2009، ص ص 169-170

المصدر الجزائري البضاعة بحرا إلى منطقة عبور ليتم نقلها من طرف ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي، يتم تطبيق وقتها مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، أي المصدر الجزائري يدفع للناقل الأجنبي أجرة الشحن وتكاليف النقل وتأمين النقل لإكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للسلع الجزائرية.

ثانيا: مصطلحات التجارة الدولية والواردات: يتم تطبيق الأنكوترمز في واردات النقل البحري للبضائع كما يلي:

1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد: يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد كما يلي¹:

➤ عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.

➤ عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

➤ تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل.

➤ يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الانتقالي للسفينة المعنية.

2/ الواردات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كما يلي²:

➤ قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13).

➤ قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" على الواردات، وأيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" لأن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13).

¹ - الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق

25 ديسمبر سنة 2014، ص ص 4-5

² - أيمن النحرابي، مرجع سابق، ص ص 169-170

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

الشكل رقم(13): مصفوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR، وسفن النقل البحري.

السفن الأجنبية (المدفوعات)	السفن الوطنية (الإيرادات)	
CIF (النقل البحري يتحمله المصدر)	FOB (النقل البحري للبضائع يتحمله المستورد)	الصادرات
FOB (النقل البحري للبضائع يتحمله المستورد)	CFR أو CIF (النقل البحري يتحمله المصدر)	الواردات

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على المرجع:

1 - أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري - الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب- مصر، 2009، ص ص 169-170

2 - الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص ص 4-5

مما سبق ينتج ما يلي:

حسب المرسوم رقم 14-365 من الجريدة الرسمية، المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل البحري للبضائع أو النولون البحري بالدينار الجزائري إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري، حيث لا يتم إدراج مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الإستيراد، إلا إذا تم الدفع مسبقا فتكون عندئذ أجرة الحمولة أو النولون مفوترة.

وبالنسبة للمستوردين غير المقيمين في الجزائر، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي.

في حالة الإستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي، ويتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم إستعمال وقتها مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي، يتم الإستيراد بمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي، وفي بعض الأحيان بمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة والذي يتحمله في حالة إعتداد المصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" المستورد الجزائري.

تعتمد المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد على تسلم المنتج إلى أقرب مكان، وعندما يصدر فإنه يطلب من المشتري أن يأتي لإستلام البضاعة عند الباب، في ظل غياب الرقابة على المؤسسات، والسيطرة على سلسلة التوريد، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال

المبيعات أو التصدير بمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، هذه المؤسسات تعاني إملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحميل البضائع في الجزائر وذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني، والمصرح له فقط بإستئجار السفن الأجنبية، لذلك تخضع الجزائر تماما لتأثيرات السوق، وليس لديها تأثير على أسعار الشحن، حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة أكثر من تلك المصدرة، الأمر الذي يوفر قدرا أقل من الدخل القومي بسبب ارتفاع مستوى أسعار الشحن البحري.

تكلفة الشحن في الجزائر مرتفعة وهي أعلى من المعدلات في المغرب العربي، هذه الحالة ليس فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات والصادرات إنما أساسا إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية وتشغيل الموانئ (السفن صغيرة، أوقات الانتظار طويلة جدا، والتعامل مع كافة الأنشطة بطيء جدا، وعودة الحاويات فارغة وغيرها)، هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن¹.

ثالثا: تحدي السفن الأجنبية: يتمثل إستئجار الجزائر السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع إستيرادا وتصديرا تحديا كبيرا وذلك بالنظر إلى الأسباب التالية²:

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالجزائر تلتزم الجزائر بالدفع بالعملة الصعبة وترفض استلام رسوم النقل والشحن بصيغة FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحقاتهم بالعملة الصعبة، لذا لجأوا إلى صيغة الدفع CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح CFR, C&F "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"، وتدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائرية لاستخدام FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الجزائر، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، وبالتالي يفقد ميزة نسبية، ولتفادي ذلك يجب على إتخاذ تدابير منها:

➤ يجب أن يكون نشاط إستئجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري" كما هو محدد في قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية من عام 1991، أي شركات الشحن وليس بالضرورة ملاك السفن.

1 - Abdelhamid Bouarroudj, op-cit, p14

2 - op-cit, p14-15

➤ دعم الدولة لقطاع النقل البحري وإعادة الإستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام والخاص الوطني، والشركاء الأجانب، لتطلب صناعة النقل البحري استثمارات كبيرة، والاستثمار البحري يخضع كما هو الحال في العديد من البلدان إلى الإعانات والدعم بالنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرر بوضوح هذا النهج.

➤ يجب على الدولة أن تمنح إلى السفن التي ترفع العلم الجزائري (إمتيازات العلم) بغية كما يقال نظام حق المزارع من الأرض، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في البنى التحتية للموانئ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني والمنظمات والمؤسسات العامة، إنشاء غرفة الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل شركات النقل التي تخدم الجزائر، ووقف الإجراءات الأحادية الجانب.

إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل في ما يلي¹:

- وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، لأن توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بغض النظر عن يقدمها، كما قد تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك، ففي هذه الحالة يكون استخدام سفن وطنية أمرا ضروريا؛
- ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة، ومن ثم فإن النقل البحري الوطني يعمل على جلب المزيد من العملات الصعبة؛
- الدول النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل وتكاليف التأمين والشحن غير مباشرة، كما يوجد دائما تخوف من إنسحاب السفن الأجنبية ونقل تجارتها إذا ما توافرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى.

المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية.

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير " Free On Board " FOB، وفي حالة الإستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة "Cost Insurance and Freight" CIF التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة وفي القليل من الحالات يتم استخدام "Coût assurance et fret" CFR، لتقييم الصادرات والواردات، وحساب الميزان التجاري الجزائري يتم إستعمال المصطلحين (FOB, CIF)، أنظر الملحق رقم (11).

أولاً: الصادرات (FOB): التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، أي أن حركة البضائع من الجزائر إلى المستورد الأجنبي تستلزم قيام المصدر الجزائري بالمراحل التالية:

1 - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، دراسة تطوير محاور النقل البري والبحري في المنطقة العربية - الجزء الثاني: النقل البحري بين الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة- مصر، 2012، ص ص 238-239

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

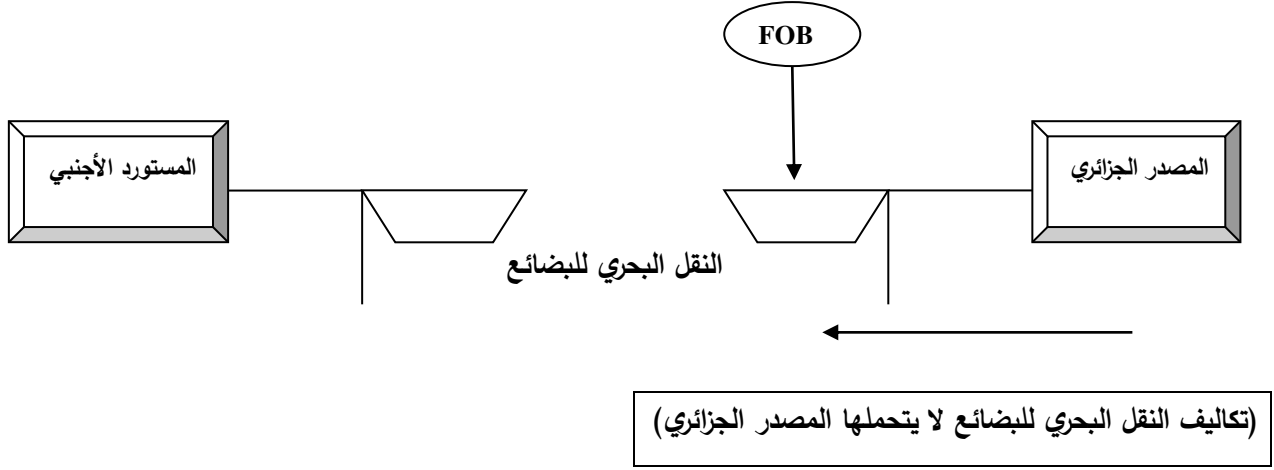
- يتحمل المصدر الجزائري تكاليف التعبئة والتغليف؛
 - تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء؛
 - التخليص الجمركي على البضائع المصدرة تتحمله الجزائر؛
 - إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الأجنبي، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري؛
 - هذا دون تحمل مصاريف أخرى والتي يتحملها المشتري، ودون التأمين على البضاعة كذلك.
- أما المستورد الأجنبي فيتكفل بما يلي:
- النقل الأساسي للبضاعة؛
 - والتأمين عليها وتحمل أخطار فقدانها أو لحاق الضرر بها؛
 - ونفقات تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في بلد المستورد؛
 - زد على ذلك تخليص جمركة الإستيراد؛
 - ومصاريف إرسال البضاعة من مكان الوصول.
- والشكليين رقم يوضحان إستعمال مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FOB) من الجزائر إلى المستورد الأجنبي :

الشكل رقم(14): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير".



Source: Forum International, des Transports de la Logistique et de la Mobilité Infrastructure, Centre de Conventions d'Oran, Algeria 2014, p26

الشكل رقم(15): إستعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير".



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد المرجع:

1- S . Haddad et Collectif , Les Incoterms 2000 , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p 33

من الشكلين رقم (14) و(15) يمكن إستنتاج ما يلي:

المصدر الجزائري وفق مصطلح FOB يفي بالتزامه بتسليم البضائع عندما تجتاز حاجز السفينة في ميناء الشحن، وهذا يعني أنه على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ وضع السلع المصدرة على ظهر السفينة في ميناء الجزائر العاصمة مثلا.

تنتهي مسؤولية المصدر الجزائري عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف ومخطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عابرها (مخازن السفينة) في الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المستورد الأجنبي، ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي ، وبذلك يتحمل المستورد الأجنبي جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفرغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

بحكم طبيعة الإقتصاد الأحادي للجزائر بغالبية صادرات نفطية، وإفتقارها للبنى التحتية من موانئ عصرية وسفن متطورة وإنخفاض مستوى إستعمال الحاويات في التجارة الخارجية، إضافة إلى تخلف مؤسسات التأمين الجزائرية الدولية على البضائع عالميا، كل هذه الدوافع تضع الجزائر على المحك إلى أن توكل للمستورد الأجنبي للمحروقات الجزائرية أو النسبة المهملة من الصادرات غير النفطية مهمة الشحن، النقل والتأمين.

ثانيا: الواردات (CFR أو CIF): قد يتم تطبيق مصطلح CIF أو مصطلح CFR في حالة الإستيراد كما يلي:

1/ الواردات (CIF): التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، أي أن حركة البضائع من

المصدر الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء بالمراحل التالية:

- تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة؛
- تحمل المستورد الجزائري مصاريف جمركة الإستيراد؛
- إضافة إلى تكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول أو المخزن، مع العلم أن المستورد الجزائري لا يتحمل تكاليف النقل البحري للبضاعة، وتكاليف التأمين عليها.

في حين المصدر الأجنبي يتكفل بما يلي:

- يتحمل المصدر الأجنبي تكاليف التعبئة والتغليف؛
- تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء؛
- التخليص الجمركي على البضائع المصدرة إلى الجزائر أيضا؛
- إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الجزائري، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري؛
- تكاليف النقل البحري للبضاعة كذلك بموجب مصطلح (CIF) يتكفل بها المصدر الأجنبي؛
- زيادة على ذلك يقوم المصدر الأجنبي بالتأمين على البضاعة.

2/ الواردات (CFR): التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، وتكون حركة البضائع من المصدر

الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء الجزائري بنفس الإلتزامات

في مصطلح (CIF) والإختلاف الوحيد في تكاليف التأمين على البضاعة التي يتحملها المستورد الجزائري دون

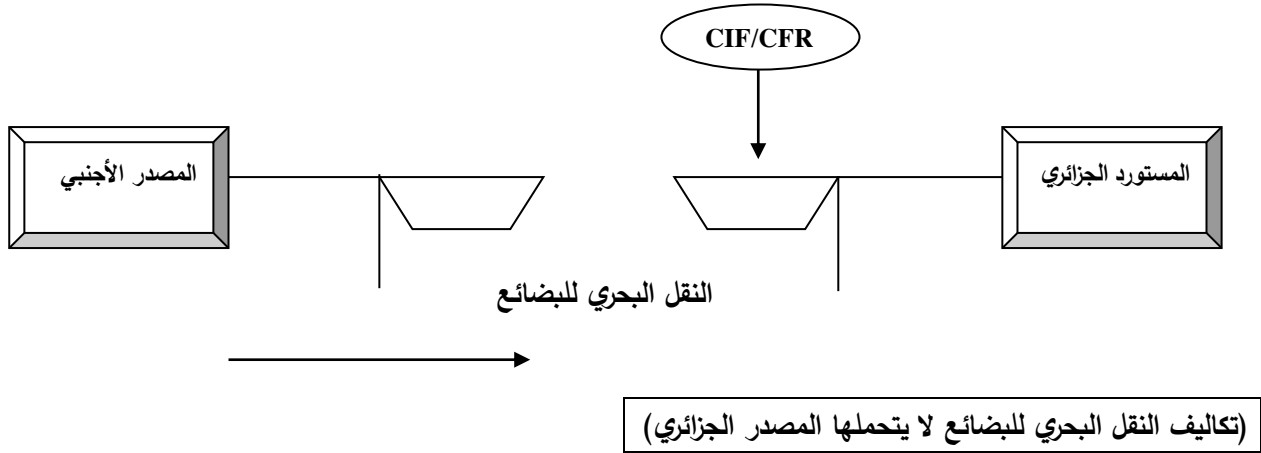
المصدر الأجنبي الذي يلتزم أيضا بنفس المسؤوليات السابقة في مصطلح (CIF).

الشكل رقم(16): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة".



الشكل رقم(17): إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة " أو CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " .



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد المرجع:

1 - Habib Kraiem , **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime** , édition L'Univers du Liver , Tunisie , 2005, p p 30-31

من الشكلين رقم (16) و(17) يمكن إستنتاج ما يلي:

المستورد الجزائري في حالة مصطلح CIF أو CFR يتسلم البضاعة في موانئ الجزائر دون تحمل تكاليف النقل البحري للحمولة والتي يتحملها المصدر الأجنبي، حيث يتكفل هذا الأخير بنفقات التعبئة والتغليف، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، أما الأخطار فيكون المصدر الأجنبي مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف إلى المستورد الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المستورد الجزائري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والأخطار الآتية:

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الأخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المستورد الجزائري مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطلاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرسالها إلى المستودعات.

أما في حالة ما إذا تم الإستيراد المستورد الجزائري وفق مصطلح CFR فإنه على الطرف الثاني المصدر الأجنبي يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف

الفصل الثالث واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

ذلك بتحمل المشتري لأخطار الشحن، وتحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولاً فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CFR يتحمل نفس التكاليف والأخطار وفق مصطلح CIF زيادة إلى تكاليف التأمين.

فالفرق ببساطة بين إستخدام مصطلح CIF ومصطلح CFR أن المصدر الأجنبي يتكفل بالتأمين على البضاعة المنقولة إلى الجزائر في مصطلح CIF ولا يتحمل تكاليف التأمين في مصطلح CFR، والتي يتحملها في هذه الحالة المستورد الجزائري.

نظام الإستيراد والتصدير في الجزائر أمام حتمية تطبيق مصطلحات التجارة الدولية CIF أو CFR عند الإستيراد ومصطلح FOB، وذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها إستيراد وتصديراً، فسفن النقل البحري للبضائع الوطنية لاتزيد عن أربعة سفن !! مما يضطر المتعاملين الجزائريين في التجارة الخارجية إلى كراء السفن الأجنبية لإتمام حركة البضائع من أو إلى الجزائر، فكما تقدم سابقاً أنه في حالة التصدير يسلم المصدر الجزائري الحمولة في الموانئ الجزائرية على ظهر السفن، أي أن المشتري الأجنبي يأتي لإستلام البضاعة من الجزائر في موانئها وهذا راجع إلى عدم قدرة الجزائر على التكفل بالنقل البحري إلى أراضي الدولة المستوردة للسلع الجزائرية، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها والعكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية التي أبرمت إتفاق لنقل السلع الجزائرية أو بالأحرى المحروقات الجزائرية، وعند الإستيراد يعتمد المستورد الجزائري على تسلم المنتجات عند أقرب مكان بحيث يقوم المصدر الأجنبي بنقل البضائع بحراً بموجب مصطلح CIF أو CFR الموانئ الجزائرية، والأهم من ذلك أن السفن المحملة بالحاويات التي بها المنتجات المستوردة تدخل الجزائر للتفريغ وتعود فارغة !! الأمر الذي يكلف الجزائر تكاليف إضافية، بسبب ضعف نظام التصدير الجزائري الذي يكتفي بنسبة مهملة من المنتجات المصدرة خارج قطاع المحروقات، ففي الدول المتطورة في التجارة الدولية تستورد سلع عبر حاويات النقل البحري ثم تقوم بتصدير سلع أخرى في نفس الحاويات والسفن وذلك لإستهداف تخفيض التكاليف إلى أدنى المستويات.

خلاصة الفصل الثالث:

النقل البحري للبضائع في الجزائر أكثر إستخداما بين جميع أنماط النقل، ويتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها رئيسية، نفطية وتجارية، من أهمها ميناء الجزائر العاصمة الذي يستقبل أكثر من ثلث الواردات، خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية المختصة في تشغيل الحاويات، وما نتج عن ذلك من تطور في إستخدام نظام التحوية في النقل البحري للبضائع وتطور في شحن وتفريغ البضائع، إلا أن الواقع حول قطاع النقل البحري في الجزائر عموما يعتبر متأخر ومفتقر للموارد وسوء التسيير فعوض شراء السفن وتطوير الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدده عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الإقتصادية الجزائرية عند الإستيراد أو التصدير بإستئجار سفن أجنبية، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن، وتستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير "Free On Board" وفي حالة الإستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة "Cost Insurance and Freight" وفي حالة الشحن مدفوعة، وفي القليل من الحالات يتم إستخدام "Coût assurance et fret" وذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها إستيراد وتصديرا، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها والعكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية.

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع، بدايةً بالجانب النظري لمصطلحات التجارة الدولية ودورها في عمليات التبادل التجاري الدولي والإطار النظري للنقل البحري للبضائع وأهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد، ثم القيام بالتطرق إلى مساهمة لمصطلحات التجارة الدولية (الأنكوترمز) في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحراً من خلال علاقة مصطلحات التجارة الدولية بتسعير الصادرات، المستندات والعقود التجارية النموذجية، ومن خلال أيضاً كيفية توزيع إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية 2010 عن طريق إبراز وقت تحويل الأخطار والتكاليف المتعلقة بالبضاعة وإنتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري على حدة، كما تم التفصيل في واجبات طرفي التجارة الدولية بناءً على مصطلحات التجارة الدولية المستعملة في النقل البحري للبضائع، وتم من خلال الجانب الميداني التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة كعينة من الموانئ البحرية الجزائرية، وتبيان تطور النقل البحري للبضائع في المؤسسة المذكورة إضافة إلى أنه كان هناك مجال لمحاولة الوقوف على واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر وكيفية إستخدام مصطلحات التجارة الدولية وأياً منها يستعمل على نطاق واسع في حالتها الإستيراد والتصدير، وبعد دراسة هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج التالية:

النتائج: تنقسم نتائج هذا البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي:

الدراسة النظرية: بالنسبة للجانب النظري تكون النتائج كما يلي:

- تلعب مصطلحات التجارة الدولية دوراً هاماً في تحديد مسؤوليات المصدر والمستورد، مما ييسر على الطرفين سيرورة المعاملات ووضوح العلاقة بينهما، فهي تعتبر جزءاً من اللغة اليومية للتجارة الدولية.
- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية بإعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.
- مسؤوليات المصدر والمستورد متعددة يأتي في مقدمتها نقل البضائع إضافة إلى مهام أخرى لا تقل أهمية متمثلة في شحن البضاعة، التأمين عليها وإجراءات الجمركة في حالتها التصدير والإستيراد.
- لتسعير الصادرات لا بد من تحديد التكاليف، ومصطلحات التجارة الدولية تعتبر مرجعاً لذلك، والتي تستخدم أيضاً في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع.
- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق ومستندات تنص على إلتزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري والفاكتورة التجارية، ولتقادي الإخلال بهذه الإلتزامات، يتطلب الرجوع إلى العقود التجارية التي تحتوي على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه.

➤ مسار نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد تتخلله أماكن وأوقات تتحول فيهما المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري، وهو مضمون مصطلحات التجارة الدولية التي تتشكل من عدة خيارات لملاءمة رغبات وقدرات الطرفين (البائع والمشتري).

➤ بما أن النقل البحري للبضائع هو الأكثر إستخداما في معاملات التجارة الدولية، فإن المصطلحات الأكثر إستخداما هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة: CIF, CFR, FOB, FAS.

الدراسة التطبيقية: أما الجانب التطبيقي فالنتائج المتوصل إليها تتمثل فيما يلي:

➤ يعتبر ميناء الجزائر من أهم الموانئ الجزائرية فيما يخص التجارة الخارجية، وتتكفل الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة C.N.A.N بالمبادلات التجارية للميناء، وقد شهد هذا الميناء شراكة أجنبية مع مؤسسة موانئ دبي العامية DWP لتشغيل محطة الحاويات وتطويرها.

➤ عرف ميناء الجزائر العاصمة تطورا كبيرا في مجال الحاويات بين الفترة 2003-2013 حيث وصلت حركة الحاويات عام 2013 إلى أكثر من 700 ألف حاوية، الأمر الذي إنعكس إيجابا على حركة البضائع التي تجاوزت سنة 2013 حاجز 13 مليون طن من البضائع المشحونة للتصدير والمفرغة من الإستيراد في أرصفة ميناء الجزائر، كما كان لإتساع نطاق إستعمال الحاويات في الميناء الدور الإيجابي على تخفيض إزدحام حركة السفن الأجنبية من حوالي 2500 سفينة في 2009 إلى حوالي 2000 سفينة في 2013.

➤ النقل البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية، وقد عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة أكثر من (170 مليون طن) بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية عام 2013.

➤ أكثر من ثلثي صادرات الجزائر (أغلبها محروقات) تتم عبر ميناء أرزيو بوهران، والنسبة الأكبر للواردات (الثالث) تتم عبر ميناء الجزائر العاصمة.

➤ الموانئ الجزائرية تستخدم السفن الصغيرة 60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10000 طن، وهي بالتالي سفن غير إقتصادية، إذ أنها تحول دون إستفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للوضع في الموانئ الجزائرية فإن البنى التحتية تأكلت مع مرور الزمن، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة لعدم إمكانية الرسو في الموانئ الجزائرية بسبب عدم ملاءمتها للمعايير المعمول بها دوليا، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي، أو البقاء في عرض البحر وإستعمال السفن الصغيرة للتفريغ، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل وقت وعمل إضافيين، وتكاليف إضافية كذلك.

➤ تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب ومقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع والتي تتصف بالتأخر (عدد السفن الجزائرية لايزيد على أربعة سفن حجم كبير)، الأمر الذي يحتم على المتعاملين الجزائريين إستيرادا وتصديرا إستجار سفن أجنبية تكلف الكثير، فقد بلغت تكاليف النقل

البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011، وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

➤ في الجزائر بالنسبة للصادرات تكون وفق مصطلح (FOB) "التكاليف مدفوعة من طرف المصدر الجزائري حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، أما في حالة الواردات يكون تنظيم نقل البضائع بحرا بتطبيق مصطلح (CIF) "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر الأجنبي"، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، ومصطلح (CFR) لا يتحمل المصدر الأجنبي التأمين، و (CIF) يتم استخدامه أكثر من (CFR) عند الإستيراد في التجارة الجزائرية الخارجية.

إختبار الفرضيات: يمكن إختبار الفرضيات كما يلي:

➤ نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الأولى التي تؤكد على أن الغرض من إنشاء وتطبيق مصطلحات التجارة الدولية الأساسي هو توزيع الإلتزامات بين البائع والمشتري، عن طريق توحيد القوانين المستخدمة في العقود التجارية في شكل عقود نموذجية يتبناها طرفي التجارة الدولية كلغة مشتركة تنظم مسؤوليات كل طرف.

➤ كما أثبتت نتائج الدراسة النظرية صحة الفرضية الثانية التي تجزم بأن النقل البحري للبضائع هو أفضل وسيلة لحركة البضاعة من المصدر إلى المستورد، والسبب في ذلك راجع إلى قلة التكلفة إضافة إلى معايير أخرى كزيادة القدرة الإستيعابية للحمولة المنقولة.

➤ وقد تم تأكيد أيضا صحة الفرضية الثالثة من خلال نتائج الدراسة النظرية بأن المسؤوليات التي تتطلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع، نقل البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد والتأمين ضد المخاطر التي قد تلحق بالحمولة أثناء نقلها، إضافة إلى إتمام الإجراءات والمصاريف الجمركية، ويتم توزيع هذه المسؤوليات بإعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية في شكل إتفاق لمعرفة كل طرف لإلتزاماته ومكان ووقت إنتهاء تلك الإلتزامات.

➤ ونتائج الدراسة التطبيقية أكدت صحة الفرضية الرابعة على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة والمستندات، ومن يتحمل التكاليف والمخاطر بين الطرفين، وهذه المصطلحات الأكثر إستخداما تتمثل في مصطلح "Free On Board" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" عند التصدير، ومصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"، و CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" عند الإستيراد، وإختيار هذه المصطلحات دون غيرها يعود إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع، وضعف موانئها.

التوصيات: على ضوء الدراسة النظرية والتطبيقية والنتائج المتوصل إليها، يمكن تقديم التوصيات التالية:

- الأسطول التجاري الوطني هو أداة إستراتيجية، وضرورية للغاية لإستقلال وأمن الإمدادات الإقتصادية لأي دولة، الأمر الذي يستوجب على الجزائر إعادة النظر في الموارد اللازمة والبنى التحتية (عصرنة الموانئ التجارية، وشراء السفن ذات الحجم الكبير والمعايير الدولية للنقل البحري للبضائع) للنهوض بهذا القطاع الحيوي في مجال التجارة الخارجية.
- تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد على الجزائر من بلوغه، وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة، والعمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي ومؤسسات التأمين للقيام بعمليات الإستيراد والتصدير من وإلى الجزائر، هذا دون اللجوء إلى مؤسسات أجنبية تكلف الكثير.
- يجب الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية الموعودة في مجال تحديث الموانئ الجزائرية.
- توفير آليات جذب الاستثمار الاجنبي المباشر للاستقطاب أكبر عدد ممكن من المستثمرين الأجانب لتنشيط العمل الانتاجي والاستفادة من الخبرة والتكنولوجيا في قطاع النقل البحري من أجل الإعتماد أكثر على الموارد المادية والبشرية.
- بما أن الموارد والبنى التحتية في الجزائر ليست بالمتطورة والمتوفرة أصلا، لا بد من التنويع في إستخدام مصطلحات التجارة الدولية للإستفادة من مزايا كل مصطلح على حدا بما أن مصطلحات المجموعة E البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها في المصنع، ومصطلحات المجموعة F لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري، والمجموعة C يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل، والمجموعة D البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة خطر فقدان أو تلف البضاعة أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.

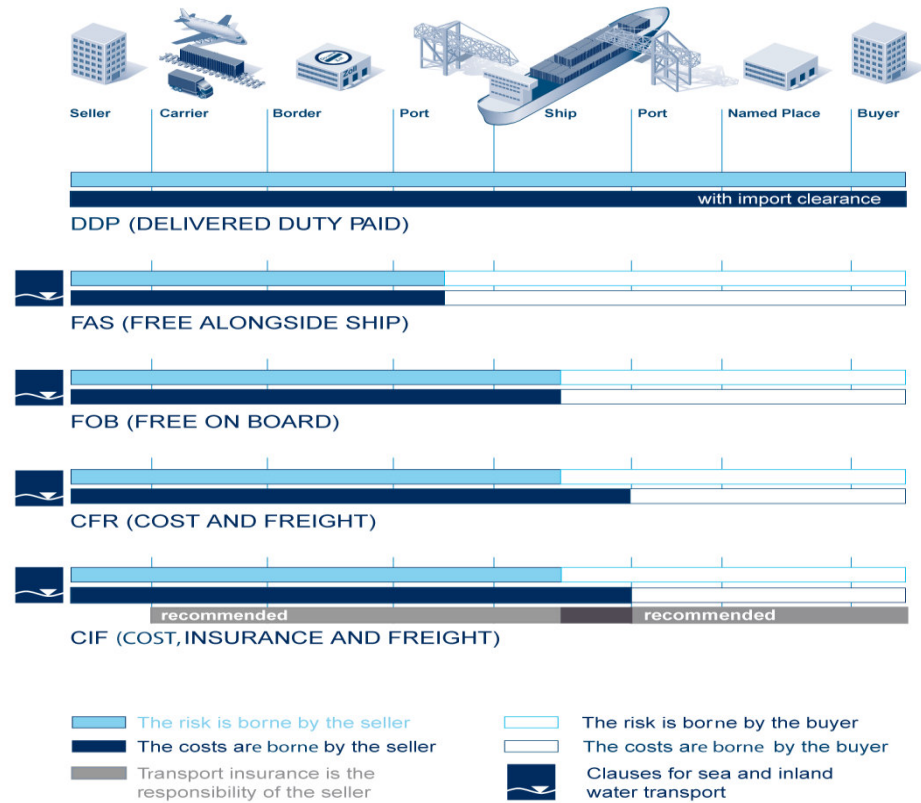
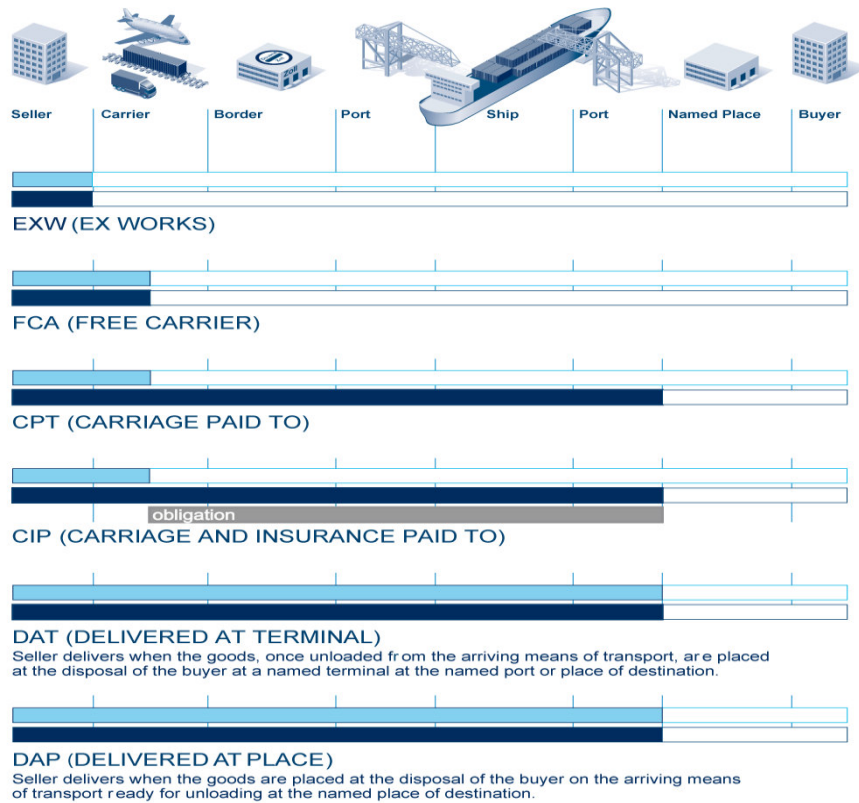
الآفاق البحثية: من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم إقتراح بعض المواضيع:

- لوجيستيات التجارة الدولية في الجزائر.
- واقع العقود النموذجية في تجارة الجزائر الخارجية- مصطلحات التجارة الدولية كشكل من أشكال العقود النموذجية.

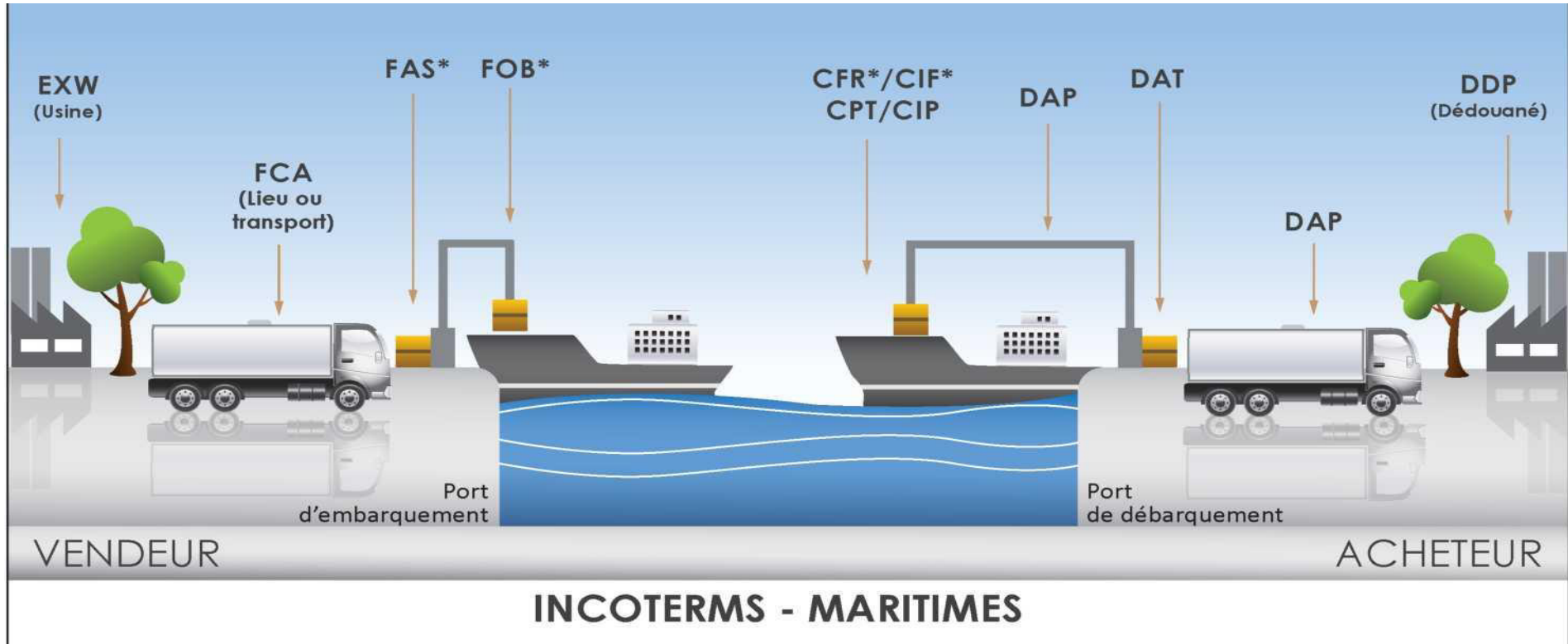
الملحق رقم(01): مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية.

Règles Incoterms® 2010	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	A l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco à bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة ظهر التصدير
CFR/C&F	Cost and Freight	Coût et Fret	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost Insurance and Freight	Coût assurance et fret	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise jusqu'à	النقل والتأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
DAT	Delivered At Terminal	Rendu au Terminal	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

الملحق رقم(02): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.



الملحق رقم (03): تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms-Maritimes)



*إذا كانت نقطة الإنطلاق والوصول موانئ

Port d'embarquement ميناء الإنطلاق

Port de débarquement ميناء الوصول

الملحق رقم (04) : دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

SHIP FROM				Bill of Lading Number: NMI 3786 9876			
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith				BAR CODE SPACE			
SHIP TO				Carrier Name: Northern Maritime Services			
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho				Container number: NMI456-9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile			
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO				SCAC:			
N/A				Pro Number: GASC 4590 BAR CODE SPACE			
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port				Incoterms® Rule: FOB Vancouver, British Columbia, Canada <input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.			
CUSTOMER ORDER INFORMATION							
Customer Order No. TR695		# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)		Additional Shipper Information	
Grade A Summer Corn		Bulk	80,000 lbs	Y N		Rail car transfer of loose corn to vessel, all loading charges for account of shipper. All charges beyond FOB point for account of the buyer. All shipping charges expressed in Canadian dollars.	
				Y N			
				Y N			
				Y N			
Grand Total							
CARRIER INFORMATION							
Handling Unit		Package		Weight		HM (X)	
Qty	Type	Qty	Type				
				80,000 lbs			
Commodity Description Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(e) of NMFC item 360							
Grade A Summer Corn							
Country of Origin: Canada							
OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION							

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."

Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ 50,000 CD _____

Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.	The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. Shipper Signature Max Smith April 8, 20XX _____
---	--

الملحق رقم (05) : عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics
485 Ruffles Blvd.
Canton, OH 34859
Att: Rene Smith

PURCHASE ORDER

Purchase Order Number: 356A
Sales Quote Reference Number: 386

TO:
Sino Hospital Equipment
385 Benson Lane
Hong Kong
Att: Mitchell Yip

SHIP TO:
Same

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	Incoterms® Rule	TERMS
November 15, 20XX	Rene Smith	Ocean Freight	Cost & Freight	30 days

QTY	UNIT	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
4	racks	Metal racks for medical diagnostic equipment	HKD 7,817	HKD 31,268
			TOTAL CFR PRICE	HKD 31,268
			OTHER	
			TOTAL	31,268

1. Please send two original copies of your invoice.
2. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above.
3. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified.
4. Send all correspondence to:
Same as above

Authorized by Rene Smith

Date Nov 15, 20XX

الملحق رقم (06) : دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

SELLER: AgChem Incorporated 7523 Industrial Park 1A Mobile, AL Att: Bob Beattie	Date:	February 1, 20XX
	Sales Quote Number:	B635
	Payment Terms:	Letter of Credit
	Delivery Terms (Incoterms®):	CIF Hai Phong port, Vietnam
	Main mode of transport:	Ocean
	Estimated Shipmen Date:	April 3, 20XX
	Quotation Valid Through:	March 1, 20XX

SOLD TO: HCM Rice Cooperative Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen	SHIP TO: SAME
--	----------------------

Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		liters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000

CIF Port of Hai Phong, Vietnam :		USD 128,000
Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft		
Statements:		
Authorized Signature	John Holmes, Export Sales Manager Print Name	Feb 1, 20XX Date

الملحق رقم (07): تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013

الوحدة: طن (2003 سنة الأساس)

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	السنوات
10289199	9363653	8913298	8357235	9941634	12331566	11241700	10107238	10037505	10108757	9290063	EPAL
3327237	3260645	3182530	2712267	2304363	/	/	/	/	/	/	DPW
13616437	12624297	12095828	11069502	12246005	12331566	11241700	10107238	10037505	10108757	9290063	TOTAL
46.56	35.89	30.20	19.15	31.82	32.74	21.01	8.8	8.04	8.81	/	نسبة التغير %

Source : Entreprise Portuaire d'Alger , Statistiques Rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2003 à 2013

الملحق رقم(08): تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013

الوحدة: سفينة

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	السنوات
2075	1 967	1957	1877	2509	2638	2639	2556	2631	2700	2635	حركة (العدد) السفن
21287	19807	20134	20256	30922	30677	29434	26554	27808	25764	23571	الحجم (1000 tonnaux)

Source : Entreprise Portuaire d'Alger , Statistiques Rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2003 à 2013

الوحدة: حاوية 20 قدم

الملحق رقم(09): تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة 2003-2013

السنوات	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EPAL	354061	419623	423282	440951	530526	606181	363675	289012	309733	312639	346866
DPW	/	/	/	/	/	/	277568	353783	380889	390297	390393
TOTAL	354061	419623	423282	440951	530526	606181	641243	642795	690622	702936	737259
n-(n+1)	/	65562	3659	17669	89575	75655	35062	1552	47827	12314	34323

TEU: Twenty Equivalent Unit (حاوية نمطية 20 قدم ما يقارب 6 أمتار)

Source : Entreprise Portuaire d'Alger , Statistiques Rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2003 à 2013

الملحق رقم (10): إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب

الجريدة الرسمية الجزائرية

25 ربيع الثاني عام 1428 هـ 13 مايو سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31	18
<p>المادة 32 : يمكن أن تتخذ الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوطن المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، الفاتورة الشكلية، سند طلب نهائي، التأكيد النهائي للشراء، المراسلات المتبادلة التي تحتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف على الأطراف المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.</p> <p>المادة 33 : تُعفى من التوطن المصرفي :</p> <ul style="list-style-type: none"> - الواردات/الصادرات التي تُدعى "يدون تسديد" التي يقوم بها المسافرون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام القوانين المالية. - الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنون المسجلون لدى الممثلات الدبلوماسية والقنصلية الجزائرية في الخارج عند عودتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام القوانين المالية. - الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان الدبلوماسية والقنصليون وما شابههم وكذا أعيان ممثلات الشركات والمؤسسات العمومية في الخارج عند عودتهم إلى الجزائر. - الواردات/الصادرات التي تقل قيمتها عن القيمة المضافة ليبلغ 100.000 دج بقيمة "قوية". - واردات/صادرات العينات، والهيئات والسلع المستلمة في حالة تفعيل الضمان. - الواردات من السلع المحققة في إطار نظام الوقف الجمركي. <p>يجب أن تُكتب على التصاريحات المقدمة لدى الجمارك، المتعلقة بالواردات والصادرات المشار إليها أعلاه والمتحوص عليها في المادة 58 ألتاء، عبارة "صادرات/واردات لم توطن مصرفياً".</p> <p>المادة 34 : دون الإخلال بالأحكام التنظيمية الأخرى، يجب أن يُدون كل تعديل في العقد الموطن مصرفياً في وثيقة تعديلية يجب توطينها وفقاً لنفس الشروط المطبقة على العقد الأساسي.</p> <p>المادة 35 : لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطن المصرفي لعقد التسديد أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المتحوص عليها في هذا النظام. ويحق للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.</p> <p>المادة 36 : تنطبق الواردات/الصادرات من التجهيزات و/أو المعدات وفقاً لنظام الاعتماد الإيجاري</p>	<ul style="list-style-type: none"> - أسماء وعناوين الشركاء المتعاقدين، - بلد المصدر والمنطقة المقصد للسلع والخدمات، - طبيعة السلع والخدمات، - الكمية والتوعية والمواصفات التقنية، - سعر التخازل عن السلع والخدمات بعملية الفوترة وتسديد العقد، - آجال التسليم بالنسبة للسلع والإنجاز بالنسبة للخدمات، - بنود العقد الخاصة بالتكفل بالخطار والمصاريف الفرعية الأخرى، - شروط التسديد. <p>المادة 27 : يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية (INCOTERM) التي تتضمنها أصول و أعراف الغرفة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.</p> <p>المادة 28 : إن كفاءات التسديد هي تلك المعترف بها دولياً.</p> <p>يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة والطابع القاتوتي للعقد التجاري وإنجازه.</p> <p>المادة 29 : تخضع كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات إلى إلزامية التوطن لدى وسيط معتمد باستثناء عمليات العبور والعمليات المشار إليها في المادة 33 ألتاء.</p> <p>يسبق التوطن كل تحويل/ترحيل للأموال. التزام و/أو التخليص الجمركي للبيضات.</p> <p>المادة 30 : يتمثل التوطن في فتح ملف، يسمح بالحصول على رقم التوطن من الوسيط المعتمد الموطن للعملية التجارية. يجب أن يتضمن الملف مجموع المستندات المتعلقة بالعملية التجارية.</p> <p>يقوم المتعامل باختيار الوسيط المعتمد ويلتزم لدى هذا الأخير بالقيام بكل الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.</p> <p>المادة 31 : يجب على شبانك الوسيط المعتمد الممثل لتوطن عملية التجارة الخارجية أن يمسك، فهرس الملفات الموطنة، مرقماً ومؤشراً عليه من طرف شخص موهل لهذا الغرض ويضمن متابعتها المالية.</p>	

الملحق رقم(11): الصادرات، الواردات والميزان التجاري الجزائري (FOB,CIF) 2003-2013.

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
4368548.4	3907071.9	3442501.6	3011807.6	2854805.3	2572033.4	1916829.1	1558540.8	1493644.8	1314399.8	1047441.4	الواردات CIF
5217099.8	5687369.4	5354510.3	4333587.4	3347636.0	5095019.7	4214163.1	3979000.9	3421548.3	2337447.8	1902053.5	الصادرات FOB
848551.4	1780297.5	1931629.7	1321779.7	492830.7	2522986.3	2297334.0	2420460.1	1927903.5	1023048.0	854612.1	(FOB-CIF) الميزان التجاري
119.4	145.6	156.1	143.9	117.3	198.1	219.9	255.3	229.1	177.8	181.6	(FOB/CIF) نسبة التغطية%

Source :ONS/ Collections Statistiques N° 188/2014, Série E : Statistiques Economiques N° 79 , N° 182/2014, N° 75

قائمة المراجع :

أولاً : المراجع باللغة العربية .

1. أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية - مصر، الطبعة الأولى 2008
2. أيمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر ، الطبعة الأولى 2009
3. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري- الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب- مصر، 2009
4. بديع جميل قدو ، التسويق الدولي ، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2009
5. جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوتيرمز 2000 ، إتحاد المصارف العربية 2001
6. جمال يوسف عبدالنبي ، الإعتمادات المستندية ، مكتب روعة للطباعة، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2001
7. حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، بدون سنة نشر
8. خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن ، 2009
9. سميرة إبراهيم محمد أيوب ، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية - مصر 2002
10. شريف علي الصوص ، التجارة الدولية - الأسس و التطبيقات ، دار أسامة للنشر و التوزيع ، الأردن عمان ، الطبعة الأولى 2012
11. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، الإسكندرية، 2006
12. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية لبنان ،2000
13. صديق محمد عفيفي ، التسويق الدولي - نظم التصدير والإستيراد ، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية، الطبعة العاشرة 2002
14. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2007
15. عادل أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب، أساسيات الإقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان 2003
16. عبدالرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية - مصر 2007

17. عمر سعدالله، قانون التجارة الدولية – النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الأولى 2007
18. عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء والتجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون – عمان الأردن، الطبعة الأولى 2012
19. فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية إشراف عبدالقادر فتحي لاشين دراسة تطوير محاور النقل البري والبحري في المنطقة العربية – الجزء الثاني: النقل البحري بين الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة- مصر، 2012
20. فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية إشراف عبدالقادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007
21. محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية –مصر ، الطبعة الأولى 2007
22. محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن ، الاتجاهات الحديثة في السياسات التجارية ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية – مصر 2005
23. محمود الشيخ ، التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر و التوزيع ، عمان – الأردن الطبعة الاولى 2008
24. محمود حامد عبدالرزاق ، إقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي) ، الدار الجامعية ، الإسكندرية – مصر ، 2013
25. هاني حامد الضمور ، التسويق الدولي ، دار وائل للنشر و التوزيع ، عمان – الأردن ، الطبعة الثالثة 2004
26. يوسف حجيم الطائي ، سنان كاظم الموسوي و آخرون ، إدارة التأمين و المخاطر ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، عمان – الأردن ، الطبعة الأولى 2011

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية .

1. Ghislaine Legrand & Hubert Martini , Management des opérations de commerce international – Importer / Exporter , édition Dunod , Paris 2007
2. Habib Kraiem , Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime , édition L’Univers du Livre , Tunisie , 2005
3. IDIR KSOURI, les régimes douaniers, Grand Alger livres Editions, 2ème édition, Alger, 2008
4. J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris
5. Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005
6. Jacques Paveau et François Duphil , Exporter , Les Éditions FOUCHER, Vanves, France , 2005
7. JACQUES PUTZEY, droit des transports et droit maritime, BROXLLE, 1993

8. Michel Piquet, **Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France
9. S . Haddad & Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009

ثالثا : مذكرات و رسائل الماجستير و الدكتوراه .

1. بسعيد مراد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية** ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان ، السنة الجامعية 2012/2011
2. حملاوي ربيعة، **مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " L'EPAL "** ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم - علوم اقتصادية- جامعة الجزائر- السنة الجامعية 2008/2007
3. خالد شويرب، **القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي**، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع : الملكية الفكرية، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2009/2008
4. زايد مراد، **دور الجمارك في ظل إقتصاد السوق حالة الجزائر**، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية- فرع التسيير، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2006-2005
5. مصباح ليلي، **دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري - قسنطينة، السنة الجامعية 2010 /2009
6. الواحد رشيد، **مسؤولية الناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة** ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون المسؤولية المهنية ، جامعة مولود معمري - تيزي وزو ، السنة الجامعية 2013/2012

7. Juana Coetzee, **INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk**, Dissertation presented for the degree of Doctor of Law at the University of Stellenbosch , Western Cape - South Africa , December 2010

رابعا : محاضرات، تقارير ومجلات .

1. مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، **تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية**، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009
2. بوريش هشام، **تحسين جودة الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة**، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية- جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، العدد 34، جوان 2013
3. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني- **الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها**، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009

4. إستعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة الأونكتاد، لعام 2012

5. الأمانة العامة للحكومة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

6. Jonas Malfliet, **Cours**, Institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University – Belgium
7. Jonas Malfliet, **Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term**, Institute of Private International Law , Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011
8. Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014
9. Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, **Capacité logistique et gouvernance des ports algériens**, Laboratoire REDYL, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et de Gestion , Université Mouloud Mammeri- Tizi-Ouzou, 2012
10. Abdelhamid Bouarroudj , **LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES: UN POTENTIEL DE CROISSANCE A PROMOUVOIR**, Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012
11. Forum International, des Transports de la Logistique et de la Mobilité Infrastructure, Centre de Conventions d'Oran, Algeria 2014

خامسا : مواقع إلكترونية .

1. www.ministere- transports.gov.dz
2. www.iccwbo.org
3. www.ons.dz
4. www.portalger.com.dz
5. www.cnan-nord.com
6. www.unctad.org