



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير



مذكرة من متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

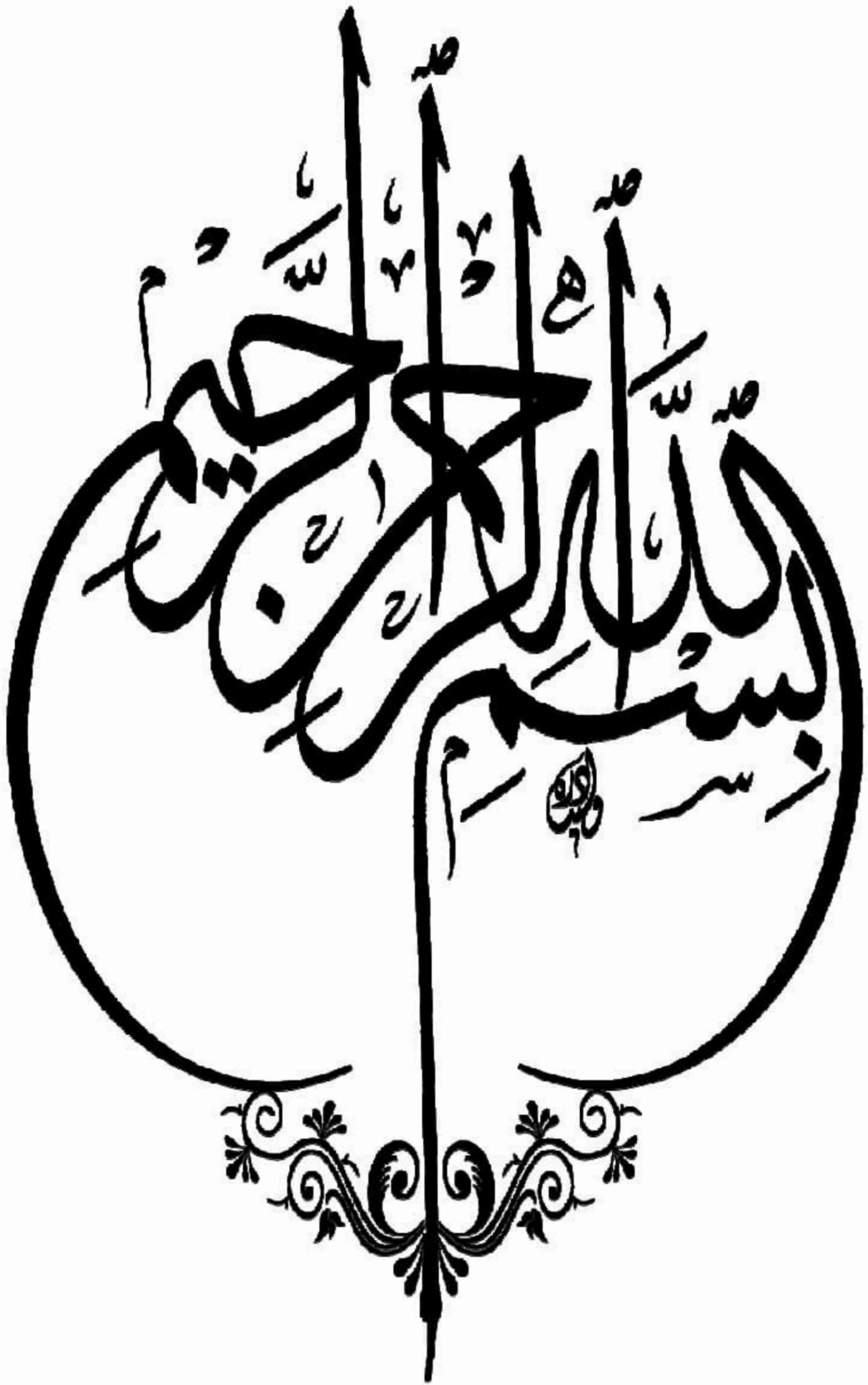
بعنوان:

دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري
حالة ميناء من موانئ الجزائر (مستغانم)

تحت إشراف:
ما دوري نور الدين

من اعداد الطالبين :
ضامن ميسور
بلحاجي محمد

السنة الجامعية: 2023-2024



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

،إلى عائلتي العزيزة

أهدي هذا العمل لكم، لمن كنتم دائماً السند والدعم. إلى والديّ، اللذين لم يبخلا عليّ بالتشجيع والحب. وإلى إخوتي، شركائي في الطموح والتحفيز. كل ما أنجزته هو ثمرة لتضحياتكم ومحبتكم. شكراً لكم من القلب

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقني وأعانني وأعطاني القوة والصبر لإتمام هذا العمل .

أتوجه بخالص الشكر لأستاذي المشرف، الأستاذ مادوري نور الدين على توجيهاته القيمة ودعمه المستمر. كما أشكر بالاكحل فاطمة وكل من ساهم ووقف إلى جانبي في إنجاز هذا المشروع .

جزاكم الله خيرًا على دعمكم وتشجيعكم

الملخص:

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

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

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

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

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

مقدمة

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

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

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

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

الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري

المبحث الأول : الاطار النظري للنقل البحري

المطلب الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع و المشتري تفرض في معاملاتهم وذلك يقام التباعد الجغرافي و التباين القانوني ،والحرص على المصالح من كل الطرفين وعليه لابد من إيجاد اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة الضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد وصياغة ذلك في جنود أو قواعد معيارية تسير التجارة العابرة للقارات ،وتسمي هذه الشروط لمصطلحات التجارة الدولية "الأنكوترمز"

أولاً: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية

انشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع و المشتري، و يطلق عليها شروط التسليم البيوع التجارة الدولية و عقود و شروط التجارة ، ولقد تم تحديثها مرارًا لمواكبة تطور الأساليب البيع الدولي ، صدر في عام 2010 إحدى عشر مصطلحا.

تعريف مصطلحات التجارة الدولية:

و تعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضًا على أنها :¹

"توزيع تكايف و أخطار نقل البضائع لتفادي عدم الانتظام باستخدام مصطلحات اتفاق حول عقد البيع ، يتم الرجوع إليها كلغة مشتركة لتسهيل التجارة الدولية"
وتعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها:

"قواعد الانكوترمز هي نماذج لشروط التجارة الدولية ، دورها تحديد التزامات البائع و المشتري في الصفقات التجارية ، واختيار قواعد الانكوترمز هو نتيجة للمفاوضات بين البائع و المشتري التي من شأنها ان تلبى رغبات الطرفين ، وبالتالي تقع قواعد الانكوترمز في اطار عقود البيع ، وتستخدم للتحكم في العلاقة البائع و المشتري كما ان هذه العقود تؤثر على عقود أخرى كعقد النقل أو عقد التأمين، وقواعد الانكوترمز أيضا تحدد تكاليف النقل ورسوم أخرى التي ستكبتها كل طرف و متى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر"

كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضا على انها:

"قواعد و قوانين دولية لتفسير المصطلحات و المفاهيم التجارية المثبتة في الفرقة التجارة الدولية أو هي تعبير

1--عبد القادر فتحي و آخرون؛ المفاهيم الأساسية في ادارة خدمات النقل و اللوجيستيات؛ فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الادارية منشورات المنظمة؛

عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية ذلك أنها تتصرف الى صيغ قانونية تجارية إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي تعين الالتزامات في شأن نقل البضاعة و التأمين عليها والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة الى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري."

ثانيا : نشأة وتطور مصطلحات التجارة الدولية

عرف تاريخ النكوترمز المراحل التالية¹ :

يبدو أن مصطلح ظهر قديما في المحاكم البريطانية 1812 وتم اضافة أواخر القرن التاسع عشر في 1939 تأسست في باريس بفرنسا غرفة التجارة الدولية

1936 أنشأ المحكمة الدولية النسخة الاولى من الانكوترمز

ومع تزايد المعاملات التجارية بين الدول واختلاف القواعد القانونية و المصطلحات التجارية المطبقة في دول العالم نشأت الحاجة الى وضع قانون تجاري دولي يوحد القواعد القانونية التي تحكم المعاملات التجارية بين الدول ويفسر مصطلحات التجارة الدولية، وفي سنة 1939 أصدرت الغرفة التجارية الدولية

15 International Chamber of Commerce دولية تضم في عضويتها آلاف الشركات و الهيئات في حوالي 130 بلد ، ويوجد من بين الصناعية و الخدمائية .²

1- الصيغة التي تظهر بها المصطلحات

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية :

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

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

1- عمر سعد الله ؛ مرجع سابق ص 118

2-Habib Kraiem Incoterms Liener Terms Couts de Ttransport Maritime édition LUnivers du Liver Tunisie

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

- 1/ مصطلح التجارة الدولية؛ 2/ غرفة التجارة الدولية؛ 3/ الطبعة مثل 2010؛ 4/ ثلاث حروف الأولى من المصطلح 5/ وجهة البضاعة؛ 6/ ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل؛ و المصطلحات المستثناة كالرسوم و الضرائب؛ 7/ اسم المؤسسة التي تصل إليها البضاعة؛ 8/ العنوان الكامل لمكان التسليم.

ويحرص كل من المصدر والمستورد علي صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة؛ حتى لا يتم قراءتها و تفسيرها خاطئاً؛ لضمان الفهم المشترك بين الطرفين و معرفة كل طرف لالتزاماته و حقوقه من خلال تحديد المصطلح؛ عنوان المؤسسة؛ مكان تسليم البضاعة؛ التكاليف التي يتحملها كل طرف وغيرها

المطلب الثاني : أهمية مصطلحات التجارة الدولية وخصائصها

1/المبدأ العام لمصطلحات التجارة الدولية:

حقيقة الامر ان استخدام الانكوتمز من عدمه هو أمر اختياري وليس وجوبي؛ حيث يعتمد ذلك على ادارة أطراف العقد؛ فاذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد.

2/أهمية مصطلحات التجارة الدولية :

تأخذ الانكوتمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدهم الى العناصر التالية:¹

- طريقة الشحن من البائع الى المشتري؛
- توضيح طريقة اقتسام الكلفة بين البائع و المشتري؛
- التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو الاستيراد.

3/خصائص مصطلحات التجارة الدولية:

يمكن تلخيص أهم ملامح و خصائص قواعد الانكوتمز ما يلي:²

أ/ من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم حيث يلاحظ انه من الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث ينتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع، و سوف تبدأ مع نفس الوقت مسؤولية المشتري؛ لذلك أوضحت الانكوتمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم؛ أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسب له في المقابل يتحمل المشتري النفقات و المخاطر.

1- جمال يوسف عبد النبي؛ الاعتمادات المستندة؛ مكتب روعة الطباعة؛ عمان - الاردن؛ ط1؛ 2001 ص 611

2- جاك صابونجي؛ المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوتمز 2000 اتحاد المصاريف العربية 2001؛ ص ص 9 - 11 بتصرف

ب. الموائمة مع الاعراف العادات في ميناء الشحن و التفريغ، نظرا لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والاعراف المتبعة في الموانئ المختلفة ؛ و التأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف و العادات

ت. صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات التفريغ للبضاعة في الموانئ؛ من المعلوم أن قواعد البضاعة..

4 - العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية :

تهتم بأربعة عناصر أساسية تتمثل في:

التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضاعة.

المستندات: من يضع وينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الالكترونية المماثلة.

المخاطر: من يتحمل مسؤولية تحمل مخاطر الاضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة.

التكاليف : من الذي يدفع التكاليف و الى أي مدى يتحملها الطرفين البائع و المشتري .

المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية

نظرا لتزايد العلاقات والمعاملات التجارية بين الدول ازدادت الحاجة إلى وجود مصطلحات تجارية موحدة لتجنب أي لبس أو سوء فهم قد يحدث عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة .

وفيما يلي شرح مختصر للمصطلحات التجارية الدولية (INCOTERMS)

1- تسليم البضاعة في المصنع

ش *EXW* "Ex Works"

ويعنى هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا وضع هذه البضاعة تحت تصرف المشتري وتسليمها إليه من مصانعه أو مخازنه هذا التعاقد لا يكون البائع مسئولا عن شحن البضاعة على وسيلة النقل التي دبرها المشتري كما أنه لا يكون مسئولا عن التخليص الجمركي لتصدير البضاعة ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك ويتحمل المشتري كافة المسئوليات الناجمة عن المخاطر.

2- تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل

FCA "Free Carrier"

ويعنى هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة جاهزة للتصدير على مسئولية الناقل الذى عينه له المشتري وفي المكان الذى عينه المشتري. وإذا لم يقم المشتري بتحديد مكان معين فيكون من حق البائع اختيار المكان في حدود المنطقة المنصوص عليها حتى يمكن من تسليم البضاعة إلى الناقل . والمقصود بالناقل هذا الشخص الذي يكون مسئولا في عقد النقل عن التعهد بنقل البضاعة بالسكك الحديدية أو بالشاحنات "النقل البري"

3- تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن

FAS "Free Along Side Ship"

ويعنى هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتسليمها على الرصيف بجانب السفينة التي عينها له المشتري أو جانب الصنادل وذلك في ميناء الشحن المتفق عليه وهذا يعنى أن المشتري يكون مسئولا عن تحمل مصاريف أو مخاطر التلف والفقد التي قد تلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة وطبقا لهذا المصطلح يتولى المشتري القيام بالتخليص على البضاعة لإمكان تصديرها ولا يستعمل هذا التعاقد إلا في عقود البيع التي تتضمن عملية نقل البضاعة بحرا أو عن طريق النقل عبر القنوات المائية .

4- تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن

FOB "Free On Board"

طبقا لهذا المصطلح يكون البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة عندما يقوم بتسليمها فوق ظهر السفينة التي عينها له المشتري وبمجرد عبور البضاعة لحاجز السفينة في ميناء الشحن وهذا يعنى أن المشتري يصبح مسئولا عن جميع المخاطر والمصاريف التي تتعلق بالبضاعة اعتبارا من لحظة عبور هذه البضاعة لحاجز السفينة من ميناء الشحن وبموجب هذا المصطلح يتعين على البائع أن يقوم بالتخليص على البضاعة وإعدادها للتصدير.

5- تسليم البضاعة خالصة النولون في ميناء الوصول

CRF : Cost and Freight"

طبقا لهذا المصطلح فإن البائع ملزم بدفع أجور النقل اللازمة لوصول البضاعة حتى ميناء الوصول المتفق عليه ولكن المشتري يتحمل مخاطر الفقد والتلف التي قد تلحق بالبضاعة وكذا المصاريف الإضافية التي قد تنجم عن أية حوادث تقع بعد لحظة تسليم البضاعة على ظهر السفينة بمعنى أن مسئولية هذه المخاطر تنتقل

من عاتق البائع إلى عاتق المشتري اعتباراً من لحظة عبور البضاعة لحاجز السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه .

6- تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول

“CIF cost Insurance and Freight”

يعنى هذا المصطلح أن البائع ملزم بجميع الالتزامات التي نص عليها المصطلح CER بالإضافة إلى التزامه بإجراء التأمين البحري على البضاعة ضد مخاطر الفقد والتلف التي قد تلحق بالبضاعة أثناء نقلها ، وعلى هذا يلتزم البائع بالتعاقد على التأمين ويتحمل دفع قسط التأمين وطبقاً لهذا المصطلح يلتزم البائع بالتخليص على البضاعة لمكان تصديره

7- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل إلى مكان الوصول

CPT “Carriage Paid to”

طبقاً لهذا المصطلح فإن على البائع أن يدفع أجرة نقل البضاعة حتى مكان الوصول المتفق عليه كما أن مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة وكذا أية مصاريف إضافية تنجم بسبب البضاعة تنتقل من عاتق البائع إلى عاتق المشتري اعتباراً من وقت قيام البائع بتسليم البضاعة إلى عهدة الناقل ، وإذا كان هناك عدد ناقلين متتابعين يقومون بنقل البضاعة بالتتابع حتى مكان الوصول النهائي المتفق عليه.

8- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول

CIP “Carriage and Insurance Paid To”

طبقاً لهذا المصطلح فإن البائع ملتزم بجميع الالتزامات التي نص عليها المصطلح المبرم على أساس CPT بالإضافة إلى التزامه بإجراء التأمين على البضاعة ضد مخاطر الفقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة أثناء النقل ويقوم البائع بالتعاقد على التأمين ويلتزم بدفع القسط المقرر، وطبقاً لهذا المصطلح يلتزم البائع بالتخليص على البضاعة لإمكان تصديرها.

9- تسليم البضاعة عند الحدود

DAF “Delivered At Frontier”

يعنى هذا المصطلح أن التزام البائع بتسليم البضاعة ينقضي عند قيامه بتسليم البضاعة خالصة من إجراءات التصدير ورسومه عند نقطة معينة على حدود الدولة المتفق عليها في المصطلح ، وقبل دخول البضاعة إلى المنطقة الجمركية للدولة الأخرى ، والمقصود بكلمة الحدود هي الحدود الفاصلة بين دولتين وقد يقصد بها

حدود الدولة التي يتم منها تصدير البضاعة ولكن من الأفضل أن يتم تحديد نقطة الحدود بذكر اسم كل من الدولتين اللتين تفصلهما تلك الحدود كان يقال مثلا تسليم البضاعة عند الحدود الفرنسية الإيطالية.

10- تسليم البضاعة من ظهر السفينة في ميناء الوصول

DES "Delivered Ex-Ship"

يعنى هذا المصطلح أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة عند تمكين المشتري من استلام البضاعة من على ظهر السفينة في ميناء الوصول المتفق عليه وذلك دون ان يلتزم البائع بالتخليص على البضاعة لاستيرادها في دولة الوصول ويتحمل البائع جميع المصاريف والمخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها إلى ميناء الوصول المتفق عليه.

11- تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم

DEQ "Delivered Ex-Quay-Duty Paid"

البضاعة عندما يقوم بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري وبحيث يستطيع المشتري استلام البضاعة من على رصيف ميناء الوصول وهي خالصة من رسوم الاستيراد ويتحمل البائع جميع المخاطر والمصاريف بما في ذلك الرسوم والضرائب وأية مصاريف أخرى تفرض بسبب قيامه بتسليم البضاعة بتلك الطريقة .

المبحث الثاني : النقل البحري للبضائع

التجارة الدولية تتم بين الدول تفصلها حدود جغرافية و مسافات بعيدة ، لذا يستوجب وسائل نقل البضائع من جهة التصدير الى جهة الثانية الخاصة بالاستيراد ، وللنقل أنواع يأتي على رأسها من حيث المكانة والأهمية النقل البحري الدولي الذي يعتبر دم التجارة الدولية الذي يسرى في عروقها ومحركا للسلع من نقطة الى أخرى .

المطلب الاول : الاطار النظري للنقل البحري

تعتبر التجارة الدولية عابرة للقارات؛ الامر الذي يستوجب نقل البضائع من دولة إلى أخرى؛ والطلب على النقل البحري أكثر من الأنواع الأخرى؛ إذ شهد تطور كبير موازاة مع تطور التجارة الدولية بالنظر الى المزايا التي يتمتع بها .

يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسئولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي. ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعة. وهو ما يعني أن نصف العالم سوف يموت جوعاً فيما سيتجمد النصف الآخر! وتعتبر السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يربو على 150 مليون دولار. بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي. وتلعب الموانئ العالمية والاسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي. ومع زيادة الاهتمام بهذا النشاط الاقتصادي الكبير، إلا أنه يواجه في الآونة الأخيرة تحديات كبيرة.

● **نبذة عن النقل البحري:** هو نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستخدام السفن والزوارق أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه. يتم معظم نقل البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية.¹ ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات

المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري. ويعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة. حيث إن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار والمحيطات. وتلاههم الفينيقيون والإغريق والرومان حتى العصر الراهن حيث ناقلات النفط الضخمة. والسفن والحاملات العملاقة إلى ما يزيد على مائتي ألف طن.

أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية. وكان دور العرب المسلمين سابقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدتهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط، وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط

1-القرار الوزاري 520 لسنة 2003 (وزارة النقل - قطاع النقل البحري)

والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب.

خصائص النقل البحري:

* التخصص: حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين

أميركا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.

* زيادة الحمولة للسفينة الواحدة: حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في

المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار.

* السرعة: حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (50) ميلاً بحرياً.

* انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.

* قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن

وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري.

* وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.

أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان

المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على

البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها،

هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث

التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية

كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري

أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل

تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً

استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل

اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر

والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول

النامية.¹

من اهم وثائق ومستندات التجارة الدولية عقد النقل الذي ينقسم إلي أنواع بوليصة الشحن الخاصة بالنقل والتي تعد مستند حيوي في العلاقة القانونية بالبائع و المشتري لان بموجبها تنتقل ملكية البائع؛ كما يوجد أيضا عقد كراء السفينة الذي يستخدم على نطاق واسع في الدول التي تفتقر لأسطول تجاري دولي؛ إضافة العقد الاتفاقيه بين الناقل و الزبون .

أولاً: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

1/ تعريف عقد النقل البحري : هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن.

- فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة ، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن .

* هنالك عدة اتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية ، وقد أخذت بها أغلب الدول وسنتها في قوانينها الوطنية ، وهذه الاتفاقيات هي :

(1) اتفاقية بروكسل (Roules Hague - 1924/8/25) وقد عدلت في بروكسل بروكسل (1968/2/23) – (Roules Visby) .

(2) اتفاقية هامبورج (Roules Homburg – 1978/5/31) لتحل محل هذين الاتفاقيتين أعلاه ، مصدقة

من 20 دولة في (1991/10/7م) وقد دخلت هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ في (شباط 1992) .

2/ خصائص عقد النقل البحري:

الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للانعقاد.

2-عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان، حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل، فهو مضطر لقبول الشروط الموضوعية من قبيل الناقل .

3-عقد من العقود الملزمة للجانبين، فيترتب التزامات في ذمة كل من الشاحن والناقل، حيث يلتزم الشاحن بدفع

أجرة النقل وشحن البضاعة ، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه . لذلك فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين ، خاصة الفسخ ، والدفع بعدم التنفيذ .

والاتفاقية من حيث شكلها عبارة عن مجموعة من الاوراق مجزأة إلى أربعة أجزاء يحتوي كل جزء منها علي جملة الشروط يتم الاتفاق عليها وتلزم الاطراف المتفقة علي احترامها وهذه الأجزاء هي: ¹

●التنظيم العام: وفيه مجموعة من البنود التي تشرح العلاقة بين الطرفين و شروط النقل البحري للبضائع

●التزامات الناقل: يحتوي هذا الجزء على مجموعة من الشروط على ما على الناقل من مسؤوليات

●التزامات العميل هي مجموعة من الشروط توضح ما على العميل من مسؤوليات.

●التنظيم المالي تعهد وذلك في حالة وجود نقل للبضائع الكيماوية أو المواد الخطيرة: هو الجزء الذي يتناول

كل ما يتعلق بالثمن والدفع و للإشارة فقد تحمل الاتفاقية رسالة

3/عقد كراء السفينة: يعتبر هذا النوع من عقد الايجار على انه عقد يبين ويسوي وضعية السفينة عند

استغلالها من طرف الغير؛ ولا يختلف عقد الايجار عن الاتفاقية كثيرا حيث أن كمية البضاعة المتفق

علي نقلها في عقد الإيجار أقل منها في الاتفاقية وعليه يعرف عقد الايجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن

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

رحلات

معينة ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن التزامات الاطراف.

ويحتوي عقد الإيجار علي مجموعة من العناصر أهمها:

اسم الاطراف ؛ العناصر الفردية للسفينة ؛ مدة العقد ؛ طبيعة البضاعة المنقولة النسبة المئوية للأجرة

الخاصة باستئجار السفينة ؛ بيانات الرحلات الواجب القيام بها .

المبحث الثالث: النقل البحري للبضائع.

على غرار الأنشطة الأساسية من التجارة الدولية من انتاج وتموين وإدارة، هناك أنشطة داعمة ومهمة كانقل

والشن و التموين، ذلك ان المؤسسات أصبحت تركز على الأنشطة الرئيسية وتوكل بقية المهام الى طرف اخر

وسيط، فظهرت الشركات المتخصصة في تلك المهام ، الامر الذي يزيد من تعقيد عمليات الاستيراد والتصدير

للبضائع من جانب التكاليف و تعدد المسؤوليات و صعوبة تقدير المخاطر ، ناهيك عن جانب الحقوق و

الإجراءات الجمركية الذي يمثل أداء لها أغراض معينة .

المطلب الأول : الشحن البحري للبضائع .

بعد عملية استلام البضاعة في الميناء يقوم الناقل بشحنها بوسائل مختلفة في أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة و نوعية السفينة تتم عملية الشحن برافعات السفينة او برافعات الرصيف ، كما يمكن استعمال الأنابيب في شحن السوائل ، او استعمال الدحرجة فيما يخص المركبات ، او عن طريق الحاويات لحماية افضل

أولاً : تعريف و أنواع عملية الشحن البحري : و يمكن توضيح ذلك من خلال :

1/ تعريف عملية شحن البضائع يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف و وضعها على ظهر السفينة او داخل العنبر ، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضاعة على روافع السفينة و ليس من اللحظة التي تكون شحنت فيها فعلاً على ظهر السفينة .

2/ أنواع الشحن البحري للبضائع : الاصل ان توضع البضائع على عنابر السفينة ، ولكن قد يلجأ الناقل ا وضعها على سطح السفينة وهو الاستثناء .

1/2 شحن البضائع على عنابر السفينة : يتم في الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة ، حيث تكون في مأمن من التأثير من الأحوال الجوية ، و عادة ما تكون اجرة النقل في العنبر اكثر من اجرة النقل على السطح .

2/2 شحن البضائع على سطح السفينة : اذا كان الأصل ان تشحن البضائع على عنابر السفينة ، فلا يجوز للناقل ان يقوم بشحن البضاعة على سطح السفينة ، لان ذلك يعرض البضاعة لعذة اخطار ، يتحمل الناقل المسؤولية .

ثانياً : أهمية الشحن البحري : تتمثل فيما يلي :

- ✓ انخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عن وسائل النقل الأخرى ، و ما ينتج عنه من انخفاض
- ✓ أجور الشحن ، و بالتالي انخفاض تكلفة الكن الواحد .
- ✓ القوة الاستيعابية الهائلة للسفن البحرية .
- ✓ نتيجة التطور في بناء السفن حدث انخفاض في نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائل الشحن حيث انها اكثر تكيفا مع العوامل المناخية .

ثالثاً : النولون البحري : يمكن تعريف النولون البحري و ذكر أهميته فيما يلي :

1/ تعريف النولون البحري : انه المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع و تسليمها بامان من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ و هو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتوجات نصف مصنعة او تامة الصنع او مواد أولية .¹

2/ أهمية تكلفة النولون :

وتظهر أهمية النولون الى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة و الوسائل التكنولوجية للشحن و التفريغ و التي أدت الى انخفاض في التكاليف.

رابعاً : أنواع الحاويات المستخدمة في الشحن البحري

الحاويات هي أفضل الوسائل المستخدمة في الشحن البحري، وتتميز بسرعة وسهولة الشحن والتفريغ، وحماية البضائع وعدم تعرضها للفقء أو التلف، ومن أنواع الحاويات:

- حاويات عادية: يتوافر منها أحجام متعددة 20 قدم، 40 قدم.
- حاويات ثلاجة: مزودة بأجهزة تبريد.
- حاويات مفتوحة من أعلى.
- حاويات صهاريج.
- حاويات صناديق.
- حاويات مسطحة.
- حاويات مسطحة متحركة.

المطلب الثاني : التأمين البحري

يعتبر التأمين أداة لحماية أصحاب المشاريع الاقتصادية لمواجهة الخسائر المفاجئة التي تضطرهم إلى زيادة أسعار السلع، مما يعمل على اختلال التوازن في تكلفة السلعة و بالتالي على نظام الأسعار التي يعتبر بدوره عاملاً من عوامل حفظ التوازن في الاقتصاد الكلي. و تختلف أهميته الاقتصادية للتأمين باختلاف أنواعها، فالتأمين في المشاريع الاقتصادية له أهمية بالنسبة للمصلحة الفردية و العامة لإعطاء الطمأنينة للاستثمار الوطني و ع-2-
ليه الحفاظ على النمو الإقتصادي المستثمر. وهذا كله بفضل الدور الديناميكي الذي يقدمه التأمين

الإقتصادي من ضمانات لازمة لرأس المال عكس ما نجده في التأمين على الحياة، فهو ينعكس بصفة إيجابية على الجانب الإجتماعي و مدى تحقيق الطمأنينة و الترابط العائلي لذا فإن اختلاف تأثير التأمين على النشاط

الإقتصادي يكون حسب تنوع التأمين وعناصره

أولاً : تعريف التأمين البحري

هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين¹.

ثانياً : عناصر التأمين

يندرج ضمن عناصر التأمين كل من الخطر المؤمن منه و مبلغ القسط الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن.

1- الخطر:

الغرض من عقد التأمين هو تأمين شخص من خطره أو من حادث يحتمل وقوعه، فلذلك كان الخطر هو العنصر الأساسي الذي يقوم عليه عقد التأمين، فإذا زاد الخطر بطل عقد التأمين، ولهذا الأخير عدة تعاريف في مجال التأمين: "فهو حادث مستقبلي يحتمل الوقوع، لا يتوقف على إدارة أي من الطرفين".

كما تندرج عدة أنواع من الأخطار أهمها:

- الخطر الثابت و الخطر المتغير:

فالتأمين على الحريق هو التأمين من خطر ثابت لأن احتمالات تحققه واحدة خلال مدة ثابتة سواء يكون الحريق أو لا يكون. أما التأمين على الحياة فهو خطر متغير لأنه يواجه هذا الخطر في مراحل متغيرة من حياته لأن المدة غير ثابتة.

- الخطر المعين و الخطر الغير معين:

يكون الخطر المعين إذا كان المحل الذي يقع عليه قد تحقق شخصاً كان أو شيئاً معيناً وقت التأمين. أما الخطر غير المعين فيكون إذا كان المحل الذي يقع عليه تحقق غير معين وقت التأمين، وإنما يتعين وقت تحقق الخطر.

2- القسط:

يعتبر القسط المقابل الذي يلتزم المؤمن له بدفعه من أجل تغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه

والقسط عنصر جوهري في عقد التأمين وذلك لما له من أهمية.

ويعتبر القسط في نظر المشرع بمثابة ثمن الخطر أو تعبير عن الخطر بقيمة مالية، ويتكون القسط مما يلي:

- القسط الصافي:

وهو مقابل الخطر الذي يغطيه ويتوقف قيمته على درجة احتمال وقوعه ومدى جسامته ما يقع من خسارة.

- علاوة القسط:

يسعى المؤمن دائما إلى تحقيق ربح، ولذلك فإن علاوات القسط تحتوي على نفقات اكتتاب العقود و نفقات الإدارة و الضرائب، بالإضافة إلى هامش الربح لأن المؤمن في حد ذاته يعتبر تاجرا.

ثالثا : أنواع التأمين

يعرف التأمين بأنه مجال شاسع للغاية بحيث أن نطاق تطبيقه غير محدود، فكلما تعددت الأخطار ظهرت

أنواع جديدة من التأمين، لذلك فإن تقسيم أنواع التأمين يرجع تبعا للخطر المؤمن ضده، أو على أساس الإدا العملية حسب الغرض من التأمين أي تبعا للهيئات التي تمارس عمليات التأمين.¹

1- التأمينات على الأشخاص:

يعرف التأمين على الأشخاص بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بدفع مبلغ معين أو تقرير إيراد إذا ما حدث

أمر يتعلق بشخص المؤمن له، كما يمكن للمؤمن له أن يعقد التأمين لنفسه لخطر عند عدة مؤمنين وإذا

حصل الخطر سوف يحصل على مجموعة من التأمين المتفق عليها، وله عدة صور منها:

1 - حديدي معراج ؛ مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ؛ ديوان المطبوعات الجامعية ؛ 1999 ص 6.

- التأمين على الإصابات و الحوادث.

- التأمين على المرض

- التأمين على الزواج و الأولاد.

- التأمين على الحياة.

2- التأمين على الأضرار:

يسعى التأمين على الأضرار إلى إصلاح الخسائر التي تصيب مال المؤمن له مباشرة وهو يخضع بكافة أنواعه إلى المبدأ التعويضي وينقسم بدوره إلى قسمين:

أ- التأمين على الأشياء:

ويعمل على حماية المؤمن له من الأضرار المادية التي قد تصيبه في ماله أو عقاره بسبب تحقق مخاطر متعددة، ويندرج تحت هذا التأمين:

- التأمين ضد الحريق

- التأمين ضد السرقة

- التأمين ضد أضرار المياه

- التأمين ضد البرد بالنسبة للفلاحة.

ب- التأمين على المسؤولية:

ويهدف إلى تغطية خسائر مادية التي يترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار التي ألحقت بالغير، و الذي يكون فيها مسئولاً قانوناً.

ويطلق على تأمينات المسؤولية "تأمينات الدين" أو تأمينات الخصوم، ولذلك تتدخل ثلاث عناصر (أشخاص): المؤمن، المؤمن له المسؤول والمتضرر، وهذا الأخير لا يكون طرفاً في العقد و الذي يمارس حقا مباشرا على المؤمن في تعويضه عن الضرر.

ويسعى التأمين على المسؤولية إلى تحقيق الحماية الاجتماعية بفضل الضمان الذي يمنحه المؤمن، فيمكن للمؤمن له إعادة رؤوس أمواله دون أن يتحمل الخسائر التي وقعت بسبب مسؤوليته و في نفس الوقت تعويض الضحية عن كل الخسائر التي ألحقت به.

3- التأمين على القروض الموجهة للتصدير:

يعتبر تأمين القرض الوسيلة التي تمنح للتأمين مقابل دفع قسط بضمنان حالة عدم الدفع أو عدم تحصيل حقوقهم من قبل الزبائن معروفين مسبقا وهم في حالة إفلاس عن الدفع. ولقد تطور هذا التعريف, حيث أصبح لا يقتصر فقط على القروض الممنوحة للزبائن, ولكن على مجموعة من العمليات المرتبطة بالتصدير, فيضمن بذلك عدة مخاطر: خطر عدم التحويل, خطر الصرف, الخطر السياسي, الكوارث... الخ. ويمكن إعطاء تعريف شامل للتأمين على القرض:

" هو وسيلة من وسائل التمويل المصرفي وأداة تأمينية تسمح للدائنين مقابل دفع أقساط لشركة التأمين من تغطية المخاطر التجارية و غير التجارية للقرض المرتبطة بعمليات التصدير فيما بين الدول, كما أنه أداة من أدوات تنمية الصادرات من خلال ضمان الائتمان المرتبط بالتصدير بين مشتري محلي و بائع أجنبي.

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

1-أنواع السفن:

شهدت صناعة السفن عبر العصور والأزمنة المختلفة مراحل متعددة من التطور بداية من السفن الخشبية إلى السفن الحديدية، فالسفينة هي المحور الأساسي التي تدور حوله صناعة النقل البحري وتختلف فيما بينها من حيث طريقة التصميم والبناء والغرض الذي بنيت لأجله، وتختلف من حيث الحمولة والقوة والسرعة والدرجة التكنولوجية¹ ويمكن تقسيم السفن التجارية إلى قسمين رئيسيين هما سفن البضائع وسفن الركاب، فحين التطرق إلى أي سفينة تجارية نبدأ بتوضيح ماهية السفينة أولاً هل هي سفينة ركاب أم سفينة بضائع ثم نكمل التحدث بعد ذلك عن صفات السفينة .

1-1 سفن نقل الركاب Passenger ships

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

الشكل رقم (04):يوضح صورة لسفن الركاب



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

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

2-1 سفن البضائع

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

المجموعة الأولى:سفن البضائع المختلفة

أ-سفن الحاويات Container ships

ج-سفن البضائع العامة General cargo ships

د-الناقلات البترولية Petroleum tankers

هـ-ناقلات الكيماويات Chemical Tankers

و-سفن الدحرجة Ro-ro ships

ز-حاملات الصب Casting holders

1-2- المجموعة الثانية :وتشمل السفن الخدمية ومنها¹:

أ-كاسحات الجليد Icebreakers

ب-سفن الإمداد Supply ships

ج-القاطرات Locomotives

د-سفن الإنقاذ البحري Maritime rescue ships

هـ-سفن الإرشاد Pilot ships

و-سفن الأبحاث Research vessels

ز-الكراكات Dredgers^{*}

¹- خليل محمد ديب ياسين ، مرجع سابق ،ص 62 .

1-3 المجموعة الثالثة: سفن الأغراض الأخرى

أ- سفن الصيد Fishing vessels

ب- سفن صيد وتصنيع Fishing and manufacturing vessels

ج- سفن النزهة Pleasure ships

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

المجموعة الأولى:

أ: سفن ناقلات الحاويات Container tanker ships

وقد أستخدم هذا النوع من السفن في عام 1956 في الطرق الملاحية الأمريكية وتتلخص نظام النقل بالحاويات بوضع بضائع في وعاء معدني على شكل صندوق له فتحة جانبية يطلق عليها إسم الحاوية ، ترص البضائع وتوضع في الحاوية ولا تفتح إلا عند المستورد ، وقد انتشر استخدام هذه السفن لما تحمله من ميزات الأمان والسرعة في مناولة البضاعة¹ وهي الآن لوسيلة الرئيسية للشحن البحري في الموانئ التجارية العالمية،

الشكل رقم (05)، يوضح صورة لسفينة نقل الحاويات



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

¹ - هشام بوريش ، دور قطاع النقل البحري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العامي الجديد، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 05، جامعة عنابة ، 2011 ، ص79.

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

الجدول رقم(05):القياسات الدولية لأحجام الحاويات المختلفة

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

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

ج- سفن نقل البضائع العامة GENERAL CARGO

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

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



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

د- سفن الدرجة (roro ships)¹: وتعرف باللغة الإنجليزية اختصاراً RORO وهي التي تستخدم لنقل البضائع ذات العجلات كالقطارات والسيارات بمختلف أنواعها . وعادة يتم تحميلها من مؤخرة السفينة حيث يتم فتح باب خلفي تدخل منه السيارات أو البضائع ذات العجلات. وتم إنشاء هذا النوع من السفن في القرن 19 ميلادي، كما استخدمت في الحرب العالمية الثانية لنقل المدرعات والدبابات. أكبر ناقلة Ro-Ro هي MS Color Magic وضعت بالخدمة في أيلول 2007 وبنيت في فنلندا وقدر طولها ب 223.70 متراً، عرضها 35 متراً، بإمكانها حمل 550 سيارة.²

الشكل رقم(07): يوضح صورة لسفينة الدرجة



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

هـ :: ناقلات البضائع السائلة LIQUID BULK CARGO

وتتنقسم هذه الناقلات إلى عدة أنواعها أهمها:

هـ 1- ناقلات النفط :

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

هـ 2- الناقلات العملاقة: VERYLARGE CRUDE CARRIER_VLCC

¹- بلسيط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص 27.

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

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

الشكل رقم (08): يوضح صورة لسفينة النقل العملاقة



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

3- الناقلات فوق العملاقة ULCC – ULTRA LARGE CRUDE CARRIER

وهي ناقلات عملاقة يتعدى حجمها 350.000.00 طن ويبلغ طولها الإجمالي 370 متر وعرضها 56 متر، وغطاسها 22.46 متر وقوتها 36000 حصان ، وأكبر وأشهر هذه الناقلات حاليا هي الناقله النرويجية JAHRI VIKING وحمولتها 555 ألف طن.²

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



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

¹- المرجع نفسه ، ص 42 .

²- المرجع نفسه ، ص 43 .

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

د1-ناقلات الغاز الطبيعية LIQUIDE NATURAL GAZ

وهي تلك الناقلات المجهزة خصيصا لنقل الغازات والسوائل الطيارة ذات قوة الضغط يزيد عن 28 غرام/سم² تحت درجة حرارة 38 تحت الصفر، ويتم نقل الغاز حاليا بعد تحويله إلى سائل تحت الضغط وتبريده في ناقلات الميثان.

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



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

د2-ناقلات المواد الكيميائية: CHEMICAL TANKER

وتقوم بنقل شحنات ذات طبيعة خاصة مثل: الفوسفور المنصهر، وحامض الكبريتيك، والنشادر الجافة، والزيوت النباتية، حيث تتميز بكون صهاريجها مبنية من معدن غير قابل للصدأ، فهي تخضع لقيود كبيرة تتعلق بالسلامة، وغالبا ما يتم تصنيف حمولتها على أنها خطيرة، وبشكل عام تحمل هذه الناقلات كمية تتراوح بين 5000 إلى 40000 طن¹

¹-أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص43.

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



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

المجموعة الثانية: السفن الخدمية: ويمكن أن نذكر منها :

أ- القاطرات TUGS:

هذا النوع من السفن له القدرة على القطر أو مرافقة أو رفع سفينة أخرى وغالبا ما تلجأ إليه مصالح الميناء أثناء خروج أو الدخول السفن إلى الميناء¹

الشكل رقم (12): يوضح صورة لسفينة القاطرات



<https://www.safinati.com>

المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على الموقع الإلكتروني

ب- سفينة الإرشاد: هي سفينة تعمل بالموانئ لإرشاد السفن القادمة للميناء²

¹-ريان أعالي البحار -CAPTAIN Mohamed على الموقع الإلكتروني :

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

²-ريان أعالي البحار -CAPTAIN Mohamed، المرجع نفسه.

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

ثانيا :البضاعة المنقولة

نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1924 على أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء من أي نوع بإستثناء الحيوانات الحية المحمولة على ظهر السفينة والمصرح بها. إذن فالبضاعة تعتبر العنصر الأساسي في نشاط النقل البحري لكونها تفعل كل من حركتي السفينة والميناء فالسفينة بلا بضاعة لا قيمة لها ،والميناء بلا بضاعة لا قيمة له¹.

ثالثا :الميناء

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

مفهوم الميناء لغة PORT.فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة PORTA وتعني بوابة².

الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن³.

أما في الجزائر فقد عرفه المشرع الجزائري ضمن المادة 888 من القانون البحري :على أنه نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة⁴

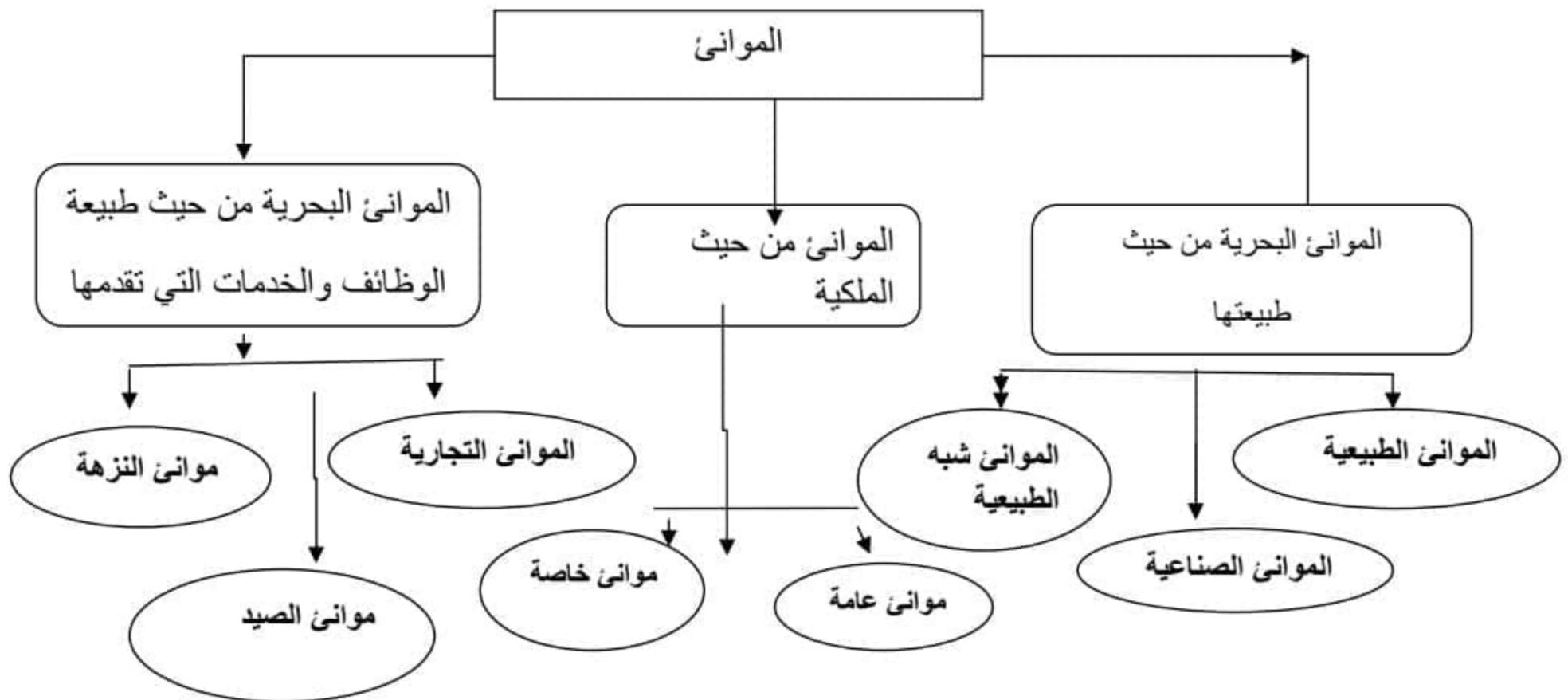
¹ تحسب قيمة الكلية الأسطول من تقديرات قيمة كل سفينة استنادا إلى نوعها وحجمها وعمرها
² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان ،2011/2012، ص81.
³ قائد عائض العميتلي ،خدمات الموانئ البحرية اليمينية المحددات الإقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ،كلية التجارة ،جامعة الإسكندرية ،1991، ص9.
⁴ محمد توفيق ،سلمى زكي عبد الفتاح ،نحو معايير الاستثمار في الموانئ البحرية ،دراسة قدمت في المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر -ماردكون-إسكندرية من 15 إلى 16 نوفمبر 2009 .

⁴ -أمر رقم 76- 80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية الجزائرية ،العدد 47 المؤرخ في:1998/06/27.

-أولاً: أنواع الموانئ: ¹

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

الشكل رقم (15):أنواع الموانئ البحرية



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على المرجع:

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

1- الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية :

تنقسم من حيث طبيعتها الجغرافية إلى ثلاثة أقسام :

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

¹- سميرة إبراهيم محمد أيوب، المرجع السابق، ص 40.

ب- موانئ شبه طبيعية: يكون محاط من جوانبه باليابسة ويتطلب قيامها إعداد بعض الإنشاءات للقيام بأعمال الملاحة البحرية، يتم تحسينها بأعمال صناعية كإضافة حاجز أمواج¹

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

2- الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

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

إلى مايلي:

أ- الموانئ التجارية :

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

ب- موانئ الصيد البحري

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

ج- موانئ النزهة

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

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

باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية ومصدر مهم للخزينة العمومية وقد يكون ملكية الميناء تابع لقطاع الخاص حيث اعتمدت الحكومات في العديد من البلدان سياسة تشجيع تطوير مشاريع البنية التحتية من خلال القطاع الخاص حيث تحتفظ الحكومة بملكية أرض الميناء وتترك للقطاع الخاص تطوير البنية التحتية والقيام بعمليات التشغيل وفق عقود تبرم بين الطرفين²

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

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

رابعاً: الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن:

ويقصد بها كافة الخدمات التي يمكن تقديمها من لحظة دخولها للميناء إلى غاية الخروج منه فضلاً عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء، تقوم بهذه الخدمات مؤسسات وهيئات لكل منها أدوار معينة في نشاط النقل البحري وتتمثل هذه الخدمات فيما يلي :

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

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

المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري للبضائع

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

أولاً- تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

1- تعريف عقد النقل البحري

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

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

¹ - سعيدة ولد لغواطي، عثمان لخلف، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007-2018، مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 12، العدد 1، 2021، ص 384.

² - هشام درويش، مرجع سابق، ص 81.

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

وعقد النقل البحري يأخذ صورتين أساسيتين :

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

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

2- خصائص عقد النقل البحري:

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

أ- **عقد رضائي**: يتم عقد النقل بمجرد اقتران الإيجاب والقبول ، أي الاتفاق على القيام بعمليات النقل²

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

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

د- **عقد تجاري**: حسب القانون التجاري الجزائري المادة الثانية³ نصت على أن كل مقاوله لاستغلال واستعمال النقل مهما كانت الوسيلة المستعملة يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع وبالتالي فعقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للناقل يعد دائما عملا تجاريا ، أما بالنسبة للشاحن بكونه طرفا في العقد من الجهة المقابلة فيذهب الفقه إلى التمييز بين أمرين :

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

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

²- بسعيد مراد ، مرجع السابق ، ص 22.

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

خاتمة الفصل الأول:

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

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

تمهيد:

المطلب الاول : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

أولاً- النشأة الجغرافية للميناء

- لأنه كان خليجا صخريا حاداً يمتدّ بين الرأس البحري لسلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".
 - في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م.
 - إنطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة .
 - تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م إنتهت بميلاد أول حوض للميناء .
 - بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.
- منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.



Mosta _ Port 1960

ثانيا - نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية إقتصادية/ شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م .

ورثت مؤسسة الميناء، إبتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا (SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.
- إحتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1989م شقّت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الإستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي إلى شركة عمومية إقتصادية/ شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

- إستثمار وتطوير ميناء مستغانم
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

بتاريخ 27 فيفري 2008، تمّ رفع رأس مال الشركة إلى 500.000.000 دج.

في سنة 2015م رفع رأس مال الشركة من جديد إلى 1.500.000.000 دج، تحت الحيازة الكاملة لمجمع الخدمات

البحرية "SERPORT Spa"

في شهر جانفي 2004، تم إنشاء مؤسسة تسيير موانئ وملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم.

ولدت هذه المؤسسة بموجب إنعقاد مجلس الحكومة في 13 أوت 2003 المكرّس لبحث تسيير موانئ وملاجئ الصيد وبمقتضى القرار رقم 02 الصادر بتاريخ 22 سبتمبر 2003 عن مجلس مساهمات الدولة الخاص بإسناد موانئ وملاجئ الصيد إلى شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" وبمقتضى القرار رقم 05 الصادر بتاريخ 23 ديسمبر 2003 المتعلق بتثمين وتطبيق القرار السابق وبمقتضى الإجتماع العام الإستثنائي لمؤسسة ميناء مستغانم المنعقد في 20 جانفي 2004 الخاص بإنشاء هذا الفرع الذي يسهر على تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم و مينائي صلامندر وسيدي لخضر.

Mosta _ Port 2008

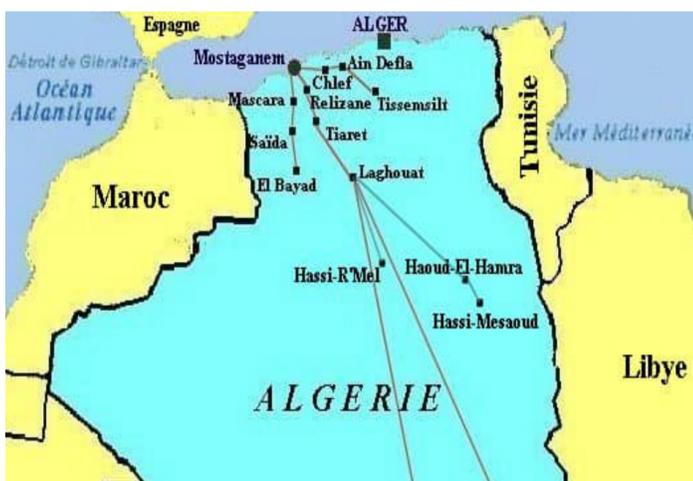


ثالثا : أهداف ميناء مستغانم

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الإقتصاديين.

رابعا : مميزات ميناء مستغانم

- موقع جيو إستراتيجي هام
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية
- محطات رسو متخصصة لسفن الإداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة



- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمر وناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي)

المطلب الثاني: خصائص وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

أولاً: تعريف المؤسسة :

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي من البنية التحتية الخاصة بالنقل فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري .

● إسم المؤسسة :مؤسسة ميناء مستغانم

● النظام القانوني للمؤسسة :مؤسسة عمومية إقتصادية /شركة ذات أسهم

● رأس المال الإجتماعي 1 500 000 000:دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ

● SOGEPORIS"تاريخ التأسيس 14:أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 287-82 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 م .

● تاريخ إستقلالية المؤسسة 29:فيفري 1989 م .

● المقر الإجتماعي :الطريق الرئيسي إلى صلامندرص ب 131:مستغانم 27000

● يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض °35 و °56 شمالا و خطي طول °00 و °05 شرقا .

*حيث يتضمن :

◆ كاسرة الأمواج: بطول 1830 م.

◆ المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100 م وعمق 12 م

◆ الأحواض

- الحوض الأول: بمساحة مائة تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77 م و 8,17 م (يحتوي على 06 محطات رسو)

- الحوض الثاني: بمساحة مائة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95 م و 8,22 م (يحتوي على 04 محطات رسو)

◆ الأرصفة: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1 296 متر خطي مقسمة كما يلي:

• الرصيف الشمالي الشرقي 117: متر خطي (المحطة 0)

• رصيف المغرب 412: متر خطي (المحطة 1، 2 و 3)

• الرصيف الجديد 217: متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2)

• رصيف الاستقلال 270: متر خطي (المحطة 4 و 5)

• الرصيف الجنوبي الغربي 280: متر خطي (المحطة 6 و 7)

◆ أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44 430 م ذات الإستخدام التجاري.

◆ مرآب السيارات: بمساحة 60 000 م² وقدرة إستيعاب تصل إلى 6 000 سيارة مع إمكانية تمديدها إلى 12 000 سيارة

◆ مرآب الحاويات: بمساحة 15 000 م² وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا .

◆ المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8 950 م²، توظف 5 950 م² للخدمات التجارية

◆ طرق المواصلات:

• الطريق الأرضي : 4 885 متر

- خطي السكة الحديدية : 3 747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثفل قصب السكر ()....انظر الملحق رقم 1)

ثانيا : مهام المؤسسة :

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم

ثالثا : أهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدّة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر .
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية) .
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الإقتصاديين .

المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم :

1-الرئيس مدير العام:

هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة و المسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء المنفذين و الذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة .

1-1 مساعد رئيس المدير العام: ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في إتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة

2-1 مساعد الأمن الداخلي: وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي و معاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية و تصدي لكل الأخطار المحتملة

3-1 خلية التدقيق: هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة، وتتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق و فحص العمليات و الأنشطة المختلفة للمؤسسة .

4-1 مكتب التنسيق العام: وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، و المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن و السكنينة للمديرية و منع دخول الأجانب

5-1 مديرية الأشغال والصيانة :

وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للتسيير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة، تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة، وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال .

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد و آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات. تتكون هذه المديرية من :

أ - قسم الصيانة: يقوم قسم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح المعدات بالإضافة إلى إستبدال المعدات وقطع الغيار.

مصلحة الصيانة :

وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح معدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات، و المعدات الميكانيكية .

-مصلحة العتاد :

تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات، وتوفير معدات المناولة

ب- قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، ويتكون من مصلحة الأشغال والصيانة .

-مصلحة الأشغال والصيانة: تشرف هذه المصلحة على تنفيذ أعمال صيانة أصول المؤسسة.

6-1 مديرية قيادة الميناء :

وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها

وتأمين الحدود المينائية، وتتكون من:

أ- قسم الأمن: ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا مباشرا على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص ، ويتفرغ هذا القسم إلى للعمل

-قسم ضباط الميناء: ويشرفون مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الإتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طوله) لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف

-قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

ب- قسم الملاحة: ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملمزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسؤوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة

التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع

بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

-محطة القاطرة: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنيطة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام. حيث لا يجوز بل يمنع منعا باتا على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص لها للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عجلها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة .

-محطة الإرشاد: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة إرشاد المخصصة للنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية .

7-1 مديرية الاستثمار التجاري: وتقوم هذه المديرية ب :

-تسيير العمليات المرتبطة بعبور البضائع (الشحن، التفريغ، والتخزين)

-تسيير أملاك الدولة المينائية

-تسيير الإنشاءات المتخصصة

-متابعة تطور تقنيات الإستثمار المينائي والبحث عن الوسائل المناسبة لإدماجها

بفعالية داخل المؤسسة 99فاعلية التسويق في جلب العملاء

تضم مديرية الإستثمار التجاري الخلايا التالية :

أ -خلية التخطيط: وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية و سنوية توضع فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضع مخططات تبين نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية .

ب -خلية التسويق: وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيواستراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير والإستيراد. وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي، التسهيلات الإدارية، التحفظات الجمركية، إنخفاض نفقات الشحن والتفريغ، وسائل العمل المتطورة، أماكن تخزين واسعة. وهي الشروط التي تجلب دراسة برامج الإستيراد

للمتعاملين المينائيين.

ج -خلية المنازعات: وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية .

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلتزم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه والدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الإجتماعية .

كما يمكن أن يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال نزاع مع المؤسسة متمثلين ممثلهم النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثالا (الزيادة في الأجور).

د- قسم الشحن: تقتصر مهامها على الشحن والتفريغ والتخزين، ويتكون من ثلاثة مصالح:

-مصلحة الشحن والتفريغ: هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد عاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل المنشود. وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري كونها تمثل مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها بدل الكثير من العناية والصرامة والاحتباس أثناء العملية . كما تتميز بتنوع مصدرها كونها بضاعة

خطيرة أو سريعة التلف أو باهظة الثمن.

-مصلحة التخزين: تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم، كما تسهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة الفواتير .

-مصلحة الحاويات: وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها

ح- قسم التجارة: ينظم مهام مصلحة الفواتير، الأملاك و الإنشاءات المتخصصة، يسهر على ترجمة وتطبيق سلم الأثمان المعمولة به، وينقسم إلى مصلحتين .

-مصلحة الفوترة و أملاك الدولة: هي تلك الأملاك و الإنشاءات المتخصصة ومكلفة بمتابعة دخول السفن، إنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في اعدادها

-مصلحة الإحصائيات: تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية .

الفصل الأول تطبيقي: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

أ- قسم المستخدمين والتكوين: يقوم هذا القسم بالإشراف ومراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار تسيير المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

- مصلحة المستخدمين والتكوين: تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.

- المصلحة الاجتماعية: تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات المصاريف الطبية، وطب العمل.

- مصلحة الرواتب والتكاليف: وهي المصلحة التي تشرف على دفع أجور المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل الذي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والإستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة

ب- قسم الشؤون: يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

- مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم طوال السنة الواحدة لصالح أبناء العمال والعمال كمكافأة لهم على المجهودات المبذولة طوال السنة وتتمثل في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد المتسمية والموسم الإصطيفي.

أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والاخاء فيما بينهم.

- مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي

يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن منكل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء.....الخ.

ج- قسم الوسائل العامة: يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين:

-مصلحة الوسائل العامة: وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل و قطاع غيار مختلف .

المركبات و قطاع الغيار الخاص بالقاطرة و مختلف العتاد من (كمبيوتر، آلات نسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام و أوراق... الخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم

في المهام الخاصة ب داخل و خارج الوطن .

-مصلحة تسيير المخزون: تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير

تقوم بعملية جرد لهذه المخزونات المخزون

المبحث الثاني : دور ميناء مستغانم في جلب استثمار

المطلب الاول: دور المؤسسة في جلب الاستثمار:

1-تعريف الاستثمار وأهميته :

يتعلق الاستثمار بالإنفاق الرأسمالي على المشروعات الجديدة في قطاعات المرافق العامة و البنية التحتية مثل: مشروعات شق الطرق الرئيسية ، الفرعية ، مشروعات تمديدات المياه و تمديدات الصرف الصحي و تهيئة المخططات العمرانية و مشروعات البناء و الإسكان و تمديدات الكهرباء و توليد الطاقة و كذلك مشروعات التنمية الاجتماعية في مجالات التعليم و الصحة و الاتصالات بالإضافة إلى المشروعات التي تتعلق بالنشاط الاقتصادي لإنتاج السلع و الخدمات في القطاعات الإنتاجية و الخدمية كالصناعة و الزراعة و الإسكان و الصحة و التعليم و السياحة .

و يمكن تعريفه أيضا على انه إضافة طاقات إنتاجية جديدة إلى الأصول الإنتاجية الموجودة في المجتمع بإنشاء مشروعات جديدة أو التوسع في مشروعات قائمة أو إحلال أو تجديد مشروعات انتهى عمرها الافتراضي و كذلك شراء الأوراق المالية المسطرة لإنشاء مشروعات جديدة. و تكمن أهمية الاستثمار في:

1-زيادة الإنتاج والإنتاجية مما يؤدي إلى زيادة الدخل القومي وارتفاع متوسط نصيب الفرد منه وبالتالي تحسين مستوى معيشة المواطنين

1- توفير الخدمات للمواطنين وللمستثمرين

2- توفير فرص عمل و تقليل نسبة البطالة

3- زيادة معدلات التكوين الرأسمالي للدولة

4- توفير التخصصات المختلفة من الفنيين والإداريين و العمالة الماهرة

5- إنتاج السلع و الخدمات التي تشبع حاجات المواطنين و تصدير الفائض منها للخارج مما يوفر العمولات الأجنبية اللازمة لشراء الآلات و المعدات و زيادة التكوين الرأسمال

2-مديرية الاستثمار كفرع من فروع المؤسسة :

إن لمديرية الاستثمار دور هام و أساسي في مؤسسة ميناء مستغانم فهي التي تسهر على العمليات التالية :

*عمليات الشحن و تفرغ البضائع

*مسئولة عن الأضرار المتعلقة بالبضائع وكذلك الأخطار التي تحدث للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن و التفرغ

*تأمين الاستلام و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة و المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها

*كما تتخذ بعين الاعتبار جميع النقائص التي تمت معاينتها بالنسبة لسوء البضاعة أو تعليبها

*تحديد الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية الميناء

*كما أنها تشرف على جميع الوثائق الملزمة بمكوث السفينة و نقل البضائع

*تأمين جميع عمليات التجارة و النشاطات التجارية

*حماية الميناء(الأرصقة، سدود الحجز...الخ)

*استلام البضائع و تحويلها و تخزينها و وزنها و تسليمها

*تشرف على كفاءات استغلال الآلات و المنشآت المينائية

*تحديد شروط إيداع و تكريس و حركة البضائع

*تشرف على تصليح الأغلفة و وسائل التعليب خلال عملية الشحن و التفرغ

*التعامل مع الزبائن

المطلب الثاني : استراتيجيات المؤسسة لجلب الاستثمار:

يبدل ميناء مستغانم جهودا على عدة أصعدة بغية جلب استثمارات في مختلف الميادين من جهة و من جهة أخرى جذب متعاملين اقتصاديين جدد(مصدرين و مستوردين) و من أهمها:

*تسويق صورة ميناء مستغانم عن طريق توزيع مطويات شهرية، كتيبات تتضمن أهم نشاطات الميناء، مجلة ثلاثية (el bahri)، أفلام وثائقية.

*تنظيم أيام دراسية تهدف إلى فتح النشاطات التجارية أمام الشراكة و دراسة طرق تحسين علاقة الميناء بالمتعامل الاقتصادي و إيجاد تسهيلات تجارية و مينائية جديدة للمستثمر.

*المشاركة في مختلف الملتقيات و الندوات التي يتعلق موضوع تنظيمها بالأنشطة التجارية الاستثمارية منها (الملتقى الدولي للمحروقات و الغاز SIHGAZ2008) الذي تم تنظيمه في حاسي مسعود من 30 جانفي إلى 03 فيفري 2008.

*ومن جهة أخرى يعمل الميناء على توسيع استثماراته في البنى الفوقية و التحتية للميناء و على صعيد وسائل الشحن و التفرغ و على صعيد رأس المال البشري.

الخاتمة

الخاتمة

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

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

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

الصفحة

قائمة المحتويات

الاهداء

أ

مقدمة عامة

32-02

الفصل الاول : مدخل الى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع

46-34

الفصل الثاني: مساهمة الانكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا

48

الخاتمة