



الموضوع

النقل الدولي في ظل شروط تغيرات التجارة الدولية دراسة حالة لميناء الجزائر 2010-2020

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

الأستاذ المشرف:

أ. د. بن عبيد فريد

إعداد الطالبة:

مودع أيليا

لجنة المناقشة

الرقم	أعضاء اللجنة	الرتبة	الصّفة	مؤسسة الانتماء
1	قط سليم	أستاذ	رئيسا	جامعة بسكرة
2	بن عبيد فريد	أستاذ	مشرفا	جامعة بسكرة
3	محنة ناصر	أستاذ محاضر أ	ممتحنا	جامعة بسكرة



الموضوع

النقل الدولي في ظل شروط تغيرات التجارة الدولية دراسة حالة لميناء الجزائر 2010-2020

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

الأستاذ المشرف:

أ. د. بن عبيد فريد

إعداد الطالبة:

مودع أيليا

لجنة المناقشة

الرقم	أعضاء اللجنة	الرتبة	الصّفة	مؤسسة الانتماء
1	قط سليم	أستاذ	رئيسا	جامعة بسكرة
2	بن عبيد فريد	أستاذ	مشرفا	جامعة بسكرة
3	محنة ناصر	أستاذ محاضر أ	ممتحنا	جامعة بسكرة

السنة الجامعية: 2022 / 2023





شكر وعرفان

نشكر الله عز وجل الذي بتوفيقه منه وبفضله تمكننا من إنجاز هذه المذكرة

نتقدم بالعرفان والشكر الجزيل للأساتذة الفاضلة "بن حميد فريد" على كل التوجيهات والملاحظات

والالتقادات، وكذلك على صبره طيلة فترة إشرافه على هذه المذكرة رغم تعدد الالتزامات.

كما نشكر جميع الأساتذة الذين قدموا لنا المساعدة، وإلا لكان من قدح في الشجيرة.

كما أتوجه بخالص الشكر إلى كافة أساتذتنا الكرام بقسم العلوم التجارية تخصص تجارة دولية بجامعة

بسكرة.

إهداء

إهداء كتاب أول الطريق أتم فإني آخره تحقيق حلم، وإذ لو كانت أول الاطلاقة ومعة فإني نهايتها بسنة، وكل برائة للبرها من نهاية وهامى السنواى قد مرت والحلم يتحقق فاللهم لك الحمد قبل أن ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضا اللهم وفقني للإتمام على هذا العمل.

أهدي هذا العمل إلى:

- أمي وأبي الغاليين، أود أن أتم إلى نفسي النبي سعبت من أجل هدي الحظنة
- إلى أبي الثاني.. وسند ظهري.. وعمود قلبي.. أخي الحبيب "موروع بلعاسم"
- إلى من شهدوا معي مناصب الدراسة وسهر الليالي، من كانوا خير عوناً لي في درسي.. أختوتي اللاهزاء

"نور" و"صبرينه"

○ إلى أختي ما على قلبي "مرائف" و"جهوليا"

○ إلى كل من يحمل لقب "موروع"

○ إلى من أخطوني من يتابع معرفتهم وخبراتهم حياتهم الكثير.. أساتذتي الأفاضل

○ إلى من شاركوني الألم والأمل.. النجاح والفشل.. أصدقائي الجامعة والأوفياء

ملخص الدراسة:

تلعب مصطلحات التجارة الدولية دورا هاما وبارزا في التجارة الدولية، ذلك أنها تقدم للبائع والمشتري مجموعة من القواعد والشروط الصادرة عن غرفة التجارة الدولية تفسر وتوضح بشكل كبير المصطلحات الأكثر شيوعا في التجارة الدولية، ويتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل إلى أن الوسيلة الأوسع نطاقا هي وسيلة النقل البحري.

عميلة النقل البحري التي تتم بالسفينة هي الغالب في حركة نقل البضائع وذلك لقلة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية وهو الأمر الذي جعل من مصطلحات التجارة الدولية الأكثر استعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية، حيث تستخدم الجزائر في تجارتها مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير في حالة التصدير، مصطلح التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة ومصطلح التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية .

الكلمات المفتاحية: مصطلحات التجارة الدولية، مسؤوليات المصدر و المستورد، النقل الدولي، النقل البحري

للبضائع.

Abstract

Abstract :

International trade terms play an important and prominent role in international trade, as they provide the buyer and seller with a set of rules and conditions issued by the International Chamber of Commerce that interprets and clarifies largely the most common terms in international trade, and international trade terms are classified according to the means of transport that the broadest means is shipping method.

The marine transport agent that is carried out by the ship is predominant in the movement of goods, due to its low cost and large absorptive capacity, which made the terms of international trade most used in the transport of goods through commercial ports, as Algeria uses in its trade the term costs paid up to the deck of the ship in the port of export in In the case of export, the term costs and freight paid and the term costs, insurance and freight paid on import to regulate trade.

Keywords: International trade terms, responsibilities of the exporter and importer, International transportation, Sea transportation of goods.

قائمة الأشكال:

الصفحة	العنوان	الشكل رقم
ش	نموذج يمثل متغيرات الدراسة	01
40	تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح EXW	02
40	تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .FCA	03
41	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .FAS	04
41	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .FOB	05
42	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CFR	06
42	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .CIF	07
43	: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CPT	08
44	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .CIP	09
45	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح DAP	10
45	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .DDP	11
46	تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح .DPU	12
86	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.	13
90	نسب أنواع نقل البضائع في الجزائر في عام 2020	14

91	نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2020	15
93	تطور حركة النقل البحري من 2010 إلى 2020 (حركة الموانئ في الجزائر).	16
94	خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.	17
102	تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2010-2020	18
103	تطور حركة سفن النقل البحري في ميناء الجزائر 2010-2020	19
104	تطر حاويات النقل 2010-2020	20

قائمة الجداول:

الصفحة	العنوان	جدول رقم
46	أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.	01
47	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الانطلاق والوصول.	02
53	تصنيف الأنكوترمز 2020	03
63	ترتيب وسائل النقل المختلفة من حيث معايير المفاضلة	04
92	تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2010 إلى 2020 (حركة الموانئ).	05
99	سفن ميناء الجزائر	06
108	مصنوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR وسفن النقل البحري	07

قائمة الملاحق

العنوان	الملحق رقم
مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر	01
خريطة الموانئ التجارية الجزائرية	02
مصطلحات التجارة الدولية 2010 بالغة العربية / الإنجليزية / الفرنسية	03
مصطلحات التجارة الدولية 2020 بالغة العربية / الإنجليزية / الفرنسية	04
التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	05
تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية "Incoterms-Maritimes"	06
دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	07
عمد استيراد وفقا لمصطلح CFR	08
استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية	09

المقدمة العامة

المقدمة العامة

تعتبر التجارة الدولية ركيزة من الركائز الأساسية للتطور الاقتصادي، فهي تمكن كل بلد من الاستفادة بمزايا البلد الآخر في سلعة معينة، ونظرا لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بها، وتباين الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول، وتزايد العلاقات والمعاملات التجارية بين مختلف الدول ازدادت الحاجة إلى الرجوع لقواعد تجارية موحدة عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة، لذا عملت غرفة التجارة الدولية على تحديد عدد من القواعد بمصطلحات التجارة الدولية أو ما يسمى "الانكوترمز".

تشمل مصطلحات على صيغة من العقود وبرموز مختصرة بالحروف الأولى لكلمات تدل على الشروط المتفق عليها، لتوضيح التزامات كل من المصدر (البائع) والمستور (المشتري) بشكل كامل من خلال تنظيم مكان تسليم الشحنة ووسيلة النقل. ومع تكور الخدمات اللوجستية الأساسية زاد الاهتمام بدور النقل في العمليات التجارية وتأثير الواضح على كفاءة التجارة، وخاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها في الأسواق العالمية، وزاد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة، حيث يشحن بواسطته ما يقارب 80 من المائة من حجم التجارة الدولية والأسباب تعود معظمها إلى انخفاض أسعار وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

كما يعتبر ميناء الجزائر العاصمة من المؤسسات الرئيسية في حركة المبادلات التجارية ولتنظيم العلاقة القانونية والعملياتية بين البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مراحل دخول وخروج السلع "موضوع العقد" من وإلى أراضيها، كما تحدد واجبات والتزامات كلا الطرفين.

I. الإشكالية و الأسئلة البحثية:

وعلى ضوء ما سبق يمكننا صياغة إشكالية البحث من خلال طرح التساؤل الرئيسي التالي:

- كيف تساهم شروط التجارة الدولية في تنظيم النقل الدولي في الجزائر؟
- ولكي يتسنى لنا التطرق لمختلف جوانب الموضوع تم تجزئة الإشكالية إلى الأسئلة الفرعية التالية:
1. ما هو دور شروط التجارة الدولية في التبادل التجاري الدولي؟
 2. كيف توزع شروط التجارة الدولية الالتزامات بين المصدر والمستور؟
 3. ماهي الشروط التجارية الدولية التي تنظم النقل الدولي في الجزائر؟

II. الدراسات السابقة:

○ الدراسات السابقة قليلة جدا لا توجد دراسة سابقة بنفس الموضوع حيث أننا بحثنا كثيرا لم نجد لا مذكرات و لا مقالات بنفس الموضوع.

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.

لقد لخص الطالب في دراسته أن سندات الشحن عند بدأ ظهورها، كانت تحتوي على شروط النقل بشكل يتماشى مع أحكام الشريعة العامة، ولذلك لم تكن تحتوي على أي إعفاءات للناقل من المسؤولية، إلا أن سرعان ما بدأت محاولات الناقلين البحريين للتخلص من عبء الالتزام، فظهرت مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري، بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف، ومن ثم درج الناقلون على تضمين عقود النقل، الشروط التي تتفق مع مصالحهم، وتعفيهم من المسؤولية، لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحاب البضاعة، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من الاتفاقيات الدولية للتصدي لموضوع النقل البحري للبضائع بتشريع إلزامي، والى وضع عقد نقل نموذجي، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانون التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية .

2. 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 و تقنيات تمويلها بصفة عامة ودور مصطلحات التجارة الدولية في عمليات التبادل الدولي وكذلك أهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر و المستورد وذلك من خلال تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع بتسعير الصادرات، المستندات و العقود التجارية النموذجية، كما تم إبراز وقت تحويل الأخطار و التكاليف 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 حقيقة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة.

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

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

حاول الباحث في دراسته هذه إبراز أن عقود البيع الدولية لديها احتياجات محددة للغاية التي تتبع من تعدد من النظم القانونية، الأمر الذي يزيد من كفاءة المعاملات التجارية الدولية وفي وظيفة التنسيق التلقائي كما هو الحال مع مصطلحات التجارة الدولية التي تعكس العادات و الأعراف التجارية التي وضعت على مدى فترة زمنية طويلة من اجل تبسيط التجارة في السلع التي يتم نقلها من وضع إلى آخر، كما أنها تنظم التزامات تسليم البضاعة بين البائع و المشتري، إلا أن هذه الدراسة اقتصرت على التزام واحد ألا وهو الالتزام المرتبطة بتحويل الأخطار المتعلقة بالبضاعة، ذلك دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى التي لا تقل أهمية كاشحن، والتأمين والجمركة خاصة النقل الدولي لبضاعة.

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة الانكوترمز كشكل من أشكال التوحيد في القانون الدولي المبيعات، كما ركز هذا الموضوع في الوضع القانوني في حالة مصطلحات مشيرة إلى أهمية هذين المصطلحين واتساع دائرة استخدامهما في الكثير من الدول في مجال التجارة الدولية CIF . FOB

III. فرضيات الدراسة:

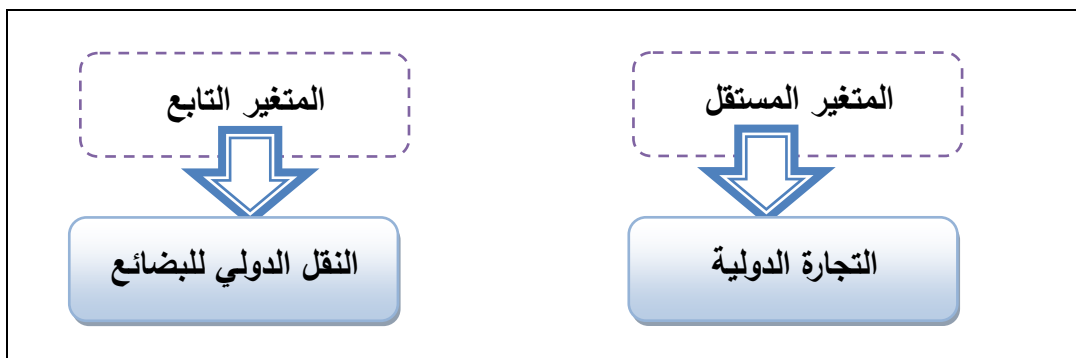
1. تساهم شروط التجارة الدولية في توضيح وتوفير إجراءات تجارية موحدة وأكثر استخداما على المستوى الدولي.
2. توزع شروط التجارة الدولية الالتزامات بواسطة اعتماد المصدر والمستورد.
3. تستخدم الجزائر مجموعة من شروط التجارة الدولية كباقي دول العالم تتناسب مع حالة موانئها.

IV. منهجية الدراسة:

تم وضع نموذج دراسة يتألف من متغيرين:

- المتغير الأول وهو المتغير المستقل ويتمثل في التجارة الدولية.
- المتغير الثاني وهو المتغير التابع ويتمثل في النقل الدولي للبضائع.

الشكل رقم 01: نموذج يمثل متغيرات الدراسة.



المصدر: من إعداد الطالب

V. أهداف البحث:

تمهدف هذه الدراسة إلى:

- تسليط الضوء على المفاهيم حول التجارة الدولية والنقل الدولي.
- معرفة كيفية عمل مصطلحات التجارة الدولية 2010.
- ضبط مصطلحات التجارة الدولية 2020.
- تسليط الضوء على النقل الدولي في منظومة التجارة الدولية.

شروط تغيرات مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة EPAL

VI. أهمية البحث:

لهذه الدراسة أهمية كبيرة حيث أن في سنوات الأخيرة أبدت مختلف الدول اهتمام كبيرا بالتجارة الدولية لما تعود به من منافع على قطاع الاقتصادي و تناول المنظور الخارجي لقطاع النقل في الدولة، ودوره الكفاء و البنى التحتية المتطورة في تسهيل المبادلات التجارية الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية، و تعتبر هذه الدراسة مهمة لمؤسسات النقل والتجارة من حيث معرفة الأهمية والدور الذي يعلبه قطاع النقل في تنمية القطاعات الأخرى و التحديات والمشاكل التي تواجهه و السبيل للاكتساب ميزة تنافسية دولية في قطاع النقل، الذي يسيطر على التجارة الخارجية الجزائرية.

VII. دواعي اختيار الموضوع:

- أهمية موضوع مصطلحات التجارة الدولية في عصرنا الحالي.
- التعرف على أهم شروط تغيرات التجارة الدولية في النقل الدولي.
- الرغبة الشخصية.

VIII. حدود الدراسة الزمانية:

دراسة مصطلحات التجارة الدولية في النقل الدولي بصفة عامة وفي ميناء الجزائر بصفة خاصة، وأهم شروط تغيرات مصطلحات التجارة الدولية في النقل الدولي في الفترة 2010-2020. عبر ميناء الجزائر العاصمة.

IX. تقسيمات خطة البحث:

يمكننا تقسيم الموضوع إلى فصلين كما يلي:

- الفصل الأول: الإطار النظري -للتجارة الدولية و النقل الدولي-

سيتم التطرق فيه إلى مفهوم التجارة الدولية وأهم شروط تغيرات مصطلحات التجارة الدولية بالإضافة إلى مفاهيم عامة حول النقل الدولي.

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

سيتناول واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر بالإضافة إلى تقديم عام لمؤسسة ميناء الجزائر و كذلك أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في الجزائر و أهم تغيرات مصطلحات التجارة الدولية.

X. مجتمع البحث:

الإلمام بمختلف جوانب الموضوع يمكن اتباع المنهج الوصفي من خلال الإطار المفاهيمي لكل من المصطلحات التجارة الدولية والنقل الدولي، زيادة أصناف التجارة الدولية وأنواع وغيرها كما يتطلب البحث المنهج التاريخي عند سرد المراحل التاريخية لتطور المصطلحات التجارية الدولية، وتطور ميناء الجزائر العاصمة من جهة أخرى والمنهج التحليلي سيتم استخدامه عند ربط المتغيرين مصطلحات التجارة الدولية والنقل الدولي.

XI. التعريفات الإجرائية:

• **تعريف التجارة الدولية:** هي تجارة بين البائع والمشتري من مختلف البلدان إذ ينطوي على تبادل السلع والخدمات من بلد ما مع بلد آخر وبطريقة أخرى، يمكن تعريف التجارة الدولية على أنها تبادل رأس المال أو الخدمات أو البضائع عبر الحدود الدولية، ومن خلال عملية العولمة على مدى العقود الماضية، أصبحت التجارة الدولية مهمة للغاية من أجل تحقيق أو الحفاظ على مستويات معيشية عالية في جميع أنحاء العالم إذ تستخدم في الغالب عمليات الشحن والنقل الجوي لنقل البضائع في التجارة الخارجية. يمكن استخدام عملات الدول التجارية والعملة المقبولة عمومًا إن وجدت لكليهما في التجارة الدولية المذكورة.

• **تعريف النقل الدولي:** هو حركة مناولة البضائع من دولة منتجة إلى دولة أخرى مستهلكة و ذلك عن طريق مختلف أنواع النقل سواء كان نقل بري أو جوي أو بحري

الفصل الأول

عموميات حول النقل الدولي ومصطلحات

التجارة الدولية

تمهيد

تعتبر التجارة الدولية أحد أهم فروع علم الاقتصاد التي تخضع لدراسة الاعتماد المتبادل بين دول العالم، ونظرا للأهمية التي تحتلها في المعاملات عند إبرام العقود الدولية، ومن أهم محددات التجارة الدولية الجانب القانوني و الجانب التطبيقي و العملي.

من خلال قانون التجارة الدولية الذي يسند عليه في عمليات التبادل التجاري و توحيد القوانين التي يكثر استخدامها وأمثلة عن ذلك مصطلحات التجارة الدولية.

قامت غرفة التجارة الدولية بتحديد مسؤوليات البائع و المشتري 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 و 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.

وفي هذا الفصل سوف نعرض أساسيات التجارة الدولية و النقل الدولي من خلال المباحث التالية:

- المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتجارة الدولية

- المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي للنقل الدولي

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتجارة الدولية

كانت المجتمعات البشرية تعيش قديماً في ظل اقتصاد مغلق، حيث ظهرت تجارتها على شكل مقايضة داخل البلد الواحد ومع التطور المتواصل ازدادت الحاجات بتنوع عدد السكان وتنوع سلوكهم الاستهلاكي و رغباتهم الأمر الذي أدى بضرورة الانتقال إلى اقتصاد مفتوح وذلك بفتح أسواقها للعالم الخارجي أي نشوء التجارة الدولية.

المطلب الأول: ماهية التجارة الدولية

تعتبر التجارة الدولية ركيزة من الركائز الأساسية للتطور الاقتصادي فهي تمكن كل بلد من الاستفادة بمزايا البلد الآخر في سلعة معينة.

الفرع الأول: نشأة و تطور التجارة الدولية

تشمل التجارة الدولية كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة أو هي كل المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الأفراد و رؤوس الأموال، التي تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة، و كانت التجارة الدولية للسلع تاريخياً وحتى فترة معينة من الزمن المجال الرئيسي للعلاقات الاقتصادية الدولية، وفي نهاية القرن العشرين أصبحت أشكال مختلفة من العمليات المالية المهيمنة في النظام الاقتصادي الدولي، ولكن التجارة الدولية لا تزال مهمة جداً، وهو ما يبيته نمو أحجام التجارة الدولية، فوفقاً لتقارير البنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية، فقد نمت التجارة الدولية ب: 27 ضعفاً خلال الفترة 1950 إلى 2006 أكثر بثلاث مرات من نمو الناتج المحلي العالمي، كما ارتفع حجم التجارة الدولية بنسبة 7.6% في عام 2006، و 15.2% في عام 2007 و 15.4% في عام 2008. ويرتبط هذا التطور السريع للتجارة الدولية أ.ة أساساً عملية تحرير العلاقات الدولية، وزيادة الطلب على السلع المصنعة، والتي تشكل نسبة 70% من إجمالي حجم الصادرات الدولية، ولكن في عام 2009 انخفض حجم التجارة الدولية إلى 13.1% بسبب الأزمة المالية العالمية في عام 2010 كانت الزيادة 13.8، وفي عامي 2011 و 2012 على التوالي 5.0% و 3.7%. (مناصري يحيى، مكيد علي، 2020، ص 831)

وقد واصل نمو التجارة الدولية تباطؤه خلال سنة 2016 حيث ارتفع الصادرات العلمية من السلع بنسبة 2.3% وهي أقل من متوسط ارتفاعها خلال 25 سنة الماضية (5.6%) وأقل من المعدل المسجل سنة 2015 (2.9%)، وقد كان لتراجع النمو في الناتج المحلي الإجمالي لدول مهمة مثل الصين والبرازيل، إلى جانب ضعف نمو الطلب على الواردات في البلدان النامية من العوامل الرئيسية وراء تباطؤ نمو التجارة، كما شهدت سنة 2016 نمواً للتجارة الدولية بمعدل أقل من معدل نمو الناتج المحلي

الإجمالي العالمي بعد ما عرف معدلي نموها تقاربا منذ الأزمة المالية العالمية 2008/2009، بعد أن كانت معدلات نمو التجارة الدولية تفوق معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي ب: 1.5% و 2% خلال عقدي الثمانينات والتسعينات على التوالي.

ومنذ أواخر القرن 18 إلى أواخر القرن العشرين كان نصف الكرة الشمالي يهيمن على إنتاج المصنوعات، وخلال العقود الأخيرة من القرن العشرين فقدت تلك الميزة، فقد انخفض إنتاج الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية مجتمعة بين عامي 1980 و 2008 من 72% من صادرات العالم الصناعية إلى 60% فقط من وارتفعت مساهمة الصين ونمور آسيا خلال نفس الفترة من 6.6% إلى 21.6% من إجمالي الصادرات العالمية من الصناعة هذا التحول مهد لحقبة جديدة في مسار العلاقات الاقتصادية الدولية، حيث تجاوز العالم نموذج الشمال جنوب التقليدي إذ أن تجارة الجنوب جنوب بين البلدان النامية زادت ضعف زيادة التجارة العالمية بعد عام 1990، كما عرفت نسبة المصنوعات من إجمالي الصادرات تحولا كبيرا بين البلدان النامية حيث زادت من 17% إلى 54% على التوالي عامي 1980 إلى عام 2008.

كما عرفت الأنماط التجارية تحولا آخر مهم هو التحول من التصنيع إلى الخدمات وكانت الخدمات التجارية تمثل 29.3% من إجمالي صادرات المملكة المتحدة عام 2000 و 39.8% عام 2009، وبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية كانت النسبة 26.2% و 31% عام 2009.

يذكر هنا أن النمو الكبير للتجارة العالمية خلال العقود الثلاثة الأولى بعد الحرب العالمية الثانية سببه تعافي كل من أوروبا واليابان، حيث في تلك الفترة لم يشارك جزء كبير من العالم بفعالية في الاقتصاد العالمي بسبب القيود الكثيرة التي نظمت بها الحكومات تجارتها الخارجية، حيث عمدت الصين وحلفاءها وكذلك الاتحاد السوفيتي إلى اعتماد النظام الاقتصادي الذي ينطوي على ملكية الدول لوسائل الإنتاج، بينما اكتفت مجموعة ثالثة من الدول وهي الدول المستقلة حديثا بسياسة إحلال الواردات. وتغير آخر مهم في أنماط التجارة الدولية حدث في أوائل التسعينيات فقد دخل الاقتصاد العالمي مرحلة جديدة من انفتاح الأسواق بعد انخيار الاتحاد السوفيتي إضافة إلى تغيير الصين لمسارها وتبنيها نموذجا ذا توجه خارجي وجلبها الاستثمار الأجنبي ونقل التكنولوجيا. (مناصري يحيى، مكيد علي، 2020، ص 832)

وتعود أهمية التجارة الدولية في النظام الاقتصادي العالمي وإمكانية تطبيق التبادل الدولي للسلع والخدمات إلى عوامل هامة أهمها:

- تعتبر الوسيلة المباشرة لتعزيز العلاقات الدولية؛ بسبب دورها في ربط الدول معاً.
- تدعم القدرة التسويقية؛ من خلال إنشاء العديد من الأسواق الجديدة للمنتجات المتنوعة، كما تُساهم في توفير الكثير من الخدمات والسلع بالاعتماد على مبدأ التخصص الذي يوفر المنتجات بأقل الأسعار. (مناصري يحيى، مكيد علي، 2020، ص

الفرع الثاني: مفهوم التجارة الدولية

التجارة الدولية هي أحد فروع علم الاقتصاد تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية ممثلة في حركة السلع و الخدمات و رؤوس الأموال بين الدول المختلفة، فضلاً عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع و الخدمات و رؤوس الأموال بين مختلف تلك الدول. (مشطر ليلي، 2018، ص 234)

التجارة الدولية (بالإنجليزية: International Trade) هي تبادل في السلع أو الخدمات عبر الحدود والأقاليم الدولية، وتعتبر التجارة على مستوى دولي معقدة نوعاً ما، وذلك بسبب عوامل عدة؛ مثل العملة وسياسات الحكومة، ولتسهيل التجارة بين الدول تم تشكيل منظمات اقتصادية مثل: منظمة التجارة العالمية، لتسهيل عملية التجارة ونموها. (قاسم ملاك، 2022)

تقع حركة التبادل التجاري الدولي ضمن نظام من العلاقات التبادلية الدولية يتصف بالشمولية، يطلق عليه مصطلح العلاقات الاقتصادية الدولية، و التي تعبر بصورتها العمومية عن دراسة جميع أوجه النشاط الاقتصادي، الذي يقوم بين الدول التي تخضع لأنظمة سياسية و اجتماعية و ثقافية تختلف عن بعضها البعض، و تشمل هذه العلاقات حركات الهجرة الدولية (تنقل الأشخاص)، و حركات السلع و الخدمات، و رؤوس الأموال و الاستثمارات. (جاسم محمد، 2013، ص 08)

فالتجارة الدولية ما هي إلا ظاهرة اقتصادية و لكنها تخضع للجوانب السياسية، أما الرغبة في الاستهلاك فهي حاجة بالإضافة إلى القوة الشرائية للدولة و الأفراد، أي أن التجارة تتأثر بالقوانين الاقتصادية التي تتحكم بالعرض و الطلب، و معنى هذا فإن الجوانب السياسية و الاقتصادية هي عوامل أساسية في التجارة الدولية بينما هناك عوامل أخرى تؤثر عليها بصورة غير مباشرة. (أحمد حسون السامرائي، عبد خليل فضيل)

نستنتج في الأخير هي مبادلة السلع و خدمات بين أشخاص طبيعيين أو معنويين.

الفرع الثالث: أهمية الأنكوترمز

أولاً: نشأة الأنكوترمز

إن المعاملات التجارية الدولية وكأصل تاريخي لها وقبل أن تنشأ وتوضع قواعد تجارية متعارف عليها فيما بين الدول تمت معاملات تجارية عن طريق عقود فردية بين دولتين أو أكثر حتى تعارفت الدول الكبرى على التعامل فيما بينها بما لتصبح كأعراف دولية وتطورت من خلال وضع اتفاقيات دولية مكتوبة بين دول العالم المتطور وإن أصل نشأة البيوع الدولية يرجع إلى العرف والعادات التجارية.

فقد إعتاد التجار عند إبرام عقودهم الدولية إلى تضمينها كافة التفاصيل المتعلقة بحقوق والتزامات كل طرف، خاصة ما يتعلق منها بالثمن ومشمولاته ومكان ووقت التسليم وما يتعلق بعقد التأمين البحري ومن يتحمل تبعات الهلاك وتوزيع النفقات وغيرها، وسعيًا لتجنب ما قد ينشأ من نزاعات في شأن تفسير نصوص عقود البيوع البحرية، فقد بادرت غرفة التجارة الدولية (ICC) عام 1936 إلى وضع قواعد لأنماط المصطلحات المستخدمة في التجارة الخارجية، وشرحت معناها بشكل محدد وواضح ليتمكن استعمالها وفقاً لهذا المعنى المحدد وجعلت كل مصطلح يتضمن مجموعة من الحقوق والالتزامات التي تنظم العلاقة القانونية بين طرفي عقد البيع البحري وهذا كاختصار لتسهيل المعاملات التجارية بين الدول، ومن ثم يمكن تحقيق قدر كبير من الاستقرار في المعاملات التجارية، وتجنب ما قد يثور من خلافات حول تفسير النصوص العقدية وما تحويه من اصطلاحات تجارية وقد تطورت الأنكوترمز لحد استعمال وسائل أخرى للنقل البري والجوي إلى جانب النقل البحري وفي بعض الأحيان يشمل أكثر من وسيلة نقل واحدة من خلال النقل المتعدد الوسائط.

إلا أن الإشكال لا يزال مطروح في هذا الشأن وذلك نظراً للتداخل الكبير بين عقد البيع البحري وعقد النقل البحري والأنكوترمز المتفق عليه من طرف البائع والمشتري ومن يتحمل المسؤولية وهو ما نجد معناه في قرارات المحكمة العليا ونذكر منها بالخصوص قرارها الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية فضلاً في الملف رقم 594449 بتاريخ 08-10-2009 (نقل بحري- صفة التقاضي- تأمين- عقد حلول تعويض) وسميت تلك القواعد بقواعد المصطلحات التجارية الدولية لسنة 1953 (1953 Incoterms). (بوشنتوف الهاشمي، 2013، ص 32 - 33)

ثانياً: تعريف الأنكوترمز

الإنكوترمز أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس، وهي اختصار التسمية باللغة الإنجليزية: International commercial terms : Incoterms ، التي تعني شروط البيع الدولية، والتي يطلق عليها في اللغة العربية ب : "المصطلحات التجارية الدولية".

والأنكوترمز من حيث المبدأ هو عبارة على رمز يتكون من ثلاثة أحرف مختلفة باللغة الإنجليزية. فعلى سبيل المثال نجد قاعدة DAP (Delivered at Place) مكونة من ثلاثة أحرف التي تعني "التسليم في المكان".

وقد قيلت بشأن الأنكوترمز عدة تعاريف نذكر منها:

عرفتها غرفة التجارة الدولية بأنها: " قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع، فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف، فقواعد الإنكوترمز تدرج بانتظام في قلب عقود البيع على المستوى العالمي، وأصبحت يوماً بعد يوم جزءاً أساسياً في اللغة التجارية ".

وقد عرفها جانب من الفقه بأنها: " شروط تسمح بتحديد وتوزيع المسؤوليات بين البائع والمشتري المتعلقة بالالتزامات، المصاريف، تبعة المخاطر، وكذا عملية جمركية البضائع أثناء التصدير والاستيراد، وذلك في إطار عقد البيع الدولي ".

وهناك من عرفها أيضا بأنها: " قواعد و قوانين لتفسير المصطلحات و المفاهيم التجارية المشبته في الغرفة التجارية الدولية، أوهي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين الالتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري ".

وتعرف أيضا بأنها: " مجموعة القواعد العامة المعروفة لدى كل المتعاملين في مجال التجارة الدولية، والتي تسمح بتوزيع التكاليف والمخاطر بوضوح بين البائع والمشتري عند إبرام وتنفيذ البيع الدولي ". (مروك أحمد، 2022، ص 220 - 221)

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

تأخذ الأنكوترمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدهم على العناصر الآتية:

- طريقة الشحن من البائع إلى المشتري.

- التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الاستيراد.

- توضيح طريقة اقتسام الكلفة بين البائع والمشتري.

ويعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعا للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري أن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدى مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري.

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية:

- نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفقة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء.
- النقطة والزمن اللذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة، أن شروط انتقال البضاعة وتحديد الخط الفاصل في المسؤولية المادية عليها بين البائع والمشتري الدوليين هما أمران يمكن التحكم بهما في العقد التجاري لا سيما وأن هذا الموضوع لا يسوده قاسم مشترك ومفهوم واحد وموحد بين مختلف المناطق الجغرافية المنتشرة في العالم، فكان لابد من إيجاد هذه القواسم.
- مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها في مجال الاعتمادات المستندية.
- تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع على المشتري؛
- التزامات كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضائع.

السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع أو الشراء الدولي، مثل مكان التسليم، نقل المخاطر، وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثائق النقل والجمارك، كما تحكم المصطلحات التجارية الدولية من ناحية أخرى علاقات مع الناقلين وشركات التأمين ودفع أو نقل عاقيات الملكية. (قادي يسمينة فتيحة، 2018، ص ص 44 - 45)

الفرع الرابع: خصائص الأنكوترمز

يمكن توضيح أهم ملامح وخصائص قواعد الأنكوترمز في التالي:

- من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري لذلك أوضحت الأنكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له وفي المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر.
- الموامة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ، نظراً لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، والتأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري.

- صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم أن قواعد الأنكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، وذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائياً.
- استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، وهو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة وذلك في ظل وجود تكتلات اقتصادية عملاقة وانسياب حركة التجارة بين دول، هذه التكتلات واختلاف أنماط النقل.
- التواءم بين مصطلحات الأنكوترمز والتجارة من الباب إلى الباب، حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الالتزامات على عاتق البائع وهو مصطلح (DDP) وسيتم شرحه لاحقاً، يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ مع دفع الرسوم الجمركية لاستيراد، وذلك في مكان الوصول المعين.
- التوافق وعدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحرية بالدرجة الكافية والتي تقوم بالتعاقد وكراء سفن لاستيراد أو التصدير، حيث يمكن اختيار السفينة الناقلة في حالتي البيع أو الشراء، لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع ومصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها اختيار سفن بلادهم والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية. (قادي يسمينة فتيحة، 2018، ص 46)

المطلب الثاني: أنواع الأنكوترمز 2010-2020

وقد قامت غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد الانكوترمز أكثر من مرة بهدف مواكبة تطورات النقل.

الفرع الأول: مصطلحات التجارة الدولية 2010

قواعد الانكوترمز ليس بذاتها عقداً كاملاً لبيع البضائع وعلى الأطراف الانتباه أنها قد تؤدي القوانين الوطنية أي من مشتريات عقد البيع من بينها قاعدة من قواعد الانكوترمز 2010 إلا أن قواعد الجديدة لم تنطرق لثمن البضاعة ولا لطريقة دفعها كذلك ولا تتعامل في مسألة انتقال ملكية من البائع إلى المشتري ولا للنتائج التي يمكن أن تترتب على الإخلال بشروط عقد البيع ولا القانون الواجب التطبيق ولا الاختصاص القضائي، فهي تخضع إلى اتفاق الطرفان البائع و المشتري أو طبقاً لأحكام القانون الواجب التطبيق، تحتوي المذكرة الإرشادية 2010 على قواعد تتماشى أكثر مع النقل متعدد الوسائط على عكس البيوع البحرية التقليدية التي عجزت عن مواكبة مقتضيات النقل، لذلك تضمنت مصطلحات التجارة الجديدة قواعد تتماشى أكثر مع مقتضيات النقل، إن قواعد الانكوترمز 2010 تنقسم إلى قسمين من حيث الاستخدام مع وسائل النقل المختلفة فالمجموعة الأولى تطبق على النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، أما المجموعة الثانية فتطبق بصرف النظر عن الوسيلة

المستخدمة سواء واسطة واحدة للنقل أو أكثر من واسطة ولا يشترطان يكون النقل البحري بين هذه الوسائط. (شيخي محمد الأمين، 2017، ص 437)

أولاً: قواعد الانكوترمز 2010 تصلح للتطبيق على النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية

المقصود بما أن نقطة التسليم البضائع والتسليم تقعان في موانئ بحرية ومن المستجندات في هذا المجال استبعاد سور السفينة كنقطة للتسليم، كما أنها لا تطبق هذه القواعد الجديدة، إلا إذا عرف المكان المقصود بدقة، كما انه لا يجوز أن نقول FOB Amman، وإنما يقال FCA Amman أو يقال FOB Aqaba وحددت قواعد الانكو 2010 أربعة قواعد تصلح للتطبيق على هذه المجموعة.

1. التكلفة و التأمين و الشحن "CIF" Cost, Insurance and Freight:

يستخدم المصطلح فقط في حالة النقل البحري أو النقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، ويعني يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة وليس إلى غاية محطة الوصول النهائية وضروري ذكر ميناء الوصول إلا انه من الجائز عدم ذكر ميناء الشحن ومخاطر النقل البحري تقع على عاتق المشتري ومصاريف المتعلقة بالبضاعة بعد شحنها تقع عاتقه وللبائع حق الاختيار السفينة التي تنقل البضائع ودفع أجرة النقل إلى الناقل في ميناء القيام إلا إذا اتفق على خلاف ذلك في سند الشحن يلتزم بالتأمين عليها لصالح المشتري إلا أن البائع لا يلتزم بالتأمين إلا بحد أدنى لغطاء التأمين مقابل ثمن إجمالي يدفعه المشتري إلى البائع يتضمن قيمة البضائع وأجرة النقل والتأمين البحري. فإذا أراد المشتري رفع التأمين إما أن يتفق مع البائع على ذلك أو يتولى بنفسه ذلك حسب إرادته كما يلتزم البائع بتجهيز البضاعة وتخليص الجمركي الصادر عليها والإجراءات الجمركية لتصدير البضاعة دون أن يلتزم بإجراءات التوريد إلى بلد المشتري ومن أهم مميزات هذا البيع أن التزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أي وجود البضاعة على ظهر السفينة، كما أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن، و المصاريف المتعلقة بالبضاعة تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن أي وجود، أي نفقات تتعلق بعملية النقل ذاتها فتكون على حساب البائع. (شيخي محمد الأمين، 2017، ص 439)

2. التكلفة و الشحن "CFR" Cost and Freight:

البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة ومخاطر الهلاك والتلف تنتقل من البائع إلى المشتري عند وضعها على ظهر السفينة، يتعاقد البائع مع الناقل الذي يختاره لتوصيل البضاعة إلى الميناء الوصول المسمى ويمكن عدم ذكر ميناء الشحن الاتفاق بين البائع والمشتري في عقد البيع على ذكر ميناء الشحن إذا كان يتمتع بأهمية خاصة لدى المشتري على الرغم انه المكان التي تنتقل مخاطر الطريق من البائع إلى المشتري ويلتزم البائع بالإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري، في بعض الحالات لا تكون القاعدة CFR هي المناسبة فعلى سبيل المثال إذا رصت البضاعة في حاوية

وسلمت للناقل في إحدى المحطات الطرفية هنا تكون القاعدة المناسبة CPT وليس CFR. (شيخ محمد الأمين، 2017، ص 438 - 439)

3. تسليم البضاعة على ظهر السفينة "FOB" :

البائع يسلم البضائع إلى المشتري على ظهر السفينة المسماة بمعرفة المشتري والراسية في ميناء الشحن المسمى ويتحمل المشتري مخاطر الطريق على أساس أنه يتسلم البضاعة منذ تحميلها على ظهر السفينة ويتحمل نفقات الطريق منذ ذلك الوقت إلا إن البائع يتولى الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري، ففي حالة مناولة البضائع إلى الناقل قبل تحميلها على ظهر السفينة ومثال ذلك تسليم الحاوية إلى الناقل في محطة طرفية هنا تطبق القاعدة FCA بدل FOB.

ويعوجب المصطلح فوب يكون المطلوب من البائع أن يتولى اتخاذ إجراءات التخليص الجمركي اللازمة لتصدير البضاعة إلا أنه أي البائع غير مطالب بعمل الإجراءات الجمركية اللازمة لاستيراد البضاعة في بلد الوصول ولا دفع أي نفقات تتعلق بذلك. (الطروانة عمر طلعت، 2012، ص 46)

4. تسليم البضاعة جانب السفينة "FAS" :

إن هذا البيع تطبق بشأنه كل الأحكام المتعلقة بالبيع FOB باستثناء التزام البائع في البيع FAS بتسليم البضائع إلى المشتري إلى جانب السفينة التي يعينها المشتري والمصطلح FAS يعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا وضع البضاعة إلى جانب السفينة المسماة بمعرفة المشتري والراسية في ميناء الشحن المتفق عليه وعلى سبيل المثال على رصيف أو بارج، وتتقل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة عندما توضع البضاعة إلى جانب السفينة. ومن ثم يتحمل المشتري كافة النفقات منذ ذلك الوقت، ويلتزم طرفي عقد البيع في أن يحددوا على وجه الدقة بقدر الإمكان، نقطة التحميل في ميناء الشحن المسمى، حيث أن النفقات والمخاطر للوصول إلى هذه النقطة تكون على حساب البائع، كما أن هذه النفقات وأي مصاريف أخرى مرتبطة بها قد تختلف حسب الممارسة المعتادة في الميناء، في حالة تسليم البائع البضائع معبئة في الحاوية إلى المشتري في محطة طرفية في هذه الحالة يستخدم المصطلح FCA بدلا عن المصطلح FAS. (عبد النبي جمال يوسف، 2001، ص 70)

ثانيا: قواعد الانكوتيرمز 2010 تصلح للتطبيق على واسطة نقل أو أكثر من واسطة نقل

تستخدم هذه القاعدة بصرف النظر عن نوع الواسطة المستخدمة، سواء باستخدام واسطة نقل واحدة أو أكثر من واسطة نقل ومن أهم المستحدثات هي القاعدة DAP DAT وهما قاعدتان بديلتان للمصطلحات الأربع لسنة 2000 ومصطلحات أخرى تتناسب مع وسائط النقل المختلفة.

1. تسليم البضاعة في نقطة الوصول "DAT":

تستخدم القاعدة مهما كانت واسطة النقل، والمقصود هوان توضع البضائع المنقولة تحت تصرف المشتري بعد تمام التفريغ من المركبة الواصلة في المحطة المسماة سواء كان في ميناء أو مكان الوصول المتفق عليه سواء كان بحريا أو جويا أو نهريا أو يمكن أن تكون المحطات الطرفية مخازن أو محطة الحاويات أو الشاحنات أو السكك الحديدية مما يعتبر البائع أو في بالتزامه بتسليم البضائع إلى المشتري في محطة نقل طرفية مسماة، فالبائع ملزم بإبرام عقد نقل البضاعة إلى غاية المحطة الطرفية وتحت نفقة البائع ولكنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة، ويلتزم المشتري بمخاطر الهلاك أو التلف البضاعة منذ تسليمها إليه في المحطة الطرفية وإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد، ويلتزم البائع بإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير، في حالة اخذ البائع على عاتقه نفقات النقل والمخاطر وأعمال المناولة من محطة نقل طرفية إلى مكان آخر فان مصطلح DAP أو مصطلح DDP هو الملائم للاستخدام. (Malfliet Jonas, 2011, p 166)

2. تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه "DAP":

تستخدم هذه القاعدة في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة، كذلك يمكن استخدامها في حالة توظيف أكثر من واسطة نقل واحدة في عملية النقل، مثل النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، فيكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري في المكان المسمى من المركبة الواصلة جاهزة للتفريغ في النقطة المتفق عليها وخلال الفترة الزمنية المتفق عليها ويتحمل المشتري مخاطر هلاك أو التلف البضائع من وقت تسليمها إليه، وهكذا يتولى البائع إبرام عقد النقل البضاعة على نفقته الخاصة إلى المكان الوصول المسمى للوصول ويقوم بتجهيز البضاعة وتعبئتها وتغليفها وإعدادها للنقل والتسليم وذلك على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته وإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير. (شيخ محمد الأمين، 2017، ص 440)

إن القواعد الجديدة تجعل من قواعد الإنكوترمز DES 2000 و DEQ غير ضرورية، فقد تكون محطة الوصول المحددة في قاعدة DAT وبناءً عليه يمكن استخدام قاعدة DAT بشكل آمن في الحالات التي كانت تستخدم فيها قاعدة الإنكوترمز DEQ 2000 وعلى نحو مماثل، يمكن أن تكون وسيلة النقل الواصلة بموجب قاعدة DAP سفينة، ويكون مكان الوصول المحدد هو ميناء، وتبعاً لذلك يمكن استخدام قاعدة DAP بشكل آمن في الحالات التي كانت تستخدم فيها قاعدة الإنكوترمز DES 2000 هذه القواعد الجديدة كسابقتها هي قواعد خاصة بالتسليم delivered حيث يتحمل البائع جميع التكاليف ماعدا تلك التكاليف المتعلقة بتخليص المستودات، حيثما ينطبق ذلك والمخاطر التي ينطوي عليها إحضار البضاعة إلى مكان الوصول، بالتالي الناقل كافة المخاطر التي تتعرض لها البضائع إلى المكان المسمى مع اتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير على نفقته الخاصة وتزويد المشتري بسند نقل إلا انه غير ملزم بالتأمين على البضاعة، إلا أن المشتري يتحمل نفقات

تفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها وكذا الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد ويتحمل تبعه هلاكها وتلفها منذ تسليمها إليه. (Malfliet Jonas, 2011, p 167)

3. تسليم البضاعة في أرض المعمل "EXW":

هذه القاعدة الحد الأدنى للالتزامات البائع اتجاه المشتري، يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم للمشتري بوضع البضاعة تحت تصرفه وسلمها إلى المرسل إليه في مصانع البائع ويتحمل المشتري كافة المصاريف المتعلقة بسحب البضاعة من مخازن البائع، قد ينخرط مرحل البضائع نيابة على المشتري ويتولى عملية التعبئة وغيرها وهي لازالت في مكان البائع بصفته وكيلًا عن المشتري ثم يتولى استلامها و إصدار FCR وهي وثيقة غير قابلة للتداول بطبيعتها والمقصود بها إقرار من مرحل البضائع باسم وحساب موكله المشتري باستلام البضائع بحالة ظاهرية جديدة من البائع ويلتزم مرحل البضائع بإرسال وتسليم البضائع إلى المرسل إليه ومن مزايا هذا البيع انه يمكن للمشتري مقابل حصوله على هذه الوثيقة بدفع قيمة البضاعة التي تم شراءها وحصوله على الوثيقة يكون واثقا أن البضائع خرجت فعلا عن سيطرة البائع وتأخذ هذه الخصوصية نفس دور سند الشحن باستثناء أنها غير قابلة للتداول.

طبقا لهذه القاعدة التي تمثل الحد الأدنى للالتزامات البائع لا التزام على عاتق البائع تجاه المشتري في شأن تحميل البضاعة على وسيلة النقل، كما أن البائع ليس مكلفاً باتخاذ إجراءات التخليص الجمركي الصادر، ومن ثم فإن المشتريين مدعوون لعدم استخدام القاعدة EXW، إذا لم يكن في مقدورهم الحصول على إذن بالتصدير، كما ليس على المشتري إلا التزامات محدودة فيما يتعلق بتزويد البائع بأي معلومات خاصة بتصدير البضاعة، غير أن البائع قد يحتاج إلى مثل هذه المعلومات مثلاً لأغراض محاسبة الضرائب أو تسجيل بيانات لدى السلطة المختصة. (الطروانة عمر طلعت، 2012، ص 46)

4. تسليم خالص للناقل FCA:

تستخدم هذه القاعدة في حالة أكثر من واسطة نقل وهما كانت واسطة النقل المختارة، و يقصد بها أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضائع إلى الناقل أو أي أخرى مسمى بمعرفة المشتري كالكيل بالعمولة للنقل في المكان المسمى ساحة أو مستودع خاص بالناقل يقع في عمق البلاد بعيدا عن الميناء ويلتزم البائع بتزويد المشتري سند نقل لإثبات متعهد النقل جرت العادات التجارية على استعانة بمساعدة البائع لإبرام عقد النقل كما في حالة النقل بالسكك الحديدية أو النقل الجوي مثلا عندئذ سيعمل البائع بصفته وكيلًا عن المشتري يعمل باسم المشتري وحسابه فيما يتعلق بشتى المصاريف والمخاطر أما المشتري فيتحمل كافة المصاريف منذ لحظة تسليمها إلى متعهد النقل والمصاريف المتعلقة بمعينة البضاعة قبل شحنها إلا مصاريف الفحص بناء على طلب السلطات المختصة في بلد التصدير فتكون على البائع. (شيخي محمد الأمين، 2017، ص 438)

5. أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "CPT" Carriage Paid To:

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 يُبين 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 ما يمكن 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 أو في بالتزامه بالتسليم البضاعة منذ الفترة الذي يضع البضائع تحت تصرف الناقل أو أي شخص آخر مسمى الذي عينه البائع في المكان المتفق عليه، يلتزم البائع بتجهيز البضاعة واتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير وإبرام عقد النقل ودفع تكاليف نقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه وتسليم المشتري سند النقل ويتولى دفع الأجرة إلى مكان الوصول، منذ فترة دخول البضاعة في حراسة الناقل كل المصاريف المستحقة الإضافية في تلك الفترة تقع على عاتق المشتري. (صابونجي جاني، 2001، ص 55)

6. النقل والتأمين مدفوع حتى... CIP :

ويعتبر البائع قد أو في بالتزامه بالتسليم البضاعة إلى الناقل الذي يعينه البائع إلا أنه يلتزم البائع بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى ويتولى التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي الحد الأدنى للتأمين خلال فترة النقل فبالتالي هناك نقطتين حرجيتين فالأولى انتقال مخاطر الطريق والثانية تحويل عبء النفقات ويتولى البائع إجراءات التصدير ويتحمل المشتري كافة المخاطر والتكاليف اللاحقة بالبضاعة بعد استلامها من البائع ويلتزم هذا الأخير بتعيين البضاعة في البيع CIP CPT للتأمين عليها أثناء شحنها ويتم تعيينها بالتأشير عليها بشكل واضح والذي يتضمن اسم وعنوان المشتري وتسمية المشتري بطريقة واضحة في سند النقل ويتولى المشتري فحص البضاعة عند تسلمها إلا أن الإشكال هو تسلمها من طرف الناقل وهذا ما عالجته المادة 38 من اتفاقية فيينا. (شخيخي محمد الأمين، 2017، ص 438)

7. تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين "DDP" Delivered Duty Paid:

يمكن استخدام القاعدة DDP، في عقود بيع البضاعة، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة، كذلك يمكن استخدامها في حالة توظيف أكثر من واسطة نقل واحدة في عملية النقل، مثل النقل من الباب إلى الباب والنقل متعدد الوسائط، ويقصد بها يعني البائع قد أو في التزامه بالتسليم وذلك بوضع البضاعة في المكان المسمى في بلد الاستيراد وهي لازالت على وسيلة النقل في حالة الاستعداد للتفريغ، ويلتزم البائع بتجهيز البضاعة المباعة والإجراءات الجمركية المتعلقة بالاستيراد والتصدير على نفقته الخاصة ويزود المشتري بسند النقل الصادر على الناقل ويلتزم بنقل البضاعة على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته إلى غاية تسليم البضائع في مكان الوصول إلا أن البائع لا يلتزم بالتأمين على البضائع إلا أنه نظرا إلى المدة الطويلة التي

يلتزم من خلالها البائع إلى المحافظة على البائع إلى غاية تسليمها في مقر المشتري كما يلتزم بتخزينها وتداولها وإعادة شحنها في حالات معينة مما يضطر للتأمين على البضاعة للمحافظة عليها من مخاطر النقل ويلتزم البائع بدفع نفقات تغليف والتسليم إلى المشتري وبالمقابل يلتزم المشتري دفع الثمن الإجمالي وفقا لشروط عقد البيع ويتحمل مخاطر وهلاك البضاعة منذ تسليمها، يمثل المصطلح DDP الحد الأقصى لالتزامات البائع في حين تمثل EXW الحد الأدنى لالتزاماته. (عبد النبي جمال يوسف، 2001، ص 71 - 72)

الفرع الثاني: ضبط مصطلحات التجارة الدولية 2020

يتشكل كل مصطلح من مصطلحات الأنكوترمز من رمز يتكون من ثلاث (03) حروف فارقة لكل مصطلح، وعليه يوضع كل مصطلح التزامات البائع (المصدر) والمشتري (المستورد) من إبرام عقد النقل أو التأمين أو استخراج المستندات ... الخ كذلك تبيان مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري بالإضافة إلى التطرق للمسؤولية التي تقع عند تحقق مخاطر فقد أو هلاك أو تلف البضاعة محل العقد، وتصنف قواعد الأنكوترمز من قبل غرفة التجارة الدولية على أساس إمكانية استخدامها من طرف المصدر والمستورد مهما كانت واسطة النقل المستعملة إلى أربعة مجموعات وهي:

- **مجموعة E** : هي مصطلحات أو قواعد تخص الانطلاق أي أن المشتري يتحمل كل شيء، والبائع ببساطة يلتزم بإتاحة البضاعة فقط، على سبيل المثال المصطلح EXW.

- **مجموعة F** : هي المصطلحات التي تستعمل عندما تكون تكاليف النقل مدفوعة من قبل المشتري وعليه فالبائع لا يدفع على سبيل المثال FOB، FCA أو FAS.

- **مجموعة C** : هي المصطلحات التي تستعمل عندما تكون تكاليف النقل مدفوعة من قبل البائع، على سبيل المثال CPT، CFR، CIP، CIF.

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

وبالاعتماد إلى معيار واسطة نقل البضائع، يمكن تصنيف قواعد الأنكوترمز 2020 الإحدى عشر إلى مجموعتين اثنتين

هما:

- المجموعة الأولى: يطلق عليها اسم القواعد متعددة الوسائط (incoterms multimodaux) موجهة للتطبيق في حالة النقل المتعدد الوسائط أي أنه يغطي واسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل (البر، البحر، الجو، السكك الحديدية)، بمعنى أن هذه المجموعة تستخدم بصرف النظر عن واسطة النقل المستخدمة وعن استخدام واسطة واحدة أو أكثر. تضم سبعة (07) قواعد هي: EXW، FCA، CPT، CIP، DAP، DPU، DDP.

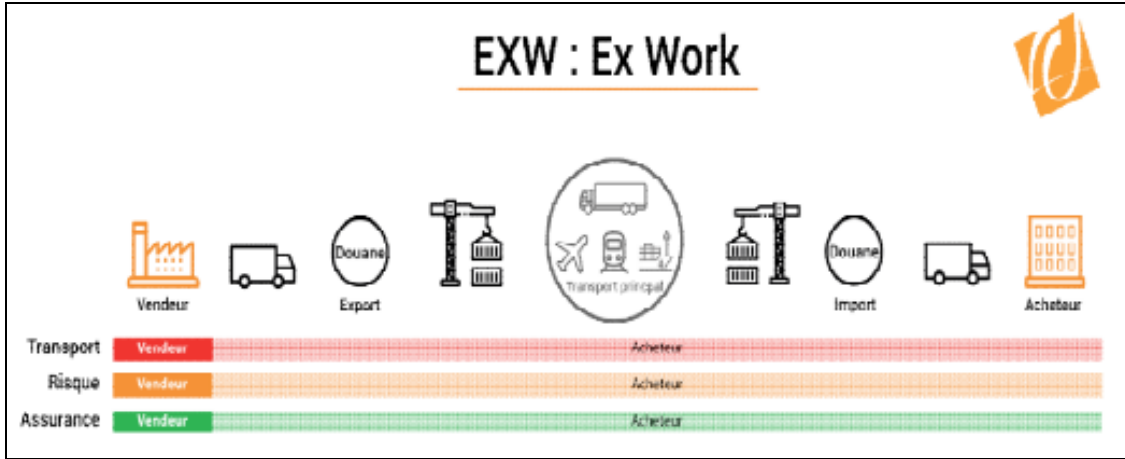
- المجموعة الثانية: ويطلق عليها كذلك القواعد البحرية أو النهرية (incoterms maritimesoufluviaux)، وهي تشمل قواعد تصلح فقط للنقل البحري والنقل عبر الممرات الداخلية أي أنها تستخدم عندما تكون نقطة استلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه هي ميناء بحري وهي تضم أربعة من القواعد هي: CIF، CFR، FOB، FAS. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 319)

أولاً: مضمون المصطلحات التجارية

تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2020 إحدى عشرة مصطلحاً، لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الإنجليزية، ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم.

1. تسليم البضاعة في أرض المعمل Ex Works « EXW »:

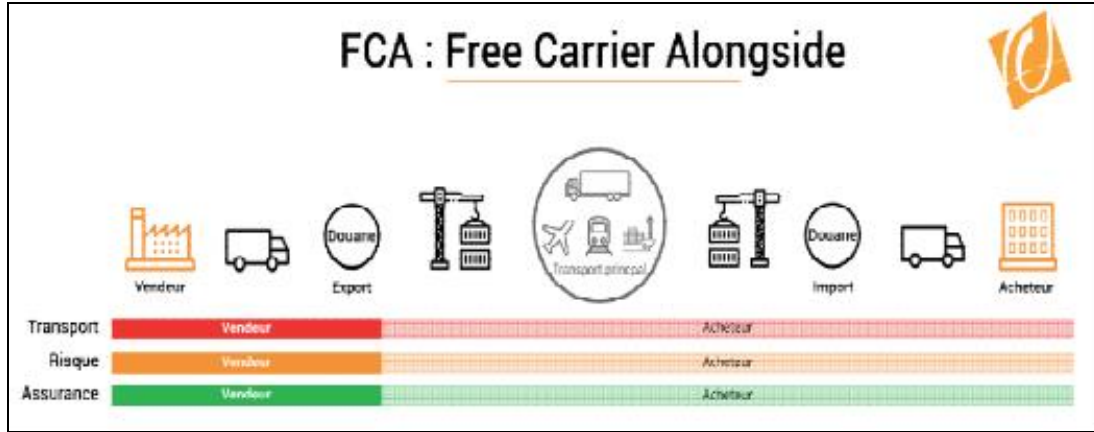
يعني مصطلح (تسليم البضاعة في أرض المعمل) أن البائع يفي بالتزامه لتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل الورشة المصنع، المستودع... الخ) أو في مكان معين آخر، غير مخصصة جمركياً (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسل من المشتري لاستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة باستلام البضاعة بهذه الطريقة. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 319 - 320)



الشكل رقم 02: تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح EXW.

2. تسليم البضاعة FCA Free Carrie :

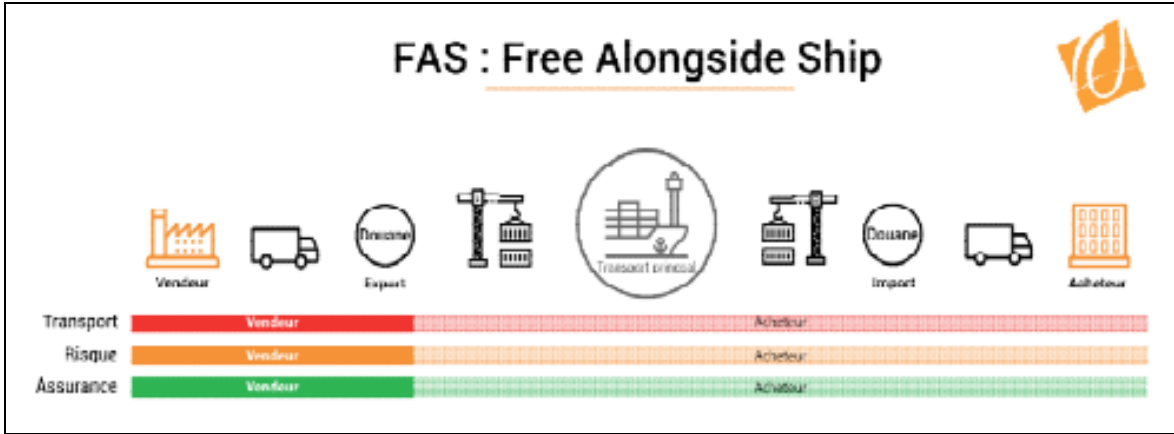
يعني مصطلح تسليم البضاعة للناقل أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركيا للتصدير، إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، واختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤول عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤول عن تنزيل البضاعة. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 321)



الشكل رقم 03: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح FCA.

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

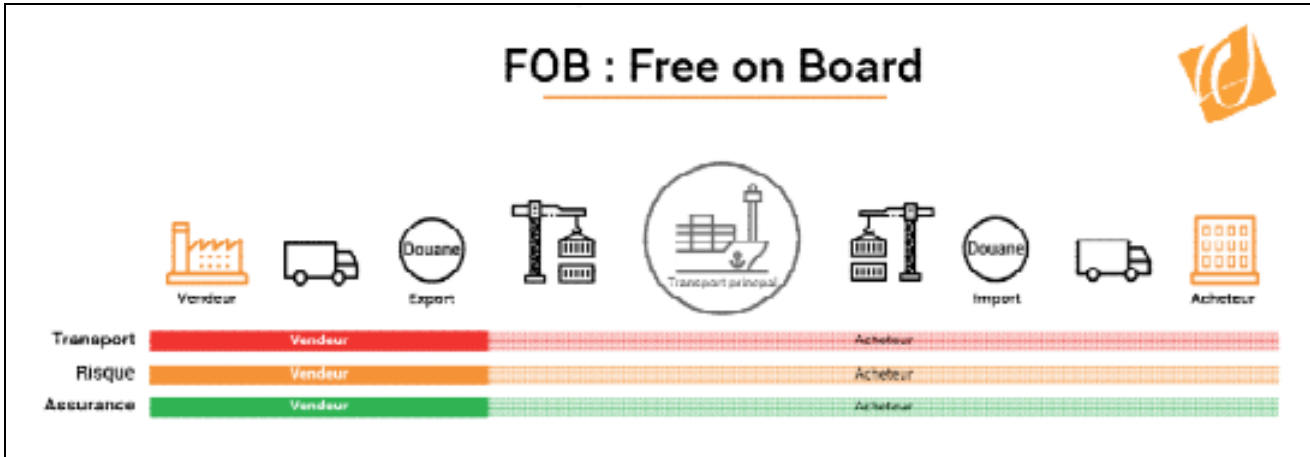
يعني مصطلح تسليم جانب السفينة أن البائع يفي بالتزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق لبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا يعني المصطلح FAS من البائع أن يخلص البضاعة جمركيا للتصدير. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 320)



الشكل رقم 04: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح FAS.

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

يعني مصطلح FOB أن البائع يفي بالتزامه لتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار الفقدان أو الضرر الذي يلحق بضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتخليص البضاعة جمركياً للتصدير. (صابونجي جاني، 2001، ص 35)

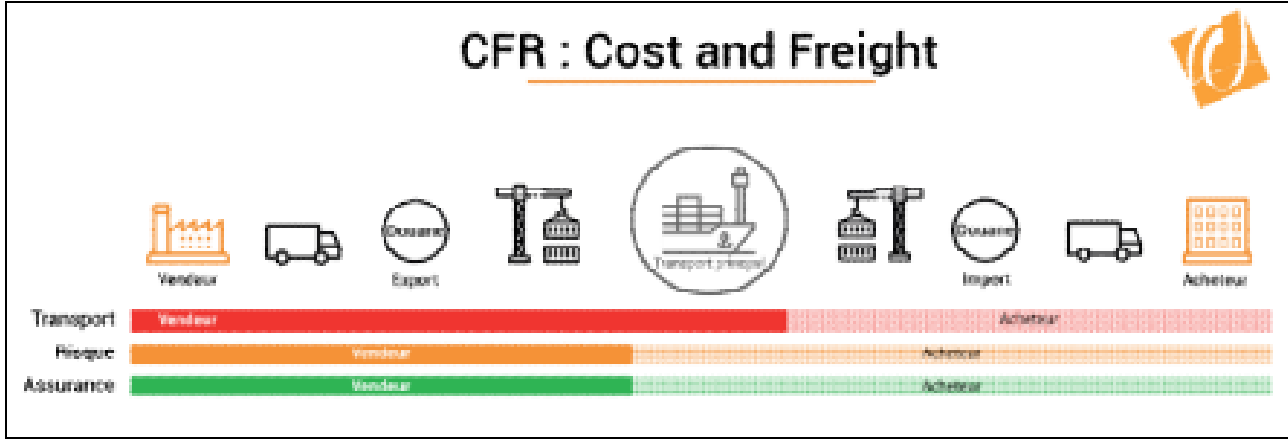


الشكل رقم 05: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح FOB.

5. ثمن البضاعة و النقل "CFR" Cost and Freight :

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 الفقدان أو الضرر الذي

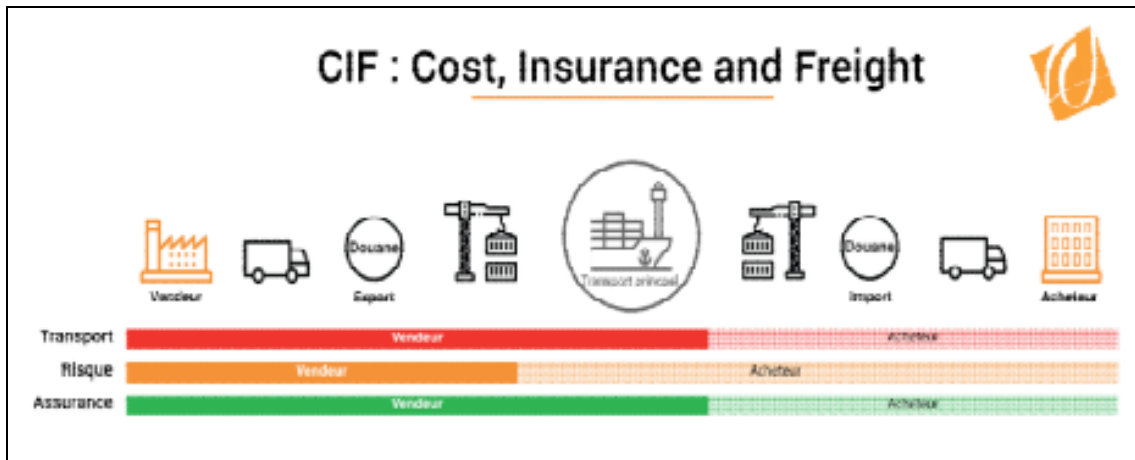
يلحق بالبضاعة، تنتقل من البائع إلى المشتري، وتُحذر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. (صابونجي جاني، 2001، ص 41)



الشكل رقم 06: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CFR.

6. التكاليف التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "Cost Freight" CIF and Insurance:

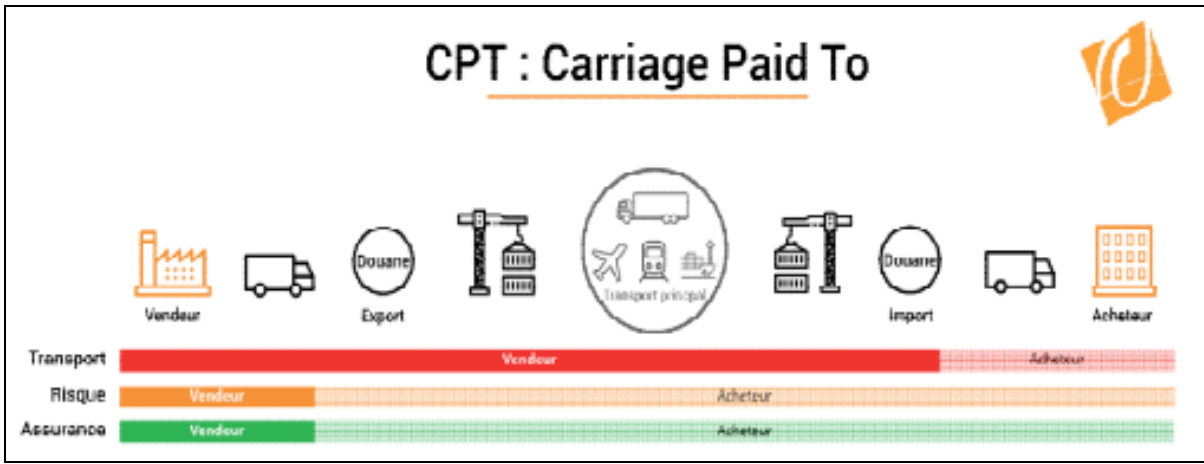
يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه لتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق لبضاعة لإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 324)



الشكل رقم 07: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CIF.

7. النقل مدفوع حتى ... "CPT" Carriage Paid To :

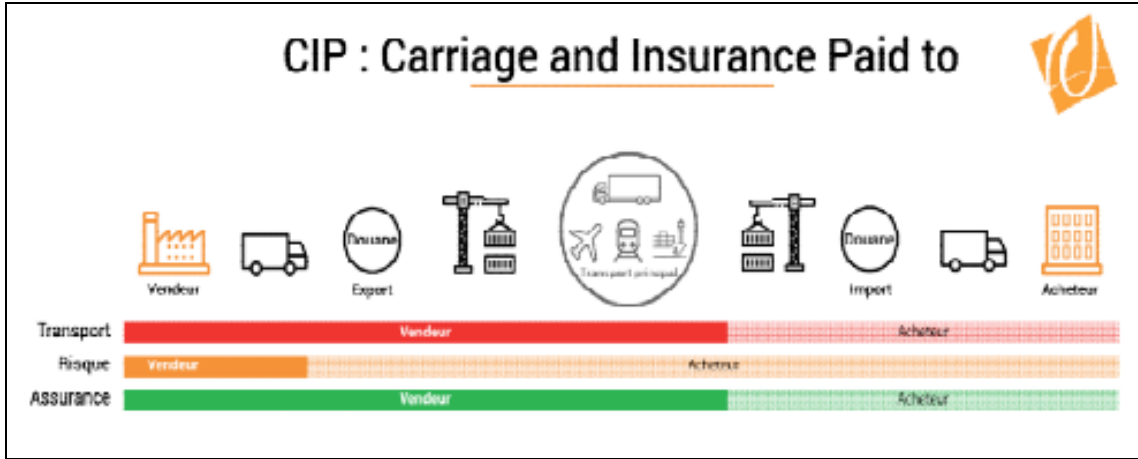
إن لهذه القاعدة نقطتين حرجيتين، ذلك أن انتقال مخاطر الطريق، وتحول عبء النفقات، كل منهما يتم في مكان مختلف عن الآخر وينصح طرفا عقد البيع بأن يبينا في العقد بكل دقة ممكنة، كل من مكان التسليم الذي عنده تنتقل المخاطر إلى المشتري، وكذلك مكان الوصول المسمى الذي يتعين على البائع التعاقد على نقل البضاعة إليه، كذلك ينصح طرفا عقد البيع بتعيين بأقصى ما يمكن 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 أو في بالتزامه بتسليم البضاعة منذ الفترة التي : البضائع تحت تصرف الناقل أو أي شخص آخر مسمى الذي عينه البائع في المكان المتفق عليه. (بن جيلالي سميرة، 2018، ص 153)



الشكل رقم 08: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CPT.

8. أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين " CIP "Carriage and Insurance Paid to

يعني مصطلح (أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركة التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى يبعد تسلم البضاعة. (شبيخي محمد الأمين، 2017، ص 438)



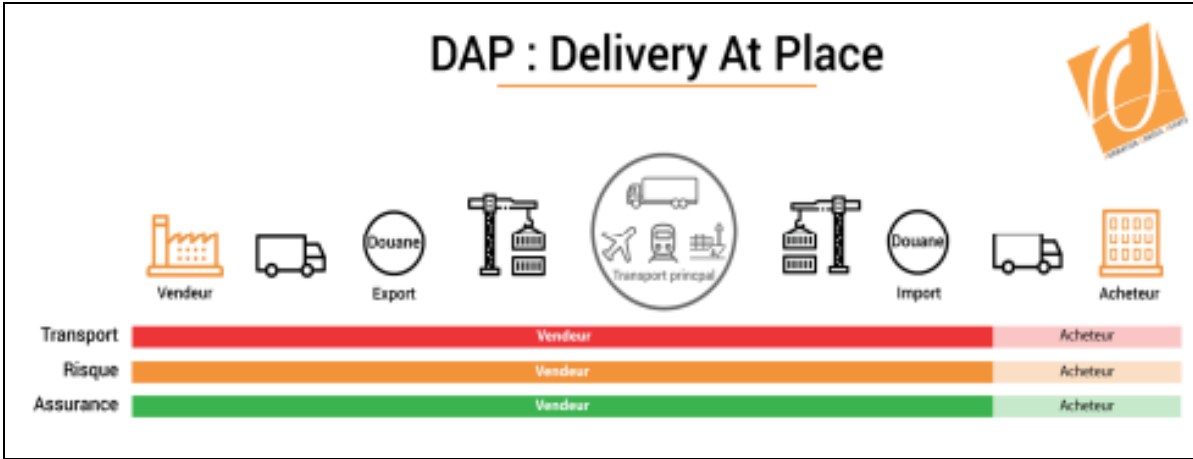
الشكل رقم 09: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح CIP.

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

Dat هو Incoterm جديد الذي يشمل أيضا DEQ: مصطلحات التجارة الدولية 2000، لذلك أدخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاويات أو الطرق والسكك الحديدية والشحن الجوي، بفعل تغير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفريغ البضاعة في محطة الوصول للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة التكلفة، وما إلى ذلك). (نحي أحمد لخضر، 2020، ص 33)

10. التسليم في المكان المتفق عليه "DAP" "Delivered At Place" :

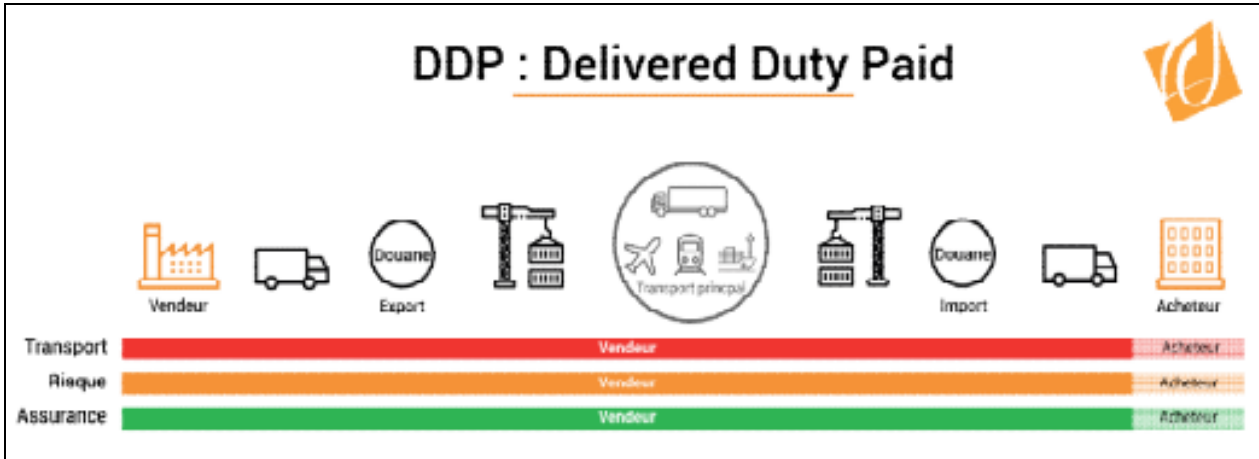
في هذا المصطلح يلتزم البائع بتسليمه البضاعة ووضعها في المكان المتفق عليه في البلد المصدر، حيث أن البائع يتحمل كل النفقات والمخاطر خلال مسار نقل البضاعة حتى وصولها إلى المكان المحدد، وعلى المشتري أن يدفع النفقات الإضافية للتفريغ ويتحمل المخاطر الناشئة إن لم يتم بالتخليص الجمركي خلال المدة المحددة لذلك عند تصدير البضاعة، كما يمكن استعمال المصطلح الحالي مهما كانت وسيلة النقل أو طريقة النقل المستخدمة، وكذلك في هذا المصطلح تجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010. (قاسي منال، 2018، ص 35).



الشكل رقم 10: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح DAP.

11. خدمة التوصيل مدفوعة "DDP" Delivery Duty Paid:

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. (قاسي منال، 2018، ص 36).

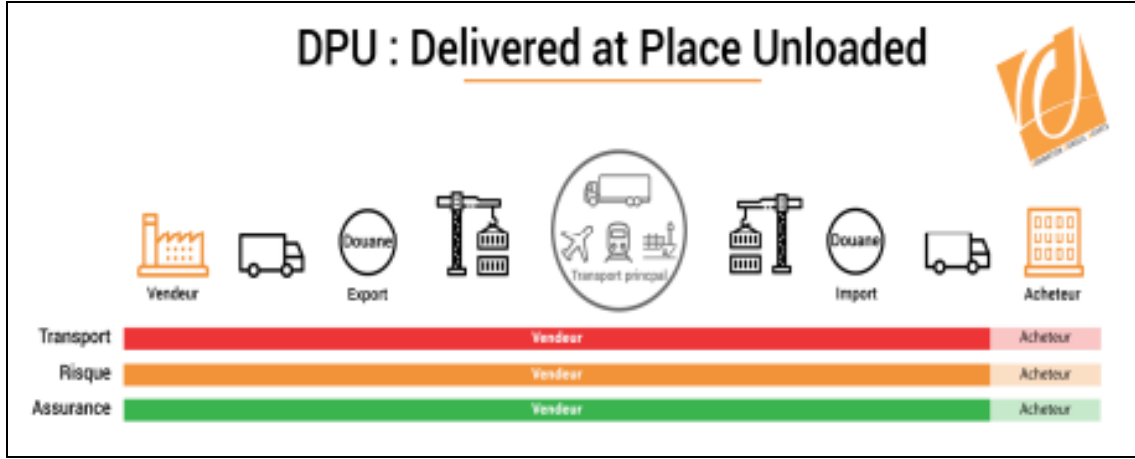


الشكل رقم 11: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح DDP.

12. التسليم في مكان التفريغ "DPU" Delivered a place Unloaded:

وفق هذا المصطلح يقوم البائع بتسليم البضائع إلى المحطة النهائية (Terminal) ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي المتعلق باستيراد البضائع ونقلها إلى مصنعه 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. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 325)



الشكل رقم 12: تقاسم المخاطر و التكاليف بين البائع و المشتري وفق المصطلح DPU.

ثانيا: التصنيف حسب وسيلة النقل

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

الجدول رقم 01: أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

للنقل البحري فقط قواعد	قواعد أي وسائل النقل	
Rulew for Wea and Inland Waterway Tranwport	Rules for Any Mode or Modes of Transportation	
FAS	EXW	DAP
FOB	FCA	DDP
CFR	CPT	DAT
CIF	CIP	

المصدر: (تحي أحمد لخضر، 2020، ص 32)

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

ثالثا: التصنيف حسب بيوع الانطلاق والوصول.

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

الجدول رقم 02: أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الانطلاق والوصول.

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

المصدر: (تحي أحمد لخضر، 2020، ص 35)

هذا التقسيم في الجدول رقم 02 يستنتج منه أن مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الانطلاق من البلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تدرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل البائع لحساب المشتري، حيث تزيد الالتزامات التي يتحملها البائع شيئا فشيئا وذلك لنظر إلى المصطلح المستعمل، ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول إلى البلد المستورد تضم ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع أغلب الالتزامات. (تحي أحمد لخضر، 2020، ص 35)

الفرع الثالث: أهم التعديلات التي ميزت إصدار 2020

منذ عام 1990 تقوم غرفة التجارة الدولية بتحديث لمصطلحات التجارة الدولية من أجل تكييفها مع الاتجاهات الجديدة في التجارة الدولية وهذا مع كل عقد جديد، أي تحديث في عام 2000 ثم في عام 2010 وأخيرا في عام 2020، وهدفت هذه التحديثات أو هذه المراجعات إلى التمسك والتوافق مع أكبر قدر ممكن من القوانين المختلفة المعمول بها.

وقد تم نشر قواعد إصدار 2020 في سبتمبر الماضي من العام 2019 وقد دخلت حيز التنفيذ بدأ من 1 يناير 2020، حيث أخيراً، انضمت الصين وأستراليا للمرة الأولى إلى هيئة التحرير المكلفة بمراجعة شروط التجارة الدولية جنباً إلى جنب مع ممثلين من فرنسا وإنجلترا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية وتركيا، قاموا باقتراح النسخة النهائية من 2020 .incoterms.

ويتمثل الهدف الرئيسي من هذه الطبعة الجديدة في تسهيل قراءة وفهم قواعد التجارة الدولية من أجل الحد قدر الإمكان من سوء التفاهم والنزاعات التي يمكن أن تنشأ عن سوء تفسير شروط التجارة الدولية.

- وتتمثل أول إضافة في هذا الإصدار الجديد في قيام غرفة التجارة الدولية بوضع عرض تقديمي محسن في الكتيب الرسمي لغرفة التجارة الدولية رقم EF . 723 حيث نجد ومن أجل كل مصطلح من مصطلحات الأنكوترمز ملاحظات توضيحية (notes explicatives) للمستخدمين مع توصيات للاستخدام الرسوم البيانية التي تحدد موقع التسليم (نقطة تحويل المخاطر) وتوزيع التكاليف نقطة توقف وتحويل التكلفة)، وكجزء لا يتجزأ من القواعد، ستمكن هذه الملاحظات من الآن فصاعداً من توضيح الأمور أمام القضاة والمحكمين في حالة النزاعات بين البائع والمشتري؛

- تم إعادة ترتيب الالتزامات المتبادلة من أجل لتسليط الضوء على النقاط الأساسية المتعلقة بالتسليم وتحويل المخاطر؛

- هناك مادة واحدة تتضمن توزيع لجميع التكاليف بين البائع والمشتري؛

- إضافة متطلبات متعلقة بالأمان في التزامات النقل وتقاسم التكاليف بين البائع والمشتري.

أولاً: أهم التغييرات التي مست المصطلحات

1. المصطلح "Delivered at Place Unloaded (DPU)" 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 مصنعه، 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. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 327)

2. إثراء المصطلح FCA بخيار بوليصة الشحن (connaissance à bord)

حسب إصدار الانكوترمز 2010، فإن البائع بموجب المصطلح FCA يلتزم فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي يعينه المشتري، ويكزن التسليم في المكان المتفق عليه، وقد جاء إصدار 2020 ليعزز ويشري هذا المصطلح بخيار "بوليصة الشحن على متن السفينة" أو (Bill of lading (B/L) on board) تشير لشحن البضائع على ظهر السفينة كخيار إضافي للبائعين والمشتريين. فمع هذا الخيار، يقوم المشتري والذي تقع على مسؤوليته تعيين الناقل (مؤسسة بحرية أو أي عون آخر) - بإلزام الناقل بتقديم دليل على أن البائع قد حمل البضاعة على متن السفينة.

وستساهم هذه الإضافة في تسهيل المعاملات خاصة الاستجابة لطلبات البنوك (في حالة الائتمان المستندي على سبيل المثال)، وتجدر الإشارة إلى أن هذا الخيار غير مدون في التزامات المشتري أي أنه لا يمثل التزاما ولكنه مدون في الفقرة التوضيحية لمصطلح FCA ، وعليه يجب على البائع والمشتري تفاهم بخصوص هذا الخيار "بوليصة الشحن على متن السفينة" عند إبرام عقد البيع. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 327)

3. شروط التأمين تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح CIP

في الواقع هناك ثلاثة أنواع لبوليصة التأمين على الشحن البحري المتاحة للمعاملات الدولية، وهذه الأنواع معروفة باسم:

Institute Cargo Clauses (A) - (ICC-A)**Institute Cargo Clauses (B) - (ICC-B)****Institute Cargo Clauses (C) - (ICC-C)**

ويغطي كل نوع من سياسات الشحن البحري هذه مخاطر مختلفة، فمثلا يغطي البند (ICC-C) الحد الأدنى من التغطية التأمينية، أما البند (ICC-A) والمعروف أيضا باسم « tous risques » يوفر التغطية التأمينية في حدها الأقصى. وحسب إصدار الانكوترمز 2010، فإن البائع وحسب المصطلح CIP ملزم بالتأمين ضد المخاطر بشأن الفقد أو التلف الممكن أن يلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها، فعلى البائع التعاقد مع شركة تأمين ودفع أقساط التأمين وعلى المشتري العلم، بأنه ضمن هذا المصطلح ما على البائع إلا التأمين كحد أدنى للمخاطر المتوقعة الحصول، وإذا أراد المشتري تأمين بحد أقصى، عليه الاتفاق مع البائع وإدراج بند صريح بعقد البيع على أن البائع يتحمل مسؤولية التأمين الشامل، وإلا فعلى المشتري القيام بتأمين تكميلي.

وفي الحقيقة انتقلت متطلبات التأمين في المصطلح CIP من البنود C إلى البنود A، للمعهد (l'Institute Cargo Clauses)، وذلك لزيادة التغطية التأمينية، حيث وحسب إصدار 2020، فإنه وفق المصطلح CIP يتولى البائع

التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل، أي أن على البائع التعاقد مع شركة تأمين ودفع أقساط التأمين في حدها الأقصى أي حسب بند (ICC-A) أو ما يعادل سعر البضاعة حسب العقد مضاف إليه 10%، حيث أن هذا المصطلح في هذا الإصدار 2020 حافظ على كل صفاته التي كانت في إصدار 2010، باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى في إصدار 2010 إلى حدها الأقصى (tousrisques) في الإصدار الجديد لعام 2020، وبالتالي فمن الآن فصاعداً، أصبحت التغطية التأمينية للمصطلح CIP أكثر شمولاً.

4. المصطلح EXW

بالنسبة لهذا المصطلح احتفظت به غرفة التجارة الدولية، لكن باقتصار استخدامه في المعاملات المحلية دون الدولية. (توام زاهية، رزاي سعاد، 2021، ص 328)

5. إمكانية استخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات FCA, DAP, DPU, DDP

قواعد انكوترمز 2010، أخذت بعين الاعتبار أن البضائع يتم نقلها من البائع إلى المشتري من قبل طرف ثالث (ناقل تجاري أو شركة نقل بحري)، وبالتالي لم تسمح قواعد 2010 للمشتري أو البائع بإتاحة فرصة استخدام وسائل النقل الخاصة به من أجل تسليم البضاعة. وهذا النقص تداركه إصدار 2020، والذي أخذ بعين الاعتبار مفهوم النقل للحساب الخاص، حيث ولأول مرة يمكن ومن أجل مجموعة من المصطلحات أن يكون النقل الداخلي في بلد البائع (حالة المصطلح FCA) أو النقل في بلد الوجهة أي بلد المشتري حالة المصطلحات (EXW, DAP, DPU, DDP) محققاً باستخدام وسائل النقل الشخصية بالبائع أو المشتري لنقل البضائع دون الاعتماد بالضرورة على شركة النقل. (حجاج خالد)

6. التخليص الجمركي في حالة التصدير الاستيراد بالعبور

يبين إصدار 2020 بصورة واضحة الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي بتحمل مستحقات الجمركة وكذا المخاطر، ولأول مرة في يتم أخذ حالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور (marchandise regime de transit)، وعليه وفي هذه الحالة فإن القاعدة المستعملة وفق هذا الإصدار هي أن تنسب المسؤولية للطرف الذي يتحمل مخاطر النقل إلى غاية مكان التسليم.

فبخصوص المصطلحات EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CER, CIP, CIF والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد البائع فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي عند العبور يتحملها المشتري والعكس في حالة المصطلحات DAP, DPU, DDP والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد المشتري، فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي للعبور

يتحملها البائع، وعليه فإن هذه الإضافة تعتبر جد مهمة خاصة عندما يتعلق الأمر بعقد بيع بضاعة يستلزم تسليمها العبور على إدارات جمارك دول قبل الوصول إلى إدارة جمارك بلد المستورد أي المشتري. (J. Belotti, 1992, p83)

ثانيا: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية

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

- عائلة ال**E**: الحرف الأول لكلمة EX مكان العملية الإنتاجية.

- عائلة ال**F**: الحرف الأول لكلمة Free أجرة النقل.

- عائلة ال**C**: الحرف الأول لكلمة Cost or Carriage التكاليف.

- عائلة ال**D**: الحرف الأول لكلمة Delivered التسليم. (الموقع الإلكتروني: [http://elearning.univ-](http://elearning.univ-biskra.dz)

[biskra.dz](http://elearning.univ-biskra.dz))

4 عائلات: يتم تجميع المصطلحات إلى أربع عائلات:

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

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

- المجموعة **C**: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر

فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.

- المجموعة **D**: البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة. (Guide

pratique INCOTERMS 2020, 2020, p12)

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.

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

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

• شروط التجارة الدولية للنقل البحري أو الممر المائي الداخلي FCA، CPT، CIP، DAP، DPU، 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 CFR، CIF، CIP، DPU، DAP، DDP.

• شروط التجارة الدولية مع مدفوعات النقل الرئيسية على نفقة المشتري EXW، FCA، FAS، FOB.

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

يمكن التمييز بين مصطلحات التجارة الخارجية التي يحدث فيها الالتزام بتسليم البضائع وبالتالي انتقال 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، FCA، FAS.

• شروط التجارة الخارجية مع انتقال المخاطر في بلد المقصد DPU، DAP، DDP.

يمكن تلخيص تصنيف مصطلحات التجارة الدولية في الجدول رقم (03) الموالي:

الجدول رقم 03: تصنيف الأنكوترمز 2020

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

المطلب الثالث: دواعي استخدام مصطلحات التجارة الدولية

الفرع الأول: تحديات التزامات المشتري في عقد بيع البضائع

المادة 53: يجب على المشتري، بموجب شروط العقد وهذه الاتفاقية، أن يدفع ثمن البضائع وأن يستلمها.

أولاً: دفع الثمن

المادة 54: يتضمن التزام المشتري بدفع الثمن اتخاذ ما يلزم واستيفاء الإجراءات المطلوبة بموجب العقد أو بموجب القوانين والأنظمة الواجبة التطبيق من أجل تسديد الثمن.

المادة 55: إذا انعقد العقد على نحو صحيح دون أن يتضمن، صراحةً أو ضمناً، تحديداً لثمن البضائع أو بيانات يمكن بموجبها تحديده يعتبر أن الطرفين قد أحالا ضمناً في حالة عدم وجود ما يخالف ذلك، إلى السعر الاعتيادي الموجود وقت انعقاد العقد بالنسبة لنفس البضائع المباعة في ظروف مماثلة في نفس النوع من التجارة.

المادة 56: إذا حدد الثمن حسب وزن البضائع ففي حالة الشك يحسب الثمن على أساس الوزن الصافي. (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2011، ص 17)

المادة 57:

* إذا لم يكن المشتري مُلزماً بدفع الثمن في مكان معين وَجَبَ عليه أن يدفعه إلى البائع:

(أ) في مكان عمل البائع؛ أو

(ب) في مكان التسليم، إذا كان الدفع مطلوباً مُقابل تسليم البضائع أو المستندات.

* يتحمل البائع أي زيادة في مصاريف الدفع ناتجة عن تغيير مكان عمله بعد انعقاد العقد.

المادة 58:

* إذا لم يَكُن المشتري مُلزماً بدفع الثمن في وقت محدد، وجب عليه أن يدفع الثمن عندما يضع البائع البضائع أو المستندات التي تمثلها تحت تصرف المشتري وفقاً للعقد وهذه الاتفاقية. ويجوز للبائع أن يعتبر الدفع شرطاً لتسليم البضائع أو المستندات.

* إذا تضمن العقد نقل البضائع جاز للبائع إرسالها بشرط أن لا تُسَلَّم البضائع أو المستندات التي تمثلها إلى المشتري إلا مقابل دفع الثمن.

* لا يُلزم المشتري بدفع الثمن إلا بعد أن تُتاح له الفرصة لفحص البضائع، ما لم يكن ذلك متعارضاً مع كيفية التسليم أو الدفع المتفق عليها بين الطرفين.

المادة 59: يجب على المشتري أن يدفع الثمن في التاريخ المحدد في العقد أو الذي يمكن تحديده بالرجوع إلى العقد أو أحكام هذه الاتفاقية دون حاجة إلى قيام البائع بتوجيه أي طلب أو استيفاء أي إجراء. (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2011، ص 18)

ثانياً: الاستلام

المادة 60: يتضمن التزام المشتري بالاستلام ما يلي:

(أ) القيام بجميع الأعمال التي يمكن توقعها منه بصورة معقولة لتمكين البائع من القيام بالتسليم؛ و

(ب) استلام البضائع.

ثالثاً: الجزاءات التي تترتب على مخالفة المشتري للعقد:

المادة 61:

* إذا لم يُنفذ المشتري التزاماً مما يترتب عليه العقد أو هذه الاتفاقية، جاز للبائع:

(أ) أن يستعمل الحقوق المقررة في المواد 62 إلى 465

(ب) أن يطلب التعويضات المنصوص عليها في المواد 74 إلى 77.

* لا يفقد البائع حقه في طلب التعويضات إذا استعمل حقا من حقوقه الأخرى في الرجوع على المشتري.

* لا يجوز للقاضي أو للمحكم أن يمنح المشتري أي مهلة لتنفيذ التزاماته عندما يتمسك البائع بأحد الجزاءات المقررة في حالة مخالفة المشتري للعقد.

المادة 62:

يجوز للبائع أن يطلب من المشتري دفع الثمن أو استلام البضائع أو تنفيذ التزاماته الأخرى، إلا إذا كان البائع قد استعمل حقاً يتعارض مع هذا الطلب. (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2011، ص ص 18 - 19)

المادة 63:

* يجوز للبائع أن يحدد للمشتري فترةً إضافية تكون مدتها معقولة لتنفيذ التزاماته.

* فيما عدا الحالات التي يتلقى فيها البائع إخطاراً من المشتري بأنه لن ينفذ التزاماته في الفترة الإضافية المحددة، لا يجوز للبائع قبل انقضاء هذه الفترة أن يستعمل أي حق من الحقوق المقررة له في حالة مخالفة العقد. غير أن البائع لا يفقد بسبب ذلك حقه في طلب تعويضات عن التأخير في التنفيذ. (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2011، ص 19)

المادة 64:

* يجوز للبائع فسخ العقد:

(أ) إذا كان عدم تنفيذ المشتري لالتزام من الالتزامات التي يربتها عليه العقد أو هذه الاتفاقية يشكل مخالفة جوهرية للعقد؛ أو

(ب) إذا لم ينفذ المشتري التزامه بدفع الثمن أو لم يستلم البضائع في الفترة الإضافية التي حددها البائع وفقاً للفقرة (1) من المادة 63، أو إذا أعلن أنه لن يفعل ذلك حتى خلال تلك الفترة.

* أما في الحالات التي يكون المشتري فيها قد دفع الثمن فلا يجوز للبائع فسخ العقد إلا إذا وقع الفسخ:

(أ) في حالة التنفيذ المتأخر من قبل المشتري، قبل أن يكون البائع قد علم بأن التنفيذ قد تم؛

(ب) وفي حالات المخالفات الأخرى غير التنفيذ المتأخر، إذا وقع الفسخ في ميعاد معقول وذلك:

- بعد أن يكون البائع قد علم بالمخالفة أو كان من واجبه أن يعلم بها؛ أو

بعد انقضاء فترة إضافية يحددها البائع وفقاً للفقرة (1) من المادة 63، أو بعد أن يُعلن المشتري أنه لن ينفذ التزاماته خلال تلك الفترة الإضافية.

المادة 65:

* إذا كان العقد يقضى بأن على المشتري أن يُعين شكل البضائع أو مقاييسها أو الصفات الأخرى المميزة لها ولم يقدم هذه المواصفات في الميعاد المتفق عليه أو خلال مدة معقولة بعد استلام طلب بذلك من البائع جاز للبائع، دون الإخلال بأي حقوق أخرى له، أن يحدد المواصفات بنفسه وفقاً لحاجات المشتري التي يمكن له معرفتها.

* إذا حدد البائع بنفسه المواصفات كان عليه أن يُبلغ المشتري بتفاصيلها وأن يحدد فترةً معقولة يمكن فيها للمشتري أن يحدد مواصفات مختلفة. وإذا لم يتم المشتري بذلك في المدة المحددة بعد استلام إخطار من البائع بهذا الشأن تُصبح المواصفات التي وضعها البائع نهائية. (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2011، ص ص 19 - 20)

الفرع الثاني: الصعوبات

تستخدم المصطلحات التجارية الدولية في عقود التجارة الخارجية بقصد تدليل الصعوبات التي تواجه المستوردين و المصدرين التابعين لدول مختلفة، و يمكن حصر هذه الصعوبات في أقسام ثلاثة هي:

أ. الصعوبات التي تنشأ نتيجة لعدم التيقن من القانون الأولي بالتطبيق على العقود التي يبرمونها.

ب. الصعوبات الناتجة عن القصور أو النقص في البيانات التي يقدمونها لبعضهم.

ج. الصعوبات الناتجة عن الاختلاف في التفسير.

و هذه الصعوبات بأقسامها الثلاث تعوق و لا شك سبل التجارة الدولية و تضع أمامها الكثير من العقبات، و لكن عند استعمال المصطلحات التجارية الدولية الصادرة في سنة 1980 تزول أغلب هذه الصعوبات و يضيق نطاقها إلى أقصى حد ممكن. (مختار السويفي، 1996، ص ص 233 - 234)

المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي في النقل الدولي

ساعد النقل الدولي الشركات المختلفة في توسيع قاعدة عملائها، ومنحها فرصة أكبر للتوسع في السوق العالمي بجانب الأسواق المحلية. ويمكن أن يكسبك دمج النقل الدولي في خدماتك الكثير من المزايا التنافسية الرائعة، والتي ستعزز من مكانك في السوق وينعكس ذلك جلياً على نسبة مبيعاتك والأرباح المتحققة أيضاً. وفي هذه المقالة سنعرض لك كافة التفاصيل حول النقل الدولي للبضائع، وكذلك أبرز منظماته والطرق البرية المستخدمة في هذا النوع من النقل.

المطلب الأول: مفهوم النقل الدولي

عند بحثنا عن تعريف محدد للنقل وجدنا أن هناك الكثير منها، فقد عُرف بأنه "النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد أو السلع من مكان لآخر متجاوزاً المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها"، كما يعرف أنه "مجموعة الطرق والأساليب والوسائط والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر"، في حين عرفه هانز أولر "الخبير السابق بشؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير بأنه عبارة عن خدمة أوجدت لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة ببعضها أو مراكز الاستهلاك"، فيما يعرفه "جان" "بودوسكي" المستشار السابق بمنظمة الأمم المتحدة الخاص بشؤون النقل بقوله أن "النقل عبارة عن شحن الأحمال المادية أي نقل الأشخاص والسلع"، ويرى الباحث المصري الدكتور عبد الحسن عبد الغني عمليات النقل بأنها عبارة عن "نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر كما أنه يقتصر في الوقت الذي تستلزمه هذه الحركة وأن وظيفة النقل هي عبور عنصر الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق المنافع الزمانية والمكانية، ومن خلال هذه التعاريف يمكن القول بأن عمليات النقل هي "نشاط تنظيمي علمي يسعى للاستخدام الاقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائل وطرق وشبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل".

يعتبر النقل خدمة تقدم منفعة وإن كانت غير ملموسة إلا أنها تلبى رغبات الأفراد والمؤسسات، لهذا فلها عرض وعليها طلب يحددان ثمنها، كما تتصف خدمة النقل بالندرة النسبية مثلها مثل أي سلعة مادية، فالمستفيد منها لا يستحوذ على الوسيلة أو يمتلكها مادياً - في الغالب - بل يستفيد من خدمة الانتقال، وتنتهي العلاقة التعاقدية بين الناقل والمنقول بانتهاء خدمة التوصيل من مكان لآخر في وقت معين وأجر محدد وبعد مكاني معروف.

ويتألف النقل من ثلاثة عناصر أساسية تكونه وهي: الناقل حيث يدير وينظم ويتابع عملية النقل بمقابل، ومنقول وفق أنواع وأحجام وأوزان وخصائص معينة، ووسيلة النقل التي تناسب وتتلائم مع خصائص المنقول.

ومما يجب الإشارة إليه أن هناك اختلاف بين نقل المواد كفروع من فروع الإنتاج المادي، ونقل المصنوعات داخل المصنع عند عملية صنعها، كنقلها من ورشة إلى أخرى حيث أن مثل هذا النشاط يعتبر جزءاً من النشاط الصناعي. (حيطة علي، 2014، ص 60 – 61)

الفرع الأول: خصائص النقل الدولي

إن خدمة العملاء هي الهدف الأساسي والأهم في إدارة الإمداد، أي كل نشاط في هذه الإدارة يجب أن يساهم في تحقيق مستوى الخدمة المطلوب وفق النقل بالدرجة الأولى وما يحمله من خصائص نذكر منها:

1. مدى الاعتماد على نظام النقل: يتطلب توافر الترابط بين مكونات النظام وأدواته.
2. مدة النقل: كلما استخدمت وسائل النقل السريعة التي تعمل على تقليل هذه المدة يؤدي ذلك بالضرورة إلى رفع مستوى الخدمة المقدمة للعملاء.
3. القدرة على تغطية السوق: وذلك من خلال توصيل الخدمات من الباب إلى الباب مثلاً.
4. المرونة: ترتبط بمدى موافقة وتكيف المنتجات لمتطلبات الشحن والنقل.
5. قدرة الجهة المسؤولة عن خدمة النقل والشحن: على أن تقدم خدمات أكبر من مجرد النقل مثل أن تصبح جزءاً أساسياً في برنامج التسويق الكلي. (خصائص نظام النقل، 2011)

الفرع الثاني: عناصر النقل الدولي

الناقل: حيث يدير وينظم ويتابع عملية النقل بمقابل،
المنقول: وفق أنواع وأحجام وأوزان وخصائص معينة،
وسيلة النقل: التي تناسب وتتلائم مع خصائص المنقول

الفرع الثالث: أسباب النقل الدولي

إن الإنسان مجبول على الحركة المستمرة، ليس فقط لحاجته للغذاء بل لأن الحركة جزء أساسي من تكوينه البيولوجي أيضاً، وقد تطورت هذه الحركة لتصبح لها دوافع اقتصادية بحكم الرغبة في الحصول على الغذاء في كل مراحل البشرية، ومع التقدم

الحضاري أصبحت للحركة دوافع أخرى حتى وإن هيمنت الدوافع الاقتصادية على خلفية الحركة بحكم انتماء الفرد لمجموعة بشرية تتحرك من أجل أرض أحسن أو أوسع، ويمكن إجمال أسباب النقل فيما يلي:

- البحث عن الغذاء عند الجماعات البدائية تكنولوجياً؛

- الحركة اليومية إلى المدن الرئيسية؛

- التجارة الإقليمية والدولية؛

- الأغراض الترفيهية والدينية؛

- الأغراض السياسية والعسكرية. (حبيطة علي، 2014، ص 61)

المطلب الثاني: معايير المفاضلة بين وسائل النقل

ومن الجدير بالإشارة انه لا يجب أن تؤدي الحقائق الأساسية الخاصة بتكلفة كل وسيلة من وسائل النقل إلى القول بأن الوضع الأمثل للمنظمة بخصوص وسيلة النقل الأكثر ملائمة تقتضي اختيار الوسيلة منخفضة التكاليف. بل يجب على المنظمة دراسة الوسائل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف التوزيع المادي الأخرى. على سبيل المثال قد يؤدي اختيار السكك الحديدية إلى تحقيق وفورات في تكلفة النقل، إلا انه قد يترتب عليه ارتفاع التكلفة الإضافية التي قد تشمل تكلفة النقل من محطات أو مخازن السكك الحديدية إلى مخازن الوسيط أو إلى الأسواق، وتكلفة التأمين أثناء النقل والمناولة... الخ إلى ارتفاع تكلفة النقل الكلية ومن ثم قد يكون القرار المناسب هو استخدام الشاحنات أو المقطورات وليس السكك الحديدية.

لذلك يجب على المنظمة أن تأخذ التكلفة الكلية للنقل عند قيامها بالمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة. ويتلخص هذا المبدأ في التعرف على مفردات التكاليف المختلفة المتعلقة باستخدام وسيلة النقل المعينة. وعلى سبيل المثال، فإن قرار المنظمة باستخدام النقل الجوي لتصدير سلعة إلى سوق خارجي معين قد يترتب عليه تحمل تكاليف النقل الجوي المرتفعة، إلا أنه قد تتمكن من ناحية أخرى من تحقيق وفورات ملموسة من حيث تقليل الحاجة إلى المخزون السلعي المحتفظ به لدى الموزعين، وكذلك لعدم الحاجة إلى استخدام نوعيات معينة من الأغلفة، بالإضافة إلى الاقتصاد في تكاليف النقل وغيرها من بنود التكاليف المتصلة بنقل السلعة إلى ذلك السوق.

ومن أمثلة ذلك ما فعلته شركة "زيروكس" للأجهزة المكتبية الإلكترونية، حيث قامت باستخدام النقل الجوي لمنتجاتها بدلا من الشاحنات على الرغم من ارتفاع تكلفته وذلك بسبب الوفورات الكثيرة التي تمكنت الشركة من تحقيقها باستخدام هذه

الوسيلة. فقد تمكنت الشركة من تخفيض عدد المخازن التابعة من 40 إلى 8 مخازن فقط، بالإضافة إلى الوفورات الضخمة التي حققتها الشركة بسبب الاقتصاد في تكاليف التغليف، وانخفاض نسبة الكسر والتلف أثناء عملية النقل.

وأبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات "CSE" في 02/12/1972 ودخلت حيز التنفيذ في 06/09/1977 وهي اتفاقية تطبق على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي، من أهم أهدافها تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل أو مناولة الحاويات. (يونسي جوهر، 2017، ص ص 44 – 45)

1. الوقت:

يمثل الوقت المستغرق في نقل البضاعة من محطة الشحن إلى المخازن أو الأسواق المستهدفة أحد المعايير المستخدمة للمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة. ويشمل هذا الوقت: الوقت المطلوب للتحميل والمناولة والتسليم والحركة بين نقط الشحن ومحطة الوصول، ويؤثر هذا الوقت على مقدرة المسئول عن إدارة الأعمال اللوجستية على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء، ومن هذه الزاوية يأتي النقل الجوي في المقدمة يليه نقل السيارات ثم الأنابيب فالسكك الحديدية ثم النقل المائي.

ومن الملاحظ أن هناك ارتباط بين طبيعة الوسيلة من حيث عامل السرعة وبين معدل الأجر الذي يتقاضاه نظير أداء خدمة النقل، وفي ضوء ذلك فإن النقل الجوي يعتبر أكثر وسائل النقل تكلفة، إلا أنه أكثر سرعة وذلك على النقيض من النقل المائي.

2. الاعتمادية:

يشير مفهوم الاعتمادية إلى مدى الثقة والقدرة على تحقيق الانتظام في عملية الإمدادات من قبل وسيلة النقل، ويؤثر كل من عامل الوقت والاعتمادية على تكلفة التخزين بما فيها تكلفة الفصل الثاني مكانة النقل في اللوجستيك 69 الفرص البيعية التي تم فقدانها لعدم توافر السلعة إضافة إلى تأثيره على مستوى الخدمة المقدمة للعملاء، ويؤثر ذلك في مجموعة على درجة كفاءة نظام التوزيع المادي بالشركة.

3. القدرة على تغطية السوق:

ويقصد بها قدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق محددة بذاتها مثل المخازن أو الأسواق، وعليه فإن عدم وجود انخار أو سكك حديدية في مناطق معينة يعني صعوبة خدمة المناطق من خلال تلك الوسائل، وهو ما يعني في ذات الوقت استبعادها كبداية لخدمة هذه المناطق.

4. القدرات التسهيلات:

وتعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانات والظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من السلع، فهناك بعض المنتجات التي تحتاج إلى درجات حرارة أو برودة معينة حتى تحتفظ بخواصها الأصلية، وهناك البعض الآخر الذي يحتاج إلى استخدام تسهيلات خاصة مثل المواد السائلة والغازات، فإذا لم تستطع وسيلة النقل توفير مثل هذه المتطلبات فإنها لا تعتبر مناسبة للغرض من عملية النقل.

5. الأمان:

إن وصول البضاعة بنفس الظروف والمواصفات التي شحنت بها يعكس مستوى أمان وسيلة النقل. وعلى الرغم من أن البضاعة المنقولة قد يتم التأمين عليها سواء من خطر السرقة أو التلف أو الفقدان أو الكسر... الخ، فإن حدوث هذه المخاطر قد يؤثر على العلاقة مع العملاء، كما قد يؤثر على تكلفة المخزون في حالة الاحتياط لهذه الظروف، وتباين مشكلة الأمان بدرجة واضحة بين وسائل النقل المختلفة، وكذلك بين المناطق التي تخدمها تلك الوسائل.

وعلى سبيل المثال تعتبر مشكلة خطف الطائرات أحد العوامل التي تؤثر على عنصر الأمان لهذه الوسيلة.

6. بعض العوامل الأخرى:

يتوقف اختيار وسيلة النقل - إلى جانب الاعتبارات السابقة - على عدة عوامل أخرى منها: طبيعة السلعة التي يتم نقلها ومدى مرونة الطلب عليها: (المادة 2 من اتفاقية الحاويات ل 1972)

- طبيعة المنافسة السائدة.

- قيمة السلعة.

- الخدمات التي يتوقع أن يحصل عليها المستهلك.

وعموماً فإنه أياً كانت المعايير التي يتم على أساسها اختيار وسيلة النقل، فإن المنظمة يجب أن تتبنى سياستها في هذا المجال على أساس الموازنة بين هذه العوامل خاصة عوامل التكلفة والسرعة والانتظام، ومن المهم الإشارة في هذا المجال إلى أن تحقيق مثل هذا التوازن إنما يجب أن يتم في ضوء النظر إلى النقل على أنه مجرد عنصر من عدة عناصر يشتمل عليها النظام اللوجستي. (المادة 2 من اتفاقية سلامة الحاويات ل 1972)

و يعرض الجدول رقم 04: ترتيب وسائل النقل المختلفة من حيث معايير المفاضلة

التكلفة	السرعة	الاعتمادية	القدرات	تغطية السوق	الأمان
النقل الجوي	النقل الجوي	خطوط الأنابيب	النقل المائي	الشاحنات	خطوط الأنابيب
الشاحنات	الشاحنات	الشاحنات	السكك الحديدية	السكك الحديدية	النقل المائي
السكك الحديدية	السكك الحديدية	السكك الحديدية	الشاحنات	النقل الجوي	السكك الحديدية
خطوط الأنابيب	خطوط الأنابيب	النقل الجوي	النقل الجوي	النقل المائي	النقل الجوي
النقل المائي	النقل المائي	النقل المائي	خطوط الأنابيب	خطوط الأنابيب	الشاحنات

المصدر: بونسي جوهر، المرجع السابق، ص 47.

المطلب الثالث: أنواع وسائل النقل الدولي

تختلف وسائل النقل المستخدمة باختلاف قطاع النقل حيث أن:

● قطاع النقل البري يعتمد على:

- السيارات.

- القطارات.

- الأنابيب.

● قطاع النقل البحري يعتمد على:

- القوارب الصغيرة.

- القوارب المتوسطة.

- البواخر الكبيرة الحجم.

● قطاع النقل الجوي يعتمد على:

- الطائرة.

و يعتمد اختيار وسيلة النقل على:

- طول الرحلة و سرعة الوصول المطلوبة حيث تستخدم السيارات للمسافات القصيرة، و سكة الحديد للمسافات المتوسطة و الطائرة للمسافات البعيدة. (عثمان يوسف ردينة، 2009)

الفرع الأول: النقل البري

النقل بالطريق أو النقل البري هو نوع من أنواع النقل باستخدام الطرق.

يمكن تجميع النقل على الطرق تقريبًا في نقل البضائع ونقل الأشخاص. في العديد من البلدان، تضمن متطلبات الترخيص وأنظمة السلامة الفصل بين هذين القطاعين. قد تكون الحركة على الطرق بالدراجة أو السيارات أو الشاحنات أو الحيوانات مثل الحصان أو الثيران. تم اعتماد شبكات الطرق القياسية من قبل الرومان والفرس والأزتيك والإمبراطوريات المبكرة الأخرى، ويمكن اعتبارها سمة من الإمبراطوريات. قد يتم نقل البضائع بواسطة شركات النقل بالشاحنات، في حين يمكن نقل الركاب عبر النقل الجماعي. تشمل الميزات المحددة بشكل شائع للطرق الحديثة الممرات والإشارات المحددة. داخل الولايات المتحدة، ترتبط الطرق بين المناطق عبر نظام الطرق السريعة.

تعتمد طبيعة النقل البري للبضائع، بصرف النظر عن درجة تطوير البنية التحتية المحلية، على المسافة التي يتم نقل البضائع بها عن طريق البر، ووزن وحجم الشحن الفردي، ونوع البضائع المنقولة. للمسافات القصيرة والضوء، قد يتم استخدام الشحنات الصغيرة شاحنة أو شاحنة صغيرة. بالنسبة للشحنات الكبيرة، حتى لو كانت حمولة الشاحنة الكاملة أقل من الشاحنة، فهي أكثر ملاءمة. (انظر أيضا النقل بالشاحنات والسفن أدناه). في بعض البلدان، يتم نقل البضائع عن طريق البر في عربات تجرها الخيول أو العربات التي تجرها الحمير أو غيرها من المحركات. تعتبر خدمات التوصيل في بعض الأحيان فئة منفصلة عن نقل البضائع. في العديد من الأماكن، يتم نقل الوجبات السريعة على الطرق بواسطة أنواع مختلفة من المركبات. للتوصيل الداخلي للمدينة من الطرود الصغيرة ومستندات سعاة الدراجات شائعة جدًا.

يتم نقل الناس على الطرق. قد تتوفر أيضًا وسائل خاصة للنقل الفردي عبر البر مثل العربات ذات العجلات. هناك

أيضًا طرق متخصصة للنقل البري لحالات معينة، مثل سيارات الإسعاف. (نقل بري، 2023)

أولاً: مزايا النقل البري

هناك العديد من المزايا للنقل البري مقارنة بوسائل النقل الأخرى:

1. أقل النفقات الرأسمالية:

النقل البري يتطلب استثمار رأس مال أقل بكثير مقارنة بوسائل النقل الأخرى مثل السكك الحديدية والنقل الجوي، تكلفة بناء وتشغيل وصيانة الطرق أرخص من تكلفة السكك الحديدية، يتم بناء الطرق بشكل عام من قبل الحكومة والسلطات المحلية ويتم تحصيل إيرادات صغيرة فقط لاستخدام الطرق.

2. باب إلى باب الخدمة:

الميزة البارزة للنقل البري هي أنها توفر من الباب إلى الباب أو المستودع إلى خدمة المستودع، هذا يقلل من رسوم النقل والتحميل والتفريغ.

3. الخدمة في المناطق الريفية:

النقل البري هو الأكثر ملاءمة لنقل البضائع والأشخاص من وإلى المناطق الريفية التي لا تخدمها السكك الحديدية أو المياه أو النقل الجوي، لا يمكن تبادل البضائع بين المدن الكبيرة والقرى الصغيرة إلا من خلال النقل البري.

4. خدمة مرنة:

يتمتع النقل البري بأفضلية كبيرة على وسائل النقل الأخرى من أجل خدمتها المرنة، ويمكن تعديل مساراتها وتوقيتها وتغييرها وفقاً للمتطلبات الفردية دون الكثير من الإزعاج.

5. مناسبة لمسافة قصيرة:

إنه أكثر اقتصادية وأسرع لنقل البضائع والأشخاص عبر مسافات قصيرة، يتم تجنب التأخير في عبور البضائع بسبب التحميل والتحميل الوسيطة، يمكن تحميل البضائع مباشرة في سيارة طريق ونقلها مباشرة إلى مكان مقصدها.

6. انخفاض خطر الضرر في العبور:

كما يتم تجنب التحميل وسيطة التعامل، هناك خطر أقل من الضرر، وكسر الخ من البضائع العابرة، وبالتالي فإن النقل البري هو الأنسب لنقل البضائع الحساسة مثل الصينية والأواني الزجاجية، والتي من المحتمل أن تتضرر أثناء عملية التحميل والتفريغ.

7. الادخار في تكلفة التعبئة:

بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، فإن عملية التعبئة في السيارات أقل تعقيداً، البضائع التي يتم نقلها بواسطة السيارات تتطلب كمية أقل من التعبئة أو عدم التعبئة في العديد من الحالات.

8. السرعة السريعة:

إذا كان يجب إرسال البضاعة على الفور أو بسرعة، يكون النقل بالمحرك أكثر ملاءمة من السكك الحديدية أو النقل المائي، النقل المائي بطيء جداً، كما يضيع الكثير من الوقت في حجز البضائع وأخذ تسليم البضائع في حالة السكك الحديدية والنقل المائي.

9. أقل تكلفة:

النقل البري لا يتطلب استثمارات رأسمالية أولية فقط، كما أن تكلفة التشغيل والصيانة أقل نسبياً، حتى لو كان السعر الذي يتقاضاه النقل بالسيارات أعلى بقليل من السكك الحديدية، فإن التكلفة الفعلية لنقل البضائع بواسطة النقل أقل، التكلفة الفعلية أقل بسبب أن النقل في المحرك يحفظ تكاليف التعبئة ونفقات رسوم التحميل والتفريغ والمناولة المتوسطة.

10. السيارات الخاصة المملوكة:

ميزة أخرى للنقل البري هي أن رجال الأعمال الكبار يمكنهم تحمل تكاليف السيارات الخاصة بهم والبدء في خدمات الطرق الخاصة بهم لتسويق منتجاتهم دون التسبب في أي تأخير.

11. التغذية إلى وسائط النقل الأخرى:

تبدأ حركة البضائع وتنتهي في نهاية المطاف عن طريق استخدام الطرق. النقل البري والطريق يعمل كمغذي لوسائل النقل الأخرى مثل السكك الحديدية والسفن والممرات الهوائية.

ثانياً: عيوب النقل البري

على الرغم من المزايا المختلفة، فإن الطريق المحرك لديه بعض القيود الخطيرة:

1. الطبيعة الموسمية:

لا يعتبر النقل بالسيارات موثوقاً مثل النقل بالسكك الحديدية، خلال موسم الأمطار أو الفيضانات، تصبح الطرق غير صالحة وغير آمنة للاستخدام.

2. الحوادث و الأعطال:

هناك المزيد من الفرص للحوادث والأعطال في حالة النقل بالسيارة، وبالتالي فإن نقل السيارات غير آمن مثل النقل بالسكك الحديدية.

3. غير مناسبة لمسافة طويلة وحركة المرور الضخمة:

هذا النمط من النقل غير مناسب ومكلف لنقل البضائع الرخيصة والكبيرة على مسافات طويلة.

4. السرعة البطيئة:

سرعة نقل السيارات بطيئة ومحدودة نسبياً.

5. نقص التنظيم:

النقل البري هو أقل تنظيمًا نسبيًا، في كثير من الأحيان، هو غير منتظم وغير موثوق، المعدلات المفروضة على النقل غير مستقرة وغير متساوية. (نقل بحري، 2023)

الفرع الثاني: النقل البحري

النقل البحري من أقدم وسائل النقل المائي التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية، ويعتبر الطريقة الأكثر استخداماً للنقل في التجارة الدولية، والأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. (مزايا وعيوب النقل البري)

أولاً: مزايا النقل البحري

- يعتبر النقل البحري من أميز طرق النقل التجاري التي يلجأ إليها الكثير من التجار لنقل البضائع وإتمام الصفقات التجارية المختلفة.
- وذلك لما يتميز به النقل البحري من مميزات عديدة مثل انخفاض تكلفة النقل بالمقارنة بالوسائل الأخرى للنقل التجاري، بجانب إمكانية نقل كميات كبيرة من البضائع على مساحات كبيرة ومختلفة حول العالم.
- ويعتبر النقل البحري شريات قوى وحقيقي للاقتصاد العالمي، يتحمل نقل الجزء الأكبر من التجارة العالمية ويعتمد عليه الكثير من التجار حول العالم في نقل بضائعهم.
- وبالتالي يلجأ إليها الكثير من التجاري على الرغم من أنها تتعرض لبعض الصعوبات والتحديات المختلفة والمشاكل العديدة.

ثانياً: عيوب النقل البحري

- يواجه النقل البحري العديد من المشاكل التي تؤثر نوعاً ما على سرعة إتمام العملية التجارية.
- ومن بين تلك المشاكل، طول الوقت خلال عملية وصول وتسليم البضاعة بالمقارنة بالوسائل الأخرى التي تكون أسرع في عملية التسليم، بجانب عدم السرعة في تحميل ونزول البضائع من على السفن.
- كما أن النقل البحري يحتاج إلى قواعد قوية وصارمة حفاظاً على البضائع من التعرض لأي تلف، حيث أن النقل البحري قد يتعرض على عوامل طبيعية خارجة عن الإرادة تؤثر على الصفقة مثل التقلبات الجوية وحالة البحر والموانئ والظروف الجغرافية والملاحية.
- قد تؤثر تلك المشاكل على عدد الشحنات، بجانب خطر غرق السفينة وخطورة فساد المنتجات أو تسربها إلى البحر وبالتالي يزداد الضرر بشكل أوسع.
- بجانب مشاكل التخليص الجمركي و الطبيعة كل بلد عن الأخرى ومشاكل غرامات التأخير والتعطل بسبب المناسبات والأعياد والإغلاقات والاضطرابات المفاجئة والغير متوقعة داخل الموانئ.
- وأيضاً مشاكل الوزن الزائد للبضائع، حيث أن هناك بعض الدول تضع قواعد محددة للوزن المسموح به خلال النقل البحري، وأيضاً احتمالية تعرض بعض الحاويات للضياع خلال عمليات التفريغ. (أهم شاكل وتحديات النقل البحري)

الفرع الثالث: النقل الجوي

نستطيع أن نعرف الجو بأنه الفضاء الذي يعلو الأرض ولا يتصل بها باتصال مادي . بحيث أن نطاق الجو يبدأ من انفصال الجسم عن الأرض وتحليقه فوقها بغير واسطة، وهذا لا يكون ممكناً إلا لما يتصف بصفة (الطيران)، كالكنيث من الطيور، والمكائن المعدة للتخليق في الجو، ولما كان تحديد مفهوم الجو غير مجرد لذاته، بل ليقيد وصف الخطر وحصره في المجال الجوي، فإن مصطلح الجو يتسع مفهومه ليشمل الحالات التي يتحول فيها الإنسان من نطاق البر إلى نطاق الجو وبالعكس، ذلك أن وجود الإنسان في الجو هو وجود عرضي نفعي لتحقيق غاية محددة، فهو يترك البر، لينطلق جواً من أجل أن يعود للبر ثانية، ولهذا فإن نطاق مفهوم الجو سيتحدد بما يسبق التخليق وما يلحق حالة الهبوط إلى البر، فهو لا يقتصر على النطاق الذي يكون الجسم في حالة طيران، بل قبل ذلك، وهي مرحلة التهيئة، وبعد ذلك وهي مرحلة الهبوط والاتصال بالبر ثانية، والإنسان لا يستطيع أن يطير إلا بواسطة مهياة لهذا الغرض، وهي عادة ما تكون طائرة، وللطائرة مفهوم مفصل مجال لذكره هنا، لكن تصديقا لقولنا فإن القوانين المعنية بالطيران المدني قد عرفت حادث الطيران بأنه: ((كل واقعة مرتبطة بتشغيل الطائرة تقع منذ الوقت الذي يصعد فيه أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع هؤلاء الأشخاص الطائرة))، وقد يستفاد من هذا التعريف تحديد الصفة الجوية للخطر في ترتيب آثاره القانونية، فمعنى الجو هنا يتسع لفترات قصيرة يكون فيها الشخص متصلاً بالأرض، لكنه يعد حكماً في حالة طيران، وتكون الطائرة في حالة طيران -على حد تعبير المشرع العراقي- منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة لغرض الإقلاع الفعلي حتى اللحظة التي يتم فيها الهبوط. (محمد سليمان الأحمد، هادي مسلم يونس، 2017، ص 16)

أولاً: مزايا النقل الجوي

فيما يلي بعض مزايا وسيلة النقل هذه:

- **وقت النقل:** هو نوع سريع جداً من وسائل النقل مقارنة بالنقل البري والبحري على سبيل المثال، أيضاً نظراً لكونها طائرة كبيرة وذات حجم طيران كبير، فإنها تتيح وقت تسليم أقصر بكثير.
- **تغطية:** يتيح الربط السريع بين الدول والقارات، لذلك فهي وسيلة النقل المثالية لتغطية مسافات طويلة.
- **حماية:** إنه نوع منظم للغاية من وسائل النقل يقلل من عدد الحوادث نظراً لارتفاع احتمالية أن تكون قاتلة، وبالمثل نظراً لقصر الرحلة، فإن فرص السرقة أو الضياع منخفضة.
- **حواجز طبيعية:** من خلال عدم الحاجة إلى بناء طرق لنقله، فإن هذا النوع من النقل لديه مسارات أقصر للتنقل دون انقطاع.

- المنتجات المتخصصة: على الرغم من التكلفة، يعتبر هذا النقل مثاليًا لنقل البضائع عالية القيمة والمنتجات القابلة للتلف. (النقل الجوي - ما هو تعريفه ومفهومه)
- تجعل السرعة ووقت التسليم هذه الأنواع من الرحلات أكثر تكرارًا.
- يمكنك تغطية عدد غير قليل من الطرق وإمكانية إجراء عمليات نقل جوي تسهل الوصول.
- يعتبر نقل البضائع من خلال هذا النوع من النقل أكثر أمانًا، مما يقلل من احتمالية السرقة.
- الإجراءات التي تحتوي على هذا النوع من الطريقة بسيطة.
- إذا كانت قيمة النقل مهمة، يتم تقليل وقت عبور البضائع.

ثانياً: عيوب النقل الجوي

- من ناحية أخرى، تتمثل بعض عيوب هذا النوع من النقل فيما يلي:
- التكاليف: نظراً لسرعته فإن تكلفة النقل أعلى من تكلفة النقل البري والبحري.
- الأهلية: على الرغم من كونها طائرات كبيرة، إلا أنها لا تزال في وضع غير موات من حيث الحجم فيما يتعلق بالنقل البحري.
- حجم البضائع: تفرض قيوداً مشددة على نقل بعض المواد كالسوائل والمواد الكيميائية، هذا بسبب الخصائص الجوهرية مثل الضغط الجوي عند ارتفاعات معينة، على سبيل المثال.
- طقس: التواجد في الهواء مع وجود قدرة ضئيلة أو معدومة على التعامل معها، تميل الأحوال الجوية إلى زيادة مخاطر وقوع الحوادث. (النقل الجوي - ما هو تعريفه ومفهومه)
- التكلفة التي سيتعين عليك دفعها مقابل هذا النوع من النقل أعلى من تكلفة النقل البري والبحري.
- إن سعة الشحن والتخزين في النقل الجوي أعلى من النقل البري، لكنها في حالة النقل البحري أكبر.
- في هذه الحالة توجد قيود على المنتجات التي يمكننا نقلها عن طريق الجو.
- تؤثر العوامل المناخية بشكل كبير على النقل الجوي حيث يمكن أن تكون معرضة للخطر من خلال الطيران في طقس غير موات.

المطلب الرابع: تكاليف النقل الدولي

أخذت النظرية الحديثة تعالج أثر تكاليف النقل على منحنيات العرض والطلب مبينة أثر ذلك على معدلات التبادل الدولي، على عرض البضائع ففي بعض المناطق يزداد سعر السلعة أضعافا مضاعفة بسبب استعمال وسائل نقل بدائية.

- ولقد أوضحت دراسة قام بها "Beckerman" دور تكاليف النقل في تفسير بعض الأمور الخاصة بالتجارة الدولية، وذلك بإبراز عامل المسافة في تحديد نمط التبادل التجاري بين الدول الأوروبية وبعضها البعض، وأعد مصنفات للتجارة من صادرات و واردات " وتوصل إلى:

- يوجد ميل قوي من طرف الدول لتركيز تجارتها مع عدد قليل من الدول المجاورة لها، بدلا من توسيع نطاقها؛

- تأثير تكلفة النقل في توزيع الصادرات، وفي توزيع الواردات فتكاليف النقل تتحدد بعامل المسافة وحجم ووزن البضاعة وتؤثر مباشرة في التكلفة النهائية للبضاعة في سوق البلد المستورد، إذ في بعض الأحيان تتساوى قيمة التكاليف الإضافية المرتبطة بالنقل والتستيف والتبريد مع تكاليف الإنتاج الأصلية فتكاليف النقل تعتبر عنصرا مهما في التكلفة النهائية للسلع ذلك أن نفقات النقل تتراوح في الأحوال العادية بين 20% إلى 40% من قيمة السلع التي يتم بها التعامل في الأسواق الدولية؛

- من جهة أخرى فإن تكاليف النقل لها تأثير كبير على حجم ونوع التجارة الدولية، حيث أن زيادة الأسعار ستؤدي إلى انخفاض الكميات المستوردة والمصدرة من الأسواق العالمية وإذا وصلت تكاليف النقل إلى مستويات عالية، فمن المحتمل أن تلغي أي ميزة نسبية لدولة في إنتاج سلعة معينة.

خلاصة الفصل:

من خلال الفصل الأول تم التوصل إلى أن التجارة الخارجية تلعب دور هام و رئيسي في تنمية اقتصاديات الدول، حيث تعد قطاع حيوي لأي مجتمع متقدم كان أو نامي و ذلك من خلال الدور الذي تمارسه مصطلحات التجارة الدولية في منظومة المبادلات التجارية الدولية.

كما تم الوقوف على مدى أهمية النقل، الذي تركز عليه مجريات التجارة الدولية، و يمثل الأقدام التي تمشي بها لتحقيق مساعيها و عليه لا ريب أن هناك تداخلات بين مصطلحات التجارة الدولية، و النقل الدولي و مسؤوليات النقل التي تندرج تحت سقف التجارة الخارجية و الواحد منها يرتبط ارتباطا وثيقا بالآخر، و هو ما يتم معالجته في الفصل الثاني.

الإطار التطبيقي

الفصل الثاني

واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة
الدولية فى النقل البحري للبضائع الجزائر

تمهيد:

تعتبر مؤسسة ميناء الجزائر من أهم مؤسسات الميدانية المتواجدة بالقطر الجزائري باعتباره منصة حقيقية لتنمية الاقتصاد للتجارة الخارجية، وباعتباره يشغل دورا رئيسيا في الاقتصاد الوطني فالتحولات الجديدة والتغيرات الاقتصادية المبنية على المنافسة كان لها تأثير واضح على أداء المؤسسة سواء من ناحية النقل والتنظيم لعبور حركة السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث التبادلات الوطنية.

سنتناول في هذا الفصل التطبيقي دراسة حالة ميناء الجزائر التجاري و ذلك بالتطرق إلى اهم شروط تغيرات التجارة

الدولية خلال فترة 2010-2020 و عليه ستكون المباحث كالتالي:

- المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة

- المبحث الثاني: استخدام شروط تغيرات مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة

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

المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر.

ميناء الجزائر العاصمة من أهم الموانئ الموجودة في الجزائر، على اعتبار موقعه في عاصمة البلاد، شهد هذا الميناء تطورات هامة على صعيد التجارة الدولية جعلت من أهميته تزداد نسبة إلى تطور حجم المبادلات التجارية وخصوصة المؤسسة المينائية عن طريق الاستثمار الأجنبي المباشر. يتكون المركب المينائي الوطني من 13 ميناء تجاريا، ميناءان متخصصان في المحروقات و هما بطيو و سكيكدة (الميناء الجديد)، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة/ المحروقات) و هي أرزيو، بجاية و سكيكدة (الميناء القديم). أما الموانئ الثمانية المتبقية فهي متعددة الوظائف و تتركز في نشاطها على نقل البضائع المختلفة، تتضمن ثلاثة موانئ رئيسية (الجزائر، وهران و عنابة)، ميناءان متوسطان (جن جن و مستغانم)، و أخيرا، ثلاثة موانئ صغيرة (الغزوات، دلس و تنس).

يتكون المركب المينائي الوطني من 13 ميناء تجاريا، ميناءان متخصصان في المحروقات و هما بطيو و سكيكدة (الميناء الجديد)، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة/ المحروقات) و هي أرزيو، بجاية و سكيكدة (الميناء القديم). أما الموانئ الثمانية المتبقية فهي متعددة الوظائف و تتركز في نشاطها على نقل البضائع المختلفة، تتضمن ثلاثة موانئ رئيسية (الجزائر، وهران و عنابة)، ميناءان متوسطان (جن جن و مستغانم). و أخيرا، ثلاثة موانئ صغيرة (الغزوات، دلس و تنس).

عرف النظام المينائي الجزائري¹ خلال تطوره عدة مراحل مرتبطة بالسياسات الاقتصادية المطبقة في كل فترة، و هي:

الفرع الأول: المرحلة الأولى (1962-1970)

بموجب المرسوم رقم 63-443 المؤرخ في 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62-203 المؤرخ في 21 فيفري 1962)، أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالاستقلالية بالنسبة للموانئ الثلاث الأساسية (الجزائر، عنابة و وهران)، (بن عبد الرحمان نعيمة، 2013، ص 175) و كذلك نظام الالتزام بغرف

¹ ما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر قد اعتمدت في تسيير أمورها البحرية على التقنين الفرنسي إلى أن صدر الأمر رقم 29 المؤرخ في 05 جويلية 1975، و الذي تقرر بموجبه إلغاء الأمر رقم 157 لسنة 1962 الذي نص على استمرار العمل بالتقنين الفرنسي.

التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى، و يمكن توضيح هذه الأنظمة فيما يلي: (آسيا صخري معمري، 2002، ص ص 149 - 150)

1. نظام الاستقلالية للموانئ الثلاثة الكبرى (الجزائر، عنابة وهران):

مهمة الميناء المستقل هي ضمان المصالح العمومية، و كانت له امتيازات السلطة العمومية للقيام بالمهام التالية:

- تسيير و تطوير الملك العمومي المينائي؛
- وضع التدابير الأمنية و السهر على تطبيقها؛
- المحافظة على المنشآت المينائية و معاينة كل محل بالنظام؛
- السهر على احترام القواعد الصحية و البيئية داخل حدود الملك العمومي المينائي؛
- المتابعة و التسيير المحكم لمختلف الأنشطة الممارسة من طرف مختلف المتعاملين بالميناء) المستوردين، المصدرين، عمال المناولة، وكلاء العبور، الوكلاء البحريين، مؤسسات الإرشاد و الجمر... إلخ).
- كما كانت للميناء المستقل صلاحية مراقبة العمل على مستوى الميناء في حالة نشوب منازعات بين عمال الميناء و أرباب العمل.

2. نظام التبعية لغرف التجارة لبقية الموانئ:

أوكلت ممارسة مهام الخدمة العمومية في هذه الموانئ إلى ممثلين عن الإدارة المحلية للنقل و الأشغال العمومية، أما النشاطات التجارية فكانت تمارس إما مباشرة بواسطة الغرفة التجارية، أو بصفة غير مباشرة عن طريق النقابات (القيادة أو عن طريق مؤسسات عامة و خاصة مثل المناولة، العبور، الإرشاد... إلخ).

خصائص المرحلة: تميزت هذه المرحلة بما يلي:

- عند إنشاء هذه الوحدات كانت لها سلطات واسعة في ميدان الاستغلال (الأشغال العمومية و الأمن الملاحي)؛
- لم يكن للموانئ الاستقلالية المالية و كانت تخضع للمحاسبة الإدارية؛
- الفصل ما بين وظيفة الاستغلال و وظيفة الأشغال العمومية.

الفرع الثاني: المرحلة الثانية (1971-1981):

ارتكز تنظيم الميناء خلال هذه المرحلة على سلطة مينائية وطنية تم إنشاؤها في سنة 1971 و هي الديوان الوطني للموانئ "ONP"¹، (أنشئ بموجب الأمر رقم 71-11 المؤرخ في 13 ماي 1971) لإدارة المهام التقنية و الشرطة، الشركة الوطنية للمناولة "SONAMA"²، (أنشئت بموجب الأمر رقم 71-16 المؤرخ في 09 أفريل 1971، و تم إسنادها احتكار أنشطة التشوين و المناولة في الموانئ، و السلطة الأخيرة هي الشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة "SONATMAG"³. (Chaouki Bouri, p23)

كانت تهدف هذه السلطة المينائية إلى توحيد تسيير الموانئ و إدخالها ضمن القطاع العمومي، و هذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، و في بعض الأحيان تمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة و القطر). و هذا يدخل في إطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني و التي نصت عليها و حددتها المخططات الوطنية، فنتج عن ذلك ما يلي:

- أسند احتكار المناولة إلى الشركة الوطنية للمناولة و هذا مع التغيير في نظام توظيف عمال الميناء الذين أصبحوا عمالا أجراء، و هذا ابتداء من سنة 1974.

- كلف الديوان الوطني للموانئ بمهام السلطة العمومية، و كذا بعض المهام ذات الصفة التجارية (القيادة، التموين بالمياه العذبة). كما سمح للديوان بصفته سلطة عمومية بممارسة نشاطات كانت تمارس من قبل من طرف الخواص و الأجانب، و كذا توحيد نظام التسيير على المستوى الوطني.

- أنشأ الديوان الوطني للموانئ ليتولى مهمة التنسيق بين مختلف المتعاملين عند قيامهم بالأنشطة المينائية، لكن تعدد مراكز القرار نتيجة توزيع المسؤوليات في ميدان الاستغلال بين العديد من المتعاملين و الذين ينتمون إلى نفس السلطة العمومية، صعب من إمكانية التحكم في جميع الأنشطة المينائية و وظيفة التنسيق.

في سنة 1976 أصدر المشرع الجزائري قانونا ينظم الملاحة و التجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و هو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي للدولة آنذاك و انعكاسه على نجاعة الاقتصاد الوطني. (بسعيد مراد، 2012، ص ص 7-8)

¹ ONP : Office National des Ports

² SONAMA : Société Nationale de Manutention

³ SONATMAG : Société National de Transit et de Magasinage

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

خصائص المرحلة: تميزت ب:

- كان للديوان الوطني للموانئ السلطة العمومية و سلطة تسيير و تأمين الملك المينائي باسم الدولة؛
- التنسيق بين الأسعار المينائية؛
- مرونة في توزيع الموارد؛
- غياب النصوص التشريعية و النصوص التنظيمية للاستغلال المينائي و لتحديد الملك المينائي؛
- النزاع القائم بين كفاءات قطاع الأشغال العمومية و السلطات الأخرى في تطوير الميناء؛
- صعوبة التنسيق و الفصل في النزاعات بين المتعاملين و هذا رغم وضع لجان مينائية.

الفرع الثالث: المرحلة الثالثة (1982-1997)

بهدف تحقيق اللامركزية في التسيير و الانسجام بين حجم المؤسسة و مستوى تدخلاتها و كفاءتها المينائية، تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982. و في هذا الإطار تم حل كل من الديوان الوطني للموانئ و الشركة الوطنية للمناولة. و بموجب المرسوم رقم 82-283 إلى 290 المؤرخ في 14 أوت 1982 تم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية، و التي ضمت إليها وحدات الإرشاد التابعة سابقا للشركة الوطنية للملاحة، فأصبحت المؤسسة العمومية في سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية تهتم ب:

- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية؛

- القيام بأشغال الصيانة و الإصلاح؛

- ممارسة احتكار القطر و المناولة؛

- مكلفة بالشرطة و الأمن في حدود المجال الجغرافي للأملاك المينائية.

يكمن الهدف من إنشاء مركز واحد للقرار في تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد. غير أنه و بعد أكثر من عشر سنوات من النشاط، لوحظ سيطرة الأنشطة التجارية على حساب مهام السلطة المينائية (بن عبد الرحمان نعيمة، 2013، ص 178) التي تمثل الصالح العام و القوة العمومية، و صعوبة تنسيق الأنشطة بين المتعاملين و مستخدمي الميناء الذين كانوا مصدر النزاعات العديدة و الحادة.

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للضائع الجزائر

أما في المجال المالي فإن التنظيم القائم ضاعف حالة العجز و الاحتلال بين مختلف الأنشطة المينائية.

و من ناحية أخرى يشكل هذا التنظيم إحدى مصادر زيادة التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور بسبب:

- ضعف إنتاجية العامل؛

- انتهاج طريقة غير محكمة لتنظيم العمل؛

- الاستعمال غير العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية و المادية؛

- عدم وجود نظام عصري لتبادل و معالجة المعلومات بين أهم المتعاملين و مستخدمي الموانئ.

و نتيجة لهذه الأوضاع تمت عملية إعادة هيكلة أخرى سنة 1989 فأنشئت المؤسسة المينائية ذات الشخصية المعنوية

المستقلة. (Chaouki Bouri, p24)

خصائص المرحلة: أهم ما يميز هذه المرحلة:

- تجميع مجمل المهام المينائية؛

- إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ؛

- غياب النصوص التشريعية و غياب نظام الاستغلال المينائي؛

- إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي و تطويره؛

- التوزيع غير العقلاني للموارد؛

- غياب روح المبادرة و التسهيلات من أجل تحفيز الاستثمارات الخاصة و العمومية.

الفرع الرابع: المرحلة الرابعة (1998 - إلى يومنا الحالي):

منذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري و ذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب

القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر و فتح مجالات الاستثمار الخاص

الوطني و الأجنبي. (بسعيد مراد، 2012، ص 8)

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

و لقد تميزت هذه المرحلة بما يلي:

- الفصل بين مهام القوة العمومية و الخدمة العمومية و النشاطات التجارية؛¹
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة و مختلف مستعملي الميناء، بالإضافة إلى السلطات المينائية ذاتها؛
- تقسيم و توزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية و الخاصة؛
- إنشاء وحدات جديدة تسمى بالسلطات المينائية الجهوية، فموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-200 المؤرخ في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للشرق، (مرسوم تنفيذي رقم 99-200، 1999، المادة رقم 1) و بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-201 المؤرخ في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للوسط، (مرسوم تنفيذي رقم 99-201، 1999، المادة رقم 1) و أخيرا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-202 المؤرخ في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للغرب. (مرسوم تنفيذي رقم 99-202، 1999، المادة رقم 1)
- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية و هذا يتم من خلال القضاء على احتكار الدولة للنشاطات التجارية و ذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ؛
- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهرز، صاحب الشحنة الخاصة... إلخ) بتسيير الخدمة العمومية المينائية؛
- تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز، الإيجار و تقديم رخص للمستثمرين الأجانب.

أولا: وظائف السلطة المينائية:

السلطة المينائية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي. (مرسوم تنفيذي رقم 99-199، 1999، المادة رقم 2) و تكلف بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها و صيانتها و تسييرها و استغلالها و حمايتها و المحافظة عليها و القيام بالتنشيط و التنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية و كذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها.

و على هذا الأساس، كلفت السلطة المينائية بما يأتي: (مرسوم تنفيذي رقم 99-199، 1999، المادة رقم 6)

¹ يشكل قطر السفن، أعمال المناولة و التشوين، نشاطات تجارية مينائية.

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجائرة

أ- في مجال التطوير و الصيانة:

- المشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ المكلفة بها و إعداد برامج الصيانة و إنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة و تطوير المنشآت القاعدية المينائية؛
- المشاركة في إعداد دراسات التصميم و قابلية الإنجاز الخاصة باختيار المواقع، و الخصائص التقنية المتعلقة بموقع و إنجاز المنشآت المينائية و كذا دراسات الأثر على البيئة؛
- المبادرة بكل الدراسات المتعلقة بمهامها و إنجازها، و بصفة عامة، بتطوير مجموع النشاطات المينائية؛
- إنجاز كل أشغال التطوير و الصيانة المتعلقة بالتهيئة و عصرنه و تجديد المنشآت و التجهيزات و العتاد؛
- يمكن أن تشارك، وفقا للتنظيم المعمول به، في إنجاز أشغال صيانة و تأهيل و تجديد و توسيع البنيات الأساسية و كذا عمليات الجرف؛
- القيام بإنشاء و تهيئة مناطق خارجة عن الموانئ و الهادفة لفك اختناق الموانئ إذا اقتضى الأمر ذلك.

ب- في مجال التسيير و الاستغلال:

- استغلال العتاد و التجهيزات و المنشآت الضرورية للقيام بمهامها و ضمان خدمتها؛
- القيام بنفسها، إذا اقتضى الأمر، ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ؛
- ضمان عمليات تموين السفن بالمياه العذبة و إرشاد و قيادة السفن و تنظيم حركة الملاحة البحرية في الموانئ و وضع كل الوسائل البشرية و المادية الملائمة لمساعدة السفن على الرسو والحركة؛
- ضمان جمع، معالجة و نشر كل المعلومات الإحصائية الخاصة بنشاطات الموانئ المكلفة بها.

ج- في مجال المحافظة و الحماية:

- السهر على احترام جميع القواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء، و المنشآت المينائية؛
- ضمان شرطة المحافظة و الاستغلال، في حدود الأملاك العمومية المينائية؛
- إعداد المخططات الاستعجالية و التدخل و امتلاك وسائل الاتصال و مكافحة الحرائق و التلوث؛

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجائرة

- السهر على الاستخدام العقلاني للموانئ و ملحقاتها؛
- ضمان احترام كل بنود دفا تر الشروط الخاصة بترخيصات استغلال التجهيزات و شغل الأملاك العمومية و ممارسة النشاطات التجارية.

د- في مجال التنسيق و الترقية التجارية للموانئ:

- تنشيط و تنسيق نشاطات مختلف المتعاملين؛
 - اتخاذ كل التدابير الخاصة بالتسهيلات التي تضمن سيولة أحسن للبضائع و المسافرين؛
 - المبادرة بالتشاور مع الهيئات و المتعاملين المعنيين، بكل عمليات ترقية الموانئ المكلفة بها؛
 - تستطيع وضع شبكة معلوماتية ملائمة و منح المتعاملين كل المعلومات و المعطيات الضرورية لنشاطاتهم.
- إضافة إلى ما سبق يمكن للسلطة المينائية في إطار مهامها و على حسابها الخاص القيام ب: (مرسوم تنفيذي رقم 99 - 199، 1999، المادة رقم 7)

- ضمان كل العمليات و القيام بكل النشاطات التي لها صلة بمدها و كذا العمليات العقارية المنقولة و التجارية و الصناعية و المالية المرتبطة بنشاطاتها، و التي من شأنها أن تساعد على تنميتها؛
- الحصول على كل البراءات و الشهادات المتعلقة بمهامها، و اقتنائها و استغلالها و بيعها؛
- أخذ كل امتياز و كل مساهمة مباشرة أو غير مباشرة تتصل بمهامها في كل مؤسسة عمومية اقتصادية.

من خلال المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، المحدد لشروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، تم توسيع الشراكة مع الفاعلين الأجانب، حيث تسند ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة. (مرسوم تنفيذي رقم 06-139، 2006، المادة رقم 3)

تم ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ على أساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعنية و المتعامل المختار، و لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز عشرين 20 سنة، و تحدد خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز و الاستثمارات المزمع إنجازها. (مرسوم تنفيذي رقم 06-139، 2006، المادة رقم 4-5)

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

ثانيا: تعريف مؤسسة ميناء الجزائر

ميناء الجزائر ايكسيوم، ايكوسيم الجزائر يقال أن ايكوسيم معناه جزيرة النورس.

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي تأسست سنة 1982م بإدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، وذلك بالمرسوم 28-82 المؤرخ في 14 أوت 1982 الذي ينص على تأسيس مؤسسة ميناء الجزائر والتي امتلكت استقلالها المادي في 23 سبتمبر 1989.

كما أن لها شكل شركة مساهمة ذات أسهم بلغ رأس مالها في مارس 2008 حوالي 4200,000,000 دج ملكا للدولة الجزائرية بصفة كلية و لحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ بعد أن كانت سلطة المؤسسة القابضة العمومية للخدمات هي تابعة لوزارة النقل، إذن مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة قابضة عمومية خدمتية تقوم في الإطار الوطني بالتنمية الاقتصادية لها سلطة تسيير واستغلال وتطوير الهياكل المرفئية وكذا التحكم في النشاط التجاري.

يتمد ميناء الجزائر بين رأس كاكاسين غربا ورأس تا منفوست شرقا، ويبلغ عرضه 18 كلم كما يشمل ميناء دلس، يتربع الميناء على مساحة مائة مقدره ب 184 هكتار وخط رصيفي يبلغ طوله 7317 متر مربع. (مؤسسة ميناء الجزائر، 2015)

ثالثا: مهام مؤسسة ميناء الجزائر

تتولى مؤسسة ميناء الجزائر منذ نشأتها القيام بمهمتين رئيسيتين هما:

1. مهام السلطة المينائية: والتي تغطي الجوانب التالية:

- مهمة السلطة العمومية التنظيم، الأمن في منطقة الميناء أمن وسلامة السفن والمرافق؛
- مهمة الخدمة العمومية تسيير تشغيل وتطوير البنية الأساسية والفوقية لمينائي الجزائر ودلس؛
- مهمة التنظيم: التنسيق من خلال العلاقات مع المؤسسات الأخرى المتدخلة في الميناء (الجمارك، الوكلاء البحريين، حرس الحدود والحماية المدنية... الخ).

2. المهام التجارية: تتضمن جميع الخدمات المرتبطة بالسفن والبضائع والمسافرين من خلال استغلال ساحات التخزين ومعدات الإنتاج، وتشمل:

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

- الإرشاد القطر، الجر وتزويد السفن بالمياه الصالحة للشرب؛

- المناولة، التشوين وحراسة البضائع. (بن عبد الرحمن نعيمة، حملاوي ربيعة، 2020، ص 247)

المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.

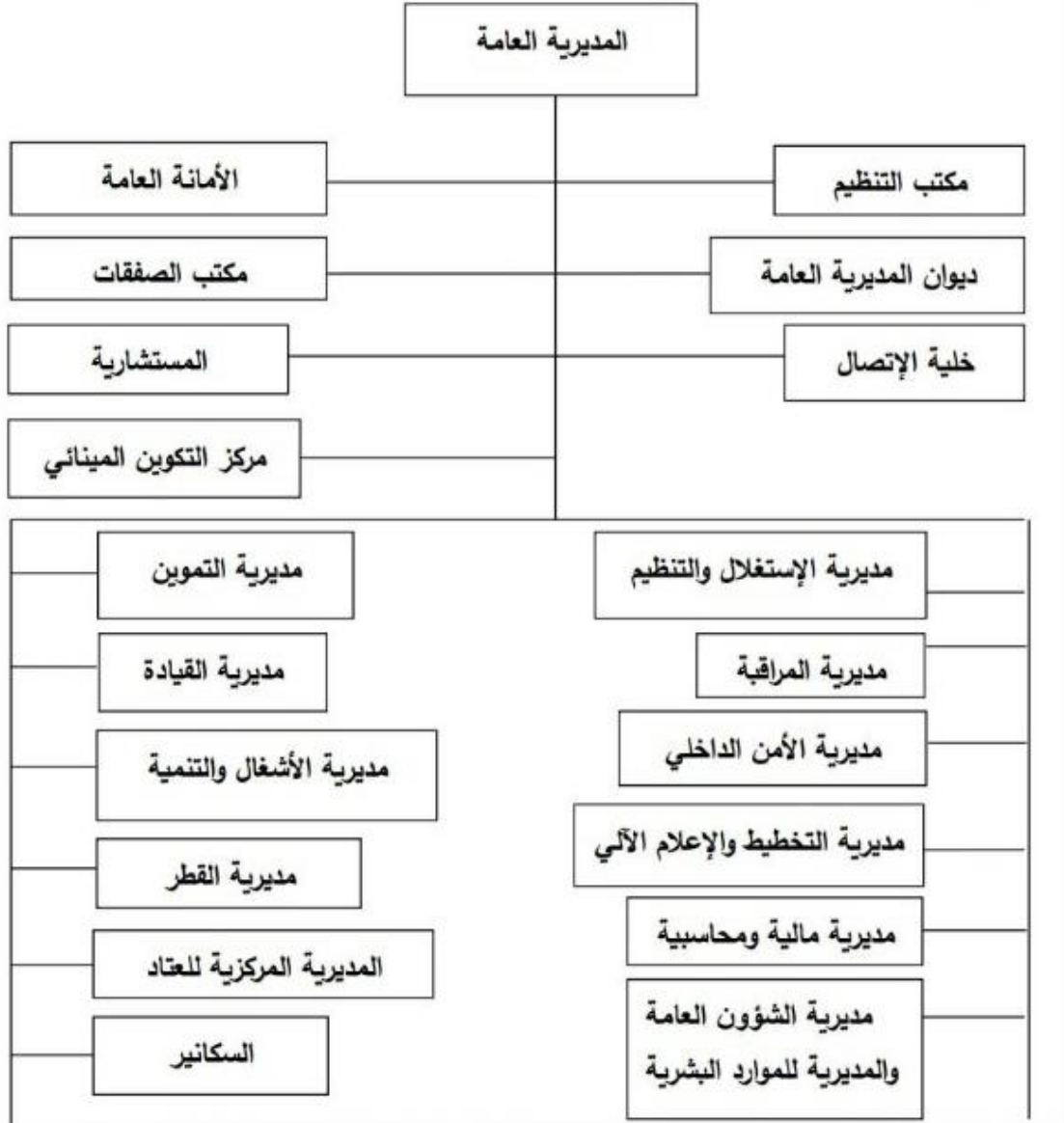
إن عرض الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر ليس كباقي الهياكل في المؤسسات الأخرى فتوجد فيه مديريات ومصالح لا نجدها في الباقي، وذلك لاختلاف نشاط المؤسسة كبر حجمها ومعاملاتها.

أولاً: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.

تعتمد المؤسسة المينائية عند القيام بنشاطاتها على عدة مديريات يقومون بالمهام الموكلة إليهم تحت رئاسة المديرية العامة وهذه المهام تتمثل في مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر في الشكل رقم (13).

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

الشكل رقم 13: مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.



ثانيا: تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر: يمكن توضيح ذلك فيما يلي: (مؤسسة ميناء الجزائر، 2015)

1. المديرية العامة:

وتكون في أعلى هرم المؤسسة وهي مسؤولة على إصدار القرارات والمصادقة على كل الوثائق، تتأس كل الإدارات يعتبر الرئيس المدير العام رئيسها ومسيرها يساعده في ذلك مديران عامان أحدهما مكلف بتنسيق المديرات العملية أما الآخر مدير إداري مكلف بتنسيق المديرات الوظيفية.

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

1.1. خلية الاتصال: و هي مكلفة بما يلي:

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

1.2. مكتب النظام العام: و هي مكلفة بالآتي:

- استقبال وتسجيل مراسلات الوصول وإدارة وحفظ المراسلات المتسلسلة؛
- الإدارة للمراسلات التي تصل إلى البنية الداخلية بعد فحصها من طرف الرئيس المدير.

1.3. هيئة المستشارين: بطلب من الرئيس المدير العام للمؤسسة يكلف المساعدون بالمال دراسات وملفات خاصة بالمؤهلين في مختلف المجالات التي تخص المؤسسة.

1.4. المصلحة الخاصة بمراقبة المحاسبة والتسيير: و هي مكلفة بما يلي:

- متابعة المكلفين بالحقوق المالية الأمتعة والعقارات) للمؤسسة؛
- تقريب الممتلكات والمحاسبة بالتعاون مع المديرية المالية والمحاسبة.

2. المديرية الوظيفية: هي التي تقوم بأعمال التسيير، التوجيه التخطيط والتنسيق بين الوظائف والمديرية العملية فهي تنظم المؤسسة وتحلل المعطيات و المعلومات وتتكون من:

1.2. مديرية المحاسبة و المالية: و هي تقوم بالآتي:

- تعريف وتطبيق سياسة التسيير والطرق المحاسبية للمؤسسة؛
- المحافظة على التوازن المالي والهيكل العملية؛
- ضمان ومتابعة الخزينة لمراقبة كل العمليات المالية (البنك والصندوق)؛

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

- إقامة علاقات مع إدارات الضرائب والضمان الاجتماعي لدفع الاشتراكات والسهر على المتابعة الدورية للتحليل المالي وإعلام المديرية العامة بنتائجها.

2.2. مديرية الموارد البشرية وإدارة الموظفين: و هي تقوم بالوظائف أدناه:

- تسيير الموارد البشرية وإدارة الموظفين وتسيير موظفي المؤسسة؛

- تأسيس علاقات مع مؤسسات كفاء في تنظيم عمل الصحة و الأمن؛

- التسيير الإداري للموظفين المتعلقين بالمديرية العامة والمديريات الوظيفية.

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

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

3.1. مديرية العتاد: و هي تقوم بالتالي:

- تسيير واستغلال العتاد والتجهيزات للنشاطات المينائية، والمخازن وقطع الغيار؛

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

- تنظيم وتسيير نشاطات مختلف الورشات.

3.2. مديرية القطر: و هي تقوم بالوظائف الآتية:

- ضمان عمليات القيادة والقطر في الحدود البحرية للميناء؛

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

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

3. 4. مديرية الاستغلال التجاري ومتابعة البضائع: و هي تقوم بما يلي:

- التسيير المنطقي للفضاءات المينائية؛

- حماية البضائع على كاهل القضاء المينائي.

3. 5. مديرية الحاويات: و تقوم بالتالي:

- التكفل التام بالسلع المكيفة بالحاويات، وعملية استقبال الحاويات؛

- حفظ وتخزين الحاويات إلى غاية تسليمها إلى أصحابها.

4. 4. مديريات قيادة الميناء: و هي تقوم بما يلي:

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

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

4. 1. مديرية الاستغلال والتنظيم: و هي تقوم بالوظائف الآتية:

- إعداد وتحديد القواعد المتعلقة بالمحافظة على الميادين المينائية؛

- التكفل بالقضايا القانونية ومتابعة النزاعات؛

- القيام بالدراسات الإحصائية والاقتصادية اللازمة لتقسيم الأدوار للنشاطات المينائية.

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

المناطق المينائية وضمان تناسق أعمال وقاية الميناء.

المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر و تطور حركة البضائع فيه

على اعتبار الجزائر دولة مطلة على البحر، تخصص جزء من حركة التجارة الخارجية فيها للنقل البحري لاستيراد وتصدير

البضائع، وتعمل على تطوير هذا النوع من النقل الدولي بالنظر لثمنه بخصائص معينة لا تتوفر في بدلائه النقل الجوي (مثلا)

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

كانخفاض التكلفة من جهة، ونظرا لتطور أساليب التجارة الدولية من جهة ثانية، للجزائر مجموعة من الموانئ البحرية على طول شريطها الساحلي لعل من أهمها ميناء الجزائر العاصمة الذي يمثل مركز دخول وخروج البضائع من وإلى الجزائر.

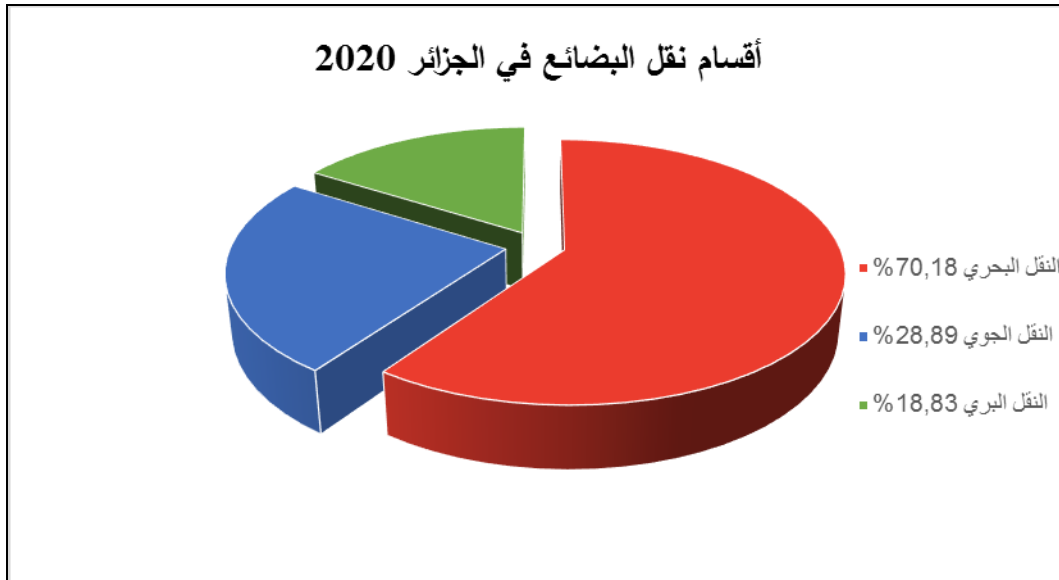
الفرع الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر.

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

أولا: أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر.

النقل الدولي للبضائع يتباين من نوع إلى آخر من حيث معايير التفضيل والمتمثلة أهمها في الوقت، التكلفة، الأمان، القدرة الاستيعابية وغيرها، إلا أن أهم معيار هو التكلفة والقدرة الاستيعابية في مجال التجارة الدولية التي تستهدف تخفيض التكاليف و وفورات الحجم، وهي المزايا التي يتمتع بها النقل البحري للبضائع، إذ تولي الجزائر بطابعها الجغرافي الأهمية الأكبر للنقل البحري في تجارتها الخارجية، والشكل أدناه يظهر تقسيم مختلف أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر عام 2020.

الشكل رقم 14: نسب أنواع نقل البضائع في الجزائر في عام 2020



المصدر: كراش ليلي، خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع و آفاق، ملتقى وطني افتراضي، جامعة الجزائر 1، كلية

الحقوق، 2022.

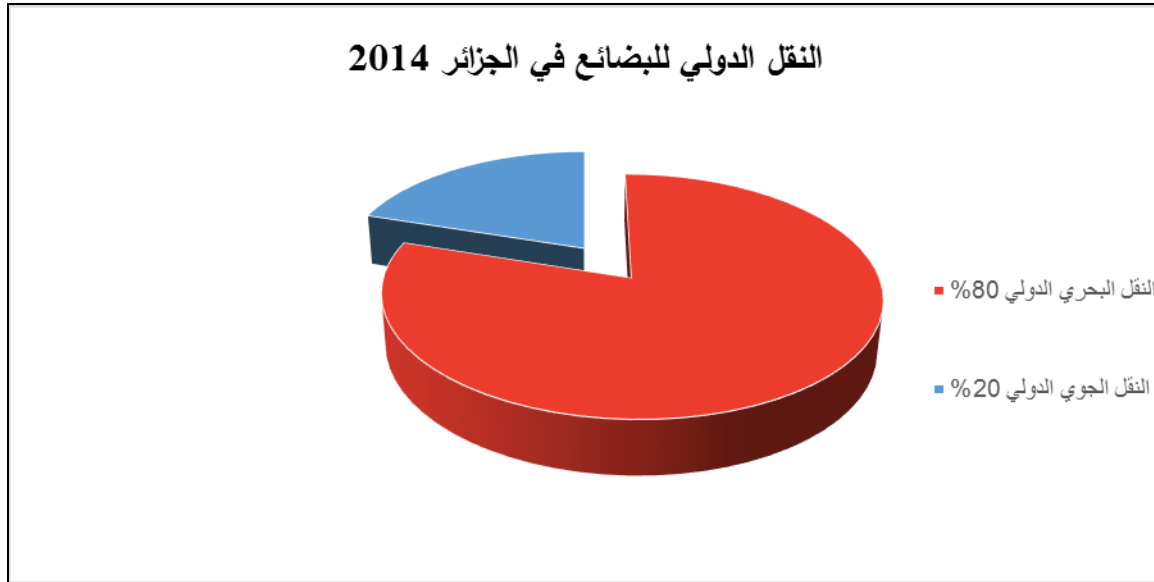
الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

من خلال الشكل رقم (13) يتبين أن أكثر أنواع نقل البضائع إستخداما في الجزائر هو النقل البحري، حيث دلت إحصائيات وزارة النقل للعام 2020 على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة وغير المجاورة يستحوذ على نسبة 70.18% من إجمالي نقل البضائع، في حين أن النقل الجوي يأتي في المرتبة الثانية بنسبة 28.89%، وأخيرا النقل البري بنسبة لا تزيد عن 18.83%، السبب في ذلك يعود إلى المزايا التي يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكلفة وارتفاع القدرة الاستيعابية، أيضا بحكم موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى طبيعة الاقتصاد الذي يعتمد على تصدير المحروقات في السفن والحاويات الخاصة بذلك، والاستيراد من كافة دول العالم عبر البحار، وبالنظر إلى عوامة الاقتصاد والتجارة أصبحت جل الدول تعتمد على خطوط منتظمة للنقل البحري لاستهداف التخفيض في التكاليف.

ثانيا: الملاحظة (النقل الدولي) الجوية والبحرية للبضائع في الجزائر 2020.

في التجارة الخارجية للجزائر مع بلدان العالم التي تتم عبر النقل البحري والجوي للبضائع باستثناء النقل البري للبضائع، تكون النسب متفاوتة كما في الشكل رقم (14) التالي:

الشكل رقم 15: نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2020



المصدر: كراش ليلي، المرجع السابق، ص 54.

من الشكل (15) نلاحظ، الجزائر غير مهتمة بالنقل البري للبضائع، فهي مرتبطة في حركة بضائعها في التجارة الدولية على النقل البحري للبضائع، والتي يمثل 80% من النشاط في الجزائر، مقارنة بالنقل الجوي الذي يمثل 20% فقط، على حد سواء يساهم في رفع ميزان المدفوعات عن طريق تقليل فاتورة الاستيراد قدر الإمكان، وهذا راجع إلى المفاضلة بين النوعين من النقل،

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

والجزائر على غرار دول العالم تسعى إلى الاستفادة من التجارة الدولية وتحسين وضعية ميزان مدفوعاتها عن طريق التخفيض في فاتورة الاستيراد قدر الإمكان، وهو ما استوجب الاعتماد على النقل البحري للبضائع أكثر من النقل الجوي الذي يكلف كثيرا.

ثالثا: تطور النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر.

مع تطور التجارة الخارجية في الجزائر والفائض في الميزان التجاري في الفترة 2003-2013، شهد النقل البحري للبضائع تطورا ملحوظا في كميات وأطنان البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية، والجدير بالذكر أن الشحن للتصدير وتفريغ البضائع المستوردة، والجدول رقم 05 والشكل رقم 14 يبرزان تطور حركة النقل البحري في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ).

الجدول رقم (05): تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2010 إلى 2020 (حركة الموانئ).

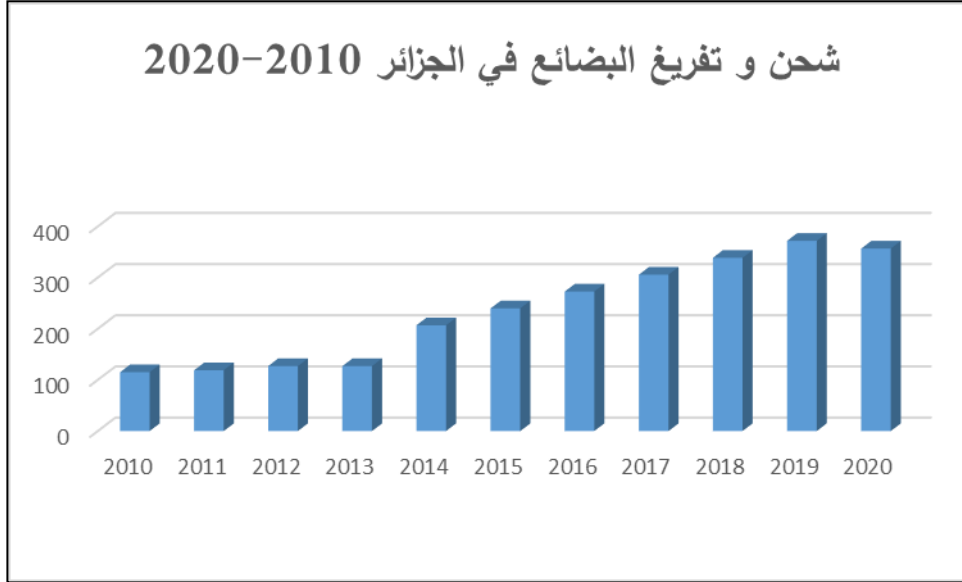
الوحدة: 10⁶ طن

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
شحن و تفريغ البضائع	115.1	119.0	127.1	127.0	206.8	239.8	272.8	305.8	338.8	371.8	356.8

المصدر: (حوصلة إحصائية، ص 209)

الفصل الثاني واقع استخدام هروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

الشكل رقم 16: تطور حركة النقل البحري من 2010 إلى 2020 (حركة الموانئ في الجزائر).



المصدر: مخرجات Excel بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (05)

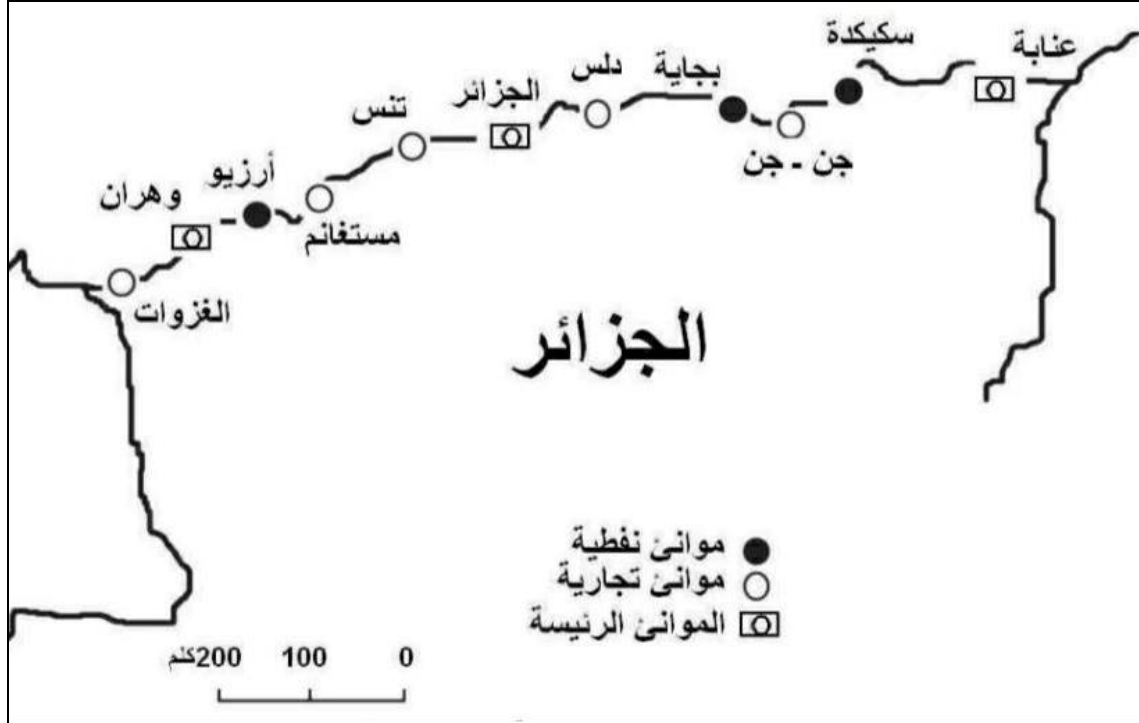
من خلال الجدول رقم (05) والشكل رقم (16) بين 2010-2019 ونتيجة لتحسن الأوضاع الاقتصادية العالمية عاد النقل الدولي للبضائع إلى الارتفاع، كما حدث في الجزائر ارتفعت كمية البضائع المنقولة بحرا من 118.2 مليون طن في 2010 إلى 371.8 مليون طن في 2019، مقدار الارتفاع في الثلاث سنوات 55.6 مليون طن بين بضائع مشحونة للتصدير وبضائع مفرغة من الاستيراد، جانفي 2020 انخفاض حجم البضائع الى 356.8 مليون طن ويرجع السبب الرئيسي لانخفاض نشاط الموانئ وباء كوفيد 19.

رابعا: الموانئ التجارية في الجزائر.

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير و المتوسط، ويصل حجم المبادلات الإجمالي إلى 130 مليون طن سنويا، وتخدم 95% من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري، كما هو موضح في الشكل رقم (15).

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

الشكل رقم 17: خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.



المصدر: (فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، 2009، ص 167)

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي في حوض البحر الأبيض المتوسط (الضفة الجنوبية) بحوالي 1200 كيلومتر من الساحل، تملك شبكة مينائية، متمثلة في أحد عشر (11) ميناء تجاري من بينها ثلاث (03) متخصصة في المحروقات متمثلة في سكيكدة بجاية وأرزيو في وهران، و (03) موانئ رئيسية عنابة الجزائر العاصمة وهران، إضافة إلى (05) موانئ تجارية من الشرق إلى الغرب جن جن في جيجل ودلس في بومرداس، تنس في الشلف ومستغانم الغزوات في تلمسان تمتد هذه الموانئ على طول سواحلها، هذه الميزات تحث الجزائر أن تضع المجال البحري في المستوى الأول، فبمجرد النظر لطبيعة المبادلات التي تتم عن طريق البحر (95%) تتبين الأهمية الاقتصادية والتجارية التي تمثل النقل البحري في الاقتصاد الجزائري. (الموقع الإلكتروني:

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

1. نشاطات الموانئ الجزائرية (المبادلات التجارية):

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي، وتتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات 34.39 مليار دولار و تراجع الصادرات 23.80 مليار دولار بسبب انخفاض سعر النفط في عام 2020، والتي تقتصر على المحروقات التي تمثل 5.12 مليار دولار من حجم صادرات الجزائر و تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو – سكيكدة، بجاية)، أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 50 و 70% من مجمل المبادلات، وتمثل المواد الغذائية 8.09 مليار دولار أمريكي والمنتجات الفلاحية 0.60% ما يقارب نصف حجم الواردات 43.81، أما عن المواد المصنعة 23.27% أو نصف مصنعة، منتجات معدنية عتاد، آلات منتجات بترولية، و بالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي لا تتجاوز نسبتها 6% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة. وهذا يشير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص، فإن انعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني. (فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، 2009، ص ص 169-170)

2. مشاكل الموانئ الجزائرية: تعاني الموانئ الجزائرية من عديد المشاكل من أهمها: (Radhia Tadjine et Malika) (Ahmed Zaid, 2012, pp 6-8)

- إن الاستثمار في الجزائر في مجال الموانئ هو فقط لموانئ النفط، ولا تزال الموانئ الجزائرية متخلفة. البنية التحتية التي تعد في مرحلة الشيخوخة، واضطر هذا الواقع أصحاب السفن وخدمة الموانئ الجزائرية لاستخدام أحجام الشحن الصغيرة.
- تعتبر الموانئ الجزائرية أقل موانئ البحر الأبيض المتوسط كفاءة، ومنذ الاستقلال وإدارة الموانئ تعاني من سوء المعاملة من قبل الشركات المحلية وأجهزة الشحن الرئيسية في الجزائر، وبالنظر إلى عدة أسباب ذات صلة بوزن الضرائب والبيروقراطية وتسجيل سندات الملكية والتأخير في تحديث نظامها المصري، والتفاوض على الاستثمار في الموانئ يصبح من الصعب.
- تحتل الجزائر المرتبة 140 في التصنيف العالمي للموانئ سنة 2011، وشركات الموانئ عرفت منذ ما يقرب عقد من الزمان خسائر عن كل حاوية، وصلت 120 دولار في اليوم الواحد بسبب ضعف قدرة التفريغ التي أدت إلى تدهور نوعية الخدمة والإنتاجية والقدرة التنافسية.

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

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

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

- الشحن والإنفاق الوطني على البضائع العامة أكثر من 3 مليار دولار أمريكي، أي أكثر من 3/1 ثلث مبلغ البضائع المنقولة في الحجم، ويجب أن تنخفض هذه النفقات واعتمادها عن طريق المؤسسات والمرافق والوسائل الوطنية، ملاك السفن العاملة في الخدمات والخطوط المنتظمة للنقل البحري للبضائع في الجزائر تفرض الحرية وبشكل تعسفي على أوضاع النقل في السوق الجزائرية. (Abdelhamid Bouarroudj, 2012, p 11)

- الموانئ الجزائرية قديمة من الجيل الأول وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ، ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتها تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري. (فاطمة الزهراء محمد الشريف فوزية رميني، 2009، ص ص 171-172)

3. تحديات الموانئ الجزائرية: تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها: (Radhia Tadjine et Malika) (Ahmed Zaid, 2012, p p 10-11)

- من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه تأخيراً في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة لإدارة الحاويات يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكيد استخدام مناطق الموانئ ، ومع ذلك فإن أهمية الخدمات

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصالحة التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

اللوجستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.

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

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

- خصصت وزارة الأشغال العمومية أكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي 2010/2014، لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنى التحتية للموانئ بعد البرنامج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الأساسية وتحسين القطاع العام، بما في ذلك أكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الاقتصاديين، هذا ويعمل القطاع العام على مواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرق وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ، وإعادة بناء الأسطول الوطني بعد إجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية للشحن للأسطول الذي سيتم استثمار أموال عمومية لبنائه.

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

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

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

الفرع الثاني: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه.

ميناء الجزائر العاصمة EPAL ينفرد بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة الثلث من إجمالي الواردات، هذا باعتبار العاصمة مركز التجارة الخارجية للجزائر، يتداول بالميناء حوالي 10 ملايين طن من البضائع سنويا و أكثر من 500 ألف حاوية مكافئة، تعود ملكية سفنها إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN، عرفت مؤسسة ميناء الجزائر تطورا في الفترة 2010-2019 من حيث كميات البضائع المصدرة والمستوردة، وتطور حركة السفن والحاويات، في نهاية ديسمبر 2020 تظهر انخفاضاً ب M22.75 مقارنة بالعام الذي سبقه حيث انتقلت من 444.621 حاوية ذات 20 قدم في 2019 إلى 343.471 حاوية ذات 20 قدم في 2020. (وكالة الأنباء الجزائرية، 2021)

أولاً: 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 منتوجات بترولية، وبالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

2. سفن ميناء الجزائر (السفن في المرسى):

خلال 1980، كان للجزائر أسطول من بين الأفضل 50 في العالم، ويتكون أسطول تحت العلم الجزائري من أكثر من 80 سفينة من جميع الأنواع (ناقلات البضائع السائبة، ناقلات، ناقلات كيميائية وناقلات الغاز وناقلات النفط متعددة الأغراض، RO-RO والعبارات السيارة)، تم تشغيل هذا الأسطول بالكامل عن طريق شركة CNAN، الذين وصلوا إلى استغلال أربع سفن مملوكة خلال السنوات 80/90، واليوم يتكون الأسطول الوطني من 25 وحدة. (Abdelhamid Bouarroudj, 2012, p4)

فامتلاك أسطول كبير يرفع العلم الوطني ليست ضمانا للكفاءة من حيث الخدمات اللوجستية، بما أن الواردات والصادرات يمكن القيام بها مع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية كما هو الحال في كثير من الأحيان اليوم، والجدول رقم (06) يبين السفن الجزائرية .

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

الجدول رقم 06: سفن ميناء الجزائر.

السفينة Navire	النوع	القدرة الإستيعابية	DWT	سنة بناء السفينة
STIDIA	متعددة الأغراض	11025	9095	2011
SEDRATA	متعددة الأغراض	11025	9095	2011
TINZIREN	متعددة الأغراض	17600	12500	2016
TIMGAD	متعددة الأغراض	17380	12168	2016

المصدر: (الموقع الإلكتروني: https://www.cnan-nord.com/flotte.php?fbclid=IwAR03f2-i8d5TUpBd7PVBsJm-yrYwFWjct_JtXldYNeAUakoBMbfDKHbfCZ4)

من خلال رقم (06) يتبين أن سفن ميناء الجزائر والتي تسيّر أو هي مملوكة من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN يتكون من أربعة (4) سفن للبضائع العامة نوع الملكية، وهو عبارة عن عدد محتشم ومهمل بالنظر إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل البحري للبضائع، إلا أن الجزائر تتبع سياسة استئجار السفن الأجنبية دون شراء سفن وتكوين أسطول تجاري وطني كبير يستجيب لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة.

3. اللوجستيات و الموارد المادية:

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

www.portalger.com.dz/centrale-logistique)

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

4. القطر، الشحن والتفريغ:

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

www.portalger.com.dz/remorquage

مديرية ميناء الجزائر لديها القدرة لتلبية الاحتياجات والخدمات، وتتوفر على مخازن البضائع والمديرين بخبرة كبيرة، الأمر الذي يضمن ما يلي: (الموقع الإلكتروني: www.portalger.com.dz/acconage)

- 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، يكمن تعريفها كما يلي: (الموقع الإلكتروني:

www.portalger.com.dz/conteneur

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.

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

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

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

- التحقق من توفير و تنظيم الحاويات؛

- البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع.

وتضمن EPAL خدمات الإرشاد والماء والتزود بالوقود ليلا ونهارا من قبل الميائل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق: (الموقع الإلكتروني: www.portalger.com.dz/services-portuaires)

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

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

ثانيا: تطور نقل البضائع في ميناء الجزائر. EPAL.

عرفت حركة النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة تطورا مستمرا من سنة 2010 حتى 2019 بفعل الإنعاش الاقتصادي الذي شهدته الجزائر، والتطور الكبير في التجارة الخارجية وحجم الصادرات والواردات ساهم في نمو المبادلات التجارية بين الجزائر والعالم انعكس ذلك على تطور النقل البحري للبضائع وحركة السفن والحوايات خاصة في الميناء البحري بالعاصمة.

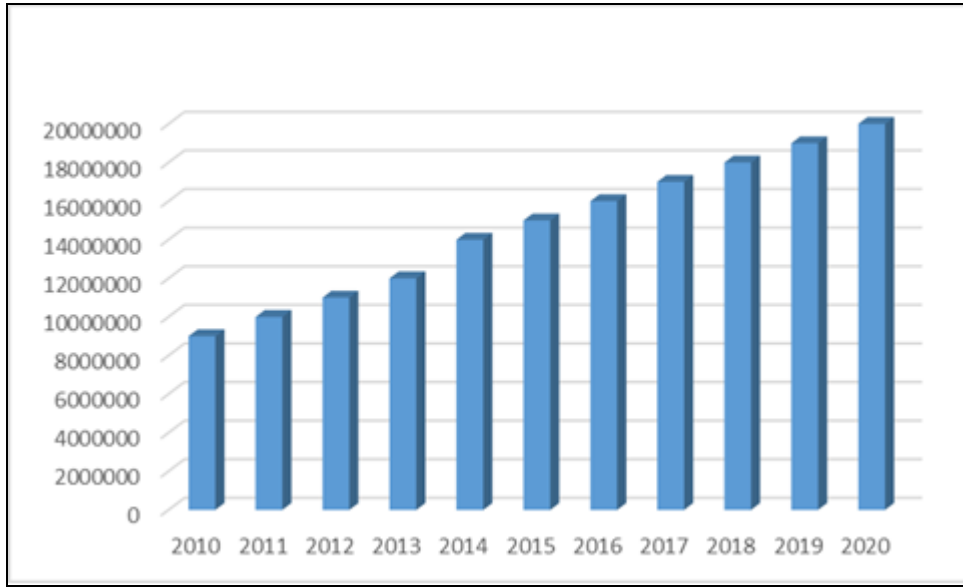
1. تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2010-2020.

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

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

والشكل رقم (18) يبين تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2010-2020.

الشكل رقم (18): تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة 2010-2020



المصدر: من إعداد الطالب

من الشكل رقم (18) يتبين أن:

كانت نسبة الزيادة في الفترة من 2010-2018 تقدر ب 81.23% على التوالي، وهذا دليل على أن شراكة مؤسسة ميناء الجزائر مع مؤسسة موانئ دبي العالمية قد أتت ثمارها بزيادة كميات شحن وتفريغ البضائع مقارنة بفترة ما قبل العاصمة الشراكة.

في سنة 2019 قدرت بنسبة 2.2 مليون طن خلال الثلاثي الأخير من السنة الماضية، منخفضة ب 21.71% مقارنة بنفس المرحلة من سنة 2019، و في 2020 سجلت تراجعاً بلغ 6.57%. (الموقع الإلكتروني:

<https://www.aps.dz/ar/economie/105740-20-2020?fbclid=IwAR3lk0Jo6ioQyOd89rBOHduf3tyP-YBr6nNfUpkrmUaBHS6Udy56Wu7pwoc>

2. تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2020-2020:

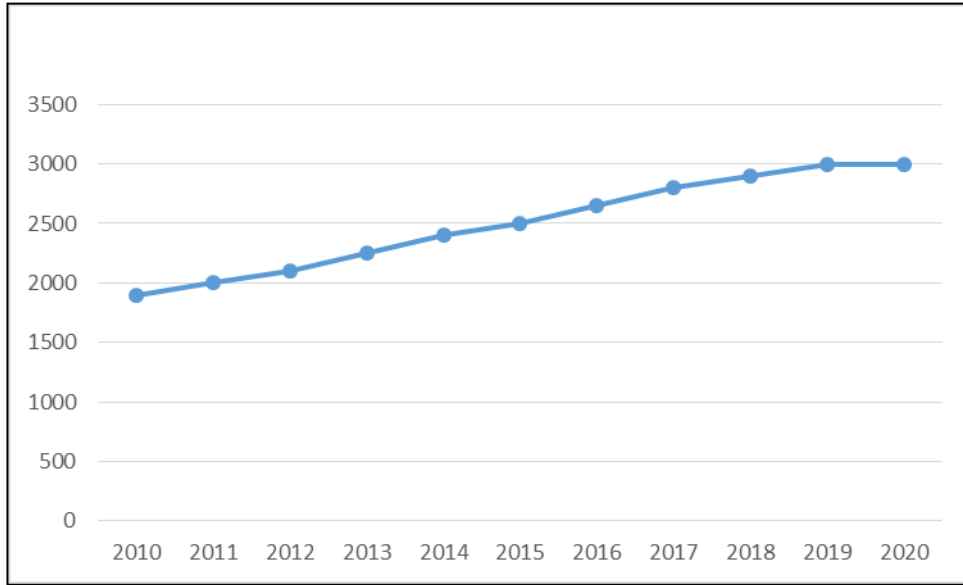
ترسو بميناء الجزائر حوالي 2000 سفينة سنوياً قادمة من الدول التي تتعامل معها الجزائر في التجارة الخارجية، أو متوجهة نحوها، وذلك في حالتي الاستيراد أو التصدير، وتجدر الإشارة إلى أن الجنسيات الحقيقية للسفن وملكيته لا يعكسها علم السفينة،

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

فقد يتم استئجار سفينة أو استئجار علم الدولة على حدا، وذلك لغرض الحصول على مزايا وتسهيلات اتفاقية بين دول معينة كالتسهيلات الجمركية.

والشكل رقم (19) يبرز تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2010-2020.

الشكل رقم (19): تطور حركة سفن النقل البحري في ميناء الجزائر 2010-2020



المصدر: من إعداد الطالب

من الشكل رقم (19) يتبين أن:

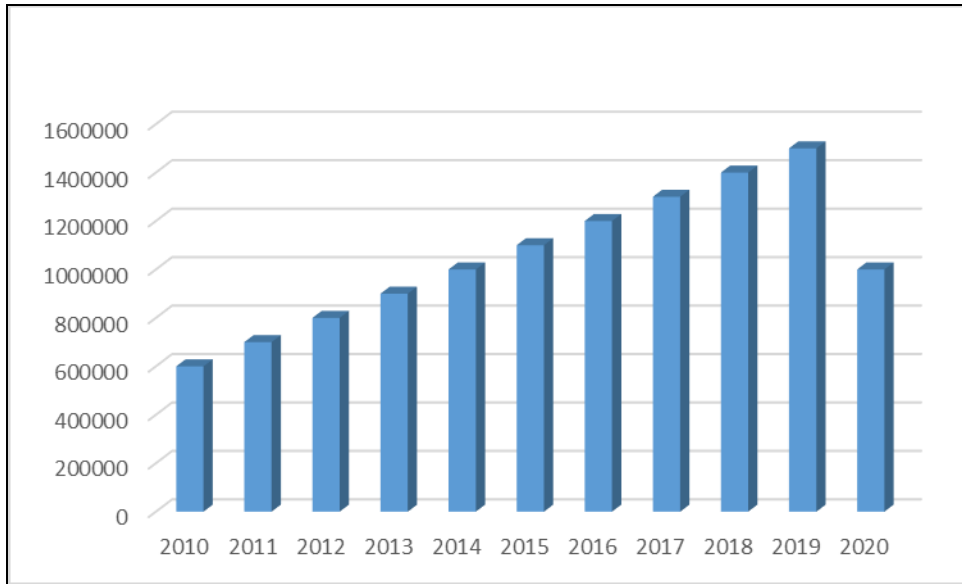
في 2010 كان أقل عدد من السفن وبلغ 1877 سفينة متحركة في الميناء، والسبب في هذا الانخفاض يعود إلى الحدث الأبرز وهو دخول الاستثمار الأجنبي والمتمثل في مؤسسة موانئ دبي العالمية، فالعلاقة بين تطور حركة السفن وتطور حركة الحاويات هي في الحقيقة علاقة عكسية، أي عند زيادة عدد حاويات نقل البضائع ترتفع القدرة الاستيعابية لعملية النقل البحري ككل، وللسفن بدرجة أدق سفن قليلة تحتوي كميات بضائع كثيرة، ففي حالة نقص الاعتماد على الحاويات في النقل تقل القدرة الاستيعابية للبضائع من طرف السفن سفن كثيرة لا تحتوي على بضائع كثيرة، فنظام الحاويات يؤدي إلى مثالية استغلال مساحة السفينة.

في سنة 2020 عدد السفن حوالي 3000 سفينة وبلغ حجم الإجمالي للحمولة الإجمالية 1588305 طن.

3. تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2010-2020.

اتسع استعمال الحاويات في النقل البحري للبضائع من وإلى الجزائر بين سنة 2010 و2020، ويشهد على ذلك تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر، خاصة بعد الشراكة مع مشغل الحاويات المتمثل في المستثمر الأجنبي موانئ دبي العالمية الذي أعطى ديناميكية جديدة لحركة الحاويات في مؤسسة ميناء الجزائر. والشكل رقم(12) الآتيين يظهران تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2010-2020.

الشكل رقم 20: تطور حركة حاويات النقل 2010-2020



المصدر: من إعداد الطالب

من الشكل رقم (20) يتبين أن:

زاد استعمال الحاويات في نقل البضائع أكثر بالنظر إلى مساهمة موانئ دبي العالمية في تمويل ميناء الجزائر وتطوير أداؤه، حيث ارتفع عدد الحاويات عامي 2010-2011 بكمية 1552-47827 حاوية تواليها، وشهد العام 2012 لأول مرة تجاوز عتبة 700 ألف حاوية ليصل إلى 702936 حاوية، وكذلك سنة 2013 التي بلغ فيها عدد الحاويات الذروة 737259 حاوية مستعملة في شحن وتفريغ البضائع من وإلى ميناء الجزائر، الأمر الذي يدل على أن مستقبل النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر بصفة خاصة وكافة الموانئ التجارية والنفطية الأخرى سيعتمد أكثر على نظام التحوية في النقل، لمواكبة تكنولوجيا النقل الدولي للبضائع، وللحاق بالدول السبّاقة في هذا المجال، بالنظر إلى أن الجزائر حديثة العهد بهذا النظام، إلا أن نقص البنى التحتية وإهلاكها يظل أكبر عائق أمام التطور في قطاع النقل البحري للبضائع، بالرغم من جذب الاستثمار الأجنبي فالواقع الجزائري أصعب من الخوض فيه وكشف أسراره. (الترهوني عبد الله ونيس، 2021)

المبحث الثاني: استخدام شروط تغييرات مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر

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

المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية والصادرات

يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري لبضائع كما يلي:

1. تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير: ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي: (المرسوم التنفيذي رقم 07-01، 2007، ص 18)

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

- إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهز وطني وتكون محل عملية مسافنة (المرسوم التنفيذي رقم 14-365، 2014، ص 4-5) في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الانتقال في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

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

2. الصادرات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي:¹

- قيمة النولون "المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ" الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعرة وفق مصطلح " FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر

¹ مسافنة: نقل الحمولة من السفن الكبيرة إلى السفن الصغيرة داخل منطقة الميناء

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

السفينة في ميناء التصدير، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات.

- ما يدفعه المصدرون من توالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعة وفق مصطلح CIF التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات.

مما سبق ينتج ما يلي:

في حالة التصدير من الجزائر وتكون سفينة نقل البضائع جزائرية الجنسية أو العلم (في حالة كراء سفينة أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر المستثمر)، ينص المرسوم التنفيذي رقم 14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجرة نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل السفينة (شخص أو شركة يعينه الناقل البحري ينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها) ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري لبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري.

بما أنه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو أجنبية، وفي حقيقة الأمر وبالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية إتمام عملية تصدير المحروقات، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الاستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنفط الجزائري، ونظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، والاستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

المصدر الجزائري في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي، يدفع عندئذ الناقل الوطني أجرة النقل المجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستور النهائي، ويسجل في هذه الحالة قيمة النولون في جانب المدفوعات، وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل المصدر الجزائري البضاعة بحرا إلى منطقة عبور ليتم نقلها من طرف ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي، يتم تطبيق وقتها مصطلح CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " أي المصدر الجزائري يدفع للناقل الأجنبي أجرة الشحن وتكاليف النقل وتأمين النقل إكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للسلع الجزائرية.

المطلب الثاني: مصطلحات التجارة الدولية والواردات

يتم تطبيق الأنكوترمز في واردات النقل البحري لبضائع كما يلي:

1. تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد:

يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد كما يلي: (أيمن النحراوي، 2009، ص 169-170)

- عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.
- عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.
- تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الانتقالي للسفينة المعنية.

2. الواردات وميزان المدفوعات:

يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كما يلي: (المرسوم التنفيذي رقم 365-14، 2014، ص 4-5)

- قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح " FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات.
- قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة على الواردات، وأيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة أن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات.

الفصل الثاني واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع الجزائرية

الجدول رقم 07: مصفوفة للصادرات و الواردات CIF أو FOB/CFR و سفن النقل البحري

السفن الأجنبية "المدفوعات"	السفن الوطنية "الإيرادات"	
الصادرات	النقل البحري لبضائع FOB يتحمله المستورد	الصادرات
الواردات	النقل البحري يتحمله CIF أو CFR المصدر	الواردات

مما سبق ينتج ما يلي:

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

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

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

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

المطلب الثالث: قواعد الانكوترمز المستعملة في مجال النقل البحري

1. قاعدة CFR :

ويعني هذا مصطلح CFR انتقال مخاطر هلاك أو تلف البضائع من البائع إلى المشتري من وقت وضعها على ظهر السفينة، ومن ثم فإن البائع يلتزم بأن يتعاقد مع الناقل البحري الذي يختاره بنفسه لتوصيل البضائع إلى ميناء الوصول المسمى، وأن يتولى دفع أجرة النقل وأي نفقات أخرى تلزم لتوصيل البضائع، وعموما البائع يلتزم باتخاذ كافة الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة دون إجراءات التوريد، ويتولى تجهيز البضاعة محل عقد البيع وشحنها على السفينة التي يختارها مقابل ثمن إجمالي يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل. وبينما يذكر دائما في عقد النقل اسم ميناء الوصول إلا أنه يجوز له أن لا يذكر فيه اسم ميناء الشحن على الرغم من أنه الميناء الذي يتم فيه انتقال مخاطر الطريق من البائع إلى المشتري. (قاسي منال، 2018، ص 32)

2. قاعدة CIF :

مفاد هذه القاعدة أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة، وعلى المشتري أن يتأكد أن البضائع قد سبق تسليمها على السفينة، ومن ثم مخاطر حدوث التلف أو الهلاك للبضائع تنتقل من البائع إلى المشتري من وقت وضعها على ظهر السفينة ويلتزم البائع بأن يتعاقد مع الناقل البحري الذي يختاره بنفسه لتوصيل البضائع إلى ميناء الوصول المسمى، وأن يدفع قيمة أجرة النقل وأي نفقات أخرى تلزم لتوصيل البضائع إلى ميناء الوصول المسمى، ويتولى البائع تجهيز البضاعة محل عقد البيع، وشحنها والتأمين عليها لصالح المشتري ضد مخاطر النقل البحري على نفقة المشتري، وهذا مقابل ثمن إجمالي يشمل قيمة البضائع وأجرة النقل وتأمين البحري. (حسن موسى طالب، 2007، ص 167-170)

3. قاعدة FAS :

مفاد هذه القاعدة أن البائع يلتزم بالتسليم عن طريق وضع البضاعة إلى جانب السفينة المسماة بمعرفة المشتري والراسية في ميناء الشحن المتفق عليه تحت تصرف الناقل، كما أن مخاطر هلاك أو تلف البضاعة تنتقل عندما توضع البضاعة إلى جانب السفينة ومن ثم يكون على المشتري تحمل جميع النفقات منذ ذلك الوقت، لذلك كان لزاما على طرفي عقد البيع أن يحدد نقطة التحميل في ميناء الشحن المسمى، حيث أن النفقات والمخاطر للوصول إلى هذه النقطة تكون على حساب البائع، كما أن هذه النفقات وأي مصاريف أخرى مرتبطة بما قد تختلف حسب الممارسة المعتادة في الميناء.

(La Chambre de Commerce International du Var, formalités internationales incoterms 2010, p 2).

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

ويمكن استخدام هذه القاعدة بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة كذلك تستخدم هذه القاعدة في أكثر من واسطة نقل واحدة.

4. قاعدة FOB :

بموجب هذه القاعدة يكون البائع قد وفى بالتزامه بالتسليم يكون من وقت الشحن أي وضع البضاعة على ظهر السفينة، وبالتالي فالبائع ملزم بتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى يتم شحنها على السفينة في الميناء المحدد بما في ذلك الضرائب والرسوم وتكاليف عملية التصدير. (عمر سعد الله، ص 142)

خلاصة الفصل:

يعتبر النقل البحري للبضائع في الجزائر أكثر استخداما بين جميع أنماط النقل، ويتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها الرئيسية، 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 FOB " Free On Board، وفي حالة الاستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " Cost Insurance and ' Cout assurance et CIF Freight، وفي القليل من الحالات يتم استخدام ' CFR Fret.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع بداية بالجانب النظري ماهية التجارة الدولية ثم نتطرق إلى مصطلحات التجارة الدولية وأنواعها وأصناف مصطلحات التجارة الدولية وضبط مصطلحات التجارة الدولية وأهم تعديلات التي ميزت الأنكوترمز 2020، والإطار النظري لنقل الدولي للبضائع ومن ثم الجانب الميداني التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة كعينة بالموانئ البحرية الجزائرية استخدام مصطلحات التجارة الدولية وأهم المصطلحات المطبقة في تجارة الجزائر وقواعد الأنكوترمز المستعملة في مجال النقل البحري 2020.

وتم من خلال الجانب الميداني التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة كعينة من الموانئ البحرية الجزائرية، وتبيان تطور النقل البحري للبضائع في المؤسسة بإضافة إلى واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر ومصطلحات التجارة الدولية المستعملة في النقل البحري، بعد دراسة كل هذه العناصر ثم التوصل إلى النتائج التالية:

تنقسم نتائج هذا البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي:

أ. الدراسة النظرية:

بالنسبة للجانب النظري تكون النتائج كما يلي:

1. تسهر غرفة التجارة الدولية على تحديد مصطلحات التجارة الدولية باعتبارها قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار البيوع الدولية.
2. مسؤوليات المصدر والمستورد متعدد يأتي في مقدمتها نقل البضائع إضافة إلى مهام أخرى لا تقل أهمية متمثلة في شحن البضاعة والتأمين عليها في حالتين التصدير والاستيراد.
3. تصنيف قواعد الأنكوترمز من قبل غرفة التجارة الدولية على أساس إمكانية استخدامها من طرف المصدر والمستورد مهما كانت واسطة النقل المستعملة إلى أربعة مجموعات وهي: EFDC.
4. النقل الدولي للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتبارها محرك لبضائع بين القارات والدول.
5. مسار نقل البضائع من المصدر والمستورد تتخلله أماكن وأوقات تتحول فيهم المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري وهو مضمون مصطلحات التجارة الدولية التي تتشكل من عدة خيارات ملائمة لرغبات وقدرات الطرفين (البائع والمشتري).

ب. الدراسة التطبيقية:

1. يعتبر ميناء الجزائر من أهم موانئ الجزائرية فيما يخص التجارة الدولية، تتكفل الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة بالمبادلات التجارية للميناء، وقد شهد هذا الميناء شراكة أجنبية مع مؤسسة موانئ دبي العالمية لتشغيل محطة الحاويات وتطويرها.

2. عرف ميناء الجزائر العاصمة تطورا كبيرا في مجال الحاويات بين الفترة 2010-2019 حيث وصلت حركة الحاويات عام 2019 حوالي 140 ألف حاوية الأمر الذي انعكس إيجابا على حركة البضائع، وفي سنة 2020 تدهورت بنسبة كبيرة بسبب جائحة كورونا، ووصلت نسبة التراجع إلى 15% بالمقارنة مع الفترة نفسها عن العام 2019، كما كان الاتساع نطاق من حوالي 1900 سفينة في 2010 إلى حوالي 1500 سفينة 2020.

3. أكثر من ثلثي صادرات الجزائر (أغلبها محروقات) تتم عبر ميناء أرزيو، وهران، والنسبة الأكبر للواردات (الثلث) تتم عبر ميناء الجزائر العاصمة.

4. تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب مقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع والتي تتألف بالتأخير، الأمر الذي يحتم على المتعاملين الجزائريين استيراد وتصدير باستئجار السفن الأجنبية تكلف الكثير، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر سنة 2020 حوالي 10 مليار طن.

5. في الجزائر بالنسبة الصادرات وفق مصطلح التكاليف مدفوعة من طرف المصدر الجزائري حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، أما في حالة الواردات يكون تنظيم نقل البضائع بحرا بتطبيق مصطلح التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر الأجنبي ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء بتكفل بباقي التكاليف ومصطلح لا يتحمل المصدر الأجنبي التأمين ويتم استخدامه أكثر من عند الاستيراد في تجارة الجزائر الدولية.

اختبار الفرضيات:

- الفرضية الأولى صحيحة: باعتبار مصطلحات التجارة الدولية هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تتصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي.

- الفرضية الثانية صحيحة: الغرض من تطبيق مصطلحات التجارة الدولية 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.

- الفرضية الثالثة صحيحة: تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب مقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع، بالنسبة الصادرات تكون وفق مصطلح، أما في حالة الواردات يكون تنظيم نقل البضائع بحرا بتطبيق مصطلح.

توصيات:

1. الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ ومن بين الحلول المقترحة بالنسبة لميناء العاصمة إنشاء خط مواصلات إضافي يحيط بالمدينة وذلك بغرض اجتناب المرور بواسطها.
2. تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
3. تحسين طرف تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضاعة الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الدولية.
4. الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتحسيد المشاريع المستقبلية في مجال تحديد الموانئ الجزائرية.
5. 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 المالية والبشرية.

الآفاق البحثية:

من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع:

- لوجستيات مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر.
- تحديات مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر لتبني مصطلحات تجارة دولية جديدة.
- دراسة حالة شروط مصطلحات التجارة الدولية في الوطن العربي.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات:

الصفحة	قائمة المحتويات
	شكر وعرفان
	إهداء
أ	ملخص الدراسة
ج	قائمة الأشكال
هـ	قائمة الجداول
و	قائمة الملاحق
ح-ل	المقدمة العامة
الفصل الأول: الإطار النظري - للتجارة الدولية و النقل الدولي-	
14	تمهيد
15	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتجارة الدولية
15	المطلب الأول: ماهية التجارة الدولية
15	الفرع الأول: نشأة و تطور التجارة الدولية
17	الفرع الثاني: مفهوم التجارة الدولية
17	الفرع الثالث: أهمية الأنكوترمز
17	أولاً: نشأة الأنكوترمز
18	ثانياً: تعريف الأنكوترمز
20	الفرع الرابع: خصائص الأنكوترمز
21	المطلب الثاني: أنواع النكوترمز 2010-2020

21	<u>الفرع الأول: مصطلحات التجارة الدولية 2010</u>
22	أولاً: قواعد الانكوترمز 2010 تصلح للتطبيق على النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية
22	1. التكلفة و التأمين و الشحن "Cost, Insurance and Freight "CIF
22	2. التكلفة و الشحن "Cost and Freight "CFR
23	3. تسليم البضاعة على ظهر السفينة "Free On Board "FOB
23	4. تسليم البضاعة جانب السفينة "Free Alongside Ship " FAS
23	ثانياً: قواعد الانكوترمز 2010 تصلح للتطبيق على واسطة نقل أو أكثر من واسطة نقل
24	1. تسليم البضاعة في نقطة الوصول "Delivered At Terminal "DAT
24	2. تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه "Delivered a place "DAP
25	3. تسليم البضاعة في أرض المعمل "Ex Works "EXW
25	4. تسليم خالص للناقل FCA
26	5. أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "Carriage Paid To "CPT
26	6. النقل والتأمين مدفوع حتى... CIP
26	7. تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين "Delivered Duty Paid "DDP
27	<u>الفرع الثاني: ضبط مصطلحات التجارة الدولية 2020</u>
28	أولاً: مضمون المصطلحات التجارية
28	1. تسليم البضاعة في أرض المعمل « EXW » Ex Works
29	2. تسليم البضاعة FCA Free Carrie
29	3. تسليم البضاعة جانب السفينة " FAS " Free Alongside Ship
30	4. تسليم البضاعة على ظهر السفينة "FOB " Free On Board

30	5. ثمن البضاعة و النقل "Cost and Freight "CFR
31	6. التكاليف التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "Cost Freight" CIF and Insurance
32	7. النقل مدفوع حتى ... "Carriage Paid To "CPT
32	8. أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "Carriage and " CIP Insurance Paid to
33	9. تسليم البضاعة في محطة الوصول "DAT "Delivered At Terminal
33	10. التسليم في المكان المتفق عليه "DAP "Delivered At Place
34	11. خدمة التوصيل مدفوعة "DDP "Delivery Duty Paid
34	12. التسليم في مكان التفريغ "DPU "Delivered a place Unloaded
35	ثانيا: التصنيف حسب وسيلة النقل
36	ثالثا: التصنيف حسب بيوع الانطلاق والوصول.
36	الفرع الثالث: أهم التعديلات التي ميزت إصدار 2020
37	أولا: أهم التغييرات التي مست المصطلحات
37	1. المصطلح "DPU "Delivered at Place Unloaded" التسليم في مكان التفريغ
38	2. إثراء المصطلح FCA بخيار بوليصة الشحن (connaissance à bord)
38	3. شروط التأمين تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح CIP
39	4. المصطلح EXW
39	5. إمكانية استخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات FCA, DAP, DPU, DDP
39	6. التخليص الجمركي في حالة التصدير الاستيراد بالعبور
40	ثانيا: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية

40	ثالثا: التصنيف حسب النقل
41	1. التصنيف حسب النقل المستخدم الأنكوترمز متعددة الوسائط والبحرية
41	2. التصنيف حسب الدفع مقابل النقل الرئيسي
41	3. تصنيف مصطلحات التجارة الخارجية حسب نقل المخاطر في نقل البضائع (في المصدر أو الوجهة)
43	المطلب الثالث: دواعي استخدام مصطلحات التجارة الدولية
43	<u>الفرع الأول: تحديات التزامات المشتري في عقد بيع البضائع</u>
43	أولاً: دفع الثمن
44	ثانياً: الاستلام
44	ثالثاً: الجزاءات التي تترتب على مخالفة المشتري للعقد
46	<u>الفرع الثاني: الصعوبات</u>
47	المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي للنقل الدولي
47	المطلب الأول: مفهوم النقل الدولي
48	<u>الفرع الأول: خصائص النقل الدولي</u>
48	1. مدى الاعتماد على نظام النقل
48	2. مدة النقل
48	3. القدرة على تغطية السوق
48	4. المرونة
48	5. قدرة الجهة المسؤولة عن خدمة النقل والشحن
48	<u>الفرع الثاني: عناصر النقل الدولي</u>
48	<u>الفرع الثالث: أسباب النقل الدولي</u>

49	المطلب الثاني: معايير المفاضلة بين وسائل النقل الدولي
50	1. الوقت
50	2. الاعتمادية
50	3. القدرة على تغطية السوق
51	4. القدرات التسهيلات
51	5. الأمان
51	6. بعض العوامل الأخرى
52	المطلب الثالث: أنواع النقل الدولي
53	<u>الفرع الأول: النقل البري</u>
54	أولاً: مزايا النقل البري
54	1. أقل النفقات الرأسمالية
54	2. باب إلى باب الخدمة
54	3. الخدمة في المناطق الريفية
54	4. خدمة مرنة
54	5. مناسبة لمسافة قصيرة
55	6. انخفاض خطر الضرر في العبور
55	7. الادخار في تكلفة التعبئة
55	8. السرعة السريعة
55	9. أقل تكلفة
55	10. السيارات الخاصة المملوكة

55	11. التغذية إلى وسائط النقل الأخرى
56	ثانيا: عيوب النقل البري
56	1. الطبيعة الموسمية
56	2. الحوادث و الأعطال
56	3. غير مناسبة لمسافة طويلة وحركة المرور الضخمة
56	4. السرعة البطيئة
56	5. نقص التنظيم
56	<u>الفرع الثاني: النقل البحري</u>
57	أولا: مزايا النقل البحري
57	ثانيا: عيوب النقل البحري
58	<u>الفرع الثالث: النقل الجوي</u>
58	أولا: مزايا النقل الجوي
59	ثانيا: عيوب النقل الجوي
60	المطلب الرابع: تكاليف النقل الدولي
61	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: واقع استخدام شروط مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر	
64	تمهيد
65	المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة
65	المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر
65	<u>الفرع الأول: المرحلة الأولى (1962-1970)</u>

66	1. نظام الاستقلالية للموانئ الثلاثة الكبرى (الجزائر، عنابة وهران)
66	2. نظام التبعة لغرف التجارة لبقية الموانئ
67	<u>الفرع الثاني</u> : المرحلة الثانية (1971-1981)
68	<u>الفرع الثالث</u> : المرحلة الثالثة (1977-1982)
69	<u>الفرع الرابع</u> : المرحلة الرابعة (1998- إلى يومنا الحالي)
70	أولا: وظائف السلطة المينائية
71	أ- في مجال التطوير و الصيانة
71	ب- في مجال التسيير و الاستغلال
71	ج- في مجال المحافظة و الحماية
72	د- في مجال التنسيق و الترقية التجارية للموانئ
73	ثانيا: تعريف مؤسسة ميناء الجزائر
73	ثالثا: مهام مؤسسة ميناء الجزائر
73	1. مهام السلطة المينائية
73	2. المهام التجارية
74	<u>المطلب الثاني</u> : دراسة الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر
74	أولا: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.
75	ثانيا: تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر
75	1. المديرية العامة
76	1. 1. خلية الاتصال
76	1. 2. مكتب النظام العام

76	1. 3. هيئة المستشارين
76	1. 4. المصلحة الخاصة بمراقبة المحاسبة والتسيير
76	2. المديرية الوظيفية
76	1. 2. مديرية المحاسبة و المالية
77	2. 2. مديرية الموارد البشرية وإدارة الموظفين
77	2. 3. مديرية مراقبة التسيير والإعلام الآلي
77	3. المديرية العملية
77	1. 3. مديرية العتاد
77	2. 3. مديرية القطر
77	3. 3. مديرية المناولة
78	3. 4. مديرية الاستغلال التجاري ومتابعة البضائع
78	3. 5. مديرية الحاويات
78	4. مديريات قيادة الميناء
78	1. 4. مديرية الاستغلال والتنظيم
78	2. 4. مكتب الوقاية والأمن
78	المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه
79	<u>الفرع الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر</u>
79	أولاً: أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر.
80	ثانياً: الملاححة (النقل الدولي) الجوية والبحرية للبضائع في الجزائر 2020.
81	ثالثاً: تطور النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر.

82	رابعا: الموانئ التجارية في الجزائر.
84	1. نشاطات الموانئ الجزائرية (المبادلات التجارية)
84	2. مشاكل الموانئ الجزائرية
85	3. تحديات الموانئ الجزائرية
87	<u>الفرع الثاني: موارد ميناء الجزائر و تطور حركة البضائع فيه</u>
87	أولا: موارد ميناء الجزائر EPAL
87	1. البضائع المتداولة في ميناء الجزائر
87	2. سفن ميناء الجزائر (السفن في المرسى)
88	3. اللوجستيات و الموارد المادية
89	4. القطر، الشحن والتفريغ
89	5. الحاويات التخزين وخدمات الميناء
90	ثانيا: تطور نقل البضائع في ميناء الجزائر EPAL.
90	1. تطور النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2010-2020.
91	2. تطور حركة سفن النقل البحري للبضائع في ميناء الجزائر العاصمة بين 2020-2020
93	3. تطور حركة حاويات النقل في ميناء الجزائر العاصمة في الفترة 2010-2020.
94	المبحث الثاني: استخدام شروط تغييرات مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر
94	المطلب الأول: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطرقة في الجزائر
94	1. تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير
94	2. الصادرات و ميزان المدفوعات
96	المطلب الثاني: قواعد الانكوترمز المستعملة في مجال النقل البحري

96	1. تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد
96	2. الواردات و ميزان المدفوعات
98	المطلب الثالث: قواعد الأنكوترمز المستعملة في مجال النقل البحري
98	1. قاعدة CFR
98	2. قاعدة CIF
98	3. قاعدة FAS
99	4. قاعدة FOB
100	خلاصة الفصل
101	الخاتمة العامة
104	توصيات الدراسة
106	فهرس المحتويات
117	قائمة المراجع
	الملاحق

قائمة المراجع

أولا: المراجع العربية

1. الاتفاقيات:

1. اتفاقية سلامة الحاويات ل 1972.

2. لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، الأمم المتحدة، نيويورك، 2011.

2. المراسيم:

1. المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المحدد لشروط و كفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ [على الخط]، الجريدة الرسمية رقم 24، 16 أفريل 2006، متاح على : www.jorap.dz/HAR/Index.htm.

2. المرسوم التنفيذي رقم 365-14، الجريدة الرسمية للجمهورية، العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق ل 25 ديسمبر 2014.

3. المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق [على الخط]، الجريدة الرسمية رقم 57، 22 أوت 1999، متاح على: www.jorap.dz/HAR/Index.htm.

4. المرسوم التنفيذي رقم 99-200 المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق [على الخط]، الجريدة الرسمية رقم 57، 22 أوت 1999، متاح على: www.jorap.dz/HAR/Index.htm.

5. المرسوم التنفيذي رقم 99-201 المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق [على الخط]، الجريدة الرسمية رقم 57، 22 أوت 1999، متاح على: www.jorap.dz/HAR/Index.htm.
6. المرسوم التنفيذي رقم 99-202 المتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق [على الخط]، الجريدة الرسمية رقم 57، 22 أوت 1999، متاح على: www.jorap.dz/HAR/Index.htm.
7. المرسوم التنفيذي رقم 07-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 14 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007.

3. الكتب:

1. أحمد حسون السامرائي، عبد خليل فضيل، جغرافية النقل و التجارة الدولية، جامعة بغداد، كلية التربية الأولى، قسم الجغرافية.
2. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية - مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009.
3. جاسم محمد، التجارة الدولية، دار زهران للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، 2013.
4. حسن موسى طالب، القانون البحري، دار الثقافة، بدون مكان النشر، الطبعة الأولى، 2007.
5. الطروانة عمر طلعت، المستشار في إدارة الرء و التجارة الدولية، دار البداية، ناشرون و موزعون، عمان، الأردن، ط 1، 2012.

6. عبد النبي جمال يوسف، الاعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط 1، 2001.

7. عثمان يوسف ردينة، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر و التوزيع، جامعة الزرقاء الخاصة، قسم التسويق، عمان، الأردن، 2009.

8. عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والتوزيع الجزائر، الطبعة الثالثة، 2016.

9. مختار السويفي، مصطلحات التجارة الدولية و النقل البحري و أنواع النقل الدولي الأخرى، الدار المصرية اللبنانية للنشر و دار عربية للطباعة، الطبعة الخامسة، 1996.

4. المقالات العلمية:

1. بن جيلالي سميرة، تطورات قواعد INCOTERMS 2010 مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 11، 2018.

2. بن عبد الرحمن نعيمة، حملوي ربيعة، تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2009-2017)، مجلة المؤسسة، المجلد 9، العدد 1، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2020.

3. توام زاهية، رزاي سعاد، مصطلحات التجارة الدولية "الأنكوترمز" -قراءة في إصدار 2020، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 04، العدد 01، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، الجزائر، 2021.

4. حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل و دوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد و الإحصاء التطبيقي، عدد 22 ديسمبر 2014.
5. شيخي محمد الأمين، تفسير مصطلحات التجارة الدولية Incoterms، مخبر القانون البحري و النقل، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2017.
6. صابونجي جاني، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوتيرمز 2000، اتحاد المصارف العربية، 2001.
7. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، العدد السابع 2009.
8. محمد سليمان الأحمد، هادي مسلم يونس، الخطر الجوي أساسا لمسؤولية ناقل الأشخاص جوا، مجلة المفكر، العدد 15، 2017.
9. مروك أحمد، مستجدات قواعد الأنكوترمز (2020) و تطبيقاتها في القانون الجزائري، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 36، العدد 03، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2022.
10. مشطر ليلي، مصطلحات التجارة الدولية (incoterms) عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية، أبحاث قانونية و سياسية، العدد 03، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بي يحيى، جيجل، 2018.

11. مناصري يحي، مكيد علي، دراسة تحليلية لواقع التجارة الخارجية الجزائرية في ظل التوجهات الحديثة للتجارة الدولية، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 06، العدد 01، 2020.

5. مذكرات التخرج:

1. آسيا صخري معمرى، دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني، حالة ميناء الجزائر EPAL، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود و مالية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2002.

2. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.

3. بن عبد الرحمان نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم الاجتماعية و علوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2013.

4. بوشنتوف الهاشمي، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتارمز و الاعتماد المستندي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013.

5. تحي أحمد لخضر، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجيستيك الدولي، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2019-2020.

6. قادي يسمينة فتيحة، ماهية مصطلحات التجارة الدولية و دورها في تنظيم النقل الدولي دراسة حالة ميناء الجزائر العاصمة-، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017-2018.

7. قاسي منال، فعالية قواعد الأنكوترمز 2010 في تنظيم عقود البيع الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام و الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2018.

8. يونسى جوهر، لوجستيك و النقل بالحاويات -دراسة حالة على مستوى ميناء مستغانم-، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2016./2017.

6. المقابلات و الملتقيات:

1. كراش ليلي، خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع و آفاق، ملتقى وطني افتراضي، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2022.

2. مؤسسة ميناء الجزائر، مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين، مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة، 2015.

7. المواقع الإلكترونية:

1. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_ar.pdf

2. <https://www.aps.dz/ar/economie/105740-20->

[2020?fbclid=IwAR3Ik0Jo6ioQyOd89rBOHduf3tyP-](https://www.aps.dz/ar/economie/105740-20-2020?fbclid=IwAR3Ik0Jo6ioQyOd89rBOHduf3tyP-)

[YBr6nNfUpkrmUaBHS6Udy56Wu7pwoc](https://www.aps.dz/ar/economie/105740-20-2020?fbclid=IwAR3Ik0Jo6ioQyOd89rBOHduf3tyP-YBr6nNfUpkrmUaBHS6Udy56Wu7pwoc)

3. https://www.cnan-nord.com/flotte.php?fbclid=IwAR03f2-i8d5TUpBd7PVBsJm-yrYwFWjct_JtXldYNeAUakoBMbfDKHbfCZ4
4. www.ministere transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=105&Itemid=44&lang=ar
5. www.portalger.com.dz/acconage
6. www.portalger.com.dz/centrale-logistique
7. www.portalger.com.dz/conteneur
8. www.portalger.com.dz/remorquage
9. www.portalger.com.dz/services-portuaires
10. استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة الأونكتاد، 2012، موقع الرابط:
11. أهم مشاكل وتحديات النقل البحري، موقع الرابط: اهم-مشاكل-وتحديات-النقل-البحري/<https://www.fekera.com/>
12. الترهوني عبد الله ونيس، 2021، موقع الرابط: https://www.assafinaonline.com/news_details/ar/8050/%D9%85%D8%B9-%D8%A8%D8%AF%D8%A7%D9%8A%D8%A9-2021

13. حوصلة إحصائية، وزارة النقل، موقع الرابط:
www.ons.dz/IMG/pdf/CH11-TRANSPORTS-Arabe.pdf
14. خصائص نظام النقل، 14 يناير 2011، موقع الرابط:
<https://commerce-logistique.alafdal.net/t10-topic>
15. قاسم ملاك، أنواع التجارة الدولية، 2022، موقع الرابط:
<https://mawdoo3.com>
16. مزايا وعيوب النقل البري، موقع الرابط:
<https://ar.triangleinnovationhub.com/advantages-disadvantages-road-transport>
17. النقل الجوي - ما هو تعريفه ومفهومه، موقع الرابط:
<https://www.economyinarabic.com>
18. نقل بحري، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، 7 يناير 2023، موقع الرابط:
https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A?fbclid=IwAR1C0HEYvM_MJwBXUQvF2ZHnk
19. نقل بري، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، 7 يناير 2023، موقع الرابط:
https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A8%D8%B1%D9%8A?fbclid=IwAR3SctsdimvRkJB05WCJGVRwEyfPnIGppfcfM7YDhULihILmCvwtX-Fj6-Y
20. وكالة الأنباء الجزائرية، ميناء الجزائر: حركة الملاحة تراجعت بأزيد من 20 بالمائة في 2020، 2021، موقع الرابط:
<https://www.aps.dz/ar/economie/105740-20->

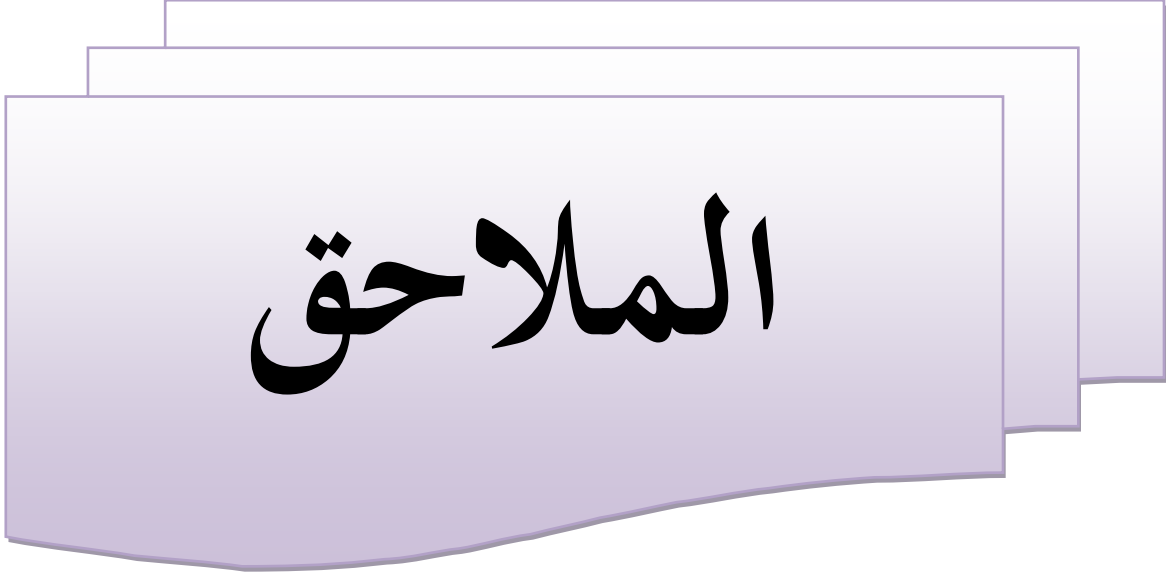
[2020?fbclid=IwAR3UL7HLfz0nP_e038m1PsvW42i12l0SjMQLh4](https://www.facebook.com/lwAR3UL7HLfz0nP_e038m1PsvW42i12l0SjMQLh4)

[TxFztUawvzpPKNf1gp8eg](https://www.facebook.com/TxFztUawvzpPKNf1gp8eg)

ثانيا: المراجع الأجنبية

1. Abdelhamid Bouarroudj, Le transport maritime de marchandises: un potentiel de croissance à promouvoir, Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012.
2. Chaouki Bouri, La logistique du commerce extérieur en Algérie : théorie et pratique, 1 ère édition, IDIK, Alger, sans l'année de publication.
3. Guide pratique INCOTERMS 2020, Global Marketing S.L 2020, Paris.
4. J. Belotti, Le Transport international de marchandises, librairie Vuibert, 1992, bd St_germain 75005 Paris.
5. Juana Coetzee, INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk, Dissertation presented for the degree of Doctor of Law at the University of Stellenbosch , Western Cape - South Africa , December 2010.
6. La Chambre de Commerce International du Var, formalités internationaux incoterms 2010.
7. Malfliet Jonas, Incoterms 2010 and the mode of transport : how to choose the right term, institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University-Belgium, 2011.

8. 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.



الملاحق

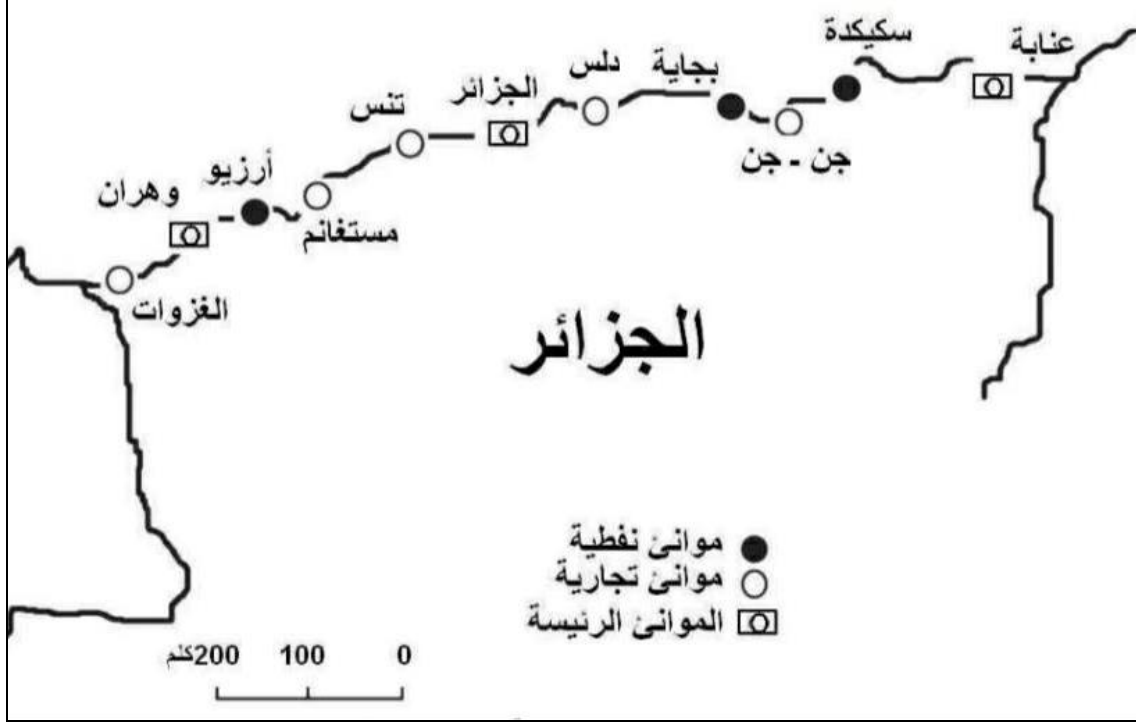
الملحق رقم 01

مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.



ملحق رقم 02

خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.



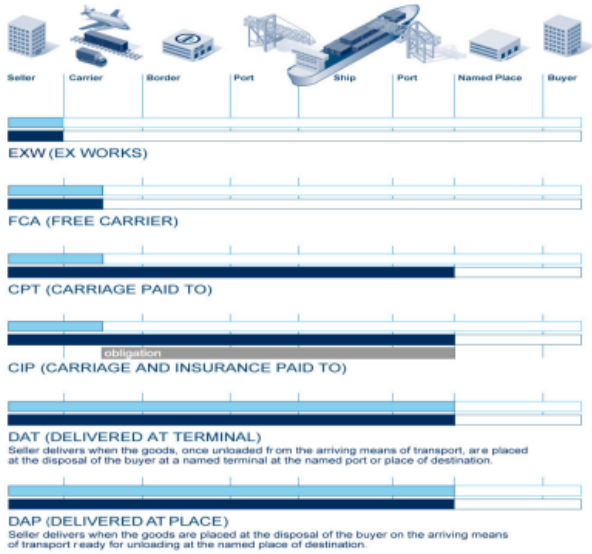
الملحق رقم 03: مصطلحات التجارة الدولية 2010 بالغة العربية / الإنجليزية / الفرنسية

Règles Incoterms®2010	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	À l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco à bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة ظهر التصدير
CFR/C&F	Cost and Freight	Coût et Fret	التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost Insurance and Freight	Coût assurance et fret	التكاليف و التأمين و أجرة 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 و التأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول معين

الملحق رقم 04: مصطلحات التجارة الدولية 2020 باللغة العربية / الإنجليزية / الفرنسية

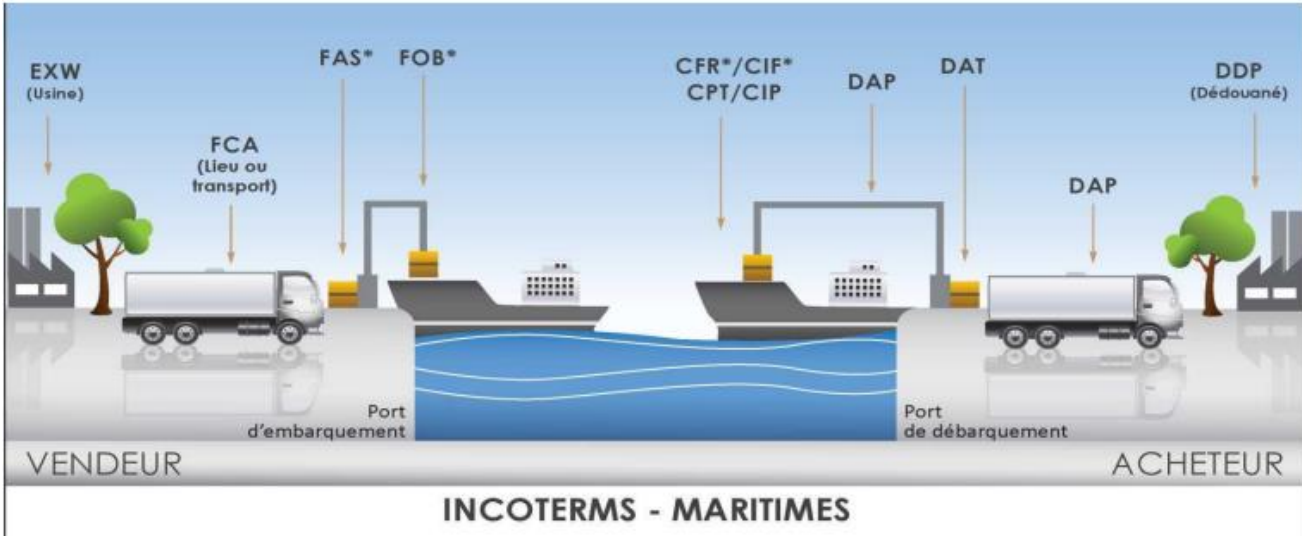
Règles Incoterms 2020	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	A l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco Transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco a bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة ظهر التصدير
CFR/CF	Cost and freight	Cout et fret	التكليف وأجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAD	Cost insurance and freight	Cout assurance et fret	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage paid to	Port paye, jusqu' a	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Carriage and insurance paid to	Port paye, assurance comprise jusqu' a	النقل والتأمين وأجرة مدفوعة حتى مكان الوصول معين
DPU	Delivered at place un loaded	Rendu au lieu de destination décharge	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Delivered at place	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
DDP	Delivered duty paid	Rendu droits acuittes	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

الملحق رقم 05: التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



	The risk is borne by the seller		The risk is borne by the buyer
	The costs are borne by the seller		The costs are borne by the buyer
	Transport insurance is the responsibility of the seller		Clauses for sea and inland water transport

الملحق رقم 06: تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية "Incoterms-Maritimes"



الملحق رقم 07: دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 2000

OCEAN BILL OF LADING

SHIP FROM		Bill of Lading Number: NHI 3786 8876	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Attn: Max Smith		B/L CODE SPACE	
SHIP TO		Carrier Name: Northern Maritime Services	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Attn: Abdon Derecho		Container number: FM1458 9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO		SCAC:	
N/A		Pro Number: GASC 4999	
		B/L CODE SPACE	
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port		Incoterms Rule: FOB Vancouver, British Columbia, Canada <input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	
CUSTOMER ORDER INFORMATION			
Customer Order No. TR895	# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N
			Y N
			Y N
			Y N
Grand Total			
CARRIER INFORMATION			
Handling Unit	Package		Commodity Description <small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowage must be so marked and packaged in accordance with transportation with ordinary care. See Section 10.2 of IBCU Form 200.</small>
Qty Type	Qty Type	Weight	
			80,000 lbs
			Grade A Summer Corn
			Country of Origin: Canada
			OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION
<small>Where the value 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 _____"</small>			
			Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ 590,000 CD
<small>Reserved, 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, consignee, and to all applicable state and federal regulations.</small>		The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. Shipper Signature: Max Smith April 8, 2000	

الملحق رقم 08: عمد استيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34059 Att: Rene Smith	<h2 style="margin: 0;">PURCHASE ORDER</h2> Purchase Order Number: 1564 Sales Quota Reference Number: 386
---	---

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

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	Jacobson's 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 CFB PRICE	HKD 31,268
			OTHER	
			TOTAL	31,268

<ol style="list-style-type: none"> 1. Please send two original copies of your invoice. 2. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above. 3. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified. 4. Send all correspondence to: Same as above 	Authorized by Rene Smith Date Nov 15, 20XX
---	---

الملحق رقم 09: استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية

الجزائرية

<p>18</p> <p>الجمهورية التونسية للجمهورية الجزائرية / العدد 21</p> <p>22 ربيع الثاني عام 1428 هـ 23 شهر سنة 2007 م</p>	
<p>المادة 32 : يمكن أن تشمل الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوظيف المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، الفاتورة الشكسية، سند طلب نهائي، الشيك النهائي لشراء، المراسلات المتبادلة التي تحتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف على الأطراف المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - أسماء وغناوين الشركاء المتعاملين. - بلد المصدر، المنشأ والمصد للسلع والخدمات. - طبيعة السلع والخدمات. - القيمة والعمولة والرسوم والتكاليف. - مصدر التمويل من المصارف والخدمات، بطريقة الفوترة والعمولة الممنوحة.
<p>المادة 33 : تُعفى من التوظيف المصرفي : - الوارثان/الوصي/الوصي الذي تُدعى "عمون تسديد" التي يقوم بها المستوفون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام الفواتير المالية. - الوارثان/الوصي الذي تُدعى "بدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنون المسجلون لدى الممثلين الدبلوماسيين والقنصليات الجزائرية في الخارج عند موتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام الفواتير المالية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - أعمال التسييم بالنسبة للسلع والإنتاجات الشخصية للخدمات. - عقود العقد الخاصة بالمكافآت بالخطوات والعمولة الأجنبية الأخرى. - شروط التسديد.
<p>- الوارثان/الوصي الذي تُدعى "عمون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان المدفوعين والقسمة والقسمة وشبههم و تدار أعيان ممثلين الشركة والمؤسسات العمومية في الخارج عند موتهم إلى الجزائر.</p>	<p>المادة 27 : يمكن استعمال مصطلح المعطيات التجارية (INCOTERMS) التي تشملها أصول و أعراف المخرقة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تحس الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.</p>
<p>- الوارثان/الوصي الذي تُدعى "تقيد" التي تشمل قيمتها من القيمة المقابلة لبلغ 300.000 دج بقيمة "قرب".</p>	<p>المادة 28 : إن كلمة "التسديد" هي كلمة المعترف بها بولاية.</p>
<p>- الوارثان/الوصي العينة، والهيكل والسلع المستلمة في حالة تفعيل التسليم.</p>	<p>يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة و الطابع القانوني لتغطية التجاري وإيجاز.</p>
<p>- الوارثان/الوصي من السلع المملوكة في إطار نظام الوكلاء الجمركي.</p>	<p>المادة 29 : تشمل كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات إلى [إلزامية التوظيف لدى وسيط معتمد بالبنوك، عملاء المصارف و الممثلين التجاريين] إليها في المادة 33 أعلاه.</p>
<p>يجب أن تُكتسب على التصريح، المقدمة لدى المصارف المتعلقة بالوارثان/الوصي والشركاء المشركين إليها أعلاه و المستوفين عليها في المادة 33 أعلاه، عبارة "صغار الوارثان/الوصي" تم توظيف مصرفياً ..</p>	<p>يسبق الموظفين تلك الوارثان/الوصي للأموال - المزارع و/أو التوظيف المصرفي للمصارف.</p>
<p>المادة 34 : يكون الإخلال بالاستخدام التنظيمية الأخرى، يجب أن يكون كل تعديل في العقد المبرم مصرفياً في وثيقة تعديلية يجب توطينها وفقاً لنفس الشروط المطبقة على العقد الأصلي.</p>	<p>المادة 30 : يتمثل التوظيف في فتح ملف، يسبق بالمعروف على رغم التوظيف من الوسيط المعتمد التوظيف للعملية التجارية، يجب أن يتضمن الملف، مشروع الاستناد المتعلقة بالعملية التجارية.</p>
<p>المادة 35 : لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوظيف المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه شروط الشروط المنصوص عليها في هذا النظام، ويجب استعماله عند الاقتضاء، أن يقدم ضمان لدى التمثيل المصرفي.</p>	<p>يقوم المصارف بالتصديق الوسيط المعتمد و يتوزع لدى هذا الأخير بالتصديق تلك الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.</p>
<p>المادة 36 : تشبه الوارثان/الوصي من التجهيزات، و/أو المصاد، وفقاً لنظام الاعتماد الإجمالي</p>	<p>المادة 31 : يجب على طبيعة الوسيط المعتمد المؤهل لتوظيف عملية التجارة الخارجية أن يضمن، تهرين المصارف الوطنية، مرفقاً ومرفقاً عليه من طرف المصارف مؤهل لهذا التوظيف ويضمن متابعتها المالية.</p>



ملحق بالقرار رقم 1082... المؤرخ في 27 شهر 2020
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرطي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله.

السيد(ة): مودع ليليا الصفة: طالب. أستاذ. باحث طالبة
الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 201473982 والصادرة بتاريخ 2017-04-30 بسكّرة
المسجل(ة) بكلية / معهد العلوم الاقتصادية والتجارة قسم علوم تجاربية
والمكلف(ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج. مذكرة ماستر. مذكرة ماجستير. أطروحة دكتوراه).
عنوانها: النقل الدولي في ظل تغييرات بشروط التجارة الدولية
دراسة حالة "ديناء الجزائر" 2010-2020
أصرح بشرطي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

التاريخ: 2023-06-06

توقيع المعني (ة)

