

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم  
كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارة والتسيير  
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية  
الشعبة : العلوم التجارية تخصص :تجارة ولوجستيك اورومتوسطي

## دور وفعالية الانكوترمز في تنظيم عمليات التجارة الخارجية دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم EPM

تحت إشراف الأستاذ:  
الدكتور برياطي حسين

مقدمة من طرف الطالب:  
حمو فتحي

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	مدوري نور الدين	أستاذ محاضر	جامعة مستغانم
مقررا	برياطي حسين	أستاذ محاضر	جامعة مستغانم
مناقشا	بن حمو عبد الله	أستاذ مساعد	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2016-2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ

وَ رَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ

عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا "

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

الآية 70 من سورة الإسراء

# تَشْكُرَات

قال عز وجل: "ولئن شكرتم لأزيدنكم" صدق الله العظيم.

أشكر الله وأحمده على ما أمدني من قوة وإرادة من أجل إتمام هذا

العمل المتواضع.

أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير إلى كل مستخدمي كلية العلوم الاقتصادية

وإلى الأساتذ المحترمين بريايطي حسين خاصة الذي لم يهمل

علينا بتوجيهاته ونصائحه.

وأقدم جزيل الشكر إلى كل طلبة العلم وبالأخص طلبة

تخصص تجارة ولوجستيك ارو متوسطي وإلى كل من ساهم في مساعدتي

لاتمام هذا البحث المتواضع

فتحي

فتحي

# الأهداء

إلى روح المصطفى محمد صلى الله عليه وسلم خير المعلمين على وجه الأرض

إلى

الشمعة التي تضيء لي طريق نجاحي ، وإلى من حمرتني بحبها وحنانها وعطفها طول حياتي إلى أجلي

وأعظم أم " والدتي الغالية "

إلى

الضوء الذي بعث لي الأمل والإصرار في نفسي...إلى الذي لم يبخل عليا يوما بشي... إلى الذي سعى من أجل وقوفي

بسلام " إلى والدي الكريم "

إلى

الأساتذة المشرفين على مناقشة هذا العمل المتواضع وخاصة الأستاذ برياطي حسين

إلى

الضوء الذي بعث لي الأمل والإصرار في نفسي، إلى القلب الصادق الذي علمني بأنه لا

معنى للحياة دون عزيمة وقوة الإرادة الزميل العزيز " نور الدين "

إلى

الشموع والزهور التي داعبت تفاصيل حياتي كما يداعب النسيم أوراقها وبعثت ألوانها في نفسي متعة أمل

وسط زحمة الآخرين في هذه الحياة " أخوتي وأخواتي الأعمام "

يوسف، نعيمة ، كريمة ، سامية ، سعيدة ، أية، إيمان

إلى

كتاكيت " محمد ، اسامة ، راهي ،كرم ، عدة ، حنية، الياس "

إلى

الزملاء والأصدقاء " أساتذة وإدارة الكلية، قسم العلوم التجارية طلبة وإداريين، خاتمة تخصص تجارة ولوجستيك ارومتوسطي،

نورة، بلحول، نورية، عثمان، "

إلى

كل من أعرفهم من قريب أو بعيد ونسى أن يذكرهم قلمي.

# قلمي

الصفحة	قائمة المحتويات
	صفحة الإهداء
	صفحة الشكر
II-I	الفهرس
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
3-1	المقدمة العامة
60-4	الفصل الأول: عموميات حول التجارة الخارجية والانكوترمز
4	تمهيد
5	المبحث الأول: مفاهيم عامة عن التصدير والاستيراد
5	المطلب الأول: التصدير
12	المطلب الثاني: الاستيراد
17	المطلب الثالث: لوجستك عمليات التصدير والاستيراد
26	المطلب الرابع: توطين الصادرات والواردات في الجزائر
30	المبحث الثاني: عموميات حول الانكوترمز
30	المطلب الأول: تاريخ الانكوترمز ومفهومها.
34	المطلب الثاني: أهمية وخصائص الانكوترمز
36	المطلب الثالث: هيكل الانكوترمز ومضمونها.
40	المبحث الثالث : الانكوترمز والتزامات المصدر والمستورد
40	المطلب الأول: مصطلح البيع عند الانطلاق
41	المطلب الثاني: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع
44	المطلب الثالث: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من البائع
49	المطلب الرابع: مصطلحات البيع عند الوصول
51	المبحث الرابع : واجبات البائع والمشتري وفقا للانكوترمز البحرية
51	المطلب الأول: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CIF
53	المطلب الثاني: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR.
55	المطلب الثالث واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري.
57	المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB .
60	خلاصة.....58
100-61	الفصل الثاني: واقع استخدام الانكوترمز في تنظيم التجارة الخارجية

61	تمهيد
62	المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم ودراسة هيكلها التنظيمي
62	المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم
66	المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي والتجارية البحرية لمؤسسة ميناء مستغانم
68	المطلب الثالث: الحركة التجارية بميناء مستغانم والصادرات والواردات
71	المبحث الثاني: واقع أعمال التجارة الخارجية في الجزائر
71	المطلب الأول: الإجراءات الجمركية عند عملية التصدير والاستيراد
80	المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية الجزائرية
82	المطلب الثالث: منظمات النقل الدولي وتنظيم التجارة الخارجية
83	المبحث الثالث: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية
84	المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري
86	المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي
87	المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية
88	المبحث الرابع: استخدام الانكوترمز في الجزائر
88	المطلب الأول: أهم مصطلحات الانكوترمز المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية
93	المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري و مصطلحات التجارة الدولية
97	خلاصة
98	الخاتمة العامة
103	المصادر والمراجع

قائمة الجداول، الأشكال والملحق

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
1-I	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب بيوع الانطلاق والوصول	37
2-I	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل	38
3-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW	41
4-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FCA	42
5-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS	43
6-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB	44
7-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR	45
8-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF	46
9-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT	47
10-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP	48
11-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAT	49
12-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP	50
13-I	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP	51
14-II	عدد السفن عند الدخول خلال السنوات 2016/2015	69
15-II	مؤشر المكوث بالميناء (الأيام)	69
16-II	مؤشر النشاط العام لحركة الاستيراد والتصدير بالميناء (طن)	69
17-II	حركة الصادرات والواردات حسب عائلات المواد لسنة 2016 (طن)	69
18-II	حركة الحاويات (استيراد / تصدير)	70
19-II	تطور الميزان التجاري الجزائري للفترة 2016-2014	80
20-II	تطور التجارة الخارجية الجزائرية حسب توزيع المناطق الاقتصادية للفترة 2014-2016	81
21-II	تطور التجارة الخارجية الجزائرية حسب مجموعات الاستخدام للفترة 2016-2014	81
22-II	مثال تطبيقي حول تحديد هيكل السعر التصديري	85

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
8	أهمية التصدير في مجال التنمية	1-I
27	ختم خاص بملف عملية توطين الاستيراد	2-I
36	عناصر الأكوترمز	3-I
66	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	4-II
91	مصفوفة الصادرات والواردات CIF و FOB/CFR وسفن النقل البحري	5-II
94	خريطة استعمال الجزائر لمصطلح FOB	6-II
94	استعمال الجزائر لمصطلح FOB(FREE ON BOARD)	7-II
95	خريطة استعمال الجزائر لمصطلح CIF و CFR	8-II
95	استعمال الجزائر لمصطلح (CFR/CIF)	9-II



تعتبر التجارة الخارجية الشريان الأساسي الذي يربط الدول ببعضها البعض، فهو الجزء الهام في الاقتصاد الوطني لأي بلد، إذ تعتبر أيضا القناة الرئيسية التي تمكن من التصدير والاستيراد بشكل يسمح لها بتحقيق تنمية اقتصادية وتحقيق معدلات النمو المتوقعة ، وأدى التطور الاقتصادي العالمي منذ مطلع القرن الحادي والعشرون الى التوسع الكبير في المعاملات التجارية بين الأمم، مما ترتب عليه تزايد احتمالات حدوث النزاعات بين اطراف عقود البئوع الدولية بسبب عدم صياغتها بالدقة الكافية وفي واقع الأمر لم تتخلف غرفة التجارة الدولية -على عاداتها- عن مساندة ركب هذا التقدم فقامت بمراجعة قواعد المصطلحات التجارية لسنة 2000 وإجراء التعديلات والإضافات اللازمة عليها.

ونظرا للمستجدات الحاصلة على الساحة الدولية من تطورات في مجال المعاملات التجارية خلال السنوات العشر الماضية، اصدرت غرفة التجارة الدولية نسخة من مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) في سنة 2010 التي راعت الظروف الجديدة لسير أعمال التجارة الدولية.

ونظرا لتزايد العمل بالتجارة الالكترونية وتبادل البيانات الكترونيا بالإضافة الى تزايد الاهتمام بتوفير مقومات الامن والسلامة للحركة الدولية للبضائع، اجرت الانكوترمز لسنة 2010 عملية تنقيح ضمت القواعد المتعلقة بالتسليم (Delivered)، بالإضافة الى اختصار عدد القواعد من 13 قاعدة في نسخة 2000 الى 11 قاعدة فقط كما حرصت هذه النسخة المستحدثة على ان تكون صورة اكثر يسرا ووضوحا فيكفي الاشارة الى احد قواعد انكوترمز 2010 في عقد من عقود بيع البضاعة الدولية او المحلية حتى تتحدد بوضوح الالتزامات المتعلقة بالبائع والمشتري مما يسهم في تقليل احتمال حدوث المنازعات القانونية على عملية البيع.

اخذت هذه القواعد الجديدة كذلك التطور الحاصل في الخدمات المصاحبة للعمليات التجارية،

بعين الاعتبار ، وخصت المتعاملين في بيع وشراء البضائع خاصة المصدرون والمستوردون وكل من يؤدي هذه الخدمات الداعمة كمتعهدي النقل متعدد الوسائط ومقدمي خدمات اللوجستيات، وشركات التأمين والبنوك و الناقلون البحريون، حيث عرفت خدمة النقل البحري للبضائع طلبا متزايدا عليها لانخفاض تكلفة الشحن بها، وميزتها التنافسية بالنقل بأحجام كبيرة وبأقل سعر مقارنة بالوسائط الأخرى كما انها تمثل حصة الأسد بالنسبة للمبادلات التجارية العالمية.

وبحكم طبيعة صادرات وواردات الجزائر التي يتم معظمها عبر مختلف الموانئ البحرية، يشغل ميناء مستغانم حيزا مهما في هذه الحركة التجارية لما يوفره من دعم لوجستي حقيقي وفعال في عمليات الاستيراد والتصدير، عن طريق تطبيق سياسات وخطط حكومية مترجمة في برامج تنموية مختلفة اساسها قانوني تنظيمي هدفه التسيير المحكم للعلاقات القانونية والمادية

بين البائع والمشتري باستخدام الانكوترمز على غرار الكثير من الدول لتحديد الحقوق والواجبات بدقة ووضوح.

اولا: اشكالية البحث

من مجمل ما سبق يمكن طرح الاشكالية الرئيسية على النحو الاتي:

-ما هو دور الانكوترمز وما مدى فعاليتها في تنظيم عمليات التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير)؟

وتندرج ضمن هذه الاشكالية التساؤلات الفرعية التالية :

✓ ما هو مفهوم عمليات التجارة الخارجية (التصدير والاستيراد)، وما مدى اهميتها في العلاقات الدولية؟

✓ ما المقصود بالانكوترمز وما هو دورها في تنظيم المبادلات التجارية الدولية؟

✓ ما هي حدود مسؤوليات والتزامات البائع والمشتري بخصوص تكاليف ومخاطر تسليم البضائع؟

✓ ما هي علاقة النقل الدولي البحري بعمليات التجارة الخارجية ؟

✓ ما هو واقع استخدام الانكوترمز التي تنظم استيراد وتصدير البضائع عبر الموانئ في الجزائر من خلال ميناء مستغانم التجاري؟

ثانيا: فرضيات البحث

للإجابة على التساؤلات المطروحة حاولنا وضع فرضية رئيسية ومجموعة من الفرضيات

الفرعية على النحو التالي:

الفرضية الرئيسية:

➤ تساهم المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم اعمال التجارة الخارجية، وتندرج تحتها

الفرضيات

الفرعية التالية:

➤ يوجد دور لعملية الاستيراد والتصدير في ربط الدول ببعضها وإنشاء علاقات تجارية قوية ومعقدة.

➤ يوجد دور للانكوترمز في توحيد لغة القوانين التجارية الاكثر استخداما دوليا من خلال

توزيع التكاليف وتحويل مخاطر النقل الدولي للبضاعة بين البائع والمشتري

➤ يوجد دور للانكوترمز في تسهيل الحركة التجارية عبر الموانئ في الجزائر وتنظيمها بما

يتناسب وامكانتها المتوفرة في قطاع النقل البحري للبضائع.

ثالثا:اهداف البحث: الغرض من هذا البحث يمكن تلخيصه في النقاط التالية:

- تسليط الضوء على اعمال التجارة الخارجية وأهميتها في العلاقات التجارية.
- تحديد مفهوم الانكوترمز وإبراز دورها والغرض من انشائها على تعدد واختلاف انواعها.
- معرفة كل ما يتعلق بكيفية عمل الانكوترمز وتطبيقاتها، و دورها في تحديد المسؤوليات بين اطراف التعاقد في البيوع الدولية.
- تحديد الانكوترمز المستخدمة في الجزائر بالنظر الى سيطرت النقل البحري على تجارتها البيئية عبر موانئها، وبالأخص ميناء مستغانم التجاري.

رابعا:اهمية البحث:

تكمن أهمية الدراسة في كونها تعالج موضوعا ذا أهمية في الحركة التجارية لمؤسسة ميناء مستغانم وذلك بالتطرق إلى الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية في نسيير وتنظيم العلاقات بين المصدر والمستورد ، وهذا بتسليط الضوء بالتحديد على دور الانكوترمز في تحديد المهام المتعلقة بالوثائق والاجراءات و توزيع النفقات وتحويل المخاطر المترتبة على عملية النقل البحري للبضائع.

خامسا: دوافع ومبررات اختيار البحث

- الرغبة في توسيع الاطلاع على الموضوع، وارتباطه بتخصص تجارة ولوجستيك أورومتوسطي.
- الاهتمام والرغبة الشخصية بالموضوع.

سادسا:حدود الدراسة(المكانية والزمانية):

دراسة واقع استخدام الانكوترمز في تنظيم عمليات الاستيراد والتصدير في الجزائر عامة وبميناء مستغانم بصفة خاصة وتطبيقاتها الميدانية في النقل البحري للبضائع في الفترة (2014-2016).

سابعا:منهج الدراسة

للإجابة على إشكالية بحثنا وكذا التأكد من صحة الفرضيات أو نفيها تتسم الدراسة بالاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي للوقوف على دور وفعالية مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اعمال التجارة الخارجية - مؤسسة ميناء مستغانم - وذلك بمحاولة إسقاط الدراسة النظرية على الواقع الميداني محل الدراسة للوصول إلى النتائج المرجوة.

ثامنا: الدراسات السابقة: يفتقر هذا الموضوع الى الدراسات السابقة، الا انه بالامكان ذكر

الدراسات التالية:

➤ دراسة عبد المالك هاني، بعنوان دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في التجارة الدولية، جامعة محمد خيضر - بسكرة، 2015/2014

➤ دراسة بعنوان مكانة عقد النقل البحري في الانكوترمز والاعتماد المستندي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2013/2012

#### تاسعا: صعوبات البحث

تتلخص أهم الصعوبات التي واجهتها في انجاز هذا البحث في ما يلي :

- ندرة المراجع التي تناولت هذا الموضوع من قبل خاصة باللغة العربية نظرا لحدائته.
- صعوبة الحصول على المعلومات الكافية، وإن وجدت فهناك نوع من التحفظ في تقديمها.
- صعوبة تحديد بعض المفاهيم والمصطلحات والتفرقة بينها والمتواجدة في بعض المراجع المعتمدة في الدراسة.

#### عاشرا: محتوى البحث

حاولنا من خلال هذا البحث المحافظة على التسلسل المنطقي والتدرج في طرح الافكار قدر الامكان، لذلك قمنا بتقسيم البحث الى فصلين اثنين.

تعرضنا في الفصل الاول الى اعمال التجارة الخارجية في اطارها النظري، وكذا مصطلحات التجارة الدولية وعلاقتها بالتزامات المصدر والمستورد وايضا الى واجبات البائع والمشتري وفقا للمصطلحات البحرية.

وفي الفصل الثاني قمنا بالتطرق الى الواقع الجزائري من خلال دراسة تطور اعمال التجارة الخارجية وعلاقة الانكوترمز بالسعر التصديري، والاعتماد المستندي ودورها في المنازعات التجارية الدولية، ثم قمنا بدراسة واقع استخدام الانكوترمز في استيراد وتصدير البضائع عبر الطرق البحرية في الجزائر من خلال دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم كنموذج تطبيقي خلال الفترة 2014-2016 .

تمهيد :

التبادل التجاري يتم بين دول تفصلها حدود جغرافية ومسافات بعيدة، وتحكمها عدة أنظمة وقوانين وعلاقات دولية مختلفة كانت نتيجة لتكتلات قوية ظهرت بعد التطور الحاصل في العالم على مختلف الأصعدة وخاصة منها ما تعلق بالتجارة الخارجية في شقها التصدير والاستيراد وما يدعمها من نشاطات لوجستية كالشحن والمناولة والجمركة، النقل الدولي... الخ، بالإضافة الى ذلك بروز عدة منظمات وهيئات دولية واقليمية تهدف الى تأطير هذه العمليات التجارية الدولية في ظل الاختلافات و التباين الواضح في التشريعات القانونية والانظمة الاقتصادية المطبقة و السياسات التجارية التي تبنتها هذه الدول لغرض الحفاظ على توازنها الداخلية (ميزان المدفوعات، اسعار الصرف، الدخل القومي... الخ) ، فنجد بذلك حجم التبادلات التجارية يتسم بنوع من المرونة حيث ان وتيرته تزداد و تنخفض حسب الظروف الاقتصادية التي تكون سائدة بما في ذلك الاوضاع السياسية والامنية. المبادلات التجارية كما هو معلوم تعتمد في تنفيذها و تنظيمها على العرف التجاري اكثر من ما هو مقنن وملزم امام المحاكم خاصة في حالة حدوث النزاعات بين اطراف التعاقد التجاري وقد قامت غرفة التجارة الدولية بتثبيت العمل بهذا المبدأ وتفعيل العمل به فاعلنت على ميلاد اول طبعة من مصطلحات تجارية من شأنها ان تعطي دفع في تنظيم وتايطير عمليات التصدير والاستيراد وتعديلها باستمرار لتكون لها المرونة الكافية لتكون لغة موحدة بين اطراف التبادل التجاري وتواكب التطورات الحاصلة في المجال التجاري وانكوترمز 2010 تعد اكبر دليل على مرونة هذه القواعد او الشروط التجارية الدولية بحيث اتما استجابت لتطلعات المتعاملين التجاريين على اساس التطور الذي حدث في مجال النقل والاتصال وطرق الانتاج والتسويق وتأثيرها على سرعة اجراء المبادلات ومعالجتها خاصة بعد الثورة الالكترونية التي عرفها العالم في كل المجالات ، مما كثف من مسؤولية البائع والمشتري فيما يخص الانشطة اللوجستية الداعمة لتصدير واستيراد البضاعة كالتامين والتخليص الجمركي والنقل الدولي والتغليف وما ينتج عنهم من تكاليف اضافية و اخطار مقترنة بعملية نقل البضاعة من نقطة الانطلاق الى غاية تسليمها في نقطة الوصول، وهذا من شأنه خلق التنازع حول كيفية توزيع الاعباء وكذا زمن تحويل هذه المخاطر المرتبطة بنقل البضاعة.

سيعالج هذا الفصل اربعة مباحث يتناول المبحث الاول عموميات حول التصدير والاستيراد والمبحث الثاني يتضمن مدخل نظري للانكوترمز اما المبحث الثالث فيتم من خلاله التطرق الى التزامات البائع والمشتري وفقا للمصطلحات التجارية الدولية، اما المبحث الرابع فيوضح علاقة الانكوترمز البحرية بالتزامات البائع والمشتري.

المبحث الأول : مفاهيم عامة عن التصدير والاستيراد

تعد أعمال التصدير والاستيراد من أهم الركائز الأساسية التي تقوم عليها التجارة الدولية على اعتبار أنها الأداة التي تنفذ عن طريقها سياسات التجارة الخارجية.

المطلب الأول : التصدير

1 تعريف التصدير وأهدافه :

لقد تعددت تعاريف التصدير لعل أهمها ما يلي:

يعرف التصدير بأنه " تلك العمليات التي تتعلق بالسلع والخدمات التي يؤديها بصفة نهائية المقيمون والغير المقيمين في البلد"<sup>1</sup>

كما يعرف التصدير بأنه " هو الأسلوب الأكثر انتشارا من التجارة العالمية، ويعتبر أسلوبا مرنا وسهل الاستخدام والتصدير لا يحتاج إلى استثمارات مالية كبيرة وبأقل ما يمكن من الموارد البشرية المتاحة"<sup>2</sup>. ويقصد به أيضا عملية بيع في الخارج جزءا من الإنتاج سلعا كانت أو خدمات لمجموعة اقتصادية ما (منطقة معينة أو بلد).

ويعتبر هذا النشاط الاقتصادي والتجاري مهم للغاية، وهو على وجه الخصوص وسيلة حاسمة للحصول على العملات الأجنبية، والتي تعد (العملات الأجنبية) من وسائل التدخل الاقتصادي والمالي في الأسواق الخارجية (على سبيل المثال للتجهيز أو اقتناء السلع الأساسية). وعلاوة على ذلك، يمكن للصادرات تحفيز الاقتصاد من خلال تشجيع العمل من بلد إلى آخر، وضمان استدامة أعمالها في سياق العولمة، مرتبط بقوة إلى مواقعها في السوق العالمية (حصة السوق على مستوى العالم).

من خلال هذه التعاريف نجد أن أهداف التصدير<sup>3</sup> يمكن تصنيفها كالآتي:

1-1- الأهداف المرتبطة بالإستراتيجية التجارية وهي:

-تجاوز السوق الوطنية المشبعة – توزيع جغرافي للمخاطر – التكيف مع المنافسة  
-التواجد في السوق الدولية

1-2- الأهداف المرتبطة بالجانب المالي وهي:

-الزيادة في رقم الأعمال – رفع هوامش المردودية والإيرادات المالية.

<sup>1</sup> فريد النجار ، التصدير المعاصر والتحالفات الإستراتيجية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2008 ، ص 15

<sup>2</sup> جعفر عبد الله موسى إدريس ، الإدارة الإستراتيجية ، دار ناشرون ومكتبات خوارزم العلمية ، الطبعة الأولى ، 2013 ، ص ، 226

<sup>3</sup> حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، جامعة بسكرة 2012/2013، ص، 51.

-رفع مردودية رؤوس الأموال المستثمرة -تسمح المنافسة من الرفع من فعالية التسيير المالي للمؤسسة.

3-1- الأهداف المرتبطة بتحسين شروط الإنتاج:

-تحسين قدرات الانتاج بالمؤسسة -استغلال الامتيازات المتوفرة-

-خفض الكلفة الانتاجية – رفع من جهود البحث والتطوير

2 طرق التصدير واهميته:

1-2- طرق التصدير:

نميز بين طريقتين مختلفتين تتم على اساسهما عملية التصدير.

1-1-2- طريقة التصدير غير المباشر:

ويتم على اساس هذه الطريقة استخدام او تعيين وسطاء دوليين يقومون بمهام التصدير للدولة، ويطبق هذه الطريقة عادة الشركات الحديثة العهد بالتصدير للاسواق الخارجية لانها تتضمن

أقل استثمار ومخاطرة، وهذا النوع لا يكلف الشركة اي تعيين او تطوير لايدي عاملة في الخارج، فالوسيط التجاري لديه معرفة كافية باحوال السوق الاجنبي وطريقة التعامل في الاسواق الاجنبية المستهدفة خارجياً<sup>1</sup>. ومن اهم اشكال الوسطاء المتوفرين في السوق المحلي للتصدير ما يلي:

➤ التاجر المحلي المصدر Domestic Based Export Marchant:

يشترى هذا الوسيط انتاج الشركة على حسابه الخاص. ثم يتولى عملية تسويقها وبيعها في الخارج على حسابه الخاص بهدف الربح.

➤ الوكيل المحلي المصدر Domestic – Based Export Agent:

الوكيل يبحث و يتفاوض نيابة عن موكله ويتقاضى مقابل عمله عمولة تختلف حسب العقود التجارية بين الوكيل و الموكل و نوع الوكالة. والوكلاء انواع: السماسرة ومنهم(وكيل البيع، وكيل المنتج، السمسار الحر... الخ) وهناك ايضا الوكلاء بالعمولة .

➤ المؤسسات او المنظمات التعاونية Cooperative Organization:

يوكل الى هذه المنظمات عملية تنفيذ المهام المتعلقة بالتصدير بالنيابة عن عدة منتجين وهي تقع جزئياً تحت ادارتهم ورقابتهم ويستخدم هذا النوع عادة منتجي البضائع الاولية كالمنتجات الزراعية.

<sup>1</sup> جاسم محمد، التجارة الدولية، دارزهران للنشر والتوزيع، 2013، ص، 77.

## 2-1-2- طريقة التصدير المباشر:

في هذه الحالة يقوم المنتج بالتصدير بنفسه الى الاسواق الاجنبية، دون الاستعانة بخدمات الوسطاء، ويتم ذلك بصفة مباشرة من خلال :

- انشاء قسم التصدير للاسواق الخارجية:وهذا يتطلب من الشركة استحداث قسم للتصدير ليقوم بكافة مهام التصدير.ويكون مستقلا و ضمن هيكلها التنظيمي.
- انشاء فروع في الاسواق الخارجية:حيث تقوم الشركة بانشاء فروع في السوق الاجنبي بتولى مهام التصدير و التوزيع في ذلك السوق المستهدف.مما يوفر لها رقابة افضل على نشاطاتها في تلك الاسواق.
- ارسال مندوبي بيع للخارج:حيث يتولون عملية البحث عن عملاء في الاسواق الاجنبية قصد التفاوض معهم بشأن عقد صفقات البيع<sup>1</sup>.

## 2-2- اهمية التصدير:

يعكس الواقع الميداني للتنمية في عدة مجالات مدى اتساع الفجوة بين الدول الصناعية المتقدمة و الدول النامية الامر الذي ادى الى زيادة الاهتمام الواسع بالتصدير في الفكر الاقتصادي ، وخاصة ما تعلق منه بعملية التنمية الاقتصادية للدول النامية التي عرف ميزان مدفوعاتها اختلالات واضحة و عدم توازن مستمر مع زيادة ملحوظة في حجم المديونية الخارجية و زيادة في اعبائها، ما ادى الى ضعف قدرتها على الاستيراد بسبب سياساتها المنتهجة كالاقراض الخارجي و سياسة احلال الواردات...الخ .

ان عملية التصدير هي الخيار الامثل لهذه الدول من اجل توفير احتياجاتها من النقد الاجنبي و بشكل منتظم، و خاصة مع كون صادراتها من المواد الاولية لا تتميز بالاستمرارية والاستقرار، و هذا ما يحتم عليها اعتماد نظام تصديري غير تقليدي و لا احادي<sup>2</sup>.

يرى بعض المفكرون الاقتصاديون ان التصدير والنمو السريع للصادرات يعجلان وبشكل كبير من عملية النمو الاقتصادي، و هذا ايضا ما دلت عليه الدراسات التجريبية.

توفر عملية تنمية الصادرات الوسائل المساعدة على النمو بشكل احسن واسرع مما توفره سياسة احلال الواردات.

و نلمس اهمية التصدير للمنتجات الوطنية من خلال جملة من الاعتبارات<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> جاسم محمد، مرجع سابق، ص 78.

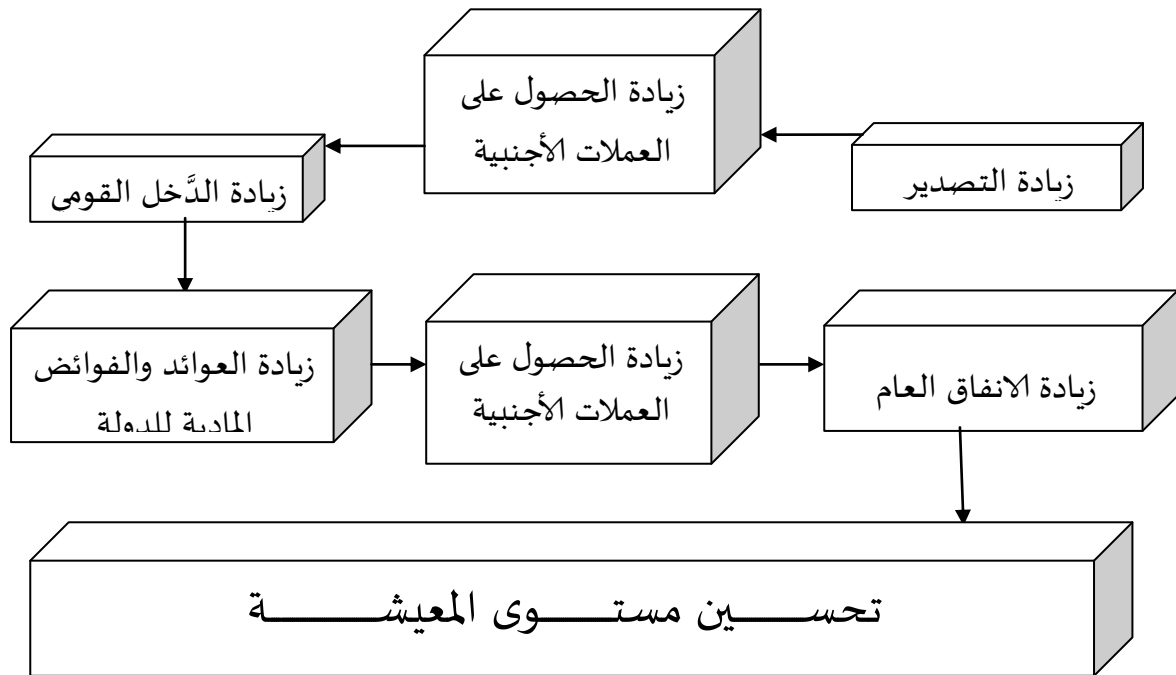
<sup>2</sup> بن جلول خالد، اثر ترقية الصادرات خارج المحروقات على النمو الاقتصادي، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص، 98.



- ❖ التصدير هو الامتداد الطبيعي للتوسع في مشروعات الانتاج، و الا فان السوق المحلي المحدود سيكون حائلا دون استمرار هذا التوسع.
- ❖ التصدير هو المخرج الامثل لما تعانيه الكثير من المؤسسات من فائض في الانتاج والمخزون نظرا لمحدودية التسويق في السوق المحلي ومعوقاته.
- ❖ تزداد اهمية التصدير من ناحية ان معظم الاستثمارات المحلية تعتمد و الى حد كبير على الاستيراد للمواد الخام و المعدات، و لذلك لا بد من قيام نظام تصدير للمنتجات لتعويض اثار تمويل بالعملات الاجنبية القابلة للتحويل.
- ❖ مواجهة ظاهرة الشركات متعددة الجنسيات ومحاولاتها في الاستحواذ على الاسواق العالمية.
- ❖ التصدير يزيد من تنوع الدخل الوطني و يدعم الميزان التجاري و يجلب العملات الاجنبية و يتيح فرص عمل جديدة للعمالة الوطنية و ذلك من خلال تنوع الصادرات.

سياسة التصدير تعتبر نموذجا ناجحا في دفع عجلة التنمية و هذا بالقياس على تجارب الدول الحديثة التصنيع في جنوب شرق اسيا وامريكا اللاتينية والتي تحولت من سياساتها في احلال الواردات والتحول الداخلي لتحقيق تنمية اقتصادية الى التصدير.

الشكل رقم(1-1): يوضح اهمية التصدير في مجال التنمية



المصدر: حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، جامعة بسكرة، 2012-2013، ص. 50، ص. 51.

## 3- اجراءات التصدير:

1-3-اتخاذ القرار<sup>1</sup>: في هذه المرحلة يقوم المصدر بمجموعة من الاجراءات وهذا بعد عملية تحديد الاسواق المستهدفة والمحتمل التعامل معها، من اهم هذه الاجراءات ماييلي:

أ- مشروع إشهاري ذو فعالية يكون بمثابة حملة ترويجية واعلانية في السوق المستهدفة وذلك لبناء ادراك لدى المستهلك وخاصة اذا كانت هذه السلعة تطرح في السوق لأول مرة.

ب-ارسال عينات من السلع التصديرية الى الاسواق الخارجية عن طريق القنوات المختلفة والموكل لها بذلك،وتكون مرفوقة بعروض كتابية عليها بيانات تحديد مدة سريانها والشروط المطلوبة وكذلك الاسعار التي سيتم الاتفاق عليها وعلى طريقة الدفع.

ج-الاستفسارمنذ البداية عن اية عوائق حكومية قد تفرض على البضاعة المصدرة كطريقة التغليف او مواصفات الانتاج وكميته او اية تحفظات اخرى.

د- الحصول على رخصة للتصدير من قبل الجهات المعنية التي تصدر عادة باسم مقدم الطلب و لا يجوز تعديلها باسم شخص اخر او تحويلها للغير.

## 3-2-الاستراتيجية:

بناء استراتيجية تتضمن دراسة العروض المقدمة من طرف المستوردين دراسة دقيقة تشمل كل جوانب المتعلقة بعملية اختيار المتعاملين الحقيقيين (المستوردين)، بما يتناسب مع مصلحة الشركة واهدافها المسطرة. اي هي مرحلة البرمجة الفعلية لاهداف الشركة واستراتيجياتها والشروط التي تم التوصل اليها لغايات الاتفاق النهائي مع المستورد.

## 3-3- التعاقد:

بعد انتهاء المفاوضات(الشراء والبيع)، وذلك بناءعلى امكانيات الشركة واهدافها، يتم تثبيت بنود الاتفاق التي تم التوصل اليها في صورة عقد تجاري يلزم الطرفين اثناء التنفيذ.

التزامات كلا الطرفين<sup>2</sup>:

- بالنسبة للمؤسسة المصدرة: تلتزم هذه الأخيرة بإلزامية إرسال البضاعة محل التعاقد في الوقت المتفق عليه وبالخصائص التقنية وكل الشروط المتفق عليها في المفاوضات.

<sup>1</sup> جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص191.

<sup>2</sup> زيفة نهاد وآخرون، تقرير تربص عن عملية الاستيراد والتصدير، معهد العوم التجارية، مسيلة 96، ص ص9-11.

- بالنسبة للمؤسسة المستوردة : تلتزم بدفع الثمن بالطريقة المتفق عليها واستلام السلعة عند وصولها.

#### 4-3- اعداد المستندات المبدئية: يمكن اجمالها فيما يلي:

أ- الفاتورة الإبتدائية<sup>1</sup>. PROFORMA INVOICE: في كل المجالات يكون التعامل حسب عرض تجاري معين، وتكون هناك ورقة تحرر من طرف المصدر لصالح المستورد، وهذا قبل الاتفاق النهائي على الصفقة التجارية، مضمونها يتلخص بأن يدفع المستورد (المشتري) للمصدر (البائع) مبلغ محدد مقابل البضاعة المراد شراؤها وحسب طريقة دفع محددة وهي فاتورة مبدئية مستعملة في عمليات التجارة الخارجية، و تشمل على معلومات خاصة بالبضاعة: المبلغ الإجمالي، ثمن الوحدة، الوزن، الكمية، شروط البيع، فهي عموما لصالح المستورد إذ تسهل عليه الإجراءات الإدارية مثل الحصول على تأشيرة الاستيراد، كما تعتبر جزءا من مستندات الاعتماد المستندي في حالة اختياره كوسيلة دفع .

ب- قائمة التعبئة: وهي عبارة عن كشف تفصيلي عن ارقام الطرود وصفتها وتوفر كذلك مواصفات معينة للبضائع المعبأة في هذه الطرود(الكمية،الوزن...الخ)، وقد تُطلب أحيانا لأغراض خاصة بالضرائب من أجل الإفراج عن البضائع. وعادة ما تشمل المعلومات التالية<sup>2</sup>:

- معلومات عن المصدر، والمستورد، وشركة النقل.
- تاريخ الإصدار ورقم فاتورة الشحن
- طبيعة ترزيم البضاعة (أسطوانة، قفص، كرتون، مربع، برميل، حقيبة، إلخ)
- عدد الطرود ومحتوى كل طرد (وصف البضاعة ورقم كل وحدة/ طرد)
- العلامات والأرقام
- صافي الوزن، الوزن الإجمالي، ووحدة قياس الطرود.

ج- شهادة صحية<sup>3</sup>: وتصدر عن الحجر الصحي<sup>4</sup> بعد التحقق من انها مطابقة لشروط التصدير في دولة التصدير.

<sup>1</sup> الموقع الالكتروني لكلية ادارة الاعمال، www.eeni.org/ar73.asp، المستندات في التجارة الخارجية، مصر، تاريخ الزيارة، 2016/12/11

<sup>2</sup> موقع الانترنت، مركز التجارة الفلسطيني، [https://www.paltrade.org/ar\\_SA/page/required-export-documents](https://www.paltrade.org/ar_SA/page/required-export-documents)، وثائق الشحن

المطلوبة، فلسطين، تاريخ الزيارة، 2016/12/13.

<sup>3</sup> جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص 193.

<sup>4</sup> -نظام صحي دولي اتفقت عليه دول العالم تقيمه الدول داخل حدودها بموانئها المختلفة (برية - بحرية - جوية) مهمته الحفاظ علي الصحة العامة ومنع تسرب الأمراض الوبائية الفتاكة الخاضعة للوائح الصحية العالمية (الكورنتينية) والتي تنتقل من مراكز توطنها إلي البلاد الخالية منها عن طريق حركة النقل الدولي للأفراد أو البضائع أو وسائل النقل.

د- اذن الشحن Order Shippinig: ويصدر عن التوكيل الملاحي، يوجه من خلاله الامر لقبطان الباخرة باستلام البضائع المطلوب شحنها على الباخرة.

### 3-5- اعداد المستندات النهائية:

فور الانتهاء من اتمام عملية الشحن يقوم المصدر باعداد مستندات النهائية التي تقدم الى البنك فاتح الاعتماد اذا كانت طريقة الدفع عن طريق الاعتمادات المستندية، واهم هذه المستندات ما يلي:

أ- بوليصة الشحن<sup>1</sup> Bill of Landing: تعتبر من اهم المستندات المستخدمة في عملية التصدير، حيث تترجم كافة الشروط التي يتم الاتفاق عليها بصدد النقل والشحن إلى بيانات تدون في بوليصة الشحن. وتعد بوليصة الشحن بمثابة إيصال للبضاعة المشحونة على سفينة معينة، وموقعا عليها من قبل الناقل/وكيله، مع تحديد شروط تسليم/استلام البضاعة المشحونة من/إلى السفينة. ومن ثم فهي ليست العقد الفعلي لاتفاق النقل بين الناقل والشاحن، بل هي ترجمة جيدة لهذا العقد. وتصف بوليصة الشحن البضاعة موضوع العقد وتستخدم في رقابة تسليم البضاعة المشحونة بحرا. وتنطوي بوليصة الشحن على البيانات التالية:

- اسم الشاحن (المصدر)، و اسم السفينة الناقلة.
- وصف الشحنة وعلامات الشحن ورقم كل عبوة على حدة داخل الشحنة الكلية والأرقام التي تميز البضاعة.
- ميناء الشحن أو الميناء الجاف في حالة التسليم. CFS<sup>2</sup> ، و ميناء التفريغ أو الميناء الجاف في حالة التسليم. CFS.
- وصف شامل للنولون متضمنا موعد الدفع، هل قبل الشحن أم في نقطة الوصول.
- اسم المشحون إليه أو المستورد و شروط عقد النقل.
- تاريخ استلام البضاعة للنقل أو التفريغ على السفينة.
- اسم وعنوان الطرف الذي يخطر بالوصول وعادة المستورد.
- عدد نسخ البوليصة الأصلية الموقعة نيابة عن صاحب الشأن أو وكيله والتي تخول حق استلام الشحنة.
- توقيع الخط الملاحي أو وكيله والتاريخ.

<sup>1</sup> الموقع الإلكتروني، نقطة التجارة الدولية. [www.tpegypt.gov.eg/Nasharat/lcg/AdC9Vosl.pdf](http://www.tpegypt.gov.eg/Nasharat/lcg/AdC9Vosl.pdf)، فيفي عوض محمد، دليل ارشادي النقل، مصر، تاريخ الزيارة. 2017/01/17.

<sup>2</sup> CFS، اختصار للعبارات الانجليزية التالية: (Container Freight Station)، وتعني باللغة العربية (محطة شحن الحاويات).

ب- الفاتورة التجارية<sup>1</sup>: الفاتورة التجارية هي سجل او دليل على العملية التجارية (الصفة التجارية) بين المصدر والمستورد بناء على الشروط التي وافق عليها الطرفان مسبقاً.

يقوم المصدر بإصدارها وقائمة التعبئة و يقدم نسخة عنها الى الشاحن لإصدار بوليصة الشحن استنادا الى المعلومات الواردة فيها. وتقدم النسخة الاصلية الى الهيئات القنصلية مرفقة مع شهادات المنشأ ليتم المصادقة عليها لغايات قبولها في بلد المستورد. ويجب أن تشمل هذا الوثيقة (الفاتورة) أكبر قدر ممكن من التفاصيل، وهذا هو الحد الأدنى من التفاصيل المطلوب تضمينها<sup>2</sup>:

- معلومات عن المصدر والمستورد (الاسم والعنوان) ورقم الفاتورة وتاريخ إصدارها.
- وصف كامل عن البضاعة ( الاسم، الجودة، إلخ) وكذا وحدة القياس، كمية البضاعة، قيمة الوحدة، قيمة جميع الوحدات.
- قيمة كامل الفاتورة، والعملية التي ستم عملية الدفع بها ( يجب أن يتم تحديد المبلغ بعملية يسهل تحويلها إلى اليورو أو إلى العملة القانونية المكافئة لها في الدولة المستوردة).
- شروط الدفع ( طريقة وتاريخ الدفع، الخصم، إلخ) و شروط توصيل البضاعة باستخدام المصطلحات التجارية الدولية.

ج- مستندات ووثائق اخرى: اهمها قائمة التعبئة، شهادة المنشأ، وشهادة معاينة واية مستندات اخرى يطلبها المستورد من المصدر لاجراءات التخليص.

3-6- المتابعة والاتصال: تتم في هذه المرحلة عملية متابعة سير رحلة البضاعة وضمان الاتصال مع وكلاء الشحن ومع المستورد باعتباره طرفا اخر في تنفيذ العقد حتى استلامه للبضاعة وفي مكان التسليم المتفق عليه.

3-7- الخطابات الختامية: بعد تسليم البضاعة الى المستورد وفقا للشروط المطلوبة يتم تبادل الخطابات الختامية معه اذانا بابتداء مرحلة عمل جديدة.

### المطلب الثاني: الاستيراد

#### 1- تعريف الاستيراد و اهميته

##### 1-1- تعريف الاستيراد:

<sup>1</sup> جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص. 193

<sup>2</sup> الموقع الالكتروني، مركز التجارة الفلسطيني، [https://www.paltrade.org/ar\\_SA/page/required-export-documents](https://www.paltrade.org/ar_SA/page/required-export-documents)، وثائق التصدير المطلوبة، فلسطين، تاريخ الزيارة، 2017/01/17.

ان كل دولة تكون بحاجة الى سلع و خدمات لم يكن باستطاعتها توفيرها على المستوى المحلي، فتقوم بتوفيرها من الدول الاخرى التي تقوم بتوريديها في اطار ما يعرف بعملية الاستيراد.

ويمكن تعريف الاستيراد بصفة عامة على انه جلب السلع من خارج حدود الوطن الى داخل حدود البلد و ادخالها الى الدائرة الجمركية و تسجيل البيان الجمركي للافراج عنها برسم الوارد التهائي. ورغم أهمية هذه العملية إلا أنها تعبر في بعض الأحيان عن ضعف الإقتصاد الوطني وعدم قدرته على تلبية حاجيات المؤسسات المحلية وكذلك رغبات الأفراد من السلع الاستهلاكية وغيرها .  
يكون الاستيراد من المناطق والاسواق الحرة بالداخل و من المعارض والاسواق الدولية و من المعارض الاخرى المرخص باقامتها طبقا للقواعد العامة للاستيراد من الخارج<sup>1</sup>.

فالاستيراد هو كل بضاعة ترد الى الدولة سواء عن طريق البحر او البر او الجو وينظم بها بيان جمركي وتخضع للضرائب الجمركية بموجب التعريف الجمركية الموحدة والرسوم المقررة الا ما استثنى بموجب احكام نظام قانون الجمارك الموحد او بموجب الاتفاقية الاقتصادية

الموحدة لدول المجلس او أي اتفاقية دولية اخرى في اطار المجلس اعتبارا من تاريخ تسجيل البيان الجمركي في الدوائر الجمركية<sup>2</sup>.

#### 2-1- اهمية الاستيراد :

للاستيراد اهمية كبيرة خاصة في بداية مراحل التنمية الاقتصادية حيث يسهم الاستيراد الراسمالي بشكل غير مباشر في نمو الدخل القومي و ذلك عن طريق تمكين الاقتصاد القومي من مواجهة اعباء التنمية، اذ عن طريقه يتم توفير ما يلي :

- ✓ المعدات و التجهيزات والخبرات اللازمة لهذه التنمية.
- ✓ السلع الاستهلاكية الضرورية حتى يمكن زيادة الانتاج وتنويعه.

للاستيراد كذلك اهمية في كونه طريقة فعالة في تحصيل قيمة الصادرات، كما يتيح الفرصة للحصول ايضا على بعض السلع بتكلفة ارحص من انتاجها محليا، و اتاحة الفرصة للحصول على سلع لا تنتج بكميات كافية محليا او لا تنتج مطلقا نتيجة لعدة عوامل (كالمناخ، سوء مواقع الموارد الطبيعية...الخ). وهذا سيتم حتما رفع مستويات المعيشة.

<sup>1</sup> نسيمه ناصر، دراسة تحليلية للميزان التجاري في الجزائر للفترة (2005-2012)، مذكرة ماستر، تخصص مالية واقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2013-2014، ص 30.

<sup>2</sup> بالحبيب عبد الكامل، اثر تحرير التجارة الخارجية على الميزان التجاري، دراسة حالة الجزائر، مذكرة ماجستير، تجارة دولية، المركز الجامعي بغرداية، 2011، ص 33.

تعاني الكثير من الدول النامية من ضعف في تمويناتها من السلع الراسمالية التي تحول دون تمكنها من استغلال مواردها وتنمية اقتصادياتها والطريق الوحيد للحصول على هذه السلع اللازمة للتنمية هو عملية الاستيراد، ومن هنا تجد ان الدول النامية مجبرة على التعرف على ميزات النسبية التي تتوفر لها في انتاج بعض السلع حتى تتمكن من تصديرها الى الخارج لسداد قيمة ما تحصل عليه من واردات<sup>1</sup>

## 2- انواع الاستيراد<sup>2</sup>:

هناك عدة انواع مختلفة من الاستيراد وهذا يرجع الى اختلاف الجهة المستوردة، وكذلك وجهة استخدام ما تم استيراده من الخارج (فيما يتم استعمال السلع المستوردة). فنميز بذلك بين:

- الاستيراد للاتجار: وهو كل ما يستورده الشخص الطبيعي و المعنوي المقيد بسجل المستوردين وفقا لاحكام القانون.
- الاستيراد للانتاج السلي والخدمي: وهو كل ما تستورده المشروعات الانتاجية لبيعه بعد تغيير حالته، و ما تستورده المشروعات الخدمية بما يحقق تادية الخدمة فيما تقوم به او يوكل اليها من اعمال و يشمل ذلك مستلزمات الانتاج او التشغيل او اداء الخدمة بما في ذلك الخامات و المواد الاولية و السلع الوسيطة و غيرها من الاجزاء.
- الاستيراد للاستخدام الخاص: هو كل ما يستورد لغير الاتجار او الانتاج من اصول راسمالية و قطع غيار و مواد الدعاية و الاعلان و غيرها لاستخدامها على نحو تتحقق به منفعة لنشاط المستورد و ليس لشخصه، و ما يستورد للتاجير التمويلي يعد استخداما خاصا ما عدا سيارات الركوب.
- الاستيراد للاستعمال الشخصي: وهو كل ما يستورده الشخص الطبيعي لتحقيق منفعة له او لعائلته من سلع مناسبة من حيث نوعيتها و كميتها من الاستعمال الشخصي او العائلي وعلى نحو لا يحمل صفة الاتجار.
- الاستيراد للحكومة: هو ما تستورده الوزارات و المصالح و الهيئات العامة و وحدات الادارة المحلية و الاشخاص الاعتبارية العامة لتحقيق اغراضها.

## 3- اجراءات عملية الاستيراد<sup>3</sup>:

3-1- اتخاذ القرار: ويتم بناء على توافر مجموعة من المعلومات التي تفرضها طبيعة المشروع (تجاري او صناعي)، و طبيعة السلعة و المواد التي يتم التعامل بها وفقا لقوانين الدولة. فيكون بذلك الاستيراد اما من اجل عملية التصنيع او الاستيراد من اجل اعادة التصدير او من اجل التوزيع و البيع في السوق المحلي، لذا

<sup>1</sup>- شريف علي الصوص، التجارة الدولية الاسس و التطبيقات، دار اسامة للتشر و التوزيع، الاردن، عمان، 2012، ص: 24.

<sup>2</sup>- نسيم ناصر، مرجع سابق، ص: 31.

<sup>3</sup>- جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص: 164-165.

لابد من دراسة الطلب و احتمالات توقعه "التنبؤ به"، الذي بدوره يختلف باختلاف طبيعة المشروع. فمثلا اذا كان المشروع صناعي يقوم باعمال التصنيع فان الطلب يتم تقديره حسب الطرق التالية:

- دراسة السوق المحلي و حاجته لهذه السلعة في الوقت الحالي والمستقبل عن طريق القيام ببحوث السوق.
- طلبات الزبائن الذين يزورون المصنع او معارضه.
- جداول الانتاج ومعدل دوران المخزون .
- من خلال العطاءات التي تطرحها بعض المنشآت العامة او الخاصة يمكن التعرف على المواد المطلوبة و مواصفاتها.

2-3- دراسة اسواق التصدير: يتم في هذه المرحلة البحث عن مصادر التوريد المناسبة في الاسواق الخارجية. اهم هذه المصادر التي تقدم معلومات عن الموردين ما يلي:

- الملحقون التجاريون لسفارات بعض الدول.
- الكتالوجات (Catalogues) التي تصدرها الشركات العالمية.
- عن طريق وزارة الصناعة و التجارة والغرف التجارية.

وتجري دراسة مفصلة لاسواق الموردين الذين تم اختيارهم و طلب عروضهم و بيان شروط البيع و التسليم و الدفع ، و يطلب منهم احيانا عينات من السلع التي ينتجونها.

3-3- الاستراتيجية: تقوم الشركة بعد استلام العروض المطلوبة من الموردين بوضع استراتيجية للاستيراد معتمدة في ذلك على بعدين، الاول طبيعة السوق المحلية و قدرته الاستيعابية و حاجته لهذه السلع، والآخر امكانيات و موارد الشركة و مدى قدرتها على التفاوض و قبول شروط الموردين سواء الامكانيات المالية او التسويقية او أي عناصر اخرى.

يعتبر التفاوض مسألة هامة و ضرورية في التجارة الخارجية، فالمستورد القوي القادر على التفاوض يكون لديه نقاط قوة و القدرة التي تمكنه من اكتساب الصفقة و تحويلها لصالحه، وقبل المباشرة بالاستيراد يجب التأكد من عدم وجود عوائق حكومية او جمركية او سياسية او أي تحفظات اخرى.

4-3- اعداد البرامج: تتم في هذه المرحلة ترجمة السياسات و الاهداف الى نواحي عملية حيث تضع الشركة خطة دقيقة تعكس هذه الاستراتيجيات، أي انها تقوم بتوزيع المعلومات و البيانات الكاملة عن المورد وفقا لنموذج معين، يتضمن اسماء و عناوين الموردين ، وطرق الشراء وشروط البيع والدفع والتسليم...الخ. و بعد ذلك يجري ترتيبهم حسب نقاط معينة تضعها الشركة وفقا لاهدافها وسياستها.



3-5- التفاوض والتعاقد: في هذه المرحلة تقوم الشركة بالاتصال و التفاوض مع الموردین الذين تم اختيارهم من اجل تحديد شروط الدفع والتسليم و البيع واية شروط اخرى. و في حالة الاتفاق يجري تنظيم العقد حسب الشروط المتفق عليها وتوفيعة<sup>1</sup>

3-6- التراخيص : يتمثل هذا النظام في عدم السماح باستيراد بعض السلع الا بعد الحصول على ترخيص (اذن سابق) من الجهة الادارية المختصة بذلك.وقد يكون الغرض من هذا النظام تحديد حصة من سلعة معينة دون الاعلان عنها و قد يستعمل ايضا لحماية الانتاج المحلي من واردات بعض الدول فيرفض التراخيص متى كان خاصا بالمنتجات غير المرغوب فيها. وقد تمنح السلطات هذه التراخيص في حدود الحصة المقررة بلا قيد او شرط و قد تصدرها وفقا لاسس معينة، و قد تعتمد الدولة الى بيع هذه التراخيص بالمزاد مما يتيح اشتراك الدولة في الارباح الناتجة عن الاستيراد.<sup>2</sup>

3-7- التمويل والائتمان: تختلف شروط الدفع و التسليم والتمويل، حسب شروط الاتفاق ما بين المستورد والمصدر وحسب النقد و سعر الصرف، واهم الطرق المستخدمة بالدفع في التجارة الخارجية المبادلة(المقايضة) الدفع المقدم، الدفع لاجل، الكمبيالات والاعتمادات المستندية التي تعتبر اهم الطرق الشائعة في التجارة الخارجية.<sup>3</sup>

3-8- بوالص الشحن : يختلف نوع البوليصة باختلاف الجهة التي تصدرها ووسيلة النقل المستخدمة، وهي عبارة عن وثيقة يصدرها الشاحن او وكيله ويثبت استلامه للبضائع التي سيقوم بنقلها، وهي تمثل مسؤولية الحيازة للبضاعة المنقولة، ويقوم المصدر بتسليم البوليصة والفاخرة التجارية المصدقة وشهادة المنشاء واية وثائق اخرى مطلوبة الى البنك لغايات التحصيل.

3-9- ميناء الوصول : عند وصول البضاعة المستوردة الى الميناء يتم تفرغ الشحن طبقا لشروط البوليصة ولا تسلم البضائع الا لمن يحمل البوليصة الاصلية او من جيزت باسمه او بواسطة وكيل يقدمها الى وكلاء الشحن للحصول على اذن استلام يبين حالة البضائع عند وصولها موجهة لدائرة الجمارك للتخليص على البضاعة.

3-10- التخليص : عندما يتسلم المستورد اذن التسليم الصادر من وكيل الشحن يقوم بتعبئة نموذج من قبل دائرة الجمارك يرفق مع مجموعة من المستندات والوثائق التجارية من اهمها :

أ- الفاتورة التجارية: وهي مستند محاسبي يبين قيمة البضاعة ونوعيتها وتكاليف نقلها

أ- شهادة المنشأ: وهي شهادة تصدرها الغرف التجارية وتتضمن تحديد البلد الذي صدرت فيه البضاعة.

<sup>1</sup> محمد ابراهيم عبيدات واخرون، الاستيراد والتصدير بين النظرية والتطبيق، دارزهران للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 1989 ص ص 194-169

<sup>2</sup> هشام محمود الاقداحي، العلاقات الاقتصادية الدولية المعاصرة، مؤسسة شباب الاسكندرية، 2009، ص 416.

<sup>3</sup> -جاسم محمد منصور، مرجع سابق ، ص ص : 196 – 197 .

ج- رخص الاستيراد: وهي الاذن والسماح باستيراد البضاعة، وهي الزامية لكافة البضائع المستوردة للسوق المحلي.

د- شهادة المقاطعة : تطبيقا لما نصت عليه قرارات المقاطعة العربية يجب تقديم شهادة المقاطعة تثبت فيها الشركة المصدرة عدم تعاملها مع اسرائيل.

ح- قائمة التعبئة: وهي قائمة الطرود المشحونة واوزانها واحجامها ومحتوياتها التفصيلية.

بالاضافة الى عدة وثائق اخرى ثبوتية(فاتورة النولون البحري، الشهادة الزراعية وشهادة مراجعة، بيان الحمولة، اذن التسليم...الخ).

3-11- الحيازة : بعد استيفاء العمليات الجمركية و الرسوم يتم الافراج عن البضاعة و ذلك ليتمكن المستورد او وكيله من استلامها ونقلها للمستودعات و في بعض الحالات يتم السماح للمستورد بموجب قانون الجمارك وبعد موافقة السلطات بحجب البضاعة قبل اتمام العملية الجمركية لقاء ضمان نقدي او بنكي يقدمه للسلطات كتعهد باتمام الاجراءات الجمركية خلال فترة لاحقة .

المطلب الثالث: لوجستك عمليات التصدير والاستيراد .

ترتكز المبادلات التجارية الدولية على مجموعة من الانشطة اللوجستية الداعمة لاعمال التصدير و الاستيراد، والتي يمكن ادراجها ضمن الوسائل والاجراءات التي من شأنها ان تسهل وتسرع من عملية البيع و الشراء الدوليين للبضائع من بدايتها عند نقطة الانطلاق الى غاية تسليمها الى المشتري عند نقطة الوصول المتفق عليها في العقود حيث نذكر منها الشحن، النقل المتعدد الوسائط، التامين... الخ .

### 1-الشحن ومراحله<sup>1</sup>:

تندرج عملية الشحن واجراءاتها ضمن عميلة التبادل التجاري بحيث يترتب على ادائها لمهامها ووظائفها التزامات على طرفي التجارة الخارجية.وتحدد من خلال هذه المهام مسؤوليات تلك الاطراف. يعرف الشحن بانه عبارة عن عملية نقل البضائع من مكان لآخر ومن دولة إلى أخرى إما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري بواسطة الشاحنات والقطارات وخلال مسيرة السلعة في طريقها و انتقالها هناك اجراءات عديدة

1 موقع الانترنت، الراشد للخدمات اللوجستية، www.alrashedjo.Weebly.com ، معلومات عامة عن الشحن، عمان،الأردن،تاريخ الزيارة.

يتم مراعاتها تكتمل بها عملية الشحن وهي تختلف من مكان الى اخر ومن سلعة الى اخرى ومن اهم هذه المراحل الاساسية للشحن نجد : التعبئة، التغليف، التوزين، التحجيم، التمييز، النقل، والمناولة<sup>1</sup>.

اولا- **التعبئة والتغليف**: تغليف وتعبئة البضاعة ولفها وحزمها يعد من الامور الاساسية الواجب مراعاتها في العمليات التجارية حيث ان الطريقة التي تتم بها هذه الانشطة تؤثر في كثير من الاحيان على مصير البضاعة وتسويقها وعلى علاقة المصدر والمستورد. ونميز بين نمطين للتعبئة فالاول يتم من قبل المصدر في مصنعه او مستودعاته وهي عملية التعبئة الاولى للسلعة ضمن الظروف التسويقية المطلوبة اما النمط الثاني فهو التعبئة المطلوبة لاغراض الشحن. وقد قامت منظمة الكوميكون (CMEA)<sup>2</sup> سنة 1968 باصدار مجموعة من القوانين والانظمة العامة لعملية التعبئة واللف والحزم للبضاعة وهذه القوانين لها تطبيقات عامة.

ثانيا- **التوزين والتحجيم Weight and Measuring**: يقصد به عمليات الوزن والحجم الاجمالي. للسلعة وهذه العملية هامة في موضوع الشحن لانها تقرر سعر النولون<sup>3</sup> الذي سوف يتم استيفائه على البضاعة وعدد الطرود المشحونة.

ثالثا- **التمييز Marking**<sup>4</sup>: تستخدم على نطاق واسع العلامات التجارية لتمييز السلع عن بعضها خصوصا اذا تعلق الامر بالتعامل بنفس المادة. واستخدام العلامات يختلف تأثيره وفعاليتها باختلاف طبيعة السلعة وطبيعة الشحن فجد مثلا ان القمح او الحبوب اقل حاجة الى العلامة من السلع الصناعية كالمشروبات الغازية هذا من ناحية طبيعة السلعة اما فيما يتعلق بطبيعة الشحن فيتم تمييز السلع بوضع العلامة المناسبة التي تسهل مناولتها وهذا بعد تعبئة الطرود وقياس ابعادها فالعلامة تخلق شخصية مستقلة للسلعة تساعد في التفرقة بينها وبين السلع او البضائع ذات المواصفات المتشابهة .

رابعا- **المناولة Handling**: يقصد بها النشاط الذي يؤدي الى تحميل البضاعة على واسطة النقل او تفريغها عنها لاغراض الاستلام ،التخزين او الفحص. ومن اهم العوامل التي تؤثر على طبيعة المناولة للحفاظ على امنها او تأثيرها على قيمة التامين على البضاعة طبيعة السلعة، طبيعة ونوع وسيلة الشحن و التكاليف.

خامسا- **التستيف Stowage**: هو نشاط يتمثل في الاهتمام برص و ترتيب زتستيف البضاعة في المساحة المقررة لها في وسيلة النقل، وما يجب مرعاة عند عملية التستيف هو طبيعة السلعة ووسيلة النقل المختارة لشحن البضاعة.

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 229.

<sup>2</sup> الكوميكون (CMEA) هي مجلس التعاون الاقتصادي المتبادل ،والذي يسعى ايضا منظمة التعاون الاقتصادي الدولي انشأت في عام 1949 لتسهيل وتنسيق التنمية الاقتصادية لدول اوروبا الشرقية التي تنتمي للكتلة السوفياتية.

<sup>3</sup> النولون (Freight): هو قيمة أجور وعمولة شركة الشحن القائمة بأعمال تخليص الشحنة ويتم تحميل صاحب البضاعة بها من قبل الشاحن أو المخلص حسب الاسعار المتداولة والاتفاق ما بين الشاحن وصاحب البضاعة.

<sup>4</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 234

## 2-1- وسائل الشحن

## 1-2-1- الشحن البحري:

هو أهم وسيلة نقل في العالم حيث يتركز عليها الشحن الدولي في العالم وتتم عن طريق السفن والبواخر بأحجامها المختلفة حيث انه يتم النقل بين البلاد المتباعدة عن طريق الشحن البحري ويتم النقل عادة في حاويات.

## 1-1-2-1- أنواع الناقلات

سفن نقل الحاويات - النفط الخام - البضائع - الكيماويات، نظام النقل بالحاويات هو النقل بواسطة الحاويات القياسية العالمية التي يمكن تحميلها على متن سفن الحاويات والقطارات والشاحنات. والحاويات القياسية العالمية تكون في 3 أحجام وهي 20-40-45 قدماً.

## 2-1-2-1- تأثير الشحن بنظام الحاويات على التجارة العالمية

أحدثت الحاويات ثورة في عالم شحن البضائع، وغيرت أنظمة الشحن العالمية، واليوم يتم نقل 90% من البضائع بالحاويات التي ترص على سطح الناقلات البحرية العملاقة، ويبلغ عدد الشحنات التي يتم شحنها على مستوى العالم حالياً 200 مليون حاوية سنوياً ساهم توحيد قياس الحاويات على مستوى العالم في تغيير قياسات السفن والسيارات وعربات القطارات لتناسب أحجام وسعات الحاويات طول 20 و40 قدماً.

## 2-2-1- النقل الجوي

هو نقل البضائع بالطائرات من مكان لآخر ومن دولة إلى أخرى ويشمل كل شبكات المعلومات والنقل الفعلي بالطائرات والمعدات والمخازن والمستودعات ومعدات المناولة والتغليف. ويتميز الشحن الجوي بالسرعة وإمكانية الاستجابة السريعة لمتطلبات النقل لمواجهة النقل الطارئ المطلوب كما يحصل في الكوارث الكبيرة وكذلك لنقل السلع سريعة التلف والمواد الطبية وغيرها. ونظراً لأهمية دور الشحن الجوي قامت كثير من الشركات بتطوير الطائرات الخاصة بالشحن ونقل البضائع وزادت من أحجام إستيعابها وزودتها بأبواب كبيرة تسمح بتحميل الشحنات الكبيرة أو الطويلة وزادت من صلابة أرضياتها وجهازها بكرات صلابة للتدحرج ونقاطا عديدة لتثبيت الشحنات بأنواعها كما زودت بعضها بروافع على امتداد هيكل الطائرة لتحريك الأوزان المختلفة وصنعت بعضها بلاشبابيك. ومن جانب آخر قامت شركات النقل الجوي بإستحداث أقسام متخصصة فيها للشحن الجوي أو أنشأت شركات جديدة متخصصة للشحن الجوي. ومع زيادة الطلب على الشحن الجوي بدأت المطارات تبني أجنحة متخصصة لمناولة الشحن الجوي وزادت الشركات المتخصصة بالشحن الجوي وقامت بتشغيل الرحلات الجدولية المنتظمة لنقل الشحن الجوي على محاور متزايدة

## 3-2-1- النقل البري

هو نوع من أنواع الشحن المتعارف عليه في دول العالم والتي من خلالها يتم نقل الأغراض من مكان إلى مكان وتقوم بعملية النقل الشاحنات ومن أنواعها الاتى الشاحنات النقل الثقيل: يقصد بالشاحنات النقل الثقيل (التريلات) وهي أنواع متعددة منها الشاحنة ذات التبريد وتكون مغلقة وتقوم بنقل الاغذية والعصائر

شاحنات ذات سطحات بطول 12 متر تقريبا. شاحنات ذات جوانت لحماية البضائع

شاحنات تكون بصندوق فقط

ويعتبر الشحن البرى ثاني أهم وسيلة نقل بعد الشحن البحرى حيث يمثل الشحن البحرى عماد النقل في عالم الشحن. والشحن البرى هو العمود الفقري في النقل بين الدول المتجاورة وداخل الدولة نفسها حيث انها الوسيلة الاسرع في النقل في الشحنات الكبيرة ذات الاوزان الكبيرة وتعتبر في حالة الحروب النقل البرى هو عماد الامداد والتموين في الجيش.

هناك العديد من الاجراءات التي يجب ان تراعى اثناء مسيرة السلعة في طريقها وانتقالها، والتي تكتمل بها عملية الشحن والتي تمثل مراحل الشحن الكثيرة والمتعددة والمختلفة حسب تايير المكان وطبيعة السلعة الا ان اهم المراحل الاساسية هي<sup>1</sup>: التعبئة، التوزين، التحجيم، التمييز، النقل والمناولة.

## 2- النقل متعدد الوسائط<sup>2</sup>

أحد مكونات سلسلة الإمداد العالمية،

### 1-2- تعريف:

يعرف النقل متعدد الوسائط وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980 على أنه "نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل<sup>3</sup> البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى"، وبالتالي فان النقل متعدد الوسائط تحكمه ثلاثة عوامل هي:

1. النقل بواسطة مختلفتين على الأقل 2. عقد نقل واحد 3. متعهد نقل واحد.

فإذا كان النقل:

1- بين دولتين أو أكثر سمي بنقل متعدد الوسائط الدولي وبالتالي يخضع للاتفاقيات الدولية أو الإقليمية أو الثنائية.

2- بين نقطتين في داخل أراضي دولة واحدة سمي بالنقل المتعدد الوسائط الوطني وبالتالي يخضع

للتشريع الوطني في الدولة المعنية.

## 2-2- أهمية النقل متعدد الوسائط:

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 229.

<sup>2</sup> الموقع الإلكتروني، المركز الوطني للتوثيق، النقل متعدد الوسائط-تعريفه، أهميته، أشكاله ومتطلباته [www.abhato.net.ma](http://www.abhato.net.ma)

المملكة المغربية، تاريخ الزيارة، 2017/01/30

<sup>3</sup> كل شخص يبرم اصاله عن نفسه او عن طريق شخص اخر ينوبه، عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفة شخصية لا بوكالة او النيابة عن المرسل او الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.

تأتى أهمية النقل متعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على كل من صاحب البضاعة Shipper والناقل Carrier والاقتصاد القومي فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتماً إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان. ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل وبجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد القومي.

### 2-3- المفاهيم الأساسية للنقل متعدد الوسائط:

أدى ظهور الحاويات ونمو استخدامها في نقل البضائع بين الدول إلى بدء الاهتمام بكيفية الاستفادة القصوى من ميزة النقل داخل الحاوية. ومن ثم بدأ المهتمون بعمليات نقل وتداول وتدفق البضائع من مكان إلى آخر بالبحث عن كيفية وضع ترتيبات لعمليات النقل بما يحقق سهولة ويسر تدفق البضائع عبر وسائل النقل بدءاً من نقطة المصدر Origine وحتى نقطة الهدف Destination ومن ثم بدأ الحديث عن ما يسمى بالنقل من الباب إلى الباب<sup>1</sup> Door-to-Door وظهر معه بعض المفاهيم الجديدة والأساليب المختلفة للنقل التي من أهمها علاوة على ما سبق ذكره:

نقل تتبادل فيه الوسائط Intermodal Transport .

نقل مشترك Combined Transport

عقد النقل متعدد الوسائط . مستند النقل متعدد الوسائط . متعهد النقل متعدد الوسائط.

وفيما يلي توضيح معاني هذه المفاهيم والمصطلحات كما وردت في التعريفات الخاصة باتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط المنعقدة في مايو 1980 (UNCTAD<sup>2</sup>, 1995) (Multimodal Transport Convention) .

نقل تُتبادل فيه الوسائط Intermodal Transport

يستخدم هذا المصطلح في دول الاتحاد الأوروبي بما يعنى حركة إنتقال البضائع في نفس وحده التحميل حاوية أو مقطورة والتي تستخدم عدة وسائل نقل بدون تفريغ البضائع أثناء الرحلة وعند تغيير الوسيلة.

النقل المشترك Combined Transport

وهذا مصطلح آخر يطلق على النقل متعدد الوسائط الذي يستخدم وسيلتي نقل في نفس الوقت كأن يستخدم السكك الحديدية في نقل مركبات الطرق ( سيارات النقل المحملة بالبضائع) وهو ما يعرف بنظام Piggy- back<sup>3</sup>.

عقد النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport Contract

وفقاً لما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط فإن عقد النقل متعدد الوسائط هو

"عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير مقابل أجر."

مستند النقل متعدد الوسائط

<sup>1</sup> من الباب إلى الباب" يستخدم في مجال الخدمات اللوجستية للدلالة على حقيقة نقل حاوية (أو حاوية أخرى) معبئة من مكان إنتاج السلع (المصنع) ليتم تسليمها وتفريغها عند نقطة الاستخدام أي العملاء..

<sup>2</sup> تأسست مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) في عام 1964 كهيئة حكومية دولية دائمة. إن الأونكتاد هو الجهاز الرئيسي للجمعية العامة للأمم المتحدة الذي يعالج قضايا التجارة والاستثمار والتنمية

<sup>3</sup> يشير إلى نقل البضائع حيث يتم نقل وحدة نقل على ظهر شيء آخر. وهو شكل متخصص للنقل المتعدد الوسائط والنقل المشترك

يشير مستند النقل متعدد الوسائط إلى " وثيقة تثبت عقد النقل متعدد الوسائط المشار إليه أعلاه، وهي تثبت كذلك تسلم متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع لتصبح في عهده وكذلك تعهداً منه بتسليم البضائع وفقاً للشروط المنصوص عليها في العقد المبرم."

• متعهد النقل متعدد الوسائط

يعرف متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه الشخص الذي يأخذ على عاتقه تنظيم عمليات النقل من الباب إلى الباب باستخدام أآثر من وسيلة نقل بموجب مستند نقل واحد يغط كافة مراحل الرحلة وتوجد فئتان من متعهدي النقل متعدد الوسائط:

الفئة الأولى : متعهدو النقل متعدد الوسائط ملاك السفن مع انتشار النقل بالحاويات امتدت خدمات ملاك السفن لتشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب فأصبح ملاك السفن يمتلكون أسطول من الشاحنات وأحياناً عربات السكك الحديدية، وأصبح بإمكان ملاك السفن تقديم خدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائط باستخدام الشاحنات والسكك الحديدية في إطار تنظيم إداري عال الكفاءة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات لضمان السيطرة على تحركاته.

الفئة الثانية : متعهدو النقل متعدد الوسائط من غير ملاك السفن متعهدو النقل من الفئة الثانية لا يمتلكون أي وسيلة ولكنهم يمتلكون المرونة الكافية في اختيار التوليفة المثلي من وسائل النقل المختلفة واختيار المسارات الأكثر ملائمة بما يحقق في النهاية خفض تكاليف النقل وخفض زمن الرحلة

• مهام متعهدو النقل متعدد الوسائط

1. اختيار أنسب المسارات والوسائط للرحلة بما يحقق السرعة والأمان وأقل تكلفة.

2. تجميع الشحنات / الحاويات إلى أن تصبح حجم إقتصادي.

3. تأجير السفن أو حجز مساحات 4. متابعة شحنات الترانزيت وتسهيل خروجها من الميناء.

5. الحصول على بوليصة تأمين. 6. حجز مساحات في المخازن.

7. تحضير شهادة المنشأ. 8. الحصول على ترخيص التصدير.

9. تحمل الأعباء القانونية والمادية المتعلقة بنقل البضائع واستلامها وتسليمها.

10. يتولى القيام بهذه المهام بصفته أصيلاً لا وكيلاً عن صاحب البضاعة

• المقومات المطلوبة في متعهدو النقل متعدد الوسائط

1. الإلمام بالأوضاع القائمة في سوق النقل بكافة وسائله من أسعار النولون وتكاليف المناولة وكذلك بالاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية في الدول التي يتعامل معها.

2. أن تتوافر لديه شبكة دولية من الفروع أو الوكلاء أو المراسلين على المسارات التي يخدمها في الدول المختلفة يتبادل معهم البيانات إلكترونياً.

3. تتوافر المقدرة المالية التي تمكن من مواجهة حالات الطوارئ التي قد يتعرض لها نتيجة فقد أو تلف أو تأخر البضاعة.

• حدود مسئولية متعهدو النقل متعدد الوسائط

تبدأ مسؤولية متعهد النقل من لحظة استلام البضاعة إلى وقت تسليمها ويسأل عن فقد أو تلف أو التأخر في تسليمه ا. وبمجرد أن يسلم صاحب البضاعة متعهد النقل بضاعته يفض يده مما يلي ذلك من مهام وإجراءات تتصل بعملية النقل فلا شأن له بخط سير وسائل النقل ولا بعقود الشحن والتفريغ ولا بالتخزين ولا بعمليات التأمين والتخليص الجمركي.

#### 4-2- مشاكل النقل متعدد الوسائط بالدول النامية:

ينحصر نقل التجارة الخارجية بتلك الدول في ترتيبات النقل أحادي الوسطة يؤديها ناقلون متعددون مسئولون فقط عن أداء الخدمات المتصلة بالجزء الذي يخصهم من الرحلة، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل الإجمالية وإطالة زمن الرحلة، وعدم القدرة على تحديد المسؤولية عن فقد أو تلف البضائع . وهناك معوقات أخرى نوردتها فيما يلي:

1. ضعف البنية الأساسية وعدم ملاءمتها لنظام النقل متعدد الوسائط وتدهور شبكة الطرق نتيجة ضعف عمليات الصيانة وانخفاض قيم الأحمال المحورية.  
2. تقادم معدات المناولة خاصة بالسكك الحديدية والمواني النهرية والبحرية وعدم كفاءة نظم النقل الداخلي بالدول النامية.

3. غياب دور متعهدو النقل متعدد الوسائط (أي فقدان الركن الأساسي في نظام النقل متعدد الوسائط).

4. عدم التوازن بين جانبي الصادرات والواردات مما يتسبب في رجوع الحاويات فارغة.

5. تشكل النظم الجمركية أحد العوائق الرئيسية أمام انتشار نظام النقل متعدد الوسائط / النقل بالحاويات

حيث تشترط السلطات الجمركية المحلية فتح الحاوية للكشف عن محتوياتها ثم إعادة تسيئها مرة أخرى.

9. عدم تطوير التشريعات لتيسير نظام النقل متعدد الوسائط و قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات وعدم تطبيق نظم تبادل البيانات الكترونية.

#### 3- التأمين:

تتعد صور المخاطر في التجارة الدولية و من أبرزها عدم قدرة أي من اطراف التعامل التجاري عن الوفاء بالتزاماته تجاه الطرف الآخر نتيجة للافلاس أو لظروف سياسية أو بسبب تعديلات قانونية أدت لفرض عدد من القيود على التعاملات التجارية لأي من طرفي التعامل التجاري و هنا تتدخل آليات التأمين التي تعمل على حماية الطرف الذي يقع عليه الضرر من التعامل التجاري في تلك الحالة و تتواجد أنظمة تأمينية لتوفير تلك الحماية متمثلة في صناديق تأمين مخاطر التصدير لحماية المستثمرين المحليين من مشكلات عدم قيام الطرف الآخر بسداد المستحقات المالية التي لديه لأسباب عدة، و بالتالي تسهم تلك الصناديق في حماية هؤلاء المستثمرين كما تقدم شركات التأمين كذلك حماية تأمينية للمؤسسات التي ترغب بالحصول على قروض مالية لتلبية متطلبات التعاملات التجارية الخاصة بها مع توفير الغطاء التأميني لتلك المؤسسات نتيجة عدم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها حال وجود فوائد مالية كبيرة تقوم الجهات الممولة بفرضها على تلك المؤسسات عند الاقتراض ما ينتج عنه عجز تلك المؤسسات عن سداد القرض بالفوائد المالية المرافقة له و التعرض للتعثر المالي كما يتضمن التأمين في التجارة الدولية صور



أخرى من أهمها التأمين على البضائع خلال عمليات النقل سواء الجوي أو البري أو البحري و التأمين كذلك ضد مخاطر تغيرات أسعار صرف العملات المختلفة و التأمين كذلك ضد وسائل السداد غير المأمونة و التي يجب الانتباه الجيد لها لتجنب التعرض لخسائر نتيجة لعدم القدرة على اختيار الوسيلة التأمينية الأفضل و تحتاج العملية التأمينية من المتعاملين في مجال التجارة الدولية ضرورة الاهتمام و الوعي نحو أهم المخاطر التي تتضمنها عملة التبادل التجاري و بما يحقق الاستفادة من التبادل التجاري مع التقليل لحد كبير من إمكانية التعرض لتلك المخاطر.

وتمر عملية التأمين بمراحل هي:

- الحصول على الوثائق: تعتبر أول خطوة للقيام بعملية التأمين على البضائع حيث أن الفاتورة التجارية وسند النقل كافيان لإبرام عقد التأمين على البضاعة في شركة التأمين.

- إبرام عقد التأمين: هو تعهد شركة التأمين على البضاعة كتابياً مقابل دفع قسط التأمين من طرف المؤمن له، وفقاً للشروط المتفق عليها في العقد، وهو بمثابة حماية للأخطار التي يتعرض لها المؤمن له.

#### 4-التوكيلات التجارية:

شجع التطور الحاصل في انتاج السلع والخدمات وكذا وسائط النقل والشحن المنتجين على الانتاج بصفة تفوق حاجة الاسواق المحلية وقدرتها الاستيعابية، وقد رافق ذلك كله الانفتاح العالمي في الاعلام والعلاقات التجارية فاصبحت بذلك الظروف تدعو المنتجين الى البحث عن اسواق خارجية لعرض بضائعها اما عن طريق الاقتحام المباشر لهذه للاسواق والذي ضاعف من اعبائها المالية و دفعها الى البحث عن بديل يقوم نيابة عنها بالوظائف المطلوبة فكان الوكلاء على اختلاف درجاتهم وانواعهم البديل الامثل عن الدخول المباشر<sup>1</sup>.

#### 1-4- تعريف التوكيل التجاري<sup>2</sup>:

التوكيل التجاري هو الحصول على عقد انفراد بتسويق المنتج في منطقة أو دولة أو إقليم.

#### 2-4- خصائص التوكيل التجاري:

تحديد مواصفات المنتج وماركته وتعبئته و تحديد حد أدنى وأقصى للمشتريات و احتكار تسويق المنتج.  
-تحديد مدة زمنية للوكالة - . تحديد جزاءات عند الإخفاق وامتيازات عند النجاح الزائد  
-تحديد شرط جزائي صارم على من يخالف العقد - تحديد نسبة العمولة عند البيع للأخرين - حق الخصم الإعلاني.

#### 3-4-انواع التوكيلات التجارية:

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 272.

<sup>2</sup> موقع انترنت، انتج.كزم، www.entej.com/blog/21387/، أحمد حمد، تعريف-التوكيل-التجاري، القاهرة، مصر، 2014، تاريخ الزيارة 2017/02/05.

-وكيل بالعمولة - وكيل البيع (الموزع) - الوكيل المتضامن مع المشتري - خليط بين نوعين او اكثر من الانواع السابق ذكرها.

#### 5-الاتصالات:

تلعب الاتصالات دورا هاما في مجال التجارة الخارجية، ذلك لانها تقرب المسافات بين اطراف التعاقد مما يترتب عليه انخفاض التكاليف المترتبة على عمليات التبادل التجاري، وتترتب حقوقا وواجبات تؤثر بشكل ملحوظ على الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية. ومن اهم الوسائل المستخدمة في هذا الشأن البرقيات، التلكس والفاكس الذي يلعب دورا حيويا اضافة الى دخول البريد الالكتروني ضمن الوسائل المهمة والاكثر استخداما في السنوات الاخيرة.

وعن استخدام هذه الاجهزة في خدمة التجارة الدولية وتسهيل وتنظيم اعمالها يمكن تحديد ما يلي<sup>1</sup>:

- أ- استخدام البرقيات، التلكس، الفاكس والبريد الالكتروني في الاتفاق وتبادل وجهات النظر بين الاطراف حول امور مختلفة قبل الشروع في تنفيذ الصفقة (مثل فتح الاعتماد).
- ب- استخدامها في اتخاذ اجراءات سريعة على الصفقة (تعديلات على بعض المواصفات).
- ت- استخدامها في مجال نقل المعلومات بشكل سريع عن الاوضاع والمتغيرات التي تحصل على الاسواق وظروفها (التقلبات السعرية، الفرص التسويقية...الخ).

#### 6-التخليص الجمركي:

اصبحت الانظمة الجمركية اليوم على مستوى اغلب دول العالم انظمة موحدة وذلك بعد اتفاقية الجات (GATT)<sup>2</sup> الشهيرة والتي كانت النتيجة لانشاء منظمة التجارة العالمية (WTO-OMC)<sup>3</sup>، التي عملت على توحيد التعريف والانظمة الجمركية على مستوى العالم، فاصبح الاستيراد والتصدير يتشابهان من حيث الانظمة والقوانين في معظم التبادلات التجارية الدولية.

عملية التخليص الجمركي هي عملية مستندية في المقام الأول في الإستيراد أو التصدير على حد سواء والمستندات تتشابه كثيرا في التخليص الجمركي للمصادر والوارد، أما بعد إتمام صفقة الشراء والشحن بنجاح

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص.ص. 284، 285.

<sup>2</sup> اتفاقية الجات (GATT) : ووقعت الاتفاقية، في 30 أكتوبر 1947 من طرف 23 دولة لتنسيق السياسات الجمركية بين الدول الاعضاء. ودخلت حيز التنفيذ في يناير عام 1948، وانتقل مقر أمانتها في عام 1977 إلى مركز ويليام رابا رد ، جنيف. سويسرا.

<sup>3</sup> منظمة التجارة العالمية (OMC): هي منظمة عالمية تأسست في 01/01/1995، مقرها بسويسرا، مهمتها الأساسية هي ضمان انسياب التجارة بأكبر قدر من السلاسة واليسر والحرية. وهي المنظمة العالمية الوحيدة التي تحدد القواعد التي تنظم التجارة في السلع والخدمات والسلع الزراعية والصناعية والملكية الفكرية بين البلدان. تهدف مساعدة منتجي السلع والخدمات والمصدرين والمستوردين على القيام بأنشطتهم من خلال تخفيض الحواجز أمام التجارة الحرة

لابد من وجود هذه المستندات لتخليص الشحنة عند وصولها وهذه المستندات تعتمد بشكل أكبر على المورد الذي إشتريت منه البضائع وبعضها يعتمد على المستورد. وتتم هذه العملية على خطوات<sup>1</sup> نوجزها في ما يلي:

الخطوة الأولى: وصول الحاوية او ناقلة الحاويات الى الميناء و البدء في تفريغها.  
الخطوة الثانية: يقوم المخلص بسحب اذن التسليم من الوكيل الملاحي.  
الخطوة الثالثة: يقدم المخلص نموذج اقرار القيمة الجمركية استنادا على الفواتير المقدمة.  
الخطوة الرابعة: ادارة الجمارك تقوم بارسال مندوبين للكشف على السلعة وتثمينها.  
الخطوة الخامسة: في حالة احتاجت السلعة الى موافقة جهات العرض يقوم مندوب الجمارك باخذ عينة وارسالها لجهة العرض.  
الخطوة السادسة: يقوم المخلص بدفع الضريبة الجمركية ومصاريف العرض ان وجدت.  
الخطوة السابعة: يتعاقد المخلص مع شركة نقل داخلي ثم تحمل الشحنة وتعرض على اشعة الكشف وتخرج من الميناء.

#### المطلب الرابع: توطين الصادرات والواردات في الجزائر

تعتبر عملية التوطين البنكي عملية ضرورية في كل تعامل تجارى مع الخارج وهي تسبق أي عملية تحصيل أو إعتقاد مستندي سواء للإستيراد أو للتصدير على حد سواء، وهو ما سنتناوله بالتفصيل من خلال هذا المطلب.

استيراد وتصدير البضائع : نصت المادة 25 من النظام رقم 07/95 على ما يلي : "باستثناء العمليات التي تتم تحت نظام العبور<sup>2</sup> ، يجب أن يخضع كل عقد استيراد أو تصدير نهائي أو مؤقت للبضائع ، مهما كان نوعها ، إلى تعيين محل لدى وسيط معتمد ( التوطين المصرفي ). ويتمثل التوطين المصرفي، بالنسبة للعبور الاقتصادي، في اختيار قبل انجاز العملية بنكا له صفة الوسيط المعتمد يتعهد بالقيام لديه بالعمليات والشكليات المصرفية. ويتمثل بالنسبة للوسيط المعتمد في القيام لحساب المتعامل الاقتصادي بالعمليات والشكليات المنصوص عليها في التنظيم المتعلق بالتجارة الخارجية و الصرف"<sup>3</sup>.

#### 1- لمحة عامة حول عملية التوطين المصرفي:

<sup>1</sup> موقع انترنت، متدى المصارف والبنوك الجزائرية ، <http://www.4algeria.com/forum/t/435087/> ، التخليص الجمركي ، 2015، تاريخ الزيارة 05/02/2017

<sup>2</sup> يعرف الملحق المعين "ه" من اتفاقية كيوتو المعدلة، العبور الجمركي بأنه الإجراء الجمركي الذي تنقل بمقتضاه السلع تحت سيطرة الجمارك (دون فرض رسوم جمركية) من مكتب جمركي لآخر. ويشمل هذا التعريف عمليات المرور العابر الوطنية، أي النقل بين مكاتب المغادرة إلى مكاتب المقصد داخل البلد أو الأراضي نفسها، علاوة على العبور الجمركي الدولي، أي النقل عبر حدود دولية واحدة أو أكثر وفقاً لاتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف.

<sup>3</sup> المادة 25 من النظام رقم 07/95 المتعلق بالتجارة الخارجية و الصرف.

هو عملية إدارية تضمن للبنوك تسجيل وإعطاء قاعدة نظامية لكل عمليات الاستيراد والتصدير، يفهم من هذا أن التوطين البنكي يسمح من الناحية التقنية بمراقبة المبادلات مع التجارة الخارجية من قبل البنوك بالاستعانة بمصلحة الجمارك وما تسمح به التشريعات .

تهدف عملية التوطين إلى تعديل ومراقبة إلتزامات البنوك التجارية المحلية و المتعاملين الاقتصاديين الخواص أو القطاع العام من طرف مجلس القرض والنقد، و تقوم عملية التوطين على مبدأين أساسيين:

#### 1-1- : بالنسبة للمستورد أو المصدر

يترتب على كليهما تحديد البنك قبل البدء بإنجاز الصفقة و جمركة السلعة مع الإلتزام بجميع الإجراءات البنكية.

#### 1-2- : بالنسبة للبنك فاتح التوطين

يقوم بجمع الوثائق المكونة لملف التوطين و التي تسمح بدخول أو خروج السلعة بالشكل الأمثل و من ثم تحصيل ثمنها بالشكل المضمون.

وللإشارة فإن توطين الصادرات أو الواردات خصوصا تمنح له مدة معينة حسب طبيعة السلعة فإما مهلة عادية لا تتعدى ستة أشهر وإما مدة خاصة قد تتجاوز الستة أشهر.

#### 2- المراحل التي تمر بها عملية التوطين

لكي تتم عملية التوطين البنكي بالشكل الأمثل، فإنها تخضع لعدة شروط و تمر بعدة مراحل أساسية نذكرها كما يلي :

#### 1-2- مرحلة فتح ملف التوطين

##### 1-1-2- بالنسبة للمستورد

يتقدم المستورد إلى البنك بطلب فتح ملف التوطين الخاص بالعملية المراد إنجازها، حيث يشتمل الطلب على المعلومات الخاصة بالمستورد كالإسم، رقم حسابه على مستوى الوكالة التي تقوم بعملية التوطين و تاريخ تحرير طلب فتح ملف التوطين، بالإضافة إلى بيانات حول السلعة، (كميتها، سعرها)، اسم المورد الأجنبي و عنوانه كما يجب أن يشتمل الطلب على (المبلغ الإجمالي للصفقة مقوما بالدينار و بالعملة الصعبة و الآجال المتوقعة للتسديد)، على أن يكون الطلب موقعا من طرف المستورد ثم يقوم المستورد بتقديم العقد التجاري الذي يربطه بالمصدر الأجنبي و الذي يتمثل عادة في (فاتورة مبدئية، قرار نهائي بالشراء، طلب البضاعة... الخ) و للإشارة فإن كل وثيقة مما سبق ذكرها يجب أن تتوفر على معلومات أساسية تتعلق بالمستورد و المصدر و السلعة حددت بالتفصيل في المادة رقم 07 من النظام رقم 19-12 المؤرخ في 14 أوت 1991 والمتعلق بتوطين الواردات.

و في حال تقديم المستورد للوثائق المطلوبة إلى وكالته البنكية تقوم مصلحة التجارة الخارجية على مستوى الوكالة بفتح ملف التوطين من خلال خطوتين رئيسيتين هما:

#### الخطوة الأولى / تسجيل ملف التوطين تحت رقم خاص:

حيث يعتبر هذا الرقم بمثابة بطاقة تعريف بعملية الاستيراد، و هو عبارة عن ختم خاصة بالوكالة الموطنة، يحمل كافة المعلومات الخاصة بالملف محل التوطين حسب الشكل الموالي:

الشكل رقم(2-1) : ختم خاص بملف عملية توطين الاستيراد

(A)					
	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)
(B)	(H)				

المصدر :قطاق زمرة ،قطاف سومية، دور الإعتماد المستندي في تسهيل المبادلات التجارية دراسة حالة القرض الشعبي الجزائري CPA وكالة البويرة111، مذكرة ماستر، 2014/2015.ص 65.

حيث يوضح الختم السابق البيانات التالية:

- (A) إسم الوكالة و رمزها ضمن مجموعة الاستغلال. (B) طبيعة عملية التوطين استيراد أو تصدير.  
 (C) رقم الإعتماد لشباك البنك الموطن الولاية، البنك، الوكالة. (D) سنة فتح ملف التوطين و الثلاثي.  
 (E) طبيعة العقد، مثلا قصير الأجل. (F) الرقم التسلسلي للملف على مستوى الوكالة.  
 (G) رمز العملة المستعملة في تسديد EUR.USD..... الخ. (H) تاريخ فتح ملف التوطين.  
 الخطوة الثانية: تقوم بموجبها الوكالة البنكية بتسليم الفاتورة الموطنة للمستورد لاستخدامها في جمركة السلعة المستوردة ومن ثم خصم عمولة التوطين من حسابه لدى الوكالة.

### 2-1-2- بالنسبة للمصدر

لا تختلف مراحل فتح ملف التوطين الخاص بعملية التصدير عن تلك التي تم شرحها بالنسبة لعملية الاستيراد حيث يتقدم المصدر بطلب فتح ملف توطين للتصدير لدى وكالته البنكية و يقدم العقد التجاري الذي يربطه بالمعامل الأجنبي، و في حال استيفاء هذه الشروط تقوم مصلحة التجارة الخارجية في البنك بفتح ملف التوطين متبعة في ذلك نفس الخطوتين السابقتين حيث نميز اختلافا في طبيعة عملية التوطين: الخطوة الأولى: و فيها يتم تسجيل ملف التوطين تحت رقم خاص يحمل نفس البيانات السابقة التي تم شرحها من خلال الشكل رقم(1-2) حيث أن الإختلاف الأبرز هو في الخانة (B) لان طبيعة العملية هي توطين للتصدير ( DOMICILIATION EXPORTATION ) من حسابه لدى وكالته البنكية.

### 3- مرحلة تسيير ملف التوطين و تصفيته

#### 1-3- تسيير ملف التوطين

##### 1-1-3- بالنسبة للمستورد:

تمتد مرحلة تسيير ملف التوطين لعملية التصدير بنفس المراحل السابقة الذكر في عملية الإستيراد من خلال متابعة كل المعلومات و الوثائق الخاصة بالعملية من خلال إعداد بطاقة مراقبة خاصة بالوكالة.

### 2-1-3- بالنسبة للمصدر:

يتم تسيير ملف التوطين لعملية التصدير بنفس المراحل السابقة الذكر في عملية الإستيراد من خلال إعداد بطاقة المراقبة من طرف مصلحة التجارة بالوكالة الموطنة.

### 2-3- مرحلة تصفية ملف التوطين

تسمح مرحلة التصفية بالمراقبة و التأكد من السير الحسن لعملية الإستيراد أو التصدير و مطابقتها للقوانين والتشريعات التي سطرها بنك الجزائر.

## 3-2-1- بالنسبة للمستورد

تتطلب عملية تصفية ملف التوطين للاستيراد توفر الوثائق التالية:  
 الفاتورة النهائية الموطنة، الشهادة الجمركية (D10) أي النسخة البنكية منها، نسخة من الوثيقة الإحصائية<sup>1</sup> مؤشرة من طرف مصلحة التجارة الخارجية.  
 وفي حال توفر هذه الوثائق يعتبر الملف موطنًا، حيث يتم خلالها التأكد من أن قيمة البضاعة المستوردة مطابقة لقيمة البضاعة الموطنة و المجرمة، و نميز حالتين:  
 (VNT)<sup>2</sup> مساو الى (VD)<sup>3</sup> في هذه الحالة تتم تصفية الملف .  
 (VNT) اصغر من (VD) أو العكس أي (VNT) اكبر من (VD) و في إحدى هاتين الحالتين (النقص او الافراط في حساب الدفع). يرسل إشعار للمستورد بتقديم تفسير للفرق الحاصل خاصة في حالة الافراط في السداد.

## 3-2-2- بالنسبة للمصدر

تتطلب عملية تصفية ملف التوطين للتصدير توفر الوثائق التالية:  
 أصل العقد التجاري الموطن - الفاتورة النهائية الموطنة - وثيقة جمركية (D11) أي النسخة البنكية منها .  
 نسخة من الوثيقة (104) وهي وثيقة الاقتطاع بالعملة الصعبة و هنا نميز نوعين من الملفات إما أن يكون كاملاً بتوفر الوثائق السابقة الذكر أو ناقصاً فيتم إشعار المصدر بضرورة اتمام ملفه.  
 وكخطوة ثانية يتم إعداد الميزانية و التأكد من أن القيمة الصافية المحصلة مطابقة لقيمة البضاعة الموطنة و المجرمة، و نميز حالتين إما أن تتساوى القيمتين أي (VNT) = (VD) فتتم تصفية الملف و إما أن تفوق إحداهما الأخرى فيرسل إشعار للمصدر بتقديم التبريرات اللازمة للخلل الواقع.  
 كمرحلة أخيرة تتعلق بعملية التوطين تقوم بها مصلحة التجارة الخارجية حيث تقوم بجرد الملفات وفرزها وتعرض نتائج العملية ضمن تصريح يرسل لبنك الجزائر على مدار السنة و على النحو التالي:  
 - بالنسبة لملفات التوطين الخاصة بعملية الاستيراد<sup>4</sup>  
 التصريح الأول: بتاريخ 30 أفريل في حالة الملفات المفتوحة طيلة السداسي الأول من العام الماضي.  
 التصريح الثاني: بتاريخ 31 أكتوبر في حالة الملفات المفتوحة طيلة السداسي الثاني من العام الماضي.  
 - بالنسبة لملفات التوطين الخاصة بعملية التصدير<sup>5</sup>  
 التصريح الأول: بتاريخ 28 فيفري يتضمن الملفات التي تم فتحها في الثلاثي الثالث من العام الماضي.  
 التصريح الثاني: بتاريخ 31 ماي يتضمن الملفات التي تم فتحها في الثلاثي الرابع من العام الماضي.  
 التصريح الثالث: بتاريخ 31 أوت يتضمن الملفات التي فتحت في الثلاثي الأول من العام الجاري.

<sup>1</sup> نسخة عن " الوثيقة الإحصائية 4 " CA1067 (Formule statistique)

<sup>2</sup> VNT (Valeur net transfereé)/ القيمة الصافية المحولة

<sup>3</sup> VD (Valeur Dedouneé)/ القيمة المجرمة

<sup>4</sup> كارش وهيبية، عماري جوهرة ، التوطين البنكي للسلع والخدمات "دراسة حالة البنك الوطني الجزائري (BNA)" تقرير تربيصي مقدم ضمن متطلبات نيل شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، فرع التجارة الدولية قصير المدى، جامعة الجزائر، 2005/2004، ص.21

<sup>5</sup> نفس المرجع، ص 33.

- التصريح الرابع: بتاريخ 30 نوفمبر يتضمن الملفات التي فتحت في الثلاثي الثاني من العام الجاري. وللإشارة فإن التصريح الخاص بملفات التوطين المرسل إلى بنك الجزائر يتضمن التفاصيل التالية:
- ✓ العدد الإجمالي للملفات المفتوحة استيراد أو تصدير خلال السداسي أو الثلاثي
  - ✓ العدد الإجمالي للملفات المصفاة و العدد الإجمالي للملفات غير المستعملة و التي تم إلغاؤها.
  - ✓ الملفات غير المصفاة بسبب نقص التسديد أو الزيادة في التسديد لوجود فرق ناقص أو الفرق زائد بين (VD) و (VNT)

من خلال التحليل الذي قمنا به على التوطين البنكي للسلع و الخدمات أي على عمليات التجارة الخارجية ، نستنتج أن التوطين البنكي يمثل إجراءا رئيسيا اتخذته الدولة الجزائرية كوسيلة لمراقبة حركة التدفقات المالية مع الخارج ، و هنا يتدخل البنك ليلعب دور الوسيط المعتمد الذي يضمن السير الحسن لعقود الاستيراد والتصدير شرط أن تستوفي الشروط التقنية و القانونية المطلوبة .

المبحث الثاني: عموميات حول الانكوترمز (مصطلحات التجارة الدولية).

تبنت الغرفة التجارية الدولية (ICC) في عام 2010 اصدارا جديدا من قواعد الانكوترمز . وهذه النسخة لعام 2010 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 جانفي 2011 تعد الاكثر حداثة بعد التعديلات التي اضافتها على الاصدار السابق لقواعد الانكوترمز 2000. وقبل التطرق الى فحوى و تفاصيل هذه التعديلات يجب اولاً اعطاء لمحة على بعض المبادئ التي تحكم هذه المصطلحات التجارية الدولية.

#### المطلب الأول: تاريخ الانكوترمز ومفهومها (مصطلحات التجارة الدولية).

يعود الفضل إلى مجموعة من الصناعيين والممولين والتجار الذين أدى تصميمهم على تحقيق الازدهار الاقتصادي في فترة ما بعد الحرب العالمية الأولى في نهاية المطاف إلى تأسيس غرفة التجارة الدولية "ICC"، ومع عدم وجود نظام عالمي من القواعد لتنظيم التجارة، رأى هؤلاء في ذلك فرصة لخلق معايير نموذجية في مجال تعاملاتهم التي من شأنها أن تصبح في ما بعد تعرف باسم قواعد الانكوترمز<sup>1</sup>. Incoterms®

#### اولاً: مراحل نشأة و تطور الانكوترمز INCOTERMS .

عرف تاريخ الأنكوترمز عدة مراحل ويبدو أن مصطلح FOB ظهر قديماً في المحاكم البريطانية العام 1812، و تم إضافة CIF أواخر القرن التاسع عشر؛ و في 1919 تأسست غرفة التجارة الدولية في باريس- فرنسا

#### 1923: غرفة التجارة الدولية و أول سبر لشروط المصطلحات التجارية

بعد إنشاء غرفة التجارة الدولية في عام 1919، كان من أولى مبادراتها تسهيل التجارة الدولية. وفي أوائل 1920 وضعت منظمة الأعمال الدولية كل اهتمامها في فهم الشروط التجارية المستخدمة من قبل

<sup>1</sup> موقع انترنت، غرفة التجارة الدولية، Incoterms® rules 2010 Resources for business > <https://iccwbo.org>، قواعد انكوترمز 2010، باريس، فرنسا، تاريخ الزيارة 2017/02/05 ،

التجار. وقد تم ذلك من خلال دراسة اقتصرت على ستة مصطلحات شائعة الاستخدام في 13 بلدا فقط. ونشرت النتائج في عام 1923، وأبرزت أوجه التفاوت في التفسير.

1928: تطور ووضوح

ولتحقيق الفوارق التي تم تحديدها في المسح الأولي، أجريت دراسة ثانية. وفي هذه المرة، تم توسيع نطاقها ليشمل تفسير المصطلحات التجارية المستخدمة في أكثر من 30 بلدا.

1936: المبادئ التوجيهية العالمية للتجار

واستنادا إلى نتائج الدراسات، تم نشر النسخة الأولى من قواعد قانون التجارة الدولية. وشملت

الشروط FAS، FOB، CAF، CIF، EXShip و EXQuay

1953: ظهور النقل بالسكك الحديدية

بسبب الحرب العالمية الثانية، تم تعليق المراجعات التكميلية لقواعد إنكوترمز® ولم تستأنف مرة أخرى حتى عام 1950. ثم صدر التنقيح الأول لقواعد إنكوترمز في عام 1953. وصدر لأول مرة ثلاث شروط تجارية جديدة للنقل غير البحري. وتشمل القواعد الجديدة DCP (تسليم التكاليف المدفوعة)، FOR (مجانا على السكك الحديدية) و FOT (مجانا على الشاحنة).

1967: تصحيح التفسيرات الخاطئة

أطلقت غرفة التجارة الدولية التنقيح الثالث لقواعد إنكوترمز®، والتي تناولت التفسيرات الخاطئة للنسخة السابقة. وأضافت مصطلحان تجاريان يشيران إلى التسليم على الحدود (DAF) والتسليم في الوجهة (DDP).

1974: تطور وتزايد استخدام النقل الجوي

وأدى تزايد استخدام النقل الجوي إلى إصدار صيغة أخرى من شروط التجارة. وشملت هذه الطبعة المصطلح الجديد FOB مطار (Free on Board Airport)، هذه القاعدة تهدف إلى معالجة الارتباك حول مصطلح FOB (Free on Board) عن طريق الإشارة إلى "السفينة" المستخدمة بالضبط.

1980: انتشار حركة الحاويات

ومع التوسع في نشاط التحويلة (نقل البضائع في حاويات)، وعمليات التوثيق الجديدة، جاءت الحاجة إلى تنقيح آخر. عرضت هذه الطبعة مصطلح التجارة FRC (Free Carrier...Named a Point)، التي تنص على السلع التي لم تستلم فعلا على جانب السفينة ولكن عند نقطة استقبال معينة على الشاطئ، مثل رصيف الحاويات.

1990: مراجعة كاملة

وأدى التنقيح الخامس إلى تبسيط مصطلح (Free Carrier)، بحذف قواعد وسائط النقل المحددة (على سبيل المثال، FOR ؛ FOT ؛ FOB مطار، واعتبر كافيا استخدام المصطلح العام FCA (Free Carrier...at Named Point) بدلا من ذلك. عدة احتياطات اخذت في الحسبان بسبب تطور استخدام الرسائل الإلكترونية.

2000: التزامات التخليص الجمركي المعدلة



تم تعديل قسم "الترخيص والتصاريح والإجراءات" من قواعد الانكوترمز FAS و DEQ وفقا لطريقة تعامل معظم سلطات الجمارك مع قضايا المصدر والمستورد والتسجيل.

### 2010: تأملات في المشهد التجاري المعاصر

Incoterms® 2010 هو الإصدار الأكثر حداثة من القواعد حتى الآن. هذا الإصدار دمج الأسرة D- من القواعد، وإزالة DAF (Delivered at Frontier) ، DES (Delivered Ex Ship) ، DEQ (Delivered Ex Quay) ، و DDU (Delivered Duty Unpaid) ، وإضافة DAT (Delivered at Terminal) و DAP (Delivered at Place) وتعديلات أخرى تضمنت التزاما متزايدا للمشتري والبائع بالتعاون بشأن تبادل المعلومات وتغييراتها لاستيعاب "خطوط المبيعات".

ثانيا: تعريف الانكوترمز (مصطلحات التجارة الدولية).

❖ الانكوترمز "INCOTERMS" هي اختصار للكلمة الإنجليزية: **International Commercial Terms** وتعني باللغة العربية: مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية يطلق هذا المصطلح ("INCOTERMS") على مجموعة من قواعد التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة<sup>1</sup>.

❖ وتعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضا على أنها<sup>2</sup>:

"قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات و المفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي 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 و التأمين عليها، و التعامل بشأن التخليص الجمركي، و تستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري".

❖ كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها<sup>3</sup>:

"قواعد INCOTERMS هي نماذج لشروط التجارة الدولية، دورها تحديد التزامات البائع و المشتري في الصفقات التجارية، و المفاضلة بينها (INCOTERMS) هي نتيجة للمفاوضات بين البائع و المشتري ، التي من شأنها أن تلي رغبات الطرفين، وبالتالي تقع قواعد INCOTERMS في إطار عقود البيع، و تستخدم للتحكم في العلاقة البائع / المشتري، كما أن هذه القواعد تؤثر على عقود أخرى كعقد النقل أو عقد التأمين، و قواعد INCOTERMS أيضا تحدد تكاليف النقل و رسوم أخرى التي يتكبدتها كل طرف و متى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر".

من خلال ما سبق يمكن القول أن:

<sup>1</sup> عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، منشورات المنظمة، مصر، 2007، ص 313.

<sup>2</sup> عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية- النظرية المعاصرة، دارهومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 2007، ص 127

<sup>3</sup> LASARY, Le Commerce International a la portee de tous, Edite SL-SN, France, 2005. p96

مصطلحات التجارة الدولية هي قواعد أو شروط تحدد و تنظم التزامات المصدر و المستورد، على اساس توزيع التكاليف و تحويل المخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة.

ثالثا: غرفة التجارة الدولية ( ICC ) واصدار الانكوترمز.

أسست غرفة التجارة الدولية في عام 1919 لهدف عام ما زال قائما دون تغيير ألا وهو: خدمة قطاع الأعمال الدولي عن طريق تعزيز التجارة والاستثمار وفتح الأسواق للسلع والخدمات والتدفق الحر لرأس المال. ويعود الفضل في قوة الدفع الأولى لجهود الغرفة لرئيسها الأول، إتيان كليمنتل، وهو وزير تجارة فرنسي سابق. وبفضل ما كان يتمتع به من نفوذ تم تأسيس الأمانة العامة للغرفة في باريس، وكان دوره محوريا في إنشاء محكمة التحكيم الدولية التابعة للغرفة في عام 1923

وقد ذاع صيت الغرفة بحيث تخطى مرحلة الاعتراف بها منذ تلك الأيام التي أعقبت الحرب عندما اجتمع قادة قطاع الأعمال من دول الحلفاء لأول مرة في مدينة أتلانتك (City Atlantic) عام 1919. وقد ضمت النواة الأولى للغرفة ممثلين من القطاع الخاص في بلجيكا وبريطانيا وفرنسا وايطاليا والولايات المتحدة، ثم توسعت لتصبح منظمة أعمال دولية تضم في عضويتها آلاف الشركات والهيئات في حوالي 130 بلدا. ويوجد من بين الأعضاء عدد كبير من الشركات الأكثر نفوذا في العالم وتمثل كل القطاعات الصناعية والخدماتية. يشتركون في وضع قواعد تنبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في مجال التوحيد القواعد التي وضعتها: الانكوترمز (مصطلحات التجارة الدولية)، القواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية، قواعد تتعلق بنقل البضائع<sup>1</sup>.

رابعا: صياغة الانكوترمز.

صياغة المصطلحات التجارية الدولية يتضمن تحديد العناصر التالية<sup>2</sup>:

- 1- Incoterm CCI 2010 + les 3 lettres indiquant l'incoterm choisi + lieu d'effet + mention complémentaires ou restriction éventuelles.
- 2- Ex : 1) incoterm / 2) CCI / 3) 2010 / 4) DDP / 5) new York / 6) à l'exclusion des droits et taxes \_ entrepôts / 7) XXX / 8) (avec adresse de livraison complète)

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

(1 مصطلح التجارة الدولية، (2 رمز غرفة التجارة الدولية، (3 الطبعة مثل 2010، (4 ثلاثة حروف الأولى من المصطلح، (5 وجهة البضاعة، (6 ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل، و المصاريف

<sup>1</sup> موقع الكتروني، الأكاديمية العربية البريطانية للتعليم العالي، [www.abahe.co.uk/international.../international marketing026.pdf](http://www.abahe.co.uk/international.../international%20marketing026.pdf)، غرفة

التجارة الدولية، بريطانيا، الصفحة الأولى، تاريخ الزيارة، 2017/02/05.

<sup>2</sup> عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر تجارة دولية، جامعة بسكرة، 2014-2015، ص 10.

المستثناة كالرسوم والضرائب، (7) اسم المؤسسة التي ستصل إليها البضاعة، (8) العنوان الكامل لمكان التسليم.

و يحصر كل المصدر و المستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة، حتى لا يتم قراءتها و تفسيرها على عدة اشكال، لضمان التوافق ومعرفة كل طرف لالتزاماته و حقوقه من خلال تحديد الصيغة الصحيحة و المناسبة.

#### المطلب الثاني: أهمية وخصائص الأنكوترمز.

تقدم الأنكوترمز مجموعة من القواعد الدولية لشرح وتوضيح الشروط التجارية المشتركة في التجارة الدولية، وبما أنها تعكس إرادة الأطراف في العقد، فإنها تسهم في تنظيم العمليات اللاحقة مثل التعبئة والتغليف والتسليم ودفع قيمة البضاعة.

#### أولاً : المبدأ الأساسي للأنكوترمز .

ان مبدأ إلزامية الأنكوترمز يتأسس عند الإشارة إليها في عقود البيع ، فالمصطلحات التجارية الدولية تستمد إلزامها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف، لكنه يفضل عادة في معاملات الاستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتهي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الاصطلاحات الواردة في العقد<sup>1</sup>.

#### ثانياً : أهمية الأنكوترمز.

مصطلحات التجارة الدولية تُحدد العناصر التالية:

- طريقة الشحن من البائع إلى المشتري؛
- التخليص الجمركي عند التصدير والاستيراد؛
- توضيح طريقة توزيع التكاليف بين البائع والمشتري.

وبمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعاً للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري لأن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدى مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد أن تنتهي مسؤوليات و واجبات البائع تبدأ مسؤوليات و واجبات المشتري<sup>2</sup>.

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية<sup>3</sup>:

- توضيح أي طرف، سواء كان البائع أو المشتري، يجب عليه توقيع عقد الشحن؛
- تقوم بتقسيم تكاليف التمويل والإدارة بين الطرفين خلال مختلف مراحل الإجراءات؛

<sup>1</sup> عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 133

<sup>2</sup> عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر

اكاديمي، جامعة بسكرة، 2014-2015، ص 12.

<sup>3</sup> جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000، اتحاد المصارف العربية، 2001، ص 9-11

➤ تحدد الطرف الذي يتولى مهمة التغليف، ووضع البطاقات، ومعالجة العمليات، وشحن وتفريغ السلع أو فتح الحاويات، بالإضافة إلى عمليات الفحص؛

➤ تحدد الواجبات الفردية لكل طرف خلال إجراءات إنهاء شكلية التصدير و/أو الاستيراد، والأنظمة القانونية والضرائب الواجبة، كما تقوم بتحديد كافة الوثائق المطلوبة، والسماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع أو الشراء الدوليين، مثل مكان التسليم، تحويل المخاطر، وقسمة تكاليف الشحن و عبء توفير وثائق النقل و الجمارك، وعلى العكس من ذلك فهي لا تحكم العلاقات مع الناقلين، وشركات التأمين، ودفع أو نقل علاقات الملكية<sup>1</sup>.

ثالثا: خصائص الأنكوترمز.

تتمثل أهم ملامح و خصائص قواعد الأنكوترمز في مايلي<sup>2</sup>:

1\_ من الضروري تحديد مكان التسليم او وجهته في المصطلح المستخدم، حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع و تبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري، لذلك أوضحت الأنكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له و في المقابل يتحمل المشتري النفقات و المخاطر.

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

3\_ صراحة و وضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن و التفريغ 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 و غيرها، و ذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائياً.

4\_ تناسب قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، و هو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة و ذلك في ظل وجود تكتلات اقتصادية قوية و انسياب حركة التجارة بين دول هذه التكتلات و اختلاف أنماط النقل.

5\_ التواءم بين مصطلحات الأنكوترمز و خاصية الشحن من الباب إلى الباب، حيث يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ، مع الرسوم الجمركية للاستيراد، و ذلك في مكان الوصول المعين.

6\_ التوافق و عدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول، فالدول النامية مثلاً لا تمتلك أساطيل بحرية بالدرجة الكافية فتقوم بالتعاقد و كراء سفن للاستيراد أو التصدير، حيث يمكن اختيار السفينة

<sup>1</sup> S.Hadad et Collectif, Les Incoterms 2000, pages bleus-edition, Bouira ALGERIE, 2009 PP 9-10

<sup>2</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 13.12

الناقلة في حالتي البيع أو الشراء ، لذلك فهي تستعمل مصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها اختيار سفن المحلية ، والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية.

رابعاً: العناصر الأساسية للانكوترمز.

المصطلحات التجارية الدولية تهتم بأربعة عناصر أساسية هي:

1/ التسليم: متى وأين يجب على البائع تسلم البضاعة للمشتري؟

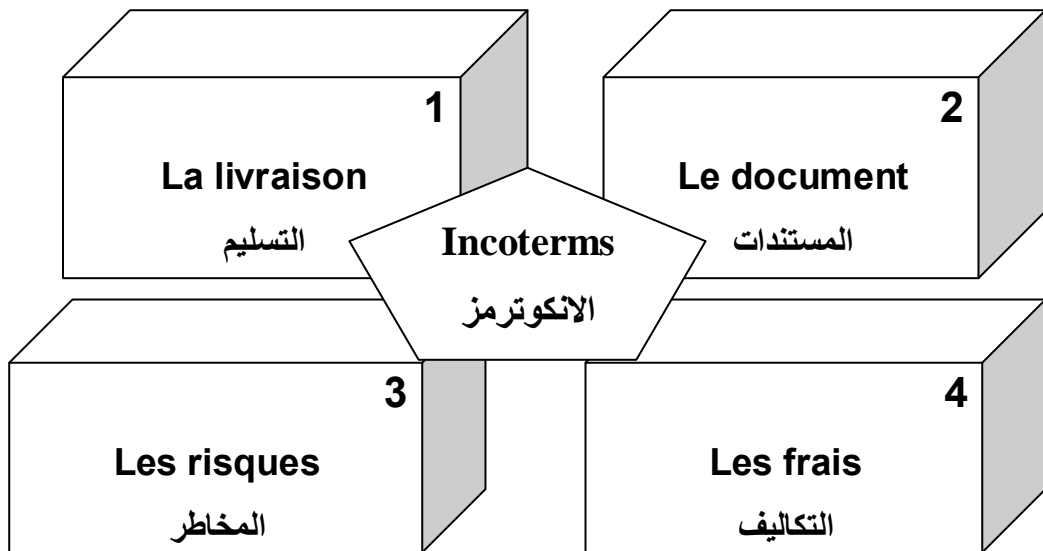
2/ المستندات: من يقدم المستندات الالزامية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟

3/ المخاطر: على من ومتى تقع مسؤولية تحمل مخاطر الأضرار والتلف التي ترافق عملية نقل البضاعة؟

4/ التكاليف: توزيع التكاليف، وتحديد حصة كل طرف (البائع والمشتري)؟

و الشكل رقم(3-1) يوضح العناصر الأربعة لمصطلحات التجارة الدولية.

الشكل رقم (3-1): عناصر الانكوترمز.



المصدر: عبد الملك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر أكاديمي، جامعة بسكرة، 2014-2015، ص 14.

من خلال الشكل (3-1) يتبين أن شروط البيع الدولية تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء في الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني المستندات سواء كانت ورقية، كالفاتورة التجارية، ووثائق التأمين و وثائق الاعتماد المستندي او عن طريق تبادل البيانات الالكترونية (EDI)(Electronic Data Exchange)، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين بين البائع و المشتري و مكان تحول المخاطر. و التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية (العنصر الأهم في تحديد سعر البضاعة).

المطلب الثالث: هيكل الانكوترمز ومضمونها .

تصنف مصطلحات التجارة الدولية حسب الترتيب الأبجدي لحروفها او حسب البيوع سواءا عند الانطلاق أو الوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، و المعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولي للبضاعة، و هو ما ورد في مضمون كل مصطلح بعد اصدار الطبعة الاخيرة لسنة 2010(انكوترمز2010).

اولاً: هيكل الانكوترمز:

نفرق بين اربعة مجموعات اساسية تشكل هيكل المصطلحات التجارية الدولية، وتتضمن تصنيفها حسب الترتيب الابدجي وفي نفس الوقت حسب البيوع سواء عند الانطلاق او الوصول، اضافة الى التصنيف على اساس وسائط النقل الذي يميز فيه صنفين قواعد خاصة بالنقل بالطرق البحرية والمائية واخرى متعددة وسائط النقل.

مصطلحات المجموعة E: البيع عند الانطلاق

\*البائع يقدم البضاعة تحت تصرف المشتري في الاماكن التابعة له خصيصا.

EXW- Ex Works: التسليم في ارض المعمل.

مصطلحات المجموعة F: النقل الرئيسي غير مدفوع

\*البائع يسلم البضاعة الى الناقل المحدد من قبل المشتري

- Free Carrier/ FCA : تسليم البضاعة للناقل - Free Alongside Ship/ FAS : تسليم جانب السفينة

- Free On Board/ FOB: تسليم ظهر السفينة

مصطلحات المجموعة C: النقل الرئيسي مدفوع

يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة و لكن لا يتحمل مخاطر فقدان أو تلف البضاعة أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.

CFR-Cost and Freight: التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين

CIF-Cost, insurance and Freight: التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين

CPT- Carriage Paide To: أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

CIP- Carriage and Insurance Paid to: أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

مصطلحات المجموعة D: البيع عند الوصول

البائع يتحمل جميع التكاليف و المخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة.

DAT- Delivered at Terminal: تسليم البضاعة في محطة الوصول

DAP-Delivered At point: تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه

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

والجدول رقم (1-1) يوضح التصنيف حسب بيوع الانطلاق والوصول .

الجدول رقم (1-1): أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب بيوع الانطلاق والوصول.

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

المصدر: موقع انترنت، استشارات لوجستية، www.logistiqueconseil.org، مطبات الانكوترمز، فرنسا، تاريخ الزيارة، 2017/02/14

هذا التقسيم في الجدول (1-1) يستنتج منه:

ان مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الانطلاق من البلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تدرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل بها البائع لحساب المشتري، حيث تزيد الالتزامات التي يتحملها البائع شيئا فشيئا وذلك بالنظر الى المصطلح المستعمل، ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول الى البلد المستورد تضم ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع اغلب الالتزامات.

التصنيف حسب وسائط النقل:

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف، و من بين أهم تكاليف التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع، حيث تنقسم الأنكوترمز حسب وسائط النقل إلى قسمين مصطلحات تستخدم لكافة وسائط النقل و أخرى تستعمل في النقل البحري و الطرق المائية فقط، و الجدول رقم (1-2) يبين ذلك.

الجدول رقم (1-2): أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

وسيلة النقل	مصطلح الأنكوترمز
قواعد لجميع وسائط النقل Rules Multimodal Transport	EXW-FCA-CPT-CIP-DAP-DAT-DDP
قواعد للنقل عبر الطرق المائية والبحرية Rules for sea and Inland Waterway Transport	FAS-FOB-CFR-CIF

Source : Idir Ksouri, Les operations de Commerce international, Edition Berti, Alger 2014, ppp, 95, 96,97

يلاحظ من الجدول رقم (1-2) ان هنالك أربعة مصطلحات تجارية بحرية، وسبعة مصطلحات تجارية متعددة وسائط النقل بما فيها البحرية، وعلية فجميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري. ثانيا: مضمون المصطلحات التجارية: تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2010 إحدى عشرة مصطلحا، لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار (اللغة الإنجليزية)، و يتم ترجمتها لباقي لغات العالم.

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

يوفي البائع التزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة تحت تصرف المشتري الذي يتحمل جميع النفقات والمخاطر التي تنطوي عليها عملية جلب البضائع من مقر البائع إلى الوجهة المطلوبة، والتي تكون غير مخرجة جمركيا (للتصدير) و غير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري. يمثل هذا المصطلح الحد الأدنى للالتزام للبائع.

#### 2/ تسليم البضاعة للناقل " FCA " Free Carrier

المقصود أن البائع يقوم بتخليص البضاعة جمركيا للتصدير، و يسلمها إلى الناقل المعين من قبل المشتري و في المكان المعين ، و اختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل و التنزيل في ذلك

المكان ، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤولاً عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولاً عن تنزيل البضاعة<sup>1</sup>.

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

قد يوفي البائع التزامه بالتسليم عندما توضع البضاعة بجانب السفينة على الرصيف. يجب على المشتري أن يتحمل جميع التكاليف والمخاطر التي قد تصادف عملية نقل البضاعة فتلحق بها الضرر أو تؤدي إلى خسارتها كلياً، ويقوم المشتري كذلك بالتخليص الجمركي للتصدير.

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

يجب على البائع تسليم البضاعة انطلاقاً من مصنعه وتحميلها على متن السفينة في ميناء التصدير مع تخليصها جمركياً للتصدير، إلى ميناء الشحن ووضعها على متن السفينة ونقل الخطر يحدث عندما تتجاوز البضاعة حاجز السفينة ويتحمل المشتري تكاليف النقل والتأمين واجراءات التخليص الجمركي للمستيراد.

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

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، وهو ملزم بدفع النفقات وأجرة الشحن الدولي الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركياً في بلده لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري<sup>2</sup>.

### 6/ التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "CIF" Cost Insurance and Freight

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أحداث تأمين في فائدة المشتري ودفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وان يخلص البضاعة جمركياً للتصدير لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري<sup>3</sup>.

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

يعني مصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن المصدر يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة المخلصة جمركياً للتصدير إلى الناقل المعين من طرفه وعلى نفقته، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخرى الناجمة بعد وضع البضاعة تحت تصرف الناقل الرئيسي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> S.Haddad&Collectif, op-cit, p 14

<sup>2</sup> S.Haddad&Collectif, op-cit, p 15

<sup>3</sup> Idem , p 16

<sup>4</sup> Idir Ksouri, op-cit, p 95



8/ أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "CIP" Carriage and Insurance Paid to البائع المشتري لهم نفس الالتزامات المتعلقة بالمصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) فقط على البائع إضافة الى ذلك أن يقوم بتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة.

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

DAT هو مصطلح جديد، يضم اسم المحطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاويات أو الطرق و السكك الحديدية و الشحن الجوي، بفعل التغيير في الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح التفريغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة و جودة الصيانة، التكلفة، و ما إلى ذلك)، و اختيار ليس فقط وكيل الشحن عند المغادرة و الناقل و لكن أيضا محطة الوصول، فالبائع يسلم البضاعة مرة واحدة بتفريغها من وسائل النقل، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة<sup>1</sup>.

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

يعني أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصلها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد التفريغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري، وهو الاختصار الجديد الذي يعوض (DDU ; DAF) في الاصدار (أنكوترمز 2000).

فالبائع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى، و التخليص الجمركي للبضاعة للتصدير، و على البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة، ثم أنه لا يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا أنه إذا اتفق على خلاف ذلك بين الطرفين.

11/ تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين DDP Delivered Duty Paid

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

المبحث الثالث: الانكوترمز والتزامات المصدر والمستورد.

<sup>1</sup> Jonas Malffleit, Incoterms 2010 and the mode of transport :how to choose the right term, institution of Private International Law, Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011, p 166 :www.cutn.sk/Library/proceedings/mch\_2011/editovane\_prispevky/Malffliet- 163-179.pdf

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف الى ادنى مستوياتها لزيادة المكاسب، ولا يكون ذلك الا بمستويات متدنية من المخاطر الكبيرة والمتنوعة التي يمكن ان تعرقل مسار البضاعة، وتحول دون وصولها او نقصان قيمتها الى المشتري، ومصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الالتزامات بين البائع والمشتري،

المطلب الاول: مصطلح البيع عند الانطلاق.

التكاليف والاطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل ادنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، على عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة اعتماد هذا المصطلح امام حد اقصى من التكاليف والاطار، والجدول ادناه يوضح كيفية تنظيم الاطار والتكاليف بين البائع والمشتري

الجدول رقم (3-1):التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW

		Acheteur :A	Vendeur :V
"تسليم البضاعة في المصنع" EXW		Frais التكاليف	Risques الاخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل الشحن	A	A
Douane export	جمركة التصدير	A	A
Chargement transport principal	شحن النقل الاساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تامين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement	بعد شحن البضاعة	A	A

Source S.Haddad&Collectif, op-cit, p29

من خلال الجدول رقم (3-1): EXW "تسليم البضاعة في المصنع" يمثل: ادنى حد من التزامات بالنسبة للبائع، حيث يكون مسؤولا على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف، والمخاطر فتكون في ادنى مستوياتها، في حين أن المشتري يكون في أقصى التزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن، النقل، التامين والجمركة، إضافة إلى كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده المشتري.

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

من خلال مصطلحات عائلة (F) المتكونة من ثلاثة مصطلحات تجارية دولية وهي FCA /FAS/FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل

البضاعة، إضافة إلى التزامات أخرى من أخطار وتكاليف يتقاسمها كل من المصدر والمستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل التجاري الدولي .

أولاً: مصطلح FCA Free Carrier "تسليم البضاعة للناقل"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (4-1).

الجدول رقم (4-1): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح FCA "تسليم البضاعة للناقل"

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

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p30

فقط عندما يكون التسليم في اماكن البائع :

يلاحظ من الجدول رقم (4-1) إن مصطلح FCA يجعل البائع يتحمل تكاليف وأخطار البضاعة من تعبئة وتغليف، وتكاليف نقل البضاعة إلى الميناء التصدير، والقيام بالإجراءات ومصاريف الجمركة في بلده، وذلك حتى تسليمها للناقل أو وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري، ويتم تحويل المخاطر وبقية التكاليف إلى المشتري لحظة استلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري، أي ان نقطة تحول الالتزامات من البائع الى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع الى الناقل الدولي.

ثانيا: مصطلح "FAS Free AlongsideShip" "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"  
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (5-1).  
الجدول رقم (5-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"

	Acheteur :A	Vendeur :V
"FAS"التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	Frais التكاليف	Risques الاخطار
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal(chargement) شحن حمولة النقل الاساسي	A	A
Transport principal النقل الاساسي	A	A
Assurance transport تامين	A	A
Manutention transport principal(déchargement) تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	A	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post- ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p32

يلاحظ من الجدول رقم (5-1) ان:

مصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير" يدل على ان التزامات البائع تنتهي بعد اتمام اجراءات تعبئة وتغليف البضاعة وتكاليف جمركة البضائع وتحمل مخاطر كل ذلك، كما ان البائع ايضا يلتزم بايصال الحمولة الى رصيف الميناء، اين يتم انتقال كل التكاليف واعباء المخاطر الى مسؤولية المشتري عند شحن البضاعة الى رصيف ميناء التصدير، وهي نقطة تحويل الالتزامات من البائع الى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة على ظهر السفينة اضافة الى النقل الاساسي والتامين والتفريغ الحمولة في ميناء الوصول الى بلد المستورد، اضافة الى القيام باجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائما ، والتكاليف الاخرى لارسال الحمولة الى مكان الوصول.

ثالثا: مصطلح "Free On Board" «FOB» التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"  
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع و المشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول (6-1).  
الجدول رقم (6-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"

	Acheteur : A	Vendeur :V
"FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	Frais التكاليف	Risque الاخطار
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-achèvement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement) شحن حمولة النقل الاساسي	V/ A*	V/ A*
Transport principal النقل الاساسي	A	A
Assurance transport تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement) تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	A	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-achèvement ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p33

على حسب ما ينص عليه عقد النقل : A\*

من خلال الجدول رقم (6-1) يتبين إن مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي:  
تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن ،بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل ارسال البضاعة والمتمثلة في ايصال البضاعة الى الميناء اضافة الى تكاليف ومخاطر شحن الحمولة على سطح السفينة او داخل عنابرها (مخازن السفينة) والامر هنا راجع الى مضمون العقد التجاري بين البائع والمشتري ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والاطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) اما اذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن واخطاره من مسؤولية المشتري ،ثم اكمال اجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات من البائع الى المشتري ،وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات والاطار التي قد تلحق بالبضاعة ،فيتكفل بتسديد اجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفريغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف ارسال البضاعة من مكان الوصول الى المخازن المستورد.

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

مصطلح عائلة C من خلالها يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر اثناء النقل (خطر فقدان او تلف البضاعة) او تكاليف اضافية بسبب الاحداث اللاحقة التحميل او الشحن CIP/CPT/CIF/CFR

اولا: المصطلح " CFR " Cost and Freight "التكاليف واجرة الشحن مدفوعة"

تتوزع الاخطار و التكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (7-1).

الجدول رقم (7-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح " CFR " التكاليف واجرة الشحن مدفوعة"

	Acheteur :A	Vendeur :V
"CFR"التكاليف واجرة الشحن مدفوعة"	Frais تكاليف	Risques الاخطار
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement) شحن حمولة النقل الاساسي	V	V/A*
Transport principal النقل الاساسي	V	A
Assurance transport تامين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement) تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	V/ A*	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p34

على حسب ما ينص عليه عقد النقل: A\*

يلاحظ من الجدول رقم (7-1) أن CFR يوزع الالتزامات كالاتي:

البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول ،اما أعباء الاخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الانطلاق هذا اذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لاطار الشحن ،وتحول التكاليف من البائع الى المشتري لحظة وصول البضائع الى ميناء الوصول، في حين تحول الاخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة ،ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل الحضري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وارسال البضاعة ،أما الاخطار فيلتزم به المشتري قبل لحظة الشحن الى غاية وصول البضاعة.

ثانيا: مصطلح "Cost Insurance and Freight" "CIF" التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (8-1).  
الجدول رقم (8-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا للمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"

	Acheteur :A	Vendeur :V
"التكاليف و التأمين واجرة الشحن مدفوعة" CIF	التكاليف FRAIS	الاخطار Risques
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement) شحن حمولة النقل الاساسي	V	V/A*
Transport principal النقل الاساسي	V	A
Assurance تأمين النقل	V	A
Manutention transport principal (déchargement) تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	V/A*	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p35

على حسب ما ينص عليه عقد النقل\*:

من خلال رقم (8-1) يتبين ان CIF يقوم بتوزيع المسؤوليات كما يلي:  
يلتزم بدفع تكاليف التعبئة والتغليف، تكاليف ما قبل ارسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الاساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، اما الاخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، اما مسؤولية المشتري على الاخطار فتبدا عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، الى غاية وصول البضاعة اليه (المشتري).

اي ان المشتري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والاطار الاتية:  
تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، اتمام الاجراءات والتكاليف الجمركية ، والنفقات الاخرى لارسال البضاعة من مكان الوصول، اما الاخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول الحمولة وجمركتها وارسالها الى المستودعات.

ثالثا: مصطلح "Carriage Paid To" "CPT" "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين" تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (9-1).

الجدول رقم (9-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

	Acheteur :A	Vendeur :V
"CPT"أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	Frais التكاليف	Risques الاخطار
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal(chargement) شحن حمولة النقل الاساسى	V	V/A*
Transport principal النقل الاساسى	V	A
Assurance transport تامين النقل	A	A
Manutention transport (déchargement) تفريغ حمولة النقل الأساسى المشحونة	V/A*	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p36

على حسب ما ينص عليه عقد النقل: \*

يتبين من الجدول رقم (9-1) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف والأخطار: البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى قبل ارسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسى، والنقل البحري للبضاعة، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق البضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، أو جوية، ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، الى غاية وصول البضاعة اليه (المشتري). مصطلح الفرق بينه وبين مصطلح الاول يتم استعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر استعماله في النقل البحري للبضائع، إلا أن توزيع الاخطار و التكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين.



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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (10-1).  
الجدول رقم (10-1): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

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

Source : S.Haddad&Collectif, op-cit, p37

على حسب ما ينص عليه عقد النقل\*:

من الجدول رقم (10-1) يظهر أن مصطلح CIP ينص على مايلي:  
البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل ارسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الاساسي، والنقل البحري للبضاعة، إضافة الى التزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، بحرية او جوية، ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء او المحطة او المطار ليتكفل بباقي التكاليف، اما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، الى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

الفرق بين مصطلح CIP وبين مصطلح CPT الاول يتحمل البائع تكاليف التأمين، اما الثاني فتكاليف التأمين يتحملها المشتري، الا ان توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقاً للمصطلحين.

المطلب الرابع: مصطلحات البيع عند الوصول.

البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع الى الوجهة المسماة في مصطلحات التجارة الاتية: DDP/DAP/DAT، فالبايع يكون عند اقصى حد من الالتزامات والاطخار في حالة تطبيق هذه المصطلحات.

أولاً: مصطلح " Delivered At Terminal " DAT تسليم البضاعة في محطة الوصول"  
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (11-1).  
الجدول رقم (11-1):التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح "DAT" تسليم البضاعة في محطة الوصول"

		Acheteur :A	Vendeur :v
DATتسليم البضاعة في محطة الوصول"		Fraisالتكاليف	Risquesالاطخار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الاساسي	V	V
Transport principal	النقل الاساسي	V	V
Assurance transport	تامين النقل	V*	V*
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل، الاساسي، المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

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

من الجدول رقم(11-1) المصطلح DAT ينص على ان:

البائع يتحمل التكاليف الاتية:

التعبئة والتغليف، وبقية المصاريف المتعلقة باجراءات ما قبل ارسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، نفقة شحن الحمولة النقل الاساسي، ونقل البضاعة في اي وسيلة من وسائل النقل الى محطة الوصول في بلد المشتري، اما فيما يخص التزام التامين فيعتبر غير اجباري على البائع الامر الذي يجعل المشتري امام حتمية التامين على البضاعة، اضافة الى تكلفة تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة في محطة الوصول، اما الاخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل البرية، البحرية او الجوية وبما ان التامين غير اجباري على البائع يلتزم المشتري بذلك، ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في اتمام اجراءات الجمارك في بلد الاستيراد واسال البضاعة من محطة الوصول، اما مسؤولية المشتري على الاخطار فتبدا عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول اضافة الى خطر الذي قد يلحق بالحمولة اثناء النقل، الى غاية وصول البضاعة اليه (المشتري).

ثانيا: مصطلح "DAP Delivered At Place" تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"  
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول(12-1).  
الجدول رقم(12-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح "DAP" تسليم البضاعة في مكان المتفق عليه"

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

Source : Michel Piquet, op-cit, p p 44\_45

يلاحظ من الجدول رقم(12-1) مصطلح DAP: ان البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل ارسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الاساسي، والنقل البحري للبضاعة في اي وسيلة من وسائل النقل الى المكان المتفق عليه، ونفقة ارسال البضاعة من مكان الوصول، ما عدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد، اما الاخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل البرية، البحرية او الجوية، وكلفة ارسال البضاعة من مكان الوصول، ما عدا الاخطار التي قد تنجم عند تسوية الاجراءات والتكاليف الجمركية، ونقطة تحول التكاليف والايخطار الى المشتري تكون في مرحلة الاجراءات الجمركية فقط.

ثالثا: مصطلح "DDP" Delivered Duty Paid "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية" تتوزع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (13-1).  
الجدول رقم (13-1): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح "DDP" تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

	Acheteur :A	Venddeur :V
DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"	Frais التكاليف	Risques الاخطار
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal(chargement) شحن حمولة النقل الاساسي	V	V
Transport Principal النقل الاساسي	V	V
Assurance transport تامين النقل	V*	V*
Manutention transport principal (déchargement) تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة	V	V
Douane import جمركة الاستيراد	V	V
Post-acheminement ارسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source : LASARY, op-cit, p 117.

ليس الزاميا\*:

يلاحظ من الجدول رقم (13-1) ان مصطلح DDP يشمل البائع بالحد الاقصى من الالتزامات، اذ يتحمل تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الاخرى ما قبل ارسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الاساسي، والنقل البحري للبضاعة في اي وسيلة من وسائل النقل الى المخازن او مكان المشتري، اضافة الى التزام التامين وكلفة تفريغ حمولة النقل الاساسي المشحونة، ونفقة ارسال البضاعة من مكان الوصول، وزيادة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد، اما الاخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب، اما تحول التكاليف والاطار الى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد، ويعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الالتزام المبحث الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

يستحوذ النقل البحري على نسبة استخدام عالية في التجارة الدولية، كنشاط لوجستي داعم لها، مما يكسب مصطلحات التجارة الدولية التي يتناسب استخدامها مع واسطة النقل البحري مكانة كبيرة واستعمال واسع من حيث تطبيقاتها في تنظيم النقل البحري الدولي للبضائع، ويسعى الطرفين المصدر/المستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتهم، والتي تضمنتها المصطلحات البحرية التالية: CIF, CFR, FAS, FOB ، والملحق رقم 01 يبرز تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms-Maritimes).

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

مصطلح النفقات والتأمين واجور الشحن (ميناء المقصد معين)، "CIF "Cost Insurance and Freight" من المصطلحات الواسعة الاستعمال في النقل البحري الدولي للبضائع. والذي ينظم العلاقة بين البائع والمشتري عن طريق تحمل البائع لتكاليف نقل البضائع وشحنها والتأمين عليها من المخاطر حتى ميناء الوصول المعين، ومن هنا تتحول الواجبات الى المشتري ك شحن البضائع في ميناء الاستيراد وغيرها، ويبدو دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية من خلال الملحق رقم (02).

اولا: واجبات البائع<sup>1</sup>:

1/ تقديم البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولاي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد.

2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: الحصول على تراخيص التصدير على نفقته الخاصة او على اية موافقة رسمية اخر، مع اتمام جميع الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3/ عقد النقل والتأمين:

1-3 عقد النقل: على البائع ان يبرم على نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد الى ميناء المقصد المعين، بواسطة سفينة بحرية من الطراز المستعمل عادة في نقل البضائع الموصوفة في العقد.

2-3 عقد التأمين: الحصول على ببوليصة تأمين بحري قابلة للتداول ضد مخاطر النقل المتعاقد عليها ، ويجب ان تكون قيمة التأمين في حدها الادنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا اليها عشرة بالمئة (10%) ويجب ان تكون قابلة للدفع بالعمله الواردة في العقد.

4/ التسليم: على البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه.

5/ نقل المخاطر: مع عدم اخلال المشتري بانتقال مخاطر النقل اليه، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان او تضرر البضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

6/ توزيع النفقات: مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات ايضا، على البائع ان يدفع جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها (اجور الشحن، تحميل البضاعة على متن السفينة؛ تأمين البضاعة التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل، ونفقات الاجراءات الجمركية الضرورية عند التصدير، نقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد اخر).

7/ اخطار المشتري: على البائع اخطار المشتري بموعد تسليم البضاعة، وتزويده بجميع المعلومات الاخرى التي تمكنه من اتخاذ الاجراءات الضرورية في وقت كافي عادة لاستلامها.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري ببوليصة الشحن الذي يشمل نقل البضاعة الى ميناء الوصول المتفق عليه، وان يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت بتحويل المستند الى مشتر لاحق، عندما يتم اصدار مستند النقل على عدة نسخ اصلية يجب تقديم مجموعة اصلية كاملة للمشتري بالمراسلة اليدوية او الالكترونية.

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 224. بتصرف

9/ المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلى البائع ان يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات على البضاعة لعملية الشحن.

10/ واجبات اخرى<sup>1</sup>: على البائع ان يقدم للمشتري على نفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على اية مستندات او رسالة الكترونية مماثلة، المعلومات الضرورية لاجراء اي تامين اضافي، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.  
ثانيا: واجبات المشتري<sup>2</sup>:

1/ دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.  
2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: على المشتري الحصول على تراخيص الاستيراد ، واتمام جميع اجراءات الجمركة لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.

3/ عقد النقل والتامين: لا يوجد التزام على المشتري.  
4/ الاستلام: استلام البضاعة في ميناء المقصد المعين.

5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تفريغها على ظهر السفينة الى ميناء المقصد. اذ لم يقم المشتري باخطار البائع فيجب ان يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن، شريطة ان تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد.

6/ توزيع النفقات: مع عدم اخلال البائع بتوزيع النفقات، على المشتري ان يدفع: جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها،

و جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة بينما هي قيد النقل لغاية وصولها الى ميناء المقصد ونفقات التنزيل بما فيها نفقات التفريغ بالصنادل ورسوم الرصيف، مالم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل بالاضافة الى النفقات الناجمة عن الاجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر، مالم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

7/ اخطار البائع: عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ او ميناء الوصول، فعليه اخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل مستند النقل اذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.

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

<sup>1</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 63.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، دارالثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 2007، ص 170-171.

10/ واجبات اخرى: على المشتري ان يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات او الرسائل الالكترونية المماثلة، وان يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديمه المساعدة وفقا لذلك. على المشتري ان يزود البائع بناء على طلبه بالمعلومات الضرورية لاجراء التامين.

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

النفقات واجور الشحن (ميناء المقصد معين) "Cost and Freight" CFR هذا المصطلح التجاري البحري ينص على تحمل البائع التكاليف اللازمة واجرة النقل الى غاية ميناء المقصد في بلد المشتري ليقوم هذا الاخير بتسليم البضاعة والتكليف بباقي الواجبات الضرورية والملحق رقم(03) يبين عقد استيراد وفقا لمصطلح CFR.

أولاً: واجبات البائع<sup>1</sup>:

1/ تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع واي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد.

2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: الحصول على تراخيص التصدير اللازمة وعلى تفقته والقيام بجميع الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3/ عقد النقل والتامين:

1-3 عقد النقل: على البائع ان يبرم على نفقته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقدا لشحن البضاعة الى ميناء الوصول المعين بواسطة سفينة بحرية من النوع المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد.

2-3 عقد التامين: لا يوجد التزام.

4/ التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه.

5/ نقل المخاطر: مع عدم اخلال المشتري بنقل المخاطر، يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

6/ توزيع النفقات: مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات، يدفع البائع:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها اجور الشحن وجميع النفقات الاخرى المترتبة، نفقات التحميل و التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل، الاجراءات الجمركية للتصدير و نفقات نقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد اخر المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

7/ اخطار المشتري : على البائع اخطار المشتري قبل وقت كاف بانه تم تسليم البضاعة وتزويده بجميع المعلومات الاخرى التي تمكنه من اتخاذ اجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري دون تاخير عن نفقته ببوليصة الشحن او مستند النقل المعتاد يدويا او الكترونيا الذي يشمل نقل البضاعة الى ميناء

<sup>1</sup> جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص235. يتصرف

الوصول المتفق عليه، ويجب ان يمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول، ومن بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت الى مشتر لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول).  
9/ المعاينة والتغليف والتأشير: على البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلى البائع ان يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات لعملية النقل المعدة من قبله.

10/ واجبات اخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على اية مستندات او رسائل الكترونية مماثلة التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت، وان يزود المشتري بناء على طلبه بالمعلومات الضرورية لاجراء التامين.  
ثانيا: واجبات المشتري<sup>1</sup>:

1/ دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.  
2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: الحصول على تراخيص الاستيراد او اية موافقة رسمية اخرى، واتمام جميع اجراءات نقل البضاعة بطريق الترانزيت وجمركة الاستيراد.

3/ عقود النقل والتامين: لا يوجد التزام على المشتري.

4/ الاستلام: استلام البضاعة في ميناء الوصول المعين.

5/ نقل المخاطر<sup>2</sup>: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تفرغها على ظهر السفينة في ميناء الشحن، اذ لم يحم المشتري باخطار البائع فيجب ان يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن، شريطة ان تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح.

6/ توزيع النفقات<sup>3</sup>: مع عدم اخلا البائع بتوزيع النفقات، يدفع المشتري:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها (نفقات التنزيل والتفريغ بالصنادل ورسوم الرصيف، مالم ينص عقد البيع على عكس ذلك، والرسوم والضرائب والتكاليف الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر، مالم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل).

7/ اخطار البائع: عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ او ميناء الوصول، فعليه اخطار البائع بذلك في الوقت المناسب.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل مستند النقل اذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.

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

<sup>1</sup> جاك صابونجي، مرجع سابق، ص.ص. 46.45.

<sup>2</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص. 61

<sup>3</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص.ص. 224. بتصرف



- 10/ واجبات اخرى: على المشتري ان يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات او الرسائل الالكترونية المماثلة، وان يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.
- المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FAS.
- تسليم جانب السفينة (ميناء الشحن معين) "Free Alongside ship" FAS ينظم هذا المصطلح التزامات كل من البائع والمشتري وفقا لواسطة النقل البحري للبضائع حيث يتكفل البائع بكل التكاليف حتى رصيف ميناء التصدير، وتتحول عند جانب السفينة الواجبات الى المشتري.
- اولا: واجبات البائع<sup>1</sup>:
- 1/ تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع.
- 2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: على البائع الحصول على تراخيص التصدير او اية موافقة رسمية اخرى، واتمام الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.
- 3/ عقد النقل والتامين: البائع غير ملزم بعقد النقل والتامين على البضائع.
- 4/ التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة الى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري و مكان التحميل وفي ميناء الشحن المعين بالتاريخ المتفق عليه وبالطريقة المعتادة.
- 5/ نقل المخاطر: مع عدم اخلاص المشتري بنقل المخاطر ايضا، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان او التلف الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.
- 6/ توزيع النفقات: على البائع ان يدفع:
- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها، ونفقات الاجراءات الجمركية بالاضافة الى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الاخرى المتوجبة عند التصدير.
- 7/ اخطار المشتري: اخطار المشتري دون ابطاء بتسليم البضاعة جانب السفينة.
- 8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري على نفقته ببوليصة الشحن يدويا او تبادل المعلومات الالكترونية<sup>2</sup> (EDI) لاثبات تسليم البضاعة.
- 9/ المعاينة، التغليف و التاشير: على البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة، وان يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لشحن البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالاسلوب ومكان الوصول) التي تم اخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب ان توضع العلامات بشكل مناسب على الاغلفة.
- 10/ واجبات اخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على اية مستندات او رسائل الكترونية مماثلة اخرى والتي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند

<sup>1</sup> شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 221 بتصرف.

<sup>2</sup> تبادل المعلومات الكترونيا (EDI Electronic Data Interchange)

الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، وعلى البائع أيضا ان يزود المشتري بالمعلومات الضرورية لاجراء التامين.

ثانيا: واجبات المشتري<sup>1</sup>:

- 1/ دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.
- 2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: الحصول على تراخيص الاستيراد او اية موافقة رسمية اخرى، واتمام جميع الاجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.
- 3/ عقد النقل والتامين:

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

2-3 عقد التامين: المشتري غير ملزم بعقد التامين.

4/ الاستلام: على المشتري ان يستلم البضاعة وفقا لالتزام التسليم.

5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تسليمها وفقا لالتزام التسليم، واذا لم يتم باخطار البائع وفقا لالتزام اخطار البائع، منذ التاريخ المتفق عليه لتسليم البضاعة، او بسبب اخر، فيجب ان يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم شريطة ان تكون البضاعة معرفة بشكل واضح وفقا لشروط العقد.

6/ توزيع النفقات: على المشتري ان يدفع:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها؛

أية نفقات إضافية بسبب عدم وصول السفينة المتفق عليها لنقل البضاعة في الميعاد المحدد أو بسبب أن هذه السفينة لن يمكنها نقل البضاعة أو أنهت عملية شحن البضاعة عليها قبل الميعاد المتفق عليه. الاجراءات الجمركية والتكاليف الاخرى الواجبة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.

7/ اخطار البائع: يلتزم المشتري بأن يخطر البائع باسم السفينة والرصيف الذي سيتم منه الشحن ومواعيد تسليم البضاعة بجانب السفينة.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل اثبات التسليم وفقا لالتزام التسليم.

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

10/ واجبات اخرى: على المشتري ان يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات او الرسائل الالكترونية المماثلة المذكورة، وان يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

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

من خلال مصطلح تسليم البضاعة على ظهر السفينة "Free On Board" FOB تكون واجبات المصدر والمستوردة موزعة بالتنظيم حتى شحن البضائع فوق السفينة "FOB ميناء التصدير"، ليتم من هذه

<sup>1</sup> موقع انترنت ويكيبيديا، <https://ar.wikipedia.org/wiki/> . مصطلحات تجارية دولية ، تاريخ الدخول 2017/02/17

النقطة انتقال المخاطر والتكاليف من البائع والمشتري، ويظهر دور مصطلح FOB في تنظيم بوليصة الشحن البحري كما هو مبين في الملحق رقم(04).

اولا: واجبات البائع<sup>1</sup>:

1/ تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولاي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد.

2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على اجازة التصدير او اية موافقة رسمية اخرى والقيام بجميع اجراءات جمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3/ عقد النقل والتامين: لا يوجد التزام على البائع.

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

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

6/ توزيع النفقات: مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات، على البائع ان يدفع:

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

جميع الرسوم والضرائب والنفقات الواجبة عند التصدير.

7/ اخطار المشتري: على البائع اخطار المشتري قبل وقت كاف بانه تم تسليم البضاعة.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل او لاثبات تسليم البضاعة، اما عندما

يتفق البائع والمشتري على المراسلة الكترونيا، فيمكن ان يستبدل مستند النقل برسالة تبادل المعلومات الالكترونية المماثلة.

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

10/ واجبات اخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على اية مستندات او رسائل الكترونية مماثلة والمعلومات الضرورية لاجراء التامين اللازمة لاستيراد البضاعة، او

عند نقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.

ثانيا: واجبات المشتري<sup>2</sup>:

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

<sup>1</sup> جاسم محمد منصور، مرجع سابق، ص 222 بتصرف

<sup>2</sup> موقع ويكيبيديا الالكترونية، <https://ar.wikipedia.org/wiki/>، مصطلحات تجارية دولية، ، تاريخ الزيارة 2017/02/21

2/ التراخيص والموافقات والاجراءات: على المشتري الحسو على مسؤوليته ونفقته الخاصة على اجازة الاستيراد او اية موافقة رسمية اخرى، واتمام جميع الاجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.

3/ عقد النقل والتامين :

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

2-3 عقد التامين: لا يوجد التزام.

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

5/ نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع المخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، واذا لم يقم باخطار البائع فيجب ان يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه لتسليم، او بسبب عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد، شريطة ان تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح.

6/ توزيع النفقات: على المشتري ان يدفع:

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

واي نفقات اضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد؛

تكاليف الاجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر.

7/ اخطار البائع: على المشتري اخطار البائع قبل وقت كاف باسم السفينة وميناء التحميل ووقت التسليم المطلوب.

8/ اثبات التسليم او مستند النقل والوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل اثبات تسليم البضاعة.

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

10/ واجبات اخرى: على المشتري ان يدفع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات او الرسائل الالكترونية المماثلة، وان يعوض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

خلاصة:

تم التوصل من خلال الفصل الاول الى ان تنفيذ اعمال التجارة الخارجية من استيراد وتصدير يتطلب التنظيم المحكم لاعطاء مرونة ودينامكية وسهولة لمعاملات اطراف التعاقد في المبادلات التجارية الدولية، وهذه النتيجة لا تدرك الا بتوحيد وتاثير كافة المراحل واصدارها في شكل قواعد وشروط تصاغ على اساس مضمونها المسؤوليات والواجبات، وهو الدور الذي تجسدت من خلاله و تبلورت المصطلحات التجارية الدولية (الانكوترمز)، التي تيسر المهام وتجعلها نموذجية تؤدي بالبائع والمشتري الى تبنيها اثناء ابرام عقود الصفقات التجارية وفي المستندات المطلوبة في هذا النوع من المعاملات التجارية فتكون بذلك الامور واضحة المعالم. وبالنظر الى عمق العمليات التجارية والاعراف التي تحكمها فان الانكوترمز قدمت للمصدر والمستورد لغة مشتركة بحكم الاختلافات التي تميز كل طرف عن الاخر .

كما تم الوقوف على عمق اهمية النقل البحري للبضائع كنشاط لوجستي داعم لعملية التصدير والاستيراد وكارضية خصبية لتفعيل دور الانكوترمز البحرية في توزيع التكاليف والاحطار وتحديد اماكن التسليم بدقة وابرار اهمية الوثائق في عملية نقل البضاعة اثناء شحنها، فكل طرف في العقد (البائع والمشتري) يفضل ادراج قواعد الانكوترمز فيه مع تفضيل واسطة النقل البحري لتسليم البضاعة للاستفادة من المزايا المتعددة للشحن الدولي البحري خاصة ما تعلق بالتكلفة الرخيصة وقلّة المخاطرة بسلامة البضائع المشحونة اضافة الى وضوح الادوار وبيان الالتزامات بصورة دقيقة وشاملة.

والمشتري هدفه الوحيد هو الحصول على البضاعة سليمة نظير تسديد قيمتها للبائع بالسعر الذي يتضمن كل تكاليف شحنها، تامينها وجمركتها، وكل هذا يتم تثبيته في قواعد الانكوترمز باعتبارها مرجعا وفيصلا في معرفة مصدر كل تكلفة وخطر و حكما في توزيع هذه التكاليف ونقل هذه المخاطر وفقا لما تنص عليه العقود المبرمة بين الطرفين، فهذا ما تعكسه هذه المصطلحات التجارية الدولية من مرونة و تطور موائم للتغيرات الطارئة في مجال التجارة الخارجية الذي من شأنه تمكين النظم التجارية الدولية من الاستفادة من عديد المزايا المبنية على تسهيل التجارة وتنظيمها. وهذا الدور يمكن بحث مجالات تطبيقه في اعمال التجارة الخارجية في الجزائر باعتبارها طرف في المنظومة التجارية الدولية والتبادلية بمختلف تشكيلتها الثنائية والاقليمية والعالمية والفصل الثاني هو السبيل الى تحديد فعالية الانكوترمز في تنظيم سيرورة العملية خاصة في مجال النقل البحري .

تمهيد:

تعتبر الانكوترمز بيانا لالتزامات البائع والمشتري من خلال التفصيل في تحديد مكان تسليم البضاعة الذي يسمح بتوزيع وتحويل واضح للتكاليف والأخطار التي يتحملها طرفي التعاقد ، تصنف مصطلحات التجارة الدولية حسب تناسبها مع وسيلة النقل، والمعروف ان النقل البحري للبضائع يعتبر أهم وسيلة نقل تستحوذ على النصيب الأكبر من حركة التجارة الدولية، والعلاقة بين المصدر والمستورد تحكمها اجراءات ومسؤوليات نقل البضائع، وهو الأمر الذي يتناوله الفصل الثاني حول دور الانكوترمز في تحديد وتنظيم تلك المسؤوليات بين المصدر والمستورد من خلال اختيار نموذج النقل البحري للبضائع ، فالالتزام استخدام الانكوترمز (المصطلحات التجارية) يمثل دليلا مرشدا للطرفين حول من يقوم بتسديد تكاليف الشحن، النقل والجمركة، ومن يتحمل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة المعنية بالتبادل. يمكن الوقوف على هذه الاهمية للانكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع عبر البحر في اربعة مباحث الاوّل يتناول دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم كمنشأة تمثل انعكاسا للحركة التجارية والمبادلات في الجزائر. وباعتبارها كذلك منشأة لوجستية تقدم خدمة نقل البضائع بحرا وتؤدي خدمات اخرى متعلقة بتسهيل استقبال السفن واستخدام كل امكانياتها لتحقيق رقم اعمال منافس له انعكاس ايجابي على ميزان المدفوعات اما المبحث الثاني فاهتم بتوضيح واقع التجارة الجارية في الجزائر والخدمات الداعمة لها كالجمركة والشحن، وتضمن المبحث الثالث علاقة الانكوترمز بالتجارة الدولية، والمبحث الرابع يشرح واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية، كاساس للتطبيقها في عملية الاستيراد والتصدير في الجزائر بصفة عامة وفي تجارتها البحرية بصفة خاصة.

المبحث الاول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم ودراسة هيكلها التنظيمي  
يعد ميناء مستغانم من بين اهم الموانئ الجزائرية كونه جزء اساسي من البنية التحتية لقطاع النقل و كذلك بدوره الفعال في دعم المبادلات التجارية التي تمرعن طريق البحر من خلال الخدمات اللوجستية التي يقدمها في سبيل تحسين و تقديم افضل الخدمات في مجال التجارة الخارجية و الصيد البحري، وهو مسير من طرف مؤسسة اقتصادية تعرف بمؤسسة ميناء مستغانم.  
ان التطورات الحاصلة في النظام المينائي الجزائري عبر عدة مراحل بداية من مرحلة الاستقلال اسهمت في تطور نشاط حركة البضائع (الشحن و التفريغ)، الامر الذي عقد من مهام الموانئ وادى الى توسع هيكلها التنظيمي.

المطلب الاول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم:

اولا: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري: مر هذا التطور بعدة مراحل:

1/ المرحلة الاولى 1962-1971:

في هذه المرحلة عرف التنظيم بموائنا نوعا من الاستقلالية و خاصة الموانئ الاساسية للبلاد الجزائر، عنابة و وهران و ذلك بموجب المرسوم رقم 63-443 المؤرخ في 9 نوفمبر 1963 الذي تضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (مرسوم رقم 62-203 المؤرخ في 21 فبراير 1962).

2/ المرحلة الثانية 1971-1982:

في اطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني و التي نصت عليها و حددتها المخططات الوطنية في هذه المرحلة تم انشاء سلطة مينائية وطنية عملت على ادخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، ومنها ما يمارس من طرف متعامل اجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة، القطر... الخ)، تمثلت هذه السلطة في الديوان الوطني للموانئ (ONP) الذي انشاء سنة 1971 بموجب مرسوم تنفيذي رقم 29-71، و كذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA)، و الشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة (SONATMAG).

3/ المرحلة الثالثة 1982-2000:

تم في هذه المرحلة التسطير لتحقيق لا مركزية في التسيير والوصول الى درجة من الانسجام بين حجم المؤسسة العمومية و مستوى كفاءتها المينائية و هذا من خلال اعادتها هيكلتها سنة 1982 و بذلك حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) و الشركة الوطنية للمناولة و بموجب المرسوم رقم 82-283 المؤرخ في 14 ابريل 1982 تم ادماج وحداتها المحلية ضمن (10) عشر مؤسسات مينائية فاصبحت مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها:

- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية - القيام باشغال الصيانة والاصلاح - ممارسة احتكار القطر و المناولة<sup>1</sup>

وننتج عن ذلك بأن توحيد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد.

<sup>1</sup> المناولة: عملية تحريك وتحويل مادي للبضاعة والطرود أو وثائق في مكان الإنتاج أو التخزين كمستودع، مصنع، متجر... الخ.

إلا أنه وبعد 10 سنوات من النشاط لوحظ سيطرت النشاطات التجارية على حساب نشاطات السلطة المينائية وصعوبة التنسيق والتحكم في الأنشطة بين المتعاملين ومستخدمي الميناء والذين كانوا مصدر للنزاعات الحادة ونتج عن ذلك:

- اختلال الأنشطة أدى إلى زيادة في التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور.  
- ضعف إنتاجية العامل والأرصفة والميناء عموماً. - عدم الاستغلال العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية والمادية.  
- عدم وجود نظام عصري لتبادل ومعالجة المعلومات بين مختلف الأطراف.  
\* خصائص هذه المرحلة:

- تركيز مجمل المهام المينائية. - إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ. - التوزيع غير العقلاني للموارد.  
- غياب النصوص التشريعية ونظام الاستغلال المينائي. - إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي وتطويره.  
- غياب روح المبادرة والتسهيل من أجل تحفيز الاستثمارات الخاصة.

### 4 / المرحلة الرابعة : الخوصصة<sup>1</sup>

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

- الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية.  
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء، بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها.  
- تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية. - سيولة في ترقية الاستثمارات المينائية العمومية والخاصة.  
- إنشاء وحدات جديدة (السلطات المينائية الجهوية " الشرق، الوسط، الغرب، " بموجب المرسوم رقم 199 المؤرخ في 18 أوت 1999.

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

1-4- الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة « compagnie National Algerienne de Navigation » C.N.A.N

تم انشائها بموجب المرسوم رقم 63-489 المؤرخ في 31/12/1963 كتكريس لمهمة النقل البحري للبضائع. وقد تم خصخصة كل شركة تابعة لتكون عنوان لشراكة مع شركات فرنسية، ايطالية، وسعودية .

C.N.A.N NORD- C.N.A.N MED- C.N.A.N MAGHREB- C.N.A.N NASCHO

وهدفها يتمحور حول:

<sup>1</sup> Ministère des transports- étude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires a la concurrence commerciale ; HPC ; rapport A ; GMBH ; août 2004 ; p/ 29



النقل البحري للبضائع الى جميع انحاء العالم (امريكا، اوروبا الشمالية... الخ)، الوساطة المالية، الادارة الجمركية، استئجار السفن، ادارة المخازن.

ثانيا : تعريف مؤسسة ميناء مستغانم

### 1- النشأة الجغرافية للميناء<sup>1</sup>:

- لانه كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر ، و الرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم ، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1883 م بـ " مرسى الغنائم " و من هنا سميت المدينة " مستغانم " .

- في سنة 1848 م ، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 م بحلول سنة 1881 م

- انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 م انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 م ، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر بين نهاية 1955 و بداية 1959 م منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة ، حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل البحري في المنطقة و هو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية .

إذ انه شجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط

### 2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم.

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري و تشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم و هي مؤسسة عمومية اقتصادية ، شركة ذات أسهم EPA/ EPM/ SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 .

ورثت مؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982 الخدمات و التجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (OMP) ، و كذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن و التفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) .

فأصبح دورها منوطا مما يلي :

أ- تسيير أملاك الدولة المينائية و الإنشاءات الخاصة و استغلال و تنمية الميناء

ب- احتكار خدمات الشحن و التفريغ، القطر و الإرساء.

في 29 فيفري 1989 م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت من استقرارها في وضعيتها المالية ، حين تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع

<sup>1</sup> www.port-mostaganem.dz

اجتماعي الى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم رأسمالها 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 و طبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 م و المرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 م و المرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 م .

### 3- التعريف بالمؤسسة :

يمكن إيجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية :

✓ إسم المؤسسة : مؤسسة ميناء مستغانم

✓ النظام القانوني للمؤسسة : مؤسسة عمومية اقتصادية , شركة ذات اسهم .

✓ رأس المال الاجتماعي : 500.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة مجموعة خدمات الموانئ "SERPORT" وبطاقة تشغيلية تقدر بـ250 الى 499 مستخدم.

✓ تاريخ التأسيس : 14 تأسست في أوت 1982 م ، وتاريخ استقلاليتها في 29 فيفري 1889 م

✓ المقر الاجتماعي : على الطريق الرئيسي إلى صلامندرب : 131 مستغانم 27000

✓ الرئيس المدير العام : السيد رياض بوجويجة الهاتف : 045) 33.01.11/12 .

✓ الفاكس والموقع الإلكتروني : 045) 35.11.15 http://www.port-mostaganem.dz

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

### 4- أهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

\_ تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية و السعر.

\_ تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور و معالجة و تخزين ذات كفاءة عالية).

\_ كونه الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين في المجال الاقتصادي عامة والتجاري خاصة .

### 5- مميزات ميناء مستغانم :

\_ موقع جيواستراتيجي هام.

\_ وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.

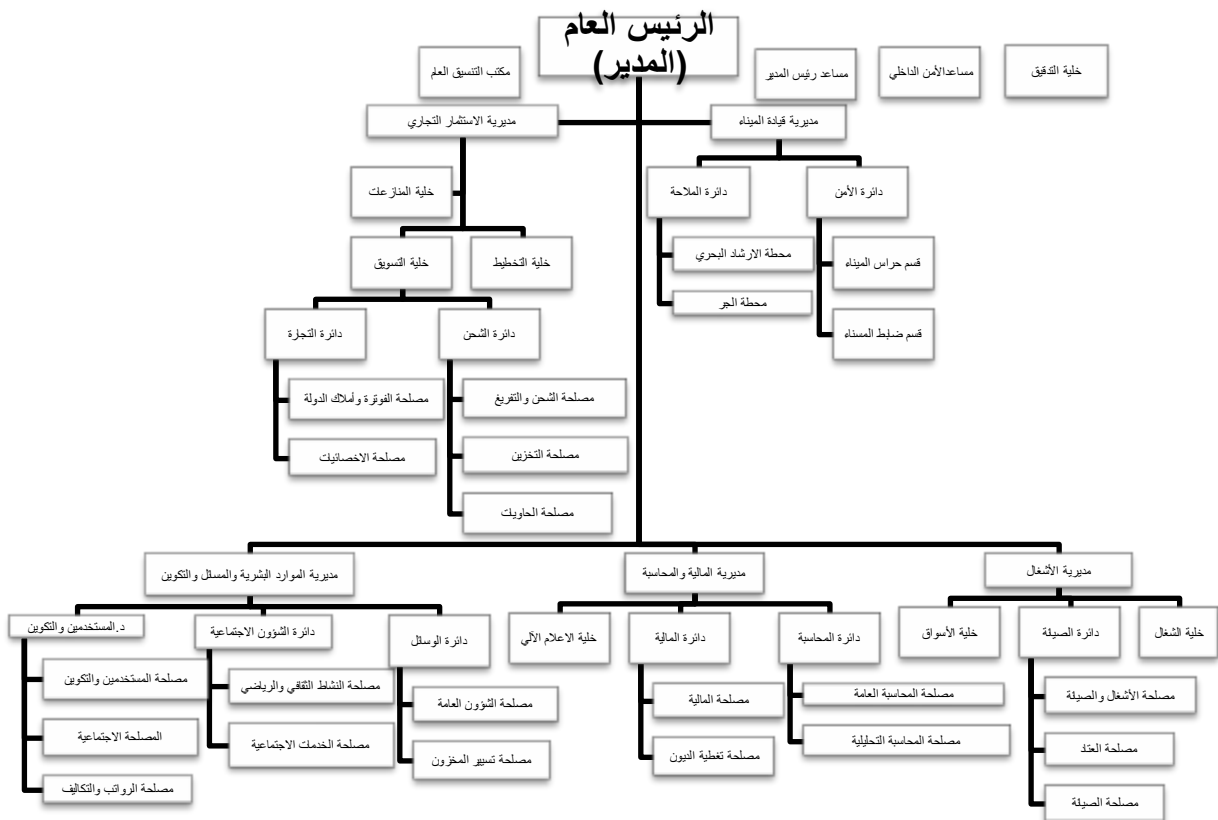
\_ محطات رسو متخصصة لسفن الإداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة .

\_ إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمور و ناقلات الزيت.

- \_ قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة. \_ حماية جيدة للبضائع .
- \_ تنوع طرق تسليم البضائع ( السكة الحديدية ، الطريق الأرضي).
- \_ بنى تحتية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- \_ إطارات و عمال مهينون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.
- \_ ساعات عمل متواصلة 24/سا و 7 أيام/ 7 أيام .

المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي والتجارية البحرية لمؤسسة ميناء مستغانم  
أولاً: دراسة الهيكل التنظيمي

1- مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم  
الشكل رقم (II-4) مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



المصدر: مؤسسة ميناء مستغانم

## 2- تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

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

1-2-المديرية العامة : اعلى هرم للمسؤولية مهامها اصدار القرارات والمصادقة على كل الوثائق، وترأس كل الادارات يرأسها ويسيرها الرئيس المدير العام وله مساعد واحد.

2-2- مديرية الأشغال والصيانة: فتمثل مهمة هذه المديرية في تحقيق الأشغال الجديدة لتجهيزات البناء، العتاد، وصيانة للمعدات المينائية، وكذا القيام بالدراسات التقنية لتطوير وتحديث الميناء كما تقوم بصيانة طرق التنقل داخل الميناء واعمال النظافة.

3-2- مديرية القيادة (القبطانية): مهمتها السهر على حماية الأملاك العمومية المينائية، فهي تعتبر مندوب السلطة المينائية وتلعب دور الشرطى في الميناء كما تسهر على أمن الملك المينائي ومخطط المياه وتؤمن أيضا تنظيم النقل البحري في حدود مساحة الميناء.

4-2- مديرية الاستثمار التجاري: دورها يتمثل في التسيير المنطقي للفضاءات المينائية وحماية البضائع والفوترة والاحصاء.

5-2- مديرية المالية والمحاسبة (DFC):تتكلف هذه المديرية بالمهام المالية والمحاسبية للمؤسسة ومهمتها تأمين المراقبة لتدعيم حسابات المؤسسة.

6-2- مديرية الموارد البشرية: فهي مكلفة بالمهام التالية:

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

مراقبة الأجور وتحقيق مخطط تكوين المؤسسة بالتعاون مع مركز التكوين المينائي للمؤسسة المينائية  
ثانيا:التجارية البحرية لميناء مستغانم.

1-استقبال السفينة والاجراءات المينائية:

يتم التعامل مع اي سفينة واستقبالها على اساس عدة اجراءات وتسهيلات مينائية تتمثل فيما يلي:  
1-1-الاستقبال:

يتم اولا تقديم المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة قبل 72 ساعة على الاكثر (ثلاثة ايام قبل وصولها الى الميناء) من طرف محيز السفينة او الريان عن طريق الفاكس او الراديو لضمان احسن الظروف لاستقبالها، وفي حالة نقص او عياب اي معلومات او الامتناع عن تقديمها يؤدي حتما الى منع دخولها تحت اي ظرف.

المعلومات التقنية للسفينة والبضاعة تتمثل في:

أ-الطول ،العمق،العرض وزاوية السفينة .ب-ظبيعة البضاعة،الوزن الاضافي والاجمالي،ميناء الشحن،وهذا في اطار تحديد الحقوق مقابل الخدمة التي تقدمها مديرية القيادة للسفينة.

1-2-شروط رسو السفينة:

تتلخص فيما يلي:

-التوفر على جهاز حماية (جهاز التامين)،وفي حالة احداث تضرر بمرافق الميناء تكون مكلفة بالتعويضات.

- الوثائق الضرورية لذلك منها: بطاقة تعريف السفينة (اسمها، رقمها التسلسلي، اسم صاحبها، حمولتها... الخ).
- نسخة اصلية من بوليصة الشحن،
- وثيقة بيان الشحنة Cargo manifest: خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها الى الجمارك للاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد.
- وثيقة خطة الشحن cargo plan: هي وثيقة شحن يستعين بها المستخدمون المؤهلين في عملية التفريغ، حيث تنص على حجم البضاعة، كيفية تسيورها على ظهر السفينة.
- وثيقة mats receipt: تنص على الخسائر الناجمة عن عملية الشحن، وعن وجود امتياز يقصد به هان البضاعة لم تتضرر، وهي جاهزة للتفريغ.
- على اساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري باعداد الفاتورة المبدئية، والتي تتضمن اسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة وزورقي ارساء.
- المطلب الثالث: الحركة التجارية بميناء مستغانم والصادرات والواردات.

#### 1- الحركة التجارية للميناء:

- ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عبر ميناء مستغانم حوالي 40.000 طن سنويا، والتي تمت معالجتها في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب او بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 50 الى 55 بالمئة من النشاط العام ويمكن ان يصل الى أكثر من 60.000 طن سنويا مستقبلا .
- يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة من حيث استيراد الحبوب من بين احد عشر ميناء جزائري وهذا راجع الى تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في استيراد هذه المادة وهم:

  - مجمع كنتوار المغرب غليزان – مستغانم - ش- ف م م جديد - مستغانم - مؤسسة حبوب الغرب الجزائري - مؤسسة باقرع – بشار- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

- اما فيما يخص المنتوجات الحديدية فهي تمثل 10 الى 12 بالمئة من الحركة التجارية العامة وتتكون بصفة رئيسية من انابيب الحديد المستدير، الاسمنت المسلح، الماكينات... الخ، ويتعامل ميناء مستغانم مع عدة مستوردين للمنتجات الحديدية اهمهم:

  - مجمع بوتلجة – مؤسسة ايديمكو EDIMCO، مؤسسة HYDRO AMENAGEMENT بومرداس،
  - شركة كوسيدار الجزائر COSIDER.

- اما فيما يخص المواد الغذائية فهي تمثل 14 الى 16 بالمئة من الحركة التجارية العامة وتتكون بصفة رئيسية من: السكر، الموز، الحليب، اللحوم الحمراء ، التبغ ، ... الخ .
- ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع :

  - شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر – وهران - منشآت انتيرال – مستغانم
  - ش.ذ.م.م دقدوق لاستيراد الموز - ش.ذ.م.م caim بوفاريك – الجزائر.

- اما فيما يخص النشاطات الاخرى المختلفة فان ميناء مستغانم اصبح معروفا بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (ادوات ، سيارات، مقطورات، قطع غيار، طرود... الخ ) خاصة بالنسبة للشركات

المتخصصة في التنقيب عن البترول في الجنوب، وهذه النشاطات تمثل 80 بالمئة من مجموع الحركة التجارية.

#### 1-1-1- المؤشرات الاساسية للنشاط المينائي :

1-1-1- مؤشر حركة السفن: بلغ عدد السفن بحسب الدخول الى ميناء مستغانم سنة 2016، 560 سفينة مقابل 523 لسنة 2015، اي بزيادة قدرها 37 سفينة؛ ونسبة تغير تقدر ب 7.07 .  
الجدول رقم (II-14): عدد السفن عند الدخول خلال السنوات 2016/2015

السنوات	2015	2016	نسبة التغير VAR
السفن عند الدخول	523	560	7.07

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

#### 2-1-1- مؤشر زمن المكوث: متوسط المكوث في الميناء الخاص بالسفن

الجدول رقم II-15: مؤشر المكوث بالميناء (الايام)

السنوات	2015	2016	التغير VAR
المكوث خارج الميناء	3.86	0.70	-81.87
المكوث على الرصيف (QUAI)	3.22	2.13	-33.85

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

تم تسجيل تحسن ملحوظ في تقليص زمن المكوث وهذا راجع لنظام العمل الليلي المبرمج وكذا تسريع عملية الشحن والتفريغ.

#### 3-1-1- مؤشر الانتاج: ويشمل النشاط العام للبضائع الذي يضم حركة الاستيراد والتصدير

جدول رقم (II-16): مؤشر النشاط العام لحركة الاستيراد والتصدير بالميناء (طن)

السنوات	2015	2016	التغير VAR
النشاط العام	1 454 139	1 005 894	-30.86
حركة الاستيراد	1 443 620	985 720	-31.72
حركة التصدير	11319	20192	78.39

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

بصفة عامة يلاحظ على النشاط العام في سنة 2016 نقص ملحوظ في حجم المبادلات التجارية بالنسبة للميناء مقارنة بعام 2015 بقيمة 1005894 طن مقابل 1454939 طن بتغير سالب قدره (-30.86)، ويرجع ذلك الى التقلص في حركة الاستيراد مقارنة بارتفاع حجم التصدير من 11319 طن الى 20192 طن نتيجة الاجراءات المتخذة بعد انهيار اسعار النفط والتي نصت على ضرورة خفض فاتورة الاستيراد وتشجيع الصادرات خارج المحروقات .

#### 4-1-1- حركة الصادرات والواردات حسب عائلات المواد:

الجدول رقم (II-17): حركة الصادرات والواردات حسب عائلات المواد لسنة 2016 (طن)

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الاجمالي
المواد الفلاحية	164046	/	164046
المواد الغذائية	3677	220	3897

182954	7269	187870	المواد الحديدية
81166	/	81166	المواد البترولية
15970	3785	12185	المواد الكيماوية
43499	/	43499	اسمدة
171673	3489	168184	المنتجات المعدنية
241052	5428	325675	صفقات اخرى
1005894	20192	985702	المجموع

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

يشار الى ان حصة ميناء مستغانم من الاستيراد الوطني من بذور البطاطا تقدر بـ 80 بالمائة، اما تجارة السيارات فقد تم استيراد 106.375 وحدة متحركة على متن 128 ناقلة للسيارات مسجلة نسبة تغير قدرت بـ 16.60% هذا بالاضافة الى عدة منتجات ومواد مختلفة .

#### 1-1-5 مؤشر حركة الحاويات:

الجدول رقم (18-II): حركة الحاويات (استيراد/تصدير)

VAR	2016	2015	السنوات
-8.54	6299	6887	حركة الحاويات استيراد/تصدير (EVP)
0.43	45055	44863	عدد الحاويات استيراد/تصدير (طن)

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

#### 1-1-6 الحركة التجارية بحسب المشآت المتخصصة:

نפטال NAFTAL: انشأت في عام 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي، على مساحة 2524م<sup>2</sup> وهي مجهزة بثلاثة اوعية (احواض) ذات سعة اجمالية تقدر بـ 4200 طن.

UCAO.A.I.C: تم تنشائها سنة 1986 على مساحة 4640م<sup>2</sup> بسعة 30000 طن من الحبوب لكل منها. صومعة السكر: انشأت سنة 1971 من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي<sup>1</sup> SOFEDIA تصل سعة الاستقبال لديها الى 16000 طن من السكر عيرالموضب وقدرة عبور الى 150000 طن سنويا.

#### 1-1-7 الحركة التجارية بحسب المشآت المتخصصة (عقود الامتياز)

وحدات عبور واستقبال الزفت :

SARL BITUMES EST: بدأت تنشط عام 2008م، حققت حجما قدره 9647 طن من الزفت سنة 2013. SANIHA.C.E: كانت بداية نشاطها عام 2011م، وحققت حجما قدره 30819 طن من الحبوب.

#### 2- صادرات وواردات ميناء مستغانم :

تتمثل صادرات وواردات ميناء مستغانم فيما يلي:

أ- الصادرات:

<sup>1</sup> اصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر SORA SUCRE.

زيت قصب السكر – الاسمنت الابيض - الخمر -الات مستعملة سابقا – الهيليوم على شكل غاز – مواد بناء

ب- الواردات:

الزفت – الحبوب – الالات – الفواكه – السيارات والشاحنات – الانايب – مواد فلاحية – مواد بناء – مواد بترولية – معادن صلبة – مواد كيماوية – الاسمدة

المبحث الثاني: واقع اعمال التجارة الخارجية في الجزائر

نظرا لاختلاف الأنظمة السياسية والاقتصادية للدول تم تحديد عدة اساليب وطرق دولية قصد تنظيم اعمال التجارة الخارجية وتقليل حجم المنازعات بين متعاملها كتوحيد طرق الدفع، التوثيق، وشروط التسليم الى غير ذلك من الاعمال اللوجستية الداعمة لسيرورة اعمال التجارة الخارجية، ورغم الجهود المبذولة لتطوير التجارة الخارجية، إلا أن المخاطر المتعددة و المتنوعة متزال تشكل محور بحث بالنسبة لكل الفاعلين في هذا المجال من اجل تحقيق افضل النتائج باقل تكلفة ممكنة، خاصة بعد ارتفاع وتيرة التبادل التجاري في ظل التكتلات والتنظيمات الدولية التي ادت الى تطويرها وتوحيد قوانينها بصفة ملحوظة.

قامت الجزائر على غرار ذلك بالانتقال من سياسة التجارة الخارجية إلى سياسة التحرير الكامل، و قد مرت بعدة مراحل قبل أن تصل إلى ما هي عليه اليوم، وهذا عن طريق اعتماد مرونة في التشريعات والاجراءات كمحاولة لمواكبة التطورات الحاصلة في ظل العولمة وما نتج عنها من تنظيمات وتكتلات ادت الى توحيد القوانين والقواعد العامة التي تحكم المجال التجاري في شقيه الوطني والدولي، خاصة وان 80 بالمئة من تجارتها تتم عبر الطرق البحرية اي تفعيل لوجستيات النقل البحري في تطوير تجارتها الخارجية .

المطلب الاول : الاجراءات الجمركية عند عملية التصدير والاستيراد

بعد التغييرات التي طرأت على الاقتصاد العالمي والاقتصاد الوطني أصبحت كل البضائع التي تدخل أو تخرج عبر التراب الوطني باختلاف أنواعها تخضع لعملية المراقبة والتفتيش والفحص الجمركي، و هي عبارة عن إجراءات وتصريحات يقوم بها المستورد أو المصدر لدى مكتب الجمارك<sup>1</sup>

1- الجمركة عند التصدير والاستيراد

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

1-1- تحضير الوثائق اللازمة لعملية التصدير والاستيراد :

<sup>1</sup> سلطاني سلى، دور الجمارك في سياسة التجارة الخارجية "حالة الجزائر"، مذكرة ماجستير، فرع التخطيط والتنمية، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 140



1-1-1- بالنسبة للتصدير:

- يقوم المورد (المصدر) بإرسال مجموعة من الوثائق إلى الزبون تتعلق بالبضاعة إما مباشرة أو عن طريق البنك (الإعتماد المستندي) وذلك من أجل جمركة البضاعة ويحتوي الملف على الوثائق الآتية:
- أ- المستندات المبدئية:
- 1- شهادة الإجراءات الجمركية: يستخرجها المصدر وتعتبر المستند الجمركي الذي يتم على أساسه الشحن سواء بالباخرة أو الطائرة وأهم البيانات التي يحتوي عليها<sup>1</sup>: اسم المصدر وجنسيته، رقم سجل المصدرين، نوع البضاعة وكميتها، الوزن، الجهة المصدر إليها، وسيلة الشحن.
  - 2- فاتورة مبدئية: وتحتوي على البيانات التالية: اسم العميل، المرسل إليه، البضاعة، البلد المصدر إليها، الكمية، الصنف، السعر، القيمة الإجمالية، نوع العملة.
  - 3- استمارة ترخيص الصادرات: ويتم اعتمادها من أحد البنوك المعتمدة من الإدارة العامة للنقد وتعب عن استيراد قيمة البضاعة المصدرة إلى الخارج وتحرر هذه الاستمارة من ثلاث نسخ وأهم البيانات التي تحتوي عليها الاستمارة هي: اسم العميل، البلد المصدر إليها، نوع البضاعة، القيمة، نوع العملة، اسم المصدر، الكمية المصدرة، طريقة الدفع، طريقة استرداد القيمة.
  - 4- تراخيص التصدير: تطلب هذه التراخيص في بعض الحالات وليس بالنسبة لجميع عمليات التصدير، وهو يحدد الكمية المصرح بتصديرها وقيمة البضائع المصدرة ونوع العملة والسعر وطريقة الدفع.
  - 5- مطابقة الدعم: وهذا المستند لا يقدم إلا بالنسبة لوسائل الغزل والمنتجات وتصدر هذه الشهادة من نسختين يحتفظ الجمرك بصورة وتصدر الصورة الثانية إلى المصدر بعد إتمام الشحن مؤشرا عليها بالكمية التي تم شحنها وتاريخ الشحن.
  - 6- كشف المحتويات أو قائمة العبوة: وهي عبارة عن كشف تفصيلي عن أرقام الطرود وصفتها وكميات البضائع المعبئة في كل طرد من الطرود والأوزان القائمة والصفافية.
  - 7- شهادة صحية: وتصدرها هيئات تابعة للصحة بعد القيام بفحص الوسائل الغذائية كالمعلبات من طرف المندوبين والتحقق من أنها مطابقة لشروط التصدير.
  - 8- سند الشحن: هو إيصال يحرره الناقل إلى الشاحن يفيد باستلام الناقل للبضاعة، يشتمل على بيانات البضاعة وكذا ميناء الوصول المتفق عليه، ولهذا يعتبر سند الشحن المستند الأساسي في العمليات التجارية وهو ثلاثة أنواع: سند الشحن الرئيسي، سند الشحن الأصلي، سند الشحن غير قابل للتفاوض.
- ب- المستندات النهائية<sup>2</sup>: تلك هي أهم المستندات التي يبدأ إعدادها فور الإنتهاء من إتمام عملية الشحن والتي يجب تقديمها للبنك فاتح الإعتماد (في حالة الدفع عن طريق الإعتماد المستندي).

<sup>1</sup> فؤاد مصطفى محمود، "التصدير والاستيراد"، دار النهضة العربية، ص 411

<sup>2</sup> سلطاني سلى، مرجع سابق، ص 14

ب.1- بوليصة الشحن **Bill of Lading**: وتعتبر بمثابة إيصال من قبطان الباخرة أو من التوكيل الملاحي بصفته وكيلا من ملاك الباخرة يفيد استلامه للبضاعة وتعهدا بتسليمها في ميناء التفريغ بنفس الحالة التي تم استلامها بها ويجب أن تشمل البوليصة على البيانات التالية:

- عدد الطرود وأنواعها، نوع البضاعة، الوزن القائم والصافي، اسم الشاحن، البلد المصدر إليه
- البضائع، حجم الطرود، اسم المرسل إليه
- اسم الجهة التي ستحضر بوصول البضاعة، في ميناء التفريغ
- بيان النولون والجهة التي سيتم فيها دفع النولون في ميناء الشحن أو الوصول ولا بد أن تكون نظيفة Clean ولا تكون قديمة ولا يوجد شطب أو كشط فيها .
- ب.2- الفاتورة التجارية: هي وثيقة تجارية يصدرها البائع والتي تحول حقوق الملكية منه إلى المستورد، وهي التي تصدر من عدة صور بالإضافة إلى الأصل وأهم البيانات التي تحتوي عليها:
- رقم الفاتورة، اسم المصدر، اسم المستورد وعنوانه والبلد المصدر إليها والبضاعة وأوزانها وكمياتها، سعر الوحدة، القيمة الإجمالية للبضاعة.
- أساس التعاقد، اسم الباخرة، رقم الاستمارة.
- ثم طريقة الدفع إذا كان الاعتماد فيذكر الاعتماد واسم البنك المفتوح من طرفه ثم ميناء الشحن وميناء التفريغ وتاريخ الشحن والنولون.
- ب.3- الكمبيالة المستندية: الساحب هو المصدر والمسحوب عليه، هو فاتح الاعتماد أو المشتري أو البنك المفتوح لديه الاعتماد ويكون السحب لأمر ويظهر لصالح البائع أو البنك وهو الذي سوف يحصل قيمتها، السحب يكون إما بالإطلاع أو مؤجل السداد، ويكون من نسختين يكتب على الأولى في حالة دفع النسخة الأولى لا تدفع الثانية ويكتب على الثانية في حالة دفعها لا تدفع الأولى.
- ب.4- شهادة المنشأ: هي وثيقة تتضمن تحديد اصل البضاعة التي تم إنتاجها ويكتسي منشأ السلعة أهمية وضرورة في التعرف على مكان إنتاج السلعة وذلك للاعتبارات التالية:
- الحصول على معاملة خاصة في الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات في الدولة المستوردة.
- استخدامها في حظر دخول بعض السلع من إنتاج دول محددة لأسباب صحية أو سياسية.
- ب.5- شهادة بيطرية: تصدر عن إدارة المخابر البيطرية بالنسبة للحيوانات الحية كالمواشي وأهم ما تحتوي عليه أن هذه البضاعة خالية من الأمراض.
- ب.6- شهادة المراجعة: في بعض الأحيان ينص الاعتماد أو التعاقد على قيام إحدى شركات المراجعة بمعاينة البضاعة قبل وأثناء الشحن للتحقق من استيفائها للمواصفات والشروط المتعاقد عليها وأن تصدر شهادة مراجعة الوزن والصنف.
- ب.7- التصريح بالتصدير: هو وثيقة قانونية تسمح للمصدر أن يصدر بضاعة وذلك بعد الإطلاع على الوثائق بالملف الخاص لعملية التصدير والقيام بالفحص الميداني للبضاعة وبعد التصريح بالتصدير بمثابة رخص التنقل.

2-1-1- بالنسبة للاستيراد:

الوثائق اللازمة أثناء الاستيراد هي:

أ - إجراءات النقل:

يخبر المستورد الوكيل المعتمد باسم السفينة ووكالة النقل المكلفة، وعند رسو السفينة يجب على الربان تقديم وثيقة إجبارية لمصلحة الجمارك والمتمثلة في:

- بيان الحمولة - بيان طاقم الملاحين

- (Plis Cartable) ظروف الرسائل ويجب إعطاؤها رقما خاصا لتسهيل عملية الجمركة.

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

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

يقوم بتسجيله في سجل خاص على مستوى وكالة النقل التي تقوم بدورها بإصدار إشعار بوصول السلعة وتسجل فيه المصاريف الواجب دفعها والذي يحتوي على معلومات خاصة:

-قسم خاص بالمؤسسة -قسم خاص بالزبون -قسم خاص بالبواخر -قسم خاص بالبضاعة -القيم الإجمالية للدفع.

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

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

بعدها تدفع مستحقات النقل بالإضافة إلى حقوق (Fret) الطوابع الضريبية حسب القيمة المدفوعة+ طابع سند الشحن وتدفع قيمة الضمان لإخراج الحاويات قبل القيام بعملية التبادل والحاويات مدة استرجاعها محدودة وفي حالة أي تأخر فسيدفع الزبون غرامة التأخر.

ب -إجراءات التأمين:

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

-تأمين جميع المخاطر -تأمين الأعضاء من التلف الخاص باستثناء

كما يختار نوع وثيقة التأمين:

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

كما يجب أن يحدد في الطلب:الموصفات الإجمالية للبضائع المستوردة منها طبيعة المنتج المستورد والتعريفات الجمركية الخاصة بها والسعر الإجمالي بالدينار والعمللة الصعبة كما تجدر الإشارة إلى وجود عدة وسائل الدفع منها الاعتماد المستندي<sup>1</sup>، الدفع بالشيك، التحويل البنكي. رسالة قرض مؤكدة، خطوط القرض، رسالة قرض

<sup>1</sup> لقد نصت المادة رقم (2) من الأصول والأعراف الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية نشرة رقم500على أن الاعتماد المستندي هو كتاب تعهد صادر من البنك ففتح الاعتماد بناء على طلب أحد عملائه المستوردين(المشتري) يتعهد فيه البنك يدفع مبلغ أو تفويض بنك آخر بالدفع أو قبول سحبات لصالح المستفيد وهو المصدرمقابل استلام مستندات مطابقة للشروط المتفق عليها والواردة في الاعتماد

عادية، فالمستهلك يقدم وثيقة وضع لاستهلاك (D10) (Mise a la Consomation) التي يحصل عليها من عند الوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يتكفل لصالحه بحركة البضائع وتقديم فاتورة موطنة لبنكته حتى تتم عملية الدفع.

### 2-1- الأنظمة الجمركية الاقتصادية المطبقة على عمليات التجارة الخارجية

عندما نبدأ بإعطاء المفهوم القاعدي أو الأولي للأنظمة الجمركية نتوجه إلى اللوائح الجمركية واللغة الرسمية للجمارك، فنجد أن الغاية الاقتصادية للأنظمة الجمركية معينة عادة تحت مفهوم النظام المعلق، وتعتبر كأداة تسمح بالتخزين للسلع المستوردة، أو التحويل في المجال الجمركي، وذلك بتعليق الضرائب و الرسوم الجمركية على الاستيراد الموجه إما لإعادة التصدير أو الاستهلاك النهائي لاحقاً. يعرف كلودبار وهنري تريمو، الأنظمة الجمركية الاقتصادية "بأنها أنظمة موجهة لتشجيع بعض الأنشطة الاقتصادية (الاستيراد والتصدير) عن طريق استعمال ميكانيزمات معينة، تتغير حسب النشاط المعني (وقف أو إعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية، منح مسبق للمزايا الجبائية والمالية المتعلقة بالتصدير (ولا يمكن معرفة مردودها النهائي إلا إذا كانت البضاعة تتوافر على بعض الالتزامات التي تتغير حسب الأنظمة كذلك."

تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية ما يأتي:

-العبور الجمركي. -الاستيداع الجمركي. -القبول المؤقت. -إعادة التموين بالإعفاء. -التصدير المؤقت. -استرداد الضرائب الجمركية (Drawback). -المصانع الموضوعة تحت المراقبة الجمركية. تمكن هذه الأنظمة الجمركية الاقتصادية من تخزين البضائع وتحويلها واستعمالها أو تنقلها لتوقيف الضرائب والرسوم الجمركية وتوقيف تدابير الحظر والإجراءات الجمركية المتعلقة بتطبيق واحتكار الدولة للتجارة الخارجية.

بموجب المادة 116 من قانون الجمارك رقم 79-07، تعفي إدارة الجمارك الإدارات والهيئات العمومية والمؤسسات الاشتراكية من تقديم الضمان أو الإيداع، وهكذا تستفيد تلك المؤسسات من إعفاء من تقديم الضمان الجمركي عند استغلال الأنظمة الجمركية الاقتصادية.

يمنح الاستفادة من هذه الأنظمة الجمركية الاقتصادية، بموجب قرار مشترك صادر عن وزير المالية ووزير التجارة بعد أخذ رأي الوزراء المعنيين لفائدة المؤسسات التابعة للقطاع العام أو للمجموعات المحلية وللشركات ذات الإقتصاد المختلط التي تملك فيها الدولة معظم الأسهم، باستثناء منح رخص القبول المؤقت، بمقررات من إدارة الجمارك، والتي يجب أن تستوفي هذه الرخص شروطاً إجرائية تحدد بققررات مشتركة بين وزير المالية والوزراء المعنيين، وتعين هذه الققررات في نفس الوقت البضائع التي تقبل في هذا النظام الجمركي.

مما سبق يتبين أن الأنظمة الجمركية الاقتصادية ومنذ صدور قانون الجمارك كانت تعكس مظاهر احتكار الدولة للتجارة الخارجية في كل موادها التشريعية والتنظيمية. فقد استفادت المؤسسات والشركات والهيئات العمومية باختلاف قطاعاتها من الإعفاء والتخفيف من القيود الجمركية المفروضة، مما يوضح إقصاء كلي لدور القطاع الخاص في تنمية الإقتصاد الوطني

2-1- الاجراءات الميدانية لعملية التصدير والاستيراد:

1-2-1- اجراءات الميدانية لعملية التصدير:

إن نقطة انطلاق الإجراءات الميدانية عند التصدير تبدأ بطلب المصدر من شركة النقل بفتح ملف التصدير بعد الاتفاق ودراسة الشروط والعرض الذي تقدمه وحدة العبور للشركة فيما يخص العمولات والتكاليف، ثم تقديم الملف الذي يضم عدة وثائق لأجل استلام وصل يسمح بوضع البضاعة على الرصيف (Mise à Quai) وهي تأشيرة للجمارك لادخال البضاعة إلى الميناء، كما يتحصل الوكيل المعتمد لدى الجمارك على ملف التصدير الذي يضم بدوره مجموعة من الوثائق، وبعد الحصول على الوثائق التي يقدمها الزبون لإدارة وحدة العبور يتم إعداد بيان مفصل يحمل كل المعلومات المتعلقة بالبضاعة والبائع. ثم تقدم البيان لمصلحة النقل للقيام بعملية النقل، إلا أنه يتم مراقبة الوثائق عبر عدة مراحل منها مصلحة الصندوق، مصلحة الإشعار، مصلحة التطهير، ثم ينتقل التصريح إلى مصلحة التصدير في الميناء حيث يقوم المفتش الرئيسي بتوزيع الملفات على عدد من المفتشين داخل المصلحة (مفتشين مسؤولين على التصفية) وهذا بمراقبة شكلية وأساسية للملف، والفحص الأساسي يوجد في عملية التصدير ويتم هذا الفحص بأخذ عينات من البضاعة نفسها التي تقوم بها مصلحة الفحص المكلفة بالملاحظة الدقيقة للمعلومات المبينة في الوثائق مع تطابقها للبضاعة وذلك بفحصها ومعاينتها:

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

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

بعد المراقبة الوثائقية تأتي المعاينة الميدانية للبضائع حيث يتم التصديق على التصريح من طرف المصح والمفتش الجمركي والمراقب الجمركي وعلى إثره يتم الرسم الجمركي 4%، 0.2% وهذا مقابل السماح بالشحن بعد مرور الملف على إدارة الميناء في الرصيف، بالموازاة مع تلك الإجراءات تقوم وحدة العبور بالتحضير لشحن البضاعة مثل الاتصال بوكالة النقل لتحديد الرصيف الباخرة والموعد مع تحضير الوثائق اللازمة لذلك، تم شحن البضاعة وإرسال الوثائق مع ربان الباخرة.

2-2-1- الاجراءات الميدانية لعملية الاستيراد: بعد جمع الوثائق اللازمة الخاصة بعملية الاستيراد يقوم الوكيل المعتمد لدى الجمارك بترتيب الملف الخاص بزبونه وبعدها القيام بعملية تلخيص هذه المعلومات في وثيقة تدعى (La Note de Detail)، وبعدها ينتقل إلى إدارة الجمارك للقيام بالتصريح المفصل، لا يمكن لأي أحد أن يقوم بالإجراءات الجمركية إن لم يكن معتمدا كوكيل لدى الجمارك<sup>1</sup> ومن هنا نبدأ بالإجراءات الجمركية الخاصة بعملية الاستيراد حيث أنها تتم على سبعة محطات أساسية تتمثل في:

أ التصريح المفصل:

إن أهم الشروط تحرير التصريح المفصل في المواد 82 من قانون الجمارك الذي يحدد شروط وكيفيات الجمركة بواسطة نظام الإعلام الآلي للجمارك والمادة 83 توجب ترقيم عدة مواد يتضمنها تصريح واحد حسب

<sup>1</sup> المادة 78 من قانون الجمارك المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10/98

تسلسلها والمادة 84 ترخص فحص البضائع قبل التصريح والمادة 86 تجيز إيداع تصريح غير كامل يدعى التصريح المؤقت والمادة 87 توجب موافقة التصريح للشروط المحددة بمقرر من المدير العام للجمارك والمادة 88 تبين سبب رفض التصريحات التي لا تعتبر مقبولة شكلا والمادة 89 تنص على أنه لا يمكن تعديل التصريحات المسجلة إلا بعد تعديل التصريحات المقدمة مسبقا وثبت وصول البضائع. فإدارة الجمارك هي التي تحدد شكل التصريح والبيانات التي تتضمنها<sup>1</sup>:

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

#### ب- ترتيب الملف الكامل:

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

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

#### ج- مصلحة المراقبة:

يقوم المفتش بفحص شكلي وكما يعين مكلف بالتصفية الذي يتم في عملية الفحص الأساسي بطريقة آلية ويقدم قيمة تحتوي على المعلومات التالية:

-النظام المستعمل D10 - الرقم الآلي للملف -تاريخ التصريح -رقم وثيقة النقل -عدد الطرود والوزن

-اسم الوكيل المعتمد المكلف بالعملية.

إجراءات قبل مراقبة البضاعة:

وصول القسيمة إلى مكتب الإعلام الآلي أين يستعمل نظام الإعلام والتسيير الآلي S.I.G.A.D<sup>2</sup> في الكمبيوتر المركزي لمفتشية الجمارك بحيث يمكن هذا الإجراء من سهولة معرفة المكلف بالتصفية ورقم مكتبه، ثم ينتقل إلى مصلحة المراقبة والفحص حيث يقوم بمراقبة الوثائق الموجودة، ويمنح هذا النظام الإمكانيات التالية:  
-إما القبول -إما الإلغاء -وإما خزنها لمدة 24 ساعة قصد تصحيح محتمل.

#### د) المراقبة الأساسية للبضاعة:

يقوم المفتش بالمراقبة الميدانية للبضاعة وذلك بحضور مكلف بالتصفية والوكيل المعتمد في حالة عدم حضوره بتبليغه إدارة الجمارك برسالة موصى عليها مع إشعار الاستلام، أنها عازمة على إجراء الفحص<sup>3</sup> وفي بعض الأحيان يلزم تواجد صاحب البضاعة لإعطاء بعض التوضيحات إلى المفتش المسؤول عن المراقبة وترتكز

<sup>1</sup> سلطاني سلى، دور الجمارك في سياسة التجارة الخارجية، مذكرة ماجستير 2002/2003، ص 148.

<sup>2</sup> S.I.G.A.D: هو نظام الإعلام و التسيير الآلي للجمارك

<sup>3</sup> المادة 95 من قانون الجمارك الجزائري، لسنة 1998

المراقبة على الكمية والنوعية والمنشأ. وبعد عملية الفحص وحصول مطابقة البضاعة لما ورد في التصريح، تتم المصادقة على الملف.

#### هـ) المراقبة والتخليص الجمركي:

عندما يقبل التصريح على إنه مطابق لفحص البضائع المصرح بها، يقوم المفتش بالتقييد في السجل ودفع المستحقات الجمركية، وتصفي الحقوق والرسوم على أساس النسب والتعريفات المعمول بها عند تاريخ تسجيل التصريح المفصل<sup>1</sup> ويتم تحديدها على أساس قيمة البضاعة، منشأ ومصدر البضاعة، صنف التعريف.

إجراءات رفع البضاعة: أول خطوة يقوم بها الوكيل المعتمد هي: الذهاب لمعينة بضائعه على مستوى المخازن حيث يقوم بها المسؤول على المخازن مقياس المساحة المشغولة ثم يسجلها على ظهر سند الشحن وذلك بعد تأكده من مطابقة البضائع ووجود خاتم المفتش على (Bon à enlever)، وعلى الوكيل الذهاب إلى مكتب الميناء لدفع مستحقات التخزين ويظهر الوكيل المعتمد الوثائق التالية:

-وثيقة D10 -سند الشحن -صورة مطابقة لسند الشحن يحتفظ بها EPML

وفي مكتب الميناء يتم إصدار وثيقة خروج البضاعة إلى جانب كل هذه الإجراءات يقوم الوكيل بتقديم الوثائق لمكتب الجمارك في المخزن:

-وثيقة D10 + وثيقة Bon à enlever - سند الشحن - وصل الدخول - وصل الخروج - نسخة طبق الأصل لسند الشحن يحتفظ بها العون الجمركي.

ثم يقوم العون الجمركي بختم الوثائق وبذلك يتم شحن البضاعة على وسيلة النقل وتقوم مصلحة الميناء بوضع تأشيرتها النهائية على وثيقة الخروج.

وبالخصوص الحاويات فلها إجراء خاص يعرف بالحساب المفتوح<sup>2</sup> (Le compte ouvert) وتدخل في نظام القبول المؤقت وهذا حسب ما جاء في الاتفاقية الجمركية الخاصة بالحوايات في جنيف<sup>3</sup> 1972 وهي وثيقة يحررها الوكيل المعتمد وتحمل ما يلي: - اسم وعلامة الحاويات -اسم السفينة - تاريخ الرحلة.

#### 3-1- القيمة لدى الجمارك

يكتسي مفهوم القيمة لدى الجمارك أهمية خاصة على أكثر من أوجه، من بينها حساب الضرائب والرسوم الجمركية التي تصفي حسب النسبة لقيمة البضائع، إعداد إحصائيات التجارة الخارجية وكذا مراقبة التجارة الخارجية والمبادلات.

انضمت الجزائر رسميا إلى اتفاقية بروكسل بموجب الأمر 14-76 المؤرخ في 20 فيفري 1976، والذي نص على تبني تلك الاتفاقية كما هي دون أية تحفظات، فقد أقر ذلك في المادة 16 من قانون الجمارك رقم 79-

<sup>1</sup> المادة 103 من قانون الجمارك الجزائري.

<sup>2</sup> هو عبارة عن سجل يتم فيه التسجيل والتحكم في حركة الحاويات عن طريق الإعلام الآلي.

<sup>3</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات (جنيف، 2 ديسمبر 1972): الحفاظ على مستوى عال من الأمان في الحياة البشرية في المناولة والتراص ونقل الحاويات

07، حيث تنص على أن القيمة الجمركية للبضائع عند الاستيراد، هي الثمن العادي أي الثمن المعتبر لهذه البضاعة عندما تصبح الضرائب والرسوم الجمركية واجبة، إذا عرضت للبيع في سوق منافسة حرة بين بائع ومشتري مستقل أحدهما عن الآخر، وهذا ما يشكل المادة الأولى من تعريف القيمة لبروكسل، وهكذا لتحديد هذا السعر يفترض أن البضائع قد سلمت للمشتري في الميناء أو في مكان الدخول لبلد الاستيراد وأن البائع قد تحمل كل النفقات المتعلقة بعملية البيع وتسليم البضائع، هذه النفقات تتشكل خاصة من مصاريف النقل، التأمين، العمولات، السمسرة، وبذلك تكون مضافة لسعر البضائع وبالمقابل فإن هذا السعر لا يتضمن الضرائب والرسوم المستحقة في بلد الاستيراد.

أما المادة الثانية من هذا التعريف، تعطي توضيحات حول نوع البيع الذي يتم ضمن شروط المنافسة التامة بين مشتري وبائع مستقلين عن بعضهما البعض. ويتعلق الأمر هنا ببيع ثم الاتفاق عليه بكامل الحرية لا يكون فيه السعر متأثراً بعوامل خارجية عن المفهوم النظري للتعريف أو أكثر من ذلك بأي شكل من أشكال الشركة بين المشتري والبائع.

أما المادة الثالثة والأخيرة منه، تعالج براءات التصميم، النماذج وعلامات الصنع أو التجارة الأجنبية والتي يجب أن تأخذ بعين الاعتبار قيمة حق استعمالها لتحديد السعر العادي. فحساب القيمة حسب اتفاقية بروكسل، تعطي صلاحية كبيرة للإدارة الجمركية للتدخل وفرض القيم التي تراها عادية.

وجهت انتقادات عديدة لتعريف بروكسل الذي احتضنته المادة 16 من قانون الجمارك (قبل التعديل) وتنصب أهم هذه الانتقادات على الطبيعة النظرية للتعريف وفضلاً عن هذا تتعلق هذه الانتقادات بفكرة أن التعريف لا يسمح للمستورد بالتحديد المسبق وبصفة دقيقة للقيمة لدى الجمارك التي تحسب على أساسها الضرائب والرسوم.

في نفس الوقت توجه انتقادات للسلطات الجمركية على التطبيق التعسفي للقواعد المهمة الواردة في القانون، وهذا برفعها لسعر الفاتورة التجارية بدون حق. إن أهم فكرة في نظام بروكسل للقيمة، هو إمكانية تحكم الدولة في القيمة من خلال رفض تلك المصرح بها واستبدالها بأخرى نظرية قد لا تعكس الواقع مطلقاً.

في حالة إذا وقع هناك احتجاج أو اعتراض من قبل المستوردين أو المصدرين على التقييم الجمركي للسلع المستوردة أو المصدرة، فإن حقهم تقديم طعن في هذا التقييم أمام لجنة التعريف، وهذه اللجنة تتكون من موظفين مستقلين عن إدارة الجمارك، وقد صدر في هذا الشأن المرسوم رقم 88-132 الصادر بتاريخ 22 جويلية 1988 وذلك بالشروط التالية:

- أن يكون هذا الطعن مسبوقاً بتظلم سلمي أمام إدارة الجمارك الذي ألزمها المرسوم المذكور أعلاه، بالفصل في الفصل بهذا التظلم خلال مدة لا تتجاوز 20 يوماً يبدأ حسابها من اليوم الذي يقدم فيه التظلم.

- أن يحزر الطعن في سند خاص يوجه إلى رئيس اللجنة المذكورة ويكون مدعماً بالدليل والوثائق الأصلية والعينات اللازمة للتحقيق في المطلب الخاص بذلك.



بمجرد تبليغ الطعن للمديرية العامة للجمارك من طرف رئيس هذه اللجنة يمنح رفع اليد عن البضائع موضوع النزاع لكن بشروط هي:

- أن رفع اليد لا يمس بالدراسة السلمية للطعن.
- أن لا تكون البضائع المراد رفع اليد عنها محظورة.
- أن يودع مبلغ مالي كاف أو كفالة خاصة بتغطية الضرائب والغرامات الجمركية المحتملة الإستحقاق.
- وعلى أساس إقرار إدارة الجمارك، تصدر اللجنة حكمها في غضون 45 يوما، إبتداء من تاريخ تقديم الطعن/ في حالة ما لم يسفر رأي اللجنة على موافقة أحد الطرفين، يمكن إحالة النزاع أمام الجهات القضائية المختصة.

المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية الجزائرية

### 1- تطور الميزان التجاري الجزائري

الجدول رقم (II-19): تطور الميزان التجاري الجزائري للفترة 2014-2016

الوحدة: مليون دولار

2016	2015	2014	
46727	39192	58580	الواردات (CIF/CAF)
28883	28860	62886	الصادرات (FOB/FAB)
-17844	-10332	4306	ميزان تجاري
62	74	107	معدل التغطية (%)

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للإعلام الآلي والإحصاء (CNIS)

- من الجدول رقم (II-19)، نلاحظ أن قيمة الواردات في الميزان التجاري تم إحصائها بقيمة البيع وفق شروط المصطلح CIF (تكاليف الشحن والتأمين مدفوعة، ميناء الوصول معين)، أما الصادرات فتم تقديرها بقيمة الشراء وفق شروط المصطلح FOB (تسليم ظهر السفينة)، وهذا لغرض موازنة الميزان التجاري وتحديد نسبة تغطية الصادرات للواردات التي عرفت انخفاضا ملحوظا في سنة 2015 و2016 على التوالي بـ 74% و 62% بعجز في الميزان التجاري مقدربـ 10332-، و-17844-

2- تطور التجارة الخارجية الجزائرية حسب توزيع المناطق الاقتصادية

الجدول رقم (II-20): تطور الميزان التجاري الجزائري للفترة 2014-2016

الوحدة: مليون دولار

2016		2015		2014		المناطق الاقتصادية
صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	
16739	22179	19930	19011	40378	29684	دول الاتحاد الأوروبي
6251	6295	4134	5612	10344	8436	دول منظمة التعاون
80	909	30	994	98	886	دول أوروبية أخرى
1678	2857	1131	2051	3138	3815	أمريكا الجنوبية
2331	11618	1733	9315	5060	12169	آسيا
/	/	60	/	/	/	أوقيانوسيا
385	1934	439	1428	648	1962	الدول العربية
1368	697	1319	492	3065	738	دول المغرب
51	238	84	289	100	440	دول افريقيا
28883	46727	28860	39192	62886	58580	المجموع

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للإعلام الآلي والإحصاء (CNIS)

أما بالنسبة للتوزيع حسب المناطق الاقتصادية فالجدول المرفق رقم (II-20) يبين بوضوح أن معظم تجارتنا الخارجية ما تزال تستقطب شركائنا التقليديين. حيث لا تزال تسيطر دول الاتحاد الأوروبي (EUROPEAN UNION) على الحصة الرئيسية مع دول التنمية والتعاون الاقتصادي بقيمة مقدره على التوالي بـ 60,94٪ من وارداتنا، و79,59٪، 57,95٪ من صادراتنا.

3-تطور التجارة الخارجية الجزائرية حسب مجموعات الاستخدام

الجدول رقم(II-21): يوضح تطور التجارة الخارجية الجزائرية حسب مجموعات الاستخدام للفترة 2014-2016

الوحدة: مليون دولار

2016		2015		2014		مجموعات الاستخدام
صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	
327	8224	193	7051	323	11005	مواد غذائية
27102	1292	27290	1699	60304	2879	طاقة وزيوت
84	1559	77	1177	109	1891	مواد خام
1299	11483	1278	8971	2121	12852	مواد نصف مصنعة
/	501	/	526	2	658	مواد تجهيز فلاحى
53	15394	14	13195	16	18961	مواد تجهيز صناعى
18	8275	8	6573	11	10334	مواد الاستهلاك
28883	46727	28860	39192	62886	58580	المجموع

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للإعلام الآلي والإحصاء (CNIS)

### المطلب الثالث: منظمات النقل الدولي وتنظيم التجارة الخارجية

تضطلع منظمات النقل الدولي بدور مهم في تيسير التجارة، إذ أنها تمثل أعضاءها في المفاوضات التجارية، كما أنها في أغلب الأحيان فعالة في تعزيز هذه الاجراءات، وتنفيذ أدوات تنظيمها وتيسيرها وكذا حلولها بين مجتمعات الأعمال.

إن منظمات النقل الدولي الرئيسية لتيسير التجارة هي على النحو التالي:

1- الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن FIATA (فياتا)<sup>1</sup>: وهو منظمة غير حكومية، يمثل صناعة الشحن والنقل، إذ يضم نحو 40 ألف من شركات الشحن والخدمات اللوجستية. وضع الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن مستندات موحدة، ونسخاً الكترونية منها لاستخدامها من طرف شركات الشحن والنقل في جميع أنحاء العالم: - شهادة وسطاء الشحن بالاستلام - شهادة وسطاء الشحن - إيصال مستودع الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن - بوليصة الشحن للاتحاد الدولي لوسطاء الشحن متعددة وسائط النقل والقابلة للتداول - بوليصة الشحن للاتحاد الدولي لوسطاء الشحن متعددة وسائط النقل غير القابلة للتداول - إعلان شركات الشحن لنقل السلع الخطرة - شهادة شركات الشحن للوزن متعدد الوسائط - تعليمات الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن بشأن وساطة الشحن.

2- الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA (اياتا)<sup>2</sup>: وهو منظمة غير حكومية، يمثل صناعة النقل الجوي، إذ يضم نحو 240 شركة طيران تشمل 84% من إجمالي حركة النقل الجوي. ويضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي أسلوباً موحداً لتيسير نقل الشحنات للتقيد بالشروط الحكومية التي تلزم تقديم معلومات عن الشحنات.

ووضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي قواعد للسلع الخطرة، لإعداد وتوثيق الشحنات الخطرة.

وتعدّ أنظمة الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) بشأن الحيوانات الحية معياراً لنقل الحيوانات الحية. وتُوصي اتفاقية التجارة الدولية في الأنواع المهددة بالانقراض في قرارها بشأن نقل أنواع الحيوانات الحية (Conf.10.21) الأطراف المتعاملة في إعداد ونقل أنواع الحيوانات الحية بأن تتقيد بتعليمات أنظمة اياتا بشأن الحيوانات، وادماجها في تشريعاتها الوطنية.

كما تعد قواعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) بشأن الشحنات القابلة للتلف دليلاً مرجعياً تسترشد به جميع الأطراف المعنية بتعبئة ومناولة المواد القابلة للتلف لنقلها جواً. وتُوصي اتفاقية التجارة الدولية في الأنواع المهددة بالانقراض الأطراف المتعاملة في إعداد ونقل أنواع النباتات الحية بأن تتقيد بتعليمات أنظمة اياتا بشأن المواد القابلة للتلف، وادماجها في تشريعاتها الوطنية.

<sup>1</sup> الموقع الكتروني للاتحاد الدولي لوسطاء الشحن، [fiata.com/about-fiata.html](http://fiata.com/about-fiata.html)، تاريخ الزيارة 2017/03/07

<sup>2</sup> الموقع الكتروني للاتحاد الدولي للنقل الجوي، [www.iata.org](http://www.iata.org)، تاريخ الزيارة 2017/03/07

أما بالنسبة للمراسلات الالكترونية، طوّر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) حلاً لذلك بواسطة الشحن الالكتروني الذي يهدف إلى الاستغناء عن الورق في سلسلة إمداد الشحن الجوي والاستعاضة عن ذلك بنظام بريد الكتروني قليل التكلفة، ودقيق، وموثوق به. وتستخدم الرسائل التقليدية صيغة تبادل البيانات الالكترونية من خلال معايير إجراءات تبادل الرسائل المتعلقة بالشحن، والرسائل بصيغة XML.

3- الغرفة الدولية للملاحة والاتحاد الدولي للملاحة: الاتحادان الرئيسان للتجارة الدولية، ومنظمة أرباب العمل لملاك السفن التجارية، وتمثل جميع القطاعات والاتحادات، ونحو 80% من الأساطيل التجارية في العالم. ويمثلان كذلك صناعة الملاحة بشأن مسائل تيسير التجارة، مثل:

- الأمان البحري - معايير بناء السفن - مسؤوليات الشحن - سياسات الملاحة، والتجارة الحرة

4- الاتحاد الدولي للنقل البري: هو المنظمة العالمية للنقل البري الذي يمثل مُلاك الشاحنات (وأيضاً مصالح مُلاك الحافلات والمركبات وسيارا الأجرة) لنقل الناس والبضائع براً. يعمل الاتحاد في مجال تيسير التجارة، ويهدف إلى أقصى حد ممكن إلى تنسيق كافة التشريعات التي تحكم النقل البري حالياً، وذلك لضمان التشغيل المتبادل، وتجنب الازدواجية، والالتباس الذي قد يؤدي إلى زيادة التكاليف والتأخير، وانتهاكات القوانين، وتكبّد الغرامات.

5- الاتحاد الدولي للسكك الحديدية منظمة غير حكومية تمثل صناعة السكك الحديدية. ويضع الاتحاد الدولي للسكك الحديدية وينشر المعايير لقطاعات السكك الحديدية، مثل العربات، ومعدات السكك الحديدية، ومحطات السكك الحديدية. وهو المسؤول عن مذكرات الشحنات عبر السكك الحديدية. وقد طوّر الاتحاد معايير لتبادل المعلومات بين شركات السكك الحديدية، ومشغلي أجهزة السكك الحديدية التي تُسمى "المواصفات الفنية للتشغيل المتبادل".

6- مجموعة الخطوط الملاحية ومرافئ الحاويات هي مجموعة لمستخدمي الخطوط الملاحية ومرافئ الحاويات، ومرافق الموانئ، وقد طورت معايير لصناعة الحاويات البحرية، وتبادل المعلومات المتعلقة بخطط السوق، والتحركات الفردية للحاويات البحرية سواء داخل المواني، أم منها.

المبحث الثالث: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية.

تشمل منظومة التجارة الدولية عدة مراحل التي من أهمها عنصر تسعير البضاعة للصادرات، و الاعتماد المستندي كطريقة حديثة للدفع اذا تم اعتماده في العقد هذا من الناحية المادية التقنية. اما في ما يخص الجانب القانوني فناخذ بعين الاعتبار ما يعرف بتوحيد قوانين ونظم التجارة الدولية التي من بينها شروط البيع لغرفة التجارة الدولية (مصطلحات التجارة الدولية)، فهي ترتبط بعنصر التسعير في شكل

تكاليف تمثل قاسم مشترك مع الانكوترمز من حيث الاهتمامات، كما ان الاعتماد المستندي والمصطلحات التجارية يلتقيان في وثائق ومستندات التبادل التجاري.

المطلب الاول : مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري.

يعطي هيكل التسعير صورة تفصيلية عن كل عناصر تكلفة البضاعة من بوابة مصنع البائع (المصدر)، وحتى وصولها الى المشتري (المستورد)، الذي بدوره يسوقها للمستهلك النهائي. حساب سعر التصدير.

(I) مقدمة.

سعر التصدير يشمل ما يلي:

تكلفة الانتاج	تكلفة النقل والتأمين	الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة	هامش الربح
---------------	----------------------	---------------------------------------	------------

ووفقا لمصطلحات انكوترمز سيكون من الضروري ادمج النفقات التالية :

1 / التعبئة والتغليف للتصدير. 2 / الإجراءات الجمركية للتصدير. 3 / وقبل توجيه البضائع إلى رصيف الانطلاق. 4 / التحميل في المصنع. 5 / وسيلة النقل الرئيسية. 6 / وبعد التوجيه. 7 / تفرغ. 8 / الإجراءات الجمركية استيراد. 9 / دفع الرسوم الجمركية والضرائب.

(II) تضمين أجرة النقل.

1. النقل البحري: بالحاويات اختياريا او اتفاقيا مع سعر كل وحدة دفع (UP)، طن أو متر مكعب لصالح الناقل.

2. النقل الجوي:

السعر بالكيلوغرام (KG) في الوزن مع الحد الأدنى من الرسوم.

وحدة حزمة التحميل ULD (جهاز وحدة تحميل) بوزن محوري بعدها يتم فرض ضرائب على الاوزان الاضافية.

3. نقل بري.

بالاتفاق حيث ان 1 طن يقابله 3 متر مكعب.

اختيار الأكثر اجابية من بين الوحدتين في صالح الناقل.

(III) حساب التأمين.

ويتم احتساب التأمين على اساس نسبة من قيمة السلع في وثيقة التأمين.

في كثير من الأحيان، يتم احتساب التأمين على اساس نسبة 10٪. من قيمة CIF

ويمكن حساب التأمين على مختلف المصطلحات التجارية الدولية وبالتالي على اساس اوعية مختلفة.

(IV) دمج الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة.

الرسوم الجمركية = نسبة مئوية من قيمة البضاعة عند وصولها إلى المنطقة الجمركية.

القيمة CIF للشحن البحري .

قيمة CIP للنقل الجوي.

قيمة DAP للنقل البري.

بشكل عام، المستورد هو الذي يدفع ضريبة القيمة المضافة. في حالة انكوترمز DDP: إن المصدر يدفع ضريبة القيمة المضافة لجمارك بلد المقصد ويسترجعها من خلال سعر البيع.

(V) المعامل المضاعف.

يسمح هذا المضاعف بالانتقال مباشرة من السعر المحلي (الوطني) لسعر التصدير. أنه يدمج الإجراءات الجمركية للتصدير، وقبل توجيه البضائع إلى رصيف الانطلاق، المناولة والتداول بالموانئ والنقل إلى جهة الوصول والتأمين.

فتسعير الصادرات يستوجب على المصدر اعتماد واختيار اي من المصطلحات التجارية يتلاءم وسياسته التسعيرية، حتى يعمل به المستورد ويتفق مع المصدر بناء على الفرق بين الربح والخسارة، الامر الذي يلزم الطرفين نظاميا بكل من التكاليف، المستندات والمخاطر والتسليم ونقل ملكية البضاعة، وهي العناصر التي تحددها وتوزيعها الانكوترمز بين طرفي التجارة الدولية.

والجدول رقم (22- II) يبين مثال تطبيقي حول تحديد هيكل السعر التصديري:

الجدول رقم (22- II): مثال تطبيقي حول تحديد هيكل السعر التصديري

Coûts	اسعار التكلفة	التكاليف
Valeur de Marchandise	\$40.000	قيمة البضاعة المستوردة عند بوابة المصنع
Emballage	\$600	التعبئة والتغليف
<b>EXW : 40000+600=40600\$</b>		
Formalités Douanier Export	\$300	جمركة التصدير
Pré acheminement	\$400	تكلفة ارسال البضاعة الى الميناء
<b>FAS : 40600+300+400=41300\$</b>		
Mise à Bord	\$500	تكلفة تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن
<b>FOB : 41300+500=41800\$</b>		
Transport Maritime	\$3000	تكاليف النقل البحري
<b>CFR : 41800+3000=44800\$</b>		
Assurance Transport	\$700	تامين النقل
<b>CIF : 44800+700=45500\$</b>		
Formalités Douanier Import	\$400	تكاليف اجراء الجمركة
Droit de Douane import	\$4000	حقوق جمركة الاستيراد
Post Acheminement	\$500	ارسال الى مكان الوصول
<b>DDP : 45500+400+4000=50400\$</b>		

المصدر، عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 41

من الجدول رقم (II-22) يتبين ان: سعر البضاعة في مصطلح EXW هو بقيمة \$40600 وهذا راجع لانخفاض التكاليف (تكلفة الانتاج وتكلفة التعبئة والتغليف فقط)، اما في حالة اعتماد مصطلح FAS فالمستورد يدفع اكثر من مصطلح EXW بسبب زيادة التكاليف، وكذلك في حالات FOB، CFR، CIF، كلما زادت التكاليف التي يتحملها المصدر لنقل البضاعة الى المستورد كلما ارتفع ثمن السلعة المستورد، واكبر سعر يتحمله المشتري هو عند البيع بـ DDP بقيمة \$50400 اين يتحمل المستورد اكبر عدد من التكاليف مما يتسبب في ارتفاع المنتج محل البيع، اي انه بزيادة التكاليف التي يتحملها المستورد لاستيراد بضاعة ما تزيد قيمة تلك البضاعة، وذلك بموجب المصطلح المعتمد في العملية التجارية.

المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي.

يمثل الاعتماد المستندي احدث واامن وسيلة دفع في التجارة الدولية وله علاقة مع الانكوترمز، كما ان لميزان المدفوعات تداخل مع المصطلحات التجارية الدولية في :

الاعتماد المستندي: هو أداة تمويلية قانونية أكثر تداولاً لضمان تسديد السلع والخدمات المصدرة والمستوردة، يصدره بنك المستورد بالتنسيق مع بنك المصدر، ويحدد الاعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها قبل سداد المدفوعات.

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم استيراد بضاعة من اليابان على اساس شرط التسليم FOB، فيجب طباعة الاعتماد المستندي على اساس FOB Japan. العقد هو اساس لتحصيل الحقوق والاعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد<sup>1</sup>.

الغرض من فتح الاعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا اكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما ان اشتراط قيام المشتري بفتح اعتماد مستندي يعتبر اشتراطا لعنصر جوهري في العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شان اي التزام اخر، كما ان عدم تنفيذ المشتري لالتزامه بفتح الاعتماد في الاجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر ان المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بان يقدم ضمان فتح الاعتماد المستندي الا عندما يلزم بذلك في عقد البيع. المستندات التي يقدمها البائع للبنك فاتح الاعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة تم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول، وان هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الاعتماد، وعقد البيع التجاري، ومن المعلوم ان قواعد الانكوترمز قد نصت صراحة على الالتزام بتقديم هذه المستندات وقد جاء ذلك في الجزء الخاص بواجبات البائع، الامر الذي يؤكد ان المصطلحات التجارية الدولية تؤيد وتعزز ما جاء بنصوص شروط الاعتماد المستندي، وكلاهما يحددان الالتزامات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الاعتماد او مذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات الانكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع.

من خلال ما سبق، تبين انه من الضروري ان يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الاعتماد وشروط عقد البيع ومصطلح الانكوترمز الوارد به وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بالالتزاماته

<sup>1</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص. 42.

وتقديم المستندات المطلوبة بالاعتماد. ففي البيع عن طريق CIF مثلا، يلزم البائع بتقديم مستند النقل الذي يجب ان يغطي البضاعة المتعاقد عليها .

المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية.

تعتبر غرفة التجارة الدولية<sup>1</sup> ICC، احدى الهيئات التي تهدف لتطوير الاعراف والقوانين التجارية، والاستفادة منها في ظل التحولات العالمية السريعة الوتيرة (العولمة). والتحكيم في مختلف النزعات القائمة في القطاع.

تعد غرفة التجارة الدولية ،منظمة عالمية متخصصة في تطوير قانون التجارة الدولية، وتقتصر على معالجة نوع واحد من النزاعات، اذا يمكن اللجوء اليها لحل اي نزاع تجاري دولي بين اشخاص طبيعية كانت او معنوية، كما تتوفر حاليا على هيئة التحكيم الدولية بباريس ،وساهمت في وضع قواعد قانونية موحدة في ميادين العمل التجاري الدولي، ومن امثلة القواعد الموضوعية الموحدة لقانون التجارة الدولية موضوع الدراسة الانكوترمز التي برزت في حقل قانون التجارة الدولية لتطبق في اطار العقود النموذجية هذه الاخيرة تتميز بانها تحتوي على قواعد الانكوترمز ، وتسمح لأطراف العلاقة التجارية استعمال ذات الصيغة دون حاجة الى افرارغ اتفاهم في صيغة كتابية غيرها (صيغة عقود التجارة الدولية المقصودة بها قواعد الانكوترمز) وتصبح الانكوترمز عندئذ هي العقد التجاري بين المصدر والمستورد في شؤون نقل البضائع والتامين عليها وتخليص ثمنها ، وكل ما يخص الجمركة، ليتم استخدامها في حالة نشوب نزاع تجاري، حيث تمثل الانكوترمز الصيغ الوحيدة المستخدمة لحل النزاع.

الا ان وجهات نظر اخرى ترى في مصطلحات التجارة انها مجرد عقود يتم ادراجها في عقود المبيعات كتكملة مفيدة لأحكام اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع. ولعل قواعد الانكوترمز من قبيل القوانين التي تحد من مخاطر سوء التفاهم الذي يؤدي الى تعقيدات قانونية عند الآخرين (بعض المتعاملين في التجارة الدولية)<sup>2</sup>.

هناك امكانية لاختيار الخصوم لقواعد غير صادرة على سلطة تشريعية لدولة ما وهي قاعد عابرة للدول ،لتطبق من قبل المحكم على موضوع النزاع دون ان يكون لهذا الاخير حق المعارضة، فلا يكون للمتعاقدين عند اعتماد مصطلحات التجارة الدولية الا توقيع عقودهم وملء الفراغات بالمعلومات اللازمة لتحديد الثمن والكمية وتاريخ تنفيذ العقد ومكانه وغيرها .

وبذلك يظهر ان الهدف الذي يسعى اليه واضعو تلك العقود هو الوصول الى اقضاء القانون من دوره اصلا او جعله بعد ادارة في مرتبة تالية بالنسبة للدول التي تعطي مكانة لدور المتعاقدين في العقد الدولي ولكن رغم المحاولات الاستبعاد على حكم القانون الا انه تبقى هناك ثغرات في العقد النموذجي لابد من الرجوع الى القانون ليحكمها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> غرفة التجارة الدولية، ICC/ INTERNATIONAL COMMERCIAL CHAMBER

<sup>2</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 44.

<sup>3</sup> خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، اطروحة دكتوراه، الحقوق، فرع الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص ص 182-183.



وهكذا يفسح هذا الاطار القانوني للانكوترمز بعض مجالات التفكير التي تسمح بحصرها للدلالة على القواعد الرسمية للغرفة التجارية الدولية لتفسير مصطلحات التجارة من جانب لجنة الامم المتحدة لقانون التجاري الدولي او للدلالة على مجموعة القواعد القانونية التي اثبتت انها تعبر عن احتياجات المعاملات التجارية المعاصرة بشكل افضل، ما يجعل الاطراف المعنية بعقود التجارة الدولية تستطيع ان تجد نفسها وفقا للأحوال في وضع ما يتطابق مع الشروط العادية لتطبيق مجموعة هذه القواعد، وتيسير معاملات التجارة الدولية.

الامر الذي يجعل من عقود الانكوترمز مرجعا لفض النزاعات التجارية، كونها عقود نموذجية وموحدة تم تبنيها من قبل المصدر والمستورد والموافقة عليها، وذلك بإحالة النزاع الى التحكيم وفقا للمصطلح المستخدم في عقد البيع حتى يصدر حكما يلتزمون به، اي ان قواعد الانكوترمز طريق لتوحيد قواعد قانون التجارة الدولية في مسائل البيوع التجارية الدولية، وفضلا عن كونها تقوم بتوحيد التزامات طرفي العقود النموذجية احد اشكال التوحيد التي وضعتها ICC للبيع الدولي في كل حالة على حد<sup>1</sup>.  
المبحث الرابع: استخدام الانكوترمز في الجزائر

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الدولية والإستفادة من مكاسبها، عن طريق تسهيل وتحديد العلاقة مع العملاء و الموردين، زيادة إلى ذلك تخفيض التكاليف خاصة تكاليف النقل البحري لتحسين ميزان المدفوعات، بالرغم من ضعف المقومات لذلك مثل قلة مؤسسات التأمين الدولية، و السفن الوطنية التي يعتبر عددها ضعيف جدا مقارنة بالدول المجاورة ناهيك عن الدول المتقدمة، و السبيل لتحقيق هذه الأهداف يأتي نتيجة لتطبيق قواعد مصطلحات التجارة الدولية في مختلف معاملات الصادرات والواردات، و المادة 27 من القواعد المطبقة على عمليات التجارة الخارجية بمقتضى المرسوم رقم 01-07، تنص على إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية، أنظر الملحق رقم (5)<sup>2</sup>.

المطلب الأول: أهم مصطلحات الانكوترمز المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل و تسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا و كذا مصاريف توقيف الحاويات بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري، في حالتي التصدير والإستيراد  
أولا: مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات: يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي:

1- تسديد أجرة حمولة البضائع عند التصدير<sup>3</sup>: ويكون تسديد أجرة حمولة البضائع عند التصدير كما يلي:

<sup>1</sup> عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 150

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 01-07 المؤرخ في 3 فبراير 2007، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31، ص 18.

<sup>3</sup> المواد 5.4، 6. المرسوم التنفيذي رقم 14-365 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74، ص 4.

\*- عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة: وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة و يلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بتحويل المبلغ وفق نفس شروط تحويل ناتج البضائع المصدرة: يسجل المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الإنتقالي لمجهز السفينة/ الناقل المعني.

\*- إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهزة وطني وتكون محل عملية مسافنة في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة<sup>1</sup> إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني و تسجل في الجانب المدين للحساب الإنتقالي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

\*- يحصل صاحب السفين الأجنبي أجر الحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة و المنقولة من طرف سفن التجهيز الوطني و تسجل في الحساب الإنتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم.

2- الصادرات و ميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي<sup>2</sup>:

\*- قيمة النولون "المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع و تسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ" الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعرة وفق مصطلح FOB"التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (II-5).

\*- ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعرة وفق مصطلح FIC "التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة"، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (II-5)..

مما سبق ينتج ما يلي:

في حالة التصدير من الجزائر و تكون 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 اتلبحري لينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها)، ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري للبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري.

بما أنه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو أجنبية، و في حقيقة الأمر و بالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة، يتم في غالب

<sup>1</sup> مسافنة: نقل الحمولة من السفن الكبيرة إلى السفن الصغيرة داخل منطقة الميناء

<sup>2</sup> أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري-الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب- مصر، 2009، ص.ص، 169-170

الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الإستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنفط الجزائري، ونظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، والإستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

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

ثانيا: مصطلحات التجارة الدولية والواردات: يتم تطبيق الأنكوترمز في واردات النقل البحري للبضائع كما يلي<sup>1</sup>:

1- تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد: يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد كما يلي:

\*- عندما تسدد أجرة حمولة البضاعة المستوردة بحرا من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.

\*- عندما تدرج أجرة حمولة البضائع 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 بالجزائر 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 الإنتقالي للسفين المعنية.

2- الواردات و ميزان المدفوعات<sup>2</sup>: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كما يلي:

\*- قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (II-5).

<sup>1</sup> المواد 7، 8، 9، 10، المرسوم التنفيذي رقم 365-14 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74، ص.5.

<sup>2</sup> أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص.ص. 169-170.

\*- قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق مصطلح CIF "التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة" على الواردات و أيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR "التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة" لأن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (II-5).

الشكل رقم (II-5). مصفوفة للصادرات و الواردات CIF أو FOB/ CFR، و سفن النقل البحري.

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

المصدر: عبد الملك هاني، دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تجارة دولية، جامعة بسكرة، 2014-

2015، ص. 95.

مما سبق ينتج ما يلي:

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

و بالنسبة للمستوردين غير المقيمين بالجزائر، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي.

في حالة الإستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي، و يتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم إستعمال وقتها مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي، يتم الإستيراد بمصطلح CIF "التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي و في بعض الأحيان بمصطلح CFR "التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة و الذي يتحملة في حالة إعتقاد المصطلح CFR "التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة" المستورد الجزائري.

تعتمد المؤسسات الإقتصادية الجزائرية عند الإستيراد على تسلم المنتج إلى أقرب مكان، و عندما يصدر فإنه يطلب من المشتري أن يأتي لإستلام البضاعة عند الباب، في ظل غياب الرقابة على المؤسسات، و السيطرة على سلسلة التوريد، و حصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات أو التصدير بمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، هذه المؤسسات تعاني إملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحميل البضائع في الجزائر و ذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني، و المصريح له فقط بإستئجار السفن الأجنبية. لذلك تخضع الجزائر تماما لتأثيرات السوق، و ليس لديها تأثير على أسعار الشحن، حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة

أكثر من تلك المصدرة، الأمر الذي يوفر قدرا أقل من الدخل القومي بسبب إرتفاع مستوى أسعار الشحن البحري.

تكلفة الشحن في الجزائر مرتفعة و هي أعلى من المعدلات في المغرب العربي، هذه الحالة ليس فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات و الصادرات إنما أساسا إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية و تشغيل الموانئ (السفن الصغيرة، أوقات الإنتظار طويلة جدا، و التعامل مع كافة الأنشطة بطئ جدا، و عودة الحاويات فارغة و غيرها)، هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية و الأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن<sup>1</sup>.

ثالث: تحدي السفن الأجنبية: يتمثل إستئجار السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع إستيرادا و تصديرا تحديا كبيرا و ذلك بالنظر إلى الأسباب التالية<sup>2</sup>:

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالجزائر تلزم الجزائر بالدفع بالعملية الصعبة و ترفض إستلام رسوم النقل و الشحن بصيغة FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحقاتهم بالعملية الصعبة، لذا لجأوا إلى صيغة الدفع CIF "التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة"، و التي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح CFR, CIF "التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة"، و تدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائريين لإستخدام FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، و ليس البائع الجزائري، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، و التي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، و بالتالي يفقد ميزة نسبية، و لتفادي ذلك يجب إتخاذ تدابير منها:

\*- يجب أن يكون نشاط إستئجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري" كما هو محدد في قواعد الأونكتاد و غرفة التجارة الدولية من عام 1991، أي شركات الشحن و ليس بالضرورة ملاك السفن.

\*- دعم الدولة لقطاع النقل البحري و إعادة الإستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام و الخاص الوطني، و الشركاء الأجانب، لتطلب صناعة النقل البحري إستثمارات كبيرة، و الإستثمار البحري يخضع كما هو الحال في العديد من البلدان إلى الإعانات و الدعم بالنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرر بوضوح هذا النهج.

\*- يجب على الدولة أن تمنح للسفن التي ترفع العلم الجزائري (إمتيازات العلم) بغية كما يقال نظام حق المزارع من الأرض، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في البنى التحتية للموانئ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني و المنظمات و المؤسسات العامة، إنشاء

<sup>1</sup> عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص 96

<sup>2</sup> نفس المرجع

غرفة الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل شركات النقل التي تخدم الجزائر، و وفق الإجراءات الأحادية الجانب.

إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل في ما يلي<sup>1</sup>:

\* وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع و تنمية الصادرات، لأن توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بغض النظر عن يقدمها، كما قد تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك، ففي هذه الحالة يكون استخدام سفن وطنية أمرا ضروريا؛  
\* ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة، و من ثم فإن النقل البحري الوطني يعمل على جلب المزيد من العملات الصعبة؛

\* الدول النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل و تكاليف التأمينو الشحن غير مباشرة، كما يوجد دائما تخوف من إنسحاب السفن الأجنبية و نقل تجارتها إذا ما توافرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى.

المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري و مصطلحات التجارة الدولية.

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية. عند التصدير يتم استخدام مصطلح "Board On Free FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ، و في حالة الإستيراد "Cost Insurance freight CIF" التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة " و في القليل من الحالات يتم استخدام "Cost and freight CFR"، لتقييم الصادرات و الواردات، و حساب الميزان التجاري الجزائري يتم إستعمال المصطلحين (FOB, CIF).

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

- تكاليف التعبئة و التغليف. - تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء.  
- التخليص الجمركي للتصدير.

- تكلفة شحن البضائع على ظهر السفينة (يمكن أن يتحملها المستورد الأجنبي في حالة الاتفاق على ذلك و يظهر ذلك على الفاتورة التجارية و بوليصة الشحن البحري).

- هذا دون تحمل مصاريف أخرى و التي يتحملها المشتري، و دون التأمين على البضاعة كذلك.

أما المستورد الأجنبي فيتلتزم بما يلي:

النقل الأساسي للبضاعة. \* - التأمين عليها و تحمل أخطار فقدانها أو لحاق الضرر بها.

و نفقات تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في بلد المستورد. \* - تخليص جمركة الإستيراد.

\* - و مصاريف إرسال البضاعة من مكان الوصول.

<sup>1</sup> عبدالقادر فتحي لاشين و آخرون، دراسة تطوير محاور النقل البري و البحري في المنطقة العربية، ج2: النقل البحري بين الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة- مصر، 2012، ص 238-239.

و الشكليين يوضحان إستعمال مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FOB) من الجزائر إلى المستورد الأجنبي:

الشكل رقم (II-6): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلح "FREE ON BOARD" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير".



Source : forum international, des transports de la logistique et de la mobilité infrastructure, centre de conventions d'oran, algeria 2014, p26.

الشكل رقم (II-7): إستعمال الجزائر لمصطلح "FREE ON BOARD" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير



Source : S.Haddad et Collectifs, les incoterms 2000, editions pages bleues, bouira algerie, 2009 p33

من الشكليين رقم رقم (II-5): و (II-6) يمكن إستنتاج ما يلي:

المصدر الجزائري وفق مصطلح FOB يفي بالتزامه عند تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، وهذا يعني أنه على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار الفقدان أو التلف الذي يلحق بالبضاعة من نقطة وضع السلع المصدرة على ظهر السفينة في ميناء مستغانم مثلا.

تنتهي مسؤولية المصدر الجزائري عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة و تغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل شحن البضاعة و المتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف و مخاطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عابرها (مخازن السفينة) في الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف و الأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن و أخطاره من مسؤولية المستورد الأجنبي، ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، و من النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، و بذلك يتحمل المستورد الأجنبي جميع النفقات و الأخطار التي تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري و التأمين على ذلك و نفقة تفريغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول و تكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

بحكم طبيعة الإقتصاد الأحادي للجزائر بغالبية صادرات نفطية، و إفتقارها للبنى التحتية من موانئ عصرية و سفن متطورة و إنخفاض مستوى إستعمال التحويلة في التجارة الخارجية، إضافة إلى تخلف مؤسسات التأمين الجزائرية، كل هذه الدوافع تضع الجزائر على المحك إلى أن توكل للمستورد الأجنبي المحروقات الجزائرية أو النسبة المهمة من الصادرات غير النفطية مهمة الشحن، النقل و التأمين.

ثانيا: الواردات (CFR أو CIF): قد يتم تطبيق مصطلح CIF أو مصطلح CFR في حالة الإستيراد كما يلي:  
1- الواردات (CIF): التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، أي أن حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء بالمرحلة التالية:

\*- تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة. \*- تحمل المستورد الجزائري مصاريف جمركة الإستيراد.  
\*- إضافة إلى تكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول أو المخزن، مع العلم أن المستورد الجزائري لا يتحمل تكاليف النقل البحري للبضاعة، وتكاليف التأمين عليها.  
في حين المصدر الأجنبي يتكفل بما يلي:  
\*- يتحمل المصدر الأجنبي تكاليف التعبئة والتغليف. \*- تكاليف نقل البضاعة من نقطة الانطلاق إلى الميناء.

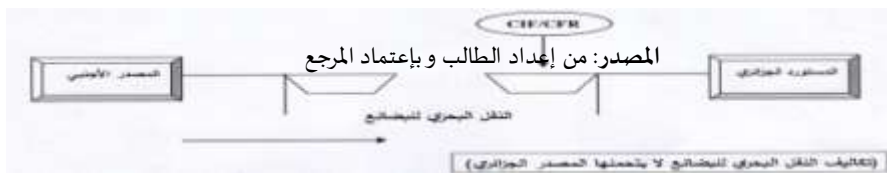
\*- التخليص الجمركي على البضائع المصدرة إلى الجزائر أيضا.  
\*- إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الجزائري، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري.  
\*- تكاليف النقل البحري كذلك بموجب مصطلح (CIF) يتكفل بها المصدر الأجنبي.  
\*- زيادة على ذلك يقوم المصدر الأجنبي بالتأمين على البضاعة.

2- الواردات (CFR): التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، وتكون حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء الجزائري بنفس الإلتزامات في مصطلح (CIF) والإختلاف الوحيد في تكاليف التأمين على البضاعة التي يتحملها المستورد الجزائري دون المصدر الأجنبي الذي يلتزم أيضا بنفس المسؤوليات السابقة في مصطلح (CIF).  
الشكل رقم (II-8): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" و CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة".



Source : forum international des transports, op-cit, p33

الشكل رقم (II-9): إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" أو CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة".



SOURCE : Habib Kraiem, op. Cit, p 30-31

من الشكلين رقم (II-8) و (II-9) يمكن إستنتاج ما يلي:



المستورد الجزائري في حالة مصطلح CIF أو CFR يتسلم البضاعة في موانئه دون تحمل تكاليف النقل البحري والتي يتحملها المصدر الأجنبي، حيث يتكفل هذا الأخير بنفقات التعبئة و التغليف، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، و النقل البحري للبضاعة و التأمين عليها، أما الأخطار فيكون المصدر الأجنبي مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، و نقطة تحول التكاليف إلى المستورد الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المستورد الجزائري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه<sup>1</sup>.

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

أما في حالة ما إذا تم الإستيراد المستورد الجزائري وفق مصطلح CFR فإنه على الطرف الثاني المصدر الأجنبي دفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك يتحمل المشتري لأخطار الشحن، و تحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولاً فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري و تفريغ الحمولة عند الوصول و حقوق الجمارك و إرسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

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

فالفرق ببساطة بين استخدام مصطلح CIF و مصطلح CFR أن المصدر الأجنبي يتكفل بالتأمين على البضاعة المنقولة إلى الجزائر في مصطلح CIF و لا يتحمل تكاليف التأمين في مصطلح CFR، و التي يتحملها في هذه الحالة المستورد الجزائري.

نظام الإستيراد و التصدير في الجزائر أمام حتمية تطبيق مصطلحات التجارة الدولية CIF أو CFR عند الإستيراد و مصطلح FOB للتصدير، و ذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية و النقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر و التي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتبادل معها واردا و صادرا، فسن النقل البحري للبضائع الوطنية لا تزيد عن أربعة سفن!! مما يضطر المتعاملين الجزائريين في التجارة الخارجية إلى كراء السفن الأجنبية لاتمام حركة البضائع، فكما تقدم سابقا أنه في حالة التصدير يسلم المصدر الجزائري الحمولة في الموانئ الجزائرية على ظهر السفن، أي أن المشتري الأجنبي يأتي لإستلام البضاعة من الجزائر في

<sup>1</sup> عبد الملك هاني، مرجع سابق، ص 101.

موانئها و هذا راجع إلى عدم القدرة على التكفل بالنقل البحري إلى أراضي الدولة المستوردة للسلع الجزائرية، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة تعزيز ميزان مدفوعاتها بالعملية الصعبة وعلى النقيض من ذلك تخرج العملة الصعبة كمدفوعات لأجرة نقل البضائع التي تؤذيها الدول أو السفن الأجنبية محل إتفاق لنقل السلع الجزائرية أو بالأحرى المحروقات الجزائرية، وعند الإستيراد يعتمد المستورد الجزائري على تسلم البضائع عند أقرب مكان بحيث يقوم المصدر الأجنبي بنقل البضائع بحرا بموجب مصطلح CIF أو CFR الى الموانئ الجزائرية، والملاحظ أن سفن الحاويات المحملة بالبضائع المستوردة تدخل الجزائر للتفريغ و تعود فارغة !! الأمر الذي ينتج تكاليف إضافية، بسبب ضعف نظام التصدير الجزائري الذي يكتفي بنسبة مهملة من المنتجات المصدرة خارج قطاع المحروقات، ففي الدول المتطورة في التجارة الدولية تستورد سلع عبر حاويات النقل البحري ثم تقوم بتصدير سلع أخرى في نفس الحاويات و السفن و ذلك لإستهداف تخفيض التكاليف إلى أدنى المستويات.

خلاصة:

النقل البحري للبضائع أكثر استخداماً في تحريك تجارة الجزائر الخارجية، ويتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها رئيسية، نفطية وتجارية، من أهمها ميناء مستعانم الذي له أهمية في حركة الواردات، خاصة بعد اعتماد نظام الحاويات، وما نتج عن ذلك من تطور استخدام نظام التحويلة في النقل البحري للبضائع و التطور في الخدمات اللوجستية كالشحن، التفريغ والمناولة، إلا أن الواقع حول قطاع النقل البحري في الجزائر عموماً يعتبر متأخر ومفتقر للموارد و سوء التسيير فعوض شراء السفن و تطوير الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدده عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد و التصدير بإستئجار سفن أجنبية، و حصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات، فيؤدي ذلك إلى فرض رسوم إضافية على البضائع المستوردة من قبل شركات النقل البحري المحلية والأجنبية مما يزيد من تكلفة الشحن، و تستخدم الجزائر مصطلحين للأنكوترمز في تجارتها الخارجية، مصطلح "Board On Free" FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، عند التصدير، اما في حالة الإستيراد تستخدم مصطلح "Freight and insurance Cost" CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة، ومصطلح "fret et assurance Cout" CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة في القليل من الحالات. و هذا في حدود المقومات التجارية الخارجية و النقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر و التي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها إستيراداً و تصديراً، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها و العكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية.

## خاتمة عامة:

ان بحثنا هذا ينصب حول تكوين تراكم كمي معرفي حول موضوع لم ينل الكثير من الاهتمام في الدراسات البحثية خاصة منها باللغة العربية، هذه الدراسة اذا تقوم اساسا على تبيان مجال فعالية المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم وتقنين اعماليات التجارة الدولية منها والمحلية على حد سواء من خلال تحديد المسؤوليات والالتزامات لكلا طرفي عقد البيع المبرم وفقا للمصطلح المفق عليه التي سبق توضيحها في متن هذه الدراسة.

ان اطاري معاملة تجارية دولية لا يخلو من المخاطر، فعملية تسليم البضاعة عن طريق نقلها عبر مختلف الوسائط المتاحة قد تكون نتيجته فقدان او تلف او فساد لهذه البضاعة مما قد يثير عدة مشاكل بين البائع والمشتري اللذان يطمحان دائما الى انجاح المبادلة فيما بينهما، فهذا اذن ما يقودهما الى البحث عن سبل تحقيق ذلك في اطار توافقي قانوني يترجم في عملية استخدام الانكوترمز INCOTERMS ، فتصبح بذلك المعاملة التجارية اكثر سهولة واكثر دقة، ومن خلالها يتم تفادي الترجمة الغير دقيقة والغير صحيحة للمصطلحات التجارية بين الدول المختلفة، خاصة وان التجار قد لا يحيطون بالتطبيقات التجارية في الدولة الاخرى مما ينجرعنه سوء تفاهم ونزاعات زاجراءات غير متوقعة. حيث ينبغي ان لا يتعارض تفسير الانكوترمز للمصطلحات التجارية مع الشروط الاخرى والتشريع الداخلي لكلا طرفي العقد.

من خلال تحديد كيفية توزيع التكاليف بين المصدر والمستورد وكذا زمن انتقال المخاطر وتحويلها بصورة فعالة وعادلة تكون نسخة انكوترمز 2010 نموذجية باتم معنى الكلمة وذلك يظهر جليا في التصنيف الذي تضمنته، فكانت بذلك مصطلحات مستخدمة في المقل البحري وعبر الطرق المائية واخرى تستخدم على كافة وسائط النقل، مما يوضح المرونة الكافية لهذه الاليات في ظل العولمة و التطورات الحاصلة في مختلف الميادين وخاصة النقل البحري للبضائع الذي اصبح يستخدم نظام التحوية مع تطور السفن والاستفادة من اقتصاديات الحجم مما كثف من التجارة البحرية وبذلك استخدام الانكوترمز البحرية بنفس الوتيرة مما يعكس الدور الفعال لها وللاعتماد المستندي في تنظيم عقد النقل البحري وتسهيل المعاملات التجارية البحرية الدولية، خاصة فيما يخص حالة التجارة الجزائرية التي تتم في مجملها عبر الطرق البحرية من خلال موانئها المتعددة كميناء مستغانم التجاري واستخدامها لبعض الصطلحات التجارية الدولية بصفة مكثفة على غرار باقي دول العالم له مرجعه القانوني الذي يوفر له بعض الحماية لظبط التعامل بها، ويمكن من التأثير على ميزان مدفوعاتها خاصة الميزان التجاري المتعلق بالصادر والوارد.

هدفنا يكمن في اعطاء لمحة وجيزة عن استعمال الانكوترمز في مجال الاستيراد والتصدير وخاصة في تنظيم النقل الدولي للبضائع عامة والنقل البحري الدولي خاصة ودراسة علاقتها مع اللوجستيات الداعمة لدورها الفعال كالتأمين والجمركة وطرق الدفع الحديثة وكذا الاستفادة من تاثير التطور التكنولوجي في مجال الاتصالات لتسهيل ابرام الصفقات التجارية واجراء التعديلات عليها.

لقد خلصنا الى بعض النتائج من خلال اجراء هذه الدراسة وكانت كالتالي:

النتائج: تنقسم نتائج هذا البحث الى :

نتائج الدراسة النظرية: تكون النتائج كالتالي

- ✓ اعمال التجارة الدولية تنظمها اعراف وقوانين شبه موحدة تجعل اجراءات القيام بها تكون عالمية
- ✓ للانكوترمز دور فعال في تنظيم المعاملات التجارية لاطراف التعاقد المصدر والمستورد كلغة مشتركة لتسهيل وتوضيح المسؤوليات والالتزامات.
- ✓ مسؤوليات المصدر والمستورد متعددة تركز على تسليم البضاعة عن طريق نقلها عبر وسائل النقل المتعددة مما يجعلها عرضة لمخاطر السرقة والضياع والفقد... الخ.
- ✓ توزيع التكاليف وتحويل المخاطر يكون وفقا لشروط كل مصطلح تم ذكره في عقد البيع الدولي وفقا لرغبات وقدرات الطرفين .
- ✓ تتم عملية نقل البضاعة في التجارة العالمية عن طريق الطرق البحرية مما يوسع استخدام الانكوترمز البحرية. CIF- CFR- FOB- FAS

نتائج الدراسة التطبيقية: تكون النتائج كالتالي

- عرف النظام المينائي الجزائري عدة تطورات خلصت الى لامركزية جزئية في التسيير واتخاذ القرارات، مع تحقيق نوع من المرونة التي تعتبر غير كافية لتحقيق نتائج اكبر.
  - يعتبر ميناء مستغانم من بين اهم الموانئ الوطنية كدعامة لوجستية في قطاع التنقل والتجارة الخارجية.
  - عرف ميناء مستغانم تغييرا واضحا في الحركة التجارية وشهد بعض الاستثمارات في مجال تحسين الخدمات اللوجستية لتعزيز مكانة ودور التجارة الخارجية الجزائرية.
  - النقل البحري للجزائر يمثل اكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية وقد عرف تطورا كبيرا في السنوات الاخيرة .
  - تلعب الجمارك الدور الحيوي في مجال التحكم في التجارة الخارجية باجراءات عرفت نوعا من الاتسبابية في السنوات الاخيرة ولها علاقة وطيدة بالانكوترمز.
  - السعر التصديري يستوجب تحديد دقيق للتكاليف، واهم مرجع لذلك هو الانكوترمز وعقد البيع الدولي.
  - تستخدم الجزائر المصطلحات التجارية الدولية التي تتناسب وحركتها الخارجية التي تتم عبر الطرق البحرية وذلك وفقا للامكانيات التي يتوفر عليها النقل البحري للبضائع والتي توصف بالغير فعالة ولا تعكس تطلعات الفاعلين في هذا الميدان. الامر الذي يؤدي بالمتعاملين المحليين الى استئجار الخدمات اللوجستية (النقل).
  - الصادرات الجوائية تكون وفق مصطلح تسليم ظهر السفينة FOB، اما الواردات فتكون وفق المصطلح التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة CIF، ومصطلح لا يتحمل المصدر الاجنبي التأمين، اما الاكثر استخداما هو CIF بدلا من CFR في التجارة الخارجية الجزائرية.
- اختبار الفرضيات : يمكن اختبارها كما يلي:

- ❖ نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الاولى التي تؤكد ان الغرض من انشاء الانكوترمز هو تنظيم اعمال التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير).
- ❖ كما اثبتت صحة الفرضية الثانية حيث اظهرت الدراسة مدى قدرت اعمال التجارة الخارجية على ربط الدول في علاقات تبادلية قوية
- ❖ وقد تم تأكيد كذلك صحة ان الانكوترمز تمثل لغة مشتركة بين الدول على غرار توحيد القوانين .
- ❖ التأكيد على حقيقة دور الانكوترمز في توزيع التكاليف بين البائع والمشتري بصفة عادلة ومتقنة وفقا لشروط عقد البيع المبرم .
- ❖ اثبات ان النقل البحري يعد من الدعائم الاساسية للتجارة العالمية ،
- ❖ الدراسة التطبيقية اكدت استخدام الانكوترمز بكثافة وتوسع في مجال تنظيم وتطير التجارة الخارجية الجزائرية لتوزيع المسؤوليات بين المتعامل الاجنبي والوطني وتحديد الوثائق المطلوبة لذلك وفقا لطرق دفع دولية متفق عليها وفقا لمصطلح FOB عند التصدير و CIF عند الاستيراد او CFR

التوصيات: على ضوء ما تم دراسته يمكن تقديم التوصيات التالية

- الاهتمام اكثر بالاسطول الجزائري واعادة النظر في البنى التحتية وتطويرها وتطوير سلسلة الامداد وتحسين الخدمات اللوجستية التي اصبحت تشكل ميزة تنافسية في اعمال التجارة الخارجية وقوتها.
- الاستثمار الاجنبي من شأنه اعطاء دفع لحركة التجارة الخارجية الذي ينعكس بالايجاب على تكثيف وتحسين التعاملات التجارية البينية
- تخفيض تكلفة النقل امر لا بد من بلوغه لتحسين ميزان المدفوعات .
- تنوع استخدام الانكوترمز لغاية الاستفادة من مزايا كل مصطلح واكتساب الخبرة المتبادلة عالميا

الاتفاق البحثية: من اجل تعميق الدراسة يتم اقتراح بعض المواضيع

- لوجستيك التجارة الدولية في الجزائر
- محاسبة الاستيراد والتصدير في ظل تطبيق قواعد الانكوترمز.
- اتفق العقود النموذجية في الجزائر- الانكوترمز كنموذج لهذه العقود

## قائمة المراجع

### 1-المراجع باللغة العربية:

- 1.أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري – الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009
- 2.أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، ط1، 2015.
- 3.جاسم محمد منصور، التجارة الدولية، دار زهران للنشر والتوزيع، ط1، عمان الأردن، 2013.
- 4.جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوترمز2000، اتحاد المصارف العربية ، 2001
- 5.جعفر عبد الله موسى إدريس، الإدارة الإستراتيجية، دار ناشرون، الطبعة الأولى ، 2013.
- 6.شريف علي الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، دار أسامة ، عمان الأردن ، 2012.
- 7.شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، لبنان، 2000.
- 8.طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، ط1، 2007.
- 9.عبد القادر فتحي لاشين وآخرون ، دراسة تطوير محاور النقل البري والبحري في المنطقة العربية، ج2، النقل 10.البحري بين الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، مصر ، 2012
- 10.عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2007
- 11.عطا الله الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري، عمان الأردن، ط1، 2015 .
- 12.عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية النظرية المعاصرة، دار هومة ، ط1، الجزائر، 2007.
- 13.فريد النجار. التصدير والتحالفات الإستراتيجية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2008
- 14.فؤاد مصطفى محمود، التصدير والاستيراد، دار النهضة العربية.
- 15.فوزي عبد الرزاق، إستراتيجية التجارة الخارجية، دار زمزم، عمان الأردن، ط1، 2016.
- 16.كاظم عبادي الجاسم، جغرافية التجارة الدولية، دار صفاء ، عمان الأردن، 2015.
- 17.محمد إبراهيم عبيدات وآخرون، الاستيراد والتصدير بين النظرية والتطبيق، دار وهران، عمان الأردن، 1989
- 18.محمود الشيخ ، التسويق الدولي، دار أسامة، عمان الأردن، ط1، 2008.
- 19.هشام محمود الاقداحي، العلاقات الاقتصادية الدولية المعاصرة، مؤسسة شباب الإسكندرية، مصر ، 2009.
- 20.يوسف حجيم الطائي وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري، عمان الأردن، ط1، 2011.

2-المراجع باللغة الأجنبية:

1. Habib kraiem, **incoterms, liner terms et couts de transport maritime**, Édition l'univers livre, tunisie, 2005
2. Idris ksouri , **les opérations du commerce international**, Édition Berti, Alger 2014
3. Idris ksouri ; **les régimes douaniers**, Édition Algérie livres, Alger 2008
4. Jonas Malfleit, **Incoterms 2010 and the mode of transport :how to choose the right term**, institution of Private International Law, Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011,
5. LASARY, **Le Commerce International a la portée de tous** , Edite SL-SN , France, 2005
6. Michel Piquet, **Incoterms 2010, comprendre et bien utiliser les règles**, Edité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille-France
7. S.Hadad et Collectif, **Les Incoterms 2000**, pages bleus-Édition, Bouira ALGERIE ,2009

3-مذكرات التخرج ورسائل الماجستير والدكتوراه

1. خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، اطروحة دكتوراه، الحقوق، فرع الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، 2008- 2009
2. بالحبيب عبد الكامل، اثر تحرير التجارة الخارجية على الميزان التجاري، دراسة حالة الجزائر، مذكرة ماجستير، تجارة دولية، المركز الجامعي بغرداية، 2011
3. بن جلول خالد، اثر ترقية الصادرات خارج المحروقات على النموالاقتصادي، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008-2009
4. حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، جامعة بسكرة 2012/2013، ص. 51.
5. سلطاني سلمى، دور الجمارك في سياسة التجارة الخارجية "حالة الجزائر"، مذكرة ماجستير، فرع التخطيط والتنمية، جامعة الجزائر، 2002-2003
6. عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر تجارة دولية، جامعة بسكرة، 2014-2015
7. نسيمة ناصر، دراسة تحليلية للميزان التجاري في الجزائر للفترة (2005-2012)، مذكرة ماستر، تخصص مالية واقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2013-2014



8.كارش وهيبة، عماري جوهره ، التوطين البنكي للسلع والخدمات"دراسة حالة البنك الوطني الجزائري (BNA)" تقرير تربصي مقدم ضمن متطلبات نيل شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، فرع التجارة الدولية قصير المدى، جامعة الجزائر، 2004/2005

### 4- محاضرات تقارير مجالات

1. زيفة نهاد وآخرون، تقرير تربص عن عملية الاستيراد والتصدير معهد العوم التجارية، مسيلة 96  
2. فاطمة الزهرة محمد الشريف ، فوزية زميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة شلف، الجزائر العدد السابع، 2009.

2- forum international, des transports de la logistique et de la mobilité infrastructure, centre de conventions d'oran, algeria 2014

3- Ministère des transports- étude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires a la concurrence commerciale ; HPC ; rapport A ; GMBH ; août 2004

### 5- المواقع الإلكترونية

<a href="http://www.enni.org">www.enni.org</a>	<a href="http://www.platrade.org/ar">www.platrade.org/ar</a>	<a href="http://www.fiata.com">www.fiata.com</a>
<a href="http://www.abhatoo.net.ma">www.abhatoo.net.ma</a>	<a href="http://www.entej.com/blog">www.entej.com/blog</a>	<a href="http://www.iata.com">www.iata.com</a>
<a href="http://www.tpegypt.gov.org">www.tpegypt.gov.org</a>	<a href="http://www.4algeria.com">www.4algeria.com</a>	<a href="http://www.ons.dz">www.ons.dz</a>
<a href="http://www.alrashedjo.weebly.com">www.alrashedjo.weebly.com</a>	<a href="http://www.abahe.co.uk">www.abahe.co.uk</a>	<a href="http://www.cnis.dz">www.cnis.dz</a>
<a href="http://www.wikipedia.org/ar">www.wikipedia.org/ar</a>	<a href="http://www.port-mostaganem.dz">www.port-mostaganem.dz</a>	<a href="http://www.unictad.org">www.unictad.org</a>
<a href="http://www.ministere-transport.gov.dz">www.ministere-transport.gov.dz</a>	<a href="http://www.iccwbo.org">www.iccwbo.org</a>	

### 6- القوانين والمراسيم التنفيذية

1. قانون الجمارك المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10/ 98
2. قانون الجمارك الجزائري، لسنة 1998
3. المرسوم التنفيذي رقم 01-07 المؤرخ في 3 فبراير 2007 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31.
4. المرسوم التنفيذي رقم 14-365 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74
5. النظام رقم 01-07 متعلق بالعمليات مع الخارج

## الملخص:

تعد الانكوترمز (International Commercial Terms) لغة موحدة وضعت من قبل غرفة التجارة الدولية (ICC) لتمكين المصدرون والمستوردون من احترام التزاماتهم التعاقدية المتبادلة، من حيث التكفل بالبضاعة وتحويل المخاطر وتوزيع التكاليف. وهكذا فان كل الخدمات اللوجستية الداعمة والتابعة لعملية نقل البضاعة (تسليمها)، (إدارة الشحن و إصدار المستندات و الوثائق الجمركية و التفريغ...الخ) يتم تقسيمها بشكل صريح بين البائع والمشتري، كل هذا لتجنب سوء ترجمتها من بلد إلى آخر وبالتالي حدوث نزاعات بين المتعاملين التجاريين. تم تحديث هذه المصطلحات، التي وضعت في عام 1936، في عام 2010 لتأخذ في الاعتبار تطوير التجارة الدولية والتطورات التكنولوجية في وسائل النقل، حيث تم اعتماد التصنيف على أساس وسيلة النقل وبالتالي الأخذ في الاعتبار كيف يؤثر أسلوب النقل وأحيانا حتى انه يفرض خيارا لمصطلح معين تهدف هذه الدراسة الميدانية إلى تسليط الضوء على واقع استخدام الانكوترمز في تنظيم التجارة الخارجية في الجزائر خاصة وان النقل البحري للبضائع يستحوذ على نسبة اكبر من خدماتها اللوجستية مع وجود عدة نقائص خاصة في مجال تحديث البني التحتية للموانئ والاستفادة من اقتصاديات الحجم والتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال الديناميكي الفعال خاصة في تحسن ميزانها التجاري .

**الكلمات المفتاحية:** الاستيراد والتصدير، الانكوترمز(مصطلحات التجارة الدولية)،التزامات المصدر والمستورد، الجمركة، الشحن و التأمين، النقل البحري للبضائع ، الموانئ التجارية.

## Abstract:

International Commercial Terms are a standardized language adopted by the International Chamber of Commerce (ICC) to enable exporters and importers to respect their mutual obligations in terms of care of goods, transfer of risks and costs. Thus, the management of the shipping, removal, customs documents, unloading... Is explicitly split between buyers and sellers.

This is done to avoid misinterpretation of these terms from one country to another and thus conflicts between commercial dealers.

These terms, developed in 1936, were updated in 2010 to take into account the development of international trade and technological developments in modes of transportation. The classification was adopted on the basis of the means of transport and thus took into account how the method of transport affects and sometimes even imposes an option for a given term.

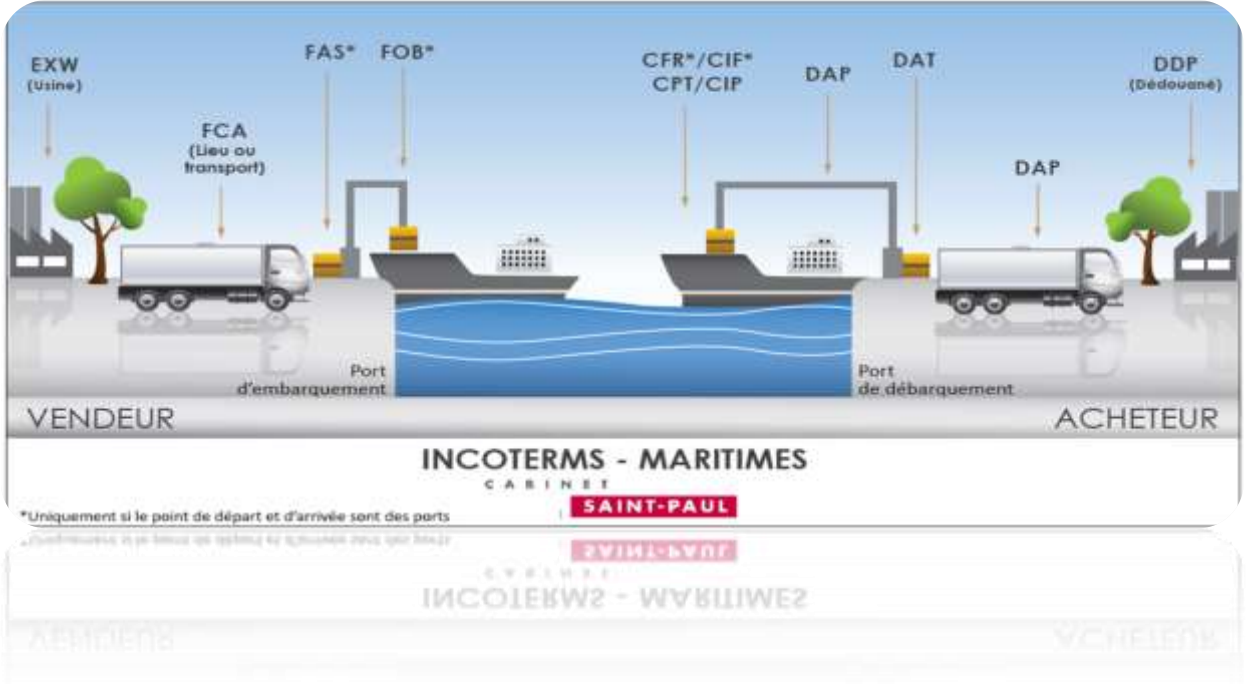
This field study aims to shed light on the reality of the use of the Incoterms in the organization of foreign trade in Algeria, especially that the maritime transport of goods takes up a larger proportion of its logistics services with a number of shortcomings especially in the field of modernizing port infrastructure and benefiting from economies of scale and modern technology in this dynamic field Especially effective in improving their trade balance.

**Keywords:** exporter and importer, incoterms (International Commercial Terms), obligations, costs, customs, shipping and insurance, commercial ports

# الملاحق

## الملاحق

الملحق رقم (1-1): تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms – Maritimes)



فقط في حالة ما اذا كانت نقطة الانطلاق والوصول عبارة عن موانئ\*

ميناء الانطلاق: Port d'embarquement

ميناء الوصول: Port de débarquement

الملاحق

الملحق رقم (2-1): دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

CANAWAY 302 Ste Sarah - MTL H 31 2B4 Québec - Canada		N° de facture / Invoice Number PF 239 642	Date facture / Invoice date 15/01/2001	
Destinataire / Consignee Société Marie		Acheteur / Buyer Marie Surgelés - Route Perrière - 49400 CHACE - France Tél : 33 (0) 241 532 450 - Fax : 33 (0) 241 532 451		
Conditions de vente / Terms of sale CIF Nantes		Monnaie de paiement / Currency of payment CAD		
Conditions de paiement Terms of payment Crédit documentaire irrévocable à vue		Banque du vendeur / Seller's bank Royal Bank of Canada - 847 St Clair - MTL H3T 2H3 Québec - Canada		
<b>Facture Proforma / Proforma Invoice</b>				
Item	Qté / QTY	Description	Prix unitaire Unit Price	Montant Amount
Cartons 1 à 250/250	250	Saumon surgelé Réf. A 24 Poids brut : 5375 kg / Poids net : 5000 kg	160.00	40000.00
Montant Total / Total Amount				40000.00
Date d'expédition : 10 jours à partir de la réception de l'avis d'ouverture du crédit documentaire				
Transit time : 20 jours				
Offre valable jusqu'au 15/03/2001				

# الملاحق

الملحق رقم 386 : عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR

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

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

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	Incoterms® Rule	TERMS
November 15, 20XX	Rene Smith	Ocean Freight	<u>CFR HONG KONG</u>	30 days

QTY	UNIT	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
4	racks	Metal racks for medical diagnostic equipment	HKD 7,817	HKD 31,268
			<b>TOTAL ONE PRICE</b>	<b>HKD / 31,268</b>
			OTHER	
			<b>TOTAL</b>	<b>31,268</b>

- Please send two original copies of your invoice.
- Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above.
- Please notify us immediately if you are unable to ship as specified.
- Send all correspondence to:  
Same as above

Authorized by Rene Smith      Date Nov 15, 20XX

# الملحق

## الملحق رقم (4) : دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

### OCEAN BILL OF LADING

<b>SHIP FROM</b>		Bill of Lading Number: NMI 3786 9876	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith			
<b>SHIP TO</b>		Carrier Name: Northern Maritime Services	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho		Container number: NM1455-9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO</b>		SCAC:	
N/A		Pre Number: GASC 4500	
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port		Incoterms & Rule: <b>FOB VANCOUVER, British Columbia, Canada</b>	
		<input type="checkbox"/> Master B/L of lading with attached underlying bills of lading.	
<b>CUSTOMER ORDER INFORMATION</b>			
Customer Order No. TR685	# of Packages	Weight	Pallet/Case (circle one)
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N
			Y N
			Y N
			Y N
Grand Total			
<b>CARRIER INFORMATION</b>			
<b>Handling Unit</b>	<b>Package</b>	<b>Weight</b>	<b>Commodity Description</b>
Qty Type	Qty Type		
		80,000 lbs	Grade A Summer Corn
			Country of Origin: Canada
			OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION
<p>Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding per</p> <p style="text-align: right;">Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ 550,000 CD</p>			
<p>Received, subject to individually itemized bills of lading that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, pursuant to the rates, conditions, and rules that have been established by the carrier and are available to the owner, on request, and to all applicable state and federal regulations.</p>		<p>The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees.</p> <p>Shipper Signature: Max Smith April 8, 20XX</p>	

الملحق رقم (II-5) : المادة رقم 27 من النظام رقم 01-07 متعلقة بتطبيق الانكوترمز في الجزائر

## إعلانات و بلاغات

### بنك الجزائر

نظام رقم 01-07 مؤرخ في 15 محرم عام 1428 الموافق لـ  
3 فبراير سنة 2007 يتعلق بالقواعد المطبقة على  
المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة.

المادة 27: يمكن استعمال مجموع المصطلحات  
التجارية (INCOTERM) التي تتضمنها أصول و  
أعراف الغرفة التجارية الدولية في العقود التجارية  
ما لم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.

