

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريريج -
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر، الطور الثاني
ميدان: علوم اقتصادية، والتسيير وعلوم تجارية
شعبة: علوم اقتصادية
تخصص: اقتصاد دولي

الموضوع:

دور مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم حركة النقل البحري
لللبضائع
ميناء الجزائر العاصمة – نموذجا -

إعداد الطلبة: نهال محمد دحمان
 أنفال محمادي

إشراف الأستاذة: سميحة بن محياوي

السنة الجامعية: 2021-2022



الإهداء

الحمد لله وكفني والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:
الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا

هذه

ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة إلى:

والدي الغالي " محمد دحمان محمد " رحمه الله وأسكنه فسيح جناته

أمي العزيزة " عبد القادر يمينة " أطال الله عمرها وحفظها لنا وأدامها سدا

لنا في حياتنا

جميع إخوتي " بلال - داود - لياس " حفظهم الله لي

وأختي " ريان وإكرام " حفظهم الله لي

إلى رفيقة مشواري التي قاسمتني لحظاته رعاها الله ووفقها:

" محمادي أنفال "

إلى كل من ساندني في إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد

وإلى كل قسم العلوم الاقتصادية وجميع دفعة 2022 م

جامعة محمد البشير الأبراهيمي، برج بوعريبيج.

محمد دحمان نهال

الإهداء

إلى من قال فيهما ربك:

"وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا"

أمي وأبي أطال الله في عمرهما ورزقهما الله الصحة والعافية وأبقاهما دعما وعمونا

وإلى زوجي الذي طالما كان عوناً لي وسنداً في حياتي حفظه الله

وإلى كتوتي الصغير "عبدو"

كما أهدي هذا العمل إلى أخواتي

سماح، ريمة، حميدة، حنان، مسعودة، أميمة وإخلائص

إلى رفيقة مشواري التي فاسمتني لحظاته رعاها الله ووفقتها:

"محمد دحمان نهال"

محمادي أنفال

شكر و تقدير

نشكر الله عز وجل الذي بتوفيق منه وبفضل منه تمكنا من إنجاز هذه
المذكرة.

نتقدم بالعرفان والشكر الجزيل إلى الأستاذة الفاضلة : **بن محياوي سميرة** على
كل التوجيهات والملاحظات والانتقادات التي وجهتها لنا، وكذا على صبرها
طيلة إشرافها على هذه المذكرة رغم تعدد التزاماتها.
كما نشكر كثيرا جميع الأساتذة والزلاء الذين قدموا لنا المساعدة مما كانت
طبيعتها، وإلى كل من قدم لنا تشجيعا مهما بلغه درجته.
كما نتوجه بخالص الشكر إلى كافة أساتذتنا الكرام بقسم العلوم الاقتصادية
تخصص اقتصاد دولي بجامعة محمد البشير الأبراهيمي ، برج بوعريبرج على
ما قدموه لنا.

وإلى جميع من ساعدنا من قريب أو بعيد.

محمادي أنفال

محمد دحمان نهال

فهرس المحتويات

قائمة المحتويات:

الصفحة	قائمة المحتويات
	الإهداء
	كلمة شكر وتقدير
	الملخص
I	قائمة المحتويات
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
V	قائمة الملاحق
أ-ز	مقدمة
الفصل الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع	
02	تمهيد
03	المبحث الأول: مدخل الى مصطلحات التجارة الخارجية
03	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الخارجية
08	المطلب الثاني: أهمية مصطلحات التجارة الخارجية ووظائفها
11	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الخارجية
20	المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع
20	المطلب الأول: النقل البحري للبضائع من الجانب النظري
23	المطلب الثاني: النقل البحري للبضائع من الجانب المادي والمؤسساتي
31	المطلب الثالث: النقل البحري للبضائع من الجانب القانوني
35	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني: واقع استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في النقل البحري للبضائع في الجزائر	

37	تمهيد
38	المبحث الأول: استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في الجزائر
38	المطلب الأول: أهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في ميزان المدفوعات الجزائري
48	المطلب الثاني: الاجراءات الجمركية المطبقة على الصادرات والواردات
54	المطلب الثالث: علاقة مصطلحات التجارة الخارجية بالاعتماد المستندي
57	المبحث الثاني : تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائر العاصمة
57	المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر
62	المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية الجزائر العاصمة
66	المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع في ميناء الجزائر
78	المطلب الرابع: تحديات الموانئ الجزائرية والآفاق المستقبلية لميناء الجزائر
82	خلاصة الفصل الثاني
84	الخاتمة
90	قائمة المراجع
97	الملاحق

قائمة الجداول:

الصفحة	العنوان	الجدول
19	تصنيف الأنكوترمز 2020	01
68	سفن ميناء الجزائر	02

قائمة الأشكال:

الصفحة	العنوان	الشكل
23	الأهمية النسبية لوسائل خدمات قطاع النقل	01
24	صورة لسفينة نقل الركاب	02
25	صورة لسفينة البضائع العامة	03
26	صورة لسفن الدحرجة	04
26	صورة لسفينة الثلجات	05
27	صورة لسفينة نقل الغاز	06
28	صورة لسفينة نقل المواد الكيميائية	07
28	صورة لسفينة نقل المواشي	08
42	خريطة استعمال الجزائر لمصطلح " Free On Board" FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير.	09
42	استعمال الجزائر لمصطلح FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير "	10
45	خريطة استعمال الجزائر لمصطلحي CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة " و CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة "	11
45	استعمال الجزائر لمصطلحي CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة " و CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة "	12

63	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر EPAL	13
71	حركة النقل البحري حسب نوع السفينة في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	14
72	تحليل عام لحركة البضائع في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	15
-73 74	حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	16
75	معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2021/2020)	17
75	معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2021/2020)	18

قائمة الملاحق:

الصفحة	العنوان	الملحق
97	مصطلحات التجارة الخارجية 2020 بالغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية	01
98	تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الخارجية (Incoterms Maritimes)	02
99	دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	03
100	عقد استيراد وفقا لمصطلح CFR	04
101	دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية	05
102	تطور حركة النقل البحري حسب نوع السفينة في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	06
102	تحليل عام لحركة البضائع في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	07
103	تطور حركة حاويات النقل البحري في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	08
104	انتظار السفن في الشعاع وبقائها على الرصيف في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)	09
105	استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الخارجية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية	10

المخلص:

تعالج هذه الدراسة موضوع دور المصطلحات التجارية الخارجية التي من خلالها أردنا إبراز الدور الذي تلعبه باعتبارها كتلة من العقود النموذجية تنظم وتوزع المسؤوليات بين المصدر والمستورد حسب كل مصطلح وارد في عقد البيع بين الطرفين، ويتم تصنيف هذه المصطلحات حسب وسائل النقل.

والتي حاولنا من خلالها الإجابة عن الاشكالية المطروحة وهي: فيما يتمثل دور مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع - ميناء الجزائر العاصمة نموذجا؟، وذلك لمعرفة مدى استخدام مصطلحات التجارة الخارجية وإن كان ميناء الجزائر العاصمة يحتل مكانة في قطاع النقل البحري للبضائع المشحونة والمفرغة.

وقد أثبتت هذه الدراسة أن عملية النقل البحري التي تتم بالسفينة هي الغالب في حركة نقل البضائع وذلك لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية وهو الأمر الذي جعل من مصطلحات التجارة الخارجية، الأكثر استعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية، حيث تستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير في حالة التصدير، مصطلح CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة " ومصطلح CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية ".

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

Abstract

This study deals with the issue of the role of foreign trade terms through which we wanted to highlight the role they play as a block of model contracts regulating and distributing responsibilities between the exporter and the importer according to each term contained in the sales contract between the two parties, and these terms are classified according to the means of transportation.

Through which we tried to answer the problem posed, which is: What is the role of foreign trade terms in organizing the maritime transport of goods - the port of Algiers as a model?, in order to know the extent to which foreign trade terms are used, even if the port of Algiers occupies a position in the maritime transport sector for shipped and unloaded goods.

This study has proven that the process of maritime transport that takes place by ship is predominant in the movement of goods, due to its low cost and large absorptive capacity, which made foreign trade terms the most used in transporting goods through commercial ports, where Algeria uses the term FOB in its foreign trade. Costs paid up to board at the port of export In the case of export, the term CFR “Costs and Freight Paid” and the CIF term “Costs, Insurance and Freight Paid at Import to regulate trade”.

Keywords: international trade terms, responsibilities of exporter and importer, shipping, insurance, sea transportation of goods.

مقدمة

مقدمة:

تطورت المعاملات التجارية في الآونة الأخيرة تطورا كبيرا وترتب على ذلك تغييرا جذريا في التعاقدات التجارية وإجراءات الشحن والنقل وكذلك الإجراءات الجمركية، وظهرت على الساحة عبارات تجارية لم تكن متداولة من ذي قبل ومنها تيسير التجارة، وأمن سلسلة الإمداد واللوجيستيات وغيرها، وفي هذا تحتل الكثير من المنظمات الدولية دورا هاما في وضع القواعد والاتفاقيات التي من شأنها أن تضمن الالتزام والتنسيق بين مختلف الدول والمؤسسات، ونظرا لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بالتجارة الخارجية وتباين الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول، جاءت غرفة التجارة الدولية CCI تسعى إلى توحيد المصطلحات المستعملة في التجارة الدولية، فكانت الحاجة وليدة الإختراع ، حيث أصدرت غرفة التجارة الدولية مجموعة من المصطلحات التجارية الدولية أطلق عليها أسم الأنكوترمز حيث كانت آخر نسخة مستحدثة لها سنة 2020، غايتها هو تحقيق أكثر قدر من الإستقرار في المعاملات التجارية بين أطراف عقود التجارة الدولية وتوضيح التزامات كل من المصدر والمستورد بشكل كامل من خلال تنظيم مكان تسليم الشحنة بواسطة النقل وكيفية التأمين على مخاطر النقل.

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجيستية سواء الأساسية منها كالنقل أم الداعمة كالشحن، التأمين والجمركة، أصبحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد مهامها متعددة، ومن الملاحظ جليا أن عقد التسعينات قد شهد اهتماما بليغا بزيادة التبادل الدولي وعولمة التجارة، وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة، حيث يشحن بواسطته ما يقارب النسبة الأكبر من حجم التجارة الدولية الخارجية، وذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبحكم موقع الجزائر العاصمة وطبيعة تجارتها الخارجية التي تتم أغلب صادراتها و وارداتها عبر الموانئ، يشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، بحيث ينعكس هذا التطور في المجال الدولي عن طريق تكريس أهم المبادئ التي أتت بها الاتفاقيات الدولية وذلك من أجل تسهيل الاستيراد والتصدير التي تتم عبر الموانئ الجزائرية ، ولتنظيم العلاقة القانونية والعملية بين البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الخارجية لتحديد مختلف مراحل دخول وخروج السلع من وإلى أراضيها.

ومن هنا تتبثق إشكالية بحثنا والتي نصوغها في الشكل التالي:

- ما الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم حركة النقل البحري في الجزائر -

ميناء الجزائر العاصمة نموذجا ؟

ومن الإشكالية الرئيسية تتبلور في أذهاننا بعض الأسئلة الفرعية التي تتمحور حول:

✓ ما المقصود بمصطلحات التجارة الخارجية ؟

✓ إلى أي مدى يمكن اعتبار النقل البحري مهم بالنسبة للتجارة العابرة للقارات ؟

✓ كيف يتم توزيع وتنظيم مسؤوليات " تكاليف ومخاطر " حركة البضائع بين البائع والمشتري ؟

✓ ما هي أهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية التي تنظم استيراد

وتصدير البضائع من وإلى الجزائر ؟

الفرضيات:

✓ تعرف مصطلحات التجارة الخارجية بأنها مجموعة من القواعد والقوانين الدولية لتفسير المصطلحات

والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية.

✓ يمثل النقل البحري أفضل وسيلة لحركة التجارة الخارجية، وأقلها تكلفة.

✓ لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الخارجية هي شحن وتفريغ البضائع، النقل والتأمين بالإضافة إلى الجمركة، وتتوزع هذه المهام بواسطة اعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الخارجية ومعرفة كل طرف لالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات

✓ تستخدم مصطلحات التجارة الخارجية كباقي الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل التجاري بين المصدر والمستورد، وبسبب تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف مواثيقها تستخدم الجزائر المصطلحات التي تتناسب مع مقوماتها.

المنهج المتبع:

تم استخدام المنهج الوصفي وذلك للإلمام بمختلف جوانب الموضوع من خلال الإطار المفاهيمي لكل من مصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع، زيادة إلى العلاقة الموجودة بين مصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري والالتزامات التي يتحملها المصدر والمستورد، وذلك من خلال التعاريف، الأهمية المهام والأهداف وغيرها، كما تم استخدام المنهج التحليلي وذلك للربط بين المتغيرين ومصطلحات التجارة الخارجية في تسهيل وتنظيم النقل الدولي بين الدول.

أهداف البحث: الهدف من هذا البحث هو توضيح مايلي:

- ✓ تبيان غرض إنشاء مصطلحات التجارة الخارجية، وشرح مختلف أصنافها.
- ✓ التعرف على كيفية عمل مصطلحات التجارة الخارجية وما يتعلق بتطبيقاتها.
- ✓ تسليط الضوء على العلاقة الموجودة بين مصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع.
- ✓ توضيح دور مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الخارجية (المصدر والمستورد).
- ✓ المصطلحات المستخدمة في الجزائر ودواعي هذا الاستخدام، وكذا وضع وحقيقة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة EPAL.

أهمية البحث: ترجع أهمية الموضوع إلى مايلي:

تظهر أهمية هذا الموضوع من خلال تبيان مكانة مصطلحات التجارة الخارجية ودورها في مجال التجارة الدولية عموما، وكذلك توزيع مسؤوليات البائع والمشتري وتحديد مكان الالتقاء لتسليم البضائع. كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع قصد تقادي الأخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع إلى المشتري، إضافة إلى دراسة النقل البحري للبضائع الذي يعتبر من أساسيات التجارة الخارجية.

دواعي اختيار الموضوع: يعود اختيار هذا الموضوع إلى الأسباب التالية:

✓ الرغبة الشخصية إلى البحث في هذا الموضوع والاستفادة من مضمونه.

✓ التطابق الكبير بين هذا الموضوع وتخصص الدراسة.

حدود الدراسة الزمانية والمكانية:

دراسة دور مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم النقل البحري ووضعه في الجزائر بصفة عامة، وفي ميناء الجزائر العاصمة بصفة خاصة، وكذلك مصطلحات التجارة الخارجية التي تطبق في الجزائر من خلال عمليات استيراد وتصدير البضائع في الفترة 2020-2021 عبر ميناء الجزائر العاصمة.

تقسيمات خطة البحث: يمكننا تقسيم الموضوع إلى فصلين كما يلي:

• **الفصل الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع**

وهو الفصل الذي سوف نتناول فيه مفهوم مصطلحات التجارة الخارجية وأهمية الكبيرة التي تكتسبها قواعد الأنكوترمز ، وذلك بالإضافة إلى التعرف على النقل البحري للبضائع وخصائصه، والتعرف على كيفية تقسيم التكاليف والمخاطر بين طرفي التجارة الدولية.

• **الفصل الثاني: واقع استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في النقل البحري في الجزائر**

والذي سنتناول فيه أهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في ميزان المدفوعات الجزائري والإجراءات الجمركية المطبقة في الصادرات والواردات، بالإضافة إلى العلاقة الموجودة بين مصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع، وأخيرا تقديم عام للمؤسسة المينائية (ميناء الجزائر العاصمة).

الدراسات السابقة:

1- الهاشمي بوشنتوف ، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتارمز والاعتماد المستندي ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية ، جامعة وهران - كلية الحقوق والعلوم السياسية ، السنة الجامعية 2012/2013 .

حاول الباحث من خلال هذه الدراسة تحديد مكانة ودور عقد النقل البحري في الأنكوتارمز والاعتماد المستندي ، كما أراد أن يبين العلاقة فيما بينهم خاصة عندما تكون المعالم غير محددة بصفة دقيقة وذلك من خلال إجابته على التساؤلات التي توصله إلى غايته المراد الوصول إليها في دراسته والتي تمثلت في :

ماهي الآليات المعتمدة دوليا في تنفيذ عقد النقل البحري لاسيما تلك المتعلقة بالأنكوتارمز والاعتماد المستندي ؟

وما هو دور وتأثير آليات التعامل التجاري البحري " الأنكوتارمز في البيوع البحرية والاعتماد المستندي المستندي " في تنفيذ عقد النقل البحري ؟

2- حملاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات المينائية ، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، علوم اقتصادية، جامعة الجزائر، 2007/2008.

تشكل الموانئ التجارية الجزائرية مركزا للاستيراد والتصدير، بحجم مبادلات 95% من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهميتها كعامل حيوي في الاقتصاد الوطني وباعتبار أن معظم الأنشطة المينائية تتركز في ميناء الجزائر العاصمة الذي حظي باهتمام كبير من طرف السلطات بهدف الحفاظ

على المصالح العمومية من خلال مختلف الأنشطة والتحكم فيها، والعمل على التسيير الجيد مع التحكم في مختلف العناصر المؤثرة في أنشطة المشروع حسب سلم المسؤوليات المحدد للمؤسسة.

ومن هنا حاولت الباحثة الإجابة على الإشكالية التي تدور حول سؤالين رئيسيين المردودية المينائية ومؤشراتها ، ومدى تأثير العناصر الداخلية والخارجية المؤثرة في مردودية المؤسسات المينائية ، وذلك لتحقيق غايتها المتمثلة في تغييرات تكاليف المشروع تؤثر على المردودية، وهي نتاج تفاعل العديد من العوامل الداخلية: الطاقات الإنتاجية، إتاحة مستوى استغلال اليد العاملة، مستوى التنظيم السائد... الخ والعوامل الخارجية: وهي جميع العناصر العاملة بمحيط المشروع كرضا العملاء، الهيئات المالية الاقتصادية المختلفة... الخ ، نتيجة للإصلاح الاقتصادي وإعادة الهيكلة التي شهدتها قطاع الموانئ في الجزائر تم تحقيق معدلات مردودية إيجابية.

3-قادي يسمينة، ماهية مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم النقل الدولي - دراسة حالة ميناء الجزائر العاصمة، مشروع مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2017/2018.

حاولت الباحثة من خلال هذه الدراسة التعريف بالتجارة الخارجية وتقنيات تمويلها بصفة عامة ودور مصطلحات التجارة الدولية في عمليات التبادل الدولي وكذلك أهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد وذلك من خلال تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع " موضوع العقد " بتسعير الصادرات، المستندات والعقود التجارية النموذجية، كما تم إبراز وقت تحويل الأخطار والتكاليف المتعلقة بالبضاعة وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري.

كما حاولت تسليط الضوء على مدى أهمية النقل الدولي في منظومة التجارة الدولية وكذلك دواعي استخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر، وكذا وضع وحقيقة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة.

4-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.

حاول الباحث من خلال هذه الدراسة تبيان التزامات الناقل البحري الاستلام والشحن والرص والتفريغ ووجوب الالتزام بها وذلك من خلال عقد يسمى عقد النقل البحري يكون متفق عليه مسبقا حيث يعتبر هو الأساس في التجارة البحرية والمكون من ثلاثة أطراف هي : الناقل والشاحن و صاحب الحق في استلام هذه البضاعة ، والذي منه يمكن القول بأن عقد النقل البحري عقد ملزم لجانبين ، ومن خلال إظهار هذه الالتزامات يمكن معرفة المسؤولية الكبيرة للناقل البحري للبضائع .

5-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 2014/2015.

حاول الطالب في هذه الدراسة إظهار الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع وذلك في دراسة له بميناء الجزائر العاصمة مركزا على النقل البحري للبضائع لقلته تكلفته وكبر قدرته الاستيعابية، وكذا المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد كلا على حدا ، وذلك بتحمل كل طرف تكاليفه ومخاطره .

الغاية من هذه الدراسات السابقة: تبيان أوجه التشابه والاختلاف مع الدراسة الحالية:

عنوان المذكرة	أوجه التشابه	أوجه الاختلاف
الهاشمي بوشنتوف : مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتارمز و الإعتماد	تطرقت كلا المذكرتين إلى ماهية عقد النقل البحري أي تم التركيز فيهما على الجانب	تمثل الإختلاف بين الدراستين في أن دراسته تناولت أثر الأنكوتارمز والاعتماد المستندي

<p>على عقد النقل البحري في حين دراستنا تناولت العلاقة بين مصطلحات التجارة الخارجية وعقد النقل البحري</p>	<p>النظري أكثر منه تطبيقي</p>	<p>المستندي</p>
<p>دراستها عالجت وحللت مردودية مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة أما دراستنا فقد تطرقت إلى أهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية و تطور حركة البضائع والحاويات في ميناء الجزائر العاصمة.</p>	<p>تم البحث في المؤسسة المينائية من خلال التطرق إلى الجانب النظري (مفهوم ميناء الجزائر العاصمة، مهام الميناء وكذلك دراسة وتحليل الهيكل التنظيمي)</p>	<p>حملاوي ربيعة : مردودية المؤسسات المينائية - دراسة حالة ميناء الجزائر العاصمة أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه</p>
<p>تختلف الدراستين من حيث أن دراستها تضمنت التجارة الخارجية بصفة عامة وطرق تمويلها ثم التطرق إلى دور المصطلحات التي من شأنها أن تنظم حركة النقل البحري في حين دراستنا تضمنت بطريقة مباشرة لمصطلحات</p>	<p>تم التطرق إلى مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم حركة النقل الدولي وذلك بأخذ ميناء الجزائر العاصمة كنموذج لدراسة أهم التطورات التي واكبت الميناء</p>	<p>قادي يسمينة : ماهية مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم النقل الدولي - مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية</p>

<p>التجارة الخارجية في تنظيم حركة النقل البحري</p>		
<p>تم الاختلاف بين الدراستين في أن دراسة الباحث تطرقت إلى الناحية القانونية بينما دراستنا تناولت مسؤوليات المصدر والمستورد والتزاماتهما من الجانب الاقتصادي فقط</p>	<p>تم التركيز في كلا المذكرتين على التزامات المصدر والمستورد من خلال عقد النقل البحري الذي يعتبر الأساس في التجارة البحرية فهو يلعب دور كبير وفعال فيها .</p>	<p>الواحد رشيد: مسؤولية الناقل البحري للبضائع</p>
<p>درسته عالجت واقع النقل البحري في الجزائر في حين دراستنا لم تتطرق له فقد تم التطرق في دراستنا الى العلاقة بين المتغيرين (مصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع)</p>	<p>تم تبيان دور مصطلحات التجارة الخارجية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع وكذلك الدراسة كانت على مستوى ميناء الجزائر العاصمة</p>	<p>عبد المالك هاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة ماستر</p>

الفصل الأول:

الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل

البحري للبضائع

تمهيد:

تعتبر التجارة الخارجية ركيزة من الركائز الأساسية لتطور النشاط الاقتصادي الذي يقوم بين دول تخضع لسلطات سياسية مختلفة، ونظرا للأهمية التي تحتلها التجارة الخارجية وحاجتها إلى الثقة واليقين في المعاملات عند إبرام العقود الدولية فقد تضمنت محددات تمثلت في الجانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي.

ومن خلال قانون التجارة الدولية الذي يستند عليه في عمليات التبادل التجاري و توحيد القوانين التي يكثر استخدامها وأمثلة على ذلك مصطلحات التجارة الدولية، والتي بموجبها قامت غرفة التجارة الدولية على تحديد عدد من القواعد التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد في إطار عقود التجارة الدولية، حيث عرفت هذه القواعد بمصطلحات التجارة الدولية أو ما يسمى " الأنكوترمز ". فقد قامت غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد مصطلحات التجارة الدولية أكثر من مرة بهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الدولية مرة كل عشر سنوات تقريبا وذلك لتتواءم بشكل مستمر مع مقتضيات التجارة الدولية، حيث أن آخر تعديل لها كان سنة 2020 ومن هنا يمكننا القول أن التطور الحديث الذي شهدته التجارة الدولية أدى إلى ضرورة ظهور مصطلحات جديدة تتماشى مع هذا التطور.

بالتالي سيقوم هذا الفصل بمعالجة مبحثين أساسيين، المبحث الأول يتناول الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية، أما المبحث الثاني فسوف يعالج النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: مدخل لمصطلحات التجارة الخارجية

تعتبر المصطلحات التجارية الخارجية والتي تعرف باسم INCOTERMS من أهم إصدارات غرفة التجارة الدولية والتي تحدد مسؤوليات البائع والمشتري تحت عمليات التبادل التجاري. وقد اكتسبت الأنكوترمز أهميتها نظرا لاستخدامها المستمر من أطراف عملية التبادل التجاري حيث أنها تساعدهم وتحدد بوضوح مسؤوليات الأطراف سواء بائعين أو مشتريين .

المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الخارجية.

تم إنشاء مصطلحات التجارة الخارجية لإبراز كل من التزامات البائع والمشتري، والتي يطلق عليها شروط التسليم أو شروط التجارة، ومن أجل تطوير أساليب البيع الدولي يتم تحديثها مرارا ، وبناءا على ذلك قامت غرفة التجارة الدولية في جانفي 2020 بإصدار أحدث الإصدارات من مصطلحات غرفة التجارة الدولية (الأنكوترمز 2020) والتي تضمنت بعض التعديلات على إصدار 2010 .

أولا: تعريف مصطلحات التجارة الخارجية.

عرفها الأستاذ FILALI Osman بأنها قواعد نشأت مع ما يسمى بالقانون الدولي للتجارة Lexmercatoria الذي يتضمن توحيد القانون الدولي في مجال المعاملات التجارية ، ولتكون بذلك من أحسن مظاهر التطبيقية لذلك القانون ¹.

▪ كما تعرف أيضا: ²

قواعد معترف بها دوليا تساعد على منع الارتباك من حيث اتفاقيات التجارة الخارجية، ويمكن أن يحدث التباس عندما تستخدم البلدان الأجنبية مصطلحات تجارية قد تكون لها معاني محلية مختلفة. أنكوترمز

¹- ليلي مشطر ، مصطلحات التجارة الدولية عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية ، مجلة أبحاث قانونية وسياسية ، جامعة تيزي وزو ، الجزائر ، العدد السادس ، جوان 2018 ، ص 234.

²- Talkin go money - ما المقصود ب " مصطلحات التجارة الدولية " فيما يتعلق بالأعمال السابقة (إكسو) ؟-2022 ، شهر فبراير

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

مساعدة المشتريين والبائعين فهم التزاماتهم في اتفاقات التجارة الدولية، وهي مقبولة من قبل الحكومات في جميع أنحاء العالم ويتم دمجها في عقود التجارة الدولية.

■ كما تعرف مصطلحات التجارة الخارجية كذلك كما يلي:³

بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أشار إلى مصطلحات التجارة الخارجية في النظام رقم 07-01 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج ، من خلال منح الإمكانية للمتعاملين في التجارة الخارجية لإدراج المصطلحات التجارية الدولية ضمن العقود التجارية التي يبرمونها ، بشرط عدم وجود نص شرعي أو تنظيمي يمنع ذلك .⁴

مما سبق نجد أن مصطلحات التجارة الدولية هي قواعد أو شروط تحدد وتنظم التزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة، كما تزيل الإبهام والخلافات والنزاعات الناجمة عن استعمال الفرقاء مصطلحات تجارية كمصطلح فوب " (FOP)⁵ وغيره من المصطلحات الأخرى، من دون أن تكون مبنية على قواعد وأسس متعارف عليها، وتقدم مفهوما وتعاملا موحدين بالنسبة إلى واجبات وحقوق كل طرف في العقد، فيما يخص كل مصطلح تجاري دولي.⁶

ثانيا: نشأة وتطور INCOTERMS .

ظهر أول استخدام للمصطلحات التجارية الدولية بعام 1812 ،حيث استخدم مصطلح فوب (Free On Board -FOB) أمام المحاكم الإنجليزية تبعه استخدام مصطلح سيف

³ -Ghislaine Legrand et collectif , **Management des opération de commerce international** Importer/Exporter ,édition Dunod , paris France , 2007,p08.

⁴ - ليلي مشطر ، مرجع سابق ، ص 235 .

⁵ -يعني المصطلح " FOB " التسليم على ظهر السفينة والمشتق من اللغة الإنجليزية { Free on board } .

⁶ -شبيخي محمد الأمين ، تفسير مصطلحات التجارة الدولية **INCOTERMS** ، كلية الحقوق جامعة تلمسان ، مخبر القانون البحري والنقل 2017،الدرجة العلمية : السنة الثانية دكتوراه ص 429 ، على الموقع الإلكتروني:

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

(CIF-..Freight paid to..Coste. Insurance) عام 1895 وذلك قبل تأسيس غرفة التجارة الدولية عام بفرنسا. وقامت غرفة التجارة الدولية عام 1936 بالإعلان عن أول إصدار من إصدارات المصطلحات التجارية الدولية والذي تضمن حينها ستة مصطلحات تجارية وهي: FAS,FOB, CIF,FAC,CFR,EXW⁷.

بالإضافة إلى أنه تم استخدام INCOTERMS من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع أنحاء العالم، وقد تم إصدار طبقات منقحة متتالية في أعوام 1953-1967-1976-1980-1990 و2000 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية، والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجيستية المتطورة والعولمة الاقتصادية ، وقد أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع أنحاء العالم وجزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية، كما تعتبر جزء أساسي من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية، ويتم مراجعة قواعد INCOTERMS كل 10 سنوات منذ 1980 وآخر تغيير تم في اجتماع التجارة في باريس، الغرفة الدولية في 13 سبتمبر 2010 إطاق المنشور شروط التجارة الدولية الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة، وفي الأول من جانفي 2011 رسميا دخلت أنكوترمز 2010 حيز النفاذ وفي جميع التقيحات الماضية قدمت مصطلحات جديدة.

اختفت مصطلحات أخرى، كما هو الشأن بالنسبة لأنكوترمز 2010 التي قدمت مصطلحين جديدين (DAT,DAP) والقضاء على أربعة مصطلحات سابقة (DAF-DDU-DES-DEQ).

فالمصطلحات الأخيرة لعام 2010 جاءت نتائج الجهود الدولية لتطوير قواعد الأنكوترمز حيث تم تضمين القواعد الجديدة إصلاحات تجارية جديدة لكي تتكيف مع الظروف التكنولوجية المعاصرة بل والظروف القانونية أيضا ومثال ذلك النقل متعدد الوسائط، التبادل الإلكتروني للمعلومات، إضافة إلى

⁷ - خالد حجاج ،مصطلحات التجارة الدولية _ الأنكوترمز 2020 بالإعتماد على الموقع الإلكتروني :

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

ثورة التحوية أو استعمال الحاويات في النقل البحري، واستخدام سفن الدرجة (Roll On Roll Off)

8 . RORO

كان آخر تعديل لمصطلحات التجارة الدولية في العام 2020 وبعد دخولها حيز التنفيذ جانفي 2020، شهدت " قواعد الأنكوترمز 2020 " والتي تعرف ب " قواعد التجارة الدولية "، بعض التغييرات في مسؤوليات كل من البائع والمشتري والتكلفة التي يتحملها كل منهما، وأيضا نقطة انتقال المخاطرة خلال عملية التجارة الدولية.

تقوم إنكوترميز 2020 حاليا بنقل مسؤولية المتطلبات الأمنية والتكاليف الإضافية بشكل صريح إلى البائع وذلك مراعاة لأهمية البعد الأمني في التجارة الدولية بعد أحداث سبتمبر 2001.

ثالثا : الهيئة المصدرة للأنكوترمز:

تعتبر (ICC) Chambre Commercial Internationale غرفة التجارة الدولية من أهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية، وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، وتعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920. ويعود التفكير في إنشائها إلى المؤتمر الدولي للتجارة الذي عقد بمدينة (City Atlantic) في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1919 ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، ولجانا وطنية في أكثر من خمسين دولة فضلا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى، وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الاقتصاد والقانون، يشتركون في وضع قواعد تتبع عن حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في مجال التوحيد

⁸ - محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر ط 1 ، 2007 ، ص ص 412 - 413.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

القواعد التي وضعتها : مصطلحات التجارة الدولية ، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية ، قواعد تتعلق

بنقل البضائع، القواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي.⁹

رابعا: الصيغة التي تظهر بها المصطلحات:

تكون صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية:¹⁰

Incoterms CCI 2010 +Les 3 Lettres indiquant l'incoterms choisi +Lieu
d'effet +mentions complémentaires ou restrictions éventuelles

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

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

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

حيث يجب أن يكون اختيار قاعدة الأنكوترمز مناسب وملائم للبضاعة ووسيلة نقلها، وفي حال اختيار
أي قاعدة من قواعد الأنكوترمز يجب أن يكون الأطراف على علم بأن تفسير عقودهم يتأثر بشكل كبير
بالإجراءات الجمركية وأعراف الميناء ، وبالتالي يكون استخدام الأنكوترمز بطريقة صحيحة إذا حدد
الطرفين الميناء أو المكان المقصود بكل دقة¹¹.

⁹ - عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية - النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، ط1 ، 2007 ، ص 118.

¹⁰ -Habib Kraiem ,Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime , édition l univers du livre ,
Tunisie , 2005 ,p13.

¹¹ - شيخي محمد الأمين ، مرجع سبق ذكره ، ص 442.

المطلب الثاني : أهمية مصطلحات التجارة الخارجية ووظائفها.

تتمثل أهمية مصطلحات التجارة الخارجية في تقديم مجموعة من القواعد الدولية تساعد في تفسير وتوضيح المصطلحات التجارية الشائعة في التجارة الدولية ، وكما أنها تعتبر هذه القواعد بمثابة تطبيق لإرادة أطراف العقد ، وبالتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف ، التسليم وتسديد قيمة البضاعة .

أولاً: المبدأ العام للمصطلحات التجارية الخارجية (الدولية) .

أي أن مبدأ إلزام الأنكوترمز يتأتى من إشارة المتعاقدين إليهما في عقودهم، فالمصطلحات التجارية الدولية تستمد إلزامها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف، لكنه يفضل عادة في معاملات الاستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتمي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الإصلاحات الواردة في العقد.¹²

والقاعدة العامة أن مصطلحات التجارة الخارجية تعتبر قواعد اختبارية غير ملزمة ولا تتمتع بالصفة الآمرة فهي قواعد إختيارية تصدرها وتشرف على تعديلاتها غرفة التجارة الدولية ، ويمكن الإحالة إليها في عقود البيع الدولي للبضائع إذا توافق الأطراف على ذلك ، كما يحق لهم تعديل بعض بنودها أو الإضافة عليها .¹³

ثانيا : أهمية مصطلحات التجارة الخارجية :

تعكس التعديلات المنتظمة على إصدارات التجارة الخارجية - الأنكوترمز - منذ ظهورها عام 1936 ، مدى أهميتها في تسهيل العمليات التجارية على الصعيد الدولي خاصة بعد انتشار المناطق الجمركية

¹² -خلخال جوهر ، قواعد الأنكوترمز وتطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر ، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ،

جامعة أبي بكر بلقايد _ تلمسان العدد الحادي عشر ، سبتمبر 2018 ، ص 558.

¹³ - شيخي محمد الأمين ، مرجع نفسه ، ص 431 .

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

الحرّة وزيادة استخدام الاتصالات الإلكترونية في المعاملات التجارية ، والتي تتجلى أصلا من خلال

أهدافها والمتمثلة في النقاط التالية :¹⁴

- هي أساس المبادلات التجارية باعتبارها مصطلحات مفهومة في كل دول العالم .
- تعتبر وسيلة مهمة لكل من البائع والمشتري طوال مرحلة تسليم البضاعة ، حيث يرجع المتعاملون في التجارة الخارجية إلى استعمال قواعد الأنكوترمز لأنها تحدد بصفة دقيقة وواضحة كل من التزامات البائع والمشتري بما فيها من تكاليف وانتقال المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع من البائع إلى المشتري ، إلى أنه من الضروري أن يعلم طرفا العقد أن قواعد الأنكوترمز لا تحدد العلاقات بين مختلف الناقلين أو المؤمنين ولا قيمة السلعة أي ثمن البضائع محل البيع وخاصة لا تحدد ماله علاقة بنقل الملكية ، لا الكيفية ولا إجراءات انتقالها .
- تهدف إلى وضع مجموعة من القواعد الدولية لتفسير المصطلحات الأكثر استعمالا في العلاقات التجارية الدولية وبالتالي يتم تجنب الكثير من الغموض والنزاع التي يمكن أن تنشأ جراء إبرام عقد بيع دولي في أي عملية بيعا وشراء كانت ، حيث أنه من المهم تحديد مكان التسليم ، أو معرفة متى تنتقل المسؤولية ، أو من يتحمل مسؤولية مخاطر الشحن أو توزيع تكاليف مسار النقل ، فهي تحد من الخلافات الناشئة بشكل معتبر جدا .
- تكيفها مع واقع العرف التجاري الدولي إذ أن وضعها وتعديلها يتم دائما على ضوء العرف السائد في المعاملات التجارية الدولية .

¹⁴- توام زاهية ورزاي سعاد ، مصطلحات التجارة الدولية " الأنكوترمز" - قراءة في إصدار 2020 - ، جامعة الجزائر 3 - الجزائر ، مجلة المنهل الاقتصادي ، المجلد 04 ، العدد 01 ، 30 جوان 2021 ، ص ص 317 ، 318 .

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية:¹⁵

- نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفحة من أجل رسم إطار وحدود مهمات للبائع والمشتري على حد سواء؛
- النقطة والزمن اللذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري، والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة، لأن شروط انتقال البضاعة وتحديد الخط الفاصل في المسؤولية المادية عليها بين البائع والمشتري الدوليين هما أمران مهمان لا يمكن التحكم بهما في العقد التجاري ؛
- تساعد مصطلحات التجارة الخارجية على فهم الرموز والكلمات التي تكون موجودة في مستندات النقل ؛
- التزام كل من البائع والمشتري بتسليم المستندات للطرف المعني فيما بينهما ؛
- تجنب العديد من المخاطر الناشئة عن عقد البيع كمكان تسليم البضائع و وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثائق النقل .¹⁶

ثالثا : وظائف مصطلحات التجارة الخارجية :

يمكن التمييز بين الوظائف الرئيسية والوظائف الثانوية كالاتي:¹⁷

✓ **الوظائف الرئيسية لمصطلحات التجارة الخارجية:** تتمثل فيما يلي :

- تقسيم التكاليف : من يتحمل التكاليف ؟ ،
- توزيع الحقوق : من يتعاقد مع الالتزامات وعلى النقل .؟.
- تحويل المخاطر : من الذي يغطي المخاطر ومتى .؟.

¹⁵ - جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترميز 2000 ، اتحاد المصارف العربية ، 2001 ، ص ص 9-11.

¹⁶ - S. Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** ,pages bleues _editions , Bouira Algérie , 2009 p9 p10 .

¹⁷توام زاهية، مرجع نفسه ، ص318.

✓ الوظائف الثانوية لمصطلحات التجارة الخارجية : وهي :

- مستندات البضائع : من الذي يحصل على المستندات المتعلقة بالبضائع ؟.
- الجمارك : من المسؤول عن التخليص الجمركي ؟.
- وثائق النقل : من الذي يقدم وثائق النقل ؟.
- تأمين الشحن: من يؤمن البضائع وبأي نظام؟.
- المعلومات: من يقوم بإبلاغ الآخر ومتى وكيف؟.
- فحص البضائع: من يقوم بفحص وتفتيش البضائع؟.
- التعبئة والتغليف: من الذي يحدد طريقة التعبئة؟.

المطلب الثالث: اصناف مصطلحات التجارة الخارجية:

لتصنيف مصطلحات التجارة الخارجية يتم الاعتماد على مجموعة من المعايير تختلف من البلد المصدر الى البلد المستورد، حيث يعتبر أهم معيار للتصنيف حسب وسيلة النقل الدولية للبضائع وهو ما يحتوي عليه مضمون كل مصطلح.

أولاً: مضمون مصطلحات التجارة الخارجية: في الطبعة 2020 من مصطلحات التجارة

الخارجية نجد أن هناك إحدى عشر مصطلحاً تتكون من ثلاثة حروف بلغة الإصدار " الإنجليزية" والتي تتمثل فيما يلي :

1 / المصطلح EXW (Ex Works):

حيث يتم بمقتضى هذا المصطلح تسليم البضاعة عند مصنع أو مخزن البائع، وعليه يتحمل المشتري كافة النفقات والمخاطر المتعلقة بنقل البضاعة من منشأة البائع إلى حين وضعها تحت تصرف المشتري، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة حسب المواصفات والشروط المحددة في العقد مع ارفاقها في الغالب

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

بشهادة مطابقة تسلم من طرف شركات متخصصة يثبت من خلالها التزامه بينود الاتفاق، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تغيير مقارنة مع مصطلحات 2010.¹⁸

2/المصطلح Free Alongside Ship FAS " التسليم إلى جانب السفينة:

ويلتزم وفقه البائع بتسليم البضاعة على جانب السفينة في ميناء الشحن المحدد سابقا، وهذا يعني أن المشتري يتحمل كل نفقات ومخاطر فقد وتلف البضاعة الممكن توقع حصولها فهذا المصطلح يلزم البائع بالتخليص الجمركي للبضاعة عند التصدير، وتجدر الإشارة إلى أنه في عام 2020 كان من المفترض أن يختفي هذا المصطلح لأنه كان يستخدم فقط لبعض المنتجات المحددة (المعادن والحبوب)، ولكن في الأخير لم يتم حذفه إذ أن غرفة التجارة الدولية لن تنشئ مصطلحا خاصا فقط لهذه الفئة من المنتجات.¹⁹

3/المصطلح Free Carrier Along sied "FCA" التسليم خالص للناقل:

يعني هذا المصطلح أن البائع يتولى كل من تحميل البضائع ونقلها والتخليص الجمركي لها، ولن يكون على عاتق المشتري سوى العناية بها عند نقلها إلى مصنعه، حيث أن ميزته الرئيسية هو مرونته في عنوان التسليم الذي يمكن أن يكون عنوان البائع، مستودع، مطار.... الخ، وبالتالي يمكن استعمال هذا المصطلح في كل طرق النقل بما فيها النقل متعدد الوسائط.²⁰

4/المصطلح Free On Board " FOB " التسليم على ظهر السفينة:

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة إلى ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان والضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، وحين لا تكون نية الأطراف متجهة إلى تسليم البضاعة بعد حاجز

¹⁸ -توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع نفسه، ص ص 319 - 320.

¹⁹ -توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع نفسه، ص 320.

²⁰ -توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع نفسه ، ص 321.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

السفينة يتوجب استعمال مصطلح FCA.²¹ وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010.

5/المصطلح "CIP Charriage and Insurance paid to" التأمين والنقل مدفوع حتى:

المقصود بهذا البيع أن يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان المتفق عليه، وأن يبزم عقد النقل ويدفع تكاليف النقل اللازمة لإحضار البضاعة إلى مكان الوصول المحدد بالإضافة إلى ابرامه لعقد التأمين ضد مخاطر فقدان البضاعة²²، حيث أن هذا المصطلح في إصدار 2020 حافظ على كل صفاته التي كانت في إصدار 2010، باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى في إصدار 2010 إلى حدها الأقصى في الإصدار الجديد عام 2020. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010.²³

6/المصطلح "Cost Insurance &Freight" CIF ثمن البضاعة والتأمين والنقل :

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزاماته عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري.²⁴ وهو مصطلح يشبه المصطلح CFR، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح كذلك لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010.²⁵

7/مصطلح "Carriage Paid To" CPT النقل مدفوع حتى:

²¹ - جاك صابونجي ، مرجع سبق ذكره ، ص 35.

²² - شيخي محمد الأمين ، مرجع سبق ذكره، ص 438.

²³ -توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره، ص 322.

²⁴ -S. Haddad & Collectif , op- cit ,p16.

²⁵ -توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع نفسه ، ص 324.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

إن لهذه القاعدة نقطتين حرجيتين ، ذلك أن انتقال مخاطر الطريق ، وتحول عبء النفقات ، كل منهما يتم في مكان مختلف عن الآخر وينصح طرفا عقد البيع بأن يبيئا في العقد بكل دقة ممكنة ، كل من مكان التسليم الذي عنده تنتقل المخاطر إلى المشتري ، وكذلك مكان الوصول المسمى الذي يتعين على البائع التعاقد على نقل البضاعة إليه ، كذلك ينصح طرفا عقد البيع بتعيين بأقصى مايمكن من الوضوح ، النقطة التي سيتم عندها التسليم في حدود المكان المسمى للتسليم ، ذلك أن تكاليف الوصول إلى تلك النقطة تكون على نفقة البائع ، ويعتبر البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة منذ الفترة التي يضع فيها البضائع تحت تصرف الناقل أو أي شخص آخر مسمى الذي عينه البائع في المكان المتفق عليه .²⁶

8/المصطلح " Cost and Freight " CFR ثمن البضاعة والنقل :

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة، تنتقل من البائع إلى المشتري.²⁷ وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010.

9/المصطلح " Delivered At Place " DAP التسليم في المكان المتفق عليه:

في هذا المصطلح يلتزم البائع بتسليمه البضاعة ووضعها في المكان المتفق عليه في البلد المصدر، حيث أن البائع يتحمل كل النفقات والمخاطر خلال مسار نقل البضاعة حتى وصولها إلى المكان المحدد، وعلى المشتري أن يدفع النفقات الاضافية للتفريغ ويتحمل المخاطر الناشئة إن لم يتم بالتخليص الجمركي خلال المدة المحددة لذلك عند تصدير البضاعة، كما يمكن استعمال المصطلح الحالي مهما

²⁶- بن جيلالي سميرة ، تطورات قواعد INCOTERMS 2010 مواكبة لمستحدثات النقل ، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان ، العدد الحادي عشر ، 13 جوان 2018 ، ص 153 .

²⁷-جاك صابونجي ، مرجع سبق ذكره ، ص 41.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

كانت وسيلة النقل أو طريقة النقل المستخدمة.²⁸ وكذلك في هذا المصطلح تجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010.

10/ المصطلح "DDP Delivery Duty Paid" خدمة التوصيل مدفوعة:

ضمن هذا المصطلح يوفي البائع بالتزامه بالتسليم لما توضع البضاعة في المكان المحدد بالدولة المستوردة، فعلى البائع أن يتحمل كل المخاطر والتكاليف بما فيها الحقوق والرسوم الجمركية وكل النفقات المتعلقة بتسليم البضاعة وكذا التخليص الجمركي عند الاستيراد في المكان المحدد، حيث وتجدر الإشارة إلى أن المصطلح DDP يعبر عن التزامات البائع في خدها الأقصى، ولم يخضع لأي تعديل في عام 2020 مقارنة بمصطلحات عام 2010.²⁹

11/ المصطلح "DPU Delivered at Place Unloaded" التسليم في مكان التفريغ:

وفق هذا المصطلح يقوم البائع بتسليم البضائع إلى المحطة النهائية (Terminal)، ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي المتعلق باستيراد البضائع ونقلها إلى مصنعها، أما البائع فهو الذي يتحمل كل المخاطر والنفقات حتى يتم تفريغ البضاعة في المحطة المحددة ويشترط في هذا المصطلح أن يقوم البائع بالتخليص الجمركي عند التصدير، ويمكن استخدام هذا المصطلح لجميع أنواع النقل.³⁰

التعديلات التي جاءت في مصطلحات التجارة الخارجية 2020: ³¹

➤ استبدال المصطلح DAT بالمصطلح DPU "التسليم في مكان التفريغ" والذي يلزم البائع على تسليم البضائع المفرغة إلى الوجهة المتفق عليها (سواء كانت محطة أو مصنع أو مستودع أو غيرها...) وإذا

²⁸ - قاسي منال ، فعالية قواعد الأنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2017/2018 ، ص 35.

²⁹ - قاسي منال ، مرجع نفسه، ص 36.

³⁰ - توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره، ص 325.

³¹ - توام زاهية ورزاي سعاد ، المرجع نفسه ، ص ص 327 - 329.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

لم يكن المكان محطة نهائية، فيجب على البائع التحقق من أن المكان الذي يخطط لتسليم البضائع فيه هو مكان يسمح له بتفريغ البضاعة فيه ؛

➤ إثراء المصطلح FCA بخيار بوليصة الشحن (connaissance à bord) ؛

➤ تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح CIP بالحد الأقصى؛

➤ المصطلح EXW: بالنسبة لهذا المصطلح احتفظت به غرفة التجارة الدولية ، لكن باقتصار

استخدامه في المعاملات المحلية دون الدولية³²

➤ إمكانية استخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات FCA ,DAP,DPU,DDP ؛

➤ تضمين متطلبات حماية أمنية بعملية نقل البضائع وتكاليف تلك المتطلبات³³ ؛

➤ توضيح الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي في حالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور

ثانيا: التصنيف حسب العائلات الأبجدية:

تقسم مصطلحات التجارة الخارجية بالاعتماد على الحرف الأول للمصطلح إلى أربعة

عائلات³⁴:

• عائلة ال E: الحرف الأول لكلمة Ex مكان العملية الإنتاجية ؛

• عائلة ال F: الحرف الأول لهذه الكلمة Free أجره النقل ؛

• عائلة ال C: الحرف الأول لهذه الكلمة Cost or carriage التكاليف ؛

• عائلة ال D: الحرف الأول لهذه الكلمة Delivered التسليم.

تم تصنيف قواعد الأنكوترمز من قبل غرفة التجارة الدولية إلى أربع مجموعات رئيسية وهي:³⁵

³² - توام زاهية ورزاي سعاد ، مرجع نفسه، ص 328.

³³ - خالد حجاج ، مرجع سبق ذكره

³⁴ - J.Belotti , **Le Transport International de marchandises** , Librairie Vuibert , 1992 , bd St_ germain 75005 Paris , p 83.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

المجموعة E: هي مصطلحات تخص الانطلاق، أي أن البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها في المصنع أما المشتري هو الذي يتحمل كل شيء، على سبيل المثال المصطلح EXW.

المجموعة F: هي المصطلحات التي لا يتم فيها دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري، وعلى سبيل المثال نأخذ المصطلحات FOB, FCA أو FAS.

المجموعة C: هي المصطلحات التي يتم فيه دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا يتحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن، وعلى سبيل المثال هذه المصطلحات CIF, CPT, CFR, CIP.

المجموعة D: تسمى كذلك مصطلحات الوصول (les incoterms d arrivee)، وهي بالتالي تعني أن المشتري لن يتحمل أي شيء ، كل الإجراءات يديرها البائع وحتى التكاليف يتحملها البائع ، على سبيل المثال DDP, DPU, DAP.

ثالثا: التصنيف حسب النقل:

تصنف مصطلحات التجارة الخارجية وفقا لثلاثة معايير هي: أنواع النقل المستخدمة، دفع النقل الرئيسي ونقل المخاطر في النقل. وفي تصنيف الأنكوترمز 2020 المعيار الرئيسي هو نوع النقل المستخدم.³⁶

1 / التصنيف حسب النقل المستخدم (الأنكوترمز متعددة الوسائط والبحرية):

يعتمد استخدام مصطلحات التجارة الدولية على نوع النقل المستخدم، في إصدار 2020 من الأنكوترمز، هناك سبعة مصطلحات تجارية يمكن استخدامها مع أي نوع من أنواع النقل (البري، البحري، الجوي) أو مع العديد منها في نفس الوقت (متعدد الوسائط) تسمى هذه الشروط الدولية متعددة الوسائط، من ناحية

³⁵ - المحور الخامس : مصطلحات التجارة الخارجية Incoterms International Commercial Terms من الموقع الإلكتروني :

<http://elearning.univ-biskra.dz> consulté Le 08/03/2022 à 15:58.

³⁶ -Guide Pratique INCOTERMS®2020 , Global Marketing S.L2020 ,Paris , France , p12.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

أخرى هناك أربعة مصطلحات تجارية دولية لا يمكن إستخدامها إلا مع النقل البحري والممرات المائية الداخلية (القنوات، الأنهار، البحيرات)

- مصطلحات التجارة الدولية لجميع أنواع النقل والنقل متعدد الوسائط EXW و FCA CPT،
- .DDP ، DPU، DAP،CIP

- شروط التجارة الدولية للنقل البحري أو الممر المائي الداخلي: FCA و CPT و DAP و CIP و DPU و DDP.

2/التصنيف حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي: المعيار الثاني للتصنيف هو دفع قيمة وسيلة النقل الرئيسية أي النقل الدولي بين بلد المنشأ وبلد المقصد، يتم التمييز بين شروط التجارة الخارجية التي يتم فيها الدفع مقابل النقل الرئيسي من قبل المشتري (المستورد) وتلك التي يتم من خلالها البائع (المصدر)

- شروط التجارة الدولية مع دفع رسوم النقل الرئيسية من قبل البائع: CPT و CFR و CIF و CIP و DPU و DAP و DDP.

- شروط التجارة الدولية مع مدفوعات النقل الرئيسية على نفقة المشتري: EXW و FCA و FOB و FAS.

3/تصنيف مصطلحات التجارة الخارجية حسب نقل المخاطر في نقل البضائع (في المصدر أو الوجهة):

يمكن التمييز بين مصطلحات التجارة الخارجية التي يحدث فيها الإلتزام بتسليم البضائع وبالتالي إنتقال مخاطر النقل في البلد المنشأ، بينما يحدث التزام التسليم في البلد المقصد في البلدان الأخرى

- مصطلحات التجارة الدولية مع انتقال المخاطر في بلد المنشأ: EXW و FCA و FAS.
- شروط التجارة الخارجية مع انتقال المخاطر في بلد المقصد: DPU و DAP و DDP.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

يمكن تلخيص تصنيف مصطلحات التجارة الدولية في الجدول رقم (04) الموالي:

الجدول رقم (01): تصنيف الأنكوترمز 2020

نقل مخاطر النقل	الدفع مقابل النقل الرئيسي	نوع المواصلات (النقل)	الأنكوترمز	الاختصار
بلد المنشأ	المشتري	متعدد الوسائط	Ex Works	EXW
بلد المنشأ	المشتري	متعدد الوسائط	Free Carrier	FCA
بلد المنشأ	البائع	متعدد الوسائط	Carriage Paid To	CPT
بلد المنشأ	البائع	متعدد الوسائط	Carriage and Insurance Paid To	CIP
بلد الوصول	البائع	متعدد الوسائط	Delivered At Place	DAP
بلد الوصول	البائع	متعدد الوسائط	Delivered At Place Unloaded	DPU
بلد الوصول	البائع	متعدد الوسائط	Delivered Duty Paid	DDP
بلد المنشأ	المشتري	بحري	Free Along side ship	FAS
بلد المنشأ	المشتري	بحري	Free On Boar	FOB
بلد المنشأ	البائع	بحري	Cost and Freight	CFR
بلد المنشأ	البائع	بحري	Cost Insurance and Freight	CIF

Sours: Guide Pratique INCOTERMS®2020 , Global Marketing S.L2020, Paris , France

, p13.

من خلال الجدول رقم (1) يتبين لنا في أنه في حالة مصطلحات التجارة الخارجية في « C » (CIF و CIP و CFR و CPT) يجب الإشارة إلى أنه على الرغم من أن البائع يفترض الدفع مقابل النقل الدولي إلى بلد المقصد، يتم نقل المخاطر إلى بلد المنشأ، عندما تكون البضائع محملة على وسيلة النقل، هذا هو السبب في CIF و CIP التي تشمل تأمين النقل الإلزامي، والبائع هو الشخص الذي يشترك ويدفع مقابل التأمين، على الرغم من أن المستفيد من التأمين هو المشتري الذي يتحمل مخاطر النقل.

المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر ويلقى من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية.

المطلب الأول: النقل البحري للبضائع من الجانب النظري

يلعب النقل البحري دورا رئيسيا في حركة البضائع بحيث ينقل حوالي 85% من حجم التجارة الخارجية، وذلك لقدرة السفينة وسيلة نقل بحرية على نقل الحمولات الضخمة وقلة تكاليفه بالمقابل.

أولاً: تعريف النقل البحري للبضائع

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.³⁷

ثانياً: خصائص النقل البحري للبضائع

تتميز أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميز نشاط النقل البحري من حيث أنه نشاطا يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ... الخ) ومن هذه الخصائص نذكر مايلي:³⁸

✓ ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري والتي من مظاهرها:

1 - ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة بإصلاح وبناء السفن.

2 - ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة، وكذلك الحاويات

3 - ارتفاع التكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاءات الموانئ.

³⁷ - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، الدار الجامعية ، دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ، مصر ، 2002 ، ص 39.

³⁸ - سميرة إبراهيم أيوب ، المرجع نفسه ، ص ص 48-70.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

✓ تعاضم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري من مظاهره أيضا:

1 - التطور التكنولوجي في مجال بناء السفن وهيكلها وتجهيزاتها.

2 - التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ أو مايعرف بمناولة البضائع

✓ صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية.

✓ طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري في المتوسط من 25 الى 30 سنة كما

يصل العمر الانتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية الى 100 عام.

✓ خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكاليفها غير قابلة للتجزئة.

✓ تعاضم اهمية اختصار الزمن، وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري ويتم شرحها كالآتي:

1-اختصار عنصر الزمن: ويعني أن هذه القضية بالتحديد (قضية اختصار عنصر الزمن) تحتل أهمية

كبيرة في رفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري , وزيادة إنتاجيتها.

2 - أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري: يجب توافر كم هائل من المعلومات لتبادلها

الالكترونيا من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن

والجمارك...الخ. حيث تكمن أهمية توافر المعلومات في مايلي:

1. إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.

2. زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال

تخفيض دورة السفينة وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة.

3. رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال

نفس الفترة الزمنية.

ثالثا: أهمية النقل البحري

للنقل البحري أهمية كبيرة في التجارة الدولية سوف نوجزها فيما يلي:

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

1. أهمية مستويات التوظيف وتنوع العمالة في النقل البحري:

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه (العمل على ظهر السفينة) أو المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري (الشحن والتفريغ...الخ) ويظهر ذلك بصفة خاصة في الدول التي تمتلك سواحل بحرية ممتدة، ويلاحظ أن الطاقة الاستيعابية لقطاع النقل البحري على توفير فرص العمالة، تتميز بخاصية هامة تتضح في عدم اشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني³⁹.

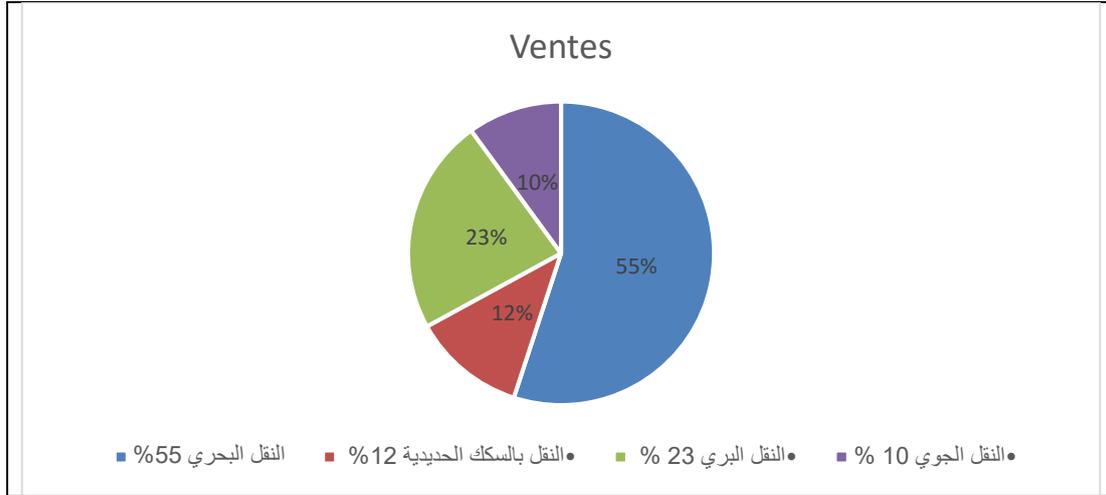
2. أهمية ظاهرتي تقسيم العمل والتخصص في النقل البحري:

يؤثر النقل في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة، فمن هذه الدول ما يتفوق في انتاج سلع معينة ومنها ما يتخصص في انتاج سلع أخرى ومعنى ذلك أن كل دولة ليست إلا سوقا لمنتجات الدول الأخرى. ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول المختلفة إلى تخفيض تكاليف إنتاج السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية، أي عندما تتخصص دولة في إنتاج سلعة ما يعني زيادة إنتاجها من تلك السلعة مما يؤدي إلى فائض في تلك السلعة فلا بد من تصدير ذلك الفائض، إلا أنه تكاليف النقل البحري المرتفعة تقف عائقا في وجه التصدير لأن ارتفاع تكاليف النقل سيؤدي حتما إلى ارتفاع سعر السلعة في دولة الاستيراد مما يقلل ذلك من حجم التجارة الدولية وبالتالي يؤدي إلى انخفاض الطلب على السفينة.

واستنادا لما سبق ذكره وما تطرقنا إليه تعتبر أهمية النقل البحري في التجارة الدولية وغيرها أهمية كبيرة لا يمكن الاستغناء عنها، ورغم هذه الأهمية إلا أن وسائل تقديم خدمات النقل تختلف من حيث الأهمية النسبية التي يحتلها كل منها، والشكل الموالي يوضح لنا الأهمية هذه:

³⁹ - سميرة إبراهيم أيوب ، المرجع نفسه ، ص 80.

الشكل رقم (01): الأهمية النسبية لوسائل خدمات قطاع النقل



المصدر: من اعداد الطالبتين بالاعتماد على: سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية - مصر ص 22.

يتبين لنا من الشكل رقم (01) أن النقل البحري يحتل مكانة خاصة وكبيرة بين وسائل النقل الأخرى إذ تقدر نسبة الطلب على خدمات النقل البحري (خاصة نقل البضائع) بنسبة حوالي 55% من إجمالي الطلب على الخدمات في حين يأتي بعده النقل البري بنسبة تقدر ب 23%، وثالثا النقل بالسكك الحديدية بنسبة 12% أما في المرتبة الرابعة والأخيرة يكون النقل الجوي بنسبة 10%⁴⁰.

المطلب الثاني: النقل البحري للبضائع من الجانب المادي والمؤسساتي

يمكن تحليل تكلفة النقل البحري إلى عناصرها الرئيسية إلى أن تصل إلى تأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحرا وتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفن على عناصرها المتمثلة في البضاعة والسفن والميناء.

أولا: السفينة

1. تعريف السفينة:

⁴⁰ - إبراهيم سميرة أيوب ، مرجع سبق ذكره، ص 23.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

حسب المادة 11 من القانون البحري " السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وذلك دون اعتبار لقوتها أو حمولتها أو الغرض من ملاحتها، وفي تطبيق أحكام هذا القانون تعتبر من السفن الحوامات التي تستخدم لأغراض تجارية أو غير تجارية"⁴¹.

2. أنواع السفن

السفينة عبارة عن جسم عائم، يتم تصميمه بطريقة هندسية ليتوافق مع الغرض الذي تم تصميم السفينة من أجله ، فالسفن هي أساس جميع الأنشطة البحرية حول العالم، تعمل السفن على نقل البضائع بمختلف أنواعها مثل السفن البترولية، سفن الدحرجة و سفن نقل المواشي أيضا كما تنقل الأشخاص إلى جميع أنحاء العالم.

1/ 2 - سفن نقل الركاب: عرفت التشريعات البحرية سفن الركاب بأنها أي سفينة تحمل على متنها أكثر من 12 راكب بخلاف الطاقم، ذلك يعني أن أي سفينة تحمل على متنها أكثر من 12 راكب ينطبق عليها جميع الاشتراطات الخاصة بسفن الركاب المنصوص عليها في المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS.⁴²

الشكل رقم(02): صورة لسفن نقل الركاب



⁴¹ - المادة 11 من القانون الاتحادي -26- لسنة 1981 -بشأن القانون التجاري البحري اعتمادا على الموقع الالكتروني :

<https://rakpp.rak.ac/ar/pages/> Consulté Le :16/03/2022 à 01 :10.

⁴² - ريان أعالي البحار ، Captain Mohamed من الموقع الالكتروني :

<https://WWW.safinaty.com> Consulté Le :16/03/2022 à 23 :22.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

المصدر: بالاعتماد على الموقع الإلكتروني:

<https://WWW.radioalgerie.dz>

2-2 سفن البضائع العامة: تكون مصممة هذه السفن أساسا للعمل في خطوط منتظمة وعادة تكون ذات سطح مزدوج أو ثلاثة أسطح لتسهيل عملية الرصات، وتتميز هذه السفن بسرعتها وسهولة صيانتها لأن عنصر الوقت أساسي في سفن الخطوط المنتظمة نتيجة لإرتباطها بجداول دقيقة⁴³

الشكل رقم (03): صورة لسفن البضائع العامة



المصدر: بالاعتماد على الموقع الإلكتروني:

<https://www.aldouman.com>

3-2 سفن الدرجة: تتميز بضخامة التصميم الخاص بها وإرتفاع الجسم الخاص بالسفينة

فوق سطح البحر كما تنقسم السفينة لأسطح وعنابر طويلة تهتم بنقل البضائع التي

تتضمن العجلات وذلك سواء كانت سيارات أو قطارات، صممت السفينة لتحتوي على

ممر أو بوابة خلفية تكون منحدره بحيث تفتح جهات الرصيف لتشحن السيارات أو

غيرها عن طريق هذه البوابة.⁴⁴

⁴³ <https://defense-arab.com> consulté Le: 23/06/2022 à 09:41

⁴⁴ - <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :25 .

الشكل رقم (04): صورة لسفن الدرجة



المصدر: بالاعتماد على الموقع الإلكتروني:

<https://WWW.facebokenews.blogspot.com>

2-5 سفن الثلجات: هذا النوع من السفن صمم خصيصا لنقل البضائع من مكان إلى آخر ولمسافات بعيدة جدا حيث تستلزم تواجد الثلجات بداخلها للحفاظ على البضائع التي تكون في الأغلب على أطعمة تحتاج للنقل عبر قارات بعيدة. ⁴⁵

الشكل رقم (05): صورة لسفن الثلجات



المصدر: بالاعتماد على الموقع الإلكتروني:

<https://rattibha.com>

2-5 سفن نقل الغاز: هذا النوع من السفن يشبه كثيرا السفن البترولية حيث صممت لنقل الغاز بأنابيب عبر المحيطات لجميع أنحاء العالم، شهد هذا النوع من السفن تطورا كبيرا به للوصول للجودة الشاملة في

⁴⁵ - <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :28.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

نقل الغاز، وأصبح تطوير هذا النوع من السفن ضروري وخاصة مع اعتماد عدد كبير من الصناعات في كافة الدول على الغاز الطبيعي وذلك لما يتميز به من نقائه وعدم تلويث البيئة.⁴⁶

الشكل رقم (06): صورة لسفن نقل الغاز



المصدر: بالاعتماد على الموقع الالكتروني:

<http://www.aldouman.com>

2-7: سفن مخصصة لنقل المواد الكيميائية :

هذه السفن مصممة بجودة وتقنيات عالية جداً، وذلك لضمان عدم حدوث أي تسريبات من المواد الكيميائية في مياه البحر والمحيطات التي تمر عبرها هذه السفن. كما صممت هذه السفن لتحتوي على العديد من العنابر المنفصلة لفصل المواد الكيميائية عن بعضها للحصول على إجراءات سلامة عالية.⁴⁷

⁴⁶ - <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :31.

⁴⁷ - <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :35.

الشكل رقم(07) :صورة لسفن مخصصة لنقل المواد الكيميائية



المصدر: بالاعتماد على الموقع الالكتروني :

<https://safinty.com>

2_8 سفن نقل المواشي :

هي عبارة عن سفن صممت خصيصاً لملائمة إحتياجات الماشية أثناء نقلها من بلد لآخر، كما تحتوي على أماكن لتصريف فضلات الماشية وتتضمن عابرات ثلاثم الجو الذي تحتاجه الماشية، كما تتضمن على طاقم من الأطباء المتخصصين لرعاية الماشية.⁴⁸

الشكل رقم (08): صورة لسفن نقل المواشي



المصدر: بالاعتماد على الموقع الالكتروني :

<https://safinty.com>

⁴⁸-<https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :39.

ثانيا: طبيعة البضائع المنقولة

تحدد طبيعة البضائع المنقولة إمكانيات التداول والتخزين بمعنى تميز الوحدة من السلعة بالوزن المفروض مع صغر حجمها أو العكس، فتتأثر تكاليف نقل البضائع باختلاف صفات السلع المختلفة، فمثلا قد ترتفع نقل البضائع ذات الحجم الكبير كثيرا إذا تم نقل مثل هذه البضائع وحدها من دون أن تصاحبها كميات من البضائع المكملة لها ذات الحجم الصغير، ويعتبر هذا هو الأساس الذي يقوم عليه الرأي القائل بأن انتقال البضائع الأساسية من السفن الجواله سيؤدي إلى ارتفاع نولون البضائع الباقية⁴⁹.

ثالثا: الميناء

1. تعريف الميناء: هو بلد او مكان بقصد حماية السفن اثناء تراكيبها ، ويكون بالعادة مجهزا بأحدث المنشأة ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها ، ومزود بوسائط النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات ببناء وإصلاح السفن. وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكنات وتموين السفن بالأغذية والوقود المطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في اقصر وقت ممكن⁵⁰.

2. أنواع الموانئ البحرية: تتعدد الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية هي:

1.2 من حيث طبيعتها الجغرافية: من حيث الطبيعة الجغرافية يمكن التمييز بين الموانئ الطبيعية (تقام على شواطئ البحار) وشبه الطبيعية (تقام على المواقع الساحلية المختارة كمثال الأنهار) وبين الصناعية (والتي تقام لتحديد المواقع الملائمة للميناء الصناعي).

2.2 من حيث طبيعة الوظائف المسندة لها:⁵¹

⁴⁹ - أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية ، الإسكندرية ، مصر ، 2002، ص 32.
⁵⁰ - رصاع حياة ، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها ، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد - تخصص إقتصاد دولي ، كلية الاقتصاد ، جامعة وهران ، 2013/2012 ، ص 37 .
⁵¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص ص 41 - 43.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

في هذا الصدد تتعدد الموانئ وتتنوع إلى موانئ حربية وموانئ للصيد ثم الموانئ التجارية (وهي موانئ مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين)، وتزداد أهميتها إلى خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية

2.3 أنواع الموانئ البحرية حسب المتناولات: ⁵²

حيث يمكن التمييز بين موانئ البضائع العامة (هي بضائع تحمل من وعلى البواخر بواسطة الأسلاك) وموانئ الحاويات (وسائل نقل حديثة) وموانئ المسافرين تختص بنقل المسافرين.

رابعاً: تنظيمات الخدمات الملاحية

تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص تكاليف نقل البضائع، وفي ميدان السفن الجواله تؤدي شدة المنافسة مع عدم وجود التنظيمات بالإضافة إلى أن حجم العديد من شركات السفن الجواله أقل من الحجم الأمثل لكي تحقق الكفاءة الكاملة كل ذلك يؤدي إلى انخفاض النوالين لفترات طويلة نسبياً. أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينها ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية، وذلك راجع إلى العدد الكبير للسفن على الطريق الملاحي التي بها فراغات كبيرة خاوية ⁵³. ولتقديم هذه الخدمات تم الاعتماد على مؤسسات منها ⁵⁴: شركات الشحن والتفريغ مشروعات توريد المعدات البحرية.

خامساً: تنظيمات الخدمات التجارية

يتوقف تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم بها التجار بضائعهم إن كانت جيدة أم لا، وبالتالي عليهم يقع واجب تنظيم نشاطهم بما يحقق خفضاً في تكاليف الخدمات الملاحية.

⁵² - باسل إبراهيم ونوس ، أثر البنية التحتية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حوض البحر الأبيض المتوسط ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في إدارة الأعمال ، كلية الاقتصاد ، جامعة تشرين ، 2015 ، ص ص 30 ، 31.

⁵³ - أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع سبق ذكره، ص 36.

⁵⁴ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص ص 44 - 45.

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

سادسا: الاستخدام الأمثل للموارد أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعاضة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري، أما بالنسبة للدول النامية اعتماد نظام الطبالي .⁵⁵

المطلب الثالث: النقل البحري للبضائع من الجانب القانوني

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفن بوصفها أداة للملاحة البحرية، ولهذا سنحاول في هذا المطلب تسليط الضوء على مفهوم عقد النقل البحري و تحديد خصائصه وكيفية إثباته.

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه

1 / تعريف عقد النقل البحري:

ورد هذا التعريف في المادة الاولى الفقرة ب من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 اوغسطس 1924 وانظمت اليها الجزائر في 13/4/1964 على انه "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن او بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وكذلك ينطبق على سند شحن او وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".⁵⁶

2 / خصائص عقد النقل البحري: يتميز عقد النقل البحري بعدة خصائص هي:⁵⁷

أ- عقد رضائي: يعتبر عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها توافق الايجاب مع القبول، ورغم أن المشرع قرر أنه لا يثبت عقد النقل البحري الا بالكتابة، الا ان استلزام الكتابة لا يعني اننا امام عقد شكلي، وانما تطلب المشرع ذلك لكي يلفت نظر المتعاقدين في أهمية هذا العقد وتقادي المنازعات التي يسببها العقد التي يؤدي الى تعطيل التجارة البحرية.

⁵⁵ - أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع نفسه، ص 37.

⁵⁶ - الهاشمي بوشنتوف ، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتارمز والاعتماد المستندي ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2012/2013 ، ص 07 .

⁵⁷ - عصام حنفي محمود ، قانون التجارة الدولية ، كلية الحقوق ، جامعة بنها والمحامي بالنقض والإدارية العليا ، ص ص 13 ، 14 .

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

ب- عقد نقل بحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين: فهذا العقد يترتب التزامات وحقوق متبادلة بين طرفيه، فهو يترتب التزامات وحقوق للناقل، والتزامات وحقوق للشاحن لذلك يخضع هذا العقد لاحكام العقود الملزمة للجانبين خاصة احكام الفسخ والدفع بعدم التنفيذ.

ت-تجارة العقد: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع تجاريا بالنسبة للناقل، حيث نصت المادة 6 من قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999 على انه "يعد أيضا عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية البحرية -النقل البحري" اما بالنسبة للشاحن فان النقل لا يعتبر تجاريا الا اذا كان تاجرا أو غير تاجر .

ثانيا: إثبات عقد النقل البحري

1.تعريف سند الشحن: سند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة واستلزام الرهان لها، كما أنه يثبت عقد النقل ذاته، ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به.⁵⁸

إذ يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضاعة سند شحن ، ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلم البضائع قبل شحنها ، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة ، وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفن معينة على بيان تاريخ الشحن .⁵⁹

2.بيانات سند الشحن: ⁶⁰

ونوضح فيما يلي البيانات التي تدرج في سند الشحن ويشترط أن يذكر فيها ما يأتي :

⁵⁸ - عصام حنفي محمود ، مرجع نفسه ، ص 16 .

⁵⁹ - عصام حنفي محمود ، مرجع نفسه ، ص 16 .

⁶⁰ - لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، جامعة العلوم التطبيقية - جامعة المستنصرية سابقا ، المكتبة القانونية (487) ، 2003 ، ص

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

اسم المتعاقدين (مجهزة السفينة والمستأجر)، تحديد البضائع (نوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها وعدد طرودها)، اسم السفينة وجنسيته وحمولتها، شروط النقل (أجرة النقل محل السفر والمكان المقصود)، تاريخ تسليم الوثيقة، عدد النسخ التي نظمها الريان، إمضاء الريان أو وكيله والواسق " .

1) أشكال سند الشحن: أهم تقسيمات سندات الشحن هي كالتالي:

❖ حسب طريقة انتقالها: تقسم إلى:

أ- **السند الاسمي:** هو السند الذي يصدر باسم شخص معين، ولا يجوز نقل الحق الثابت في هذا السند إلا من خلال حوالة الحق، حيث يجب قبول الناقل لها أو إعلانه رسمياً بها، وفي ذلك تنص المادة 203/2 من قانون التجارة البحري على أن " يكون النزول عن سند الشحن الإسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق " ، وفي الغالب لا يكون سند الشحن إسمياً إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً.⁶¹

ب- **سند الشحن الإذني (لأمر):** هو الشكل الذي يقرب سندات الشحن من الأوراق التجارية فبمجرد اشتراط شرط الأمر بالقبول، فإن هذا الشرط يؤدي إلى قابلية انتقال الشحن بالطرق التجارية أي بالتظهير وهذا الشكل هو الغالب على سند الشحن.

ت- **سند الشحن لحامله:** يصدر سند الشحن لحامله بالمناولة أي بالتسليم من يد إلى يد ، وقد نصت المادة 204 من قانون التجارة البحرية على أن " يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسماً، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض والمظهر إليه إن كان السند لأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه " .⁶²

❖ من حيث الدلالة على شحن البضاعة: يقسم إلى سند الشحن برسم وسند شحن مشحون⁶³:

⁶¹ - عصام حنفي محمود، مرجع نفسه ، ص 18 .

⁶² - عصام حنفي محمود ، مرجع نفسه ، ص 19 .

⁶³ - لطيف جبر كومانى ، مرجع سابق، ص 97 .

الفصل الاول :الإطار النظري لمصطلحات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع

أ- سند شحن برسم: معناه أن البضائع سلمت لغرض شحنها، أي أنها لم تشحن على ظهر السفينة بعد.

ب- سند شحن مشحون: ويعني هذا النوع أن البضاعة شحنت في السفينة وكذلك يستبدل الأول بالثاني عند شحن البضاعة أو يسجل عليه كلمة مشحون.

خلاصة الفصل الأول:

يتبين لنا في الأخير أن مصطلحات التجارة الدولية، قد كانت نتاج التطورات الحديثة في العلاقات الدولية، والذي أدى إلى كثرة العلاقات القانونية وتشابكها، مما دفع المشرعين سواء على المستوى الوطني أو الدولي، إلى البحث عن وسيلة تتيح التعامل بين البائع والمشتري وتسهل معاملاتهم التجارية، نهيك عن أنه كان لمصطلحات التجارة الدولية مساهمة كبيرة في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا ومن خلال أيضا كيفية توزيع التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية 2020 عن طريق إبراز وقت تحويل الأخطار والتكاليف المتعلقة بالبضاعة وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري يتم النقل عبره.

وبما أن النقل البحري للبضائع يعد المجال الأكثر استعمالا في معاملات التجارة الدولية ودورها المهم في عملية النقل الدولي سيتناول الفصل الثاني هذا الدور في الجزائر كما أنه سيعالج واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر العاصمة.

الفصل الثاني:

واقع استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في النقل

البحري للبضائع في الجزائر

تمهيد:

تحتل الموانئ دور الصدارة في الاقتصاد الوطني والمبادلات التجارية الدولية نظرا لكون غالبيتها تمر عبر الخطوط البحرية، لهذا نأخذ ميناء الجزائر العاصمة كنموذج دراسة والذي يعتبر منصة حقيقة للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية وفي نفس الوقت أداة لتنظيم التجارة الخارجية وكذا نظام تقييم للاقتصاد الوطني باعتباره مركز عبور البضائع خاصة إلا أن النظام القانوني الذي كان يحكمه مر بعدة مراحل مباشرة بعد الاستقلال، حيث كان الاهتمام كبيرا من طرف السلطات بهذا الميناء وذلك بهدف الحفاظ على المصالح العمومية من خلال متابعة مختلف الأنشطة والتحكم فيها والعمل على التسيير الجيد مع التحكم في مختلف العناصر المؤثرة في أنشطة المشروع حسب سلم المسؤوليات المحددة للمؤسسة، وقبل إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية سمح لبعض المقاولات المملوكة للفرنسيين بالاستمرار في القيام بنشاطات الشحن والتفريغ إلا أن الأمر لم يبقى على حاله نظرا لتغير متطلبات التجارة الدولية فكان لزاما على المشرع مواكبة تلك التغيرات بإدخال تغييرات جذرية في سير الموانئ.

سنسلط الضوء في هذا الفصل على الجانب التطبيقي حيث يتناول المبحث الأول استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في الجزائر. أما المبحث الثاني فيتناول تقديم المؤسسة المينائية في الجزائر العاصمة كنموذج للدراسة.

المبحث الأول: استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في الجزائر

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الخارجية عن طريق تسهيل وتحديد العلاقة مع العملاء والموردين، زيادة إلى ذلك تخفيض التكاليف خاصة تكاليف النقل البحري والسبيل لتحقيق هذه الأهداف لا يتأتى إلا بتطبيق قواعد مصطلحات التجارة الخارجية في مختلف معاملات الصادرات والواردات، انظر الملحق رقم 10

المطلب الأول: اهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في ميزان المدفوعات الجزائري

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FOB (Free On Board، وفي حالة الاستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة (CIF (Cost Insurance and Freight التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة وفي القليل من الحالات يتم استخدام (CFR (Cout assurance et fret، لتقييم الصادرات والواردات، وحساب الميزان التجاري الجزائري يتم استعمال المصطلحين (FOB ,CIF) .
وسنحاول في هذا المطلب التطرق إلى مفهوم ميزان المدفوعات وأهميته وكذلك أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة.

أولاً: مفهوم ميزان المدفوعات

لدى ميزان المدفوعات عدة تعاريف أهمها:

يعتبر ميزان المدفوعات من أهم المؤشرات الاقتصادية وأداة من أدوات التحليل الاقتصادي، لمعرفة الوضع الاقتصادي لدولة ما في المدى القصير، أي أن ميزان المدفوعات هو تسجيل نظامي لكافة المعاملات الاقتصادية التي تتم في فترة زمنية محددة (عادة سنة) بين المقيمين في بلد ما والمقيمين في

البلدان الأخرى. وبالتالي فإن ميزان المدفوعات يعكس وضمن فترة زمنية معينة نسبة الواردات من العملة لبلد ما وجميع مدفوعاته للخارج⁶⁴.

ميزان المدفوعات هو: (بيان حسابي يسجل فيه قيم جميع السلع والخدمات والهبات والمساعدات الأجنبية وكل المعاملات الرأسمالية وجميع كميات الرهن النقدي الداخلة والخارجة من هذا البلد خلال فترة من الزمن عادة سنة⁶⁵).

يعرف ميزان المدفوعات الدولية على أنه: (سجل محاسبي أو إحصائي موثق رسمياً، يعتمد قيماً مزدوجاً لخلاصة المقبوضات والمدفوعات اللتين تترتب عليهما حقوق دائنية والتزامات مديونية للمقيمين من الأشخاص الطبيعيين والقانونيين في دولة ما مع الخارج نتيجة للمبادلات الاقتصادية والتحويلات الخارجية سواء كانت من طرف واحد أو من طرفين خلال فترة زمنية عادة ما تكون سنة واحدة)⁶⁶. ويمكن القول أن ميزان المدفوعات هو مستند محاسبي يظهر الوضعية الناتجة عن العمليات الحاصلة خلال سنة بين الأعوان الاقتصاديين المقيمين في المجال الوطني وبين كل الأعوان الآخرين في العالم الخارجي.

ثانياً: أهمية ميزان المدفوعات

فيما يخص أهمية ميزان المدفوعات الدولية له أهمية كبيرة تتمثل في:⁶⁷

- يبين المركز الذي تحتله دولة ما في الاقتصاد العالمي، من خلال تشخيص قوة أو ضعف اقتصاد هذه الدولة وتحديد خصائص التغييرات التي تحصل في هذا المركز، عن طريق مقارنة البيانات الإحصائية الخاصة بميزان المدفوعات لسنوات معينة.

⁶⁴ - بسام الحجاز ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان 2003 ، ص 52.

⁶⁵ - عبد الرحمن يسرى وآخرون ، الاقتصاد الدولي ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 2005 ، ص 323.

⁶⁶ - هويشار معروف ، تحليل الاقتصاد ، دار جدير للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2006 ، ص 235.

⁶⁷ - المرجع نفسه ، ص ص 236 ، 237.

- بيان لعرض العملة الوطنية والطلب عليها تجاه العملات الأجنبية وذلك بما يسهم في تحديد القيمة الفعلية لعملة البلد في أسواق الصرف الأجنبي وهنا يمكن استخدام سعر الصرف في تعديل المعاملات الاقتصادية الدولية ولتعيين مدى القدرة على إحداث التغييرات في بعض عناصر العلاقات الاقتصادية الدولية بغرض استيعاب (أو امتصاص) الفائض أو إزالة العجز وذلك كوسائل لمنع أو لتخفيف التضخم أو الانكماش المتولد عن اختلال ميزان المدفوعات الدولية.
- ميزان المدفوعات لا يبين أسباب حدوث التغييرات في بعض عناصره كما وأنه يخفي مبادلات المقايضة والهبات والتعويضات العينية، حيث أن هذه التغييرات أو المبادلات تظهر في بنود (أو فقرات) ميزان المدفوعات الدولية كمقبوضات / أو مدفوعات نقدية.
- ميزان المدفوعات يهمل الصعوبات الكامنة وراء عملية التوازن بين الصادرات والاستيرادات أو بين تدفقات رأس المال الداخلة والخارجة، وكذلك فإنه لا يعطي إلا خلاصة إجمالية للمبادلات الاقتصادية.
- كما وأن ميزان المدفوعات لا يكشف الصورة الآنية لمركز الاقتصاد الدولي لبلد ما، بل يحدد هذا المركز في نهاية فترة معينة (سنة عادة) أي أنه لا يبين مثلا الفرق الآني بين الاستثمارات الوطنية في السندات والأموال التي تتم في البلدان الأخرى ونفس الاستثمارات التي تتم من قبل الأجانب في البلد المعني وذلك لتحديد الأرباح والخسائر الآنية.

ثالثا: الصادرات FOB:

-الصادرات FOB:68

التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، اي ان حركة البضائع من الجزائر الى

المستورد الاجنبي تستلزم قيام المصدر الجزائري بالمراحل التالية ، أنظر الملحق رقم (03)

68 - عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة واقع ميناء الجزائر العاصمة ، مشروع مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية ، كلية الاقتصاد ، جامعة بسكرة ، 2014/2015 ، ص ص 97 – 99 .

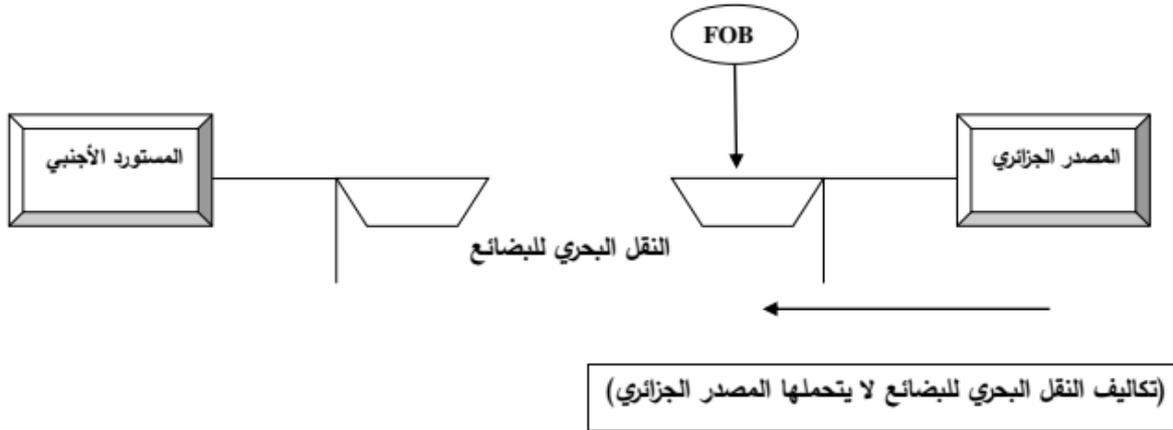
- يتحمل المصدر الجزائري تكاليف التعبئة والتغليف.
- تكاليف نقل البضاعة من المخزون او المصنع الى الميناء.
- التخلص الجمركي على البضائع المصدرة تتحمله الجزائر.
- اضافة الى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن ان يتحملها المستورد الاجنبي، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري.
- هذا دون تحمل مصاريف اخرى والتي يتحملها المشتري ودون التامين على البضاعة كذلك.
- اما المستورد الاجنبي فيتكفل بما يلي:
- النقل الاساسي للبضاعة.
- والتامين عليها وتحمل اخطار فقدانها او الحاق الضرر بها.
- ونفقات تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة في بلد المستورد.
- رد على ذلك تلخيص جمركة الاستيراد.
- ومصاريف ارسال البضاعة من مكان الوصول.
- والشكليين رقم يوضحان استعمال مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FOB) من الجزائر الى المستورد الاجنبي.

الشكل رقم (09) : خريطة استعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير.



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

الشكل رقم (10): استعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ."



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على المرجع

1-S. Haddad et Collectif , Les Incoterms 2000 , pages bleues – éditions ,Bouira Algérie , 2009 , p33.

من الشكلين رقم (09) و (10) يمكن استنتاج ما يلي:

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

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

تنتهي مسؤولية المصدر الجزائري عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل ارسال البضاعة والمتمثلة في اقبال البضاعة الى الميناء اضافة الى تكاليف ومخطر شحن الحمولة على سطح لسفينة او داخل عابرها (مخازن السفينة في الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن لحمولة على ظهر السفينة) اما اذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المستورد الأجنبي ثم اكمال اجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي يوضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات من المصدر الجزائري الى المستورد الأجنبي وبذلك يتحمل المستورد الاجنبي جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد اجرة النقل البحري والتامين على ذلك ونفقة تفرغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف ارساء البضاعة من مكان الوصول الى مخازن المستورد.

بحكم طبيعة الاقتصاد الاحادي للجزائر بغالبية صادرات نفطية، وافتقارها للبنى التحتية من موانئ عصرية وسفن متطورة وانخفاض مستوى استعمال الحاويات في التجارة الخارجية، اضافة الى تخلف مؤسسات التامين الجزائرية الدولية على البضائع عالميا، كل هذه الدوافع تضع الجزائر على المحك الى ان توكل للمستورد الاجنبي لمحروقات الجزائرية او النسبة المهملة من الصادرات غير النفطية مهمة الشحن، النقل والتامين.

رابعاً: الواردات (CIF او CFR): ⁶⁹

⁶⁹ - عيد المالك هاني ، مرجع نفسه ، ص ص 100 - 102 .

قد يتم تطبيق مصطلح CIF او مصطلح CFR في حالة الاستيراد كما يلي أنظر الملحقين رقم

(04) و(05) :

1 /الواردات(CIF):

التكاليف و التأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، اي حركة البضائع من المصدر الاجنبي

الى الجزائر تستلزم قيام المستورد الاجنبي عند وصول البضائع الى الميناء بالمراحل التالية:

➤ تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة.

➤ اضافة الى تكاليف ارسال البضاعة من مكان الوصول او المخزن، مع العلم ان المستورد

الجزائري لا يتحمل تكاليف النقل البحري للبضاعة، وتكاليف التأمين عليها.

في حين المصدر الاجنبي يتكفل بما يلي:

➤ يتحمل المصدر الاجنبي تكاليف التعبئة والتغليف.

➤ تكاليف نقل البضاعة من المخزن او المصنع الى الميناء.

➤ التخلص الجمركي على الضائع المصدرة الى الجزائر ايضا.

➤ اضافة الى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن ان يتحملها المستورد الجزائري

وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري.

➤ تكاليف النقل البحري لبضاعة كذلك بموجب مصطلح (CIF) يتكفل بها المصدر الاجنبي.

➤ زيادة على ذلك يقوم المصدر الاجنبي بالتأمين على البضاعة.

2/الواردات(CFR):

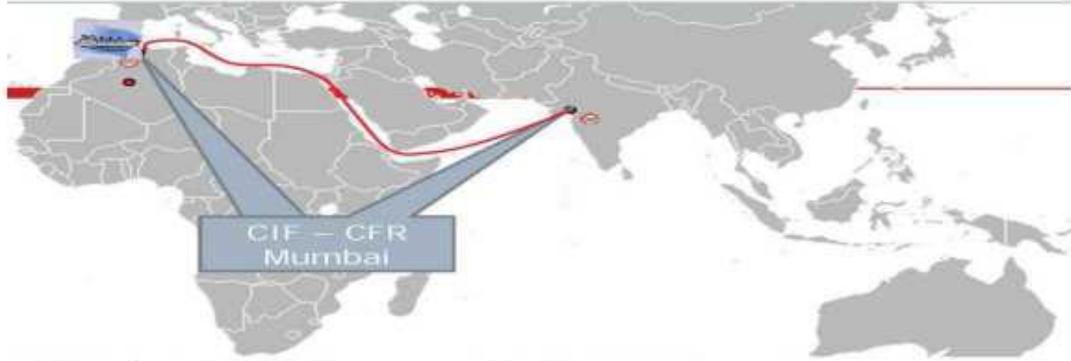
التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، وتكون حركة البضائع من المصدر الاجنبي الى

الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند الوصول إلى الميناء الجزائري بنفس الالتزامات في مصطلح

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

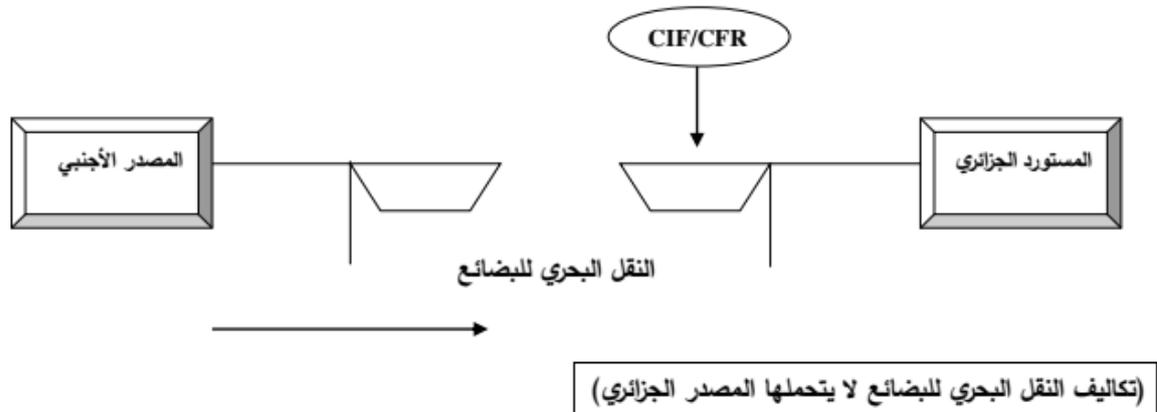
(CIF) والاختلاف الوحيد في تكاليف التأمين على البضاعة التي يتحملها المستورد الجزائري دون المصدر الاجنبي الذي يلتزم ايضا بنفي المسؤوليات السابقة في مصطلح (CIF).

الشكل رقم (11): خريطة استعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"



Source: Forum International des Transports, op-cit , p33

الشكل رقم (12): استعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" او CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على المرجع

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

من الشكلين رقم (11) (12) يمكن استنتاج ما يلي:

المستورد الجزائري في حالة مصطلح CIF او CFR يتسلم البضاعة في موانئ الجزائر دون تحمل تكاليف النقل البحري للحمولة والتي يتحملها المصدر الاجنبي، حيث يتكفل هذا الاخير بنفقات التعبئة والتغليف.

تكاليف ما قبل ارسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة نقل الاساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، اما الاخطار فيكون المصدر الاجنبي مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف الى المستورد الجزائري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، اما مسؤولية المستورد الجزائري على الاخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، الى غاية وصول البضاعة اليه.

اي ان المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CFR يتحمل التكاليف والأخطار الاتية:

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، اتمام الاجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الاخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول، اما الأخطار فيكون المستورد الجزائري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرساله الى المستودعات.

أما في حالة ما اذا تم الاستيراد المستورد الجزائري وفق مصطلح CFR فانه على الطرف الثاني المصدر الاجنبي يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، اما اعباء الاخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الانطلاق هذا اذا لم ينص العقد على خلاف ذلك يتحمل المشتري اخطار الشحن، وتحول التكاليف من البائع الى المشتري

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

لحظة وصول البضائع الى ميناء الوصول، في حين تحول الاخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفرغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، اما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن الى غاية وصول البضاعة.

أي ان المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح RCF يتحمل نفس التكاليف والأخطار وفق مصطلح CIF زيادة الى تكاليف التأمين.

فالفرق ببساطة بين استخدام مصطلح CIF ومصطلح CFR ان المصدر يتكفل بالتأمين على البضاعة المنقولة الى الجزائر في مصطلح CIF ولا يتحمل تكاليف التأمين في مصطلح CFR، والتي يتحملها في هذه الحالة المستورد الجزائري.

نظام الاستيراد والتصدير في الجزائر امام حتمية تطبيق مصطلحات التجارة الدولية CIF او CFR عند الاستيراد ومصطلح FOB، وذلك بالنظر الى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها استيراد وتصديرا، فسفن النقل البحري للبضائع الوطنية لا تزيد عن اربعة سفن ، مما يضطر المتعاملين الجزائريين في التجارة الخارجية الى كراء السفن الاجنبية لإتمام حركة البضائع من او الى الجزائر، فكما تقدم سابقا انه في حالة التصدير يسلم المصدر الجزائري الحمولة في الموانئ الجزائرية على ظهر السفن، اي ان المشتري الاجنبي لاستلام البضاعة من الجزائر في موانئها وهذا راجع الى عدم قدرة الجزائر على التكفل بالنقل البحري الى اراضي الدولة المستوردة للسلع الجزائرية، الامر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها والعكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد اجرة نقل البضائع للدول او السفن الاجنبية التي ابرمت اتفاق لنقل السلع الجزائرية أو بالأحرى المحروقات الجزائرية، وعند الاستيراد يعتمد المستورد الجزائري على تسلم المنتجات عند أقرب مكان بحيث يقوم المصدر الاجنبي بنقل البضائع بحرا

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

بموجب مصطلح CIF او CFR الموائى الجزائرية، و الأهم من ذلك أن السفن المحملة بالحاويات التي بها المنتجات المستورة تدخل الجزائر للتفريغ و تعود فارغة، الأمر الذي يكلف الجزائر تكاليف إضافية، بسبب ضعف نظام التصدير الجزائري الذي يكتفي بنسبة مهملة من المنتجات المصدرة خارج قطاع المحروقات، ففي الدول المتطورة في التجارة الدولية تستورد سلع عبر حاويات النقل البحري ثم تقوم بتصدير سلع أخرى في نفس الحاويات و السفن و ذلك لاستهداف تخفيض التكاليف إلى أدنى مستويات.

المطلب الثاني: الإجراءات الجمركية المطبقة في الصادرات والواردات

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبين على أساس شروط للنقل وتسديد أجرة حمولة البضائع وذلك في حالتي التصدير والاستيراد.

أولاً: الجمركة عند التصدير والاستيراد⁷⁰

يعرف التصدير بأنه عملية عبور السلع والخدمات من الحدود الوطنية ودخولها الحدود الأجنبية، و شكل من أشكال اقتحام الأسواق الخارجية، وهذه العملية تتطلب إجراءات وتقنيات كتدخل وكيل العبور كوسيط بين المصدر والمستورد لتسهيل الإجراءات وتحضير العمليات اللاحقة لعملية العبور وفي هذا السياق سنحاول تحليل مختلف الخطوات الأساسية للتصدير.

1-تحضير الوثائق اللازمة لعملية التصدير والاستيراد:

1-1 بالنسبة للتصدير:

يقوم المورد (المصدر) بإرسال مجموعة من الوثائق الى الزبون تتعلق بالبضاعة إما مباشرة أو عن طريق البنك (الإعتماد المستندي) وذلك من أجل جمركة البضاعة ويحتوي الملف على الوثائق الآتية.

أ-المستندات المبدئية :

⁷⁰ - حمو فتحي ، دور وفعالية الأنكوترمز في تنظيم عمليات التجارة الخارجية دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم EPM ، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية ، كلية الاقتصاد ، جامعة مستغانم ، 2016/2017 ، ص ص 71 – 74 .

أ.1-شهادة الإجراءات الجمركية: يستخرجها المصدر وتعتبر المستند الجمركي الذي يتم على

أساسه الشحن سواء بالباخرة أو الطائرة وأهم البيانات التي يحتوي عليها : اسم المصدر وجنسيته رقم

سجل المصدرين، نوع البضاعة وكميتها، الوزن، الجهة المصدر إليها، وسيلة الشحن.

أ.2 -فاتورة مبدئية: وتحتوي على البيانات التالية: اسم العميل، المرسل إليه، البضاعة، البلد

المصدر إلي الكمية، الصنف، السعر، القيمة الإجمالية، نوع العملة.

أ.3 -استمارة ترخيص الصادرات: ويتم اعتمادها من أحد البنوك المعتمدة من الإدارة العامة للنقد

وتعبر عن استيراد قيمة البضاعة المصدرة إلى الخارج وتحرر هذه الاستمارة من ثالث نسخ وأهم

البيانات التي تحتوي عليه الاستمارة هي :اسم العميل، البلد المصدر إليها، نوع البضاعة، القيمة، نوع

العملة، اسم المصدر، الكمية المصدرة ، طريقة الدفع، طريقة استرداد القيمة.

أ.4-كشف المحتويات أو قائمة العبوة: وهي عبارة عن كشف تفصيلي عن أرقام الطرود

وصفتها وكميات البضائع المعبئة في كل طرد من الطرود والأوزان القائمة والصالفة.

أ.5-شهادة صحية: وتصدرها هيئات تابعة للصحة بعد القيام بفحص الوسائل الغذائية كالمعلبات

من طرف المندوبين والتحقق من أنها مطابقة لشروط التصدير.

ب- المستندات النهائية: تلك هي أهم المستندات التي يبدأ إعدادها فور إلتهاء من إتمام عملية

الشحن والتي يجب تقديمها للبنك فاتح الاعتماد (في حالة الدفع عن طريق الاعتماد المستندي).

ب.1 -بوليصة الشحن Bill of Lading: وتعتبر بمثابة إيصال من قبطان الباخرة أو من التوكيل

الملاحي بصفته وكيلا من مالك الباخرة يفيد استلامه للبضاعة وتعهدا بتسليمها في ميناء التفريغ بنفس

الحالة التي تم استلامها بها ويجب أن تشمل البوليصة على البيانات التالية .

• عدد الطرود وأنواعها، نوع البضاعة، الوزن القائم والصالفي، اسم الشاحن، البلد المصدر إليه

البضائع، حجم الطرود، اسم المرسل إليه.

● اسم الجهة التي ستحضر بوصول البضاعة، في ميناء التفريغ.

ب.2-الفاتورة التجارية: هي وثيقة تجارية يصدرها البائع والتي تحول حقوق الملكية منه إلى

المستورد، وهي التي تصدر من عدة صور بالإضافة إلى الأصل وأهم البيانات التي تحتوي عليها:

-رقم الفاتورة، اسم المصدر، اسم المستورد وعنوانه والبلد المصدر إليها البضاعة وأوزانها وكمياتها، سعر الوحدة، القيمة الإجمالية للبضاعة.

-أساس التعاقد، اسم الباخرة، رقم الاستمارة.

ثم طريقة الدفع إذا كان الاعتماد فيذكر الاعتماد واسم البنك المفتوح من طرفه ثم ميناء الشحن وميناء التفريغ وتاريخ الشحن والنولون.

ب.3- شهادة المراجعة: في بعض الأحيان ينص الاعتماد أو التعاقد على قيام إحدى شركات المراجعة بمعاينة البضاعة قبل وأثناء الشحن للتحقق من استيفائها للمواصفات والشروط المتعاقد عليها وأن تصدر شهادة مراجعة الوزن والصنف.

ب.4- التصريح بالتصدير: هو وثيقة قانونية تسمح للمصدر أن يصدر بضاعة وذلك بعد

الاطلاع على الوثائق بالملف الخاص لعملية التصدير والقيام بالفحص الميداني للبضاعة وبعد التصريح بالتصدير بمثابة رخص التنقل.

ب.5- شهادة بيطرية: تصدر عن إدارة المخابر البيطرية بالنسبة للحيوانات كالمواشي و أهم ما تحتوي عليه أن هذه البضاعة خالية من الأمراض.

2-1 بالنسبة للاستيراد: الوثائق اللازمة للاستيراد هي :

أ- إجراءات النقل:

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

يخبر المستورد الوكيل المعتمد باسم السفينة ووكالة النقل المكلفة، وعند رسو السفينة يجب على الربان تقديم وثيقة إجبارية لمصلحة الجمارك و المتمثلة في بيان الحمولة و بيان طاقم الملاحين، ظروف الرسائل ويجب إعطاؤها رقما خاصا لتسهيل عملية الجمركة.

أ-1 جمع الوثائق : بعد تحصله على ظرف الرسائل والمتضمن:

سند الشحن -شهادة الأصل -الفاتورة التجارية-قائمة الطرود-شهادة التحليل.

يقوم بتسجيله في سجل خاص على مستوى وكالة النقل التي تقوم بدورها بإصدار إشعار بوصول السلعة وتسجل فيه المصاريف الواجب دفعها.

أ-2 تبادل سند الشحن ودفع المستحقات : وتعطي وكالة النقل قسيمة تسليم البضاعة أي سند الشحن مع ختمه مقابل استظهار:

- سند الشحن الأصلي -إشعار بالوصول -دفع مستحقات بالشيك أو نقد.

ب -إجراءات التأمين:

إعداد وثيقة التأمين يتطلب معرفة موضوع التأمين لتقدير المخاطر وبالتالي تحديد القسط الذي يدفعه المؤمن مقابل التغطية التي يتحصل عليها فالؤمن يختار نمط التأمين:

-تأمين جميع المخاطر -تأمين الأعضاء من التلف الخاص باستثناء.

كما يختار نوع وثيقة التأمين:

- وثيقة التأمين الرحلة - وثيقة تأمين المنطقة - وثيقة التأمين العائمة - وثيقة تأمين بدون شحن.

ثانيا: الإجراءات الميدانية لعمليتي تصدير واستيراد⁷¹

1-الإجراءات الميدانية لعملية التصدير:

⁷¹ - حمو فتحي ، مرجع نفسه ، ص ص 76 - 78 .

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

ان نقطة انطلاق الإجراءات الميدانية عند التصدير تبدأ بطلب المصدر من شركة النقل بفتح ملف التصدير بعد الاتفاق ودراسة الشروط والعرض الذي تقدمه وحد العبور للشركة فيما يخص العملات والتكاليف، ثم تقديم الملف الذي يضم عدة وثائق لأجل استلام مصل يسمح بوضع البضاعة على الرصيف وهي تأشيرة للجمارك لإدخال البضاعة الى الميناء ، كما يتحصل الوكيل المعتمد لدى الجمارك على ملف التصدير الذي يضم مجموعة من الوثائق وبعد الحصول على هذه الوثائق التي يقدمها الزبون لإدارة وحدة العبور يتم اعداد بيان مفصل يحمل كل المعلومات المتعلقة بالبضاعة والبائع ثم يقدم البيان لمصلحة النقل للقيام بعملية النقل، ثم ينتقل التصريح الى مصلحة التصدير في الميناء حيث يقوم المفتش الرئيسي بتوزيع الملفات على عدد من المفتشين داخل المصلحة و يتم الفحص بأخذ عينات من البضاعة نفسها التي تقوم بها مصلحة الفحص المكلفة بالملاحظة الدقيقة للمعلومات المبينة في الوثائق مع تطابقها للبضاعة.

كما تتطلب عملية التصدير استحضار كل الوثائق اللازمة لإتمام العملية مثل :

- السجل التجاري - بطاقة الضريبة - الفاتورة التجارية - شهادة الأصل - رخصة التصدير - شهادة التأمين - الشهادة الصحية - شهادة التوطين البنكي .

2- الإجراءات الميدانية لعملية الاستيراد:

بعد جمع الوثائق اللازمة الخاصة بعملية الاستيراد يقوم الوكيل المعتمد لدى الجمارك بترتيب الملف الخاص بزبونه وبعدها القيام بعملية تلخيص هذه المعلومات في وثيقة ،وبعدها ينتقل إلى إدارة الجمارك للقيام بالتصريح المفصل، ال يمكن ألي أحد أن قوم بالإجراءات الجمركية إن لم يكن معتمدا كوكيل لدى الجمارك وتتمثل هذه الإجراءات في:

أ. التصريح المفصل:

إن أهم الشروط تحرير التصريح المفصل في المواد 82 من قانون الجمارك الذي يحدد شروط و
كيفية الجمركة بواسطة نظام الإعلام الآلي للجمارك والمادة 83 توجب ترقيم عدة مواد يتضمنها تصريح
واحد حسب تسلسلها والمادة 84 ترخص فحص البضائع قبل التصريح والمادة 86 تجيز إيداع تصريح
غير كامل يدعى التصريح المؤقت والمادة 87 توجب موافقة التصريح للشروط المحددة بمقرر من المدير
العام للجمارك والمادة 88 تبين سبب رفض التصريحات التي ال تعتبر مقبولة شكل والمادة 89 تنص على
أنه ال يمكن تعديل التصريحات المسجلة إلا بعد تعديل التصريحات المقدمة مسبقا وثبت وصول
البضائع. فإدارة الجمارك هي التي تحدد شكل التصريح والبيانات التي تتضمنها:

- النسخة الأولى مسماة : نسخة الجمارك -النسخة الثانية مسماة : نسخة المصريح .
- النسخة الثالثة مسماة : نسخة البنك النسخة الرابعة مسماة : نسخة الإحصائيات
- النسخة الخامسة مسماة نسخة الرجوع ويمكن أن نميز التصريح المسبق، المؤقت، تصريح
المبسط، التصريح عن طريق الإعلام الآلي.

ب- ترتيب الملف الكامل:

كل التصريحات تصدر من آلة ناسخة موجودة على مستوى مكتب الجمارك، ودفع الملف الكامل
عند إدارة الجمارك لإتمام العملية والذي يتضمن:

- إشعار الوصول - فاتورة تجارية موطنة - وثيقة التأمين - سجل تجاري - وثيقة الضرائب - البيان
- المفصل - سند الشحن الأصلي - شهادة الأصل - شهادة النوعية- شهادة المعاينة و القبول
للبضاعة.

ج-مصلحة المراقبة : يقوم المفتش بفحص شكلي وكما يعين مكلف بالتصفية الذي يتم في عملية

الفحص الأساسي بطريقة آلية ويقدم قيمة تحتوي على المعلومات التالية :

-النظام المستعمل - D10 الرقم الألي للملف - تاريخ التصريح - رقم وثيقة النقل - عدد الطرود والوزن - اسم الوكيل المعتمد المكلف بالعمل.

د المراقبة الأساسية للبضاعة: يقوم المفتش بالمراقبة الميدانية للبضاعة وذلك بحضور مكلف بالتصفية والوكيل المعتمد في حالة عدم حضوره بتبليغه إدارة الجمارك برسالة موصى عليها مع إشعار الاستلام، أنها عازمة على إجراء الفحص وفي بعض الأحيان يلزم تواجد صاحب البضاعة لإعطاء بعض التوضيحات إلى المفتش المسؤول عن المراقبة وترتكز المراقبة على الكمية والنوعية و المنشأ. وبعد عملية الفحص وحصول مطابقة البضاعة لما ورد في التصريح، تتم المصادقة على الملف.

هـ - المراقبة والتخليص الجمركي:

عندما يقبل التصريح على إنه مطابق لفحص البضائع المصرح بها، يقوم المفتش بالتقييد في السجل ودفع المستحقات الجمركية، وتصفى الحقوق والرسوم على أساس النسب والتعريفات المعمول بها عند تاريخ تسجيل التصريح المفصل ويتم تحديدها على أساس قيمة البضاعة، منشأ ومصدر البضاعة، صنف التعريفية.

المطلب الثالث : علاقة مصطلحات التجارة الخارجية بالاعتماد المستندي

هناك علاقة بين مصطلحات التجارة الخارجية والاعتماد المستندي تعتبر مهمة سوف نحاول التطرق

إليها من خلال هذا المطلب

❖ مصطلحات التجارة الخارجية و الاعتماد المستندي.

يمثل الاعتماد المستندي أهم وسيلة دفع في التجارة الدولية وله علاقة مع الأنكوترمز ، كما أن لميزان

المدفوعات تداخل مع المصطلحات التجارية الدولية تتمثل في:

الاعتماد المستندي: هو الاداة التمويلية القانونية الاكثر استخداما لضمان سداد مقابل السلع والخدمات

المصدرة والمستوردة، فهي وسيلة لتخفيف حدة المخاطر المالية للتعامل دوليا الى جانب كونها اداة

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

لتشجيع الصادرات. ويصدر الاعتماد المستندي بواسطة بنك المستورد من خلال بنك في بلد المصدر، وهو عادة البنك الذي يتعامل معه المصدر، ثم يرسل الاعتماد الى المصدر من خلال البنك الاخير. ويحدد الاعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها في سداد المدفوعات.

ويخضع الاعتماد المستندي لقواعد ونظم عمل نمطية بسبب مجموعة القواعد الصادرة عن غرفة التجارة الدولية والمنشورة في النشرة رقم 500 الصادرة عن الغرفة.⁷²

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شرط التسليم او المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم استيراد بضاعة من اليابان على اساس شرط التسليم FOB، فيجب طباعة الاعتماد المستندي على اساس FOB Japan العقد هو الاساس لتحصيل الحقوق والاعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد.⁷³

الغرض من عقد فتح الاعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو اعطاء البائع ضمانا اكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما ان اشتراط قيام المشتري بفتح اعتماد مستندي يعتبر اشتراطا للعنصر جوهرى في العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الاساسية للبيع شأنه شان اي التزام اخر، كما ان عدم تنفيذ المشتري لالتزامه بفتح الاعتماد في الاجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر ان المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بان يقدم ضمان فتح الاعتماد المستندي الا عندما يلزمه بذلك في عقد البيع.

المستندات التي يقدمها البائع للبنك الذي فتح الاعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة تم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول، وان هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الاعتماد، وعقد البيع التجاري وقد جاء ذلك في الجزء الخاص بواجبات البائع، الامر الذي يؤكد ان مصطلحات التجارة الدولية تؤيد وتعزز ما جاء بنصوص وشروط الاعتماد المستندي، وكلاهما يحددان

⁷² - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات ، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007، ص ص 323 - 325.

⁷³ - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، مرجع نفسه ، ص 323.

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

التزامات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الاعتماد او المذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات الانكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع. حيث انه من الضروري ان يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الاعتماد وشروط عقد البيع ، ومصطلح الانكوترمز الوارد به لوفاء المستورد بالتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة بالاعتماد.

وكمثال على ذلك ان واجبات البائع الواردة والمهمة في مصطلح CIF تقديم البضاعة والفاتورة التجارية طبقا لعقد حتى ميناء الوصول، وان يقوم بتزويد المشتري بمستند النقل الذي يجب ان يغطي البضاعة المتعاقد عليها وغيرها.⁷⁴

⁷⁴ - محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص ص 422 - 424.

المبحث الثاني : تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة

يعتبر ميناء الجزائر من بين أهم الموانئ الجزائرية فيما يخص المبادلات التجارية التي تمر عن طريق البحر، وقد عرف تطور نظام ميناء الجزائر بعدة مراحل منذ الاستقلال أسهمت في تطور حركة البضائع المشحونة والمفرغة، الأمر الذي زاد من مهام الميناء وأدى إلى توسع هيكله التنظيمي.

المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر

شهد ميناء الجزائر العاصمة تطورات هامة على صعيد التجارة الدولية جعلت من أهميته تزداد نسبة إلى تطور حجم المبادلات التجارية وخصوصة المؤسسة المينائية عن طريق الاستثمار الأجنبي المباشر.

أولاً: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري : مر تطور مؤسسة ميناء الجزائر بالمرحل التالية⁷⁵:

1) المرحلة الأولى (1962 - 1971):

بموجب المرسوم رقم 63 - 443 المؤرخ بتاريخ 09 نوفمبر 1963 المتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص بالموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62 - 203 المؤرخ بتاريخ 1962/02/21) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالاستقلالية بالنسبة للموانئ الثلاث الأساسية (الجزائر، عنابة ووهران)، وكذلك نظام الالتزام بغرف التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى، تميزت هذه المرحلة بما يلي:

- عند إنشاء هذه الوحدات كانت لها سلطات واسعة في ميدان الاستغلال (الأشغال العمومية والأمن الملاحي).

- لم يكن للموانئ الاستقلالية المالية وكانت تخضع للمحاسبة الإدارية.

- الفصل ما بين وظيفة الاستغلال ووظيفة الأشغال.

المرحلة الثانية (1971 - 1982):

⁷⁵ - نعيمة عبد الرحمان ، ربيعة حملاوي ، تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2009-2017) ، مجلة المؤسسة المجلد_ 09 (01) / 2020 ، 2020/06/25 ، ص ص 245 ، 246 .

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

ارتكز تنظيم الميناء خلال هذه المرحلة على سلطة مينائية وطنية تم إنشاؤها في سنة 1971 وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) لإدارة المهام التقنية والشرطة، الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) ، وتم إسنادها احتكار أنشطة التشوين والمناولة في الموانئ والسلطة الأخيرة هي الشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG) .

تهدف هذه السلطة المينائية إلى توحيد تسيير الموانئ، وإدخالها ضمن القطاع العمومي، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، وفي بعض الأحيان تمارس من طرف متعامل أجنبي (كقيادة، الإرشاد، التموين)، وهذا يدخل في إطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية. تميزت هذه المرحلة ب:

- كان للديوان الوطني للموانئ السلطة العمومية وسلطة تسيير وتأمين الملك المينائي باسم الدولة ؛
- التنسيق بين الاسعار المينائية ؛
- غياب النصوص التشريعية والنصوص التنظيمية للاستغلال المينائي ولتحديد الملك المينائي
- المرونة في توزيع الموارد.

(2) المرحلة الثالثة (1980 – 2000):

يهدف تحقيق اللامركزية في التسيير والانسجام بين حجم المؤسسة ومستوى تدخلاتها وكفاءتها المينائية ، تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982. وفي هذا الإطار تم حل كل من الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة، وتم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية ، والتي ضمت إليها وحدات الإرشاد التابعة سابقا للشركة الوطنية للملاحة، فأصبحت المؤسسة العمومية في سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية. أهم ماميز هذه المرحلة:

- تجميع مجمل المهام المينائية ؛
- إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ ؛

- غياب النصوص التشريعية وغياب نظام الاستغلال المينائي ؛
- إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي وتطويره ؛
- التوزيع غير العقلاني للموارد ؛
- غياب روح المبادرة والتسهيلات من أجل تحفيز الاستثمارات الخاصة والعمومية.

المرحلة الرابعة الخوصصة:

منذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري، بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي، ولقد تميزت هذه المرحلة بما يلي:

- الفصل بين مهام القوة العمومية والخدمة العمومية والنشاطات التجارية ؛
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة ومختلف مستعملي الميناء، بالإضافة إلى السلطات المينائية ذاتها ؛

- تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية والخاصة ؛
- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز، صاحب الشحنة الخاصة...إلخ) بتسيير الخدمة العمومية المينائية ؛

- تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز، الإيجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب ؛

- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية.

وأهم ماميز واقع ميناء الجزائر هو توقيع اتفاق الشراكة مع موانئ دبي العالمية لتنمية البنى التحتية لميناء الجزائر وكذا فتح باب الشراكة مع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (C.N.A.N) وسوف نوضح هذا الأمر كمايلي:

4 - 1 / شراكة ميناء الجزائر الجديدة مع موانئ دبي العالمية:

تم توقيع شراكة القطاع الخاص الأجنبي رسميا في 15 فيفري 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP بهدف تخفيض التكاليف ومدة الانتظار في الميناء الجزائري كما تهدف هذه الشراكة إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت 12 هكتار وحددت مدة عقد الامتياز هذا ب 30 سنة أي إلى غاية سنة 2039 كضمان لاستغلال محطة الحاويات.⁷⁶

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

أنشئت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (compagnie nationale algérienne de navigation) (C.N.A.N) بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ بتاريخ 1963/12/31 هذه الشركة تمت خصصتها مع عدة شركات أجنبية منها سعودية إيطالية وكذا فرنسية هدفها هو:

- النقل البحري للبضائع في شرق المتوسط أوروبا الشمالية وأمريكا.
- الوساطة المالية النقل وإدارة الجمركة.
- استئجار السفن.
- إدارة مخازن البضائع.⁷⁷

ثانيا: تعريف مؤسسة ميناء الجزائر

ميناء الجزائر إيكسيوم ، الجزائر ، يقال أن إيكوسيم معناه جزيرة النورس. مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي، حيث تأسست ميناء الجزائر التابعة لمجمع الخدمات المينائية (سيربور) شركة ذات أسهم سنة 1982 بموجب مرسوم رئاسي رقم 82-286 بتاريخ 1982/08/14، من خلال إدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة، القاطرات التابعة لمؤسسة النقل البحري.

⁷⁶ - WWW.portalger.com le 20/04/2022.

⁷⁷ - رقيق عبد الصمد ، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع ، ص 264.

تتمتع مؤسسة ميناء الجزائر باستقلالية في التسيير وذلك إثر إعادة هيكلة القطاع المينائي سنة 1982 لتتحول إلى مؤسسة ذات أسهم خاضعة للقانون التجاري برأسمال اجتماعي يقدر حاليا بـ 10 ملايين و500 مليون دينار جزائري. إضافة إلى كونها مؤسسة اقتصادية فهي مفوضة من طرف وزارة النقل بتسيير الأملاك المينائية.⁷⁸

ثالثا: مهام مؤسسة ميناء الجزائر

يمتد ميناء الجزائر على عرض حوالي 18 كلم يتربع على مساحة 184 هكتار من مهامه:

- توفير خدمات المناولة (شحن وتفريغ البواخر)
- دخول وخروج السفن.
- عمليات الارشاد والقطر.
- إمداد السفن بالمياه.⁷⁹
- تسيير واستغلال وتنمية الميناء والوسائل والمنشآت المينائية.
- الاحترام العام للمنشآت العقارية العمومية المينائية والطرق وقواعد النظافة.
- اعداد برامج اشغال الصيانة والعمل على تطويرها وتطبيقها.
- استغلال الادوات والتجهيزات المينائية باسم الدولة.
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة.
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء.
- إيداع وتخزين السلع.
- التنسيق مع المؤسسات المعنية في مجال تطوير السطح المينائي.

⁷⁸ – WWW.portalger.com le 30/04/2022.

⁷⁹ – WWW.portalger.com le 01/05/2022.

- العمل على ادخال نظام الاعلام الالي في النشاطات المينائية.⁸⁰

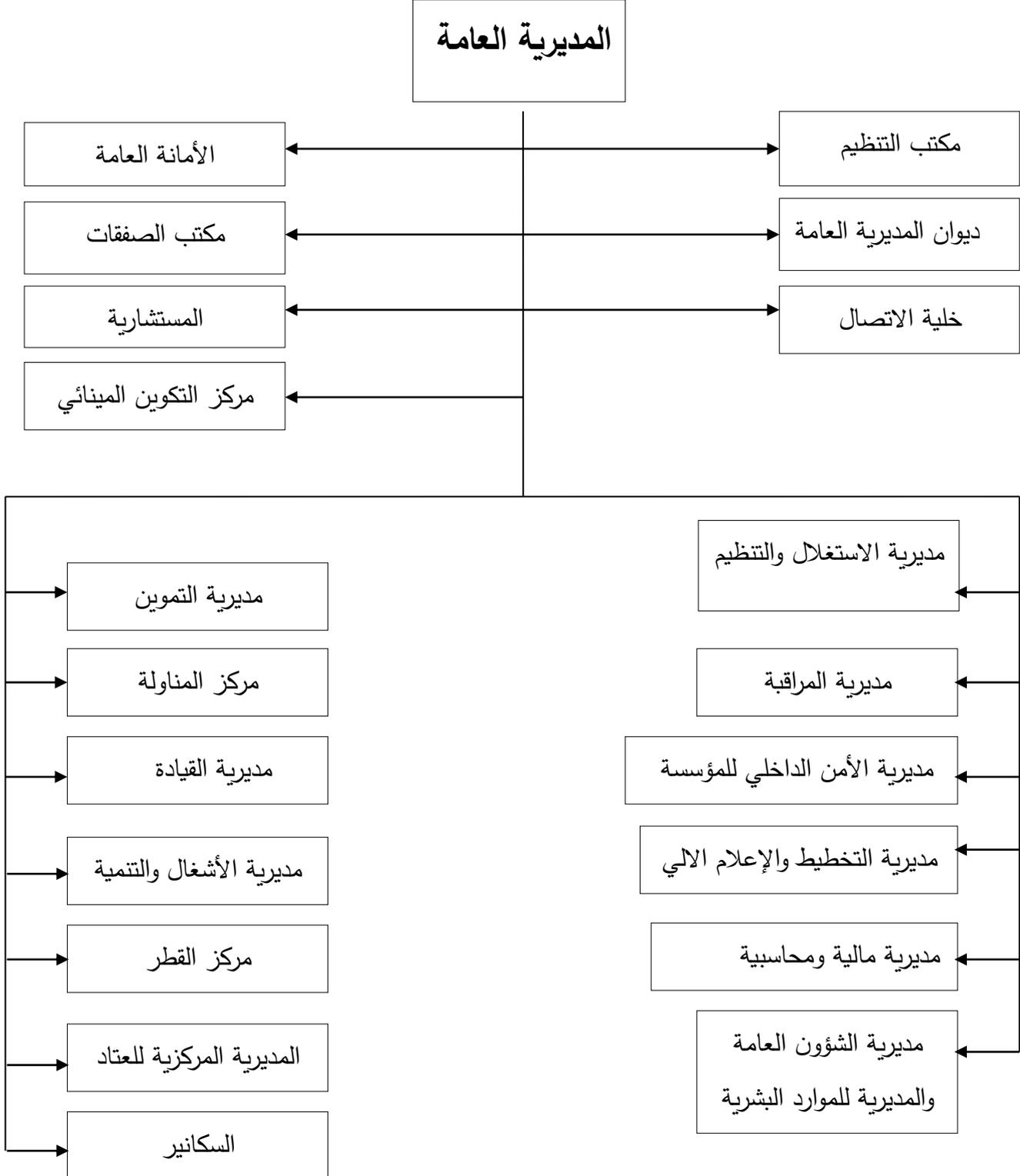
المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية الجزائر العاصمة

ان عرض الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر ليس كباقي المؤسسات الاخرى فتوجد فيه مديريات ومصالح لا نجدها في الباقي وذلك لاختلاف نشاط المؤسسة كبر حجمها ومعاملاتها.

⁸⁰ - رقيق عبد الصمد ، مرجع سابق ، ص 265.

اولا: مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر

الشكل رقم (13) : مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر EPAL



المصدر : حملاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 193.

ثانيا: تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر

تعتمد المؤسسة المينائية عند القيام بنشاطاتها على عدة مديريات يقومون بالمهام الموكلة اليهم تحت رئاسة المديرية العامة وهذه المديريات هي كما يلي:

أ- المديرية الوظيفية: تقوم المديريات الوظيفية ب:

- دراسة واستقبال وتدعيم أشغال البنايات ووحدات الخدمات التابعة لسلطتها المينائية.
- ضبط النشاط والتنسيق بين إجراءات الهياكل العملية الخاضعة لسلطتهم التقنية.
- تحليل وتلخيص وتوزيع المعلومات
- تقديم المساعدة لجميع هياكل المؤسسة.
- تنقسم المديرية الوظيفية إلى المديريات التالية:
- 1- **مديرية المالية والمحاسبة:** تتكلف بالمهام المالية والمحاسبية للمؤسسة ومهمتها تأمين المراقبة لتدعيم حسابات المؤسسة.

2- مديرية الموارد البشرية والإدارة العامة: هي مكلفة بالمهام التالية:

- التكوين.
- الإدارة العامة.
- الموارد البشرية.
- الوسائل العامة.
- العلاقات المهنية الاجتماعية.

فهي مكلفة بمراقبة الأجور وتحقيق مخطط تكوين المؤسسة بالتعاون مع مركز التكوين المينائي للمؤسسة المينائية - EPAL - .

3- **مديرية التخطيط والإعلام الآلي:** هي مكلفة بمتابعة الاستغلال والإحصائيات للمؤسسة وكذلك مراقبة التسيير ووضع على أرض الميدان تطبيقات الإعلام الآلي وتسيير الشبكة.

4- **مديرية الاستغلال والتنظيم:** حيث مهامها تتمثل في:

- إعداد وتحديد القواعد المتعلقة بالمحافظة على الميادين المينائية.

- التكفل بالقضايا القانونية ومتابعة النزاعات.

- تسيير واستغلال الإمكانات المينائية.

5- **مديرية المراقبة:** ومهامها تتمثل في:

- إعداد وتنفيذ المخطط السنوي ومختلف العمليات المخططة للمؤسسة.

- تحليل وتوجيه ومراقبة تقارير نشاط المؤسسات.

6- **مديرية الأمن الداخلي:** ومهمتها هي:

- المحافظة على الأمن داخل الميناء باستخدام مختلف الوسائل المادية والبشرية.

ب- **المديريات العملية:** مهمتها تسيير واستغلال الوسائل المادية والبشرية كذلك ضمان الشروط

القاعدية والتكفل بحماية وتطوير الميادين المينائية والنشاطات التجارية التي تقوم بها المؤسسة

وهي تتكون من المديريات التالية:

1- **مديرية القبطانية (القيادة):** مهمتها السهر على حماية الأملاك العمومية فهي تعتبر

مندوب السلطة المينائية وتلعب دور الشرطي في الميناء كما تسهر على الأمن ومخطط

المياه وتؤمن أيضا تنظيم النقل البحري في حدود مساحة الميناء.

2- **مديرية متابعة البضائع:** وهي تعمل على تسيير البضائع المفرغة أو المشحونة مع حماية

البضائع على كامل الفضاء المينائي وتسيير التأمينات الملاحية.

3- **مديرية محطات الحاويات:** مهمتها التسيير، والاستغلال للمحطات والحاويات مع برمجة نقاط

لتوقف السفن التجارية.

4- **المديرية المركزية للعتاد:** تتكف بتسيير واستغلال العتاد والتجهيزات اللازمة للنشاطات

المينائية ، مع تنظيم وتسيير نشاطات مختلف الورشات.

5- **مديرية المناولة:** تقوم بوظائف شحن وتفريغ السفن والتكفل بخدمات التغطية البضائع وتهيئة

المرافئ مع القيام بعمليات تحسين الاتصال بين الأفراد والجماعات وضمان تطبيق القوانين.

6- **مديرية السكانير :** تقوم بمراقبة وتفتيش جميع الحاويات الفارغة والمشحونة، والكشف عن

البضائع غير القانونية في وقت قياسي مثل كشف المخدرات أو الأسلحة...إلخ).

7- **مديرية الأشغال الجديدة:** وتتمثل مهمة هذه المديرية في تحقيق الأشغال لتجهيزات البناء ،

العتاد ، وصيانة للمعدات المينائية ، وكذا القيام بالدراسات التقنية لتطوير وتحديث الميناء.

المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه

ميناء الجزائر العاصمة EPAL ينفرد بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة الثلث من

إجمالي الواردات، حيث يتداول ميناء الجزائر حوالي 10 ملايين طن من البضائع سنويا وأكثر من 500

ألف حاوية مكافئة، تعود ملكية سفنها إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN، عرفت مؤسسة

ميناء الجزائر تطورا في الفترة 2003 - 2013 من حيث كميات البضائع المصدرة والمستوردة، وتطور

حركة السفن والحاويات.

أولا: موارد ميناء الجزائر EPAL :

1. البضائع المتداولة في ميناء الجزائر: باعتبار الوظيفة الأساسية لميناء الجزائر للبضائع المستوردة

تمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة، منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية، وبالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

2. سفن ميناء الجزائر (السفن في المرسى): خلال 1980، كان للجزائر أسطول من بين الأفضل

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

فامتلاك أسطول كبير يرفع العلم الوطني ليس ضمانا للكفاءة من حيث الخدمات اللوجيستية ، بما أن الواردات والصادرات يمكن القيام بها مع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية كما هو الحال في كثير من الأحيان اليوم⁸¹، ويتضح ذلك من خلال الجدول رقم (01) الذي يبين السفن الجزائرية.

⁸¹ - Abdelhamid Bouarroudj ,**LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES : UNPOTENTIEL DE CROISSANCE A PROMOUVOIR**, Forum des chefs d'entreprise , 02 Octobre 2012 ,p 04.

الجدول رقم (02) : سفن ميناء الجزائر

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

Source: www.cnan-nord.com/flotte.php

من خلال الجدول رقم (02) يتبين أن سفن ميناء الجزائر والتي تدير أو هي مملوكة من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN يتكون من (04) سفن للبضائع العامة لنوع الملكية، وهو عبارة عن عدد محتشم ومهمل بالنظر إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل البحري للبضائع، إلا أن الجزائر تتبع سياسة استئجار السفن الأجنبية دون شراء سفن وتكوين أسطول تجاري وطني كبير يستجيب لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة.

3. اللوجيستيات والموارد المادية : إدارة الخدمات اللوجيستية تلبي احتياجات المشغلين ومتطلبات

العملاء من خلال تزويدها بالموارد البشرية والمادية، هذا يدعم كل ما يبذل من التحميل والتفريغ والنقل، وبالنسبة لجميع أنواع السلع، سواء كانت في حاويات أم لا، أو السلع السائبة وغيرها، وفق الشروط التي تلبي المعايير الدولية، وذلك بوجود فريق فني يتقن جميع تقنيات الإمداد والنقل⁸².

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

⁸² - WWW.portalger.com.dz/centrale-logistique 08/05/2022.

قسم القطر ضمن المديرية التشغيلية، هو المسؤول عن جميع العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية، ويقدم وسائل قطر الحاويات المحملة بالبضاعة للسفن التي ترسو في ميناء الجزائر العاصمة والسعي لدخول القاطرات لتسهيل وتأمين تحركاتهم في الميناء ، وإدارة القطر تستهدف بشكل رئيسي تسهيل حركة البضائع بواسطة العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية مثل المساعدة للسفن في الميناء (الحركة، المدخلات والمخرجات)⁸³.

مديرية ميناء الجزائر لديها القدرة لتلبية الاحتياجات والخدمات، وتتوفر على مخازن البضائع والمديرين بخبرة كبيرة، الأمر الذي يضمن ما يلي⁸⁴:

- الاستخدام الأمثل لمرافق الميناء ؛
- ضمان الخدمة في الوقت المناسب والجودة للعملاء ؛
- تقليل وقت بقاء البضائع ؛
- التعامل مع البضائع الخطرة وفقا للأنظمة الوطنية والدولية ؛
- إدارة الشحن والتفريغ للمحلات التجارية والوساطات (قنوات التوزيع لتجار الجملة والتجزئة)، إضافة إلى تخزين المركبات ذات المحرك.

5. الحاويات، التخزين وخدمات الميناء: يتوفر ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل

البضائع، يمكن تعريفها كما يلي⁸⁵:

مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة تتيح لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، تم بناء الموقف منذ سبتمبر 2013، فهو يستخدم حاليا لجعل عمليات الاستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع.

⁸³ - WWW.portalger.com.dz/remorquage 08/05/2022.

⁸⁴ - WWW.portalger.com.dz/acconage 08/05/2022.

⁸⁵ - WWW.portalger.com.dz/conteneur 08/05/2022.

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

ويتم تخزين الحاويات لغرض انتظار إيصالها للعملاء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار، هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعملاء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية:

✓ شحن البضائع وتفريغها، تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء؛

✓ التحقق من توفير وتنظيم الحاويات ؛

✓ البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع ؛

وتضمن EPAL خدمات الإرشاد والماء والتزود بالوقود ليلا ونهارا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق⁸⁶:

❖ معالجة خدمات المناولة والشحن والتفريغ والحوايات والخدمات اللوجيستية في وقت واحد ما يقرب من 20 سفينة / يوم، لعمليات التحميل والتفريغ.

❖ تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات التحميل والتفريغ.

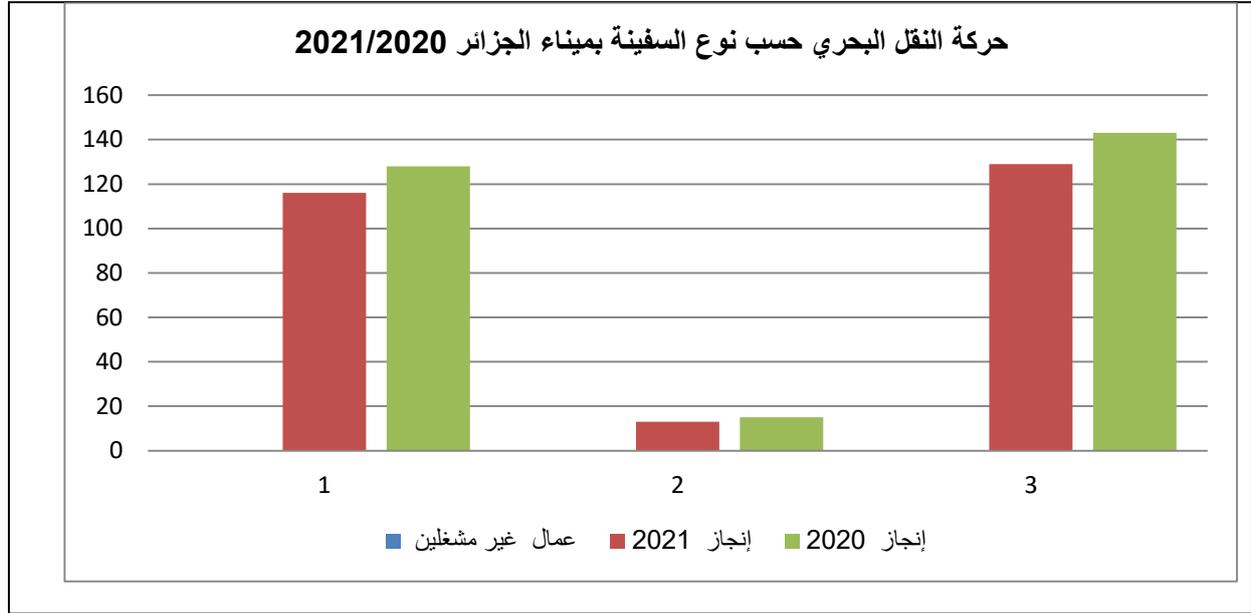
ثانيا: تطور حركة نقل البضائع في ميناء الجزائر EPAL

1- حركة النقل البحري حسب نوع السفن بميناء الجزائر العاصمة 2022/2021 أنظر الملحق رقم

(06)

⁸⁶ - WWW.portalger.com.dz/services-portuaires.

الشكل رقم (14): حركة النقل البحري حسب نوع السفينة بميناء الجزائر 2021/2020



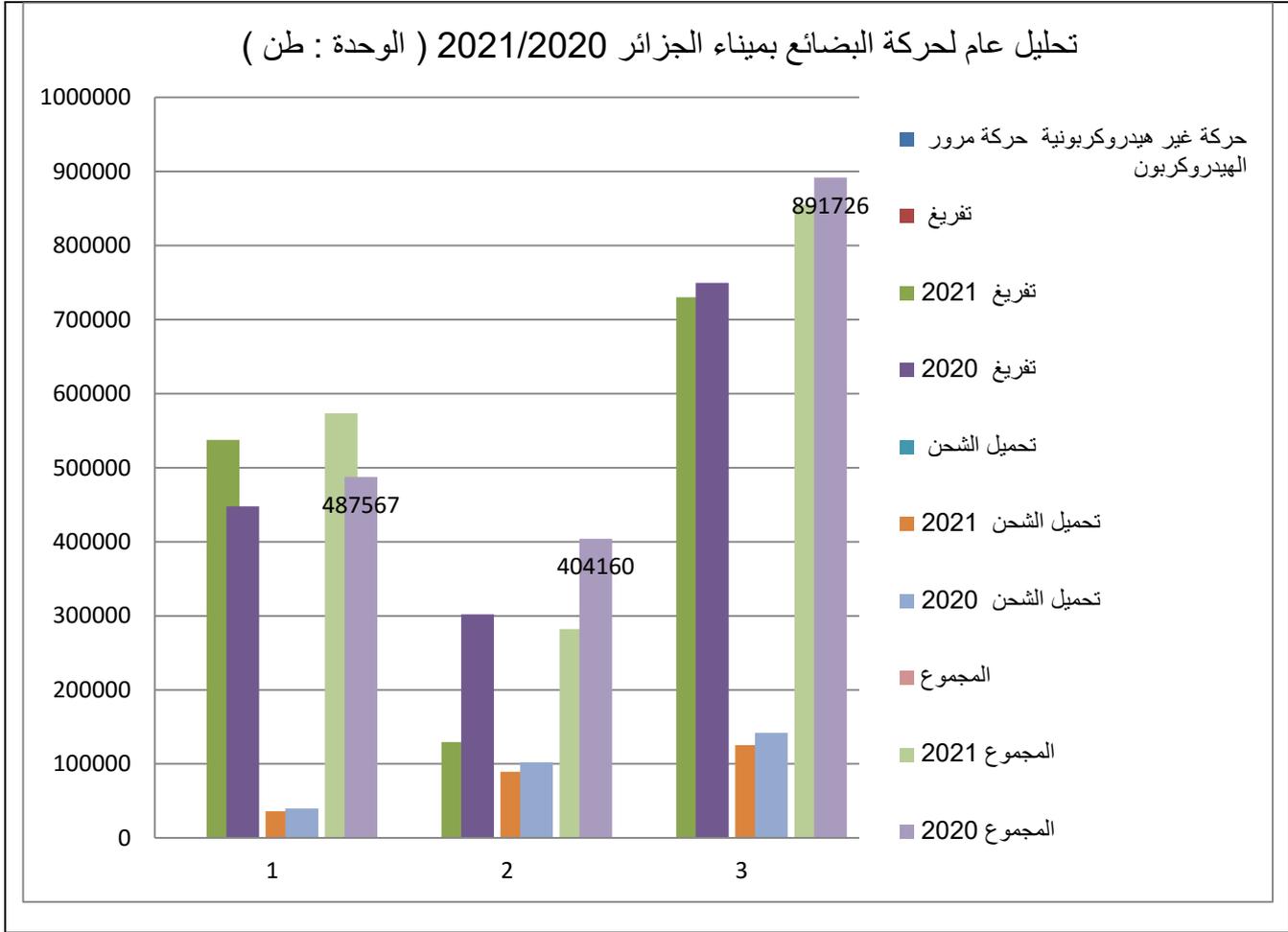
المصدر : بالاعتماد على مخرجات الإكسل والملحق رقم (06)

في جانفي 2021 ، استقبلت شركة ميناء الجزائر ما مجموعه 129 سفينة مقابل 143 في جانفي من العام الماضي ، وبالتالي لوحظ انخفاض بنسبة (-9.79%).

بالإضافة إلى ذلك، بلغ الحجم الإجمالي للحمولة الإجمالية عند مدخل حواف التشغيل 1376570 طنا في جانفي 2021 ، بينما كان 1588305 طنا في عام 2020 أي بانخفاض (-13.33%).

2-تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2021/2020 أنظر الملحق رقم (07)

الشكل (15): تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2021/2020



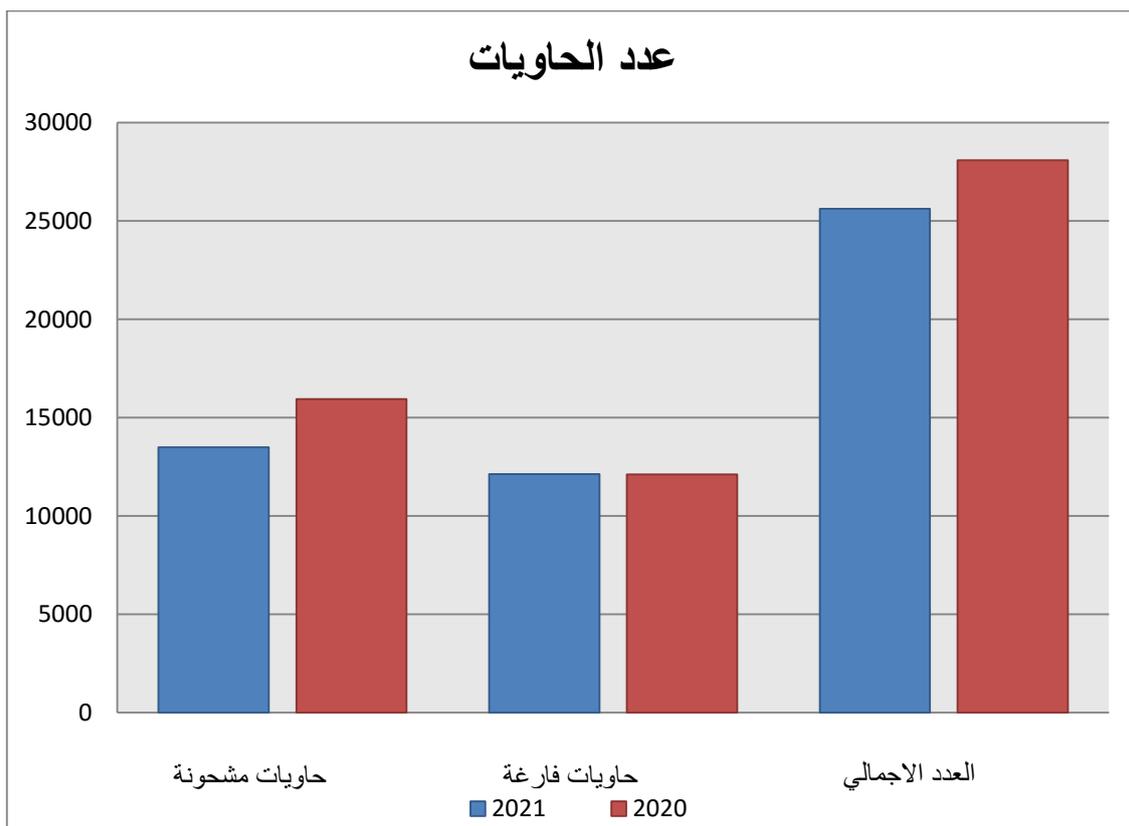
من خلال ملاحظتنا لمعطيات الجدول وتحليلنا لهذه المعطيات نصل إلى أنه الحجم الإجمالي للبضائع التي تم إنزالها في ميناء الجزائر العاصمة والتي تداولتها شركة EPAL بلغ 730113 طنا في جانفي 2021 مقابل 749801 طنا في جانفي 2020 بنسبة (-2.63%)، حيث انخفض حجم البضائع المشحونة (-11.52%) بإجمالي 1255771 طنا في جانفي 2021 بدلا من 141925 طنا في جانفي من العام المالي الماضي.

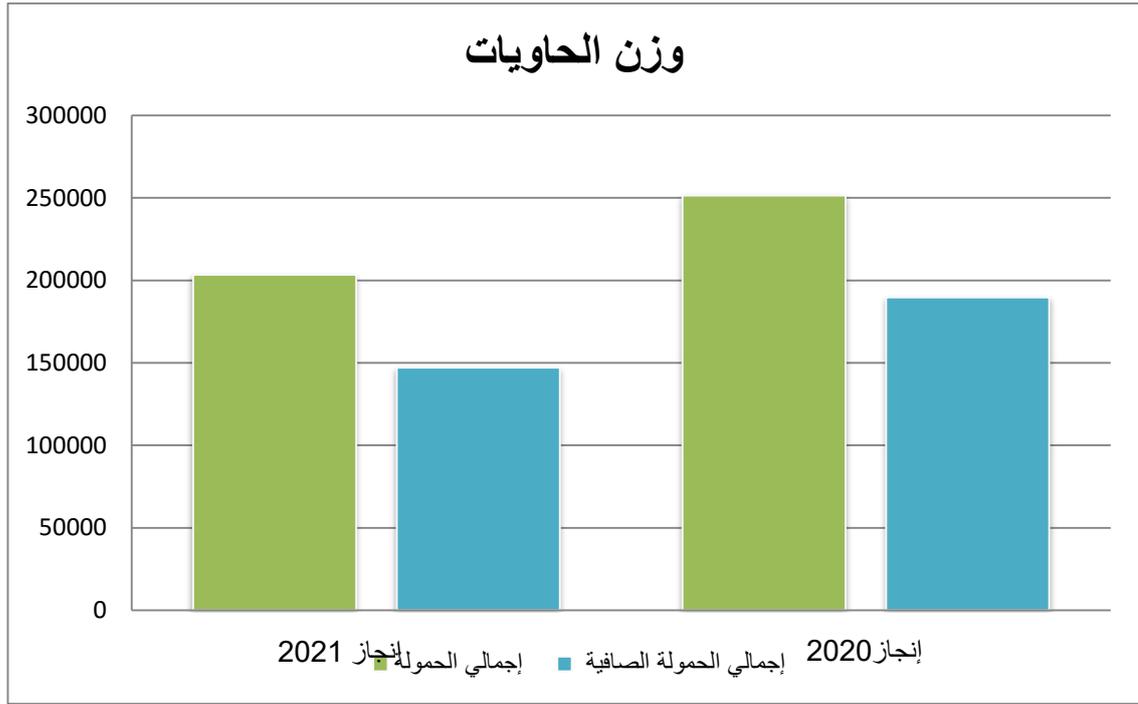
الفصل الثاني:.....واقع استخدام مصطلحات التجارة الخارجية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

ويرجع السبب الرئيسي لانخفاض نشاط الموانئ وباء Covid-19 الذي نمر به والذي نعاني من آثاره منذ مارس 2020 (إغلاق الحدود، وانخفاض الإنتاج العالمي وتدهور الوضع الاقتصادي على نطاق عالمي).

3- حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020) أنظر الملحق رقم (08)

الشكل رقم (16) :حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)





المصدر : بالاعتماد على مخرجات الإكسل والملحق رقم (08)

عرف النقل الإجمالي للحاويات خلال شهر جانفي 2021 انخفاضا في عدد الحاويات المستلمة أو في وزنها، حيث انتقل عددها من 28059 في شهر جانفي 2020 إلى 25631 في نفس الفترة من سنة 2021 مسجلا بذلك انخفاضا قدره (-8.65%).

وبالتالي في شهر جانفي 2021 توزعت حركة الحاويات على النحو التالي:

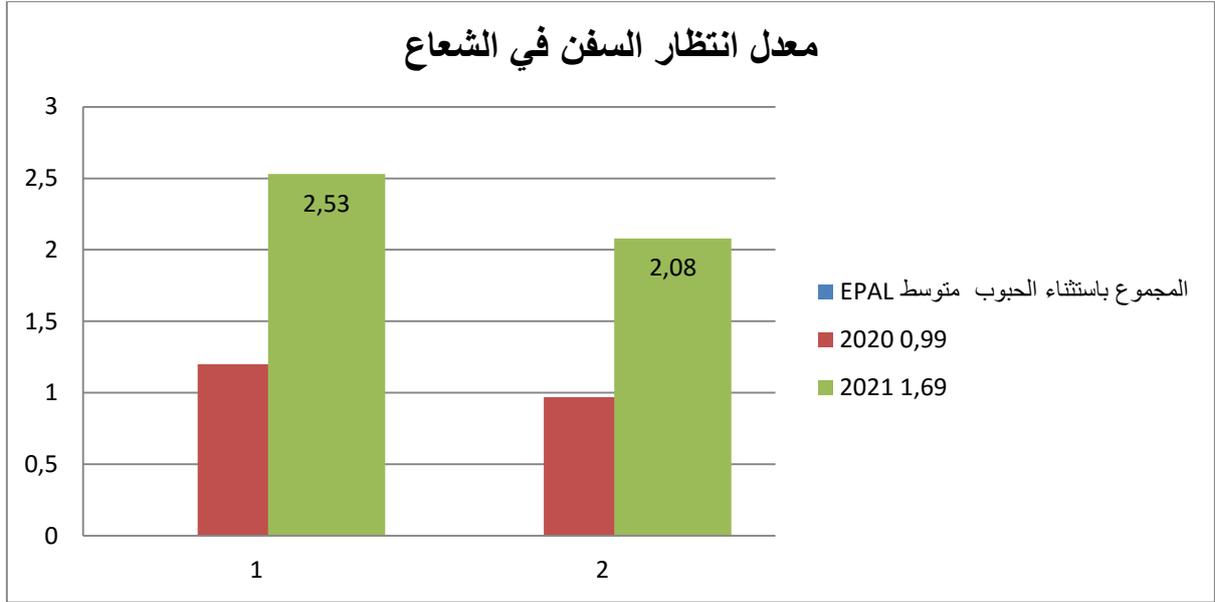
الحاويات المملوءة: 13493 حاوية مكافئة بانخفاض قدره (-15.40%) عن نفس الفترة من العام السابق.

الحاويات الفارغة: 12138 حاوية نمطية بزيادة (0.24%) عن نفس الفترة من العام السابق.

4-انتظار السفن في الشعاع وبقائها على الرصيف (2021/2020) أنظر الملحق رقم (09)

1/ انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2021/2020).

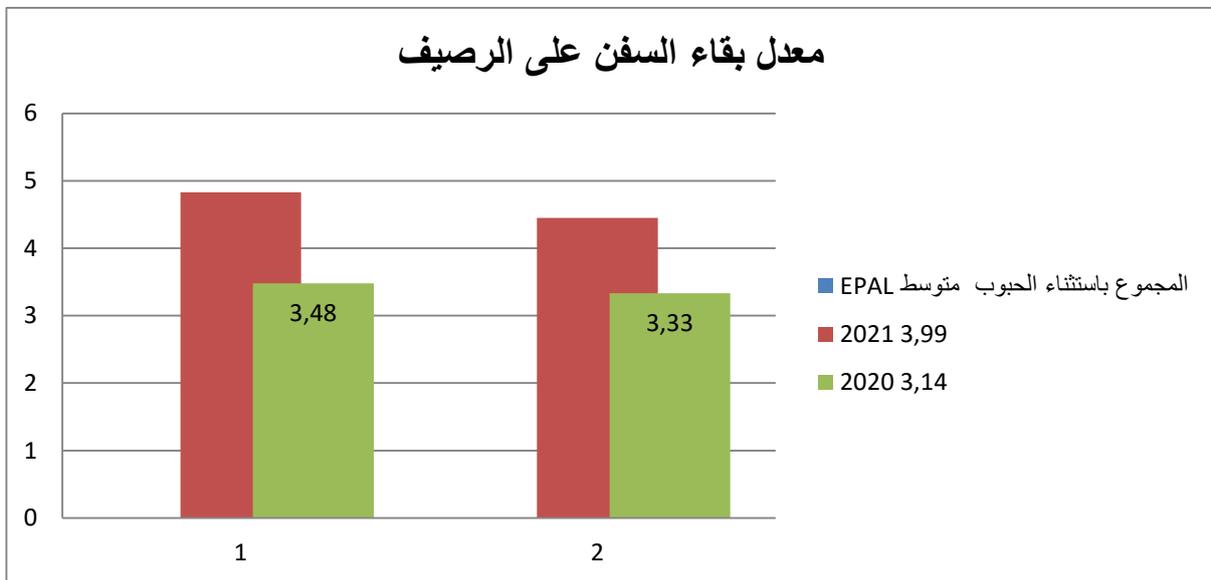
الشكل رقم (17): معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2021/2020).



المصدر : بالاعتماد على مخرجات الإكسل والملحق رقم (09)

2/بقاء السفن على الرصيف:

الشكل رقم (18): معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2021/2020)



المصدر : بالاعتماد على مخرجات الإكسل والملحق رقم (09)

من خلال ملاحظتنا وتحليلنا للجدول نلاحظ أنه متوسط انتظار السفن في المرفأ 2.08 يوما في

جانفي 2021 وذلك بالمقارنة ب 0.97 يوما في جانفي من العام الماضي حيث يظهر انخفاضا.

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

أما متوسط الطول الإجمالي للإقامات على الرصيف للسفن التي تتعامل معها EPAL تظهر زيادة، من 3.48 يوما في جانفي إلى 4.83 يوما في جانفي 2021.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن إطالة متوسط إقامة السفن في ميناء الجزائر العاصمة لا تزال قائمة بشأن عمليات التطهير التي تتم على السفن التي ترسو قبل البدء في أي مناورة تفريغ.

5-دراسة الثلاثي الأول لعام 2022 بالنسبة لتطور حركة البضائع:

حسب ندوة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (كنوسيد) ضاعفت الجائحة من التحديات الموجودة أصلا في قطاع النقل البحري، خاصة ندرة اليد العاملة والحاجة المتزايدة للمنشآت. حيث يشير تقرير هذه المنظمة إلى أن الاختناقات في سلسلة التموين أعاقت استئناف النشاط الاقتصادي بحيث اصطدمت القفزة التجارية بمشاكل لوجيستية ، خاصة فيما يتعلق بالحاويات المرتبطة بالعرض في مجال النقل البحري ما أضر أيضا بالنقل والتجارة البحرية.

انعكس هذا على الموانئ الوطنية، خاصة ميناء الجزائر. وبالنظر إلى حصيلة شهر جانفي 2022 فإن مؤسسة ميناء الجزائر استقبلت إجمالي 113 باخرة مقابل 129 باخرة في جانفي 2021 بانخفاض نسبته 12.40% ، وبلغ الحجم الإجمالي للبضائع المعالجة من طرف مؤسسة ميناء الجزائر 588802 طن في جانفي 2022 مقابل 730113 طن في جانفي 2021 بانخفاض 19.35%.

أما فيما يتعلق بحجم البضائع التي تم شحنها فقد عرفت انخفاضا ب 35.29% بإجمالي 81258 طن في جانفي 2022 بدل 125577 طن في جانفي من السنة السابقة.

- الحاويات المملوءة: 110 وحدة ذات 20 قدم، بانخفاض 18.15% مقارنة بنفس الفترة من سنة 2021 مع تقدم بنسبة 18% للحاويات المملوءة الموجهة للتصدير.

- الحاويات الفارغة: 8902 وحدة ذات 20 قدم، بانخفاض قدره 26.66% مقارنة بنفس الفترة من

87.2021

أما بالنسبة للحصيلة الأخيرة وهي لشهر مارس 2022، فقد استقبلت مؤسسة ميناء الجزائر ما مجموعه 107 باخرة مقابل 139 باخرة في مارس من العام الماضي، وبالتالي لوحظ انخفاض بنسبة 23% . بالإضافة إلى ذلك، بلغ الحجم الإجمالي للحمولة الإجمالية عند دخول السفن العاملة 1362779 في مارس 2022، بينما كان 1476758 طنا في عام 2021 في نفس الفترة أي بانخفاض 7.72% . وبالنسبة للحجم الإجمالي للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة، فقد نزلت بحوالي 579253 طنا في مارس 2022 مقابل 660408 طنا في مارس 2021، أي انخفاض بنسبة 12% . حيث انخفض حجم البضائع المشحونة بمعدل 42.40% وإجمالي 80861 طنا في مارس 2022 مقابل 140393 طنا في مارس من العام الماضي، والسبب في تراجع نشاط الموانئ الأزمة العالمية والقيود المفروضة على استيراد بعض المنتجات.

وفيما يتعلق بالحاويات، فقد عرف النقل الإجمالي للحاويات خلال شهر مارس 2022 انخفاضا في عدد الحاويات المستلمة أو في وزنها، حيث انتقل عددها من 29287 في شهر مارس 2021 إلى 23290 في نفس الفترة من سنة 2022 مسجلا بذلك انخفاضا قدره 20.03% .

- الحاويات المملوءة: 13299 حاوية مكافئة بانخفاض قدره 16.67% عن نفس الفترة من العام

السابق.

- الحاويات الفارغة: 9991 حاوية مكافئة بانخفاض قدره 25.03% عن نفس الفترة من عام

88.2021

⁸⁷ -communication@portalger.com.dz.ECHOS DU PORT DALGER.STATISTIQUES, Février 2022, p 06.

⁸⁸ --communication@portalger.com.dz.ECHOS DU PORT DALGER.STATISTIQUES, Février 2022 , p 05.

المطلب الرابع: تحديات الموانئ الجزائرية والآفاق المستقبلية لميناء الجزائر

أولاً: تحديات الموانئ الجزائرية

تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية اهمها: ⁸⁹

- من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية الى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية لكن الاصلاحات المملوكة من شأنها ان تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه تأخيراً في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع للموانئ الجزائرية التي تحتاج الى اصلاح وتحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكيد استخدام مناطق الموانئ، بالإضافة الى اهمية الخدمات اللوجيستية التي تخفف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.
- الجزائر تخسر سنويا 1.2 مليار دولار امريكي في مصاريف استئجار سفن الشحن البحري استيراد انواع عدة من المنتجات في العالم، لقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في عام 2011 وهو المبلغ الذي يكفي اعادة بناء اسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.
- الجوانب الحيوية من الخدمات اللوجيستية في الموانئ ذات انتاجية منخفضة والتكاليف الناتجة اكبر، بالإضافة الى عدم وجود اجراءات كفئة وفعالة من طرف الجمارك، مما ادى الى اقامة مطولة للبضائع في الميناء، حيث ان الشروط و الاجراءات تعتبر عادة السبب الرئيسي للمدة الطويلة التي

⁸⁹ – Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid , **Capacité logistique et gouvernance des ports algériens** , Laboratoire REDYL , Faculté des Sciences Economiques , Commerciales et de Gestion , Université Mouloud Mammeri- Tizi-Ouzou , 2012 ,p p 10-11.

تستغرقها البضائع لعبورها في الميناء بسبب نظام الحوسبة الخاص بهم، وهو ما يمثل عقبة امام التجارة زيادة الى مشاكل ضعف استخدام التكنولوجيا والاتصال في جهاز الجمارك، حيث ان كل تركيز النشاط التجاري في الجزائر يتجه الى الجهات و الحكومات المركزية.

• الاهداف التي تم تعيينها شراكة اجنبية لتطوير الموانئ الجزائرية، لا يمكن تحقيقها إلا اذا كانت هناك استراتيجية اوسع لتكوين منصات حاويات للميناء، حيث يستقبل ميناء الجزائر 750 الف حاوية سنويا ويعتزم بلوغ طاقة مليون وحدة ابتداء من 2016 خاصة بفضل مشروع بناء رصيف جديد للحاويات.

• الجديد في نظام الميناء الجزائري هو ظهور شراكة القطاع الخاص الاجنبي والمتمثلة في موانئ دبي العالمية الاماراتية، والتي كانت نتائجها انقسام انتاجية هذا النشاط، فاختارت الدولة الجزائرية ان يعهد في ادارة محطات الحاويات الى شركات الاجنبية من اجل تطوير موانئها المتخلفة الى حد كبير وهي ملزمة للشروع في الاصلاحات لقطاع الموانئ للحد من خطر التعرض للتهميش في البحر الابيض المتوسط ونظام النقل العالمي، لاسيما وانه على نطاق واسع تعتمد وسائل النقل البحري خاصة التصدير الاحادي لاقتصادها.

• خصصت وزارة الاشغال العمومية الاكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي 2014/2010 لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنيات التحتية للموانئ، بعد البرنامج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الاساسية وتحسين القطاع العام، بما في ذلك اكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الاقتصاديين، هذا ويعمل القطاع العام على مواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرق وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ، وإعادة بناء الاسطول الوطني بعد اجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية بشحن الاسطول الذي سيتم استثمار اموال عمومية لبنائه.

ثانيا: الآفاق المستقبلية لميناء الجزائر

تسعى الإدارة العامة لمؤسسة ميناء الجزائر إلى مواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري وذلك من خلال تبني العديد من الإصلاحات والمشاريع التي من شأنها أن تجعل ميناء الجزائر يواكب الموانئ الإقليمية بمرودية أكبر وكفاءة أعلى حيث ولتحقيق بعض الآفاق المستقبلية لهذا الميناء تبذل العديد من الجهود نذكر منها⁹⁰:

✚ تخصيص حوالي 5 مليارات و78 مليون دينار من ميزانية المؤسسة لسنة 2021 للاستثمار في الهياكل القاعدية والفوقية وكذا المعدات.

✚ توفير مناصب شغل لأكثر من 3000 منصب لمختلف المتعاملين داخل الميناء سواءا كان في الأنشطة المينائية أو البحرية على غرار مؤسسة ميناء الجزائر الدولي التي توظف حوالي 800 عامل.

✚ مزاولة المؤسسة نشاطها معتمدة على عتاد متنوع يقدر بحوالي 300 آلة من مختلف الأصناف سواء تعلق الأمر بعتاد الخدمات في مجال الملاحة البحرية (قاطرات، زوارق، قوارب إرشاد.....) وكذا عتاد المناولة كرافعات الحاويات ومضخات القمح وغيرها.

✚ سجل الميناء انخفاضا يقدر ب 21.73% في سنة 2020 مقارنة بسنة 2019، هذا الانخفاض راجع إلى الوضع الاقتصادي العالمي التآثر بجائحة كورونا.

✚ توفير حوالي 200 باخرة في السنة والتي تمثل تقريبا 20% من العدد الاجمالي للسفن التي ترسو بميناء الجزائر.

⁹⁰ - الإذاعة الجزائرية ، عرض السيد المدير العام السيد محمد بلعربي أمام لجنة النقل و المواصلات بالمجلس الشعبي الوطني ، بالإطلاع عليه من الموقع الالكتروني :

✚ فيما يخص حركة السلع سجلت سنة 2020 شحن وتفريغ ما يعادل تقريبا 12 مليون طن من السلع بما فيها المنتجات البترولية والحاويات المعالجة من طرف " شركات دبي العالمية " وذلك مقابل 14.5 مليون طن سنة 2019 أي بانخفاض حوالي 2.5 مليون طن مقارنة بسنة 2019 وهذا ما أدى إلى وضع سياسة جيدة مستقبلا حيث أن من أهم السلع التي سجلت انخفاضا محسوسا تتمثل في الحاويات بنسبة 15 % والمنتجات البترولية بنسبة 36% والمسافرين بنسبة 91%.

✚ سجلت المؤسسة انخفاضا لرقم أعمالها حيث بالنسبة لسنة 2019 قارب حوالي 10 مليار و 300 مليون دينار مقارنة برقم الاعمال المحصل عليه في سنة 2020 فإنه تراجع بما يقارب 1 مليار و 600 مليون دينار أي ما يعادل 11%.

✚ تجسيد مشاريع تفوق قيمتها 8 مليار دينار جزائري لتحسين وتطوير نشاط المؤسسة وتقديم خدمات ذات جودة لصالح المتعاملين الاقتصاديين والمواطنين على حد سواء.

✚ تجديد الجدار الخارجي للميناء والمداخل وإنشاء محطة بحرية جديدة مخصصة للمسافرين وتدعيم أرضيات الميناء بالإسمنت على مستوى الأرصفة وأراضي الميناء وغيرها من الأشغال ✚ إنشاء ميناء الوسط الضخم في منطقة الحمداية بشرشال بمواصفات دولية تؤهله لمنافسة أكبر مع موانئ منطقة البحر الأبيض المتوسط.

✚ استمرار مؤسسة ميناء الجزائر في انجاز الاستثمارات الموجهة لعمليات صيانة الأملاك المينائية تأمين الأملاك والبنية التحتية واقتناء تجهيزات لتحسين مردودية المؤسسة والخدمات المقدمة لزيائنها و تكوين العمال في مختلف المجالات.

خلاصة الفصل الثاني:

يعتبر النقل البحري للبضائع في الجزائر أكثر استخداما بين جميع أنماط النقل ، ويتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها رئيسية ، نفطية وتجارية ، من أهمها الميناء الذي تمت معالجته من خلال دراستنا "ميناء الجزائر العاصمة" الذي يستقبل أكثر من ثلث الواردات ، خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية المختصة في تشغيل الحاويات . حيث تقوم تجارة الجزائر الخارجية في حالة التصدير على مصطلحين أساسيين مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير " Free On Board " FOB، وفي حالة الاستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " Cost Insurance and Freight " CIF، التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة ، وفي القليل من الحالات يتم استخدام " Coût assurance et Fret " CFR.

الخاتمة

الخاتمة:

من خلال بحثنا في هذه الدراسة تمكنا من الوصول إلى معرفة الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الخارجية، في منظومة المبادلات التجارية وكيفية تحديد مسؤوليات كل من البائع والمشتري في إطار عقد البيع، من خلال تحديد وتوزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف بهدف مواكبة تطورات النقل والتجارة الخارجية، كما تم التفصيل في واجبات طرفي التجارة الدولية بناء على مصطلحات التجارة الدولية المستعملة في النقل البحري للبضائع، وتم من خلال الجانب التطبيقي التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة كعينة من الموانئ البحرية الجزائرية، وتبيان تطور النقل البحري للبضائع في المؤسسة المذكورة، وكيفية استخدام مصطلحات التجارة الخارجية وأيا منها يستعمل على نطاق واسع في حالتي التصدير والاستيراد.

وبعد دراسة هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج التالية:

تنقسم نتائج هذه البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي:

أولاً: الدراسة النظرية: بالنسبة للجانب النظري تكون النتائج كما يلي:

➤ تمثل مصطلحات التجارة الخارجية لغة مشتركة في التجارة الدولية لكنها لا تتمتع بالقوة الإلزامية،

ولا تمثل انتقالاً للملكية وعلى الرغم من اختلافها وتعددتها إلا أنها تشترك في كونها تتضمن توزيع

المستندات بين طرف الصفقة، توزيع التكاليف المتعلقة بعملية استيراد وتصدير، توزيع حجم

المخاطرة على طرفي البيع والشراء، شروط تسليم البضائع.

➤ مازالت الموانئ الجزائرية تعاني من صعوبة التأقلم مع متطلبات البحرية العالمي، والمنتج لبناء

سفن وحاويات أضخم مما يلزم الموانئ الجزائرية التفكير في كيفية استقبال هذا النوع من الناقلات

الضخمة مستقبلاً.

➤ تعد مصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من البائع والمشتري وتسمح بتحديد مكان وزمن انتقال تبعة الهلاك، ويتم تصنيف النقل البحري بالنظر لقلّة تكلفتها وكذا اتساع حجمها مايسمح بكبر طاقتها الاستيعابية ، هو الأمر الذي نتج عنه تبعية البيع الدولي والنقل.

➤ يعتبر النقل البحري للبضائع محركا بين القارات والدول في منظومة التجارة الدولية.

➤ يعتبر النقل البحري الحلقة الأهم في نقل البضاعة، فلا بد أن تنتج جراء القيام بعملية النقل مسؤوليات من قبل الأطراف سواء ما تعلق بشحن البضاعة، و التامين عليها و إجراءات الجمركة في حالتي التصدير و الاستيراد.

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

➤ يعتبر توقيع شراكة القطاع الخاص الأجنبي في 15 فيفري 2009، بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP هدفها تخفيض التكاليف ومدة الانتظار في الميناء الجزائري كما تهدف هذه الشراكة إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت 12 هكتار وحددت مدة عقد الامتياز هذا ب 30 سنة أي إلى غاية 2039 كضمان لاستغلال محطات الحاويات.

➤ يعتبر ميناء الجزائر من بين أهم الموانئ الجزائرية فيما يخص المبادلات التجارية التي تمر عن طريق البحر، وقد عرف تطور نظام ميناء الجزائر بعدة مراحل منذ الاستقلال أسهمت في تطور حركة البضائع المشحونة والمفرغة، الأمر الذي زاد من مهام الميناء وأدى إلى توسع هيكله التنظيمي.

- ميناء الجزائر العاصمة EPAL ينفرد بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة الثلث من إجمالي الواردات، حيث يتداول ميناء الجزائر حوالي 10 ملايين طن من البضائع سنويا وأكثر من 500 ألف حاوية مكافئة تعود ملكية سفنها إلى الشراكة الوطنية للجزائر للملاحة CNAN .
- النقل البحري للبضائع هو الأكثر استخداما في معاملات التجارة الدولية، فإن المصطلحات الأكثر استخداما هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة: FAS ,FOB ,CIF, CFR.
- حسب ندوة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (كنوسيد) ضاعفت الجائحة من التحديات الموجودة في قطاع النقل البحري، خاصة ندرة اليد العاملة والحاجة إلى المنشآت، حيث اصطدمت القفزة التجارية بمشاكل لوجيستية خاصة فيما يتعلق بالحاويات المرتبطة بالعرض في مجال النقل البحري ما أضر أيضا بالنقل والتجارة البحرية.
- عرف حجم البضائع انخفاضا ب 35.29% بإجمالي 81258 طن في جانفي 2022 بدل 125577 طن في جانفي 2021.

اختبار الفرضيات: يمكن اختبار الفرضيات كما يلي:

- نتيجة الدراسة تثبت صحة الفرضية الأولى باعتبار مصطلحات التجارة الخارجية هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي.
- تم إثبات صحة الفرضية الثانية التي تؤكد على أن الغرض من تطبيق مصطلحات التجارة الخارجية الأساسي هو توزيع الالتزامات بين البائع والمشتري، عن طريق توحيد القوانين المستخدمة في العقود التجارية في شكل عقود نموذجية يتبناها طرفي التجارة الدولية كلغة مشتركة تنظم مسؤوليات كل طرف.

- وقد تم أيضا تأكيد صحة الفرضية الثالثة التي تجزم بأن النقل البحري للبضائع هو أفضل وسيلة لحركة البضاعة من المصدر إلى المستورد، والسبب في ذلك قلة التكلفة إضافة إلى معايير أخرى كزيادة القدرة الإستيعابية للحمولة المنقولة.
- إثبات صحة الفرضية الرابعة من خلال نتائج الدراسة النظرية بأن المسؤوليات التي تتطلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع، نقل البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد، والتأمين ضد المخاطر التي قد تلحق بالحمولة أثناء نقلها، إضافة إلى إتمام الإجراءات والمصاريف الجمركية ويتم توزيع هذه المسؤوليات باعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الخارجية في شكل اتفاق لمعرفة كل طرف التزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات.
- ونتائج الدراسة التطبيقية أكدت صحة الفرضية الخامسة على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الخارجية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، وذلك لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة والمستندات، ومن يتحمل التكاليف والمخاطر بين الطرفين، وهذه الأكثر استخداما تتمثل في مصطلح FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير " عند التصدير، ومصطلحي CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة " و CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " عند الاستيراد، واختيار هذه المصطلحات دون غيرها يعود إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف موانئها.

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

- ❖ الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ ومن بين الحلول المقترحة بالنسبة لميناء العاصمة انشاء خط مواصلات إضافي يحيط بالمدينة وذلك بغرض اجتناب المرور بوسطها.

- ❖ تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- ❖ تحسين طرف تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضاعة الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.
- ❖ توفير آليات جذب الاستثمار الأجنبي لاستقطاب أكبر عدد ممكن من المستثمرين الأجانب بتنشيط العمل الإنتاجي والاستفادة من الخبرة والتكنولوجيا في قطاع النقل البحري من أجل الاعتماد أكثر على الموارد المادية والبشرية.
- ❖ الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية في مجال تحديد الموانئ الجزائرية.

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

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

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية :

أولا : الكتب :

1. أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية ، الإسكندرية ، مصر ، 2002 .
2. بسام الحجاز ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان 2003.
3. جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترميز 2000 ، اتحاد المصارف العربية ، 2001 .
4. سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، الدار الجامعية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2002.
5. عبد الرحمن يسرى وآخرون ، الاقتصاد الدولي ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 2005.
6. عبد القادر فتحي لاشين وآخرون ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات ، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007،
7. عصام حنفي محمود ، قانون التجارة الدولية ، كلية الحقوق ، جامعة بنها والمحامي بالنقض والإدارية العليا ،
8. عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية – النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، ط1 ، 2007.
9. لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، جامعة العلوم التطبيقية – جامعة المستنصرية سابقا ، المكتبة القانونية (487) ، 2003 .

10. محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ، مصر ط 1 ، 2007 .
11. هويشار معروف ، تحليل الاقتصاد ، دار جدير للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2006.
- ثانيا المذكرات والرسائل :
1. قاسي منال ، فعالية قواعد الأنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والخاص ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2017/2018 .
2. رصاع حياة ، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها ، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد - تخصص إقتصاد دولي ، كلية الاقتصاد ، جامعة وهران ، 2012/2013 .
3. باسل إبراهيم ونوس ، أثر البنية التحتية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حوض البحر الأبيض المتوسط ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في ادارة الأعمال ، كلية الاقتصاد ، جامعة تشرين ، 2015 .
4. الهاشمي بوشنتوف ، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوترمز والاعتماد المستندي ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2012/2013 .
5. عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة واقع ميناء الجزائر العاصمة ، مشروع مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية ، كلية الاقتصاد ، جامعة بسكرة ، 2014/2015 .

6. حمو فتحي ، دور وفعالية الأنكوترمز في تنظيم عمليات التجارة الخارجية دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم EPM ، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية ، كلية الاقتصاد ، جامعة مستغانم ، 2017/2016 .

ثالثا : المحاضرات التقارير والمقالات

3. الإذاعة الجزائرية ، عرض السيد المدير العام السيد محمد بلعربي أمام لجنة النقل و المواصلات بالمجلس الشعبي الوطني .

4. بن جيلا لي سميرة وكحلولة محمد ، تطورات قواعد الأنكوترمز INCOTERMS 2010 لمستحدثات النقل ، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ، العدد 11 ، سبتمبر 2018.

5. توام زاهية ورزاي سعاد ، مصطلحات التجارة الدولية " الأنكوترمز " - قراءة في إصدار 2020 - ، جامعة الجزائر 3- الجزائر ، مجلة المنهل الاقتصادي ، المجلد 04 ، العدد 01 ، 30 جوان 2021.

6. خالد حجاج ، مصطلحات التجارة الدولية _ الأنكوترمز 2020

7. خلخال جوهر ، قواعد الأنكوترمز وتطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر ، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد _ تلمسان العدد الحادي عشر ، سبتمبر 2018.

8. رقيق عبد الصمد ، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع.

9. شيخي محمد الأمين ، مقال حول تفسير مصطلحات التجارة الدولية INCOTERMS ،

كلية الحقوق جامعة تلمسان ، مخبر القانون البحري والنقل 2017،الدرجة العلمية :

السنة الثانية دكتوراه.

10. ليلي مشطر ، مصطلحات التجارة الدولية عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية

، مجلة أبحاث قانونية وسياسية ، جامعة تيزي وزو ، الجزائر ، العدد السادس ، جوان

، 2018

11. نعيمة عبد الرحمان ، ربيعة حملوي ، تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء

الجزائر خلال الفترة (2009-2017) ، مجلة المؤسسة - EISSN :2600

PISSN :2335-1438* _ 09 (01) / 2020 ، 2020/06/25.

رابعا : القوانين والمراسيم :

1. المادة 11 من القانون الاتحادي -26 - لسنة 1981 - بشأن القانون التجاري البحري .

خامسا : المواقع الإلكترونية :

1. communication@portalger.com.dz. DU PORT DALGER.STATISTIQUES,

Février 2022.

2. communication@portalger.com.dz.ECHOS DU DALGER.STATISTIQUES,

Février 2022 .

3. <http://elearning.univ-biskra.dz> consulté Le 08/03/2022 à 15 :58.

4. <http://WWW.masrafeyoun.ebi.eg> Consulté le :19/02/2022 à 22 :59

5. <https://ar.talkingofmoney.com> consulté le :05/03/2022 à 19 :01

6. <https://defense-arab.com> consulté Le: 23/06/2022 à 09:41

7. <https://fahas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :25 .

8. <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :28.
9. <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :31.
10. <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :35.
11. <https://faharas.net> consulté le :25/06/2022 à 11 :39.
12. <https://radioalgerie.dz> consulté le 04/04/2022 à 06 :50.
13. <https://rakpp.rak.ac/ar/pages/> Consulté Le :16/03/2022 à 01 :10.
14. <https://WWW.safinaty.com> Consulté Le :16/03/2022 à 23 :22.
- WWW.asjp.cerist.dz. Consulté le :19/02/2022 à 21:46.
15. WWW.portalger.com le 01/05/2022.
16. WWW.portalger.com le 30/04/2022.
17. WWW.portalger.com le 20/04/2022.¹
18. WWW.portalger.com.dz/acconage 08/05/2022.
19. WWW.portalger.com.dz/centrale-logistique 08/05/2022.
20. WWW.portalger.com.dz/conteneur 08/05/2022.
21. WWW.portalger.com.dz/remorquage 08/05/2022.
22. WWW.portalger.com.dz/services-portuaires.

المراجع باللغة الأجنبية :

أولا : الكتب :

1. Ghislaine Legrand et collectif , **Management des opération de commerce international_ Importer/Exporter** ,édition Dunod , paris France , 2007.
2. Habib Kraiem ,**Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime** , édition l univers du livre , Tunisie , 2005.
3. J.Belotti , **Le Transport International de marchandises** , Librairie Vuibert , 1992 , bd St_ germain 75005 Paris .

4. S. Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** ,pages bleues _editions ,
Bouira Algérie , 2009. J.Belotti , **Le Transport International de
marchandises** , Librairie Vuibert , 1992 , bd St_ germain 75005 Paris.

ثانيا : المذكرات والرسائل :

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

ثالثا : المحاضرات التقارير والمجلات :

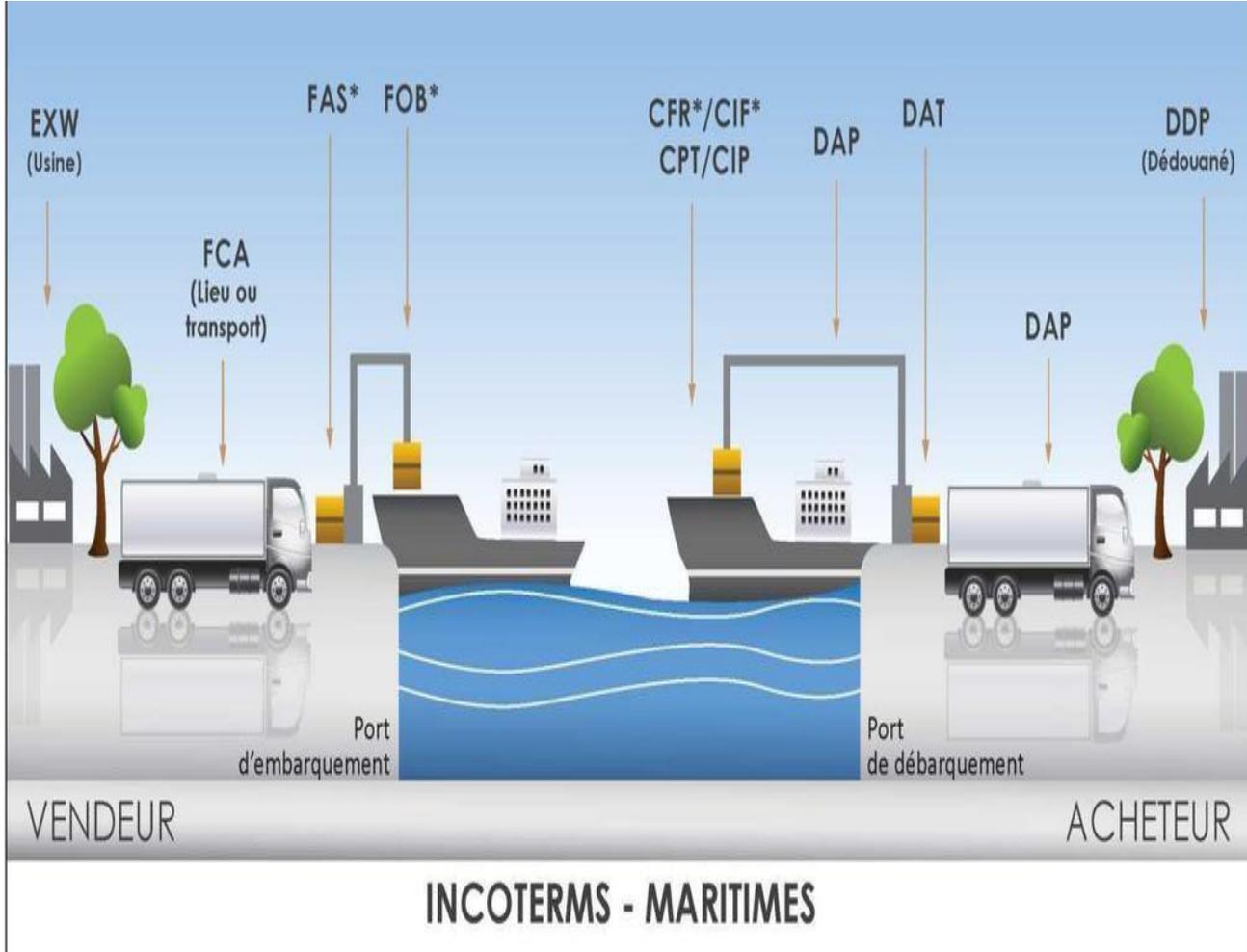
1. Abdelhamid Bouarroudj ,**LE TRANSPORT MARITIME DE
MARCHANDISES : UNPOTENTIEL DE CROISSANCE A
PROMOUVOIR** , Forum des chefs d'entreprise , 02 Octobre 2012 .
2. Guide Pratique **INCOTERMS®2020** , Global Marketing S.L2020 ,Paris
, France.

قائمة الملاحق

الملحق رقم (01) : مصطلحات التجارة الدولية 2020 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية

Règles Incoterms® 2020	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	A l usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco à bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة ظهر التصدير
CFR/C&F	Cost and Freight	Cout et Fret	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost Insurance and Freight	Cout assurance et fret	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Port Payé , assurance comprise jusqu'à	النقل والتأمين وأجرة مدفوعة حتى مكان الوصول معين
DPU	Delivered at Place Un loaded	Rendu au lieu de destination déchargé	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المنفق
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

الملحق رقم (02) : تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الخارجية – (Incoterms Maritimes)



الملحق رقم (03) : دور مصطلح (FOB) في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: 16-MAR-2003		BILL OF LADING		Page: 1	
SHIP FROM			Bill of Lading Number: 00000000000045812		
Name: Oracle Corp Address: Shipping Dept City/State/Zip: 600 Oracle Parkway Redwood City, CA 94065 SID#: _____			 (402) 00000000000045812		
Name: US - Intercompany Address: Atlanta Distribution Cen City/State/Zip: 3200 Shawnee Industrial SUWANEE, GA 30024 CID#: _____			CARRIER NAME: Trailer number: Seal number(s):		
Name: Oracle Corp Address: 600 Oracle Parkway City/State/Zip: Redwood City, CA 94065 US			 (9012K) Pronumberbest		
SPECIAL INSTRUCTIONS:			Freight Charge Terms: (freight charges are prepaid unless marked otherwise) Pre-paid: <input checked="" type="checkbox"/> Collect: <input type="checkbox"/> 3 rd Party: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> (check box) Master Bill of Lading, with attached underlying Bills of Lading		
CUSTOMER ORDER INFORMATION					
CUSTOMER ORDER NUMBER		# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)	
6625		0	7	Y	N
				Y	N
				Y	N
				Y	N
GRAND TOTAL		0	7		
CARRIER INFORMATION					
HANDLING UNIT		PACKAGE		COMMODITY DESCRIPTION	
QTY	TYPE	QTY	TYPE	WEIGHT	H.M. (X)
				GRAND TOTAL	
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 _____"				COD Amount: \$ _____	
				Fee Terms: Collect: <input type="checkbox"/> Prepaid: <input type="checkbox"/> Customer check acceptable: <input type="checkbox"/>	
NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. § 14706(c)(1)(A) and (B).					
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 freight and all other lawful charges.	
SHIPPER SIGNATURE / DATE <small>This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the U.S. DOT.</small>		Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver		Freight Counted: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By Driver/Pieces	
				CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE <small>Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the U.S. DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.</small>	

الملحق رقم (04) : عقد الاستيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34859 Att: Rene Smith	PURCHASE ORDER Purchase Order Number: 356A Sales Quote Reference Number: 386
--	---

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

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

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

<ol style="list-style-type: none"> Please send two original copies of your invoice. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified. Send all correspondence to: Same as above 	Authorized by Rene Smith Date Nov 15, 20XX
---	---

الملحق رقم (05): دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

SELLER: AgChem Incorporated 7523 Industrial Park 1A Mobile, AL Att: Bob Beattie	Date: February 1, 20XX Sales Quote Number: B635 Payment Terms: Letter of Credit Delivery Terms (Incoterms®): CIF Hai Phong port, Vietnam Incoterms® 2010 Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation Valid Through: March 1, 20XX
---	--

SOLD TO: HCM Rice Cooperative Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen	SHIP TO: SAME
--	----------------------

Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		liters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000

CIF Port of Hai Phong, Vietnam :		USD 128,000
Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft		
Statements:		
Authorized Signature	John Holmes, Export Sales Manager	Feb 1, 20XX
	Print Name	Date

الملحق (06) : تطور حركة النقل البحري حسب نوع السفينة بميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)

الوحدة : سفينة

NAVIRES A L'ENTREE	REALISATION		ECART
	2020	2021	21/20
OPERANTS	128	116	-9,38%
NON OPERANTS	15	13	-13,33%
TOTAL	143	129	-9,79%

Source :Cemcommunication @ portalger .com.dz. ECHOS DU PORT DALGER . STATISTIQUES

الملحق (07) : تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر العاصمة EPAL (2021/2020)

الوحدة : طن

RUBRIQUES	UNITE	DEBARQUE			EMBARQUE			TOTAL		
		2020	2021	VAR%	2020	2021	VAR%	2020	2021	VAR%
TRAFIC HORS HYDROCARBURES	Tonne	447 937	537 409	19,97%	39 630	36 114	-8,87%	487 567	573 523	17,63%
TRAFIC HYDROCARBURES	Tonne	301 865	192 704	-36,16%	102 295	89 463	-12,54%	404 160	282 167	-30,18%
TOTAL		749 801	730 113	-2,63%	141 925	125 577	-11,52%	891 726	855 690	-4,04%

Source :Cemcommunication @ portalger .com.dz. ECHOS DU PORT DALGER . STATISTIQUES

الملحق رقم (08) : تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة EPAL (2021/2020)

CONTENEURS	Janvier		ECART
	REALISATION	REALISATION	
	2020	2021	
PLEINS (EVP)	15 950	13 493	-15,40%
DEBARQUE	15 283	12 773	-16,42%
EMBARQUE	667	720	7,95%
VIDES (EVP)	12 109	12 138	0,24%
DEBARQUE			
EMBARQUE	12 109	12 138	0,24%
TOTAL NOMBRE	28 059	25 631	-8,65%
TONNAGE TOTAL BRUT	251 335	203 458	-19,05%
DEBARQUE	215 282	167 778	-22,07%
EMBARQUE	36 053	35 680	-1,03%
TONNAGE NET/PLEINS	189 605	147 070	-22,43%
DEBARQUE	181 659	139 677	-23,11%
EMBARQUE	7 945	7 392	-6,96%

Source :Cemunication @ portalger .com.dz. ECHOS DU PORT DALGER . STATISTIQUES

(الملحق رقم 09) : انتظار السفن في الطريق (لشعاع) أو بقائها على الرصيف في ميناء الجزائر العاصمة (2021/2020)

نوع السفينة	متوسط الانتظار في الطريق				متوسط البقاء على الرصيف			
	2020	2021	فجوة نسبية	الانحراف المطلق	2020	2021	فجوة نسبية	الانحراف المطلق
المجموع باستثناء الحبوب	0,99	1,69	7017%	0,7	3,14	3,99	26,94	0,85
متوسط EPAL	1,2	2,53	11100%	1,33	3,48	4,83	38,87	1,35
المتوسط الكلي	0,97	2,08	11500%	1,11	3,33	4,45	33,79	1,12

Source :Cemunication @ portalger .com.dz. ECHOS DU PORT DALGER . STATISTIQUES

الملحق رقم (10) : استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية

25 ربيع الثاني عام 1428 هـ 23 مايو سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31	18
<p>المادة 32 : يمكن أن تتخذ الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوطين المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، الفاتورة الشكلية، سند طلب تهاشي، التأكيد التهاشي للشراء، المراسلات المتبادلة التي تحتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف، على الأطراف، المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.</p>	<p>- أسماء وعضوين الشركاء المتعاقدين، - بلد المصدر والمنشأ والمقصد للسلع والخدمات، - طبيعة السلع والخدمات، - الكمية والنوعية والمواصفات التقنية، - سعر التنازل عن السلع والخدمات بعملية الفوترة وتسديد العقد، - آجال التسليم بالنسبة للسلع والإنتاج بالنسبة للخدمات، - يتود العقد الخاصة بالتكفل بالمخاطر والتعويضات الفرعية الأخرى، - شروط التسديد.</p>	<p>المادة 27 : يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية (INCOTERM) التي تتضمنها أصول و أعراف، الفرقة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.</p>
<p>المادة 33 : تُعفى من التوطين المصرفي : - الواردات/الصادرات التي تُدعى "يدون تسديد" التي يقوم بها المسافرون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام القوانين المالية.</p>	<p>المادة 28 : إن كيفيات التسديد هي تلك المعترف بها دولياً. يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة والطابع القانوني للعقد التجاري وإنجازه.</p>	<p>المادة 29 : تخضع كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات إلى إلزامية التوطين لدى وسيط معتمد باستثناء عمليات العبور والعمليات المشار إليها في المادة 33 أدناه.</p>
<p>- الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنين المسجلون لدى الممثلات الدبلوماسية والقنصليات الجزائرية في الخارج عند عودتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام القوانين المالية.</p>	<p>يسبق التوطين كل تحويل/ترحيل للأموال، التزام و/أو التخليص الجمركي للبيانات.</p>	<p>المادة 30 : يتمثل التوطين في فتح ملف، يسمح بالحصول على رقم التوطين من الوسيط المعتمد الموطن للعملية التجارية، يجب أن يتضمن الملف مجموع المستندات المتعلقة بالعملية التجارية.</p>
<p>- الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان الدبلوماسيون والقنصليون وما شابههم وكذا أعيان ممثلات الشركات والمؤسسات العمومية في الخارج عند عودتهم إلى الجزائر.</p>	<p>يقوم المتعامل باختيار الوسيط المعتمد ويلتزم لدى هذا الأخير بالقيام بكل الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.</p>	<p>المادة 31 : يجب على شبكات الوسيط المعتمد المؤهل لتوطين عملية التجارة الخارجية أن يملك قهرس الملفات الوطنية، مرقما ومؤشرا عليه من طرف شخص مؤهل لهذا الغرض ويضمن متابعتها المالية.</p>
<p>- الواردات/الصادرات التي تقل قيمتها عن القيمة المضافة لبلغ 100.000 دج بقيمة "قوي".</p>	<p>المادة 32 : لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطين المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المنصوص عليها في هذا النظام، ويمتنع للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.</p>	
<p>- واردات/صادرات العينات، والهيئات والسلع المستلمة في حالة تفعيل الضمان.</p> <p>- الواردات من السلع المحققة في إطار نظام الوقف الجمركي.</p> <p>يجب أن تُكتتب على التصاريح المقدمة لدى الجمارك، المتعلقة بالواردات والصادرات المشار إليها أعلاه والمنصوص عليها في المادة 58 أدناه، عبارة "صادرات/واردات لم توطن مصرفياً".</p>		
<p>المادة 34 : 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>المادة 35 : لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطين المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المنصوص عليها في هذا النظام، ويمتنع للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.</p>		
<p>المادة 36 : تشبيه الواردات/الصادرات من التجهيزات و/أو المعدات وفقاً لنظام الاعتماد الإجمالي</p>		