



جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريريج -  
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير  
قسم العلوم التجارية

## الموضوع

# دور مصطلحات التجارة الدولية في تسهيل عمليات النقل البحري للبضائع دراسة حالة: واقع ميناء سكيكدة

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية  
تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت إشراف الأستاذة:

بن محياوي سميحة

إعداد الطالب:

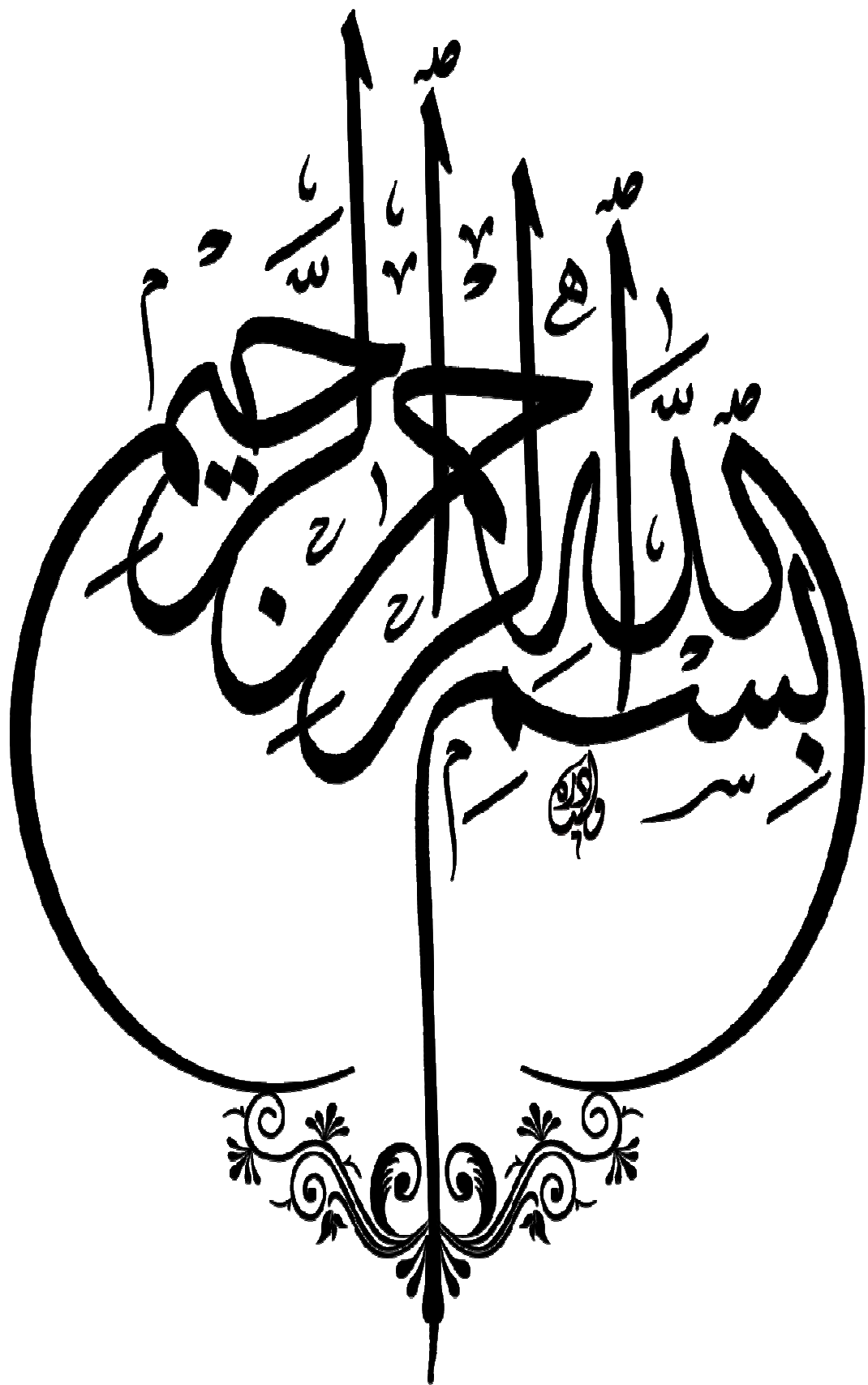
خوذري داود

محامدية حنان

أمام لجنة المناقشة:

الرقم	الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
1	صالح سراي	محاضر - أ-		رئيسا
2	سميحة بن محياوي	محاضر - ب-		مشرفا ومقررا
3	فطيمة حاجي	أستاذ التعليم العالي		ممتحنا

السنة الجامعية: 2021/2020



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## شكر وتقدير

إنه ليقودنا شرف الوفاء بعد أن ختمنا عملنا بتوفيق من الله

أولا وقبل كل شيء نشكر الله عز وجل جزيل الشكر على أن وفقنا وأمدنا القوة والإرادة لإتمام هذا العمل

كما لا يفوتنا أن نسجل شكرنا وتقديرنا للأستاذة : بن محياوي سميحة لقبولها الإشراف على هذا العمل رغم انشغالاتها  
العديدة فلها منا جزيل الشكر والتقدير.

كما يملينا علينا واجب الاعتراف بالفضل إلى كل من :

- الصديق بربوط رياض الذي أمدنا يد العون خلال تواجدنا بسكيكدة.

- إلى كل عمال ميناء سكيكدة وخاصة القائمين على مصلحة الإحصائيات وعلى رأسهم سفيان - محمد جاب الله

- إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد ولم يسعفنا الحظ في ذكر أسمائهم من التقدم لهم  
بالشكر الجزيل.

محامدية حنان

خوذري داود

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى:

روح والداي رحمهما الله وأسكنهما فسيح جناته،

جميع أفراد عائلتي، زوجتي وأبنائي

كل أصدقائي وزملائي، على مستوى الرقابة المالية لدى بلدية مجانة.

جميع أساتذة العلوم التجارية لجامعة البشير الإبراهيمي

خوذري داود

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى:

الوالدين الكريمين

إخوتي و أخواتي العزيزات

عمي عمار بلقاسمي

كل زميلاتي وزملائي في العمل.

زملائي و زميلاتي في الدراسة و جميع أساتذة العلوم التجارية لجامعة البشير الإبراهيمي

محامدية حنان

## الملخص:

نظرا لتزايد العلاقات و المعاملات التجارية بين الدول ازدادت الحاجة الى الرجوع لمصطلحات تجارية موحدة لتجنب أي لبس أو سوء فهم يحدث عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة .

و الغاية من دراستنا إظهار الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية باعتبارها من العقود النموذجية تنظم و توزع المسؤوليات بين المصدر و المستورد حسب كل مصطلح مدرج في عقد البيع ،و الذي يتم تصنيفه حسب وسائل النقل

و باعتبار النقل البحري الأوسع استخداما لذلك قمنا في دراستنا بأخذ ميناء سكيكدة نموذجا لمعرفة مدى استخدام هذه المصطلحات في التجارة الدولية في الفترة الممتدة ما بين 2016-2021، ليتبين لنا مدى ضعف البنية التحتية للموانئ الجزائرية و تأخرها رغم جهود التطوير المبذولة ،وأن ميناء سكيكدة يكتسي مكانة في قطاع النقل البحري للبضائع المشحونة و المفرغة .

حيث يستخدم في ميناء سكيكدة مصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في حالة التصدير و مصطلح CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة و CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية .

**الكلمات المفتاحية:** مصطلحات التجارة الدولية ،مسؤوليات المصدر و المستورد ،الشحن ،التأمين ،النقل البحري للبضائع.

## Résumé

Vu l'importance et le développement des relations commerciales internationales le besoin aux termes commerciaux internationaux "INCOTERMS" est devenu une nécessité pour éviter toute ambiguïté ou confusion qui pourrait se produire lors de la conclusion des contrats commerciaux entre les différents pays.

Puisque les termes du commerce international sont considérés comme des contrats typiques régissant la répartition des responsabilités qui incombent à la fois l'exportateur et l'importateur (l'expédition, le transport, les assurances, et les procédures douanières.....etc.). et ce par le transfert des coûts et des risques supportés par les deux parties. Le classement des termes commerciaux internationaux est effectué selon les moyens de transport.

Considérant le transport maritime le plus utilisé dans notre étude, nous avons pris comme modèle le port de Skikda pour savoir dans le commerce international sur la période 2016–2021 pour nous montrer l'étendue de la faiblesse et retard des infrastructures des ports algériens, malgré les efforts de développement engagés, et que le port de Skikda occupe une position dans le secteur du transport maritime des marchandises expédiées et déparquées.

Et que le port Skikda utilise dans son commerce extérieur le terme FOB\*\* les coûts sont pris en charge jusqu'au bord du navire dans le port d'exportation dans le cas d'exportation, et le terme CIF coût assurance et frais de chargement payés lors de l'importation pour organiser les échanges.

**Les mots clés :** les conditions commerciales internationales, la responsabilité de l'exportateur et l'importateur, l'expédition, l'assurance, le transport maritime de marchandises

الصفحة	قائمة المحتويات
	كلمة الشكر
	الملخص
I	قائمة المحتويات
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
VI	قائمة الملاحق
أ-ز	مقدمة
65-1	الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري
2	تمهيد
64-3	المبحث الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية
3	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية
9	المطلب الثاني: أهمية الأنكوترمز
15	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية
44-23	المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع
23	المطلب الأول: ماهية النقل البحري للبضائع
26	المطلب الثاني: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع.
40	المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري للبضائع
64-45	المبحث الثالث: التزامات و واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
45	المطلب الأول: التزامات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.
53	المطلب الثاني: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
65	خلاصة الفصل الأول



103-66	الفصل الثاني: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع بالجزائر
67	تمهيد
87-68	المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية سكيكدة
68	المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء سكيكدة
71	المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي للمؤسسة
76	المطلب الثالث: تطور الحركة التجارية لميناء سكيكدة.
95-86	المبحث الثاني: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالنقل البحري
87	المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل التصدير
89	المطلب الثاني: مصطلحات التجارة الدولية والمنازعات التجارية
97-91	المبحث الثالث: استخدام الأنكوترمز في الجزائر
91	المطلب الأول: أهم المصطلحات التجارية المطبقة في الجزائر
94	المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية
98	خلاصة الفصل الثاني
99	الخاتمة العامة
105	قائمة المراجع
111	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
01	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب النقل المستخدم	20
02	تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي	21
03	تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب نقل مخاطر نقل البضائع	21
04	تصنيف الأنكوترمز 2020	22
05	القياسات الدولية لأحجام الحاويات المختلفة	30
06	أهم البلدان المالكة للسفن في 2019/01/01	36
07	تطور حركة التجارة في ميناء سكيكدة للفترة من 2016-2020	77
08	تطور حركة الشحن العامة في ميناء سكيكدة من 2016 إلى 2020	77
09	حركة البضائع المستوردة حسب البلد المصدر لسنة 2020	79
10	حركة البضائع المصدرة حسب البلد المصدر لسنة 2020	81
11	عدد السفن وأنواعها التي دخلت الميناء خلال سنتي 2019-2020	82
12	حركة الحاويات خلال سنتي 2019/2020	84
13	الأنكوترمز و حساب سعر بيع الصادرات	87
14	مثال عددي حول هيكل السعر التصديري	88
15	مصنوفة الصادرات وفق مصطلح FOB..CIF	95
16	مصنوفة الواردات وفق مصطلح FOB-CFR-CIF	96

قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
13	عناصر الأنتوترمز	01
14	الأنكوترمز أداة شاملة في للتجارة الدولية	02
26	الأهمية النسبية لوسائل خدمات قطاع النقل.	03
27	صورة لسفن الركاب	04
29	صورة لسفينة نقل الحاويات	05
30	صورة لسفينة نقل البضائع العامة	06
31	صورة لسفينة الدحرجة	07
32	صورة لسفينة النقل العملاقة	08
32	صورة لسفينة النقل فوق العملاقة	09
33	صورة لسفينة نقل الغاز الطبيعي	10
34	صورة سفينة نقل المواد الكيميائية	11
34	صورة لسفينة القاطرات	12
35	صورة لسفينة الإرشاد	13
35	صورة سفن مد الكابلات في البحر	14
38	أنواع الموانئ البحرية	15
45	التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح EXW تسلم البضاعة في المصنع	16
46	التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح FCA تسليم البضاعة للناقل.	17
47	التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح CPTأجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين.	18
47	التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح CIP أجرة انقل و التأمين مدفوعة حتى مكان وصول معين	19
48	التزامات البائع و المشتري حسب المصطلح DAPتسليم البضاعة في محطة الوصول	20

49	التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح DPU تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول	21
50	التزامات البائع المشتري وفقا لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	22
50	التزامات البائع و المشتري حسب المصطلح FAS تسليم البضائع بجانب السفينة	23
51	التزامات البائع و المشتري وفقا للمصطلح FOB التكاليف مدفوعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير	24
52	التزامات البائع و المشتري وفقا للمصطلح CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة	25
53	التزامات البائع و المشتري وفقا للمصطلح CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة	26
72	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة	27
78	تطور حركة البضائع حسب نوع التكييف خارج المحروقات من 2016 إلى 2020	28
79	تطور حركة مبيعات المواد البترولية من سنة 2016 إلى 2020	29
92	المصطلحات التي يتم استعمالها في عملية التصدير في الجزائر لسنتي 2020/2019	30
94	المصطلحات التي يتم استعمالها في عملية الإستيراد في الجزائر لسنتي 2020/2019	31

رقم الصفحة	العنوان	رقم الملحق
111	مصطلحات التجارة الدولية بالعربية ،الانجليزية و الفرنسية	01
112	تنظيم النقل البحري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	02
113	أهم البيانات الواجب إدراجها في سند الشحن	04
114	دور المصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	05
115	عقد الاستيراد وفقا لمصطلح CFR	06
116	دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة	07
117	مراسلة الرابطة المهنية للبنوك و المؤسسات المالية	08
118	أهم المصطلحات المستعملة في الجزائر لسنتي 2020/2019	09
119	إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة	10
120	ساعات العبور لموانئ سكيكدة	11
120	المنشآت المتخصصة	12
121	أجهزة الرفع " PARC ROULANT	13

# مقدمة

ظهرت التجارة الخارجية منذ العصور التاريخية الأولى وكانت الثورة الصناعية التي حدثت في منتصف القرن الثامن عشر بمثابة البداية الحقيقية لها ،حيث أدت إلى ضرورة الحصول على المواد الأولية اللازمة للصناعة من الدول الأخرى وضرورة تصريف المنتجات تامة الصنع في الأسواق الخارجية ،وأمام ضخامة هذه المعاملات بين الدول لعبت الكثير من المنظمات والهيئات الدولية دورا مهما في وضع القواعد والاتفاقيات التي من شأنها أن تعطي دفعا في تنظيم وتأطير عمليات التصدير والاستيراد ، ومن بين أهم هذه المنظمات غرفة التجارة الدولية (CCI). التي أعلنت عن ميلاد أول طبعة من المصطلحات التجارية سنة 1936 والتي عرفت بما يسمى مصطلحات الأنكوترمز INCOTERMS

وتشمل هذه المصطلحات على صيغة العقود برموز مختصرة بالحروف الأولى لكلمات تدل على الشروط المتفق عليها ،ولتوضيح التزامات كل من طرفي العقد ، بشكل دقيق من خلال تنظيم مكان تسليم الشحنة ،واسطة النقل ،وكيفية التأمين على المخاطر ونقل البضاعة.

ونظرا للمستجدات الحاصلة على الساحة الدولية من التطورات المتسارعة في مجال المعاملات التجارية خلال العشر السنوات الأخيرة مع تزايد العمل بالتجارة الإلكترونية وتزايد الاهتمام بتوفير مقومات الأمن والسلامة للحركة الدولية للبضائع، كانت غرفة التجارة الدولية على موعد مع عملية تنقيح وإصدار النسخة المستحدثة سنة 2020 التي عمدت من خلالها إلى تدعيم ميدان التجارة العالمية بقواعد أكثر وضوح وبسر من سابقتها.

وقد نال قطاع النقل البحري حصة الأسد من اهتمام الخبراء والقائمين على المنظمة دون غيره من قطاعات النقل الأخرى، كون النقل البحري يعد أكثر الوسائل المستخدمة في نقل البضائع حول العالم ،وذلك لأسباب تعود في مجملها إلى انخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

### أ - الإشكالية الرئيسية

وبحكم موقع الجزائر وطبيعة تجارتها الخارجية التي يتم معظمها عبر مختلف الموانئ البحرية ،يشغل ميناء سكيكدة حيزا مهما في هذه الحركة التجارية لما يوفره من دعم حقيقي وفعال في عمليات الاستيراد

والتصدير، ولتنظيم العلاقة القانونية والعملياتية بين البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مراحل دخول وخروج السلع من وإلى أراضيها.

وانطلاقاً مما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هو دور المصطلحات التجارة الدولية في تسهيل وتنظيم النقل البحري في الموانئ الجزائرية ميناء سكيكدة- نموذجاً؟

انطلاقاً من الإشكالية الرئيسية وللتوضيح أكثر يمكن طرح الأسئلة الفرعية أدناه:

- ما المقصود بالأنكوترمز؟ وما هو دورها في تنظيم المبادلات التجارية الدولية؟

- إلى أي حد يمكن للمصطلحات التجارة الدولية أن توزع وتنظم مسؤوليات "تكاليف ومخاطر" حركة البضائع بين البائع والمشتري؟

- فيما تتمثل أهمية النقل البحري بالنسبة للتجارة الدولية؟

- ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر من خلال ميناء سكيكدة؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية التي تنظم الاستيراد والتصدير؟

ب- الفرضيات :

لمعالجة الإشكالية يمكن طرح الفرضيات التالية:

- مصطلحات التجارة الدولية هي عبارة عن قواعد نموذجية في شكل اتفاق .
- دورها منع الارتباك في عقود التجارة الخارجية من خلال توزيع التكاليف وتحويل مخاطر النقل الدولي للبضائع بين البائع والمشتري.
- اعتماد مصطلحات التجارة الدولية يسهل توزيع المسؤوليات كل من المصدر والمستورد، في كل عملياته من الشحن ، التأمين والإجراءات الجمركية وغيرها وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان.
- يعتبر النقل البحري أهم وسائل النقل كونه يستقطب كل من المصدر والمستورد على حد سواء وخاصة من جانب انخفاض تكاليفه.



- تستخدم الجزائر المصطلحات التجارية كبقية دول العالم، إلا أن إمكانياتها المينائية لازالت تعاني بالرغم من المجهودات الجبارة المبذولة من قبل الدولة .

### ج- المنهج المتبع:

للإجابة على إشكالية تم الاعتماد على المنهج الوصفي و المنهج التحليلي ،من خلال الإطار المفاهيمي لكل من مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري في حين استخدام المنهج التحليلي سيتم استخدامه لمحاولة إسقاط الدراسة النظرية على الواقع الميداني محل الدراسة -ميناء سكيكدة.

### د- أهداف الدراسة: الغرض من هذه الدراسة يمكن تلخيصه في النقاط التالية

- تحدد مفهوم الأنكوترمز وإبراز دورها والغرض من إنشائها.
- تسليط الضوء على النقل البحري وأهميته في العلاقات الدولية.
- تحديد والوقوف على أهم المشاكل والتحديات التي يواجهها ميناء سكيكدة ، والاتجاه لوضع خطط لتطويره بما يتناسب مع التغيرات العالمية الجديدة.

### هـ - حدود الدراسة (الزمانية والمكانية):

الحدود المكانية: تم اختيار ميناء سكيكدة للزيارة الميدانية

الحدود الزمانية: أما فترة الدراسة: من 2016-إلى 2020

### و- دوافع اختيار الموضوع :

- الموضوع له علاقة وتطابق معتبر مع تخصص الدراسة.
- الاهتمام والرغبة الشخصية بالبحث في الموضوع .
- إظهار التطورات والتغيرات التي أحدثتها غرفة التجارة الدولية في الموضوع المدروس.

### ز- تقسيمات خطة البحث:

- حاولنا من خلال هذا البحث المحافظة على التسلسل المنطقي والتدرج في طرح الموضوع قدر الإمكان لذلك قمنا بتقسيم البحث إلى فصلين اثنين .
- أما بالنسبة للفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري

سيتم التطرق فيه إلى مفهوم مصطلحات التجارة الدولية، و الأهمية التي تكنسها قواعد الأنكوترمز، إضافة إلى التعرف على النقل البحري للبضائع ، و التعريف بالتزامات وواجبات البائع والمشتري التي يلتزمان بها وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

▪ الفصل الثاني: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري في الجزائر

سنقوم فيه بتقديم عام للمؤسسة ميناء سكيكدة ،و التجارة الخارجية للجزائر عن طريق النقل البحري ،وواقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في استيراد وتصدير البضائع من وإلى الجزائر.

\_ ذكر الدراسات السابقة التي إستند عليها الطالب في مذكرته:

1- بسعيد مراد رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص بعنوان: عقد النقل البحري وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية. جامعة أبي بكر بلقايد. تلمسان . السنة الجامعية 2012/2011

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 إعفاءات للنقل من المسؤولية ، إلا أن سرعان ما بدأت محاولات الناقلين البحريين للتخلص من عبئ الالتزام ، فظهرت مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة ، مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف ، ومن ثم درج القانون على تضمين عقود النقل ، الشروط التي تتفق مع مصلحتهم وتعفيهم من المسؤولية ، لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحاب البضائع ، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من الاتفاقيات الدولية التي كانت أهدافها واضحة وهو وضع تشريع قانوني إلزامي ، ووضع عقد نقل نموذجي ، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانون التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية.

2- عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، مشروع مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية ، جامعة محمد خيضر بسكرة، السنة الجامعية 2015/2014.

لقد حاول الطالب في دراسته إبراز دور المصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، ومع تسليط الضوء على النقل البحري للبضائع الذي يعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا مقارنة

ببقية وسائل النقل الأخرى (جوي، بري) وذلك لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية، كما تعتبر المصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد شحن، نقل، تأمين وذلك بوضع النقاط على الحروف في توزيع التكاليف والمخاطر بما لا يدع لبسا في المعاملات التجارية الدولية

3- 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، و التي تظهر من خلال خصائص عمل النقل البحري، مع تسليط الضوء على عقد النقل البحري الذي يعتبر عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة هم الشاحن و الناقل البحري و صاحب الحق في تسلّم البضاعة، دون التعرض إلى مسؤولية البائع و المشتري على وجه التحديد.

فالتزامات الناقل البحري للبضائع بالاستلام و الشحن و التفريغ و النقل و المحافظة على البضاعة، ما هو إلا تكملة للالتزامات الشاحن و الأصل أن لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم و المنتظم.

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

**4-Juana Coetzee, INCOTERMS as a form of in standardisation international sales law. presented an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sqles law with specific reference to the passing of risk ,dissertation presented for degree of doctor of law at the university of Stellenbosch, 2010.**

( الأنكوترمز كشكل من أشكال التوحيد في قانون البيع الدولي، تحليل التفاعل بين العرف التجاري و قانون 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 و يفي وظيفة التنسيق التلقائي، كما هو الحال مع مصطلحات التجارة الدولية التي تعكس العادات و الأعراف التجارية التي وضعت على مدى فترة زمنية طويلة من اجل تبسيط التجارة في السلع التي يتم نقلها من وضع إلى آخر كما أنها تنظم التزامات تسليم البضاعة بين البائع و المشتري، إلا أن هذه الدراسة اقتصرت على التزام واحد ألا و هو الالتزامات المرتبطة بتحويل الأخطار المتعلقة، بالبضاعة ذلك دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى التي لا تقل أهمية كالشحن ، التامين و الجمركة خاصة النقل الدولي للبضائع.

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة INCOTERMS كشكل من أشكال التوحيد في القانون الدولي للمبيعات، كما ركز هذا الموضوع في الوضع القانوني في حالة مصطلحات FOB، CIF مشيراً إلى أهمية هذين المصطلحين و اتساع دائرة استخدامها في الكثير من الدول في مجال التجارة الدولية .

و استنتج الباحث من ذلك أن التعاون بين INCOTERMS و اتفاقية البيع تضيف قيمة للقانون من خلال زيادة المبيعات كفاءة من الصفقات التجارية الدولية، وبالتالي تسهيل التجارة العالمية.

**5- رصاع حياة ،دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية ،كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ،،جامعة وهران 2 ،2018/2019**

لقد حاولت الباحثة من خلال الدراسة إلى التأكيد على ضرورة تطوير الموانئ العربية بإدخال تكنولوجيا المعلومات و الاتصال و اللوجستيات لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري بينيتها الأساسيتين و هما السفينة و الميناء ، و لقد كانت للتغيرات الإقتصادية التي يشهدها العالم أثر كبير على لقطاع النقل البحري الذي يعتبر من الركائز الأساسية في الإقتصاد القومي و ربما يعتبر في الدرجة الأولى من الأهمية لبعض البلدان البحرية فقد لعب النقل البحري دوراً رائداً في نقل الحضارات بحيث كان له تأثير في الحياة البشرية بصفة عامة ،خاصة بعد ظهور الناقلات العملاقة الأكثر تطوراً و تنوعاً ،و تبعها ظهور سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة مما كان له الأثر على

الموانئ العالمية فأصبح من الضروري توفير موانئ بحرية متطورة و ذات كفاءة إدارية عالية تكون قادرة على الاستقبال و التعامل مع هذه السفن العملاقة .

فتوصلت الباحثة إلى أن معظم الدول العربية لم تتقدم التقدم المنشود منها في هذا المجال باستثناء دول الخليج و على رأسهم الإمارات العربية المتحدة ،و يرجع ذلك من خلال الإستثمارات المالية الضخمة التي تم استثمارها في قطاع النقل البحري لهذه الدول .

### الهدف من الدراسات السابقة :إظهار أوجه التشابه والإختلاف مع الدراسة الحالية :

عنوان المذكرة	أوجه التشابه	أوجه الإختلاف
بسعيد مراد رسالة لنيل شهادة الدكتوراه بعنوان عقد النقل البحري وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية	ركزت كلا المذكرتين على ضرورة وضع تشريع قانوني يحدد الحقوق والواجبات لطرفي العقد وذلك قصد توزيع مخاطر النقل البحري	الجانب الغالب على الرسالة هو جانب قانوني بحت .في دراستنا هو جانب إقتصادي -لم يتم التطرق من قبل الباحث بشكل تقني مفصل إلى بداية ونهاية تحمل المخاطر في حين في دراستنا تم التفصيل في ذلك - اعتمد الباحث على المنهج المقارن ،فقارن بين الأحكام التي جاءت في كل من القانون الجزائري والقانون المصري ونصوص إتفاقية بروكسل لعام 1924 *أما في دراستنا فقد تطرقنا إلى عقد النقل الحري بوجه عام
عبد المالك هاني دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع. مذكرة لنيل شهادة ماستر	تم إبراز دور المصطلحات التجارة الدولية وأهميتها في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع	تم الدراسة الميدانية في المؤسسة المينائية الجزائر العاصمة في حين أن دراستنا الميدانية كانت في المؤسسة المينائية سكيكدة
الواحد رشيد - مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة	-تم التوافق على أن لعقد النقل البحري دور فعال بموجب وثيقة	-تم تسليط الضوء فقط على عقد النقل البحري الذي يعتبر التزام

<p>أطرافه الثلاث الشاحن والناقل البحري وصاحب الحق - دون التعرض إلى مسؤولية البائع والمشتري والذي تم التطرق اليه في دراستنا.</p>	<p>الشحن ،فهو عصب التجارة البحرية إذ بدونها لا تتحرك التجارة البحرية بالشكل اللازم والمنتظم.</p>	<p>مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون</p>
<p>-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران</p>	<p>-التطرق إلى الأهمية الاقتصادية للموانئ التجارية كاستثمار بديل لما لديه من نشاطات تكميلية من شأنها تحقيق مداخيل كبرى من العملة الصعبة .</p>	<p>رصاص حياة- دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية- أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية.</p>
<p>الدراسة تطرقت لقواعد الانكوترمز 2010 في حين أن دراستنا أكثر تحيينا حيث تناولنا مصطلحات الطبعة الأخيرة وهي قواعد الانكوترمز 2020 -الدراسة لم تتطرق إلى أي دراسة ميدانية.</p>	<p>تم الاتفاق على الأهمية القصوى لمصطلحات البيوع الدولية الانكوترمز حيث أن دمجها في عقد البيع بطريقة مختصرة من شأنه أن يقلل من وقوع منازعات قانونية بين الأطراف المتعاقدة.</p>	<p>منال قاسي : فعالية قواعد الانكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والخاص.</p>
<p>إقتصرت الدراسة على إلتزام واحد وهو الإلتزام المرتبط بتحويل المخاطر المتعلقة بالبضاعة ،دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى والتي لا تقل أهمية :كالشحن والتأمين.</p>	<p>تم التوافق على أن المصطلحات التجارة الدولية تنظم إلتزامات تسليم البضاعة بين البائع والمشتري مع تحول بداية تحمل المخاطر -تهدف الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة الأنكوترمز كشكل من أشكال التوحيد في القانون الدولي للمبيعات.</p>	<p>Juana Coetzee <b>INCOTERMSas afrom ofinstandardisation international sales law.</b>presented for the degree of doctor.</p>

ح- صعوبات البحث :

تتلخص أهم الصعوبات التي واجهتنا في إنجاز هذا البحث فيما يلي :

- قلة المراجع التي تناولت الموضوع خاصة بشق المتعلق بربط المصطلحات التجارية بالنقل الدولي.
- صعوبة الدراسة الميدانية خاصة في ظل الظروف الصحية التي تمر بها البلاد .

A decorative border with intricate floral and scrollwork patterns, featuring leaves, flowers, and swirling lines, framing the central text.

الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري



## تمهيد:

تتناول العلاقات الاقتصادية بصفة عامة جميع أوجه النشاط الاقتصادي الذي يقوم بين دول تخضع لسلطات سياسية مختلفة، حيث تعتبر التجارة الخارجية أحد أهم الفروع علم الاقتصاد لدراسة الاعتماد المتبادل بين دول العالم، حيث أن أهم محددات التجارة الخارجية تتمثل في جانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي

ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يوطر معاملات التبادل التجاري التي تمكن من توحيد القوانين التي يكثر استخدامها، وأمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الدولية، حيث قامت هذه الأخيرة بتثبيت العمل بهذا المبدأ وتفعيل العمل به فأعلنت عن ميلاد أول طبعة من المصطلحات التجارية التي من شأنها أن تعطي دفع في تنظيم وتأطير عمليات الإستيراد والتصدير، وتم تعديلها باستمرار لتكون لها المرونة الكافية لتكون لغة موحدة بين أطراف التبادل التجاري وتواكب التطورات الحاصلة في المجال التجاري، والأنكوترمز لسنة 2020 تعد أكبر دليل على مرونة هذه القواعد أو الشروط التجارية الدولية بحيث أنها استجابت لتطلعات المتعاملين التجاريين على أساس التطور الذي حدث في مجال النقل والاتصال، وطرق الإنتاج والتسويق وتأثيرها على سرعة إجراء المبادلات ومعالجتها خاصة بعد الثورة الالكترونية التي عرفها العالم في كل المجالات. 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 زيادة على تأمينها من المخاطر وما إلى ذلك من المسؤوليات. سيعالج هذا الفصل ثلاث مباحث فالمبحث الأول يشمل الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية، ثم المبحث الثاني الذي يسلط الضوء على النقل البحري للبضائع، وأخيرا المبحث الثالث الذي يشرح التزامات وواجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

## المبحث الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع و المشتري تفرض في معاملاتهم وذلك بحكم التباعد الجغرافي و اختلاف اللغة و التباين القانوني و الحرص على المصالح من كلا الطرفين، وعليه لابد من إيجاد اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد و صياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة العابرة للقارات ، و تسمى هذه القواعد بمصطلحات التجارة الدولية .

## المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية

أنشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع و المشتري و يطلق عليها شروط التسليم، البيوع التجارية الدولية و عقود أو شروط التجارة وهي قواعد، وهي قواعد محددة مسبقا و صالحة دوليا تعكس توزيع الأدوار بين البائع و المشتري، وقد شهدت هذه المصطلحات عدة إصلاحات و تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي ، و تعتبر مصطلحات التجارة الدولية التي دخلت حيز التنفيذ في 01 جانفي 2020 آخر تنقيح لها و هي إحدى عشر مصطلحا .

## أولاً: مصطلحات التجارة الدولية

يطلق على مجموعه من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلحات الأنكوترمز Incoterms وهي اختصار للكلمة الإنجليزية International commercial termes أي مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة<sup>1</sup>. وتعرف مصطلحات التجارة الدولية على أنها:

- اللوائح التي تطبق على تجاره بيع البضائع في جميع أنحاء العالم تم وضعها لتوضيح مسؤوليات البائع والمشتري<sup>2</sup> .

- وهي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي وتعين

<sup>1</sup>- عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة و خدمات النقل واللوجستيات ،فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ،منشورات المنظمة ،مصر، 2007،ص113.

<sup>2</sup>-Les nouveaux Incoterms 2020 de la cci sur ,www.vanasse-associes.com ,consulté

التزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها ، والتعامل بشأن التخليص الجمركي وتستخدم أضافه إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري<sup>1</sup>.

- وتعرف مصطلحات التجارة الدولية:

على أنها توزيع تكاليف و أخطار نقل البضائع لتفادي عدم الانتظام باستخدام مصطلحات اتفاق حول عقد البيع يتم الرجوع إليها كلغة مشتركة لتسهيل التجارة الدولي<sup>2</sup>.

- وعرفتها غرفه التجارة الدولية على أنها<sup>3</sup>:

قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف ،فقواعد الأنكوترمز تدرج بانتظام في قلب عقود البيع على المستوى العالمي ، وأصبحت يوما بعد يوم جزء أساسيا في اللغة التجارية .

تسهل الأنكوترمز إجراء التجارة العالمية ،وهي تحدد بوضوح الالتزامات الخاصة بالطرفين ، أي البائع والمشتري لتسليم البضائع بموجب عقد بيع/شراء وتقليل مخاطر التعقيدات القانونية وتشير Incoterms بشكل أساسي إلى المهام و التكاليف والمخاطر المرتبطة بتسليم البضائع من البائعين إلى المشتريين<sup>4</sup>.

- و الأنكوترمز قواعد رسمية موضوعة من طرف غرفة التجارة الدولية الهدف منها تحديد طريقه تنفيذ التزامات كل من المستورد والمصدر ،أي تحديد ضوابط العلاقة بينهما<sup>5</sup>.

- و من الناحية الاقتصادية تعرف هذه المصطلحات بكونه:

مجموعة من القواعد المتعارف عليها دوليا هدفها الأساسي خلق نوع من الفهم المشترك بين المتعاملين في التجارة الدولية ، وهي بذاتها تشهد تغيرات وتطورات مرتبطة بالتطورات التكنولوجية في

<sup>1</sup>-عمر سعد الله ،قانون التجارة الدولية-النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع،الجزائر ،2007،ص127.

<sup>2</sup>-GKislainelegrand et collectif ,**Management des opération de commerce international Importer/Exporter**,édition Dunod,Paris-France,2007,p08

<sup>3</sup>-بن عثمان فريدة،النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص،كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة تلمسان ،2016-2017،ص117.

<sup>4</sup> -Antoine Helou,LES INCOTERMS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE ET LESTERMES DE VENTE DU COMMERCE UNIFORME (UCC-A2) :ETUDE ET ANALYSE, Mémoire présent comme exigence partielle de la maîtrise en droit ,Université du Québec à montréal .Février 2006,p22.

<sup>5</sup>-جبار رقية ،النظام القانوني للعمليات البنكية الدولية:الإعتماد المستندي و الكفالة البنكية ،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 1، 2017،ص134.

وسائل النقل والاتصال المستخدمة في مجال التجارة الدولية ،لتكون بذلك خاضعة للواقع العملي للمبادلات الدولية<sup>1</sup> .

- وعليه يمكن تعريف مصطلحات التجارة الدولية بأنها تلك المفاهيم والتعاريف الأكثر استخداما في التجارة الدولية وخصوصا عقود البيع الدولي ،والتي أقرتها غرفة التجارة الدولية لتوحيد معانيها بغرض تحديد الالتزامات الملقاة على عاتق الأطراف المتعاقدة وتنظيم معاملتهم

**ثانيا :نشأة وتطور قواعد الأنكوترمز:**

عرف تاريخ الأنكوترمز المراحل التالية:

- يبدو أن مصطلح FOB ظهر في المحاكم البريطانية عام 1812<sup>2</sup>تبعه استخدام مصطلح CIF عام 1895 و ذلك قبل تأسيس غرفة التجارة الدولية<sup>3</sup> .

- في 1919 تأسست غرفة التجارة الدولية في باريس - فرنسا .

-1936 تمت صياغة ونشر مصطلحات التجارة الدولية من قبل غرفة التجارة الدولية التي كانت واعية للمشكل المطروح المتعلق بعدم توحيد في معنى شروط ومصطلحات البيع ،حيث اضطلعت بمهمة مزدوجة متمثلة في تفسيرها وتوحيدها مشكلة للتجار في مختلف الدول تفسيرها واحدا لمختلف الاختصاصات الموجودة فكان أول إصدار لها في سنة 1936<sup>4</sup> تضمنت الشروط:FASFOB و C8F و CIF و ExShip و ExQay<sup>5</sup>.

-1953 صعود النقل بالسكك ،و بسبب الحرب العالمية الثانية تم تعليق المراجعات التكميلية لقواعد Incoterms ولم تستأنف مره أخرى حتى إصدار أول مراجعة لقواعد الأنكوترمز في عام 1953 وإطلاق ثلاثة شروط تجاربه جديدة للنقل غير البحري تضمنت القواعد الجديدة DCP(تكاليف التوصيل مدفوعة FOR(مجانا على السكك الحديدية) و FOT(مجانا على الشاحنة).

<sup>1</sup>- أحمد غنيم،الإعتماد المستندي و التحصيل المستندي أضواء على الجوانب النظرية و النواحي التطبيقية ،ط6 ،المكتبات الكبرى ،القاهرة ،مصر ،1998،ص264.

<sup>2</sup>- لوكيل ليلي، محاضرة النقل الدولي وأهميته بالنسبة للإمداد الدولي :مصطلحات التجارة الدولية و شروط التسليم ،السنة الثانية ماستر تخصص مالية و تجارة دولية ،جامعة الوادي ،ص5.

<sup>3</sup>- خالد حجاج ،مصطلحات التجارة الدولية -الأنكوترمز 2020 ،بالاطلاع على الموقع الإلكتروني

<https://www.masrafeyoun.ebi.eg>,consulté le :20/05/2021 à 10 :30

<sup>4</sup>- ليلي مشطر ،مصطلحات التجارة الدولية(Incoterms ):عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية ،مجلة أبحاث قانونية وسياسية ،العدد 6،جوان 2018،ص236.

<sup>5</sup> - <https://www.iccwbo.org> ,Incoterms rules history,consulté le :15/05/2021 à 09 :00.

-1967 تصحيح التفسيرات الخاطئة ، أطلقت غرفة التجارة الدولية المراجعة الثالثة و التي تعاملت مع التفسيرات الخاطئة في الإصدار السابق ،تمت إضافة شرطين تجاريين DAF(التسليم عند الحدود) و DDP(التسليم في الوجهة)<sup>1</sup>.

-وهذه الأخيرة عدلت مرة أخرى سنة 1976 و أضيفت إليها FOB Air port وذلك بعد إن ازداد النقل بالطائرات .

-1980 قامت غرفة التجارة الدولية بإصدار مجموعة جديدة لشروط البيوع التجارية تضمنت 14 عقدا و ذلك من اجل مواكبة التطورات الكبير في مجال النقل الدولي ،والتوسع في الطيران والنقل البحري حيث ظهرت الحاويات لنقل البضائع وكذلك ظهور النقل المتعدد الوسائط.<sup>2</sup>

- و يتم مراجعة قواعد الأنكوترمز كل عشر سنوات وتضمنت إصدار 1990 و 2000 و 2010 و آخر مراجعة تمت في سبتمبر 2019 لتدخل حيز التنفيذ في 01 جانفي 2020.

### ثالثا: الهيئة المصدرة للأنكوترمز:

تعتبر ICC غرفة التجارة من أهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية ومجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص تعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920 و بقي مقرها فيها ، و للغرفة لجان وطنية في أكثر من 40 دولة تزود غرفة التجارة بالمعلومات الخاصة بالتجارة الدولية للبلد المتواجدة فيه ، و تعمل الغرفة من خلال لجانها و هيئاتها المختلفة في مجالات تشمل التحكيم والخدمات المصرفية و المنافسة و الأعمال التجارية الإلكترونية و الجمارك و تيسير التجارة و الخدمات المالية و التأمين ، و الضرائب و السياسات التجارية ، و النقل و الخدمات اللوجستية ، تعتبر غرفة التجارة الدولية أحد أكبر الكيانات التي تمثل شركات الأعمال في العالم و تنطق باسم الملايين من الشركات في أكثر من 130 دولة<sup>3</sup>. لذا يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال و من أبرز أعمالها في مجال توحيد القواعد التي وضعتها فيما يتعلق بمصطلحات البيوع التجارية الدولية

<sup>1</sup>-[https://www.iccwbo.org/Incoterms rules history](https://www.iccwbo.org/Incoterms%20rules%20history), consulté le :15/05/2021 à 09 :10.

<sup>2</sup>-شبيخي محمد الأمين، مقال حول تفسير مصطلحات التجارة الدولية INCOTERMS ،كلية الحقوق،جامعة تلمسان،مخبر القانون البحري و النقل 2017 ،ص430، على الموقع الإلكتروني :20 :11 à 23/05/2021، consulté le :23/05/2021، [www.asjp.cerist.dz](http://www.asjp.cerist.dz)

<sup>3</sup>-اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة، مرشد تنفيذ و تسيير التجارة، الموقع الإلكتروني لـ UNECE <http://tfig.itcilo.org/AR/cotents/org-icc.htm>

المعروفة باسم الأنكوترمز « Incoterms »، قواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية قواعد تتعلق بنقل البضائع<sup>1</sup>.

رابعا: الصيغة التي تظهر بها الأنكوترمز:

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية<sup>2</sup>

Incoterm CCI 2020+les 3lettres indiquant l'incoterm choisi + lieu d'effet +  
mentions . complémentaires ou restrictions éventuelles .

Ex / 1 incoterm / 2 CCI / 3 2020 / 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/ مصطلح التجارة الدولية، 2/ غرفه التجارة الدولية، 3/ الطبعة مثل 2020، 4/ ثلاث حروف الأولى  
من المصطلح، 5/ وجهة البضاعة، 6/ ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل والمصاريف المستثناة  
كالرسوم و الضرائب، 7/ اسم المؤسسة التي ستصل إليها البضاعة، 8/ العنوان الكامل لمكان التسليم .

و يحرص كل من المصدر و المستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة حتى لا يتم  
قراءتها وتفسيرها تفسيراً خاطئاً ، لضمان الفهم المشترك من الطرفين ومعرفة كل لالتزاماته وحقوقه من  
خلال تحديد عنوان المؤسسة أو مكان تسليم البضاعة إضافة إلى التكاليف التي يتحملها كل طرف و كذا  
ذكر السنة المتعلقة بالقاعدة المختارة وهذا كونها عرضة للتغييرات و التعديلات المستمرة و ذلك تفادياً لأي  
منازعات وتفسير مغاير بين فريق و آخر للمصطلح المستعمل في العقد التجاري.

و يتعين أن تكون قاعدة الأنكوترمز مناسبة وملائماً للبضاعة و وسيلة نقلها، وفي حال اختيار أي قاعدة  
من قواعد الأنكوترمز يجب أن يدرك الأطراف بأن تفسير عقودهم يتأثر على نحو كبير بالإجراءات  
الجمركية و الأعراف المتبعة في الميناء أو المكان المستخدم .

و بالتالي نجد أن كلا من القواعد التالية: DDP و DAP و DPU و FCA و EXW و FOB و FAS

يكون المكان المحدد هو نفس المكان الذي يجري فيه التسليم.

<sup>1</sup>-عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 118.

<sup>2</sup>-Habib Karieam ,Incoterms ,Liner Terms & Cout de Transport Maritime, édition L4Univers du Livre ,  
Tunisie,2005,p13

أما بالنسبة للقواعد CIF و CPT و CFR و CIP يختلف المكان المحدد عن مكان التسليم فيكون المكان المحدد هو مكان الوصول الذي تدفع فيه الأجر مقابل النقل<sup>1</sup>.

**خامسا: أهم المستجدات التي جاءت بها مصطلحات التجارة الدولية:**

قامت غرفة التجارة الدولية بتقديم نسختها الجديدة من الأنكوترمز لمجتمع قطاع الأعمال الدولي لتسهيل فهمها و استخدامها الاستخدام الأمثل لتنفيذ عمليات التبادل التجاري (المحلية و الدولية) و بلغة بسيطة سهلة الاستيعاب و تلافي النقاط الغامضة للقارئ العادي و قد تلخصت الاختلافات فيما بين الإصدار 2010 و 2020 فيمايلي:

**1- ترتيب بنود الالتزامات و المسؤوليات :** حيث قامت غرفة التجارة الدولية بإعادة ترتيب بنود الالتزامات لكل مصطلح من المصطلحات المستخدمة حيث تم تقديم بندي التسليم و التسلم و نقل المخاطر عن باقي البنود وذلك مقارنة بالأنكوترمز 2010.

**2- ترتيب بند توزيع و تبعية التكاليف:** في الترتيب الجديد للأنكوترمز في شكلها الجديد أصبح توزيع و تبعية التكاليف (البند رقم 09) حيث تم تجميع جميع التكاليف في هذا البند بخلاف الإصدار السابق لسهولة تحديدها و معرفة الطرف الذي سيتحمل عبئها تحت عملية التبادل التجاري ذلك مع الأخذ في عين الاعتبار أن تكاليف المتعلقة بإجراء معين ستظهر أيضا في البند الخاص بها<sup>2</sup>.

**3- اختلاف مجموعة المخاطر المغطاة بمستند التأمين تحت المصطلحين CIF و CIP:** في مجال التأمين على البضائع تتم تقسيم المخاطر التي يمكن التأمين ضدها إلى ثلاث مجموعات (المجموعة "أ" وهي أعلاهم تغطية ضد المخاطر لكن ليس أشملهم) و المجموعة "ب" و هي أقل تغطية مقارنة بالمجموعة "أ" و المجموعة "ج" و تحتوي على الحد الأدنى للمخاطر التي سيتم التأمين ضدها<sup>3</sup>.

عند استخدام المصطلحين CIF و CIP يتحمل البائع عبء إتمام التأمين و قسطه و تكلفته كحد أدنى ضد مخاطر المجموعة "ج" هذا في الأنكوترمز 2010 أما الإصدار الجديد 2020 عند استخدام المصطلح CIP يلزم البائع بالتأمين ضد مخاطر المجموعة "أ" مع الإبقاء على نفس التغطية التأمينية ضد مخاطر المجموعة "ج" عند استخدام المصطلح CIF

<sup>1</sup>-شبخي محمد الأمين، مرجع سابق، ص 242.

<sup>2</sup>- إنكوترمز 2020. مصطلحات التجارة الدولية. معلومات التخليص الجمركي في فلاديفوستوك VLADIVOSTOK استيراد و

تصدير على الموقع الإلكتروني : <https://ar-viculum-ru.cdn.ampproject.org>, consulté le: 19/05/2021 à 14:25

<sup>3</sup>- خالد حجاج، مصطلحات التجارة الدولية - الأنكوترمز 2020، بالاطلاع على الموقع الإلكتروني

<https://www.masrafeyoun.ebi.eg>, consulté le : 20/05/2021 à 10 :30

4- تغيير المصطلح DAT بالمصطلح DPU: تم تغيير ترتيب DAP يسبق DPU لمراعاة الترتيب المنطقي للمصطلحات ، وتغيير الأحرف الثلاثة لـ DAT لتصبح DPU لتوضيح أن تسليم البضاعة سيكون قد تم بعد تنزيل البضائع من على وسيلة النقل.

#### 5-تنظيم الشحن بوسائل الشحن المملوكة للبائع أو المشتري بالمصطلحات

( FCA ,DAP ,DPU ,andDDP ) :كان من المتعارف عليه أنه عند إتمام عملية الشحن يقوم البائع أو المشتري بتأجير وسيلة النقل أو مساحة على وسيلة النقل من الناقل ( طرف ثالث) ، و قد أصبح من المحتمل في ظل تطور عمليات التبادل التجاري أن يقوم البائع أو المشتري بنقل البضائع بوسائل نقل مملوكة لهم و هذا جاء واضحا في أنكوترمز 2020 ضمن اشتراطات البند رقم 04 "عقد النقل" بإضافة كلمة "الترتيب للنقل".

6-تضمن متطلبات حماية أمنية بعملية نقل البضائع و تكاليفها:لقد كانت الأنكوترمز 2010 تتضمن نفس المتطلبات ضمن البندين الثاني و العاشر و لكن الإصدار الجديد أكد على تلك المتطلبات ضمن البندين الرابع و السابع تحت كل مصطلح من المصطلحات ،حيث أصبح من الضروري أن يقوم البائع بإمداد و مساعدة المشتري بأية مستندات أو معلومات أمنية للإفراج عن البضائع على أن يتحمل المشتري تكلفة هذه المستندات أو المساعدة<sup>1</sup>.

#### المطلب الثاني : أهمية الأنكوترمز و خصائصها :

تكمن أهمية الأنكوترمز في أنها الأداة المثلى لإنجاح تنفيذ العقد التجاري الدولي من دون صعوبات و ذلك لأنها تقدم مجموعة من القواعد الدولية لتفسير المصطلحات الأكثر شيوعا في التجارة الخارجية ،كما أن هذه القواعد تمثل مشيئة أطراف العقد بمعنى أنها تعبر عن إرادة أطراف العقد ،و بالتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف التسليم و تسديد قيمة البضاعة.

#### أولا:المبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية:

<sup>1</sup> - خالد حجاج ،مرجع نفسه.



حقيقة الأمر أن استخدام الأنكوترمز هو أمر اختياري وليس وجوبي كونها ليست معاهدات دولية ولكن في حالة وجود إشارة إلى الأنكوترمز في العقد يجب أن يأخذ بعين الاعتبار أحكام الأنكوترمز<sup>1</sup> يمكن استخدام قواعد الأنكوترمز في عقود البيع للبضائع لكنها لا تتمتع بصفة أمره ولهذا فهي تستمد قوتها الإلزامية من إرادة الطرفين أي بائع والمشتري ويفضل أطراف العقد عادة تبني هذه قواعد عندما ينتمون إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية بقصد توحيد تفسير المصطلحات الواردة في عقودهم. و باعتبار الأنكوترمز لا تعتبر بديل عن عقد البيع و لا تأخذ بعين الاعتبار نوعيات البضائع المتداولة أو مواصفاتها و لا تضع أي ملامح لعقوبات نتيجة عدم الالتزام بأي شرط من شروط التعاقد أو تسليم وتسلم البضائع ولا علاقة لها بأي نوع من أنواع الحظر الدولي أو القوانين الواجب تطبيقها فكل هذه الأمور تركها لبنود و اشتراطات عقد البيع فيما بين البائع و المشتري<sup>2</sup>.

### ثانيا: أهمية الأنكوترمز:

إن التعديلات المدرجة على نظام قائمة مصطلحات التجارة الدولية منذ ظهورها في عام 1936 تعكس مدى فائدتها وأهميتها بالنسبة لمعاملي التجارة الدولية والمتمثلة فيمايلي<sup>3</sup>:

- أداة لتوزيع المهام التي يتعين و يضطلع بها كل من البائع والمشتري طول مرحلة تسليم البضائع بموجب العقد الدولي للبضائع.
- قواعد تستهدف الاهتمام أساسا ببيان وتحديد الالتزامات طرفي عقد التجارة الدولية وتنظيم معاملتهم بما يساهم في تسيرها وتسهيلها، كونها مصطلحات مفهومه في كل دول العالم وهي أساس المبادلات التجارية باعتبارها مرتبطة بحركة السلع في الزمان والمكان للسماح بتجاوز الحدود.
- تنص على توزيع التكاليف بين البائع والمشتري بالإضافة إلى لحظة نقل المخاطر وفقا للغة مقتنة، و يوصى بضرورة استخدامها لتجنب سوء التفاهم بشأن هاتين النقطتين الأساسيتين في عقد البيع<sup>4</sup>.

كما أن مصطلحات التجارة الدولية تؤدي إلى تحديد الأمور التالية<sup>5</sup>:

<sup>1</sup>-قاسي منال ،فعالية قواعد الأنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام و الخاص ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر ،2017-2018 ،ص 16.

<sup>2</sup>- خالد حجاج ،مصطلحات التجارة الدولية -الأنكوترمز 2020 ،بالاطلاع على الموقع الإلكتروني

<https://www.masrafeyoun.ebi.eg>,consulté le :22/05/2021 à 10 :30

<sup>3</sup>- ليلي مشطر ،مرجع سابق ،ص237.

<sup>4</sup> -Ghislanelegrand et Hubert Martini,Commerce International ,2éditionDunod ,Parice-France

,2008,p105.

<sup>5</sup>-جك صابونجي ،المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000 ،اتحاد المصارف العربية ،2001 ،ص9 ص11.

- مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل و حل عقدة التدقيق عليها في مجال الاعتمادات المستندية.
- تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع إلى المشتري .
- التزامات كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضاعة.
- السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن بيع أو الشراء الدولي مثل مكان التسليم نقل المخاطر وقسم تكاليف النقل وعليه توفير وثائق النقل والجمارك كما تحكم المصطلحات التجارة الدولية من ناحية أخرى العلاقات مع الناقلين والشركات التأمين ودفع أو نقل علاقات الملكية.

### ثالثا: خصائص قواعد الأنكوترمز:

يمكن توضيح أهم ملامح و خصائص قواعد الانكوترمز في النقاط التالية <sup>1</sup> :

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 و تبدأ 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 و في المقابل يتحمل المشتري النفقات و المخاطر

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 و تبدأ 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 و في المقابل يتحمل المشتري النفقات و المخاطر

2- المواءمة مع الأعراف و العادات في ميناء الشحن و التفريغ ،نظراً لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات و الأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة و التأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف و العادات و ذلك قبل توقيع العقد التجاري .

3- صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن و التفريغ للبضاعة في الموانئ لأنه 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 و ذلك عن

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية - مصر ، ط1 ، 2007، ص416 ص422.

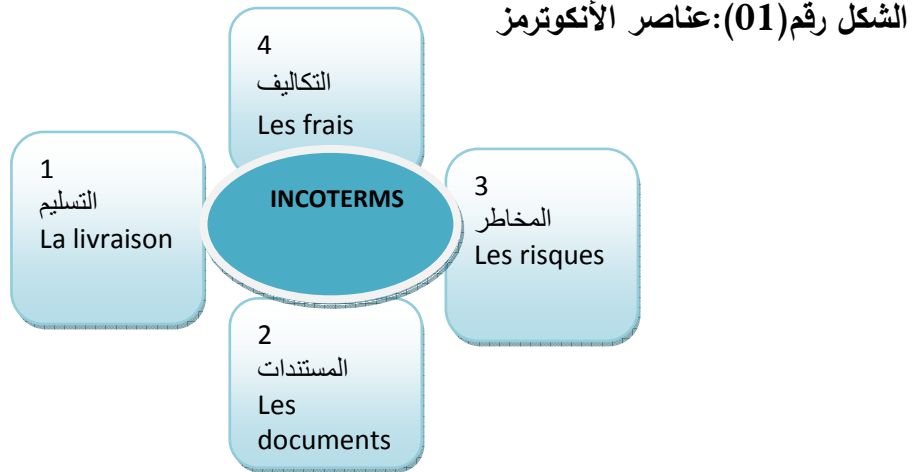
- طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم ، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف اما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائيا
- 4- استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة ،و هو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة و ذلك في ظل وجود تكتلات اقتصادية عملاقة و انسياب حركة التجارة بين دول هذه التكتلات و اختلاف أنماط النقل .
- 5- التواءم بين مصطلحات الأنكوترمز و التجارة من الباب إلى الباب ،حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الالتزامات على عاتق البائع و هو مصطلح (DDP)،حيث يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ ، مع دفع الرسوم الجمركية للاستيراد و ذلك في مكان الوصول المعين .
- 6- التوافق و عدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول ، فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحريو بالدرجة الكافية و التي تقوم بالتعاقد و كراء سفن للاستيراد أو التصدير حيث يمكن اختيار السفينة الناقلة في حالي البيع و الشراء ،لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع و مصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها اختيار سفن بلادهم ، و الشحن و التأمين عن طريق الشركات الوطنية .

#### رابعا :العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية

تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية تتمثل في<sup>1</sup>:

- 1/التسليم:متى و أين يجب على البائع أن يسلم البضائع ؟
  - 2/المستندات:من يضع و ينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الالكترونية المماثلة؟
  - 3/المخاطر :من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار و الخسائر التي تلحق بالبضاعة؟
  - 4/التكاليف:من الذي يدفع التكاليف،و إلى مدى يتحملها الطرفين البائع و المشتري ؟
- و الشكل رقم (01) يوضح عناصر الأربعة التي تهتم بها مصطلحات التجارة الدولية .

<sup>1</sup>-Habib Kariem ,op ici ,p15.



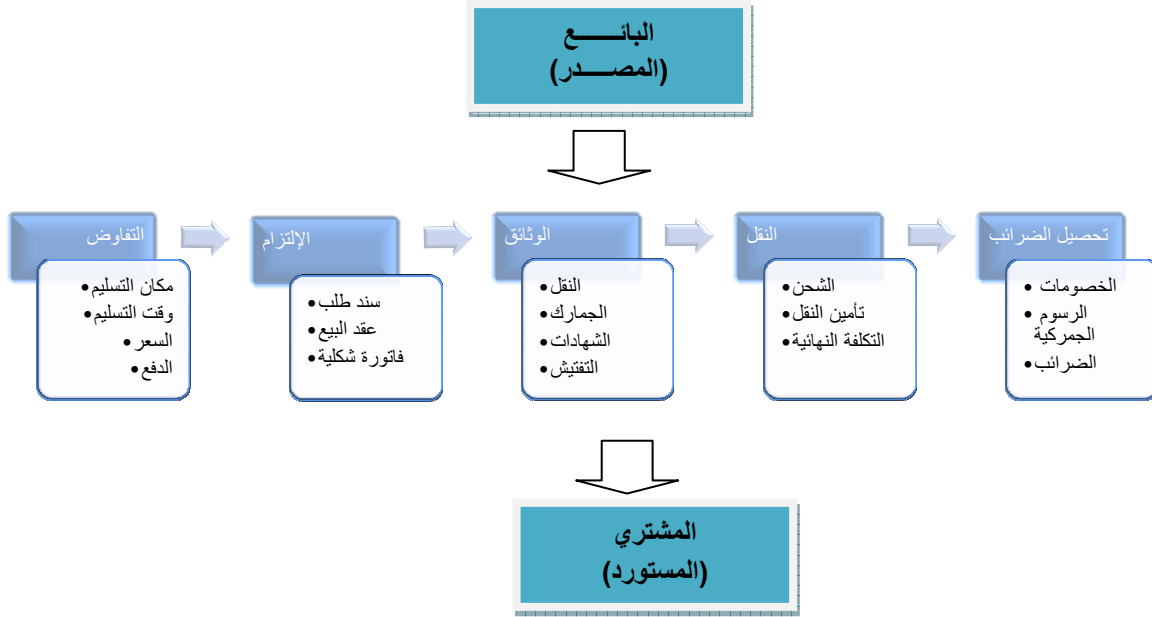
المصدر :من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع :

Habib Karieam ,Incoterms,LinerTerms ET Cout de Transport Maritime, édition L4Univers du Liver , Tunisie,2005,p14

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 و غيرها ،إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل ،الفاتورة التجارية ،وثائق التأمين ووثائق الاعتماد المستندي و الرسائل الالكترونية المماثلة و غيرها ،وعنصر المخاطرة التي تنص عليها مستندات التأمين وكل مصطلح يدل على من يقع التأمين بين البائع و المشتري ومكان تحول الخطر و العنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية .

فالأنكوترمز أداة شاملة للتجارة الخارجية كونها تؤثر على كل مرحلة من مراحل البيع الدولي المنقسم إلى خمس مراحل وهي التفاوض ، المشاركة و التوثيق ، النقل ، التأمين و الضرائب،ويمكن تلخيص الجوانب التي تؤثر عليها شروط التجارة الدولية ضمن الشكل رقم (02) كالآتي:

الشكل رقم (02): الأنكوترمز أداة شاملة في للتجارة الدولية



من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020,  
Paris, France, p9

من خلال الشكل رقم(02) نلاحظ بأن كل مراحل البيع الدولي تتأثر بنوع مصطلح التجارة الدولية المستخدم فخلال مرحلة التفاوض بين البائع و المشتري على مكان و وقت تسليم البضائع و السعر و وسائل الدفع كلها تتأثر بالأنكوترمز المستخدم خلال التسليم في بلد البائع أو المشتري و فترة التسليم حسب وسيلة النقل وكذا السعر الذي يشمل التكاليف المختلفة (النقل،التأمين و الرسوم الجمركية)وكذا وسيلة الدفع عند اختيار وسيلة دفع مستنديه فسيكون من الأفضل اختيار الأنكوترمز الذي يبرز تسليم البضائع و وثيقة النقل يقدمها البائع كدليل على التسليم للبضائع من أجل الحصول على الائتمان،وعند التوصل إلى اتفاق فالمراحل القادمة من البيع الدولي كلها تتأثر من خلال تبيان من يتحمل التكاليف و المخاطر و مسؤوليات كل من البائع و المشتري من وقت الاتفاق و حتى تسليم البضاعة للمشتري.

**المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية:**

هناك عدة معايير لتصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الانطلاق و الوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، و حسب الحروف الأبجدية، والمعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولية للبضائع و هو ما يدل عليه مضمون كل مصطلح.

**أولاً: مضمون مصطلحات التجارة الدولية:**

تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2020 احدي عشر مصطلحا لكل واحد منها مدلوله الخاص تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الانجليزية و يتم ترجمتها إلى باقي لغات العالم وهي كالاتي:

**1/ تسليم البضاعة في أرض المعمل (EXW (ExWorks):**

يعني مصطلح تسليم البضاعة في أرض المعمل أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل الورشة، المصنع المستودع إلخ.... أو في مكان معين آخر غير مخصصة جمركيا (التصدير) و غير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري لاستلام البضاعة، وهكذا فان هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، و على المشتري أن يتحمل جميع النفقات و المخاطر المتعلقة باستلام البضاعة بهذه الطريقة<sup>1</sup>.

**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، و اختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل و التنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤولا عن التحميل و إذا كان التسليم في مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولا عن تنزيل البضاعة<sup>2</sup>.

**3/ تسليم البضاعة جانب السفينة (FAS (Free Along side ship):**

<sup>1</sup>-عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء و التجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان-الأردن، 2012، ص46.

<sup>2</sup>-جاك صابونجي، مرجع سابق، ص21.

يقصد به البيع الذي ينتهي فيه بالتزام البائع بوضع البضاعة على رصيف الميناء الذي تقف عليه السفينة الناقلة أو توضع البضاعة في الصنادل التي تنقل إلى السفينة الناقلة إذا كانت تقف بعيدا عن رصيف الميناء، و يعني ذلك أن المشتري يتحمل جميع النفقات و مخاطر هلاك أو تلف البضاعة منذ هذه اللحظة<sup>1</sup>.

#### 4/تسليم البضاعة على ظهر السفينة(FOB(Free On Boar):

يعني مصطلح تسليم البضاعة على ظهر السفينة تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التي يعنها المشتري للبائع<sup>2</sup> و هو نفس التعريف التي استقرت عليه التشريعات العربية و يتميز البيع FOB بالخصائص التالية انتقال ملكية البضائع من البائع إلى المشتري من وقت شحنها و انتقال المخاطر إلى المشتري من تاريخ استلام الناقل للبضائع و التزام المشتري بإبرام عقد النقل البحري للبضائع و استلامه البضائع من لحظة وضعها على ظهر السفينة<sup>3</sup>.

#### 5/التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين(CFR ( Cost and Freight):

يشير هذا المصطلح بان البائع يقوم بتسليم البضائع إلى المشتري عن طريق وضعها على متن السفينة<sup>4</sup> وأن البائع ملزم بدفع أجور النقل اللازمة لتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، ولكن المشتري يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة وكذا كل المصاريف الإضافية التي قد تتجم عن أية حوادث تقع بعد لحظة تسليم البضاعة على ظهر السفينة<sup>5</sup> و يجب على البائع أن يتحمل أيضا جميع التكاليف المتعلقة بالتفريغ في ميناء المقصد الناتج عن عقد النقل ما لم يتم

<sup>1</sup>-محمد نصر محمد،الوجيز في العقود التجارية الدولية،مكتبة القانون و الإقتصاد ، 2013 ،ص131.

<sup>2</sup>-Juana Coetzee,INCOTERMS as a form of in standardisation international sales law.presented an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sqles law with specific reference to the passing of risk ,dissertation presented for degree of doctor of law at the university of Stellenbosch,2010 ,p38.

<sup>3</sup>-أمينة دريسي،أنواع البيوع البحرية،مجلة الفكر القانوني و السياسي،جامعة جيلالي ليايس-سيدي بلعباس،العدد الثالث،2018،ص422.

<sup>4</sup>-Incoterms2020by the international chamber of commerce(ICC) ,p110.

<sup>5</sup>-مختار السويبي،مصطلحات التجارة الدولية و النقل البحري و أنواع النقل الدولي الأخرى،دار المصرية اللبنانية،القاهرة -مصر،1993،ص299،

الاتفاق على خلاف ذلك<sup>1</sup>، فالمصطلح CFR يحث على أن البائع ملزم بالتخليص الجمركي للبضاعة عند التصدير<sup>2</sup>

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

#### CIF (Cost Insurance and Freight)

يعني هذا المصطلح البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام و فيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري و التأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع و مقابل التأمين و أجرة النقل البحري<sup>3</sup> بيع البضائع يتم فيه التسليم في ميناء الشحن كما يلتزم فيه البائع مقابل ثمن جزافي بشحن البضاعة و وتغطيتها بتأمين ضد المخاطر البحرية ،ومنذ الشحن تنتقل ملكية البضائع وكذا مخاطرها إلى المشتري ،من وقت وضع البضاعة على السفينة و تجاوزها الرصيف<sup>4</sup>.

#### 7/أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين ( CPT ( Carriage Paid To ) :

المقصود بهذا المصطلح أن البائع يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين بمعرفته ،و يجب على البائع دفع تكاليف نقل السلعة في مكان الوصول المحدد و المسمى في العقد ،و المشتري يتحمل كامل المخاطر التي تقع على السلعة بعد تسليم البضاعة في المكان المحدد ،كما يقوم البائع في البيع 'CPT' "بتخليص كامل الإجراءات الجمركية على السلعة لتصديرها<sup>5</sup>.

#### 8/أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

#### : CIP ( Carriage and Insurance Paid To )

يقصد بهذا البيع أن البائع أولاً ملزم بتسليم البضاعة إلى الناقل أو إلى شخص آخر مسمى من قبل البائع في المكان المتفق عليه ،وعلى البائع أن يبرم عقد النقل و يدفع تكاليف النقل اللازمة لإحضار

<sup>1</sup>-قاسي منال ،مرجع سابق ،ص31

<sup>2</sup>-قاسي منال ،مرجع نفسه ،ص32 .

<sup>3</sup>-ليندة أكلي ، البيع البحري CIF ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة مولود معمري -تيزي وزو،العدد السابع ،مارس 2018،ص300.

<sup>4</sup>-سعيدة أعراب ،البيع البحري CAF ،مجلة العلوم الإنسانية ،جامعة محمد خيضر -بسكرة ،العدد 46 ،مارس 2017 ،ص310.

<sup>5</sup>-أحمد أسامة الطرابلسي ،عقد البيع (فوب) Free On Bord ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ،فرع العقود و المسؤولية ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 1 ،2013-2014 ،ص32.



البضاعة إلى مكان الوصول المحدد بالإضافة إلى إبرامه لعقد التأمين ضد مخاطر فقدان البضاعة أو الضرر الذي يلحق بها أثناء نقلها و التي تكون على مسؤولية المشتري<sup>1</sup>.

### 9/تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه(Delivered At Place DAP)

يعني هذا المصطلح أن البائع يسلم البضائع و يضعها تحت تصرف المشتري عند وصولها في وسائل النقل ،و يجب أن يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه ،و رسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري ،و هو الاختصار الجديد الذي يوحد DDU، DAF و DES أنكوترمز2000 في مصطلح واحد<sup>2</sup>.

هذه القواعد خاصة بالتسليم حيث يتحمل البائع جميع التكاليف ما عدا تلك المتعلقة بالتخليص المستوردات ،حيثما ينطبق ذلك و المخاطر التي ينطوي عليها إحضار البضاعة إلى مكان الوصول المحدد ،بالتالي يتحمل الناقل كافة المخاطر التي تتعرض لها البضائع إلى المكان المسمى مع اتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة على نفقته الخاصة ،وتزويد المشتري بسند نقل إلا أنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة ،إلا أن المشتري يتحمل نفقات تفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها و كذا الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد و يتحمل تبعية هلاكها و تلفها منذ تسليمها إليه<sup>3</sup>.

### 10/تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول

#### :DPU (Delivered at Place Unloaded )

وهو المصطلح الجديد الذي جاءت به الإصدار الجديد للأنكوترمز 2020بدلا عن الاختصار DAT) تسليم البضاعة في محطة الوصول )،ووفقا لهذا البيع يتحمل البائع جميع التكاليف والمخاطر حتى يتم تفريغ البضائع في الوجهة المحددة و المشتري مسؤول عن جمركة الاستيراد<sup>4</sup> ،وفقا لقاعدة الأنكوترمز هذه فان التسليم و الوصول إلى الوجهة متماثلان ،و DPU هي القاعدة الوحيدة التي تتطلب من البائع تفريغ البضاعة في الوجهة ،و يمكن استخدام هذه القاعدة بغض النظر عن وسيلة النقل المختارة و يمكن استخدام أكثر من وسيلة نقل واحدة ،و ينصح بتحديد مكان أو نقطة الوجهة بقدر أكبر من الوضوح و هذا

<sup>1</sup>-شبخي محمد الأمين ،مرجع سابق ،ص 438.

<sup>2</sup>-Jonas Malfliet ,Incoterms 2010 and the mode transport :how to choose the right term , Institute of Private International Law, LawFaculté ,Ghent university-Begium,2011,p167.

<sup>3</sup>- جيلالي سميرة و كحلولة محمد ،تطورات قواعد الأنكوترمز 2010 Incoterms مواكبة لمستحدثات النقل ،مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية ،العدد11 ،سبتمبر 2018 ،ص 152.

<sup>4</sup>-www.craneww.com,consulté le : 25/05/2021 a 16:30

لعدة أسباب أولاً تنتقل مخاطر فقد البضائع أو تلفها إلى المشتري في نقطة التسليم و ثانياً التكاليف قبل نقطة التسليم على حساب البائع و بعد تلك النقطة على حساب المشتري<sup>1</sup>.

### 11/تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين

#### :DDP ( Delivered Duty Paid)

يعني هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة اذا قام بتوصيلها إلى المكان المتفق عليه في الدولة المستوردة ،و يتحمل البائع جميع مخاطر المصاريف المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها إلى المكان المتفق عليه بما في ذلك جميع الرسوم و الضرائب و أية مصروفات رسمية أخرى تكون مفروضة على عملية استيراد البضاعة<sup>2</sup>،و يمثل DDP الحد الأقصى للالتزامات البائع<sup>3</sup>

#### ثانياً :التصنيف حسب العائلات الأبجدية:

و يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية إلى أربع مجموعات رئيسية وهي :E ;F ;C ;D

- عائلة E:الحرف الأول لكلمة Exمكان العمل

- عائلة F:الحرف الأول لكلمة Freeأجرة النقل

- عائلة C:الحرف الأول لكلمة Cost or Carring التكاليف.

- عائلة D:الحرف الأول لكلمة Dilivered التسليم

حتى عام 2010 قام محررو الأنكوترمز بدمج المصطلحات في أربع مجموعات رئيسية وهي كالاتي<sup>4</sup>:

-المجموعة Ex:E الحد الأدنى للالتزام البائع.

المجموعة FOB.FAS.FCA:F لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع بل يسلم فقط السلع إلى المشتري.

المجموعة CIF.CFR.CPT.CIP:C يدفع البائع في جميع الحالات النقل الرئيسي و بعض من التأمين ،لكنه لا يتحمل أياً من مخاطر المترتبة عن النقل.

المجموعة DDP.DPU.DAP:D يتحمل جميع التكاليف و المخاطر المترتبة عن توريد السلع إلى الوجهة المسماة (مصطلحات البيع عند الوصول )

<sup>1</sup>-Jan Rabergm,ICC Guide to Incoterms 2010,Paris-France,p149

<sup>2</sup>-Jan Rabergm,ICC Guide to Incoterms 2010,Paris-France,p149

<sup>3</sup>-Jonas Malfliet,op ici,p167.

<sup>4</sup>-Ghislanelegrand et Hubert Martini ,op ici ,p105.

ثالثا:التصنيف حسب النقل :

يتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية 2020 وفقا لثلاثة معايير تتعلق جميعها بالنقل وهي :نوع النقل المستخدم ، الدفع مقابل النقل الرئيسي ونقل المخاطر في النقل .

**1-3 التصنيف حسب النقل المستخدم:** في تصنيف الأنكوترمز 2020المعيار الرئيسي هو النقل المستخدم حيث تنقسم الأنكوترمز إلى قسمين مصطلحات تستخدم في النقل البحري و الممرات المائية و مصطلحات تستخدم لكافة أنواع النقل،و الجدول رقم (01) يبين ذلك :

**الجدول رقم (01):أنصاف مصطلحات التجارة الدولية حسب النقل المستخدم.**

قواعد لأي وسيلة نقل(النقل متعدد الوسائط)	قواعد النقل البحري و الممرات المائية	
DAP	EXW	FAS
DPU	FCA	FOB
DDP	CPT	CFR
	CIP	CIF

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020,  
Paris, France, p12

من خلال الجدول رقم (01) يتضح لنا أن هناك سبع مصطلحات تجارية يمكن استخدامها مع أي نوع من النقل (البري ،الجوي ،و البحري )،أو مع أكثر من واسطة نقل في نفس الوقت و لا يشترط أن يكون النقل البحري أحد هذه الوسائط و بتعبير آخر تصلح هذه المجموعة للتطبيق في حالة النقل متعدد الوسائط<sup>1</sup>،ومن ناحية أخرى يوجد أربع مصطلحات لا يمكن استخدامها إلا مع النقل البحري أو الممرات المائية (القنوات ،الأنهار ،البحيرات)

**2-3 التصنيف حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي:**يتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي أي النقل الدولي بين بلد المنشأ و بلد المقصد من قبل المشتري (المستورد)و تلك التي يتم الدفع من قبل البائع (المصدر ) و الجدول رقم (02)يوضح هذا التقسيم .

<sup>1</sup>فاروق ملش ،قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة المحلية و الدولية 2010،الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ،ص 50 متوفر لدى <https://www.slideplayer.com.cdn.ampproject.org>

الجدول رقم (02) تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي :

دفع النقل الرئيسي من طرف البائع ( المصدر )	دفع النقل الرئيسي من طرف المشتري (المستورد)	
CPT	ExW	DAP
CIP	FCA	DPU
CFR	FAS	DDP
CIF	FOB	

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020,  
Paris,France,p12

من خلال الجدول رقم (02) نلاحظ أن مصطلحات التجارة الدولية التي يتم فيها دفع تكاليف النقل الرئيسي من قبل المستورد هي أربع مصطلحات ،و سبع مصطلحات يقوم فيها البائع بإبرام عقد النقل و دفع تكاليف النقل الرئيسي حتى نقطة التسليم المتفق عليها في عقد البيع .

3-3 :تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب نقل مخاطر نقل البضائع (في الانطلاق أو في الوصول): يمكننا في الأخير من التمييز بين شروط التجارة الدولية التي يحدث فيها تسليم البضائع و بالتالي نقل مخاطر النقل في بلد المنشأ(الإنطلاق)، والشروط التي يتم فيها تسليم البضائع في بلد المقصد (الوصول)و الجدول رقم (03) يبين هذا التقسيم :

الجدول رقم (03):تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب نقل مخاطر نقل البضائع

انتقال مخاطر النقل في بلد المنشأ		انتقال مخاطر النقل في بلد المقصد
ExW	CPT	DAP
FCA	CIP	DPU
FAS	CFR	DDP
FOB	CIF	

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020,  
Paris,France,p12

من خلال الجدول رقم (03) نستنتج أن قواعد الأنكوترمز التي تستعمل في نقل مخاطر النقل في بلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات يتكلف فيها بمخاطر النقل من طرف البائع لحساب المشتري ،و تزيد هذه الالتزامات التي يتحملها وفقا للمصطلح المستعمل ، و ثلاث مصطلحات تنقل فيها مخاطر النقل في بلد المقصد يتحمل فيها البائع أغلب المخاطر،حيث تمثل EXWأدنى التزامات البائع و DDP الحد الأقصى لالتزامات البائع.

و يمكن تلخيص تصنيف مصطلحات التجارة الدولية ضمن الجدول رقم (04)

**الجدول رقم (04) :تصنيف الأنكوترمز 2020**

الاختصار	الأنكوترمز	نوع النقل	الدفع مقابل النقل الرئيسي	تحويل مخاطر النقل
<b>EXW</b>	ExWorks	متعدد الوسائط	المشتري	بلد المنشأ
<b>FCA</b>	Free Carrier	متعدد الوسائط	المشتري	بلد المنشأ
<b>CPT</b>	CarriagePaid To	متعدد الوسائط	البائع	بلد المنشأ
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid To	متعدد الوسائط	البائع	بلد المنشأ
<b>DAP</b>	DeliveredAt Place	متعدد الوسائط	البائع	بلد الوصول
<b>DPU</b>	DeliveredatPlaceUnloaded	متعدد الوسائط	البائع	بلد الوصول
<b>DDP</b>	DeliveredDutyPaid	متعدد الوسائط	البائع	بلد الوصول
<b>FAS</b>	Free Alongsideship	بحري	المشتري	بلد المنشأ
<b>FOB</b>	Free On Boar	بحري	المشتري	بلد المنشأ
<b>CFR</b>	Cost and Freight	بحري	البائع	بلد المنشأ
<b>CIF</b>	CostInsurance and Freight	بحري	البائع	بلد المنشأ

Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020, Paris,France,p13

من خلال الجدول رقم (04) يتبين لنا مصطلحات التجارة الدولية لسنة 2020 كلها تدور حول موضوع النقل سواء من حيث الوسيلة أو التكاليف أو نقل المخاطر ،وهذا هو دور الأنكوترمز في تبيان التزامات كل من البائع و المشتري عند استخدام أي مصطلح في عقد البيع الدولي.

## المبحث الثاني: الإطار النظري للنقل البحري للبضائع

تعد التجارة الدولية واحدة من القوة الدافعة الرئيسية للتنمية الاقتصادية فهي كل المعاملات التجارية في صورها الثلاث المتمثلة في: انتقال السلع والبضائع والأفراد بين دولة وأخرى سواء عن طريق البحر أو الجو أو البر.

ولعل أهم هذه الوسائل هو النقل البحري الذي يشكل شريان الاقتصاد العالمي لما يقدمه من مزايا مختلفة.

## المطلب الأول: الإطار النظري للنقل البحري للبضائع

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني حيث يعتبر جسرا ضخما للتجارة الدولية والتي يسعى البشر من ورائها لتحقيق أكبر قدر من الريح، ولمعرفة أهمية البحر في التجارة الدولية يمكن إقتباس مقولة للسيد والتير رالي (سنة 1610 م)<sup>1</sup>:

\*\* إن الذي يهيمن على البحر هو الذي يهيمن على التجارة، وإن الذي يهيمن على التجارة العالمية هو الذي يهيمن على ثروة العالم وبالتالي على العالم نفسه\*\*

## أولاً: مفهوم وأنواع النقل البحري للبضائع :

لقد تعددت المفاهيم للنقل البحري ولعل أهمها :

- هو النقل الذي يتم من خلاله نقل البضائع بمختلف أنواعها عن طريق المياه من إقليم إلى آخر باستخدام السفن أو الزوارق أو أي وسيلة أخرى تسير عبر البحر

- يمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة ومساحات بناؤها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات

<sup>1</sup> مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية - أكتوبر 2009

النقل البحري فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري<sup>1</sup>.

يعتبر النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل خاصة الذي يكتسي طابعا دوليا ، إذ أنه يدخل في أغلب المبادلات التجارية الدولية لما يتميز به من خصائص لا نجدها إلا في هذا النوع مما أهله لاكتساب أهمية خاصة في تحقيق النمو الاقتصادي للدول المتقدمة والنامية على حد سواء<sup>2</sup>.

من خلال التعاريف السابقة يمكن استخلاص أن النقل البحري للبضائع هو النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد والبضائع من مكان لآخر ،متجاوزا المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف تحقيق المنافع وتطويرها.

### ثانيا :خصائص النقل البحري للبضائع:

يمتاز النقل البحري لبضائع بخصائص عديدة منها :

01-**التخصص** : حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على التخصص في نقل مادة معينة دون غيرها مثل: ناقلات النفط ،ناقلات الحبوب ...الخ، وهناك سفن لنقل الركاب

02-**زيادة الحمولة للسفينة الواحدة** : إذ تمتاز هذه السفن بقدرتها على استيعاب حمولة ضخمة من البضائع ،حيث أنها تنقل آلاف الأطنان منها في الرحلة الواحدة ،

03-**إنخفاض التكاليف مقارنة بوسائل النقل الأخرى**

### ثالثا : أهمية النقل البحري

للنقل البحري أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية يمكن ذكرها فيمايلي :

1-**التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات** : يتسم النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية للدولة عن طريق توفير العملات الصعبة في مجال نقل الصادرات والواردات. لذا تسعى الدول النامية التي تعاني من التقلبات في ميزان المدفوعات إلى التوسع والاهتمام في عملياتها التجارية ودعم وتطوير القطاع البحري والاهتمام بالموانئ وتحسين أدائها وتقديم الخدمات والإعانات والتسهيلات الملاحية بما

<sup>1</sup>-سميرة إبراهيم محمد أيوب ،اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية،الدار الجامعية ،مصر،2003/2002،ص39.

<sup>2</sup>-محمود حامد محمود،اقتصاديات التجارة الخارجية ،دار حميثر للنشر ،القاهرة-مصر ،2017،ص236.

تستطيع النهوض لإعادة التوازن في ميزان المدفوعات لتحقيق التنمية الاقتصادية و توفير العملات الأجنبية ومعالجة العجز في ميزان المدفوعات. لذا تعتبر خدمات النقل البحري والخدمات والتسهيلات الملاحية وخدمات الموانئ من أهم بنود التجارة غير المنظورة في الحساب الجاري لميزان المدفوعات<sup>1</sup>

**2-أهمية تنمية بضائع الترانزيت:** نظرا 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 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.

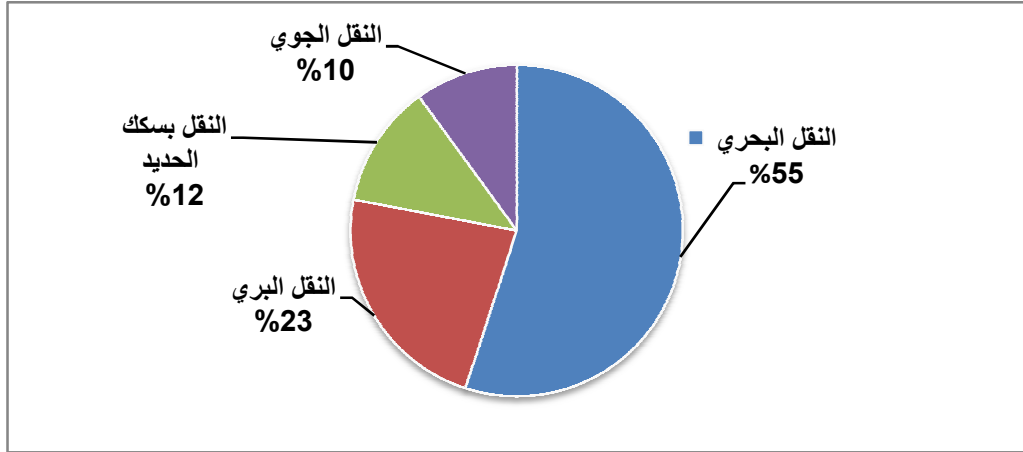
وأهمية هذا النوع من السفن أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز في حالة نجاحها في اجتذاب تلك السفن إلى موانئها أنها تحقق موردا إضافيا بالنقد الأجنبي مقتطعا من سوق النقل البحري إلى نشاطها الاقتصادي، بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل لمواطنيها.<sup>2</sup>

يتضح من كل ما سبق ذكره الأهمية البالغة للنقل البحري وارتباطها ارتباطا وثيقا بتجارة السلع والبضائع الدولية مما أدى إلى استحوازه على حوالي 55% من حجم التجارة العالمية كما يتضح من الشكل التالي :

**الشكل رقم (03): الأهمية النسبية لوسائل خدمات قطاع النقل.**

<sup>1</sup> -مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، مقال في جريدة الزمان يومية دولية ، 2014.  
<sup>2</sup> -مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية ،تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ،غرفة الشرقية ،مملكة العربية السعودية ،أكتوبر 2009 ،ص3.





المصدر :سميرة إبراهيم محمد أيوب ،اقتصاديات النقل ،الدار الجامعية ،الاسكندرية -مصر  
2002/2003 ،ص22

من خلال الشكل رقم(03) تتضح المكانة الخاصة التي تبوؤها النقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى حيث تقدر نسبة الطلب عليه 55%ويليه الطلب النقل البري بنسبة 23% ثم تأتي في المرتبة الثالثة الطلب على النقل بالسكك الحديدية بنسبة 12% وفي الأخير النقل الجوي بنسبة 10% في العالم.<sup>1</sup>

#### المطلب الثاني: الإطار المؤسسي للنقل البحري للبضائع

يتكون النقل البحري من عناصر أساسية في تركيبته بدءا بعناصر 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.

#### أولا: السفينة

إن تعريف السفينة أمر حديث العهد والظهور إذا ما قارناه بظهور السفينة ذاتها إلى الوجود، فتعريفها قد يأخذ صورا وأشكالا متعددة تبعا للمعايير التي تعتمد في ذلك، ولعل أهم هذه التعاريف وضوحا هو تعريف المشرع الجزائري في صلب المادة 13 من القانون البحري وكان كالآتي<sup>2</sup> :

<sup>1</sup> - سميرة إبراهيم محمود أيوب، مرجع سابق ، ص22.

<sup>2</sup> - القانون رقم 05/58 المؤرخ في 1998/06/25 ،الجريدة الرسمية الجزائرية ، العدد 47 المؤرخ في 1998/06/27.

-تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لهذه الملاحة\*\* \*

### 1-أنواع السفن:

شهدت صناعة السفن عبر العصور والأزمنة المختلفة مراحل متعددة من التطور بداية من السفن الخشبية إلى السفن الحديدية، فالسفينة هي المحور الأساسي التي تدور حوله صناعة النقل البحري وتختلف فيما بينها من حيث طريقة التصميم والبناء والغرض الذي بنيت لأجله، وتختلف من حيث الحمولة والقوة والسرعة والدرجة التكنولوجية<sup>1</sup> ويمكن تقسيم السفن التجارية إلى قسمين رئيسيين هما سفن البضائع وسفن الركاب، فحين التطرق إلى أي سفينة تجارية نبدأ بتوضيح ماهية السفينة أولاً هل هي سفينة ركاب أم سفينة بضائع ثم نكمل التحدث بعد ذلك عن صفات السفينة .

### 1-1 سفن نقل الركاب Passenger ships

وتتخصص هذه السفن لنقل الركاب المسافرين عبر الموانئ إما لغرض التنقل أو لغرض السياحة ولقد تطورت هذه السفن بشكل كبير وذلك لتلبية حاجة وراحة المسافرين وتأمينهم من أخطار السفر عبر البحار تصل حمولتها غالباً إلى حد 2000 مسافر.

### الشكل رقم (04):يوضح صورة لسفن الركاب



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

<sup>1</sup> - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، قسم الاقتصاد و التخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة حلب ، 1991، ص 50.

1-2 سفن البضائع

تنقسم إلى العديد من الأنواع وكل نوع يضم تحت طياته العديد من السفن ذات الأحجام والاستخدامات المختلفة وبشكل عام يمكن أن نفرق بين أنواعها كمايلي:

المجموعة الأولى:سفن البضائع المختلفة

أ-سفن الحاويات Container ships

ج-سفن البضائع العامة General cargo ships

د-الناقلات البترولية Petroleum tankers

هـ-ناقلات الكيماويات Chemical Tankers

و-سفن الدرجة Ro-ro ships

ز-حاملات الصب Casting holders

1-2- المجموعة الثانية :وتشمل السفن الخدمية ومنها<sup>1</sup>:

أ-كاسحات الجليد Icebreakers

ب-سفن الإمداد Supply ships

ج-القاطرات Locomotives

د-سفن الإنقاذ البحري Maritime rescue ships

هـ-سفن الإرشاد Pilot ships

و-سفن الأبحاث Research vessels

ز-الكراكات\* Dredgers

<sup>1</sup> - خليل محمد ديب ياسين ، مرجع سابق ،ص62 .

## 1-3 المجموعة الثالثة: سفن الأغراض الأخرى

أ- سفن الصيد Fishing vessels

ب- سفن صيد وتصنيع Fishing and manufacturing vessels

ج- سفن النزهة Pleasure ships

وفيما يلي سوف نستعرض بشيء من التفصيل بعض أنواع السفن المشار إليها وهي :

المجموعة الأولى:

أ: سفن ناقلات الحاويات Container tanker ships

وقد أستخدم هذا النوع من السفن في عام 1956 في الطرق الملاحية الأمريكية وتتلخص نظام النقل بالحاويات بوضع بضائع في وعاء معدني على شكل صندوق له فتحة جانبية يطلق عليها اسم الحاوية ، ترص البضائع وتوضع في الحاوية ولا تفتح إلا عند المستورد ، وقد انتشر استخدام هذه السفن لما تحمله من ميزات الأمان والسرعة في مناولة البضاعة<sup>1</sup> وهي الآن لوسيلة الرئيسية للشحن البحري في الموانئ التجارية العالمية،

الشكل رقم (05)، يوضح صورة لسفينة نقل الحاويات



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

<sup>1</sup> - هشام بوريش ، دور قطاع النقل البحري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 05، جامعة عنابة ، 2011 ، ص79.

وهناك مقاييس وأبعاد دولية نمطية (STANDART) للحاويات تحددها الهيئة الدولية للمعايير القياسية (I.S.O) ومن مزاياها أنها سريعة الشحن والتفريغ فبإمكانها وفي زمن قصير جدا يتراوح بين 05-06 دقائق يتم تحميل البضاعة على ظهر السفينة والجدول رقم(05) يبين مختلف أحجام الحاويات المتداولة عالميا :

الجدول رقم(05):القياسات الدولية لأحجام الحاويات المختلفة

النوع	الطول	العرض	الإرتفاع	الحمولة
حاوية الشحن كبيرة جدا 45 قدم	13.52م م	2.35م	2.756م	35طن
حاوية الشحن كبيرة 40 قدم	12.02م	2.35م	2.756م	32 طن
حاوية الشحن متوسطة 40 قدم	12.02م	2.35م	2.386م	27طن
حاوية الشحن صغيرة 20قدم	5.889م	2.35م	2.386م	18 طن

المصدر :حيفري نسيمه أمال ، العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لإتفاقية روتردام - دراسة مقارنة-،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية،2016/2017، ص 56

ج- سفن نقل البضائع العامة GENERAL CARGO

تتميز سفن البضائع العامة بأنها مزودة بسطح واحد أوعدة أسطح وبها 04 أو خمسة عنابر وتقوم بنقل بضائع جافة مختلفة وهي مزودة بروافع على السطح لنقل الشحنات وتفريغها،حيث تتراوح قدرة شحنها بين 200 إلى 50000 طن.

الشكل رقم (06):يوضح صورة لسفينة نقل البضائع العامة



د- سفن الدرجة (roro ships)<sup>1</sup>: وتعرف باللغة الإنجليزية اختصاراً RORO وهي التي تستخدم لنقل البضائع ذات العجلات كالقطارات والسيارات بمختلف أنواعها . وعادة يتم تحميلها من مؤخرة السفينة حيث يتم فتح باب خلفي تدخل منه السيارات أو البضائع ذات العجلات. وتم إنشاء هذا النوع من السفن في القرن 19 ميلادي، كما استخدمت في الحرب العالمية الثانية لنقل المدرعات والدبابات. أكبر ناقلة Ro-Ro هي MS ColorMagic وضعت بالخدمة في أيلول 2007 وبنيت في فنلندا وقدر طولها ب223.70 متراً، عرضها 35 متراً، بإمكانها حمل 550 سيارة.<sup>2</sup>

الشكل رقم(07): يوضح صورة لسفينة الدرجة



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

هـ : ناقلات البضائع السائلة LIQUID BULK CARGO

وتتنقسم هذه الناقلات إلى عدة أنواعها أهمها:

هـ 1- ناقلات النفط :

هي سفينة متخصصة في نقل النفط الخام من مناطق إستخراجه إلى معامل التكرير وأسواق الإستهلاك

هـ 2- الناقلات العملاقة: VERYLARGE CRUDE CARRIER\_VLCC

<sup>1</sup>- بلسيط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص27 .

<sup>2</sup>- أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية -مصر، 2014، ص 42 .

لقد زاد الإقبال على هذا النوع من السفن وذلك للمزايا الاقتصادية الكبيرة التي يمكن تحقيقها من خلالها حيث أن تكلفة نقل الطن تتخفص بحوالي 30 % إذا زاد حجم الناقل من 65 ألف طن إلى 250 ألف طن.<sup>1</sup>

الشكل رقم (08): يوضح صورة لسفينة النقل العملاقة



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

هـ3- الناقلات فوق العملاقة ULCC – ULTRA LARGE CRUDE CARRIER

وهي ناقلات عملاقة يتعدى حجمها 350.000.00 طن و يبلغ طولها الإجمالي 370 متر وعرضها 56 متر، و غاطسها 22.46 متر وقوتها 36000 حصان ، وأكبر وأشهر هذه الناقلات حاليا هي الناقله النرويجية JAHRI VIKING وحمولتها 555 ألف طن.<sup>2</sup>

الشكل رقم (09): يوضح صورة لسفينة النقل فوق العملاقة



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

<sup>1</sup> - المرجع نفسه ، ص 42 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 43 .

د-الناقلات المتخصصة وهي تلك الناقلات المتخصصة في نقل أنواع معينة من المواد السائلة أو الغازية ومن أنواعها :

### د1-ناقلات الغاز الطبيعية LIQUIDE NATURAL GAZ

وهي تلك الناقلات المجهزة خصيصا لنقل الغازات والسوائل الطيارة ذات قوة الضغط يزيد عن 28 غرام/سم<sup>2</sup> تحت درجة حرارة 38 تحت الصفر، ويتم نقل الغاز حاليا بعد تحويله إلى سائل تحت الضغط وتبريده في ناقلات الميثان.

الشكل رقم (10):يوضح صورة لسفينة نقل الغاز الطبيعي



<https://www.safinati.com>

المصدر:من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

### د2-ناقلات المواد الكيميائية: CHEMICAL TANKER

وتقوم بنقل شحنات ذات طبيعة خاصة مثل: الفوسفور المنصهر، وحامض الكبريتيك، والنشادر الجافة، والزيوت النباتية، حيث تتميز بكون صهاريجها مبنية من معدن غير قابل للصدأ، فهي تخضع لقيود كبيرة تتعلق بالسلامة، وغالبا ما يتم تصنيف حمولتها على أنها خطيرة، وبشكل عام تحمل هذه الناقلات كمية تتراوح بين 5000 إلى 40000 طن<sup>1</sup>

<sup>1</sup>-أيمن النحرابي، مرجع سابق، ص43.



الشكل رقم (11): يوضح صورة سفينة نقل المواد الكيميائية



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

المجموعة الثانية: السفن الخدمية: ويمكن أن نذكر منها :

أ- القاطرات TUGS:

هذا النوع من السفن له القدرة على القطر أو مرافقة أو رفع سفينة أخرى وغالبا ما تلجأ إليه مصالح الميناء أثناء خروج أو الدخول السفن إلى الميناء<sup>1</sup>

الشكل رقم (12): يوضح صورة لسفينة القاطرات



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

ب- سفينة الإرشاد: هي سفينة تعمل بالموانئ لإرشاد السفن القادمة للميناء<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -ريان أعالي البحار -CAPTAIN Mohamed على الموقع الإلكتروني :

<https://www.safinati.com>, consulté le :30/05/2021 à 16 :30

<sup>2</sup> -ريان أعالي البحار -CAPTAIN Mohamed، المرجع نفسه.

الشكل رقم (13): يوضح صورة لسفينة الإرشاد



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

### ج- سفن مد الكابلات في البحر: Cable-laying ships at sea

وهي تعمل على مد كابلات الاتصالات تحت مياه البحار والمحيطات ،كما أنها تعمل على إصلاحها وصيانتها.

الشكل رقم (14): يوضح صورة سفن مد الكابلات في البحر



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

02- الأسطول العالمي :

جدول رقم (06): أهم البلدان المالكة للسفن في 01/01/2019 مليون دولار

البلد	ناقلات النفط	ناقلات السوانب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	ناقلات الغاز	ناقلات المواد الكيميائية	سفن الركاب	سفن الترمين البحري	أنواع أخرى
اليونان	30569	37218	197	7463	13593	1049	2522	175	503
اليابان	8634	35492	3577	9489	12268	4866	3080	4828	9868
و.م.أمريكية	5562	4102	984	1112	1831	1893	47625	24346	804
الصين	9666	27833	5341	14385	3472	2959	5145	9605	2863
النرويج	5423	3942	1021	2108	6130	2533	2467	25856	3320
سنغافورة	10481	12674	980	5715	3342	4692	118	5804	609
ألمانيا	2416	6694	3957	17685	1842	925	8116	758	395
المملكة المتحدة	3375	4164	995	3446	5012	1686	4530	11714	2869
هونغ كونغ	6244	12461	774	9073	1322	291	2982	125	1149
جمهورية كوريا	4475	7830	949	2623	3922	1749	505	538	3019
الدانمارك	3952	1669	806	9655	2200	900	1029	2850	123
هولندا	449	857	3680	416	674	1387	522	12335	2109
سويسرا	673	1107	268	5274	237	241	6892	3388	11
إيطاليا	2219	1273	2563	5	357	617	7103	2829	475
البرازيل	907	196	20	214	140	90	72	15284	2
تايوان	1635	7438	626	4144	434	208	87	40	102
فرنسا	144	424	221	4154	453	127	1682	5635	241
تركيا	1345	3456	2060	1273	163	1187	387	763	24
ماليزيا	303	231	109	60	1958	129	15	6848	175
بلجيكا	3885	1430	725	343	1220	97	0	25	542
اندونيسيا	1754	811	1076	772	462	366	1723	994	41
قطر	104	95	0	38	7492	6	0	226	3

-المصدر: حسابات أمانة أونكتاد استنادا إلى بيانات مستقاة من clarkson research

ومن الملاحظ للجدول يلاحظ أن قيمة الأسطول التجارية كانت اليونان واليابان والولايات المتحدة الأمريكية والصين والنرويج أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن في العالم لعام 2019 ممثلة بـ 45 في المائة

من مجموع الأسطول العالمي ، ويندرج اليونان في عداد المالكين الرئيسيين لنقلات النفط، وناقلات السوائب، وناقلات الغاز ، وألمانيا لسفن الحاويات ، والولايات المتحدة الأمريكية لسفن الركاب.

### ثانيا :البضاعة المنقولة

نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1924 على أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية المحمولة على ظهر السفينة والمصرح بها. إذن فالبضاعة تعتبر العنصر الأساسي في نشاط النقل البحري لكونها تفعل كل من حركتي السفينة والميناء فالسفينة بلا بضاعة لا قيمة لها ،والميناء بلا بضاعة لا قيمة له<sup>1</sup>.

### ثالثا :الميناء

يوجد أكثر من تعريف للميناء البحري يوضح كل منهم خصائصه البحرية وفيمايلي أبرز التعريفات:

مفهوم الميناء لغة PORT.فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة PORTA وتعني بوابة<sup>2</sup>.

الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن<sup>3</sup>.

أما في الجزائر فقد عرفه المشرع الجزائري ضمن المادة 888 من القانون البحري :على أنه نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة<sup>4</sup>

<sup>1</sup> تحسب قيمة الكلية الأسطول من تقديرات قيمة كل سفينة استنادا إلى نوعها وحجمها وعمرها

<sup>1</sup>-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان ،2012/2011، ص81.

<sup>2</sup>- قائد عائض العميتلي ،خدمات الموانئ البحرية اليمينية المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ،كلية التجارة ،جامعة الإسكندرية ،1991، ص9.

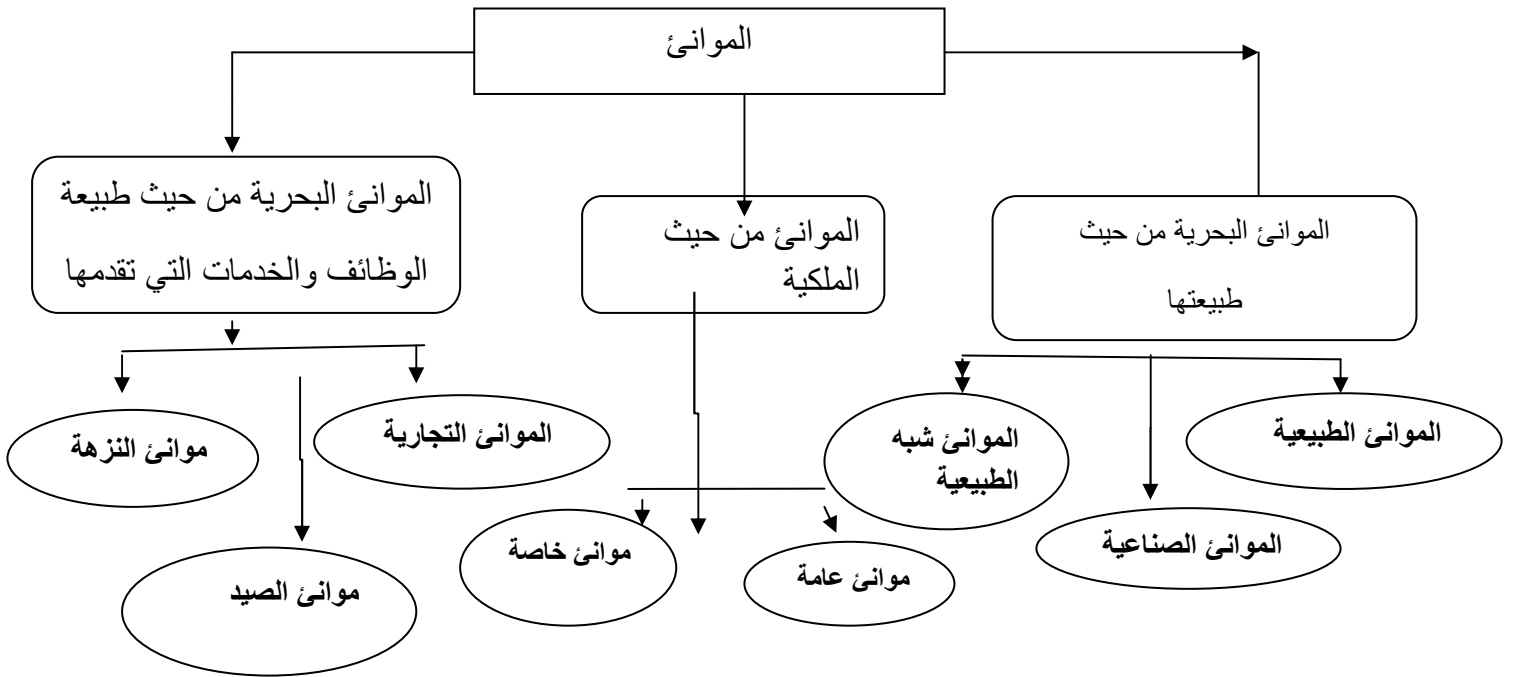
<sup>3</sup> -محمد توفيق ،سلمى زكي عبد الفتاح ،نحو معايير الاستثمار في الموانئ البحرية ،دراسة قدمت في المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر -ماردكون-إسكندرية من 15 إلى 16 نوفمبر 2009 .

<sup>4</sup>-أمر رقم76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية الجزائرية ،العدد 47 المؤرخ في:1998/06/27.

-أولاً: أنواع الموانئ: <sup>1</sup>

ويمكن تقسيم الموانئ إلى ثلاثة أقسام :فالقسم الأول من حيث طبيعتها الجغرافية والقسم الثاني من حيث الوظائف المسندة إليها أما القسم الثالث من حيث ملكية الميناء حيث تم توضيح أنواع الموانئ البحرية في الشكل رقم (04)التالي :

الشكل رقم (15):أنواع الموانئ البحرية



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع:

سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002/2003، ص 40.

### 1-الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية :

تنقسم من حيث طبيعتها الجغرافية إلى ثلاثة أقسام :

أ-موانئ طبيعية:وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة عليها، وتكون محمية من العواصف وأمواج البحار عن طريق أراضي طبيعية وسلاسل جبلية والمدخل إلى هذا النوع يتم تشكيله بحيث يسمح بالحركية مع ضمان السكن داخل الميناء.

<sup>1</sup>- سميرة إبراهيم محمد أيوب، المرجع السابق، ص 40.

ب-موانئ شبه طبيعية: يكون محاط من جوانبه باليابسة ويتطلب قيامها إعداد بعض الإنشاءات للقيام بأعمال الملاحة البحرية، يتم تحسينها بأعمال صناعية كإضافة حاجز أمواج<sup>1</sup>

ج-الموانئ الصناعية: ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

## 2- الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

حسب المادة رقم 889 من القانون البحري الجزائري يفتصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى مايلي:

### أ-الموانئ التجارية :

تعتبر الموانئ التجارية وتصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتنقلين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري والعكس صحيح، وكذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية.

### ب-موانئ الصيد البحري

تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة لاستقبال السفن المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.

### ج-موانئ النزهة

تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهمة لتلبية حاجيات ملاحة النزهة وتطوير هذا النشاط

## 3-موانئ من حيث الملكية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري

باعتبارها مظها للسيادة الوطنية ومصدر مهم للخزينة العمومية وقد يكون ملكية الميناء تابع لقطاع الخاص حيث اعتمدت الحكومات في العديد من البلدان سياسة تشجيع تطوير مشاريع البنية التحتية من خلال القطاع الخاص حيث تحتفظ الحكومة بملكية أرض الميناء وتترك للقطاع الخاص تطوير البنية التحتية والقيام بعمليات التشغيل وفق عقود تبرم بين الطرفين<sup>2</sup>

<sup>1</sup>-رصاد حياة ،دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية ،كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ،جامعة وهران 2 ،2018/2019 ،ص77.

<sup>2</sup>- باسل إبراهيم ونوس ، أثر البنية التحتية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ و محطات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في إدارة الأعمال ، كلية الإقتصاد ، جامعة تشرين ،2015، ص 31.

رابعاً: الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن:

ويقصد بها كافة الخدمات التي يمكن تقديمها من لحظة دخولها للميناء إلى غاية الخروج منه فضلا 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 هذه الخدمات فيما يلي :

أ- **خدمات الشحن والتفريغ:** يعتبر أهم أنشطة النقل البحري، ويختص بشحن وتفريغ البضائع من الرصيف إلى السفينة أو العكس، كما يختص أيضا بشحن وتفريغ الحاويات.<sup>1</sup>

ب- **عمليات التخزين: LE STOCKAGE** إعادة ما تخضع البضائع للتخزين المؤقت في الميناء، إلى حين إتمام جميع الإجراءات الجمركية والإدارية، وتقع مخازن الانتظار على الرصيف مباشرة، حيث تحتوي على العديد من الأبواب الواسعة، ويستحسن أن يحدد أماكنها بعد دراسة وافية تستوجب معرفة كفاءات التفريغ والشحن التي تتعرض لها البضاعة الخاصة بذلك الرصيف<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري للبضائع

من أهم وظائف ومستندات التجارة الدولية هو عقد النقل والذي من خلاله يتم تحديد الحقوق والواجبات لطرفي العقد حيث تضمنه ما شاء طالما أن العقد هو شريعة المتعاقدين.

أولاً- **تعريف عقد النقل البحري وخصائصه**

#### 1- تعريف عقد النقل البحري

فقد عرفه بعض الفقهاء على أنه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل البضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن<sup>3</sup>

وقد عرفه المشرع الجزائري ضمن المادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه: يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له المسماة أجره الحمولة<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - سعيدة ولد لغواطي، عثمان لخلف، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007-2018، مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 12، العدد 1، 2021، ص384.

<sup>2</sup> - هشام درويش، مرجع سابق، ص81.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000، ص 95.

وعقد النقل البحري يأخذ صورتين أساسيتين :

- أن يكون ضمن عقود مشاركة الإيجار وفيها يتعهد صاحب السفينة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر بقصد الاستغلال البحري لمدة محددة فالمؤجر يستأجر استعمال السفينة.

أما عن طريق بواليص الشحن فيتم بحجز جزء من السفينة للنقل عليها

## 2 - خصائص عقد النقل البحري:

يتميز عقد النقل بمجموعة من الخصائص فهو عقد رضائي ومن العقود الملزمة وهو عقد تجاري ويعتبر من عقود الإذعان.

أ- **عقد رضائي**: يتم عقد النقل بمجرد اقتران الإيجاب والقبول، أي الاتفاق على القيام بعمليات النقل<sup>2</sup>

ب- **عقد النقل البحري من عقود الإذعان**: إن الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر حيث لا يملك الشاحن سوى الرضوخ للشروط التي يحددها الناقل

ج- **عقد ملزم للطرفين**: عقد النقل البحري ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بحرا ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة

د- **عقد تجاري**: حسب القانون التجاري الجزائري المادة الثانية<sup>3</sup> نصت على أن كل مقاوله لاستغلال واستعمال النقل مهما كانت الوسيلة المستعملة يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع وبالتالي فعقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للناقل يعد دائما عملا تجاريا، أما بالنسبة للشاحن بكونه طرفا في العقد من الجهة المقابلة فيذهب الفقه إلى التمييز بين أمرين :

1- أن يكون الشاحن تاجرا ويكون إبرام عقد النقل متصلا بنشاطه التجاري

<sup>1</sup> - أمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري جريدة. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 الجريدة الرسمية الجزائرية رقم 47 المؤرخ في 1998/06/25 .

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، مرجع السابق، ص 22.

<sup>3</sup> - الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.



2- أن لا يكون الشاحن تاجرا ويبرم عقد النقل البحري لنقل البضاعة وفي هذه الحالة لا يعد العقد عملا تجاريا بالنسبة إليه.

### ثانيا - أطراف عقد النقل البحري:

أ- الناقل: قد يكون مالكا للسفينة وقد يكون مستأجرا لها مجهزة أو غير مجهزة وتعهده بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر.

ب- الشاحن: وهو الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها إلى مكان آخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكا لها أو لا، والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه فيكون مرسلا ومرسلا إليه بنفس الوقت، أو قد يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه.

### ثالثا: إثبات عقد النقل البحري

حقيقة إن سند الشحن Connaissance يلعب دورا جوهريا في إثبات العقد<sup>1</sup>، بل إن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا السند إذ يمثل البضاعة فيجوز تداولها بتداوله، ويقرر لحامله حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

وإذا كان سند الشحن يمثل الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع فلا أقل من إشتراط تحرير ثلاث نسخة منه فالنسخة الأولى للشاحن، والثانية للمرسل إليه والثالثة لريان السفينة إن المشرع الجزائري وإدراكا منه بأهمية هذه الوثيقة عمليا وقانونيا، فقد خصص الفصل الثاني من الباب الثالث من القانون البحري لوثيقة الشحن وتنظيم أحكامها في أكثر من 20 مادة.

### 1 - تعريف سند الشحن :

إن هذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة بل ولم تكن الحاجة إليها لأن التجار كانوا يرافقون بضائعهم حتى ميناء الوصول، إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 182.

<sup>2</sup> - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 38

ولقد وردت عدة تعاريف أهمها ماورد في اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحرا سنة 1978 والتي تسمى باتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري في المادة (7/1) على أنه

- هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة .

إذن فسند الشحن هو ذلك الإيصال الذي يوقعه الريان بتسلمه البضاعة على متن السفينة فيه تنتقل ملكية البضاعة من الشاحن إلى الناقل ويقوم هذا الأخير بتأكد من جميع البيانات التي يحويها السند قبل إمضائه .

**2 - بيانات سند الشحن:** لقد تطرقت المادة 03 من الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1924 ،\*\* على الناقل أو الريان أو وكيل النقل ،بعد إستلام البضائع وأخذها في عهده ،أن يسلم للشاحن بناء على طلب الشاحن سند شحن يتضمن البيانات التالية<sup>1</sup>:

1-إسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم

2-إسم السفينة وجنسيته وحمولتها

4-مكان إصدار السند وتاريخه

5-ميناء الشحن والتفريغ

6-صفات البضاعة المشحونة (عدد الطرود، وزنها، حجمها، العلامات المميزة )

**2- أشكال سند الشحن البحري:**

طبقا للمادة 758 من القانون البحري الجزائري وثيقة الشحن البحري فهو إما أن يكون إسميا أو لأمر أو لحامله<sup>2</sup>، فسنعرض ولو بشكل مقتضب (مختصر) لكل شكل من هذه الأشكال كمايلي<sup>3</sup>:

**أ-سند الشحن الإسمي :** هو ذلك السند الذي يصدر بإسم شخص معين ،ولا يجوز لريان السفينة تسليم البضاعة إلا للشخص المذكور في سند الشحن.

<sup>1</sup>- حيفري نسيمة أمال،مرجع سابق ، ص92.

<sup>2</sup>- الواحد رشيد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير،قانون ،كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو-2012/2013 ، ص 56،58 بتصرف .

<sup>3</sup>- تنص المادة 758 من ق.ب.ج. على ما يلي: يمكن وضع وثيقة الشحن: بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمة حاملها

ب- **سند الشحن لأمر:** هذا السند يذكر فيه اسم الشاحن ،أو المرسل إليه مسبقا بصيغة الإذن أو الأمر ويتداول هذا السند بطريق التظهير

ج- **سند الشحن لحامله:** في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها ،فيكون للحامل حق التصرف في البضاعة واستلامها ،وقليلا ما يلجأ لهذا النوع من السند وذلك بسبب خطورة التي يتعرض لها صاحبه في حالة فقده أو سرقة

د- **سند الشحن الإلكتروني:** يمكن تعريفه بأنه النظام الذي يتم من خلاله تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات الإتصال عن بعد بإستعمال نموذج متفق عليه لنقل أو تحويل البيانات ،وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي.<sup>1</sup>

د- **سندات الشحن من حيث وجود وانتفاء التحفظات:**

- **سند الشحن النظيف:** لقد سبق وأن ذكرنا بأن سند الشحن هو الوثيقة التي يعطيها الريان أو الناقل إلى الشاحن صاحب البضاعة ، وهذا السند أيضا يتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة والتي زودت من قبل الشاحن إلى الريان، فإذا دون الريان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن دون درج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة وذلك طبقا لما صرح بها من قبيل الشاحن، فهنا يعتبر السند "سند شحن نظيف" بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة.<sup>2</sup>

- **سند شحن غير النظيف:** ويتم ذلك في حالة حصول شكوك من قبل الناقل (الريان) حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن ، كالوزن أو نوعية البضاعة ووزنها مثلا ، ومن الصعوبة التأكد منها ، ففي هذه الحالة يجوز للناقل (الريان) أن يدون تحفظاته عنها بالنص مثلا "أن البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف.... الخ إن سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها والتي دونت من قبل الناقل (الريان) يطلق عليها **سند الشحن غير النظيف**.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - رشيد الغزراوي، دور سند شحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري ، مجلة القضاء التجاري، الرباط ، 2013 ص 101.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني ، البيوع البحرية وعقود النقل البحري (إيجار السفينة. النقل البحري. البيوع البحرية. التأمين البحري) ، ط 1، القاهرة - مصر ، 1995 ، ص 20.

<sup>3</sup> - حيفري نسيمه أمال ، مرجع سابق ، ص 91.

### المبحث الثالث:التزامات و واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف الى أدنى مستوياتها لرفع مكاسب التجارة الدولية ،و لا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثيرة و المتنوعة التي يمكن أن تعرقل مسار البضاعة ،و تحول دون وصولها أو نقصان قيمتها إلى المشتري و مصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الإلتزامات بين المستورد و المصدر وفقا لمصطلحات التجارة الدولية الموضحة في الأشكال الموالية:

#### المطلب الأول: التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

لقد ضمت قواعد مصطلحات التجارة الدولية توضيح التزامات طرفي عقد البيع الدولي طبقا لكل مصطلح بشكل سهل و ميسر و بأسلوب عملي و منطقي.

#### أولاً: التزامات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية لأي وسيلة نقل :

تضم سبع مصطلحات و تصلح للتطبيق بصرف النظر عن واسطة النقل المستخدمة، و بتغيير آخر فإن قواعد هذه المجموعة تصلح في حالة النقل المتعدد الوسائط و ما يهّم المشتري و البائع عند استعمال مصطلحات التجارة الدولية هو من يدفع التكاليف و يتحمل المخاطر، و الأشكال الموالية توضح التزامات كل من البائع والمشتري

أولاً: مصطلح **EXW "تسلم البضاعة في المصنع"**:وهو مصطلح يتعين بموجبه على البائع أن يضع البضائع المباعة تحت تصرف المشتري في محل البائع ،وهي يمثل أدني حد من المسؤولية على عكس المشتري الذي يجد نفسه في اعتماد هذا المصطلح أمام حد أقصى و الأخطار . و الشكل رقم (16) يوضح ذلك.

#### الشكل رقم(16):التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح EXWتسلم البضاعة في المصنع



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

من خلال الشكل رقم (16) EXW تسليم البضاعة في المصنع: حيث تمثل حد ادني للمخاطر و التكاليف بالنسبة للبائع ، حيث يكون مسؤولا عن تعبئة و تعليق البضاعة فقط كتكاليف، و المخاطر

تكون في ادني مستوياتها في حين أن المشتري يكون في أقصى التزاماته فبعد دفع ثمن السلعة و استلامها في المكان المتفق و يقوم بكل إجراءات الشحن و النقل التأمين و الجمركة، بالإضافة إلى تحمل كافة التكاليف الخاصة بالحصول على المستندات

**ثانيا :مصطلح FCA"تسليم البضاعة للناقل":**وهذا المصطلح ينتمي إلى مجموعة (F) و هنا لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع للمشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة، بالإضافة إلى تكاليف و أخطار يتقاسمها كل من المصدر و المستورد حسب المصطلح المستعمل من طرف المجموعة و تتوزع المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري حسب هذا المصطلح حسب الشكل رقم (17)

الشكل رقم(17):التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح FCA تسليم البضاعة للناقل.



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

يلاحظ من الشكل رقم (17) أن مصطلح FCA يجعل البائع يتحمل تكاليف و إخطار البضاعة من تعبئة و تغليف و تكاليف نقل البضاعة إلى أن تسلم إلى الناقل المستورد من طرف المشتري و القيام بالتخليص الجمركي و يتم تحويل المخاطر و بقية التكاليف إلى المشتري لحظة استلام الناقل للبضاعة أي أن نقطة تحول التزامات من البائع إلى المشتري و هنا يتحمل تكاليف و مخاطر النقل الأساسي التأمين و جمركة الاستيراد و كافة المصاريف حتى مكان الوصول

**ثالثا : مصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين":**مصطلحات العائلة C يتحمل البائع دفع النقل الأساسي و لكن لا يتعدى المخاطر أثناء النقل أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة للتحميل أو الشحن.

الشكل رقم(18):التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح CPTأجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين.



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

وفقا لشكل رقم(18) يبين أن توزيع التكاليف و المخاطر يكون كالتالي:

البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف و المصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة التخليص الجمركي لتصدير، تكلفة الشحن و النقل الأساسي، أما أخطار فيكون البائع مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل سواء برية بحرية أو جوية و نقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول البضاعة إلى المحطة أو الميناء أو المطار بعد تفرغها من قبل البائع أما المخاطر فتبدأ عند شحن الحمولة في بلد المنشأ إلى غاية وصولها إلى المشتري

رابعا: المصطلح CIP أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين: تتوزع المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الشكل(19) الشكل رقم(19) التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح CIP أجرة انقل و التأمين مدفوعة حتى مكان وصول معين



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

من خلال الشكل رقم(19) يظهر لنا أن المصطلح CIP يظهر لنا أن البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف و كل التكاليف قبل إرسال البضاعة و دفع كلفة تأمين النقل ، و التخليص الجمركي و دفع النقل الأساسي أما المخاطر فيكون البائع مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة قبل شحنها على وسيلة النقل الرئيسي ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بها في التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في بلد المنشأ إلى غاية وصول البضاعة إليه.

#### خامساً: المصطلح DAP "تسليم البضاعة في محطة الوصول"

وهذا المصطلح ينتمي إلى مجموعة D التي تتعين على البائع أن يتحمل كافة المصاريف و مخاطر النقل و إحضار البضاعة إلى مكان الوصول، فالبائع يكون عند أقصى حد من الالتزامات و الأخطار في حالة اختيار احد المصطلحات في عقد البيع الدولي.

الشكل رقم(20) يبين توزيع المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري على النحو التالي:

#### الشكل رقم (20) التزامات البائع و المشتري حسب المصطلح DAP تسليم البضاعة في محطة الوصول



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

يلاحظ من الشكل رقم(20) مصطلح DAP أن البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف و مصاريف ما قبل إرسال البضاعة التخليص الجمركي كلفة الشحن حمولة النقل الأساسي للبضاعة إلى المكان المتفق عليه و تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي، ماعدا التخليص الجمركي في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل الأساسي سواء برية أو بحرية أو جوية. ماعدا الأخطار الناجمة عن تسوية الإجراءات و التكاليف الجمركية و نقطة تحول التكاليف و الأخطار تكون



في مرحلة الإجراءات الجمركية و كذلك تكاليف و أخطار اللازمة لتفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها. و هنا يتم التسليم إلى المشتري بمجرد وضع البضاعة تحت تصرفه و هي لازالت مجموعة على وسيلة النقل للواصلة

سادسا :المصطلح DPUتسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول

هو مصطلح جاءت به الطبعة الجديدة لمصطلحات التجارة الدولية لسنة 2020 وهدفها تكون الوجهة المتفق عليها. و الشكل رقم(21) يبين توزيع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح الشكل رقم(21) التزامات البائع و المشتري وفقا لمصطلح DPUتسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

من الشكل رقم(21) المصطلح DPU ينص على أن البائع يتحمل التكاليف الآتية:

التعبئة و التغليف، و المصاريف و إعدادها للنقل و التسليم، تكلفة التخليص الجمركي و تكلفة عقد النقل الرئيسي، و كل مصاريف الشحن و تفريغ الحمولة، و تكاليف إرسال البضاعة و تفريغها في الوجهة المتفق عليها بين البائع و المشتري في عقد البيع و هنا و وفقا لمصطلح يتحمل البائع كل مخاطر البيع ما عدا المخاطر الناجمة عن إجراءات الجمركة في بلد المستورد و تنتقل المسؤولية إلى المشتري من أخطار و تكاليف في الوجهة المتفق عليها

سابعا : المصطلح DDP " تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الشكل رقم(22)



الشكل رقم(22): التزامات البائع المشتري وفقا لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

نلاحظ من خلال الشكل رقم(22) بأن مصطلح DDP يمثل الحد الأقصى للالتزامات المترتبة على البائع إذ يتحمل تكاليف و التغليف ومصاريف البضائع و التخليص الجمركي للتصدير و الاستيراد وتكلفة عقد النقل وتكاليف الشحن وتفريغ الحمولة وكل مصاريف إرسال البضاعة إلى مكان المتفق عليه مع المشتري، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضائع حتى مكان تسليمها أما تحويل المخاطر التكاليف فتكون في نقطة التسليم المتفق عليها مع المشتري.

2 - التزامات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات النقل البحري و الممرات المائية:

أولا: مصطلح " FAS تسليم البضائع بجانب السفينة"

في ميناء التصدير تتوزع التكاليف و الأخطار وفقا لهذا المصطلح حسب الشكل رقم(23)

الشكل رقم(23): التزامات البائع و المشتري حسب المصطلح FAS تسليم البضائع بجانب السفينة



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

نستنتج من الشكل رقم(23) المصطلح FAS ينص على أن التزامات البائع في دفع تكاليف تعبئة و تغليف البضاعة و مصاريف توصيلها إلى رصيف الميناء المنفق عليه وهنا تنتقل كل المخاطر و التكاليف إلى مسؤولية المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة إضافة إلى النقل الرئيسي و تأمين البضاعة و تفريغ الحمولة في ميناء المستورد، إضافة إلى القيام بالإجراءات الجمركية في بلد المشتري و وكل مصاريف إرسال الحمولة إلى مكان الوصول.

ثانياً: التزامات البائع و المشتري وفقاً لمصطلح FOB"التكاليف مدفوعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير"

تتوزع التكاليف و المخاطر عند استخدام هذا المصطلح في عقد البيع الدولي بين البائع و المشتري كما هو موضح في الشكل رقم(24)  
الشكل رقم(24): التزامات البائع و المشتري وفقاً للمصطلح FOB التكاليف مدفوعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

من الشكل رقم(24) و وفقاً للمصطلح FOB فان البائع يتحمل تكاليف و مخاطر الناجمة عن تغليف و تعبئة و التخليص الجمركي و كل مصاريف توصيل البضاعة إلى ميناء الشحن في بلد المصدر و كل مصاريف شحنها على ظهر السفينة المنفق عليها، و تكون نقطة تحول المسؤولية إلى المشتري منذ هذي اللحظة في تحمل كافة التكاليف و المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة فيتكفل بدفع أجرة النقل الرئيسي و التأمين على البضاعة و جمركة البضاعة في بلد المستورد ( المشتري) و كل تكاليف تفريغ الحمولة و نقلها إلى مخازن المشتري في ميناء الاستيراد

ثالثاً: المصطلح CFR " التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة "

عند الاتفاق بإدراج المصطلح CFR في عقد البيع فان كلا من المخاطر و التكاليف التي يتحملها طرفي العقد ستكون وفقاً لشكل رقم (25) الموالي

الشكل رقم (25) التزامات البائع و المشتري وفقاً للمصطلح CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة



<https://www.eurotrader.ro>

من إعداد الطالب بالاعتماد على:

من خلال الشكل رقم (25) يتضح لنا بان البائع يتحمل كل تكاليف و مخاطر البضاعة المبيعة ابتداء من مصاريف تغليفها و تعبئتها حتى شحن الحمولة في ميناء الانطلاق و وصولها إلى ميناء الوصول هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك، و تحول التكاليف على عاتق المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول في حين تتحول المخاطر إليه بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة ليكون المشتري أمام مسؤولية و تحمل تكاليف التأمين النقل البحري و تفريغ الحمولة عند الوصول و التخليص الجمركي و كل مصاريف إرسال البضاعة .

رابعاً: المصطلح CIF " التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة "

تتوزع الأخطار و التكاليف وفقاً لهذا المصطلح وفقاً لشكل رقم (26)

الشكل رقم(26) التزامات البائع و المشتري وفقا للمصطلح CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة



المشتري ■ البائع ■

من إعداد الطالب بالاعتماد على: <https://www.eurotrader.ro>

من خلال مصطلح CIF وحسب الشكل رقم(26) تتوزع المسؤوليات كمايلي:

يلتزم البائع بدفع تكاليف التعبئة و التغليف، و تكاليف توصيل البضاعة إلى ميناء الشحن جمركة التصدير، شحن الحمولة، النقل الأساسي، و التأمين على النقل البحري للبضاعة، أما المخاطر التي يتحملها البائع فهو مسؤول عن الضرر حتى تشحن البضاعة على ظهر السفينة، و تنتقل المسؤولية إلى المشتري من حيث التكاليف في ميناء الوصول ويتحمل الضرر منذ شحن البضاعة من ميناء الانطلاق إلى أن تصل إليه.

**المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية:**

يتناول كل من المصطلحات السابقة واجبات كل من البائع و المشتري من خلال استعراضها لعدد من البنود الأساسية لتحديد تلك العلاقة ، و باعتبار النقل البحري الأهم و الأكثر استعمالا في التجارة الدولية تكتسي قواعد الأنكوترمز التي تتناسب مع النقل البحري و الممرات المائية مكانة كبيرة و استخداما واسعا من حيث التطبيق في نقل البضائع ، و يسعى طرفي العقد الدولي المصدر / المستورد معرفة واجباتهم المنصوص عليها وفقا لكل مصطلح.

**أولا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FAS<sup>1</sup>.**

**1- التزامات البائع:**

**A1/التزامات عامة:** يجب على البائع تقديم البضائع و الفاتورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المنقح عليه ، أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

<sup>1</sup> -Incoterms 2020,ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS ,P85-91

**A2/التسليم:** يجب على البائع تسليم البضائع إما عن طريق وضعها بجانب السفينة التي حددها المشتري أو عند نقطة التحميل إن وجدت التي يحددها المشتري في ميناء الشحن المحدد أو في الفترة التي يخطر بها المشتري بموجب B10.

**A3/نقل المخاطر:** يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا A2 ، باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في B3.

**A4/عقد النقل:** لا يوجد التزام ، و مع ذلك يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر و التكلفة و أي معلومات بحوزة البائع من متطلبات أمنية متعلقة بالنقل التي يحتاجها المشتري لترتيب النقل إذا تم الاتفاق على ذلك ، أو التعاقد على النقل وفقا للشروط المعتادة على مسؤولية المشتري و تكلفته.

**A5/عقد التأمين:** لا يوجد التزام .

- يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر و التكلفة و بالمعلومات التي بحوزة البائع و التي يحتاجها المشتري للحصول على التأمين .

**A6/التسليم و مستند النقل:** يجب على البائع أن يزود المشتري و على نفقته بالدليل المعتاد على تسليم البضاعة وفقا لما ورد فص A2 ، ما لم يكن عقد الإثبات مستند النقل

- يجب على البائع تقديم المساعدة للمشتري بناء على طلبه و تحمل مخاطره و تكلفته للحصول على مستند النقل.

**A7/تراخيص التصدير و الاستيراد:**

**أ/تخليص التصدير عند الاقتضاء:** يجب على البائع تنفيذ و دفع جميع إجراءات تخليص الصادرات المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير ، التصريح الأمني للتصدير ، فحص ما قبل الشحن ، و أي تفويض رسمي آخر .

**ب/المساعدة في التخليص الجمركي:** يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه و تحميله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو /و معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك المتطلبات الأمنية و التفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد .

**A8/ المعاينة /التغليف / التأشير:** يجب على البائع دفع تكاليف عمليات الفحص (الجودة ، القياس ، التلوين ، و العد) الضرورية لغرض تسليم البضائع وفقا لـ A2. و يجب تغليف البضائع و تمييزها على نفقته الخاصة .

**A9/ توزيع و تبعية التكاليف:** يجب على البائع دفع :

أ- جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقا لـ A2، بخلاف التي يدفعها المشتري في B9.  
ب- تكاليف تقديم الدليل المعتاد للمشتري بموجب A6.

ج- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب A7.

د- يدفع للمشتري التكاليف و الرسوم للحصول على المستندات و المعلومات وفقا لـ B7

**A10 / الإشعارات:** يجب على البائع إعطاء المشتري إشعارا كافيا بأن البضاعة قد تم تسليمها و وفقا لـ A2، أو أن السفينة قد فشلت في الإسلام في غضون الوقت المحدد.

**2- التزامات المشتري:**

**B1 / التزامات عامة:** يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني على النحو المتفق عليه.

**B2 / الاستلام:** يجب على المشتري استلام البضائع عند تسليمها بموجب A2

**B3 / نقل المخاطر:** يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب A2 و إذا فشل في تقديم إشعار وفقا B10 أو عدم وصول السفينة التي حددها المشتري في الوقت المحدد لتمكين البائع من الامتثال لـ A2 أو عدم استلام البضائع أو إغلاقها للشحن في وقت أبكر وفقا لـ B10.

**B4 / عقد النقل:** يجب على المشتري التعاقد على نفقته الخاصة لنقل البضائع من ميناء الشحن المحدد إلا في حالة إبرام البائع لعقد النقل لعقد النقل وفق لـ A4

**B5 / التامين:** لا يوجد التزام

**B6 / التسليم و مستند النقل:** يجب على المشتري قبول إثبات التسليم المنصوص عليه في A6.

**B7 / تراخيص التصدير و الاستيراد:**

أ/ المساعدة في تخليص في التصدير: يجب على المشتري مساعدة البائع بناء على طلبه و المخاطر و التكلفة يتحملها البائع للحصول على أي مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص التصدير بما في ذلك جميع المتطلبات الأمنية و التفتيش قبل الشحن الذي يحتاجه بلد التصدير

ب/ تخليص الاستيراد: يجب على المشتري تنفيذ و دفع الإجراءات المطلوبة من قبل أي بلد عبور و بلد الاستيراد مثل رخصة الاستيراد ، و أي ترخيص مطلوب للعبور. تصريح امني للاستيراد أو تفتيش عبور ما قبل الشحن أو أي إذن رسمي .

**B8 / المعاينة /التغليف /التأشير:** لا يوجد إلتزام.

**B9 / توزيع و تبعية التكاليف:** يجب على المشتري أن يدفع :

أ- جمع التكاليف المتعلقة بالضائع من وقت استلامها بموجب A2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب A9

ب- يدفع للبائع تكاليف و رسوم الحصول على المستندات وفقا لـ A4، A5، A6، A7. ج- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا لـ B7.

د- أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري بموجب B10 إما بعدم وصول السفينة التي حددها في الوقت المحدد أو عدم إغلاق البضائع قبل الوقت الذي تم الإخطار به وفقا لـ B10 شريطة أن تحدد البضائع بوضوح أنها سلع العقد.

**B10/الإشعارات:** يجب على المشتري إعطاء البائع إشعارا بأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل و رسوم السفينة، نقطة التحميل تاريخ التسليم المحدد إن وجد خلال الفترة المتفق عليها.

**ثانيا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB<sup>1</sup>.**

**1- التزامات البائع:**

**A1/التزامات عامة:** يجب على البائع تقديم البضائع و الفاتورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المتفق عليه، أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

**A2/التسليم :** يجب على البائع تسليم البضائع، إما بوضعها على ظهر السفينة التي حددها المشتري عند نقطة التحميل في ميناء الشحن المسمى، و عليه تسليمها في الوقت المتفق عليه وفقا لـ B10

**A3/نقل المخاطر:** يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا A2، باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في B3.

**A4/عقد النقل:** لا يوجد التزام ، و مع ذلك يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر و التكلفة و أي معلومات بحوزة البائع من متطلبات أمنية متعلقة بالنقل التي يحتاجها المشتري لترتيب النقل إذا تم الاتفاق على ذلك، أو التعاقد على النقل وفقا للشروط المعتادة على مسؤولية المشتري و تكلفته.

**A5/عقد التأمين:** لا يوجد التزام.

- يجب على البائع تزويد المشتري بناء على طلبه بالمخاطر و التكلفة و بالمعلومات التي بحوزة البائع و التي يحتاجها المشتري للحصول على التأمين.

<sup>1</sup> -Incoterms 2020, ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS ,P93-100



**A6/التسليم و مستند النقل:** يجب على البائع أن يزود المشتري و على نفقته بالدليل المعتاد على تسليم البضاعة وفقا لما ورد فص A2 ،ما لم يكن عقد الإثبات مستند النقل ،ويجب على البائع تقديم المساعدة للمشتري بناء على طلبه و تحمل مخاطره وتكلفته للحصول على مستند النقل.

**A7/تراخيص التصدير و الاستيراد:**

**أ/تخليص التصدير عند الاقتضاء:**يجب على البائع تنفيذ ودفع جميع إجراءات تخليص الصادرات المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير ،التصريح الأمني للتصدير ،فحص ما قبل الشحن ،و أي تفويض رسمي آخر .

**ب/المساعدة في التخليص الجمركي:** يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه و تحميله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو /و معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك المتطلبات الأمنية و التفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد.

**A8/ المعاينة /التغليف / التأشير:** يجب على البائع دفع تكاليف عمليات الفحص (الجودة ،القياس ،التلوين ،و العد) الضرورية لغرض تسليم البضائع وفقا لـA2.و يجب تغليف البضائع وتمييزها على نفقته الخاصة.

**A9/ توزيع و تبعية التكاليف:** يجب على البائع دفع:

أ- جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقا لـA2 ،بخلاف التي يدفعها المشتري في B9.

ب-تكاليف تقديم الدليل المعتاد للمشتري بموجب A6.

ج-الرسوم و الضرائب و أي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب A7.

د-يدفع للمشتري التكاليف و الرسوم للحصول على المستندات و المعلومات وفقا لـB7

**A10/ الإشعارات:** يجب على البائع إعطاء المشتري إشعارا كافيا بأن البضاعة قد تم تسليمها و وفقا لـA2

، أو أن السفينة قد فشلت في الإسلام في غضون الوقت المحدد.

**2- التزامات المشتري**

**B1/ التزامات عامة:** يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون

مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني في حالة الاتفاق.

**B2/ الاستلام:** يجب على المشتري أن يستلم البضاعة و ذلك عندما يتم تسليمها بموجب بالتطابق مع

نص A2.



- B3/ نقل المخاطر:** يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب B2 وفي حالة فشل المشتري في تقديم إشعار وفقا B10 فإنه يتحمل المخاطر من التاريخ المتفق عليه أو الفترة المحددة للشحن، شريطة أن يكون قد تم تحديد البضائع بوضوح أنها بضائع العقد
- B4/ عقد النقل:** يجب على المشتري التعاقد على نفقته الخاصة لنقل البضائع من ميناء الشحن المحدد إلا في حالة إبرام البائع لعقد النقل وفقا لـ A4.
- B5 / التأمين:** لا يوجد التزام، مع ذلك يجب على المشتري تزويد البائع عند طلبه أي معلومات ضرورية له للحصول على أي تأمين إضافي بموجب A5 .
- B6/ التسليم و مستند النقل:** يجب على المشتري قبول إثبات التسليم كما هو منصوص عليه A6.
- B8/المعاينة /التغليف /التأشير:** لا يوجد التزام.
- B9/ توزيع و تبعية التكاليف:** يجب على المشتري أن يدفع:
- أ- جمع التكاليف المتعلقة بالبضائع من وقت استلامها بموجب A2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب A9
- ب- يدفع للبائع تكاليف و رسوم الحصول على المستندات وفقا لـ A4، A5، A6، A7. ج- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا لـ B7.
- د- أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري بموجب B10 إما بعدم وصول السفينة التي حددها في الوقت المحدد أو عدم إغلاق البضائع قبل الوقت الذي تم الإخطار به وفقا لـ B10 شريطة أن تحدد البضائع بوضوح أنها سلع العقد.
- B10/الإشعارات:** يجب على المشتري إعطاء البائع إشعارا بأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل و رسوم السفينة، نقطة التحميل تاريخ التسليم المحدد إن وجد خلال الفترة المتفق عليها.
- ثالثا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR<sup>1</sup>.**
- 1- التزامات البائع:**
- A1/التزامات عامة:** يجب على البائع تقديم البضائع و الفاتورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المتفق عليه، أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

<sup>1</sup>-Incoterms 2020, ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS ,P103-110

**A2/التسليم:** يجب على البائع تسليم البضائع إما عن طريق وضعها على ظهر السفينة في التاريخ المحدد، أو خلال المدة المتفق عليها في ميناء الشحن .

**A3/نقل المخاطر:** يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا A2 ، باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في B3.

**A4/عقد النقل:** يجب على البائع التعاقد أو الحصول على عقد نقل البضائع من نقطة التسليم المتفق عليها إلى ميناء الوصول المحدد وفقا للشروط المعتادة على حساب البائع بواسطة سفينة بحرية من النوع المستخدم عادة لنقل نوع البضائع المبيعة ، و يجب امتثال البائع لأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل إلى الوجهة.

**A5/عقد التأمين:** لا يوجد التزام ، و مع ذلك يجب على البائع تزويد المشتري على بالمخاطر و التكلفة و بالمعلومات التي بحوزة البائع و التي يحتاجها المشتري للحصول على التأمين .

**A6/التسليم و مستند النقل:** يجب على البائع وعلى نفقته الخاصة تزويد المشتري بمستند النقل المعتاد لميناء الوصول المتفق عليه ، و يجب أن يغطي مستند النقل البضائع المتعاقد عليها و يتم تأريخه في غضون الفترة المتفق عليها للشحن و تمكين المشتري من مطالبة الناقل بالبضائع في ميناء الوصول ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، و أن يمكن المشتري من بيع البضاعة و هي قيد الترانزيت عن طريق تحويل المستند إلى مشتر آخر أو إخطار الناقل بذلك في حالة إصدار عدة نسخ أصلية ، و يجب تقديم نسخة أصلية من مستند النقل للمشتري.

**A7/تراخيص التصدير و الاستيراد:**

**أ/تخليص التصدير عند الاقتضاء:** يجب على البائع تنفيذ ودفع جميع إجراءات تخليص الصادرات المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير ، التصريح الأمني للتصدير ، فحص ما قبل الشحن ، و أي تفويض رسمي آخر .

**ب/المساعدة في التخليص الجمركي:** يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه و تحميله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو /و معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك المتطلبات الأمنية و التفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد.

**A8/ المعاينة /التغليف / التأشير:** يجب على البائع دفع تكاليف عمليات الفحص (الجودة ،القياس ،التلوين ، و العد) الضرورية لغرض تسليم البضائع وفقا لـA2.و يجب تغليف البضائع على نفقته الخاصة

ما لم يكن من المعتاد نقل البضائع غير معبأة ، و يجب على البائع تغليفها و تمييزها بالطريقة المناسبة لنقلها ما لم يتفق الطرفان على متطلبا تغليف أو وضع علامات محددة .

**A9/ توزيع و تبعية التكاليف:** يجب على البائع دفع:

أ- جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقا لـ A2 ، بخلاف التي يدفعها المشتري في B9.

ب- تكاليف الشحن و عقد النقل وفقا لـ A4 و تكاليف الأمن المتعلقة بالنقل.

ج- رسوم التفريغ في ميناء الوصول و تكاليف العبور إذا كانت على حساب البائع وفقا لعقد النقل .

د- تكاليف تقديم الدليل المعتاد على تسليم البضاعة للمشتري بموجب A6.

هـ- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب A7.

و- يدفع للمشتري التكاليف و الرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة للحصول على المستندات و المعلومات وفقا لـ B7.

**A10 / الإشعارات:** يجب على البائع إخطار المشتري بأن البضاعة قد تم تسليمها وفقا لـ A2 ، و يجب

أن يعطي للمشتري الإشعار المطلوب لتمكينه من استلام البضائع.

**2- التزامات المشتري:**

**B1 / التزامات عامة:** يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون

مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني على النحو المتفق عليه.

**B2 / الاستلام:** يجب على المشتري استلام البضائع عند تسليمها بموجب A2 من الناقل في ميناء

الوصول المحدد و المسمى.

**B3 / نقل المخاطر :** يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب A2 و

إذا فشل في تقديم إشعار وفقا لـ B10، فإنه يتحمل جميع مخاطر فقدان أو تلف البضائع من التاريخ المتفق

عليه أو نهاية الفترة المحددة للشحن بشرط أن تكون البضاعة محددة بوضوح على أنها بضائع محل العقد

**B4/ عقد النقل:** لا يوجد إلتزام.

**B5/ عقد التأمين:** لا يوجد إلتزام.

**B6 / التسليم و مستند النقل:** يجب على المشتري قبول مستند النقل المقدم بموجب A6 إذا كان متوافقا

مع العقد.

**B7 / تراخيص التصدير و الاستيراد:**

أ/ المساعدة في تخليص في التصدير: يجب على المشتري مساعدة البائع بناء على طلبه و المخاطر و التكلفة يتحملها البائع للحصول على أي مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص التصدير بما في ذلك جميع المتطلبات الأمنية و التفتيش قبل الشحن الذي يحتاجه بلد التصدير

ب/ تخليص الاستيراد: يجب على المشتري تنفيذ و دفع الإجراءات المطلوبة من قبل أي بلد عبور و بلد الاستيراد مثل رخصة الاستيراد ، و أي ترخيص مطلوب للعبور. تصريح امني للاستيراد أو تفتيش عبور ما قبل الشحن أو أي إذن رسمي .

B8/المعاينة /التغليف /التأشير: لا يوجد التزام.

B9/ توزيع و تبعية التكاليف: يجب على المشتري أن يدفع :

أ- جمع التكاليف المتعلقة بالضائع من وقت استلامها بموجب A2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب A9

ب-تكاليف الترانزيت و التفريغ بما في ذلك رسوم أخف وزنا و رصيف السفن ما لم تكن على عاتق البائع وفقا لعقد النقل.

ج-للبيع جميع التكاليف و الرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة على الحصول على المستندات وفقا لـ A5 و A7

د- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا لـ B7.

د-أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري في تقديم الإشعار بموجب B10.

B10/الإشعارات: يجب على المشتري متى تم الاتفاق على أنه يحق للمشتري تحديد وقت شحن البضائع أو / و نقطة استلامها في ميناء الوصول المحدد إعطاء البائع إشعارا كافيا.

رابعا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري C.I.F.<sup>1</sup>

1- التزامات البائع:

A1/التزامات عامة: يجب على البائع تقديم البضائع و الفاتورة التجارية المطابقة لعقد البيع وأي دليل على المطابقة التي يتطلبها العقد و قد يكون مستندا ورقيا أو على شكل الكتروني على النحو المتفق عليه، أو في حالة عدم وجود اتفاق كما هو معتاد.

A2/التسليم : يجب على البائع تسليم البضائع إما عن طريق وضعها على ظهر السفينة في التاريخ المحدد، أو خلال المدة المتفق عليها بالطريقة المعتادة في الميناء.

<sup>1</sup> -Incoterms 2020, ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS ,P114-120

**A3/نقل المخاطر:** يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان البضائع أو تلفها حتى يتم تسليمها وفقا A2 ، باستثناء الخسارة أو التلف في الظروف الموضحة في B3.

**A4/عقد النقل :** يجب على البائع التعاقد أو الحصول على عقد نقل البضائع من نقطة التسليم المتفق عليها إن وجدت في مكان التسليم إلى ميناء الوصول المحدد و يتم عقد النقل وفقا للشروط المعتادة على حساب البائع بواسطة الوسيلة المستخدمة للنقل أو نوع الحاوية لنوع البضائع المباعة ، و يجب امتثال البائع لأي متطلبات أمنية متعلقة بالنقل إلى ميناء الوصول.

**A5/عقد التأمين:** - يجب على البائع التأمين على البضائع على نفقته الخاصة بالتوافق مع التغطية المقدمة من المجموعة "ج" من شروط معهد (LMA/IUA)

- يجب التعاقد مع ضامنين أو شركة تأمين ذات سمعة حسنة مع تزويد المشتري بوثيقة التأمين و أي دليل يثبت التغطية التأمينية على حساب البائع.

- يجب أن يغطي التأمين في حدوده الدنيا القيمة الواردة في العقد مضافا إليها 10% أي 110% و تكون بعملة العقد.

- إذا طلب المشتري من البائع التأمين على مخاطر الحرب أو غطاء تأمين إضافي فيكون على حساب المشتري.

- يجب أن يغطي تأمين البضائع من نقطة التسليم المحددة في A2 إلى ميناء الوصول على الأقل.

**A6/التسليم و مستند النقل:** يجب على البائع تزويد المشتري بمستند النقل مع تأريخه المعتاد لميناء الوصول المتفق عليه في غضون الفترة المتفق عليها للشحن ليتمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضائع في ميناء الوصول ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك،و أن يمكن المشتري من بيع البضاعة أثناء العبور عن طريق تحويل المستند إلى مشتري آخر أو إخطار الناقل بذلك في حالة إصدار عدة نسخ أصلية ،و يجب تقديم نسخة أصلية للمشتري.

**A7/تراخيص التصدير و الاستيراد:**

**أ/تخليص التصدير عند الاقتضاء:** يجب على البائع تنفيذ ودفع جميع إجراءات تخليص الصادرات المطلوبة من قبل بلد التصدير مثل رخصة التصدير ،التصريح الأمني للتصدير ،فحص ما قبل الشحن ،و أي تفويض رسمي آخر .

ب/المساعدة في التخليص الجمركي :يجب مساعدة المشتري بناء على طلبه و تحميله المخاطرة و التكلفة في الحصول على أية مستندات أو /و معلومات تتعلق بإجراءات تخليص العبور للاستيراد بما في ذلك المتطلبات الأمنية و التفتيش التي يحتاجها بلد العبور أو بلد الاستيراد.

**A8/ المعاينة /التغليف / التأشير:** يجب على البائع دفع تكاليف عمليات الفحص (الجودة ،القياس ،التلوين ،و العد) الضرورية لغرض تسليم البضائع وفقا لـA2.و يجب تغليف البضائع على نفقته الخاصة ما لم يكن من المعتاد نقل البضائع غير معبأة ،و يجب على البائع تغليفها و تمييزها بالطريقة المناسبة لنقلها ما لم يتفق الطرفان على متطلبا تغليف أو وضع علامات محددة.

**A9/ توزيع و تبعية التكاليف:**يجب على البائع دفع :

أ-جميع التكاليف المتعلقة بالبضاعة حتى تسليمها وفقا لـA2 ،بخلاف التي يدفعها المشتري في B9 .  
ب-تكاليف الشحن و عقد النقل وفقا لـ A4 و تكاليف تحميل البضاعة على متن السفينة إضافة لتكاليف الأمن المتعلقة بالنقل.

ج-رسوم التفريغ في ميناء الوصول و تكاليف العبور إذا كانت على حساب البائع وفقا لعقد النقل .

د-تكاليف تقديم الدليل المعتاد على تسليم البضاعة للمشتري بموجب A6.

هـ-الرسوم و الضرائب و أي تكاليف أخرى تتعلق بالتخليص الجمركي بموجب A7.

و-يدفع للمشتري التكاليف و الرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة للحصول على المستندات و المعلومات وفقا لـB7.

ز-تكاليف التأمين الناتجة عن A5.

**A10/ الإشعارات:** يجب على البائع إخطار المشتري بأن البضاعة قد تم تسليمها وفقا لـA2 ، و يجب أن يعطي للمشتري الإشعار المطلوب لتمكينه من استلام البضائع.

**2- التزامات المشتري:**

**B1/ التزامات عامة:** يجب المشتري دفع ثمن البضائع كما هو منصوص عليه في عقد البيع، قد يكون مستند يقدمه المشتري في شكل ورقي أو الكتروني على النحو المتفق عليه.

**B2/ الاستلام:** يجب على المشتري استلام البضائع عند تسليمها بموجب A2 من الناقل في ميناء الوصول المحدد و المسمى .

**B3/ نقل المخاطر :** يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو تلف البضائع من وقت تسليمها بموجب A2 و إذا فشل في تقديم إشعار وفقا لـB10، فإنه يتحمل جميع مخاطر فقدان أو تلف البضائع من التاريخ المتفق

علية أو نهاية الفترة المحددة للشحن بشرط أن تكون البضاعة محددة بوضوح على أنها بضائع محل العقد

B4/عقد النقل : لا يوجد إلتزام.

B5/عقد التأمين : لا يوجد إلتزام.

B6/ التسليم و مستند النقل:يجب على المشتري قبول مستند النقل المقدم بموجب A6 إذا كان متوافقا مع العقد.

B7/ تراخيص التصدير و الاستيراد:

أ/ المساعدة في تخليص في التصدير: يجب على المشتري مساعدة البائع بناء على طلبه و المخاطر و التكلفة يتحملها البائع للحصول على أي مستندات أو معلومات تتعلق بإجراءات تخليص التصدير بما في ذلك جميع المتطلبات الأمنية و التفتيش قبل الشحن الذي يحتاجه بلد التصدير

ب/ تخليص الاستيراد:يجب على المشتري تنفيذ و دفع الإجراءات المطلوبة من قبل أي بلد عبور و بلد الاستيراد مثل رخصة الاستيراد ، و أي ترخيص مطلوب للعبور. تصريح امني للاستيراد أو تفتيش عبور ما قبل الشحن أو أي إذن رسمي .

B8/المعاينة /التغليف /التأشير: لا يوجد التزام.

B9/ توزيع و تبعية التكاليف: يجب على المشتري أن يدفع :

أ- جمع التكاليف المتعلقة بالضائع من وقت استلامها بموجب A2 بخلاف التي يدفعها البائع بموجب A9

ب-تكاليف الترانزيت و التفريغ بما في ذلك رسوم أخف وزنا و رصيف السفن ما لم تكن على عاتق البائع وفقا لعقد النقل.

ج-للبيع جميع التكاليف و الرسوم المتعلقة بتقديم المساعدة على الحصول على المستندات وفقا لـ A5 و A7

د- الرسوم و الضرائب و أي تكاليف تتعلق بالعبور و تخليص الاستيراد وفقا لـ B7.


د-أي تكاليف يتكبدها بسبب فشل المشتري في تقديم الإشعار بموجب B10.

B10/الإشعارات: يجب على المشتري متى تم الاتفاق على أنه يحق للمشتري تحديد وقت شحن البضائع أو / و نقطة استلامها في ميناء الوصول المحدد إعطاء البائع إشعارا كافيا.

## خاتمة الفصل الأول:

تمن خلال الفصل الأول التوصل إلى الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية في منظومة المبادلات التجارية الدولية، ويتلخص هذا الدور في كون الأنكوترمز قدمت للمستورد والمصدر لغة مشتركة بينهم، بحكم الاختلافات التي تميز كل طرف عن الآخر، وتحديد الالتزامات والواجبات التي يتحملها ويجب عن يقوم بها الطرفين سواء البائع أو المشتري، للوصول إلى أرضية اتفاق ودون منازعات، وتكون بذلك خطوات المعاملات بينهما نموذجية وواضحة ما لكل طرف وما عليه. كما تم الوقوف على أهمية النقل البحري للبضائع كنشاط لوجيستي داعم لعملية التصدير والاستيراد، وكأرضية خصبة لتفعيل دور الأنكوترمز في توزيع التكاليف والأخطار وتحديد أماكن التسليم بدقة، وإبراز أهمية الوثائق في عملية تنقل البضاعة أثناء شحنها، فكل طرف في العقد (البائع والمشتري) يفضل إدراج قواعد الانكوترمز التي تتناسب مع إمكانياته وظروفه مع تفضيل استعمال واسطة النقل البحري للبضائع للاستفادة من المزايا المتعددة للشحن الدولي البحري خاصة ما تعلق بالتكلفة الرخيصة، وقلّة المخاطرة بسلامة البضائع المشحونة، إضافة إلى وضوح الأدوار وبيان الالتزامات بصورة دقيقة وشاملة.



A decorative border with intricate floral and scrollwork patterns, featuring leaves, flowers, and swirling lines, framing the central text.

الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في  
النقل البحري للبضائع في الجزائر

## تمهيد:

يعتبر ميناء سكيكدة من أهم المؤسسات المتناثية المتواجدة بالقطر الجزائري ،حيث لقي بالاهتمام الكبير من طرف السلطات بعد الاستقلال مباشرة ،وذلك لعدة اعتبارات أهمها أن الميناء يمكن اعتباره منشأة لوجستية تقدم خدمة نقل البضائع بحرا وتؤدي خدمات أخرى بتسهيل استقبال سفن نقل المسافرين من جهة والسفن التجارية من جهة أخرى وتستخدم في ذلك كل إمكانياتها لتحقيق رقم أعمال منافس له الانعكاس الإيجابي على ميزان المدفوعات.

وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وتطوير إمكانياته وتحديث طرق تسييره بما يتماشى مع التحولات المتسارعة لاقتصاديات دول العالم.

فالفصل الثاني يسلط الضوء على الجانب الميداني ،حيث يحتوي الفصل الأول على تقديم عام للمؤسسة المتناثية سكيكدة مع التطرق لأهم المشاكل التي تعاني منها ،وأبرز التحديات التي تواجهها ،وأما المبحث الثاني فيتناول علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالنقل البحري بالجزائر ،وأما المبحث الثالث يتناول أهم المصطلحات التجارة الدولية المستعملة في الجزائر.

### المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء سكيكدة

تمتلك الجزائر شريطا ساحليا يمتد على حوالي 1200 كلم من الشرق إلى الغرب، وتقع في محيط جغرافي حساس باعتبارها مدخل القارة الإفريقية من الشمال، ووجودها على الجانب المقابل مباشرة للقارة الأوربية، هذا ما جعل أغلب تجارتها الخارجية تتم عن طريق البحر.

تعتبر الموانئ في الجزائر أهم عنصر من عناصر النقل البحري بسبب الدور المهم الذي تلعبه فهي زيادة على كونها محطات لتسهيل التجارة الخارجية التي تعتمد الجزائر بشكل كبير عليها، تشكل أهم مصدر من مصادر الدخل الوطني والعملية الصعبة ويعود ذلك لاعتماد الجزائر في صادراتها على تجارة المحروقات التي تمثل أكبر حصة من التعاملات الاقتصادية مع الدول الأوربية خصوصا.

### المطلب الأول: التعريف بميناء سكيكدة

تمتلك الجزائر 11 ميناء من الموانئ المختلفة، وأشهرها على الإطلاق ميناء الجزائر الوسطى بالوسط وميناء أرزيو بالغرب، وميناء سكيكدة بالشرق وتعود أهمية هذا الميناء نتيجة موقعه المميز فهو يضمن توريد المناطق الشرقية بالبضائع المختلفة، وخاصة وأنه يعد أقرب الموانئ إلى المناطق الداخلية ذات الكثافة السكانية المرتفعة نسبيا كقسنطينة وسطيف نحاول في هذا العنصر تسليط الضوء على الميناء ومعرفة نشاطاته وتنظيمه والوقوف على وضعيته الراهنة

#### أولا: لمحة تاريخية عن الميناء

يمكن تقسيم تطور ميناء سكيكدة إلى ثلاث مراحل أساسية

#### 1- مرحلة قبل الاحتلال الفرنسي :

قام الفينيقيون بإنشاء مدينة قرطاجنة بين القرن السابع والقرن الثامن قبل الميلاد والتي أخذت في الاتساع إلى أن أصبحت إمبراطورية نوميديا في شمال إفريقيا، حيث قام الفينيقيون في ذلك الوقت بإنشاء مدينة سطوره في خليج نوميديا، بعد سقوط إمبراطورية قرطاجنة سنة 147 ق.م على يد الرومان، كان اهتمام الروم منصب على هذا الخليج، حيث أنشأت مدينة روسيكادا في الموقع الحالي لمدينة سكيكدة .

لعب ميناء سكيكدة دورا بارزا خلال حكم الدولة العثمانية حيث كان أحد أكبر الموانئ التجارية والعسكرية التي كان تصد من خلالها هجمات الأوربيين.

#### 2 تطور الميناء خلال العهد الفرنسي

قام الاحتلال الفرنسي باحتلال مدينة سكيكدة في يوم 31 جانفي 1848 وأصبحت المدينة تسمى بمدينة فيليب (Philippe Ville) ثم غير اسمها غداة الاستقلال إلى الاسم المتعارف عليه حاليا مدينة سكيكدة، وفي نهاية 1860 اعتمدت سلطات الاحتلال الفرنسي برنامجا يقضي ببناء حوض في الجزء

الشرقي، بينما يشكل الجزء الغربي مدخل الميناء، كما تم اقتراح بناء رصيف كبير على مسافة 1400 متر، وبناء رصيف عرضي لحجز الأمواج، وتشكيل ميناء اصطناعي، وقد ابتدأت الأشغال لتطبيق هذا البرنامج سنة 1861، بإنشاء الرصيف الكبير بعمق 15 و 20 متر، بينما تم إنشاء الرصيف الثانوي بين سنتي 1877 و 1882 ويبلغ طوله 400 متر، وهو محمي بصخور طبيعية، ثم تم تمديدتها بحوالي 100 متر سنتي 1900 و 1905. أما بناء حيطان الأرصفة فقد تم البدء به في سنة 1881 وهي مبنية بعمق ستة أمتار فوق كتل صخرية، وقد تم إنهار برنامج الأشغال الرئيسية في برنامج 1860 حوالي سنة 1890 وخلال الفترة الممتدة من 1891 و 1959 تم القيام بمجموعة من الأشغال يمكن إيجازها كمايلي:

-تمديد الرصيف 225 متر

تمديد وإنشاء المساحات المسطحة والأرصفة الجديدة

### 3-مرحلة الميناء بعد الاستقلال

تم اعتبار ميناء سكيكدة ميناء ثانويا حتى سنة 1969، أين بدأت الأشغال في الميناء لتحويله إلى ميناء مختلط للمحروقات وتمت الأشغال نهائيا سنة 1972، حيث أنه في سنة 1968 تم إنشاء المنطقة الصناعية في سهل العربي بن مهدي (شرق مصب نهر واد الصفصاف) وموازاة مع ذلك تم إنشاء ميناء متخصص بالمحروقات، وقد انطلقت الأشغال في جانفي 1970 وتمت سنة 1972 وقد تم في هذا الصدد إنشاء رصيف رئيسي بطول 1875 م ورصيف ثانوي بطول 650م في سنة 1981 تم القيام بعمليات تهيئة وعمليات تنظيف لزيادة طاقة استقبال الميناء حيث تم إنشاء رصيف (Marinelle) وبقيت الأشغال به حتى تم الانتهاء من تهيئته كرصيف تجاري خلال سنة 1985، وأما بخصوص نشاط الصيد البحري فقد حول إلى ميناء سطور، الذي أصبح ميناء للصيد البحري والنزهة ابتداء من 24 فيفري 1981

**ثانيا: التأسيس:**

تأسست المؤسسة المينائية لسكيكدة بمقتضى المرسوم رقم 284/82 الصادر بتاريخ 1982/08/04 في إطار البرنامج الخاص بإعادة هيكلة حيث أسندت لهذه المؤسسة المهام التي كانت على عاتق الغرفة التجارية والصناعية المنحلة<sup>1</sup>.

-وفي عام 1989 وبتطبيق المرسوم 01-88 المؤرخ في 1988/11/12 تحولت المؤسسة المينائية لسكيكدة إلى مؤسسة عمومية إقتصادية مستقلة ذات أسهم برأسمال قدره 100.000.000 د.ج.

<sup>1</sup>- بوعويش عبد الله، التطوير التنظيمي وعلاقته بأداء العنصر البشري دراسة حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، جامعة 20 أوت سكيكدة، 2012/2013، ص 230

-وفي سنة 2004 تم الزيادة في رأسمال المؤسسة الذي أصبح يقدر ب 800.000.000 دج وكانت مبرمجة لدخولها لبورصة الجزائر لكنها ألغيت لأسباب تجهلها المؤسسة

-المؤسسة المينائية لسكيكدة تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة كما تحتوي على حوضين 02 تقدر مساحتهما ب 43 هكتار ، وأرصفة مجموع طولها 1860مويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120م.

مناطق أرض صلبة في منطقة ميناء إضافية تقدر مساحتها 37 هكتار

-الهيئة الإدارية للمؤسسة: تدار من قبل مجلس إدارة مكون من 07سبعة أعضاء :02إثنان عضو بحكم منصب يمثلون العمال ،وخمسة 05 يمثلون شركة لإدارة مقتنيات برمز SOGEPORT.

-ويحتوي الميناء على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة استيعاب12000مسافر/في السنة.وصومعة للحبوب سعتها 20.000طن<sup>1</sup>

-وفي سنة 2019 تحصلت مؤسسة ميناء سكيكدة على شهادةSMIالخاصة بها وفقاً لمعايير ISO 9001 و2015V وISO 14001V 2015 او معيار ISO 45001 V2018، منذ يناير 2019 وهي بذلك أو لشركة في قطاع النقل تتحصل على هذه الشهادة ،الأمر الذي يعد حافزا على تطوير إمكانياتها مستقبلا وذلك للوصول إلى مصف الموانئ العالمية الكبرى.

### ثالثا : مهام مؤسسة ميناء سكيكدة<sup>2</sup>

- توفير كفاءات بشرية إدارية وفنية في جميع أنشطة الميناء
- ممارسة عمليات الجر والقيادة والرسو .
- تسيير وتنمية جميع الأنشطة بكفاءة عالية خصوصا عمليات الشحن والتفريغ.
- العمل على إدخال نظام الإعلام الآلي في النشاطات المينائية.
- توفير الصيانة اللازمة للمعدات والتجهيزات (مثل معدات الشحن والتفريغ)، وكذا صيانة الأرصفة والسفن .

- تطوير وإنشاء البنية التحتية للموانئ واستقبال الركاب

رابعا : أهداف المؤسسة المينائية لسكيكدة:تسعى المؤسسة المينائية جاهدة لتحقيق عدة أهداف أهمها<sup>3</sup>:

<sup>1</sup>-WWW.SKIKDAPORT.COM, consulté le :12/06/2021.

<sup>2</sup>-بوعويش عبد الله،مرجع سابق،ص232.

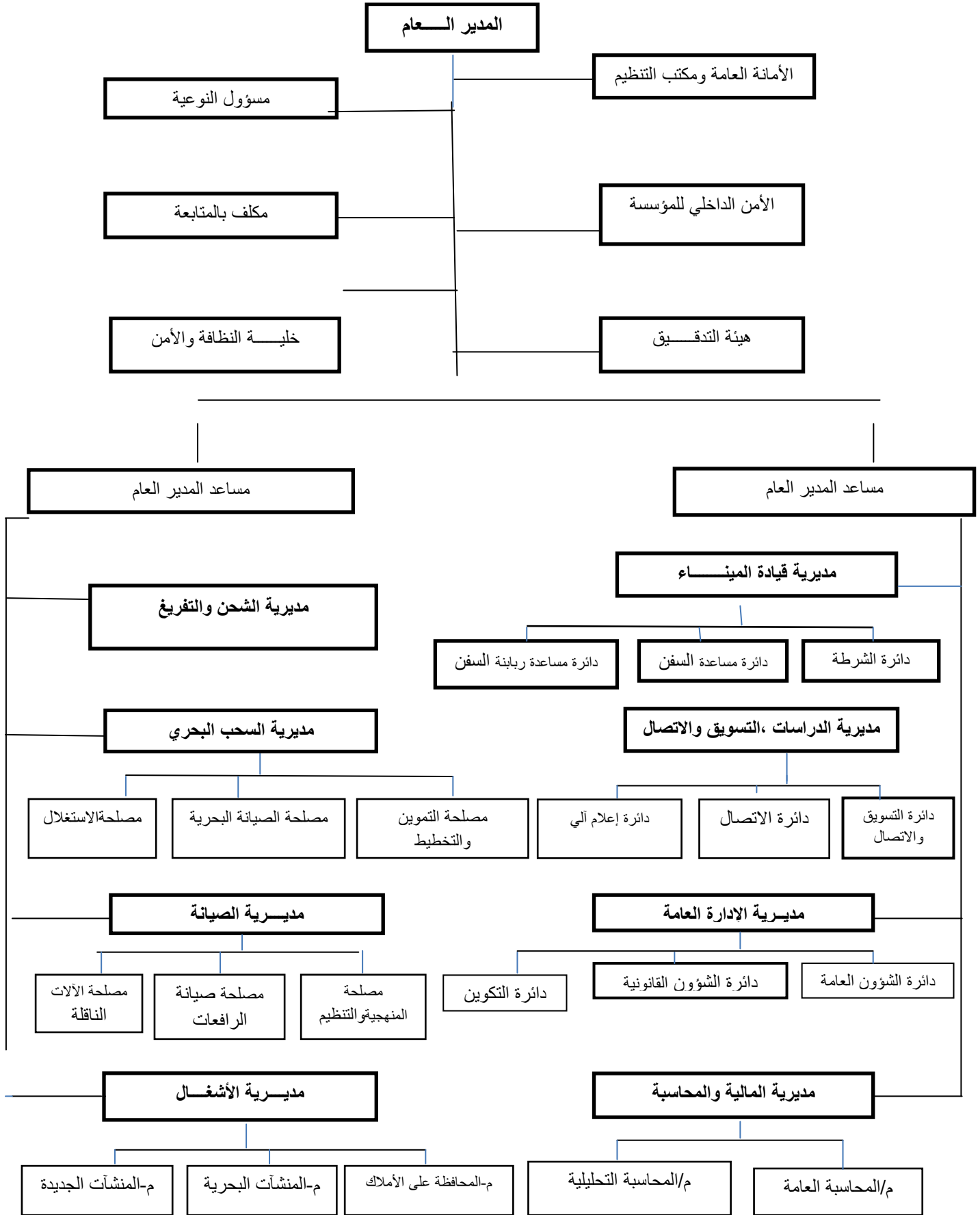
<sup>3</sup>- الإدارة العامة لميناء سكيكدة

- الرفع من تنمية الاقتصاد الوطني والسعي لتحقيق أرباح لمتابعة النشاط.
- احتلال مكانة هامة في ميدان النشاط المينائي خاصة في ظل اقتصاد السوق .
- تقديم خدمات في أحسن الظروف وبأحسن التكاليف.
- مساعدة المؤسسات الوطنية في عملية الاستيراد والتصدير .
- المساهمة في الاستثمارات الوطنية مستقبلا.
- المساهمة بإمداد الاقتصاد الوطني بما يحتاجه.
- إعطاء صورة واضحة عن المؤسسة لجميع المتعاملين معها.

#### **المطلب الثاني: عرض الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة**

إن وجود هيكل تنظيمي جيد داخل أي مؤسسة يعتبر الشيء الأساسي للسير الفعال الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف المرجوة ضمن الخطط المرسومة ،حيث أنه يقوم على تقييم الأعمال وتحديد المسؤوليات ويتحقق هذا داخل المؤسسة المينائية سكيكدة من خلال 08 مديريات تعمل كل واحدة بالتوجيه والإشراف والمتابعة .و الشكل رقم (27)يمثل الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة

**الشكل رقم (27): الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة**



المصدر: من إعداد الطالبين بناء على وثائق داخلية لمؤسسة ميناء سكيكدة

**ثانيا: شرح الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء سكيكدة**

المؤسسة المينائية لسكيكدة كغيرها من المؤسسات العمومية الاقتصادية تتضمن هيكل تعمل من خلاله على توزيع المهام والمسؤوليات ويظهر ذلك من خلال:<sup>1</sup>

**1-المدير العام**

هو الممثل الوحيد للمؤسسة و المسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة، وكذلك يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المنفذين

**2-الأمانة العامة ومكتب التنظيم: مهامها الرئيسية هي:**

-تصنيف البريد الوارد والصادر من وإلى المؤسسة

- السهر على التوجيه والترتيب

**3- مسؤول النوعية :**

ويعمل هذا المكتب على وضع مقاييس لتحسين نوعية الخدمات المقدمة

**4-الأمن الداخلي : وأهم مهام هذه المصلحة :**

-المحافظة على أمن وسلامة البضائع المتنوعة داخل الميناء

- المحافظة على الأمن ،ومراقبة الحركة داخل الميناء

- توجيه حركة المركبات داخل الميناء

**المكلف بالمتابعة : وأهم مهام هذه المصلحة :**

مراقبة تطبيق القوانين والتشريعات الخاصة بالمؤسسة في مختلف المديريات والمصالح

**6- هيئة التدقيق**

- وهدفها الوقوف على المشاكل التي قد تظهر أثناء أداء المهام وإيجاد الحلول لها.

**7-مساعد المدير العام:**

يقوم بمهام المدير العام المكلف بالشؤون الإدارية والمكلف بالشؤون التجارية في حالة غيابه.

**8 خلية النظافة والأمن: وتقوم بمجموعة من المهام أهمها:**

-المحافظة على نظافة المحيط المؤسسة

- السهر على سلامة العمال

- الوقاية من حوادث العمل

**9- مديرية الاستغلال والمناولة**

<sup>1</sup>-الإدارة العامة لميناء سكيكدة.



تعتبر هذه المديرية من أهم المديريات الميناء، وذلك نتيجة لتعاملها المباشر مع البواخر القادمة إلى الميناء والمغادرة منه، علاوة على مساهمتها الكبيرة في رقم أعمال المؤسسة تقوم بمجموعة من المهام أهمها:

- الإشراف على عمليات الشحن والتفريغ، وذلك من خلال توفير آلات المناولة وأفواج العمال والنقل.
- توفير إحصائيات الخاصة بحركة المسافرين، السلع، والبضائع داخل الميناء.

### 10 مديرية السحب البحري

- المهمة الرئيسية لهذه المديرية هي مساعدة السفن في عمليتي الدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف وتتكون من ثلاث مصالح وهم على التوالي :

- ✓ مصلحة التموين والتخطيط
- ✓ مصلحة الصيانة البحرية
- ✓ مصلحة الإستغلال

### 11 مديرية الصيانة :

تضطلع هذه المديرية بعدة مهام على رأسها صيانة التجهيزات المختلفة داخل الميناء، وذلك من خلال الإشراف على ورشتين للصيانة :

- ✓ الورشة الأولى تختص بالرافعات والجرارات
- ✓ الورشة الثانية تختص بسائر الوسائل الموجودة داخل الميناء.

وتحتوي كذلك هذه المديرية على ثلاث مصالح :

- ✓ مصلحة المنهجية والتنظيم
- ✓ مصلحة صيانة الرافعات
- ✓ مصلحة الآلات الناقلة

### 12- مديرية الأشغال :

المهمة الرئيسية لهذه المديرية هي تطوير وتحديث مختلف الهياكل القاعدية للميناء من خلال القيام باستثمارات جديدة، وصيانة الهياكل القديمة، وتضم بدورها ثلاث مصالح وهم

- ✓ مصلحة المحافظة على الأملاك
- ✓ مصلحة المنشآت البحرية
- ✓ مصلحة المنشآت الجديدة

### 13-مديرية قيادة الميناء

تقوم هذه المديرية بمراقبة دخول وخروج البواخر من الميناء، بالإضافة إلى تأمين سلامتها وتضم ثلاث دوائر :

✓ دائرة الشرطة والأمن :التي تحتوي على مصلحتين

▪ مصلحة أمن الميناء الجديد

▪ مصلحة أمن الميناء القديم

✓ دائرة السفن

✓ دائرة ربابنة السفن

### 14-مديرية الدراسات ،التسويق والاتصال

وتضم هذه المديرية ثلاث دوائر هي:

✓ دائرة التسويق والاتصال:والتي تشمل بدورها على مصلحتين:

▪ مصلحة التسويق

▪ مصلحة الإعلام الآلي

✓ دائرة الدراسات وتضم بدورها :

▪ مصلحة الدراسات

▪ مصلحة مراقبة التسيير

✓ دائرة الإعلام والاتصال تحتوي على مصلحة التطوير ويوجد بها فرعان :

▪ فرع البرمجة

▪ فرع تنظيم الطرق الإعلام

### 15 مديرية الإدارة العامة

مهمتها الرئيسية تسيير أجور العمال ،متابعة المنازعات القانونية ،الإشراف على برامج التكوين

وإعادة رسكلة العمال وتتكون من ثلاث دوائر :

✓ دائرة التكوين

✓ دائرة الشؤون العامة تقوم هذه الدائرة بتسيير الأعمال العامة مثل :

▪ توفير معدات وأدوات المكاتب

▪ النظافة وتوفير مواد التنظيف

▪ الألبسة الخاصة بالعمال

▪ تسيير وسائل الاتصال داخل المؤسسة

✓ دائرة الشؤون القانونية تختص هذه الدائرة بجميع القضايا القانونية المتعلقة بالمؤسسة وتضم مصلحتين :

▪ مصلحة الأسواق

▪ مصلحة المنازعات

16 مديرية المالية والمحاسبة :

تشرف هذه المديرية على الجوانب المالية والمحاسبية لعمليات المؤسسة المينائية وتضم مصلحتين :

✓ مصلحة المحاسبة العامة والتي من مهامها :

▪ التدوين المحاسبي واليومي للعمليات المالية

▪ مراقبة الميزانية والحسابات

✓ مصلحة المحاسبة التحليلية

مهمتها الرئيسية دراسة تكاليف مختلف النشاطات في المؤسسة المينائية بالإضافة إلى الدراسة

التحليلية للوضع المالية للمؤسسة.

✓ مصلحة الإعلام الآلي:

تسهر على السير الحسن لمختلف برامج إعلام الآلي وتحديثها تماشيا مع التطورات الحاصلة

في هذا المجال.

**المطلب الثالث: تطور الحركة الملاحية في ميناء سكيكدة:**

يتميز ميناء سكيكدة بمجموعة من الخصائص التي جعلته يحظى باهتمام كبير من طرف الدولة الجزائرية

،ومن أهم هذه الخصائص احتوائه على ثلاثة أنواع من الموانئ :

▪ ميناء للبضائع المختلفة (الميناء القديم)

▪ ميناء المحروقات (الميناء الجديد)

▪ ميناءين للصيد البحري (ميناء سطوره-وميناء القل)

ونتيجة لذلك فإن هناك حركة كبيرة للسلع والبضائع في ميناء سكيكدة ،نستعرض فيما يلي حركة البضائع في

الميناء وذلك حسب خصائصها:

**أولا :الحركة التجارية بميناء سكيكدة والصادرات والواردات**

نقوم فيما يلي بعرض حركة الشحن العامة من سنة 2016 إلى سنة 2020

الجدول رقم (07): تطور حركة التجارية في ميناء سكيكدة للفترة من 2016-2020

2020	2019	2018	2017	2016	الوحدة	
21111964	24030398	23520936	25586876	28517660	طن	الحركة العامة

المصدر: الموظف المسؤول على مصلحة الإحصائيات بميناء سكيكدة تاريخ التقييم 2021/06/08  
 من خلال هذا الجدول يمكن أن نلاحظ أن حركة الشحن تتجه نحو الانخفاض فبينما كانت بحجم 28517660 طن سنة 2016 انخفضت في سنة 2017 إلى ما يقارب 25586876 طن لتستمر في الانخفاض خلال سنة 2018 لتصل 23520936 طن لترتفع سنة 2019 تصل إلى 24030398 لتعاود الانخفاض سنة 2020 لتصل إلى 21111964 ويمكن تفسير ذلك بعودة ميناء جن جن في جيجل للعمل، وتوسيع ميناء عنابة. أما بالنسبة للانخفاض الكبير في السنة الأخيرة فهو ناتج عن ظهور جائحة كورونا، وما تبعها من إغلاق تام في جميع دول العالم.

ثانيا: حركة البضائع حسب نوع التكييف

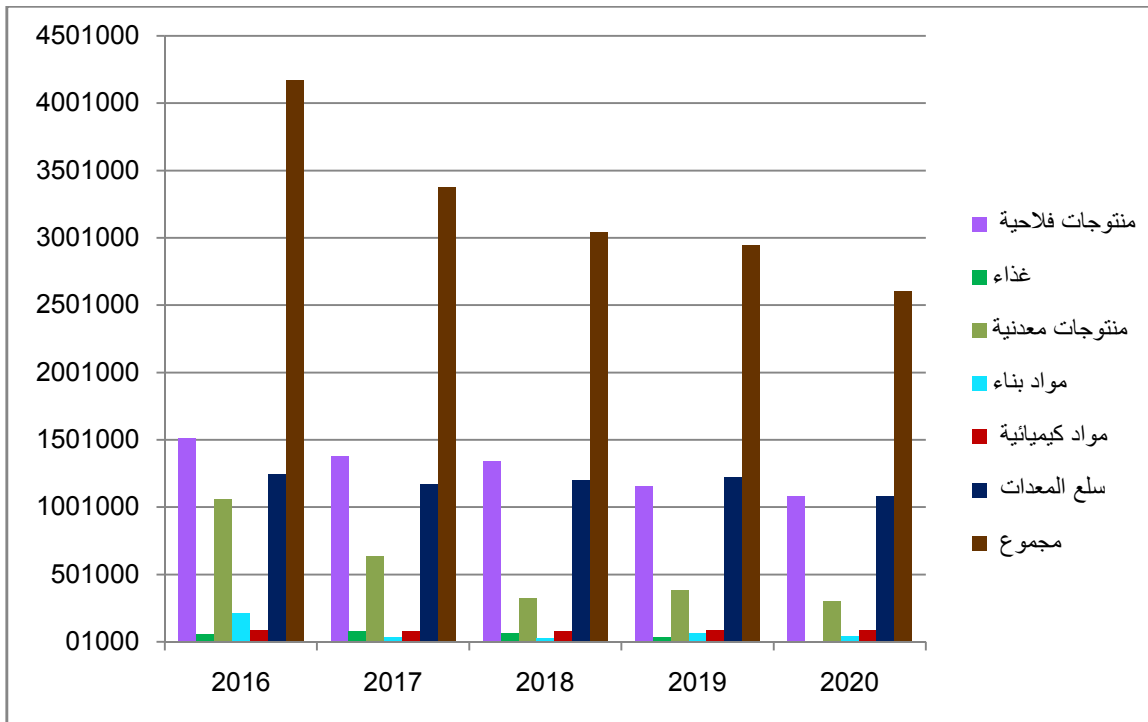
الجدول رقم (08): تطور حركة الشحن العامة في ميناء سكيكدة من 2016 إلى 2020 الوحدة: "طن"

سنة 2020	سنة 2019	سنة 2018	سنة 2017	سنة 2016		نوعية البضائع
1079851	1149707	1341141	1375670	1505910	استيراد	منتجات فلاحية
3970	4492	3773	4440	5450	تصدير	
251	34592	66551	77338	52235	استيراد	غذاء
0	343	63	1923	1520	تصدير	
302744	381547	322989	638353	1059570	استيراد	منتجات معدنية
3050	0	0	0	0	تصدير	
42610	60809	25221	34886	210680	استيراد	مواد بناء
1067	1522	428	24	18	تصدير	
83565	71497	76982	72461	81907	استيراد	مواد كيميائية
4188	15149	5359	6316	5900	تصدير	
906068	993975	963023	939736	1245186	استيراد	سلع المعدات
174177	228848	233390	227953	210220	تصدير	
2415089	2692127	2795907	3138444	3946418	استيراد	المجموع 01
186452	250354	243013	240656	223108	تصدير	
2601541	2942481	3038920	3379100	4169526		
1 039 373	1 080 791	1 615 940	1 368 111	1331538	استيراد	مواد بترولية
17 471 050	20 007 126	18 866 076	20 839 665	23016596	تصدير	
18510423	21087917	20482016	22207776	24348134		المجموع 02
21111964	24030398	23520936	25586876	28517660		المجموع الكلي 2+1

المصدر: الموظف المسؤول على مصلحة الإحصائيات بميناء سكيكدة تاريخ التقييم: 2021/06/08

من خلال هذا الجدول يمكن أن نلاحظ أن حركة الشحن خارج المحروقات تتجه نحو الانخفاض فبينما كانت بحجم 4169526 طن سنة 2016 انخفضت في سنة 2017 إلى ما يقارب 3379100 طن لتستمر في الانخفاض خلال سنة 2018 لتصل 3038920 طن إلى أن تصل إلى 2942481 سنة 2019 و 2601541 خلال سنة 2020 ويرجع السبب الرئيسي إلى استمرار بالانخفاض بطريقة كبيرة إلى ظهور جائحة كورونا وما تبعها من إغلاق تام في جميع دول العالم .ويمكن تمثيل تطور حركة البضائع حسب نوع التكييف خارج المحروقات كمايلي:

الشكل رقم (28):تطور حركة البضائع حسب نوع التكييف خارج المحروقات من 2016 إلى 2020

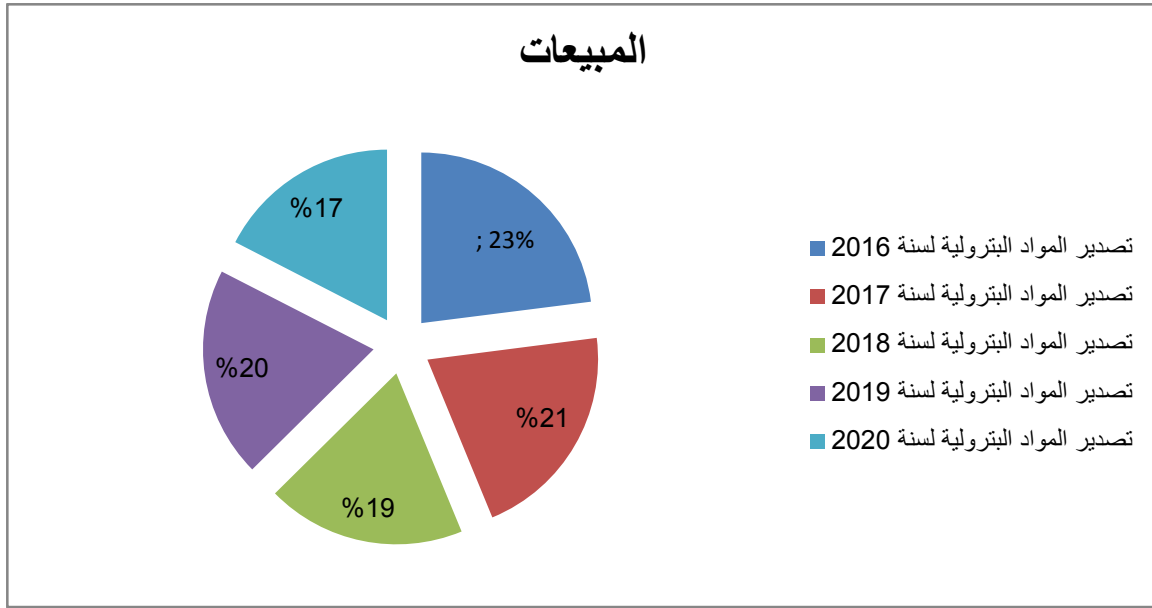


من إعداد الطالبين بالاعتماد على إحصائيات الجدول رقم (07)

بالنسبة للمحروقات نلاحظ الحجم الكبير لحركة المحروقات في ميناء سكيكدة إذ يمكن القول أن حركة المحروقات في ميناء سكيكدة تمثل حصة الأسد من حركة سائر البضائع وذلك بنسبة 93%. من الحركة الإجمالية داخل الميناء، إلا أن قطاع المحروقات لم يسلم كذلك من تداعيات جائحة كورونا، كما يبينه المخطط التالي حيث أنه حددت نسبة التصدير سنة 2016 ب 23% فانخفضت سنة 2017 إلى 21% لتصل إلى 19 .. خلال سنة 2018 لتعرف تحسنا خفيفا في سنة 2019 بنسبة 20 لتعاود الانخفاض سنة 2020 لما يقارب نسبة 17%

ويمكن تمثيل تطور حركة المواد البترولية كمايلي :

الشكل رقم (29): تطور حركة مبيعات المواد البترولية من سنة 2016 إلى 2020



من إعداد الطالبين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (07).

### ثالثا: حركة البضائع حسب البلد المصدر والمستورد

نقوم فيما يلي بعرض حركة البضائع من ميناء سكيكدة، وذلك حسب البلدان التي يتعامل معها ميناء سكيكدة استيرادا وتصديرا.

فالجدول التالي يوضح حجم البضائع المفرغة في ميناء سكيكدة والقادمة من مختلف بلدان العال

الجدول رقم (09): حركة البضائع المستوردة حسب البلد المصدر لسنة 2020

النسبة %	حجم البضائع المفرغة ب *طن*	البلد
0.01%	75	جنوب أفريقيا
2%	85077	ألمانيا
2%	63567	بريطانيا
2%	63759	المملكة العربية السعودية
10%	354699	الارجنتين
0.02%	158	استراليا
0.19%	6616	البحرين
2.16%	74841	بلجيكا
1.19%	41310	البرازيل
0.75%	26103	بلغاريا
0.011%	401	الكامرون
0.016%	554	كندا

الصين	294444	8.52%
كوريا الجنوبية	43016	1.24%
كوديفوار	151	0.004%
كرواتيا	129	0.003%
الدانمارك	799	0.023%
اسبانيا	236018	6.83%
استونيا	17678	0.51%
روسيا	12107	0.35%
فرنسا	460925	13.34%
سلوفينيا	26085	0.75%
السويد	34855	1.009%
ايطاليا	185880	5.38%
تركيا	83494	2.41%
تونس	24040	0.69%
اليونان	25863	0.78%
و.م.امريكية	28046	0.81%
مصر	28573	0.82%
المغرب	10177	0.29%
اوكرانيا	65143	1.88%
ليتوانيا	85609	2.47%
دول أخرى	1017769	29%
المجموع	3 454 211	100%

المصدر: الموظف المسؤول على مصلحة الإحصائيات بميناء سكيكدة تاريخ الإطلاع: 2021/06/08

نلاحظ من خلال هذا الجدول أن أغلب السلع المتدفقة إلى ميناء سكيكدة كانت من نصيب فرنسا وذلك بنسبة 13.34% ويليه مباشرة الأرجنتين بنسبة تقدر 10% وبهذا تعتبر الأرجنتين من أهم شركاء الجزائر في المنطقة الأمريكية وتحل الصين المرتبة الثالثة بحصة تقدر نسبتها ب 8.52%. ثم تليها إيطاليا بنسبة 5.83% وهناك ثلاث دول عربية مصدرتها تتعامل مع الميناء وهي المملكة العربية السعودية بحصة 2% من مجموع الإيرادات ومصر ثم تونس ثم المغرب بحصة 0.82% و 0.69% و 0.29% من مجموع الإيرادات على التوالي:

## الجدول رقم (10): حركة البضائع المصدرة حسب البلد المستورد لسنة 2020

النسبة%	حجم البضائع المحملة (طن)	البلد
0.50%	87968	جنوب افريقيا
0.02%	3699	البانيا
0.03%	6078	المانيا
0.40%	70042	بريطانيا
2%	337841	المملكة العربية السعودية
0.25%	41098	استراليا
3%	575277	بلجيكا
0.20%	34816	البرازيل
0.02%	3050	بلغاريا
13%	2296291	الصين
2%	282964	كوريا الجنوبية
0.30%	60067	مصر
6%	1070031	اسبانيا
11%	1920531	فرنسا
3%	483974	اليونان
5%	861389	هولندا
0.002	391	الهند
6%	1009257	ايطاليا
4%	762509	اليابان
1%	93649	ليبيا
6.58%	1163116	ماليزيا
9%	1523669	مالطا
1.8%	317961	المغرب
0.007	1254	موريتانيا
0.01%	29670	نيجيريا
0.25%	41978	البرتغال
7%	1223260	سنغافورة
0.4%	78360	تونس
0.35%	79421	تركيا
2%	337141	و.م.امريكية
1%	89153	دول أخرى
100%	17 657 753	المجموع

المصدر: مصلحة الإحصائيات بميناء سكيكدة تاريخ الاطلاع 2021/06/08



نلاحظ من خلال هذا الجدول أن الصين تترجع على أكبر حصة من الصادرات الجزائرية بنسبة 13% من مجموع الصادرات، تليها مباشرة حصة فرنسا بنسبة 11% من مجموع الصادرات كما نلاحظ أن حصة الكبيرة لبعض دول آسيا مثل سنغافورة والتي بلغت 7% وتليها حصة ماليزيا بنسبة 6.58%.

#### رابعا: تجارة السفن

بلغ عدد السفن بحسب الدخول إلى ميناء سكيكدة خلال سنة 2020 بـ 2228 سفينة مقابل 2504 سنة 2019 أي بانخفاض بـ 276 سفينة ونسبة تغيير تقدر بـ 11.02 %

#### الجدول رقم (11): عدد السفن وأنواعها التي دخلت الميناء خلال سنتي 2019-2020

نوع السفينة	2019	2020	نسبة تغيير %
	دخول	دخول	
ناقلات CARS-FERRIES	80	10	88%
ناقلة بضائع CARGOS	498	402	19 - %
ناقلة حبوب CEREALERS	76	69	9- %
سفن الدرجة RO /RO	102	128	25+ %
ناقلات الحاويات PORTE CONTENEURS	473	510	8+ %
ناقلات BUTANIERS	48	58	21 + %
ناقلات PETROLIERS	985	876	11- %
ناقلات AROMATIQUES	16	23	44+ %
ناقلات METHANIER	226	117	48- %
المجموع	2504	2228	100 %

المصدر : وثائق من مؤسسة ميناء سكيكدة

#### مشاكل الموانئ الجزائرية:

يعاني ميناء سكيكدة من مجموعة من المشاكل نلخص أهمها في :

#### 1- ميناء من الجيل الأول:

إن الموانئ الجزائرية تعتبر من موانئ الجيل الأول فهي موانئ تعمل كمراكز للنقل فقط حيث تنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن ، وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها<sup>1</sup>. حيث اكتفت السلطات العمومية بالجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة

<sup>1</sup>- أيمن النحراوي، الموانئ العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية-مصر، 2009، ص31.

الاستعمارية دون إدخال أي تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أي مشاكل في الماضي لما كانت السفن أصغر، وطريقة الشحن أبسط فإنها اليوم لم تعد تتناسب مع حجم السفن والتطور الذي شهده مجال النقل البحري، ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام سفن صغيرة، فهي بالتالي تفرض على المصدرين أو المستوردين الجزائريين أسعارا شحن مرتفعة<sup>1</sup>.

## 2- نقص في التجهيزات والآليات

يعاني الميناء من نقص كبير في المعدات والآليات المتطورة الخاصة بالشحن والتفريغ مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، فميناء الجزائر هو الميناء الوحيد في الجزائر الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300طن)

3- طول الإجراءات الإدارية: والتي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية..... إلخ

4- قصر العمق النظري في الميناء: صغر الغاطس وتقلص عمقه بسبب الطين والرمال نتيجة عدم تطهيره والقيام بعمليات الكسح لمدة طويلة مما يؤثر على عملية رسو السفن الكبيرة إذ تجد نفسها مجبرة على التحول إلى موانئ أخرى، لتخفيف جزء من حمولتها قبل العودة إلى الميناء الأصلي، ما يكبدها مصاريف إضافية ووقت إضافي<sup>2</sup>.

5- التأخر في عمليات تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات نقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع<sup>3</sup>، فميناء سكيكدة يحاول جاهدا تطوير هذه العملية، إلا أنها لا زالت تسجل تأخرا واضحا مقارنة بالمعدل العالمي لتداول الحاويات إذ يصل إلى 62% ويتجلى ذلك من خلال الإحصائيات المقدمة حول حركة الحاويات على مستوى الميناء نبينها في الجدول التالي:

<sup>1</sup> - فاطمة زهراوي محمد الشريف و فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة وهران، العدد 07، 2009، ص 171.

<sup>2</sup> - هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري دراسة حالة ميناء أم قصر، مجلة الكلية التربوية، الجامعة المستنصرية، المجلد 18 العدد، 73، 2012، ص 350.

<sup>3</sup> فاطمة زهراوي محمد الشريف، فوزية رميني، مرجع سابق، ص 173.

## جدول رقم (12): حركة الحاويات خلال سنتي 2019/2020

نسبة التغير %	2020		2019		السنوات
	خروج	دخول	خروج	دخول	
	77 813	76 799	95 642	94 850	عدد الحاويات NOMBRE PLEIN/ VIDES
انخفاض 18%	154612		190492		مجموع (خروج+دخول)

المصدر: وثائق مقدمة من طرف المسؤول مصلحة الإحصائيات بميناء سكيكدة

من خلال الجدول يلاحظ أن خلال سنة 2019 تم تسجيل دخول وخروج 190492 حاوية و ما يقابلها 154612 خلال سنة 2020، وهذا العدد إذا ما قارناه بحجم ميناء سكيكدة الذي يغطي المنطقة الشرقية بأكملها يعتبر صغير جدا.

6- عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والإرتفاع الكبير في سعر الخدمات الشحن والتفريغ حيث بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك الأمريكية مع الأخذ في الإعتبار أن المسافة بين مرسيليا ونيويورك تقبل 7000 كلم وهو ما يعادل 10 مرات المسافة بين الجزائر ومرسيليا<sup>1</sup>

7- تواجد الميناء داخل النسيج العمراني : مشكلة أخرى تواجه الميناء سكيكدة مثله مثل بقية الموانئ الجزائرية، وذلك بتواجده داخل النسيج الحضري مما يؤثر سلبا على إمكانية توسيعه، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطه بالداخل فيميناء سكيكدة تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيسية بالمدينة والمزدحم بالحركة.

8- إنخفاض معدلات أداء الموانئ : والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطة الميناء ليلا وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

<sup>1</sup> - بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، العدد 01، 2015، ص124.

9- إرتفاع في عدد العمال :يعرف ميناء سكيكدة فائضا في عدد العمال حيث يمثل ذلك عبئا كبيرا على ميزانية المؤسسة المينائية مما يقتضي إتخاذ إجراءات مستعجلة كإمكانية اللجوء إلى إجراءات التقاعد المسبق، أو دفع تعويضات لهم ،وتبقى هذه المشكلة شائكة تؤرق سلطة الميناء.

10- تكدس الحاويات في الميناء:بمجرد الدخول إلى الميناء تلاحظ أعداد كبيرة من الحاويات مترصة على أرضية الميناء ويرجع ظهور هذا المشكل غالبا لعاملين رئيسيين هما:

- تخلي المستوردين عن الحاويات أو عدم استيفائها الشروط القانونية وشروط الجودة المطلوبة
- تعقد الإجراءات الإدارية لتسلم البضائع(مثل شهادة المطابقة وإجراءات قمع الغش،أو وجودها في حالة نزاع) ،إن لهذا المشكل آثار سلبية عديدة سواء من حيث التكلفة أو من حيث التلوث، فمن حيث التكلفة يؤدي تكدس الحاويات إلى تعطيل عمليتي الشحن والتفريغ نتيجة عدم شغور أرضية الميناء مما يتسبب في تأخير تفريغ السفن ويترتب عن ذلك زيادة في التكلفة تتحملها إدارة الميناء<sup>1</sup>، أما من حيث التلوث فإن بعض الحاويات تحتوي على سلع سريعة التلف بإمكانها أن تتسبب في انتشار الأمراض والأوبئة.

### تحديات الموانئ الجزائرية:

تعرف الموانئ الجزائرية تحديات مستقبلية أهمها :

- تأمل الدولة الجزائرية إلى تعميم تجربتها بخصوصية كل الموانئ المنتشرة عبر التراب الوطني على خطى ميناء الجزائر واضحة بذلك حدا لتسيير الدولة لهذا القطاع الذي دام لأكثر من 50 سنة من خلال إصدار المرسوم الصادر بتاريخ 2006/04/16 والقاضي بخصوصية كل الموانئ باستثناء الموانئ البترولية أملا منها في الرفع من كفاءتها وزيادة قدراتها في مجال البنية التحتية، لكن هذه الإجراءات ينبغي أن يسايرها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغييرات الجارية في الاقتصاد العالمي،فالجزائر مقارنة بالعديد من دول العالم في مجال خوصصة الموانئ لازالت في ذيل الترتيب العالمي.

<sup>1</sup>-RadhiaTadjineet 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,**

- إن الاهتمام بتدريب الكوادر العاملة في مجال السفن والموانئ ومتابعة كل ما هو جديد كل ما هو جديد لضمان رفع كفاءة العاملين من بين التحديات التي تواجه الدولة الجزائرية، فإدارة الميناء تقع على عاتقها مسؤولية كبيرة في تعليم وتدريب العمالة وانضباطها وزيادة إنتاجيتها، فالعنصر البشري لا يزال هو المفتاح نحو اكتساب الميزة النسبية في هذا المجال<sup>1</sup>.
- تحدي توفير أراضي بالقرب من الموانئ قصد استعمالها كموانئ جافة وذلك قصد التخفيف من العبء الكبير الذي تعاني منه جل الموانئ الجزائرية.
- تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء باستخدام تقنية عالية تعتمد على السرعة في أداء الخدمات وبتكلفة أقل<sup>2</sup> إذن لا بد من تسليح الموانئ بالتقنيات الحديثة لضمان أفضل الخدمات على كافة المستويات، خاصة في فيما يتعلق بتبسيط الإجراءات الجمركية باستعمال تقنيات الكشف عن البضائع واستقبال البيانات المتعلقة بها عن طريق تبادل إلكتروني، ولأهميته وميزاته فإننا نجد أن استخدام الحواسيب الآلية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية مما يحقق ربحاً للوقت في إجراءات المراقبة لسندات الشحن دون تأخير، كما أن إجراءات فحص وتفتيش السفن وخاصة الحاويات أصبح يخضع لاستعمال آلية الكشف الإشعاعي للحاويات وهو طريقة حديثة متبعة في الموانئ العالمية لفحص الحاويات، بدلا من الطرق التقليدية التي تتم عن طريق الفحص اليدوي.
- إقامة مراكز فنية لازمة لإصلاح المعدات والمنشآت المستخدمة في الميناء وصيانتها، وذلك تقاديا للاستجداد بالشركات الأجنبية العاملة في مجال الصيانة، قصد تقادي استنزاف العملة الصعبة.

### المبحث الثاني: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالنقل البحري

تمر منظومة التجارة الدولية بمراحل متعددة من بينها التي ترتبط بها مصطلحات التجارة الدولية عنصر تسعير الصادرات، فمن محددات التسعير مراعاة التكاليف، هذه الأخيرة تمثل قاسم مشترك مع الأنكوترمز من حيث الاهتمامات، كما أن شروط الدفع الاعتماد المستندي يرتبط ارتباطاً وثيقاً مع المصطلحات التجارية ويلتقيان في وثائق ومستندات التبادل التجاري، زيادة إلى الجانب القانوني الذي يأخذ بعين الاعتبار ما يسمى بتوحيد القوانين، وذلك لوضع الحلول للمنازعات التي قد تطرأ بين المتعاملين

<sup>1</sup> - رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية الإقتصاد، جامعة عين شمس، 2005، ص 200.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 210.

ولعل أهمها محكمة التحكيم الدولية التي تم تأسيسها عام 1923 وتعتبر الآن أهم مؤسسات التحكيم في العالم.

### المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية و هيكل السعر التصدير

هيكل السعر أسلوب في تسعير المنتجات، يحدد مختلف الأسعار والخصومات والعروض المتوافقة مع أهداف الشركة و استراتيجيتها، و يعطي صورة تفصيلية عن كل عناصر التكلفة من بوابة المصنع و حتى سعر المستهلك النهائي للمنتج المستورد، و الجدول رقم (13) يظهر سعر هيكل التصدير عند استخدام قواعد الأنكوترمز في عقد البيع .

### الجدول رقم (13): الأنكوترمز و حساب سعر بيع الصادرات .

		الوثائق	التكلفة
المجموعة E: EX: الحد الأدنى من الالتزامات	<b>EXW</b>	-الفاتورة الشكالية -الفاتورة التجارية -إشعار بالشحن	تكاليف الإنتاج +تكاليف تشغيل +هامش الربح + التعبئة و التغليف
			=EXW
المجموعة F: Free: النقل الرئيسي غير مدفوع	<b>FAS</b>	وثائق النقل	EXW +التحميل +تكاليف إرسال البضاعة إلى الميناء +الإجراءات الجمركية للتصدير
			=FAS
	<b>FOB</b>	بوليصة الشحن	FAS +تكلفة تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة
			=FOB
المجموعة C: Cost: land Carriage النقل الرئيسي مدفوع	<b>CFR</b>	بوليصة الشحن	FOB +النقل الرئيسي
			=CFR
	<b>CIF</b>	وثائق النقل بوليصة الشحن وثائق التأمين	CFR + التأمين
			=CIF
المجموعة D: Delivered الحد الأقصى من الالتزامات	<b>DDP</b>	وثائق النقل وثائق الجمركة	EXW + التحميل +تكاليف إرسال البضاعة إلى الميناء +الإجراءات الجمركية للتصدير +تكلفة تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة +النقل الرئيسي +التأمين +مصاريف تفريغ الحمولة في ميناء الوصول

		+تكاليف الإرسال إلى مكان الوصول +الإجراءات الجمركية للاستيراد و الرسوم و الضرائب +مصاريف التفريغ
	سعر شراء المستورد	=DDP
	هامش المستورد (DDP%)	
	سعر بيع تاجر الجملة	
	الهامش لمتاجر الجملة	
	سعر البيع لمتاجر التجزئة	
	الهامش لمتاجر التجزئة	
	سعر البيع بدون القيمة المضافة للمستهلك النهائي	

المصدر :من إعداد الطالبين بالاعتماد على:

Organisation et gestion des informations en liaison avec l'activité internationale de l'entreprise P153-154 sur <https://docplayer.fr>

مما سبق

بالنسبة للشركات التي ليس لها خبرة في التصدير يفضل تبسيط العمليات اللوجستية لذلك يفضل أن يلجأ إلى شروط التجارة الدولية EXW أو FCA أو FOB .

بالنسبة للشركات التي لديها خبرة في التصدير يفضل استخدام مصطلحات التجارة الدولية التي تبدأ بالحرف C فهي في الواقع تسمح بإتقان النقل الرئيسي و بالتالي تحديد أوقات التسليم و شروطه ، ومن ناحية لا تشمل أي تكاليف على أراضى المقصد ،مما يجعل من الممكن عم المخاطرة أمام الإدارات الأجنبية (الجمارك).

الأنكوترمز DDP لا ينبغي استخدامها إذا كان البائع غير متأكد من قدرته على التخليص الجمركي في بلد الوصول ، و كذلك القاعدة EXW يضع الإجراءات الجمركية على حساب المشتري فقد يكون من الصعب عليه تنفيذها في بلد المغادرة(الانطلاق)

الجدول رقم(14):مثال عددي حول هيكل السعر التصديري

cout	أسعار التكلفة(اليورو)	التكلفة
Cout de revient de la marchandise	5000	تكلفة البضاعة
Marge bénéficiaire	10000	هامش الربح
Emballage	800	التعبئة و التغليف
<b>EXW :50000+1000+800=60800</b>		
Pré acheminement	300	تكاليف إرسال البضاعة إلى الميناء
Dédouanement export	200	التخليص الجمركي للصادرات
<b>FAS :60800+300+200=61300</b>		

Mise a bord	500	تكلفة التسليم فوق ظهر السفينة
<b>FOB :61300+500=61800</b>		
Transport maritime	3000	النقل البحري
<b>CFR :61800+3000=64800</b>		
Assurance	600	التأمين
<b>CIF :64800+600=65400</b>		
Dédouanement import	400	التخليص الجمركي للواردات
Droit de douane	4000	الرسوم الجمركية
Post acheminement	500	الإرسال إلى مكان الوصول
<b>DDP :65400+400+4000+500=70300</b>		

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على

<https://www.eur-export.com>

من خلال الجدول رقم ( 14 ) يتضح لنا أن المشتري يتحمل أقل سعر للمنتج عندما يختار المصطلح EXW فهو يدفع 60800 يورو وهذا راجع إلى تحمله تكاليف الإنتاج و التعبئة و التغليف ، أما في حالة اعتماد مصطلح FAS يزيد المبلغ الذي يدفعه المستورد بسبب زيادة التكاليف و هكذا كلما تم إدراج قاعدة أنكوترمز من المجموعة C و D على التوالي كلما زاد المبلغ المدفوع وذلك لزيادة التكاليف التي يتحملها المصدر لإيصال البضاعة إلى المستورد ليكون عند المصطلح DDP أعلى سعر يتحملة المشتري بقيمة 70300 يورو .

و الاختلاف في هيكل السعر يمكن أن يصل إلى 15% وفقا لقاعدة الأنكوترمز المختارة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: مصطلحات التجارة الدولية والمنازعات

عملت غرفة التجارة الدولية منذ نشأتها على تيسير قطاع الأعمال بوضع قواعد تجارية أصبحت جزءا من النسيج القانوني للتجارة الدولية ، من بين هذه القواعد الأعراف و الممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية ، و مصطلحات التجارة الدولية وهي تعاريف دولية موحدة تستخدم يوميا من الآلاف المؤلفة من عقود البيع<sup>2</sup>، وهي منظمة عالمية تأسست سنة 1919 فهي تطور و توطد مراكز سياستها عن طريق لجان مختصة في العديد من القطاعات و من بينها غرفة التجارة الدولية المعنية بالتحكيم و التسوية الودية للمنازعات التي غدت أمرا مألوفا في الاقتصاد العالمي ، هذا الدور بالغ الأهمية تقدمه غرفة التجارة

<sup>1</sup>-<https://www.eur-export.com>

<sup>2</sup>- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الجوانب القانونية للتجارة الإلكترونية ، الدورة الحادية و الأربعون ، نيويورك من 05-09 ماي 2003، ص1.



الدولية لتسوية النزاعات دون اللجوء إلى المحاكم القضائية<sup>1</sup>، وذلك باللجوء إلى محكمة التحكيم الدولية و التحكيم هو طريقة خاصة لفصل المنازعات بين الأفراد و المؤسسات<sup>2</sup>، حيث تدير الفصل في المنازعات من خلال هيئات تحكيم وفقا لقواعد التحكيم الخاصة بغرفة التجارة الدولية<sup>3</sup>.

قد تكون عموميات قوانين الاستيراد و التصدير متشابهة في كل بلد، ولكن لا تزال هناك اختلافات كثيرة نتيجة لذلك هناك خلاف حول الشحن الدولي و لحل هذه المشكلات تم تحديد سلسلة من القواعد تسمى الأنكوترمز<sup>4</sup>، و يتم إدراجها في عقود البيع سواء كان محليا أو دوليا حيث يذكر ذلك بوضوح في العقد<sup>5</sup>، يجب أن يدرك الأطراف (البائع و المشتري) بأن تفسير عقودهم يتأثر إلى حد كبير بالإجراءات الجمركية الأعراف المتبعة بالميناء أو المكان المستخدم<sup>6</sup>، و هي قواعد مصممة في الأصل لصالح رجال الأعمال و مساعدتهم على القيام بأعمالهم بأقل قدر ممكن من المتاعب و النزاعات ، وهي تحد من مخاطر سوء التفاهم الذي يؤدي الى تعقيدات قانونية عند آخرين (بعض المتعاملين في التجارة الدولية)<sup>7</sup> بالنسبة للعقود المبرمة على أساس أي مصطلح من المصطلحات التجارية إذا رغب الطرفان المتعاقدان تسوية أي نزاع أو اختلاف في وجهات النظر عن طريق (التحكيم) بالغرفة التجارية الدولية - ICC Arbitration فيجب أن ينص صراحة في العقد أو في المكاتبات و المراسلات التي تمت بينهما و التي يفهم منها قيام ونشوء التعاقد، و لا يكفي في هذه الحالة ورود مصطلح أو أكثر من مصطلحات (الأنكوترمز) في تلك المكاتبات أو المراسلات ، بل يجب أن يكون هناك نص واضح بإحالة أي نزاع أو اختلاف إلى التحكيم بمعرفة غرفة التجارة الدولية<sup>8</sup>

<sup>1</sup> -غرفة التجارة الدولية ،خدمات تسوية المنازعات ،نشرة عدد 868-ARA ،فرنسا ،2016، ص 2 ص 3 بتصرف.

<sup>2</sup> - نسيمه أمال حيفري ،العولمة و أثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام -دراسة مقارنة -، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم و القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة وهران ،2016-2017 ،ص 242.

<sup>3</sup> -غرفة التجارة الدولية ،قواعد التحكيم قواعد الوساطة،نشرة عدد 880-4 ARA ، 2018 ، ص 08.

<sup>4</sup> -[https:// rahkartejarat.com](https://rahkartejarat.com), consulté le :05/06/2021 , à 10 :00

<sup>5</sup> -فاروق ملش ،مرجع سابق ،ص 13.

<sup>6</sup> -إلياس ناصف ،موسوعة العقود المدنية و التجارية ،منشورات الحلبي ،ج 10، 2002، ص 21.

<sup>7</sup> -عمر سعد الله ،مرجع سابق ،ص 129.

<sup>8</sup> -مختار السويفي ،مرجع سابق ،ص 251.

## المبحث الثالث: استخدام الأنكوترمز في الجزائر

لازالت الجزائر في معركتها القائمة منذ الاستقلال وذلك قصد تنظيم تجارتها الخارجية التي نلمسها في الكثير من التشريعات والقوانين التي تم إصدارها، وذلك بغرض استفادتها من المكاسب التي تسعى كل الدول لتحقيقها ولعل أهمها تحقيق الربح وتحسين وضعية ميزان المدفوعات ومن بين هذه القوانين نجد المادة 27 من المرسوم 07-01 التي تنص على التوجه نحو استخدام المصطلحات التجارية الدولية

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

تحدد شروط النقل وتسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا وكذا مصاريف توقيف الحاويات، بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري

## أولا: الصادرات ومصطلحات التجارة الدولية:

لقد تطرق المشرع الجزائري ضمن المادة 04 و 05 من المرسوم التنفيذي رقم 365-14 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014 إلى مضامين تطبيق الانكوترمز في صادرات النقل البحري كمايلي<sup>1</sup>:

1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير: ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كمايلي :

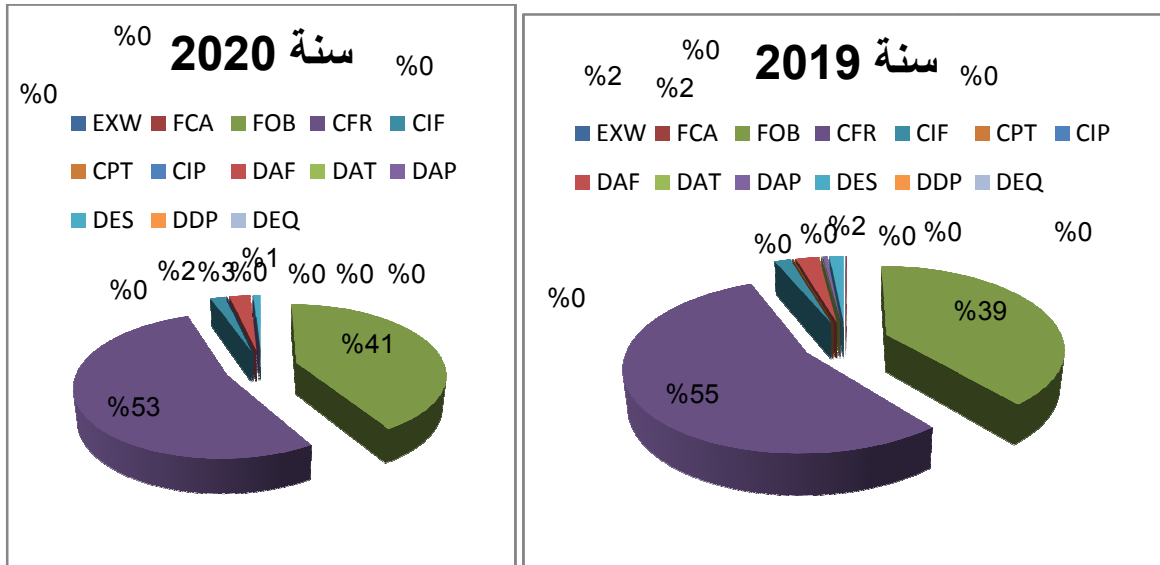
- عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة، وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة للخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق نفس شروط ترحيل ناتج البضائع المصدرة، 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 المسافنة<sup>2</sup> 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 الانتقائي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

<sup>1</sup> - الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية /العدد 74 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص 4.

\* المسافنة: نقل الحمولة من السفن الكبيرة إلى السفن الصغيرة داخل منطقة الميناء

- يحصل وكيل السفينة الأجنبي على أجرة الحمولة المدفوعة عند الوصول، للبضائع المصدرة والمنقولة من طرف سفن التجهيز الوطني، وتسجل في الحساب الانتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم.

الشكل رقم (30): المصطلحات التي يتم استعمالها في عملية التصدير في الجزائر لسنتي 2020/2019



المصدر: مخرجات EXEL بالاعتماد على معطيات الملحق رقم (10)

من خلال المخطط يتبين أن المصطلحات الأكثر استعمالا في عملية التصدير بالجزائر خلال سنة 2019 كما وضحتها إحصائيات المديرية العامة للجمارك أن مصطلح CFR هو المصطلح الأكثر استعمالا مقارنة ببقية المصطلحات بما يعادل نسبة 55% ليأتي بعدها مباشرة مصطلح FOB بنسبة 39%، إلا أن بقية المصطلحات فنسبها ضعيفة جدا حيث أنها بقيت تتراوح بين 0 و 2%.

نفس الملاحظة تم تسجيلها خلال سنة 2020 حيث كانت الحصة الكبرى من نصيب مصطلح CFR بنسبة قدرت 53% ليأتي بعدها مباشرة مصطلح FOB بنسبة 41% لتبقى نسب بقية المصطلحات تتراوح بين 0 و 3%.

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

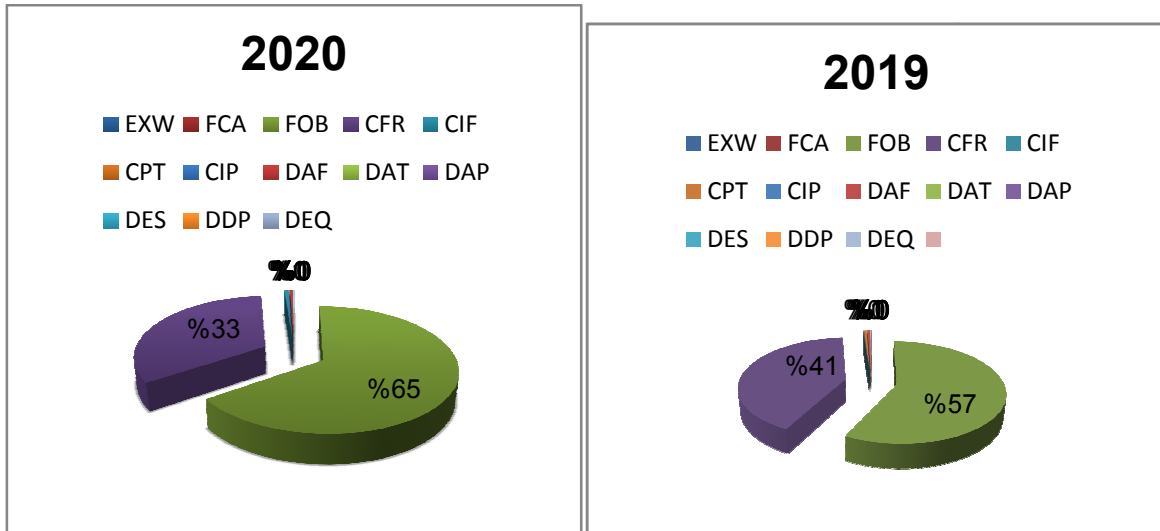
01/تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد:لقد تم التطرق بشكل مفصل في كل من المواد/10/09/08/07/ من المرسوم التنفيذي 365-14 حيث أكد المشرع الجزائري على أن استخدام الأنكوترمز في واردات النقل البحري للبضائع تكون كمايلي<sup>1</sup> :

- عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف أشخاص طبيعيين ومعنويين مقيمين 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 الحمولة للبضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة المقابلة 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.

وكما هو مبين في الشكل التالي:

الشكل رقم (31):المصطلحات التي يتم استعمالها في عملية الاستيراد في الجزائرلسنتي2019/2020

<sup>1</sup> - الأمانة العامة للحكومة ،المرسوم التنفيذي رقم14-365 ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية /العدد 74 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014 ،ص 5.



المصدر: مخرجات EXEL بالاعتماد على معطيات الملحق رقم (10)

من خلال المخطط نلاحظ أن الحصة الكبرى من استعمال مصطلح FOB في عملية الاستيراد "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" خلال سنة 2019 وصلت إلى ما يقارب 57% ليأتي في المرتبة الثانية مصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"، بنسبة 41% كما يلاحظ أن مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" لم يتم استعماله كثيرا فبقي يتراوح هو وبقية المصطلحات المختلفة ما بين 0-1%.

نفس الملاحظة تم تسجيلها خلال سنة 2020 حيث ارتفع استعمال مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ليصل إلى 65%، وكالعادة يتبعه مصطلح مصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" بنسبة 33% لتبقى النسبة المتبقية والتي لا يكاد يشار إليها متفرقة بين بقية المصطلحات بما فيهم مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" حيث تبين عدم اللجوء إليه خوفا من التعامل مع شركات التأمين وتكاليفها المرتفعة.

### المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية

يحظى ميزان المدفوعات باهتمام السلطات العمومية، كونه سجل يتم القيد فيه من خلال القيد المزدوج لكافة المعاملات الاقتصادية مع العالم الخارجي للأفراد المقيمين و غير المقيمين في الدولة، ويعتبر من أكثر القوائم الإحصائية حيث يبين المركز التجاري للبلد من التغيرات في احتياطاته من الذهب و العملة الأجنبية، ومن المتعارف دوليا أن الصادرات يتم تقييمها على أساس FOB و أحيانا أخرى على طريقة FAS و الواردات على أساس CIF .

أولاً: الصادرات وميزان المدفوعات :

يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كمايلي<sup>1</sup>:

- 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 المباعه وفق مصطلح FOB"التكاليف مدفوعة وفق حتى ظهر السفينة في ميناء" التصدير<sup>2</sup> ويكون تسجيل أجرة الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات.

- ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعه وفق مصطلحCIF"التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات كما في الجدول التالي:

الجدول رقم(15) :مصفوفة الصادرات وفق مصطلح FOB..CIF

السفن الوطنية-إيرادات	السفن الأجنبية -مدفوعات	
الصادرات	النقل البحري للبضائع يتحمله المستورد-FOB	النقل البحري للبضائع يتحمله المصدر-CIF

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية. مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009، ص169-170

مما سبق وتطبيقا للمرسوم التنفيذي 365-14 فإن تسديد أجرة نقل البضائع المصدرة من الجزائر مسبقا يكون بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل السفينة ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري.

وفي الحقيقة الأمر وبالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات ، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي ،وعليه فنظام التصدير في الجزائر يعتمد بصفة كبيرة على مصطلح FOB في صادراتها<sup>3</sup> "التكاليف مدفوعة حتى ظهر

<sup>1</sup>-أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب ،مصر، 2009،ص169-170

<sup>2</sup>-اعراب كميلى، مرجع سابق ، ص.133

<sup>3</sup>-خلخال جوهر ،قواعد الأنكوترمز و تطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر ،مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، العدد11، 2018 ،ص560.

السفينة في ميناء التصدير" ، وذلك للاستفادة في هذه الحالات من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

### ثانيا : الواردات وميزان المدفوعات:

يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كمايلي<sup>1</sup>:

- 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 الجدول رقم (15)

- قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية ،حالة تطبيق مصطلح CIF"التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" حتى ميناء الوصول،وأیضا يمكن إستخدام مصطلح"CFR"التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" لأن المصدر الأجنبي هو الذي يدفع قيمة النولون،ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات<sup>2</sup> كما في الجدول رقم (16)

### الجدول رقم(16) :مصفوفة الواردات وفق مصطلح FOB-CFR-CIF

السفن الأجنبية	السفن الوطنية()	
النقل البحري بصيغة <b>FOB</b> يتحملة المستورد	النقل البحري بصيغة <b>CFR</b> أو <b>CIF</b> يتحملة المصدر	الواردات

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع

أيمن النحرابي، الأسطول التجاري البحري -الأسس الاقتصادية والإدارية ،مرجع سابق،ص169-

170

لذا يمكن أن نستنتج أن المرسوم التنفيذي 365-14 قد بين أن المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل أو النولون البحري بالدينار الجزائري إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري ،حيث لا يتم إدراج

<sup>1</sup>- أيمن النحرابي، مرجع سابق،ص169-170

<sup>2</sup>-مختار رزايقية،التزامات أطراف عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا لسنة 1980 .مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية والإدارية ،كلية الحقوق ، بن عكنون- الجزائر، 2011/2010 ،ص 27.

مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الاستيراد، إلا إذا تم الدفع مسبقاً فتكون عندئذ أجره الحمولة أو النولون مفوترة. وبالنسبة للمستوردين غير مقيمين في الجزائر، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجره حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي. في حالة الاستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي، ويتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم في هذه الحالة مصطلح FOB أما عندما يتحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي يتم الاستيراد وفق مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" <sup>1</sup> من طرف المصدر الأجنبي، وفي بعض الأحيان بمصطلح CFR من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة والذي يتحمله في هذه الحالة المستورد الجزائري. ومن كل ما تم ذكره تجد المؤسسات الجزائرية مجبرة غير مخيرة على أنها تلجأ إلى تسليم البضائع عند أقرب مكان في حالة الإستيراد، وعند التصدير تطلب من المشتري أن يستلم عند الباب وهذا ما أكدته إحصائيات المديرية العامة للجمارك <sup>2</sup> لسنتين الأخيرتين على سبيل المثال وفق الملحق رقم (10)

<sup>1</sup> مختار رزايقية، مرجع سابق، ص 28

<sup>2</sup> Direction générale des douanes, statistique du commerce extérieur de l'Algérie, Période année 2020.



## خلاصة الفصل الثاني:

إن واقع قطاع النقل البحري في الجزائر عموماً يعتبر متأخر ومفتقر للموارد وسوء التسيير فعوض شراء السفن وتطوير الأسطول التجاري الذي لا يزيد عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الجزائرية عند الاستيراد والتصدير باستئجار سفن أجنبية، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية، هذا ما يؤدي على فرض شركات النقل البحري الأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة، مما يزيد من تكلفة الشحن.

رغم أن كل عملية تجارية تستوجب عملية نقدية، غير أن تعدد اللغات والعملات وتباين القوانين الاقتصادية واختلاف الأنظمة السياسية، يؤدي في أحيان كثيرة إلى حدوث المشاكل ونشوب النزاعات بسبب إخلال أحد الأطراف بواجباته نحو الطرف الآخر، وفي إطار منح الضمانات الكافية لخلق الثقة بين المتعاملين الجزائريين والأجانب توجه المشرع الجزائري إلى إلزام البنك الجزائري بالإشراف على المبادلات التجارية الدولية، وهذا ما اعتمده من خلال قانون المالية التكميلي 2009 كمحاولة لتكريس سياسة الدولة الرقابية على كل ما يتعلق بالتجارة الخارجية حيث نصت المادة 96 منه على أن يتم دفع مقابل الواردات إجبارياً بواسطة الاعتماد المستندي.

وتستخدم الجزائر عدة مصطلحات تجارية في تجارتها الخارجية، إلا أن الملاحظ كثرة استعمالها لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة" في ميناء التصدير ومصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" وفي القليل من الحالات يتم استخدام مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، وذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها استيراداً وتصديراً، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول والسفن الأجنبية.

الخاتمة

## الخاتمة

إن عملية النقل البحري للبضائع على المستوى الدولي في إطار معاملة تجارية دولية لا تخلو من المخاطر التي قد تثير الكثير من المشاكل بين البائع والمشتري واللذان يطمحان دائما إلى إنجاح المبادلة التجارية فيما بينهما، غير أنه وعند استخدام مصطلحات التجارة الدولية فإن المعاملة التجارية فيما بينهما تصبح أكثر سهولة وأكثر دقة، ومن خلالها يتم تقادي الترجمة الغير دقيقة والغير صحيحة للمصطلحات التجارية بين الدول.

وقد حاولنا من خلال دراستنا إلى إبراز دور الأنكوترمز في إنجاح عقد النقل البحري وتسهيل المعاملات التجارية البحرية الدولية باعتبارها الوسيلة الحديثة التي استحدثها المجتمع الدولي لتبسيط التعامل التجاري الدولي، ذلك لأن العلاقات البحرية الدولية تضم في طياتها أطراف متباعدة الوجود مختلفة المبادئ والأعراف التي تحكم تعاملاتها،

وتم التطرق كذلك إلى توزيع الالتزامات بين المصدر والمستورد مع إبراز وقت تحويل الأخطار والتكاليف المتعلقة بالبضاعة وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري على حدا، كما تم التفصيل في واجبات طرفي التجارة الدولية بناء على مصطلحات الأنكوترمز المستعملة في النقل البحري للبضائع، أما بالنسبة للجانب الميداني تم التعريف بمؤسسة ميناء سكيكدة كعينة من الموانئ البحرية الجزائرية وتبيان ما مدى تطور النقل البحري للبضائع في المؤسسة المذكورة، إضافة إلى ذلك تم محاولة الوقوف على واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر وأهم المصطلحات التجارية المستعملة في معاملاتها التجارية، مع تبيان وبالإحصائيات الدقيقة المصطلح الأكثر استعمالا دون غيره في حالتي الاستيراد والتصدير.

وبعد دراسة هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج التالية :

**النتائج:** تنقسم نتائج هذا البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كمايلي :

**أولا الدراسة النظرية:** بالنسبة للجانب النظري تكون النتائج كمايلي :

- تلعب مصطلحات التجارة الدولية دورا مهما في تحديد مسؤوليات المصدر والمستورد، مما يبسر على الطرفين سيرورة المعاملات ووضوح العلاقة بينهما.

- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.
- مسؤوليات المصدر والمستورد متعددة يأتي مقدمتها مسؤولية نقل البضائع إلى النقطة المنفق عليها، إضافة إلى مهام أخرى لا تقل أهمية عنها متمثلة في شحن البضاعة والتأمين عليها في حالة التصدير والاستيراد.
- لتسعير الصادرات لابد من تحديد التكاليف، ومصطلحات التجارة الدولي تعتبر مرجعا في ذلك.
- 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 لملائمة رغبات وقدرات الطرفين (البائع والمشتري).
- بما أن النقل البحري للبضائع هو الأكثر استخداما في معاملات التجارة الدولية، فإن المصطلحات الأكثر استخداما هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة :

### FOB-CIF-CFR-FAS

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

- بينت الإحصائيات المقدمة من مديرية الدراسات والاستشراف بالمديرية العامة للجمارك لسنتي 2020/ 2019 وبصورة غير متوقعة أن المصطلح الأكثر استخداما بالنسبة للصادرات هو مصطلح "CFR" التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر الجزائري"في حدود 18744 استعمال ما يقارب (54.02%) من مجموع المصطلحات المستعملة ليأتي بعده مباشرة مصطلح FOB ب 13901 مرة أي ما يقارب 40.06%. أنظر الملحق رقم(10)

أما بالنسبة للاستيراد فالمصطلح الأكثر استخداما خلال سنتي 2020/2019 هو مصطلح "FOB" التكاليف مدفوعة من طرف المستورد الجزائري حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"أي من النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات من المصدر الأجنبي إلى المستورد الجزائري 335203 استعمال إلى ما يقارب 61.14 من مجموع المصطلحات المستعملة ليليه مصطلح CFR- تم استعماله 207892 مرة إلى ما يقارب نسبة 37.92%، أما مصطلح "CIF" التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من المصدر الأجنبي إلى غاية ميناء الوصول" تم استعماله 207 مرة خلال سنة 2019 و 78 مرة خلال سنة 2020 أما بقية المصطلحات تم استعمالها بنسب ضئيلة .

- تستخدم الجزائر المصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب ومقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع والتي تتصف بالتأخر (عدد السفن الجزائرية لا يزيد على أربعة سفن)، الأمر الذي يحتم على المتعاملين الجزائريين استيرادا وتصديرا استئجار السفن الأجنبية، إلا أن هذا التوجه يكلف الخزينة العمومية الكثير من العملة الصعبة، حيث بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر كما أفادت البيانات بأن كلفة الشحن البحري بين عام 2007 ومنتصف العام 2012 بلغت ما يعادل نحو 5.5 مليارات دولار، وهو ما يكفي لبناء أسطول بحري جديد من بواخر الشحن البحري، بما يعادل 208 باخر من الحجم الكبير، بمعدّل سعر السوق العالمي حالياً والمقدّر بـ25 مليون دولار للباخرة الواحدة.
- ميناء سكيكدة كبقية الموانئ الجزائرية تستخدم السفن الصغيرة 60 % منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10000 طن وهي بالتالي فهي سفن غير اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أم بالنسبة للوضع في الميناء فإن البنى التحتية تآكلت مع مرور الزمن مما يؤثر على عملية رسو السفن بها، وقد تضطر السفن ذات الحمولة الكبيرة لعدم إمكانية الرسو في الميناء لسبب عدم ملائمتها للمعايير المعمول بها دولياً، حيث تتجه إلى إفراغ جزءاً من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود للميناء الأصلي أو البقاء في عرض البحر، واستعمال السفن الصغيرة للتفريغ مع ما يترتب على ذلك من مشاكل وقت وعمل إضافيين وتكاليف إضافية.
- إن تحديث وتطوير الأسطول البحري الجزائري عامل هام لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي لأن التطوير والتحديث من أهم السمات والملاح المطلوب توافرها في الأسطول البحري، حيث أن مجرد إنشاء أسطول بحري والتوسع فيه ليس كافياً في حد ذاته، بل يجب تكامل خدمات النقل البحري كلها في سلسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الحديثة الكبيرة الحجم بكفاءة مع ضرورة وجود خدمات ملاح السفن والتوريدات البحرية، بالإضافة إلى تبسيط وتسهيل الإجراءات الجمركية وعملية الاتصالات وتقليل وقت بقاء السفينة في الميناء إلى ساعات قليلة خصوصاً في ظل المنافسة التي يشهدها سوق النقل البحري يعد من أهم المعايير الأساسية لجذب كبار الناقلين البحريين للتعامل معها وجعلها مركزاً للتجارة العالمية.

اختبار الفرضيات : يمكن اختبار الفرضيات كمايلي :

-نتيجة الدراسة تثبت صحة الفرضية الأولى باعتبار مصطلحات التجارة الدولية هي عبارة عن قواعد أو شروط تحدد وتنظم التزامات المصدر والمستورد على أساس توزيع المخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة.

-كما أثبتت نتائج الدراسة النظرية صحة الفرضية الثانية بأن المسؤوليات التي تتطلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع ونقل البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد والتأمين عليها ضد المخاطر التي قد تلحق بها أثناء نقلها ويتم توزيع هذه المسؤوليات باعتماد طرفي العقد (المصدر والمستورد) لمصطلحات التجارة الدولية في شكل اتفاق نهائي بينهما.

-إثبات أن النقل البحري يعتبر من الدعائم الأساسية للتجارة الدولية

-ونائج الدراسة التطبيقية أكدت صحة الفرضية الرابعة على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في تعاملاتها التجارية بينها وبين الدول الأخرى، وتبين أن المصطلحات الأكثر استخداما تتمثل في مصطلح CFR "تكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" ومصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة ومصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"

**مقترحات:** على ضوء الدراسة النظرية والتطبيقية والنتائج المتوصل إليها يمكن تقديم المقترحات التالية :

- ✓ رفع الاحتكار عن خدمات النقل البحري وفتح المجال أمام الخواص من أجل الاستفادة من رؤوس أموال المغتربين في الخارج، الذين عبروا في كثير من المناسبات على استعدادهم في المساهمة في تطوير الاقتصاد الجزائري وما سينتج عنه من فوائد ايجابية تعود آثارها على مستوى معيشة الفرد الجزائري.
- ✓ تخفيض تكلفة النقل هدف لابد على الجزائر من بلوغه، وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة والعمل على تطوير المؤسسات الوطنية وتكوين إطاراتها في مجال النقل البحري الدولي لتقديم أفضل الخدمات لعمليات التصدير والاستيراد من وإلى الجزائر، هذا دون اللجوء إلى مؤسسات أجنبية تكلف الكثير.
- ✓ تنويع استخدام مصطلحات التجارة الدولية لغاية الاستفادة من مزايا كل مصطلح على حدى، واكتساب الخبرة المتبادلة عالميا.
- ✓ يتعين الاعتماد في تقنيات الإدارة الميناء على ما استحدثته تكنولوجيا الحاسبات والمعلومات والاتصالات، حيث قامت بتطبيق هذه التكنولوجيا على أنشطتها وإجراءاتها، وبذلك باتت تكنولوجيا

نظاما لمعلومات المنظم الأساسي لحركة تداول البضائع الموانئ، وعنصرا هاما في السيطرة على منظومة النقل متعدد الوسائط وتتبع حركة البضائع من الباب إلى الباب، ويسمح تطبيق التجارة الإلكترونية بالموانئ ونظام التبادل الإلكتروني بتقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المحدد وبأقل تكلفة

✓ السرعة في أداء عملية تفتيش الحاويات حيث يجب استعمال الأشعة السينية عند عمليات التفتيش والكشف بدون فتح الحاويات مما تسمح هذه التقنية في عدم بقاء الحاويات في الميناء لمدة أطول.

✓ التميز في الخدمات المقدمة من حيث النوعية والمستوى مقارنة بالموانئ المنافسة من خلال:

- تطوير البنية الأساسية للميناء.
- تسهيل عملية دخول و خروج السفن.
- تقليل مدة بقاء السفن في الميناء.
- ربط الميناء بالمنطقة الخلفية بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية.
- إقامة أنشطة صناعية متصلة بالسفن وإصلاحها.
- إقامة صناعات متصلة بالسلع كالتغليف والتعبئة، لصق العلامات.
- أن تظل الموانئ الجزائرية كيانات اقتصادية وطنية تعكس ملكية الدولة، وتدارب استقلالية مالية وإدارية وتشغيلية مثل أي كيانات ذات طابع اقتصادي تعمل في وسط بيئة تنافسية تسعى لتحقيق ميزة تنافسية في خدماتها للمشاركة في دعم الاقتصاد الوطني.

**الآفاق البحثية :** من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع:

- ✓ لوجستيات النقل الدولي في الجزائر
- ✓ واقع العقود النموذجية في تجارة الخارجية - مصطلحات التجارة الدولية كشكل من أشكال العقود النموذجية.

## قائمة المراجع

### I- قائمة المراجع باللغة العربية :

#### أولاً: قائمة الكتب:

1. عبد القادر فتحي لاشين وآخرون ،المفاهيم الحديثة في إدارة وخدمات النقل و اللوجستيات ، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007.
2. عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية- النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2007.
3. أحمد غنيم، الإعتماد المستندي و التحصيل المستندي أضواء على الجوانب النظرية و النواحي التطبيقية ، ط6 ، المكتبات الكبرى ، القاهرة ، مصر ، 1998.
4. جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000 ، اتحاد المصارف العربية ، 2001 .
5. محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية - مصر ، ط1 ، 2007.
6. محمد نصر محمد ، الوجيز في العقود التجارية الدولية ، مكتبة القانون و الإقتصاد ، 2013 .
7. عمر طلعت الطراونة ، المستشار في إدارة الشراء و التجارة الدولية ، دار البداية ناشرون وموزعون ، عمان-الأردن ، ط1 ، 2012 .
8. مختار السويفي ، مصطلحات التجارة الدولية و النقل البحري و أنواع النقل الدولي الأخرى ، دار المصرية اللبنانية ، القاهرة - مصر ، 1993 ، ص299
9. سميرة إبراهيم محمد أيوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، دار الجامعة ، مصر ، 2002/2003 ، ص39.
10. محمود حامد محمود ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، دار حميثر للنشر ، القاهرة-مصر ، 2017.
11. أيمن النحرابي ، اقتصاديات وسياسات النقل البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية -مصر ، 2014 .
12. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 2000.
13. هاني دويدار ، موجز القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 1999 .
14. أحمد محمود حسني ، البيوع البحرية وعقود النقل البحري (إيجار السفينة. النقل البحري. البيوع البحرية. التأمين البحري) ، القاهرة مصر ، 1995 .
15. أيمن النحرابي ، الموانئ العربية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية-مصر ، 2009 .
16. إلياس ناصف ، موسوعة العقود المدنية و التجارية ، منشورات الحلبي ، ج10 ، 2002 .
17. أيمن النحرابي ، الأسطول التجاري البحري الأسس الاقتصادية والإدارية ، مركز الإسكندرية للكتاب ، مصر ، 2009 ،



## ثانيا: المذكرات :

- 1- بن عثمان فريدة، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2016-2017.
2. جبار رقية، النظام القانوني للعمليات البنكية الدولية: الاعتماد المستندي و الكفالة البنكية\_، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 1، 2017، ص 134
- 3- قاسي منال ،فعالية قواعد الأنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام و الخاص ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر ،2017-2018.
- 4- أحمد أسامة الطرابلسي ،عقد البيع **Free On Bord (فوب)** ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ،فرع العقود و المسؤولية ،كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 1 ،2013-2014.
- 5- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير قسم الاقتصاد و التخطيط ،كلية الاقتصاد ،جامعة حلب ، 1991
- 6- بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري ،مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2012/2013
- 7- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان ، 2011/2012 .
- 8- قائد عائض العميتلي ،خدمات الموانئ البحرية اليمنية المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ،كلية التجارة ،جامعة الإسكندرية ،1991 .
- 9- رصاع حياة ،دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية ،كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ،،جامعة وهران 2 ،2018/2019
- 10- باسل إبراهيم ونوس ، أثر البنية التحتية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ و محطات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في إدارة الأعمال ، كلية الإقتصاد ، جامعة تشرين ،2015.
- 11- بوعويش عبد الله ،التطوير التنظيمي وعلاقته بأداء العنصر البشري دراسة حالة المؤسسة المينائية\_ سكيكدة ،مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير ،جامعة 20 أوت سكيكدة ، 2012/2013
- 12- نسيمة أمال حيفري، العولمة و أثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام -دراسة مقارنة ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم و القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة وهران ،2016-2017

- 13- مختار رزايقية ،التزامات أطراف عقد البيع الدولي للبضائع وفقا لاتفاقية فيينا لسنة 1980 .  
مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية والإدارية ،كلية الحقوق ، بن  
عكنون - الجزائر ، 2011/2010
- 14-الواحد رشيد ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة- مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل  
شهادة الماجستير،قانون ،كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي  
وزو،2013/2012.

### ثالثا:المحاضرات التقارير و المقالات:

- 1-إلى مشطر ،مصطلحات التجارة الدولية( Incoterms ):عصر أساسي في عقد التجارة الدولية  
،مجلة أبحاث قانونية وسياسية ،العدد 6،جوان 2018.
- 2-لوكيل ليلى، محاضرة النقل الدولي وأهميته بالنسبة للإمداد الدولي :مصطلحات التجارة الدولية و  
شروط التسليم ،السنة الثانية ماستر تخصص مالية و تجارة دولية ،جامعة الوادي.
- 3-شيخي محمد الأمين، مقال حول تفسير مصطلحات التجارة الدولية **INCOTERMS** ،كلية  
الحقوق،جامعة تلمسان،مخبر القانون البحري و النقل 2017 .
- 4-أمينة دريسي ،أنواع البيوع البحرية ،مجلة الفكر القانوني و السياسي ،جامعة جيلالي ليابس-سيدي  
بلعباس ،العدد الثالث ،2018 .
- 5-ليندة أكلي ، البيع البحري **CIF** ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة مولود معمري -  
تيزي وزو،العدد السابع ،مارس 2018.
- 6-سعيدة أعراب ،البيع البحري **CAF** ،مجلة العلوم الإنسانية ،جامعة محمد خيضر -بسكرة ،العدد 46  
،مارس 2017.
- 7-جيلالي سميرة و كحلولة محمد ،تطورات قواعد الأنكوترمز **Incoterms\_2010** مواكبة لمستحدثات  
النقل ،مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية ،العدد 11 ،سبتمبر 2018.
- 8-مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، مقال في جريدة الزمان  
يومية دولية ، 2014.
- 9-بن عيسى حياة ،تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية) ،مجلة الدراسات القانونية  
والسياسية، جامعة تلمسان ،العدد 01، 2015.
- 10-محمد توفيق ،سلمى زكي عبد الفتاح ،نحو معايير الاستثمار في الموانئ البحرية ،دراسة قدمت في  
المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر -ماردكون-إسكندرية من 15 إلى 16 نوفمبر 2009.
- 11-هشام بوريش ، دور قطاع النقل البحري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي\_العالمي الجديد،مجلة  
العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية ،العدد 05،جامعة عنابة ، 2011.
- 12-سعيدة ولد لغواطي،عثمان لخلف ،صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية\_  
العالمية خلال الفترة 2007-2018، مجلة الاقتصاد الجديد ،المجلد 12،العدد 1 ،2021

- 13-الواحد رشيد ،مسئولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة-أطروحة لنيل شهادة الماجستير،قانون كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو،2012/2013.
- 14-رشيد الغزراوي، دور سند شحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري ، مجلة القضاء التجاري،الرباط ، 2013.
- 15-فاطمة زهراوي محمد الشريف ،الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ،مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة وهران ، العدد 07.
- 16-غرفة التجارة الدولية ،خدمات تسوية المنازعات ،نشرة عدد 868-ARA ،فرنسا ،2016.
- 17-غرفة التجارة الدولية ،قواعد التحكيم قواعد الوساطة،نشرة عدد 880-4 ARA ، 2018 .
- 18-لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ،الجوانب القانونية للتجارة الإلكترونية\_،الدورة الحادية و الأربعون ،نيويورك من 05-09 ماي 2003.
- 19-غرفة التجارة الدولية ،قواعد التحكيم قواعد الوساطة،نشرة عدد 880،2018-4 ARA.
- 20-فاروق ملش ،قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة المحلية الدولية2010،الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري متوفر لدى <https://www.slideplayer.com.cdn.ampproject.or>
- 21-مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية ،تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ،غرفة الشرقية ،مملكة العربية السعودية ،أكتوبر 2009.
- 22-هشام صلاح محسن ،الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري دراسة حالة ميناء أم قصر ،مجلة الكلية التربوية ،الجامعة المستنصرية ،المجلد 18 العدد ،73، 2012 .
- 23-فاطمة زهراوي محمد الشريف و فوزية رميني ،الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها\_ ،مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة وهران ، العدد 2009،07.
- رابعا:القوانين و المراسيم :**
- 1-الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.
- 2-أمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري الجديدة الرسمية الجزائرية، العدد 47 المؤرخ في 1998/06/27
- 3-أمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري جديدة.لمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 الجديدة الرسمية الجزائرية رقم 47 المؤرخ في 1998/06/25
- 4-الأمانة العامة للحكومة ،المرسوم التنفيذي رقم 07-01 ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية /العدد 31 المؤرخ في 15 ربيع الثاني 1428 الموافق 13 ماي سنة 2007.
- 5-الأمانة العامة للحكومة،المرسوم التنفيذي رقم 14-365 ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية /العدد 74 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014 .

## خامسا: المواقع الإلكترونية:

- www.vanasse-associés.com
- www.iccwbo.org
- [www.masrafeyoun.ebi.eg](http://www.masrafeyoun.ebi.eg)
- <http://tfig.itcilo.org/AR/cotents/org-icc.htm>
- [ar-viculum-ru.cdn.ampproject.org](http://ar-viculum-ru.cdn.ampproject.org)
- www.craneww.com
- www.safinati .com
- [WWW.SKIKDAPORT.COM](http://WWW.SKIKDAPORT.COM)
- [www.eur-export.com](http://www.eur-export.com)
- [https:// rahkarterajat.com](https://rahkarterajat.com)

## II-المراجع باللغة الأجنبية: أولاً: الكتب

- 1- GKislaine legrand et collectif ,**Management des opération\_**  
**decommerceinternational Importer/Exporter** ,édition Dunod ,Paris-  
France,2007.
- 2- Habib Karieam ,**Incoterms ,Liner Terms & Cout de Transport**  
**Maritime**, édition L4Univers du Livre , Tunisie,2005.
- 3- Ghislanelegrand et Hubert Martini,**Commerce International** ,2éditionDunod  
,Parice-France ,2008

### ثانياً: المذكرات

- 1- Antoine Helou,**LES INCOTERMS DE LA CHAMBRE DE**  
**COMMERCEINTERNATIONAL ET LESTERMES DE VENTE DU COMMERCE**  
**UNFORME(UCC-A2) :ETUDE ET ANALYSE**, Mémoire présent comme  
exigence partielle de la maîtrise en droit ,Université du Québec à Montréal  
.Février 2006.

2–Radhia Tadjineet 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

3–Juana Coetzee,**INCOTERMS as a form of in standardisation international sales law.presented an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sqles law with specific reference to the passing of risk** ,dissertation presented for degree of doctor of law at the university of Stellenbosch,2010.

ثالثا: المحاضرات التقارير و المقالات:

1–Guide Pratique INCOTERMS<sup>R</sup>2020, Global Marketing S.L2020, Paris,France,p9

2-Jonas Malfliet ,**Incoterms 2010 and the mode transport :how to choose the right term** , **Institute ofPrivate International Law, LawFaculté** ,Ghent university-Begium,2011,p167.

3-Jan Rabergm,**ICC Guide to Incoterms 2010**,Paris–France.

4–Incoterms 2020,ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS

5–Direction générale des douanes statistique du commerce extérieur de l'Algérie, Période année 2020.

6–Incoterms2020by the international chamber of commerce(ICC)

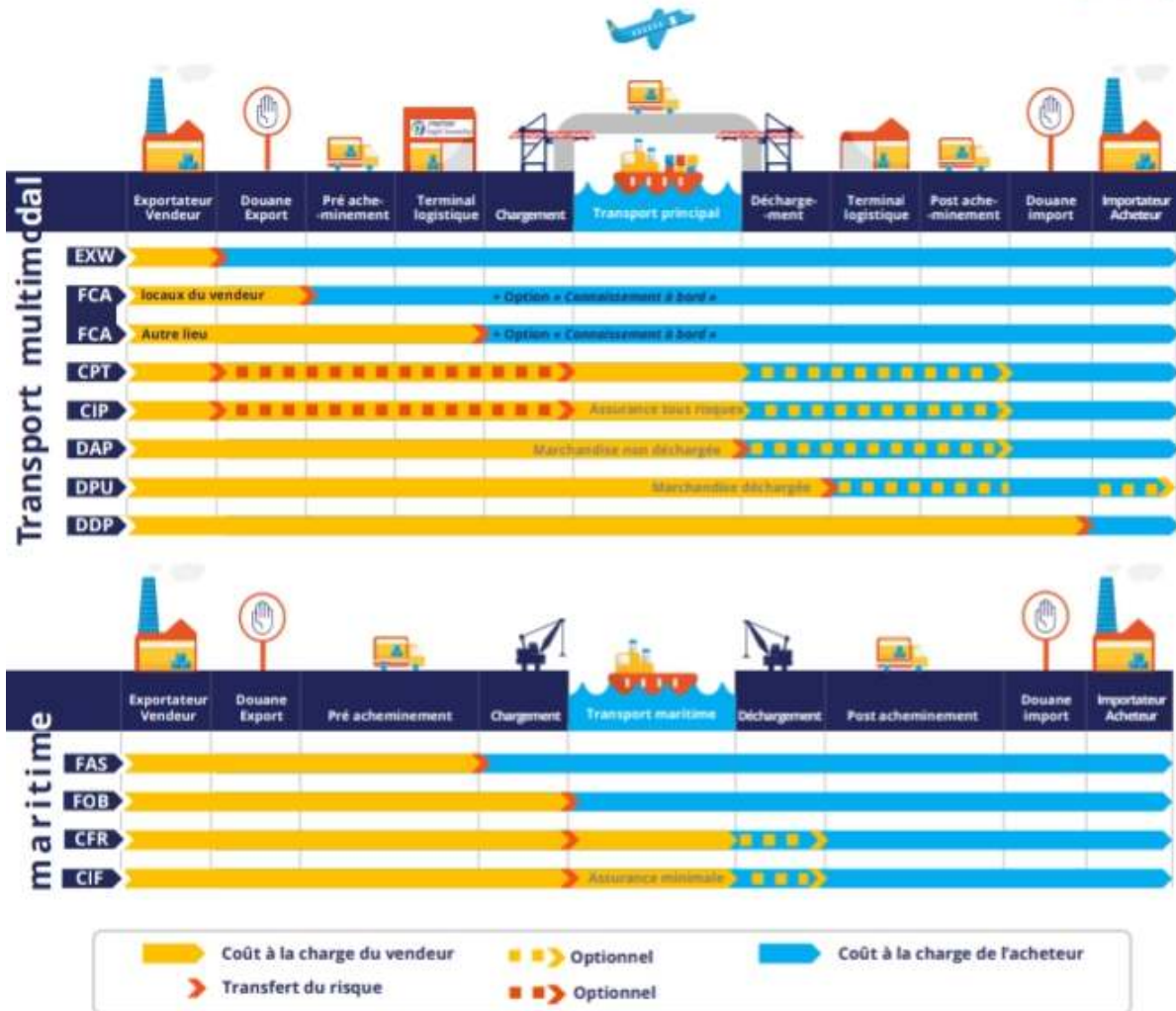
7–RadhiaTadjineet Malika Ahmed Zaid, **Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Laboratoire REDYL**, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et de Gestion , Université Mouloud Mammeri–Tizi–Ouzou,

الملحق رقم (01): بين مصطلحات التجارة الدولية 2020 باللغة العربية والإنجليزية و الفرنسية

<b><u>Règles Incoterms 2010</u></b>	<b>Définition en anglais</b>	<b>Définition en français</b>	<b>Définition en arabe</b>
<b>EXW</b>	<b>Ex Works</b>	<b>A l'usine</b>	<b>تسليم البضاعة في المصنع</b>
<b>FCA</b>	<b>Free Carrier</b>	<b>Franco transporteur</b>	<b>تسليم البضاعة للناقل</b>
<b>FAS</b>	<b>Free Alongsid Ship</b>	<b>Franco le long du navire</b>	<b>تسليم البضاعة جانب السفينة</b>
<b>FOB</b>	<b>Free On Board</b>	<b>Franco à bord</b>	<b>تسليم البضاعة على ظهر السفينة</b>
<b>CFR/C&amp;F</b>	<b>Cost And Freight</b>	<b>Cout et fret</b>	<b>التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين</b>
<b>CIF/CAF</b>	<b>Cost Insurance and Freight</b>	<b>Cout assurance et fret</b>	<b>التكاليف التأمين و أجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين</b>
<b>CPT</b>	<b>Carriage Paid To</b>	<b>Port payé jusqu'à</b>	<b>أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين</b>
<b>CIP</b>	<b>Carriage and Insurance Paid To</b>	<b>Port payé ,assurance comprise jusqu'à</b>	<b>أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين</b>
<b>DAP</b>	<b>Delivered At Place</b>	<b>Rendu au lieu de destination</b>	<b>تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه</b>
<b>DPU</b>	<b>Delivered at Place Unloaded</b>		<b>تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول</b>
<b>DDP</b>	<b>Delivered Duty Place</b>	<b>Rendu droits acquittés</b>	<b>تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية</b>

الملحق رقم (02): يبين التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

# Incoterms® 2020



الملحق رقم (03): يبين أهم البيانات الواجب إدراجها في سند الشحن

Chargeur :		Connaissance n° :	
Destinataire : A		Date :	
l'ordre de :		Transitaire du port de :	
Arrivée à notifier à :		chaque :	
Pré-transport par :		Lieu de réception :	
Navire principal :		Port de :	
Port de déchargement :		Destination finale :	
Marques et n°	Nombre et genre des colis, description des marchandises	Poids brut	Volume
Déclarations ci-dessus faites par le chargeur			
FRET et FRAIS : مكان إدراج الدافل البحري للتحفظات			
Emplacement pour le transporteur pour certifier ou non l'embarquement et porter éventuellement ses réserves.		Fret payable à : Nbre d'originaux du connaissance :	
		Lieu d'émission Pour le transporteur Le chargeur	

Le destinataire peut être une banque ou un transitaire qui le transmettra ensuite à l'ordre du destinataire final contre sécurités de paiement.

En cas de transports combinés

Connaissance maritime

Description des marchandises

En général 4 ex : "connaissance chef" (capitaine), armateur, chargeur, réceptionnaire

Chevalier, Duphal - 1994



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

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

<b>SHIP FROM</b>		Bill of Lading Number: NMI 3786 9876	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith		BAR CODE SPACE	
<b>SHIP TO</b>		<b>Carrier Name: Northern Maritime Services</b>	
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	
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO</b>		<b>SCAC:</b>	
N/A		Pro Number: GASC 4590  BAR CODE SPACE	
<b>Special Instructions: Free On Board Vancouver Port</b>		<b>Incoterms ® Rule:</b> FOB Vancouver, British Columbia, Canada	
		<input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	
<b>CUSTOMER ORDER INFORMATION</b>			
<b>Customer Order No. TR695</b>	<b># of Packages</b>	<b>Weight</b>	<b>Pallet/Slip (circle one)</b>
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N
			Y N
			Y N
			Y N
<b>Grand Total</b>			
<b>CARRIER INFORMATION</b>			
<b>Handling Unit</b>		<b>Package</b>	
Qty	Type	Qty	Type
		80,000 lbs	
<b>Commodity Description</b> <small>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 390.</small>			
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): يبين عقد الاستيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34859 Att: Rene Smith	<b>PURCHASE ORDER</b> Purchase Order Number: 356A Sales Quote Reference Number: 386
--	---

<b>TO:</b> Sino Hospital Equipment 385 Benson Lane Hong Kong Att: Mitchell Yip	<b>SHIP TO:</b> 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 (06) : يبين دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT					
CIF, Hai Phong Port, Vietnam					
<b>SELLER: AgChem Incorporated</b> 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): <b>CIF Hai Phong port, Vietnam Incoterms 2010</b> Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation Valid Through: March 1, 20XX			
<b>SOLD TO: HCM Rice Cooperative</b> Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen		<b>SHIP TO: SAME</b>			
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
				<b>CIF Port of Hai Phong, Vietnam : USD 128,000</b>	
<b>Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft</b>					
<b>Statements:</b>					
		John Holmes, Export Sales Manager		Feb 1, 20XX	
<b>Authorized Signature</b>		<b>Print Name</b>		<b>Date</b>	



Association Professionnelle des Banques  
et des Etablissements Financiers

Le Délégué Général  
N° 479---/DG/2019

25 DEC. 2019

Messieurs les Présidents et Directeurs  
Généraux des Banques et Etablissements  
Financiers.

**Objet : A/S des conditions d'application des mesures relatives aux importations en FOB.**

Messieurs les Présidents et Directeurs Généraux,

Comme suite à notre envoi n° 479/DG/2019 du 30/09/2019 et en réponse aux interrogations formulées par la place bancaire, sur l'application des nouvelles mesures relatives aux importations de marchandises suivant la formule FOB, nous avons l'honneur de vous communiquer les clarifications ci-après :

**1- Recours, en priorité, à l'armement national**

Les opérateurs algériens doivent privilégier le recours au pavillon national (Société de droit Algérien) et donner la priorité à l'armement national, pour le transport maritime de marchandise, chaque fois que cela est possible. Ils sont appelés, à cet effet, à se rapprocher, en premier lieu, des armateurs nationaux, pour vérifier l'existence de liaisons et dessertes maritimes avec les pays d'expéditions, avant l'exécution de toute opération d'importation.

**2- Utilisation de l'incoterm FOB**

Les opérateurs sont invités à adopter, en priorité, cet incoterm chaque fois qu'un tel choix est possible.

Dans le cas, où la facture présentée à la domiciliation est en C.F, elle doit alors, être détaillée et décomposée en trois parties :

- la marchandise,
- le fret,
- l'assurance.

Veillez agréer, Messieurs les Présidents et Directeurs Généraux, l'expression de mes sincères salutations.



LE DELEGUE GENERAL P/I  
B.IBROUCHENE

A.B.E.F. : Association Professionnelle des Banques et Etablissements Financiers  
03, Chemin Romain - Val d'Oued - EL BIAR - ALGER BP 62 Box Bes Akh  
Tél : (213) 021915577- 021915581- 021915581 - Fax : 0219156.08- 021915569



الملحق رقم(08):أهم المصطلحات المستعملة في الجزائر لسنتي 2020/2019.

مجموع	سنة 2020		مجموع	سنة 2019		الأنكوترمز
	التصدير	استيراد		التصدير	استيراد	
	0	0	194	10	184	EXW
	0	0	177	11	166	FCA
170378	6687	163691	178726	7214	171512	FOB
92482	8607	83875	134154	10137	124017	CFR
373	295	78	520	313	207	CIF
0	0	0	1488	12	1476	CPT
0	0	0	12	0	12	CIP
1729	431	1298	1847	462	1385	DAF
0	0	0	28	10	18	DAT
0	0	0	173	87	86	DAP
196	139	57	335	282	53	DES
0	0	0	64	0	64	DDP
1	0	1	0	0	0	DEQ
<b>265159</b>	<b>16159</b>	<b>249000</b>	<b>317718</b>	<b>18538</b>	<b>299180</b>	

Source: statistique de commerce extérieur de l'Algérie période 2020

Direction général des douanes

الملحق رقم (09): استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب  
الجريدة الرسمية

25 ربيع الثاني عام 1428 هـ 13 مايو سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31	18
<p><b>المادة 32 :</b> يمكن أن تنشط الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوطين المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، القانونة الشكلية، سند طلب نهائي، التأكيد النهائي للشراء، المراسلات المتبادلة التي تحتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف، على الأطراف، المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- أسماء وعناوين الشركاء المتعاقدين،</li> <li>- بلد المصدر والمنشأ والمقعد للسلع والخدمات،</li> <li>- طبيعة السلع والخدمات،</li> <li>- التكمية والشوعية والمواصفات التقنية،</li> <li>- سعر التنازل عن السلع والخدمات، بعملية القوترة وتسديد العقد،</li> <li>- آجال التسليم بالنسبة للسلع والإنجاز بالنسبة للخدمات،</li> <li>- شروط العقد الخاصة بالنقل بالمخاطر والمصاريف الفرعية الأخرى،</li> <li>- شروط التسديد.</li> </ul>	
<p><b>المادة 33 :</b> تُدعى من التوطين المصرفي :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- الواردات/الصادرات التي تُدعى "بدون تسديد" التي يقوم بها المسافرون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام القوانين المالية،</li> <li>- الواردات التي تُدعى "بدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنين المسجلون لدى الممثلات الدبلوماسية والقنصلية الجزائرية في الخارج عند عودتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام القوانين المالية،</li> </ul>	<p><b>المادة 27 :</b> يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية ( INCOTERM ) التي تتضمنها أصول و أعراف العرفة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- الواردات التي تُدعى "بدون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان الدبلوماسيون والقنصليون وما شابههم وكذا أعيان ممثلات الشركات والمؤسسات العمومية في الخارج عند عودتهم إلى الجزائر،</li> <li>- الواردات/الصادرات التي تنقل قيمتها عن القيمة المضافة تبلغ 100.000 دج بقيمة "فون"</li> </ul>	<p><b>المادة 28 :</b> إن كييفيات التسديد هي تلك المعترف بها دولياً.</p> <p>يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة والطابع القانوني للعقد التجاري وإنجازه.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- واردات/صادرات العينات، والهبات والسلع المستلمة في حالة تفعيل الضمان،</li> <li>- الواردات من السلع المحققة في إطار نظام الوقف الجمركي.</li> </ul> <p>يجب أن تُكتتب على التصاريح المقدمة لدى الجمرك، المتعلقة بالواردات والصادرات المشار إليها أعلاه والمنصوص عليها في المادة 58 أثناء عبور صادرات/واردات، لم توطن مصرفياً .</p>	<p><b>المادة 29 :</b> تخضع كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات، إلى إلزامية التوطين لدى وسيط معتمد باستثناء عمليات العبور والعمليات المطار إليها في المادة 33 أثناء،</p> <p>يسبق التوطين كل تمويل/ترحيل للأموال، التزام و/أو التخليص الجمركي للسلع.</p>	
<p><b>المادة 34 :</b> دون الإخلال بالأحكام التنظيمية الأخرى، يجب أن يُدون كل تعديل في العقد الموقن مصرفياً في وثيقة تعديلية يجب توطينها وفقاً لنفس الشروط المطبقة على العقد الأساسي.</p>	<p><b>المادة 30 :</b> يتمثل التوطين في فتح ملف، يسمح بالحصول على رقم التوطين من الوسيط المعتمد الموقن للعملية التجارية. يجب أن يتضمن الملف، مجموع المستندات المتعلقة بالعملية التجارية.</p>	
<p><b>المادة 35 :</b> لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطين المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المنصوص عليها في هذا النظام. ويحق للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.</p>	<p>يقوم المتعامل باختيار الوسيط المعتمد و يلتزم لدى هذا الأخير بالقيام بكل الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.</p>	
<p><b>المادة 36 :</b> تُسببه الواردات/الصادرات من التجهيزات، و/أو المعدات وفقاً لنظام الاعتماد الإيجاري</p>	<p><b>المادة 31 :</b> يجب على شبانك الوسيط المعتمد الموقن لتوطين عملية التجارة الخارجية أن يملك قهرس الملفات، الوطنية، مرقما ومؤشرا عليه من طرف شخص موقن لهذا الغرض ويضمن متابعتها المالية.</p>	

ملحق رقم (10): يبين ساعات العبور لموانئ سكيكدة

4500.000 طن في السنة	Capacité de transit de عبور البضائع العامة marchandises générales
30.000.000 طن في السنة	Capacités de transit عبور الهيدروكربونات d'hydrocarbures

ملحق رقم (11): خاص ب: المنشآت المتخصصة: INSTALLATION SPECIALISEES

20000 طن	01 صومعة الحبوب silo à céréales
35000 طن	02 سقيفة علف الماشية hangar pour aliments de détail
من 80 إلى 120 طن	4 أوزان عامة poids publics?
1200 مسافر	محطة المرفأ gare maritime
مجهزة بـ 03 مسارات مع 02 ممرات من المعالجة المتزامنة لـ 18 مركبة	المحطة لسيارات الركاب gare maritime autopassagers
03 المزلقات	مزلقة قارب صيد cale de halage pour bateau de pêche
من 130000 إلى 25000	10 أرصفة نפט وغاز appontements pétroliers et gaziers
شحن ناقلة نפט 320 ألف طن وآخرون	02 العوامات البحرية bouées de chargement en mer (SPM)

العتاد المتوفر لدى ميناء سكيكدة

الملحق رقم (12): الخاص ب أجهزة الرفع " PARC ROULANT

التعيين	العدد	القوة Capacités
رافعات شوكية Chariot élévateurs	86	من 01 طن - 45 طن
رافعات شوكية صغيرة الحمولة	31	من 01 طن - 04 طن
رافعات شوكية متوسطة الحمولة	24	من 07 طن - 13 طن
شاحنات الرفع مع الموزعة: Chariot élévateurs avec spreader	07	من 07 طن - 13 طن
شاحنات الرفع حمولة كبيرة Chariots élévateurs gros tonnage	31	من 16 طن - 45 طن
.Stäckers	16	45 طن
عربات à bennes (نصف شحن وشاحن) Chariots à bennes (mini chargeurs et chargeurs)	14	من 0.5 طن - 25 طن
رافعات الميناء Grues portuaires	22	من 30 طن - 35 طن
رافعات محمولة عل شاحنات	11	من 30 طن - 35 طن
معدات النقل	27	من 20 طن - 120 طن
جرارات الميناء	13	من 30 طن - 35 طن
مقطورات الميناء	14	من 20 طن - 120 طن
نوع الأجهزة	العدد	القوة والسعة et Puissance Capacités
قاطرة من نوع TUGS	11	1700-6000 (حصان) Cv
2500	02	1700-2300 (حصان) Cv
2500+	07	2500-3800 (حصان) Cv
4000	01	4200 (حصان) Cv
6000+	01	6000 (حصان) Cv
قوارب الإرشاد	07	1100-350 Cv (حصان)
قوارب الإرساء	10	300-230 Cv (حصان)
دوافع القوارب	04	262 Cv (حصان)
صنادل Barges de récupération	02	3م25/3م15

المصدر: 2018: Annuaire statistique de l'Entreprise Portuaire de Skikda