

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: علوم تجارية التخصص: الإمداد والنقل الدولي

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري
ميناء مستغانم دراسة حالة

تحت اشراف الأستاذ :

براهيمي عمر

مقدمة من طرف الطالب:

بوشخشوخة بلقاسم

لجنة المناقشة:

الأستاذ : رئيسا

الأستاذ : مؤطر

الأستاذ : مناقشا

السنة الجامعية: 2018/2017

الفهرس

01.....	مقدمة.....
	الفصل الأول: المفاهيم و الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع
06.....	تمهيد.....
	المبحث الأول: ماهية النقل البحري للبضائع
07.....	المطلب الأول: تعريف و أنواع النقل البحري للبضائع.....
09.....	المطلب الثاني: خصائص و حسابات النقل البحري للبضائع.....
13.....	المطلب الثالث: أهم التشريعات المنظمة للنقل البحري للبضائع.....
14.....	المطلب الرابع: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري للبضائع.....
	المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع
19.....	المطلب الأول: ماهية سند الشحن (التعريف و الوظائف و المكونات).....
22.....	المطلب الثاني: أنواع و عدد نسخ سندات الشحن.....
25.....	المطلب الثالث: ماهية عقد الاستئجار (التعريف و الأنواع و المكونات).....
28.....	المطلب الرابع: وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع.....
	المبحث الثالث: أهم أنواع البيوع المستعملة في التجارة الخارجية
31.....	المطلب الأول: شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة.....
32.....	المطلب الثاني: شرط تسليم البضاعة على ظهر السفينة.....
	المطلب الثالث: البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء
33.....	الوصول.....
	المطلب الرابع: البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين و أجرة النقل البحري إلى ميناء
34.....	الوصول.....
35.....	الخلاصة.....
	الفصل الثاني: المتدخلون في تقنيات النقل البحري
37.....	تمهيد.....

المبحث الأول: المرشدون ووكلاء السفن والبضائع

المطلب الأول: المرشدون ووكلاء البحريين.....37

المطلب الثاني: الوسطاء أو السماسرة البحريون.....39

المطلب الثالث: المتدخلون الآخريين في عملية النقل البحري للبضائع.....40

المبحث الثاني: تقنيات استئجار السفن

المطلب الأول: سوق الاستئجار.....41

المطلب الثاني: أنواع استئجار السفن بتقنية النقل بالرحلة و الزمن.....43

المطلب الثالث: الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري.....49

المبحث الثالث: تطور تقنيات النقل البحري للبضائع ونتائجه

المطلب الأول: أنواع السفن المستعملة في النقل البحري للبضائع.....52

المطلب الثاني: تطور الخصائص التقنية للسفن.....54

المطلب الثالث: أثر التطورات التقنية للسفن على المبادلات التجارية.....55

الخلاصة.....56

الخاتمة

الفصل الثالث: دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

تمهيد.....58

المبحث الأول: تقديم لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الأول: نشأة عامة حول ميناء و مؤسسة ميناء مستغانم.....58

المطلب الثاني: أهداف و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم.....60

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم.....62

المبحث الثاني: تقديم لمحة تاريخية حول مؤسسة الخدمات البحرية جيما

المطلب الأول: ماهية مؤسسة جيما.....67

المطلب الثاني: نشاطات مؤسسة جيما.....69

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما.....71

73.....	الخلاصة
75.....	الخاتمة
77.....	قائمة المراجع
	قائمة الملاحق

فهرس الجداول

أولاً: الجداول التي تم عرضها في الجانب النظري

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
10	أنواع الخطوط الملاحية	الرقم (01)
11	مختلف الحسابات و التكاليف المتعلقة بنقل البضائع على أساس و الرحلة و الزمن	الرقم (02)
15	الميزان التجاري أو الحسابات المنظورة	الرقم (03)
16	ميزان المعاملات غير المنظورة	الرقم (04)
23	عدد وجهات النسخ	الرقم (05)
55	تطور حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر	الرقم (06)

ثانياً : الجداول التي تم عرضها في الجانب التطبيقي

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
61	طول الأرصفة و مساحة العبور و التخزين	الرقم (01)
72	يمثل معنى كل رقم في مصلحة تسجيل المحتويات	الرقم (02)
72	عدد نسخ ملفات مؤسسة جيما	الرقم (03)

فهرس الأشكال

أولاً: الأشكال التي تم عرضها في الجانب النظري

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
23	أنواع سند الشحن	الرقم (01)
29	وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع	الرقم (02)
43	أنواع استئجار السفن	الرقم (03)
49	أنواع الموانئ البحرية	الرقم (04)

ثانياً : الأشكال التي تم عرضها في الجانب التطبيقي

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
62	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم	الرقم (01)
71	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة جيما	الرقم (02)
72	مصلحة تسجيل المحتويات	الرقم (03)

المقدمة العامة

أهم السمات البارزة لكوكبنا الأرض هي أن مياه البحار والمحيطات تغطي حوالي 71 بالمئة من سطحه، وتستغل هذه المساحة الشاسعة من المياه كمصدر من مصادر الرزق، فيحصل منها على غذائه و توفر له أرخص وسائل نقل التجارة .

قد لعبت التجارة البحرية دورا مؤثرا وفعالا في صنع الحضارة الإنسانية و تقدمها منذ نشأة الحضارات الأولى على امتداد القرون، حيث تطورت خدمة النقل البحري تطور هائلا لم يخص لسفن وحدها كأهم وحدة اقتصادية بل شمل عناصر لنقل البحري كافة.

فلما كان النقل البحري من أقدم الوسائل و أبغها أهمية، كما يجدر القول بأنه العامل والوسيط الذي ربط بين الحضارات في نقل البضائع بكميات كبيرة و لما يوفره من قدرات.

فإذا كانت الطرق البرية و الجوية و السكك الحديدية تسمح بإيصال كميات محدودة ، و في غالب الأحيان ل يمكن اللجوء إليها عندما يتعلق الأمر ببلدان حدود بحرية خاصة عند تحويل كميات هائلة.

إذن فالنقل البحري يحتل مكانة لائقة بين وسائل النقل الأخرى لما له من أهمية في مجال حركة الأموال و الأشخاص عبر القارات.

و قد عرفت هذه الوسيلة تطور كبيرا مصاحب التطوير الفكر البشري في استغلال المجال المائي و إخضاعه لمصلحة الاقتصادية، السياسية، والاجتماعية.

فالبحر كان لا يزال وسيلة للنقل و تحكمت فيه الصناعة البحرية، حيث تحولت الآلات البسيطة البدائية إلى سفن و بوارج متطورة تقطع البحار بسرعة فائقة التي أدت إلى فوائد كثيرة في الحياة الاقتصادية العصرية.

حيث أصبح النقل البحري مصدرا رئيسيا في حركة التجارة العالمية و البيئة الاقتصادية التي تحمل في طياتها مفاهيم جديدة مثل: العولمة و الاستثمارات الأجنبية و إخضاع المتوجات إلى المقاييس الدولية. والأمر الذي أدى بالمجتمع الدولي إلى تنظيمه بنصوص متعددة و اتفاقيات دولية و تدوين العلاقات ضمن عقود تضم بنود من أجل تحديد المسؤوليات و إزالة الخلافات و الصعوبات، وغيرها من الالتزامات التي تعتبر النشاط القائم على الملاحة البحرية.

فالدول المطلة على البحر تسعى جاهدة إلى تحسين مختلف التقنيات و الطرق المستعملة في المبادلات و

العمليات التجارية من أجهزة حديثة و الاستغلال الأمثل للسفن و التنسيق الجيد بين مختلف الهيئات والمسؤولين على الموانئ إذن فكل هذه العناصر تؤدي إلى تطوير التقنيات. و على ضوء ما سبق ذكره فيمكن طرح الإشكالية على النحو التالي: ما هي التقنيات المستعملة في النقل البحري للبضائع وكيف تتم عملية تسييرها تسييرها؟

و من أجل التقرب إلى المفاهيم والحديث الأكثر عن هذه الإشكالية لقد أضفنا بعض التساؤلات و الأسئلة الفرعية من بينها:

1 - ما هو النقل البحري للبضائع و ما هي أهم الخصائص التي يمتاز بها؟

2 - ما هي القوانين والتشريعات التي تنظمه؟

3 - من هم المتدخلون في عمليات النقل البحري؟

4 - هل هذه التقنيات المستعملة لها أثر على العمليات التجارية؟

5 - ما هو دور BIFFEX في العمليات التجارية و التي تعتبر كبورصة؟

و من خلال وجود هذه التساؤلات التي أدت إلى وجوب وضع بعض الفرضيات من أجل الإجابة عليها:

- 1 - أصبح التشهير والتطوير من بين التقنيات المعمول بها.
- 2 - توسيع الموانئ يؤدي إلى الاستغلال الأمثل و الأحسن للسفن.
- 3 - أداء العمل المنتظم بين العمال و المسؤولين من أجل ترقية تقنيات النقل البحري للبضائع.

أولاً: أسباب اختيار الموضوع

- 1 - التقنيات الحديثة للنقل البحري تكاد مجهولة في الجزائر رغم قدم تجربتها في البحر.
- 2 - متطلبات الاقتصاد و العولة الاقتصادية.
- 3 - فقدان المراجع النظرية في المكاتب.

ثانياً: أهمية الدراسة

تمكن أهمية دراستنا لهذا الموضوع في كونه الركيزة الأساسية و العصب المحرك للمبادلات التجارية و تطورها و إعطاء نظرة حسنة على اقتصاد كل بلد خاصة إذا كانت هذه التقنيات منظمة و بالتالي تساهم في تسريع الرحلات البحرية التي تعود بالإيجاب على الاقتصاد الوطني.

ثالثاً: أهداف الدراسة

إن الهدف من دراستنا لهذا الموضوع هو الرغبة في معرفة عملية أو كيفية تسيير تقنيات استغلال السفن التجاري في بلادنا و التحسينات و الإصلاحات التي أدخلت في هذا المجال رغم ضيق الموانئ الجزائرية خاصة، وأن الجزائر لها تطلعات و آفاق اقتصادية جديدة التي تجعلها تزيد من قدرتها و طاقتها الإنتاجية و كسب الخبرات من الدول القوية.

رابعاً: أسلوب البحث

يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي الوصفي و الإحصائي لاستقراء موضوع تقنيات النقل البحري للبضائع، من أجل تحقيق أهداف البحث و خاصة الإجابة على الإشكالية من خلال مختلف الكتب و الوثائق الداخلية الخاصة بمؤسسة الخدمات البحري جيما بميناء مستغانم و المقابل التي تسعى إلى معرفة مختلف العمال في هذه المؤسسة عن طريق تسجيل جميع الملاحظات.

خامساً: تقسيم البحث

حيث تم تقسي مبحثنا إلى ثلاث فصول، أي فصلين خصصناهم للجانب النظري و الفصل الثالث خصصناه للجانب التطبيقي حيث في الفصل الأول سنحاول التطرق إلى بعض المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري للبضائع و معرفة أهم أنواعه مع إثبات الخصائص و التكاليف و أهم التشريعات المنظمة له. و قد تطرقنا كذلك في هذا الفصل إلى أهم الوثائق المتعلقة بهذا النقل و إلى أهم أنواع البيوع الداخلية في التجارة البحرية بمختلف أنواعها.

أما في الفصل الثاني فأعطينا وصفاً شامل لجميع الأشخاص المتدخلون في التجارة البحرية من حيث مجال التنظيم و الترابط الموجود فيما بين المرشدين و الوسطاء و وكلاء السفن و البضائع من أجل نجاح الخدمات و المبادلات التجارية.

و في آخر هذا البحث قمنا بدراسة شاملة حول المؤسسة البحرية لميناء مستغانم و هذا من خلال إبرا ز دورها و أهميتها و كذا سيرورة العمليات بالمؤسسة.

الجانب النظري

المفاهيم و الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

تمهيد:

إن التطور الذي عرفته وسائل النقل أدى إلى اتساع المبادلات التجارية الدولية التي ساعدت الإنسان في التنقل و البحث عن منتوجات جديدة يرغب فيها، مقارنة بمنتوجات لإشباع الحاجات و رغم تطور وسائل النقل بمختلف أنواعها النقل البحري و الجوي و البري، لأن معظم الدول تفضل و تعتمد على النقل البحري من أجل نقل بضائعها المختلفة و المتنوعة من حين إلى آخر، حيث أن حجم المبادلات المنقولة بين الدول عن طريق البحر تقدر ب $\frac{3}{4}$ بالمئة من نسبة المبادلات التجارية و هذا نظرا للخصائص التي يمتاز بها و الأهمية التي يمنحها الاقتصاد العالمي.

حيث كل هذا أدى إلى وضع أهم القواعد و التشريعات التي تساهم في تنظيم النقل البحري للبضائع و حل جميع النزاعات الموجودة بين الأطراف المتعاملين. ومن خلال هذا فإن النقل البحري يمتاز بعدة وثائق هامة في عملية النقل و لكي يتحقق النقل البحري للبضائع لا بد من تحديد و مراعات الوثائق التي تساهم في تسهيل العمليات التي تتم بها ابتداء من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، و تكون هذه الوثائق عبارة عن أجلة في حالة وجود أي مشكل و في هذا الفصل سوف نتعرض إلى بعض المفاهيم العامة حول النقل البحري و الوثائق الخاصة به و المتمثلة في سند الشحن و عقد الاستئجار و وثائق أخرى.

المبحث الأول: المفاهيم و الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

المطلب الأول: مفهوم و أنواع النقل البحري للبضائع

يوجد عدة تعريف للنقل البحري للبضائع رغم أنها تختلف من حين إلى آخر

التعريف الأول

يعتبر النقل البحري المحرك الأساسي و نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل البضائع بمختلف أنواعها على طريق المياه إلى مناطق أخرى باستخدام السفن، و الزوارق، أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه

التعريف الثاني

يعد النقل البحري من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية التي تتمثل في المحيطات، و البحار، و البحيرات، و الأنهار، و قد استخدمت السفن الشراعية ثم السفن التجارية مع بداية الثورة الصناعية عن طريق استخدام حاويات النقل البحري للبضائع.

التعريف الثالث

يعتبر النقل البحري من بين الوسائل المعتمد عليها أساسا في عملية نقل البضائع و هو ككل وسائل النقل الأخرى، التي تتم عن طريقها تحويل و نقل البضائع بكل أنواعها السائلة و الصلبة من القطر الاقتصادي لبلد ما إلى باقي أقطار العالم.

التعريف الرابع

يعتبر النقل البحري من بين ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، حيث يساهم في نقل بنسبة قدرت ب 75 بالمئة من التجارة العالمية نظرا للميزات العديدة التي تمتاز بها في نقل كميات كبيرة من السلع و الخدمات و البضائع و بأقل تكلفة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى و كذلك يساهم في تخزين ميزان المدفوعات لتلك الدول و يسعى إلى ازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ و أحواض بناء السفن الملاحية و المصانع و غيرها من ذلك.

و يتمثل دور النقل البحري في بعض النقاط التي تم ذكرها على النحو التالي:

- اشباع احتياجات الانسان و المجتمعات من السلع و البضائع بتوفيرها في المكان المحدد و بالتكلفة المناسبة و بالمستوى المحدد لسلامة البضائع.
- الاسهام في العمليات الانتاجية بنقل المواد الخام و مستلزمات الانتاج.
- توليد و تنشيط الطلب على السلع و البضائع .
- اتساع رقعة الأسواق و تعددها و تنوعها كذلك محليا و اقليميا و عالميا.
- التنمية الحضرية و العمرانية للمنتجات داخل الدولة.
- تحقيق عولمة التجارة عن طريق ربط مناطق الانتاج و الأسواق في كافة أنحاء العالم.

- دور النقل يتمثل في تحقيق توازن ميزان المدفوعات و تعزيز فائضه.
- تحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة في الدولة.
- تحقيق الأمن و الاستقرار في الدولة، و كذلك خدمة المجهود الحربي للجيش.
- تحقيق الترابط الجغرافي و العضوي بين أقاليم العالم¹.

ثانيا: أنواع النقل البحري للبضائع

إن عملية النقل البحري للبضائع كثيرة من حيث المطالب و متعددة من حيث الوسائل، و بالتالي فإن السفن تستعمل عدة أنواع للنقل حسب الاتجاهات و الاقتراحات و كمية البضائع المشحونة: حيث سنتطرق إلى نوعين من أنواع النقل و هي على النحو التالي:

أولاً: النقل البحري بالتجول

يقصد بهذا النوع من النقل على أنه نقل يتعلق بحمل بضائع مختلفة و يتم نقلها عبر عدة موانئ تتجول عبرها السفينة، و يكون في كل مرة أو في كل ميناء عملية الشحن و التفريغ، و هذا قصد تخفيض تكاليف استغلال السفينة مع محاولة الرفع من المداخيل و تقوم بنقل حمولة تتراوح عادة ما بين 4000 إلى 18000 طن. حيث تختلف أسعار التأجير باختلاف العقود المبرمة كما أنها تخضع لظروف العرض و الطلب، و يقصد بها أن الأسعار ترتفع و تنخفض حسب كميات البضائع المعروضة للنقل، و السفن المتاحة قصد التأجير و يعتمد حجم الطلب على خدمات النقل بالسفن المتجولة على:

- حجم و هيكل التجارة الدولية.

- النمط الجغرافي للإنتاج العالمي و كذا استهلاك المواد الأولية و المنتوجات الزراعية و الصناعية.
- مستوى الطلب على نقل المنتوجات بالسفن المتجولة بين موانئ التصدير و الاستيراد.
- و من خصائص الطلب على النقل بالسفن الجواله أو المتجولة يرجع أساسا إلى كونه يغطي الفجوة القائمة بين إمكانيات الإنتاج المختلفة للسلع في المقع الجغرافية المختلفة بين مواقع الإنتاج و مواقع الاستهلاك.

ثانيا: النقل بالخطوط المنتظمة

يعتبر هذا النوع من بين الأنواع المستعملة بكثرة، فهو عكس النقل الأول، حيث يتم فيه نقل بضاعة ذات نوع واحد (متجانس)، و تكون محطات النقل بين مينائين فقط أي ميناء الشحن و ميناء التفريغ. في حالة النقل بالتجول نضع تكاليف كل من الإرساء بما فيها الرسوم الجمركية، و السمسة و الوكيل، و تكاليف الاستئجار و العقوبات و المكافآت الزمنية.... الخ على عاتق الشاحن. و في حالة النقل بالخطوط المنتظمة فإن التكاليف تكون على عاتق المستغل التجاري للسفينة الذي يأخذها بيعن الاعتبار عند قيامه بالعمليات الحسابية².

ملاحظة عامة

1 - في قاعدة النقل بالرحلة الاستغلال التجاري يكون لصاحب السفينة، و يكون الاستغلال التجاري للمستأجر في قاعدة النقل بالزمن.

¹ محود محمد. أحكام عقد لنقل البري، البحري، الجوي. الطبعة الأولى. جامعة البترى. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2015. ص 17 و 18.

نفس المرجع. محود محمد. ص 45-51.²

2- يعتبر الناقل هو ذلك الطرف الذي يقع على عاتقه مسؤوليات إيصال البضاعة إلى صاحبها حسب سند الشحن الذي أمضاه في كلي الحالتين:

الحالة الأولى

يتم إبرام عقد النقل بين صاحب البضاعة و مالك السفينة بقاعدة الرحلة، و في هذه الحالة أن سند الشحن أمضي من طرف ربان السفينة، و هنا مسؤوليات الشحن تقع على عاتق مالك السفينة. تنبيه: هل يمكن للمؤجر أن يستعمل سند شحن في شركته في حالة الإبحار بقاعدة الرحلة؟ لا يمكن، لأن في هذه الحالة عندما يستعمل المؤجر سنده للشحن و يمضيه ناقلا، و منه مسؤوليات النقل تقع على عاتقه.

الحالة الثانية

في حالة إبرام العقد بين صاحب البضاعة و مالك السفينة بقاعدة الزمن: حيث نلاحظ في هذه الحالة أن الاستغلال التجاري للسفينة يمتاز به المستأجر، و عليه استعمال السفينة بقاعدة الزمن رغم أن سنده للشحن يكون ممضي من طرف ربان السفينة. تنبيه: على من تقع مسؤوليات النقل؟

تقع مسؤوليات النقل على المستغل التجاري للسفينة، و في حالة حدوث تلف البضاعة سواء كان كليا أو جزئيا حيث يعود هذا الخطأ مرتكبا من طرف ربان أو طاقم السفينة (حيث تحدد هذه المسؤولية من طرف خبير).

المطلب الثاني: خصائص و تكاليف النقل البحري للبضائع

حيث يسعى هذا المطلب إلى تحقيق و تقديم مختلف الخصائص و التكاليف و حسابات المتعلقة بالرحلة خلال عملية النقل البحري للبضائع.

أولا: خصائص النقل البحري للبضائع

يمتاز النقل البحري للبضائع بخصائص جد مهمة التي تتمثل في الحجم الدولي، منظومة الاتصالات و خدمات المرور البحري، و ملكية و تسجيل النقل، و الخطوط الملاحية و قد تم شرحها على النحو التالي:

1- الحجم الدولي

إن التبادل التجاري بين الموانئ على المستوى العالمي الذي يعد من أهم الأنشطة الاقتصادية، حيث أن النقل البحري هو المحرك الأساسي لها، إذ تمتاز السفن بقدرتها على استيعاب حمولة كبيرة و تستطيع في الرحلة الواحدة ان تنقل آلاف و الأطنان من البضائع.

و حسب الاحصائيات العالمية فإن 75 بالمئة من المبادلات التجارية الدولية التي تتم عن طريق البحر و هذا ما يزيد من أهميته، لذلك يعتبر النقل البحري من بين أحد المقومات الأساسية للتطور الاقتصادي العالمي و مصدر للرفاهية.

2- منظومة الاتصالات و خدمات المرور البحري

يستخدم النقل البحري للبضائع كميات هائلة ن المعلومات الضرورية لتنظيمه خلال مسيرته من ميناء إلى ميناء آخر، حيث أن هذا الأخير يحتاج إلى معلومات و تعليمات عن القارات و المناطق الجغرافية التي يرتادها و هذا من أجل معرفة جيع خصائص مياهاها، و أنواع مناخها، و وحدات الحساب المعمول بها في هذه المناطق سواء لتكلفة

النقل أو تكلفة الموانئ و أنواع العملات التي تتم بها التسوية و كذلك جمع المعلومات عن مختلف الشركات الملاحية و الوكلاء الدوليين و البضائع المنقولة.....الخ.
و بعد حصولها على هذه المعلومات حيث تقوم الشركة البحرية بتحليلها قبل اتخاذ أي قرار يتعلق بنقل البضاعة أو ضمانها و هذا يتمثل في كسب ثقة الزبون.

3 - ملكية و تسجيل السفينة¹:

يعتبر نوع السفينة و جنسيتها و كذا جنسية مالك السفينة، أهم شيء يميز النقل البحري، أي يوجد اختلاف بين جنسية مالك السفينة و جنسية السفينة و على سبيل المثال: حيث أن مالك السفينة يحمل جنسية جزائرية أما جنسية السفينة تكون فرنسية. و يقوم كل طرف منهم بتسجيل نفسه في دولة أجنبية دون الباد الأصلي و هذا من أجل تجنب الضرائب المرتفعة في دولته.

4 - الخطوط الملاحية:

و هنا يقصد بالخطوط الملاحية تلك الطرق التي تسلكها السفن لنقل مختلف البضائع و قد انقسمت هذه الخطوط على ثلاثة أقسام أنواع التي جاءت في الجدول التالي:

الجدول رقم (1-1): يمثل أنواع الخطوط الملاحية:

التعريف	النوع
يقصد بها تلك الخطوط الرابطة بين موانئ البلد الواحد دون الخروج من الحدود الإقليمية لهذا البلد، و تساهم في إشباع حاجته.	خطوط الملاحة الوطنية
تمتاز هذه الخطوط بمسراتها المحددة مسبقا بمواعيدها المضبوطة و رحلاتها المنتظمة و كذلك تحديد نوع البضاعة خاصة.	الخطوط المنتظمة
تمتاز هذه الخطوط نوع من السفن منها السفن الجواله التي تتجول بمختلف دول العالم لنقل مختلف البضائع و عامة الحمولات الكبيرة .	الخطوط غير المنتظمة

نفس المرجع الذي سبق ذكره²¹.

¹PIERRE GOURMAT ET ECRICK. MONTABORD. C.I.EDITIONMOTHAN. 1997. PAGE 11-17.

ثالثا: مختلف التكاليف والحسابات المتعلقة بالرحلة

لدينا في هذا المطلب جدول يبين مختلف حسابات و تكاليف الرحلة المتعلقة بنقل البضائع من بلدين مختلفين، حيث أن هذه الحسابات و التكاليف عبارة عن إيجار السفينة من طرف شركة ميناء مستغانم تجاري على أساس الرحلة بالزمن معا بين مينائين مختلفين، حيث أن هذه السفينة تتجه فارغة من ميناء الجزائر العاصمة إلى ميناء الشحن بإسبانيا (برشلونة) لتعود بكمية من البضائع إلى ميناء التفريغ بوهران. و في ما يلي سنستدرج و نبين جميع الخطوات و العمليات الحسابية التي تكون في كل خانة من الجدول التالي:

الجدول رقم (1 – 02) : يبين مختلف الحسابات و التكاليف المتعلقة بنقل البضائع على أساس الرحلة و الزمن معا:

vessel	star	position	ALGER	DAWT/VOLUM	5000/210000 CBFT 6000 CBM
4500 Ts sulfate de soude					
Load port(s)			Barcelone	Disport(s)	
42	Distance ballast miles	279 miles	43	Distance laden	Oran 180
1	Quantity :	4500.00	3	SF	45 CBFT
2	Speed	13 noeud			
41	Running cost	3000.00\$	Bunkers Price :	4	IFO...CST 147\$/M ³
				5	MDO 253\$/M ³
8	Ballast days :		1.50 Days	6	Loading rate : 1000Ts/day
9	Steaming days :		1.00 Days	7	
10	Total days at sea :		2.50 Days		
11	Laydays/Loadport :		6.30 Days		
12	Laydays/disport :		9.00 Days		
13	Total days :		15.30 Days		
14	Total days location :		17.80 Days		
15	Consumption IFO at sea :	10.00 Ts			
16	Consumption MDO at sea :	1.20 Ts			
17	Consumption MDO at port :	2.00 Ts			
18	Extra insurance :	0.00			
19	Ttl price IFO consumed at Sea :		3675.00	37	Total daily cost: 53400.00 \$
20	Ttl price MDO consumed at Sea :		759.00	38	1 st Total charges : 23375.80\$
21	Ttl price MDO consumed at port :		7741.80	39	Total charges : 76775.80\$
22	Telecom/others		500.00	40	Basic rate : 17.06\$/TM
23	Calling expenses l/l :		8000.00		
24	Total coms(adr+brok)		2700.00	34	(ard+brok) : 5.00%
25	Canal expreses		0.00		
26	Total charges		23375.80		
				35	Freight idea : 12.00\$
27	Incom		540000.00		
28	Extra 2 ^{ed} port used		0.00	36	Adition Extra 2 nd ports used:0.00\$
29	Total Incom		54000.00		
30	1 st Total charges		23375.80		
31	Balance		30624.20		
32	Time charter result		1720.46		
33	Conclusion		57.35		

التعليق و شرح الجدول:

لتسهيل الشرح و الفهم الجيد و المختصر للجدول فعلينا أن نرسم لكل عملية أو خانة بالرمز خ1، خ2،

خ4.....خ43

. (Quantity) الخانة رقم 1: تمثل الكمية

. (Speed) الخانة رقم 2: تمثل سرعة السفينة

. (STwage factor) الخانة رقم 03: تمثل معامل الاكتظاظ

. (IFO) الخانة رقم 04: تمثل سعر الوقود من النوع

- (MDO) الخانة رقم 05: تمثل سعر الوقود من النوع
- (Loading rate) الخانة رقم 06: تمثل سعة الشحن
- (Dichaging rate) الخانة رقم 07: تمثل سعة التفريغ
- (Balastdays) الخانة رقم 08: تمثل عدد الأيام المقطوعة بدون سلعة (في الاتجاه نحو ميناء الشحن) و هي
- (Steaming date) الخانة رقم 09: تمثل عدد الأيام التي تكون بين ميناء الشحن و التفريغ
- (Total days at sea) الخانة رقم 10: تمثل عدد الأيام الإجمالية في البحر
- خ 10 = 8 + 9 (Laydays/Loadport) الخانة رقم 11: تمثل عدد أيام عملية الشحن
- (Laydays/disport) الخانة رقم 12: تمثل عدد أيام عملية التفريغ
- و كذلك يتم (Total Laydays) الخانة رقم 13: تمثل عدد الأيام الإجمالية بين عمليتي الشحن و التفريغ
- حسابها أي: خ 13 = 11 + 12
- و كذلك يتم حسابها أي: (Total days location) الخانة رقم 14: تمثل عدد الأيام الإجمالية للرحلة)
- خ 14 = 10 + 13
- (Consumption IFO at sea) في البحر يوميا (IFO) الخانة رقم 15: تمثل استهلاك الوقود من النوع
- (Consumption MDO at sea) في البحر يوميا (MOD) الخانة رقم 16: تمثل استهلاك الوقود من النوع (Consumption MDO at port) في ميناء الشحن و التفريغ (MOD) الخانة رقم 17: تمثل استهلاك الوقود
- (Extra insurrence) الخانة رقم 18: تمثل التأمين الإضافي المتعلق بعمر السفينة
- و لذلك (Tt/price IFO consumed at Sea) الخانة رقم 19: تمثل السعر الإجمالي للوقود المستهلك في البحر
- (Tt/prise consumed at Sea) المستهلك في البحر (MOD) الخانة رقم 20: تمثل السعر الإجمالي للوقود
- و كذلك يتم حسابها أي: خ 20 = 5 × 10 × 16
- (Tt/prise MOD consumed at port) للمستهلك (MO) الخانة رقم 21: تمثل السعر الإجمالي للوقود
- و كذلك يتم حسابها أي: خ 21 = 5 × 13 × 17
- (telecom/others) الخانة رقم 22: تمثل السعر الجزافي المتعلق بتكاليف المواصلات و غيرها
- (Callingexpenses) الخانة رقم 23: تمثل تكاليف الإرساء في عملية الشحن و التفريغ
- (Total coms(adr + brok) الخانة رقم 24: تمثل مجموع تكاليف النسب أي نسبة السمسرة + المستأجر) Canal exprese الخانة رقم 25: تمثل تكاليف العبور عبر القنوات)
- و كذلك يتم حسابها أي: (Total charges) الخانة رقم 26: تمثل مجموع التكاليف
- خ 26 = 18 + 19 + 20 + 21 + 22 + 23 + 24 + 25

- و كذلك يتم حسابها أي: $خ27 = 1 \times 35$ INCOM). الخانة رقم 27: تمثل المداخل ()
و كذلك يتم حسابها أي: (Extra 2ed port used). الخانة رقم 28: السعر الإضافي لكل ميناء إضافي
 $خ28 = 1 \times 36$.
و كذلك يتم حسابها أي: $خ29 = 27 + 28$ (Total Incom). الخانة رقم 29: تمثل مجموع المداخل
(1st Total charges). الخانة رقم 30: تمثل الأعباء
و كذلك يتم حسابها أي: $خ31 = 29 - 30$ (Balance). الخانة رقم 31: تمثل الفرق بين المداخل و
الأعباء
و كذلك يتم حسابها أي: (time chartre result). الخانة رقم 32: تمثل السعر المحصل عليه يوميا
للسفينة
 $خ32 = 31 \div 14$.
ملاحظة:
في حالة وجود الخانة رقم 32 أصغر من الخانة رقم 41 فهنا نجد صفقة رابحة، و في حالة وجود الخانة رقم 32
أكبر من الخانة رقم 41 فهنا نجد صفقة خاسرة و في هذه الحالة نقوم بالمقارنة بين الخانة رقم 32 و 41 و
النتيجة تظهر في الخانة رقم 33 ، و في حالة وجود الخانة رقم 32 متساوية مع الخانة رقم 41 فهنا نجد صفقة
متكافئة.
الخانة رقم 33: كذلك يتم حسابها أي: $خ33 = (100 \times 32) \div 41$.
(ard + bork). الخانة رقم 34: تمثل نسبة السمسرة + نسبة الاستئجار
(Freightidea). الخانة رقم 35: تمثل السعر المدفوع من طرف المستأجر
(on other extra port used). الخانة رقم 36: تمثل السعر الإضافي المدفوع للطن المستعمل لكل
ميناء إضافي حيث (Total dailycost). الخانة رقم 37: تمثل التكلفة الإجمالية المتعلقة بعدد الأيام فقط
بدون وقود
الخانة رقم 38 في نفس الخانة رقم 30.
الخانة رقم 39: حيث يتم حسابها أي: $خ39 = 37$.
و كذلك يتم حسابها أي: (Basic rats). الخانة رقم 40: تمثل السعر القاعدي للرحلة في الطن الواحد
 $خ40 = 39$.
(Running cost). الخانة رقم 41: تمثل التكلفة اليومية للسفينة
(distance ballast miles). الخانة رقم 42: تمثل المسافة بين الوضعية الحالية للسفينة
(Distanseladen). الخانة رقم 43: تمثل المسافة بين ميناء الشحن و التفريغ
المطلب الثالث: أهم التشريعات المنظمة للنقل البحري للبضائع
يمتاز النقل البحري للبضائع بأهمية بالغة، حيث قامت مختلف الدول الحرة خاصة منها القوية أن تضع و
تنظم مجموعة من الاتفاقيات و التشريعات التي تطبق على المستوى العالمي، من أجل تجنب جميع الخلافات و
النزاعات و ضمان السير الحسن لعمليات النقل البحري للبضائع و من أهم هذه التشريعات نذكر

منها:

1 "Convention de Bruscelle" أولا - معاهدة بروكسل:

هي بمثابة اتفاقية دولية حول سند الشحن التي أبرمت في مدينة بروكسل ببلجيكا (25 أوت 1924). رغم أنها تسعى في بعض الأحيان بتطبيق قواعد لاهاي، و قد تم وقوع هذه الاتفاقية من طرف حوالي 78 دولة تنشط في ميدان النقل البحري، حيث رافقت هذه المعاهدة مجموعة من البروتوكولات للتعديل في (23 ديسمبر 1968) حول مسؤولية النقل و قد وقعت هذه البروتوكولات من قبل 18 إلى 21 دولة و أصبحت تطبق إلا في البلدان التي وقعت عليه، و كذلك يطلق عليه اسم آخر في بعض الأحيان و هو "قواعد وزبي".

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة.²

خلال هذه الاتفاقية أصبح موضوع الاتفاقية يتعلق بعملية نقل البضائع عن طريق البحر التي أبرمت في (31 مارس 1978) غير أنها لم يتم دخولها للتنفيذ إلا في (31 مارس 1992)، و أصبحت تسمى " باتفاقية أو قواعد هامبورغ"، و قد وقعت من قبل 23 دولة، حيث تركز هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل التي لها علاقة بالبضاعة سواء من حيث تلف البضاعة أو فقدان ما يتعلق بها حيث جاءت المادة رقم (05) من هذه الاتفاقية " أن الناقل هو المسؤول الأول على تلف البضاعة و فقدانها، إلا في حالة إثباته العكس و تقديمه للأدلة التي تبين إن ما حدث كان خرجا عن نطق إرادته و أنه بذل كل ما في وسعه لتفادي هذه الأضرار." ملاحظة:

هناك تشريعات أخرى تنظم النقل البحري و لا يمكننا حصرها فقط في الاتفاقيتان اللتان تم ذكرهما، رغم أن في هذه الأخيرة تبقى الأهم في الاتفاقيات على الإطلاق و أكثرها استعمال.

المطلب الرابع: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري و دوره في عملية التنمية الاقتصادية تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورها هاما في إنجاز معدلات الانماء الاقتصادي المستهدفة من قبل الدول النامية، و ذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل من تأثير مباشر و غير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلة التي تشكل الاطار العام اللازم من أجل رفع الأداء الاقتصادي للدولة.³ و من ثم يتم دراسة م تحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال، فسوف نعتمد على دراسة العلاقة الموجودة بين قطاع النقل البحري و أثره على بعض هذه المتغيرات التي تم ذكرها على النحو التالي:

- قطاع التجارة الخارجية
 - تحسين مراكز ميزان المدفوعات.
 - تحسين مراكز ميزان المدفوعات.
 - ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل.
 - مستوى التوظيف و تنوع العمالة.
- أولا: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية

¹ Lamy des transport Tome2-1999-page12 .

² Mohamade el kamel el khalifa-Guide des transport internationaux marchandises-Edition Dahel1994-page76 .

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، من بين أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، حيث تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة. ولا شك أن في حالة ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتي بلغت 80 بالمائة من إجمالي تجارة البضائع دوليا و تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية، و هو الأمر الذي يبرز اهتمام كل حكومات الدول النامية، بصفة خاصة من أجل تنمية و تدعيم صناعة النقل البحري لتخفيض أكبر قدرة من الاستثمارات لتطوير هذا القطاع خلال نهاية السبعينات و بداية الثمانينات.

ثانيا: العلاقة بين نشاط النقل ابحري وتحسين مراكز ميزان المدفوعات

قد تم تعريف ميزان المدفوعات بأنه سجل نقدي يوضح المعاملات الاقتصادية التي تتم بين دولة و بين الدول الأخرى خلال فترة زمنية معينة و جرى العرف أن تكون سنة ميلادية كاملة، و ينقسم (ميزان المدفوعات) إلى جانبين أحدهما (مدين) و الآخر (دائن) حيث أن الجانب المدين يسجل جميع المعاملات التي تؤدي كمدفوعات من هذه الدولة لدول أخرى أما الجانب الدائن يسجل جميع المعاملات الناتج عنها تدفق إيرادات من المعاملات الأجنبية من الدول الأخرى لتلك الدولة.

:ويشمل ميزان المدفوعات الحسابات الرئيسية التالية

" حيث يشمل هذا الميزان جميع التحصيلات التي CurrentAccount-1- ميزان المعاملات الجارية " تحصلت عليها الدولة مقابل صادراتها من السلع و الخدمات و على جميع المدفوعات التي دفعتها مقابل وارداتها من السلع و الخدمات، و ينقسم إلى قسمين رئيسيين:

" و يشمل هذا الميزان جميع المعاملات Visible Accounts - أ الميزان التجاري أو ميزان المعاملات المنظور " بالسلع سواء للصادرات أو الواردات".¹

جدول رقم (1 - 03) : الميزان التجاري أو ميزان المعاملات المنظورة:

الجانب المدين (المدفوعات)	الجانب الدائن (التحصيلات)
الواردات	الصادرات
يتم تسجيل فيه المدفوعات التي تتمثل في العدد و الآلات، و المنتجات الصناعية منها المصنعة و النصف المصنعة، و المواد الغذائية.....الخ.	كذلك يتم تسجيل جميع المدفوعات التي تتمثل في المنتجات الصناعية المصنعة والنصف مصنعة، و المواد الغذائية، و الآلات و العدد.....الخ.
إجمالي قيم الواردات المنظورة	إجمالي قيم المدفوعات المنظورة

سميرة إبراهيم أيوب . " إقتصاديات النقل " . دار الجامعة الجديدة . الأزاريطة . 2002 . ص 71.

سميرة إبراهيم أيوب . " إقتصاديات النقل " . دار الجامعة الجديدة . الأزاريطة . 2002 . ص 71 و 72.¹

" و يشتمل هذا الميزان جميع المعاملات المتعلقة **Invisible Accounts** بـ ميزان المعاملات غير المنظورة " بالخدمات التي تقوم بها الدولة خلال عملية التصدير أو الاستيراد.

الجدول رقم (1 - 04): ميزان أو حساب المعاملات غير المنظورة

الجانب المدين (المدفوعات)	الجانب الدائن (التحصيلات)
الواردات	الصادرات
<p>يتم تسجيل فيه:</p> <p>مدفوعات الدولة من أجل استخدام السفن الأجنبية لنقل تجارتها الوطنية و يتم التأمين عليها لدى شركات التأمين الأجنبية.</p> <p>أرباح الاستثمارات الأجنبية المحولة للخارج.</p> <p>فوائد القروض الأجنبية المحولة للخارج.</p> <p>ما يدفع لشركات الإنتاج الإعلامي الأجنبية بالخارج مقابل العرض داخل الدولة و حقوق الطبع، و النشر، و التوزيع.</p> <p>التحويلات الخاصة و الحكومية للخارج.</p> <p>إجمالي قيم الواردات غير المنظورة.</p>	<p>يتم تسجيل فيه:</p> <p>مدفوعات السائح الأجنبي داخل الدولة، بما في ذلك استخدام خطوط الطيران الوطنية.</p> <p>إيرادات الإنتاج الإعلامي الوطنية و كذلك حقوق الطبع و النشر و التوزيع.</p> <p>نولين حصلت عليها السفن الوطنية.</p> <p>إيرادات الاستثمارات الوطنية مباشرة في الخارج.</p> <p>مدفوعات السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية التي تتمثل في الاصلاحات، و التوريدات، و عمولة ووكلاء ملاحين.</p> <p>إجمالي قيم الصادرات غير المنظورة</p>

المصدر: سميرة إبراهيم أيوب . " إقتصاديات النقل ". دار الجامعة الجديدة . الأزاريطة . 2002 . ص 73.

ملاحظة: دائما رصيد ميزان الخدمات أو المعاملات غير المنظورة يكون في حالة عجز أو فائض " و يشمل جميع المعاملات الرأسمالية التي تتم بين **Capital Accounts** 2- ميزان المعاملات الرأسمالية " دولة و دولة أخرى، حيث تكون هذه المعاملات طويلة الأجل و الرأسمالية قصيرة الأجل.

أ - المعاملات الرأسمالية طويلة الأجل: و هي تلك التدفقات الرأسمالية التي ترد إلى الدولة من الدول الأخرى، أو التدفقات الرأسمالية التي تخرج من الدولة إلى الدول الأخرى لمدة تزيد عن عام، مثال: الاستثمارات المباشرة التي

تأتي بها الشركات متعددة الجنسيات من رؤوس أموال إلى الدول النامية من أجل إقامة فروع لنشاطها في هذه الدول، أما القروض طويلة الأجل التي تحصلت عليها الدولة من العالم الخارجي قد تكون من مصادر تمويل خاصة، أو من حكومات، أو من هيئات دولية مثل صندوق النقد الدولي، أو البنك الدولي للإنشاء و التعمير، أو إحدى المؤسسات التابعة لها.

ب - المعاملات الرأسمالية قصيرة الأجل: هي تلك التدفقات التي تأتي للدولة من العالم الخارجي، أو التدفقات الرأسمالية التي تخرج من الدولة للعالم الخارجي لمدة تقل عن عام، مثل: المضاربة على العملات الأجنبية من المواطنين الذين يعيشون داخل الدولة بأسواق العملات الأجنبية بالخارج أو العكس، و التغيرات بأرصدة الحسابات المصرفية، و في ملكية أذوق الخزانة، و القروض القصيرة الأجل.

و هناك العديد من المقومات التي تساهم في عجز بعض المتغيرات التي تطرأ على هيكل و اتجاه العلاقة الاقتصادية القائمة، و التي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي.

حيث يتم تحديد أثر نشاط النقل لبحري على ميزان المدفوعات من خلال تحليل عناصر بند (الملاحه) الذي يشتمل عليه ميزان المعاملات الجارية للدولة، رغم أن ميزان المعاملات الجارية لأي دولة يشتمل جانبين و هما:

1- جانب الإيرادات (المدين): حيث يشتمل هذا الجانب تسجيل بند الملاحه التي تتكون من العناصر التالية:
(F.O.G - قيمة النولون التي تحصلت عليها السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية)
(C.I.F - قيمة البولون التي تحصلت عليها السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية في شرط () على الواردات. C + F و تطبيق شرط)

- أجور و مرتبات البحارة الوطنيين الذين يعملون على سفن أجنبية و يتم تحويلها إلى وطنهما.

. - قيمة السفن الوطنية التي يتم بيعها لأشخاص مقيمين بالخارج أو دولة أجنبية

- أقساط التأمين البحري التي تحصل عليها شركات التأمين الوطنية من قبل أصحاب و مشغلي

السفن الأجنبية.

- الاشتراكات التي تحصل عليها (نوادي الحماية و التعويض) الوطنية من أصحاب السفن و مشغليها الأجانب المقيمين بالخارج.

2 - جانب المدفوعات (الدائن): حيث يشمل هذا الجانب تسجيل بند الملاحه التي تتمثل في العناصر التالية:

(F.O.G - قيمة النولون التي تدفعها السفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات شرط)

(C.I.F - ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعه)

- أجور و مرتبات البحارة الأجانب الذين يعملون على السفن الوطنية، سواء دفعت لهم أو تم تحويلها لمواطنهم.

- أجور سفر الركاب الوطنيين حالة سفرهم على سفن أجنبية

- قيمة الإصلاحات و العمرات و إيجار الأحواض التي تدفعها السفن الوطنية بالموانئ الأجنبية و أقساط التأمين

البحري و اشتراكات (نوادي الحماية و التعويض) التي تدفعها السفن الوطنية لشركات التأمين الأجنبية و (

نوادي الحماية و التعويض) بالخارج.

ثالثاً: العلاقة الموجودة بين نشاط النقل البحري و ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل

يعتبر النقل البحري من بين الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة، م من بين العوامل الأساسية المؤثرة على ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل التي تم تلخيصها في بعض النقاط التالية:

- مدى التقرب من مصادر المواد الخام
 - درجة توافر من مصادر الطاقة
 - قيمة تكاليف النقل.
 - مدى توافر التجهيزات الأساسية من ماء و كهرباء.
- رغم أن عملية النقل تضيف الى السلع و الخدمات المنقولة منفعة اقتصادية التي تعرف بالمنفعة المكانية و التي هي عبارة عن القيمة الاقتصادية المضافة للسلعة المنتجة.
- و يعمل النقل البحري على اتساع دائرة السوق، و تعدد أنواع السلع و الخدمات المعروضة و المنقولة و زيادة كميتها، تقديم فرص متنوعة مثل فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة نسبيا، و يساعد على تحقيق وفورات الانتاج الكبير.

إذن يساعد النقل البحري على قيام ظاهرتي التخصص الدولي و تقسيم العمل في التجارة التي تقوم وفق المزايا النسبية، حيث تتخصص كل دولة في انتاج تلك السلع التي تتمتع بالميزة النسبية في انتاجها، حيث تقوم بتصدير فائضها من الانتاج و تستورد احتياجاتها من الدول الأخرى و بذلك تكون لكل دولة سوقا لمنتجاتها و منتجات دول أخرى. و في حالة انعدام هذا النقل فنجد كل دولة مضطرة للاكتفاء الذاتي.

رابعاً: العلاقة الموجودة بين نشاط النقل البحري و مستوى التوظيف و تنوع العمالة:

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه المتمثلة في العمل على ظهر السفينة أو المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري المتمثلة في عملية الشحن و التفريغ.... الخ. و يظهر ذلك بصفة خاصة في الدول تملك سواحل بحرية ممتدة، حيث ان سوق العمل في قطاع النقل البحري يعتبر سوقا دوليا بمعنى امكانية توظيف العمالة البحرية في الدول على السفن الأجنبية.

ملاحظة: إن الاسهام الاقتصادي لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني يمتد على مختلف التعرض له بضرورة موجزة في النقاط التالية:

- فتح فرص و مجالات العمل و التوظيف أمام الكوادر و الخبرات و العمالة بمختلف تخصصاتها ومجالاتها.
- تحقيق و توليد الدخل للكوادر و العمالة البحرية الموظفة في منشآت و شركات صناعية النقل البحري في شكل رواتب و أجور.
- العوائد على الاستثمارات الموجهة إلى قطاع النقل البحري بفرعيه الموانئ البحرية و الأسطول التجاري البحري.
- الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم و ضرائب على أنشطة المنشآت المختلفة لصناعة النقل البحري.
- إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يؤدي إلى تنوع وحدات السفن و أنواعها لخدمة الأنواع المختلفة من البضائع الداخلية في هيكل التجارة الخارجية للدولة.

المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

لابد من تحقيق عملية النقل البحري للبضائع يلتزم أن تكون وثائق هامة التي تتمثل في شند الشحن و عقد الاستئجار و بعض وثائق أخرى.

"1. Bill of loading المطلوب الأول: ماهية سند الشحن"

يعد سند الشحن إيصالاً على استلام البضائع و دليلاً كتابياً كافياً على وجود عقد النقل البحري بين الناقل و الشاحن، و له دور كبير في التجارة الدولية بسبب تداخله مع البضاعة التي يمثلها، و يطلق عليه في العرض التجاري "بوليصة الشحن" حيث تم في أولها التعريف و ثانيها الوظائف و ثالثها المكونات.

أولاً: تعريف سند الشحن

هناك عدة تعاريف لسند الشحن كلها نتصب خلال مفهوم واحد.

التعريف الأول

القانون التجاري لم يعرف سند الشحن بتعريف صريح لكن بين غايته و دوره في عملية النقل البحري للبضائع، كما تم تعريفه حسب المواد التالية في القانون الجزائري:

حسب المادة رقم (748) من القانون البحري الجزائري عرف سند الشحن بأنه: (..... يتم فيه استلام البضائع و يلتزم على الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن، و يتضمن قيود هويته جميع الأطراف و البضائع الواجب نقلها إضافة الى عناصر الرحلة الواجب استلامها و أجرة الحمولة الواجب دفعها).
حسب المادة رقم (749) من القانون البحري الجزائري تم تعريفه بأنه: (..... عبارة عن وثيقة الإثبات، على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها قصد نقلها على البحر و كذلك يعتبر سند لحيازة البضاعة و استلامها).

التعريف الثاني²

يعرف سند الشحن بأنه الوثيقة التي يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان إلى مكان آخر مقابل أجر معين و يتم تسليمها نوعاً و وزناً و عدداً لمن له استلام البضاعة تبعاً لنوع السند

التعريف الثالث³

إن هذا التعريف مرتبط بمعاهدة بروكسل لعام 1924 و التي عدلت فيما بعد عام 1974 و قد صدقت عليها دول عديدة من بينها مصر، و قد تم التعريف على النحو التالي:

يعتبر سند الشحن بأنه وثيقة تبرهن على قيام عقد النقل و تبين كذلك أيضاً التكفل بالبضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل، و في هذا الأخير يلتزم بتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل إليه، حتى يكون المرسل إليه مبيّن في سند الشحن و منه يعرف الناقل لمن سيتم تسليم البضاعة.

ثانياً: وظائف سند الشحن⁴

سبقت الإشارة إليها على وظيفة كون السند الذي يعتبر إيصالاً يقدمه الرّبان إلى الشاحن دليل على أولها تسليم البضائع الموصوفة فيه، رغم ان سند الشحن يؤدي وظائف متعددة تنحصر في ثلاث وظائف رئيسية تتمثل في.

1 - اعتبار سند الشحن دليل استلام البضاعة لنقلها من البحر

¹ . القانون البحري الجزائري. المادة 449. ص 353

² . القانون البحري الجزائري. المادة 446. ص 353.

³ . Convention. du Bruscelle Lomy Transports. Page 12.15.

⁴ نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص 355.

في سند الشحن يجب أن توضع أو تدون عليه كل المواصفات المتعلقة بالبضاعة التي تتمثل في الوزن، و عدد الطرود، و التغليف، وإذا كانت حاويات سيتم طرح الأسئلة التالية: ما هو نوعها، و عددها، و الطرود التي تحتوي عليها كل حاوية؟..... الخ.

رغم أن عالية النمو و التسارع في المبادلات التجارية بين الشركات التجارية المرتبطة بطول مدة النقل البحري و يجب إيجاد وسيلة لبيع البضاعة و هي في مريق النقل البحري بدون انتظار وصول البضاعة إلى مكان المرسل إليه ، حيث فكر شركاء هذه الشركات في طريقة يتم من خلالها تحويل للمشتري الحقوق المرتبطة بالبضاعة و كذلك حق استلام البضاعة في ميناء الوصول، و هذا بتوثيق فقط على سند الشحن البضائع لصالح المشتري المعين، و بهذه الطريقة تم ظهر سند الشحن القابل للتفاوض الذي يقوم بتحويل ملكية البضاعة لصالح المشتري المعين.

و كذلك في هذا العنصر يمكن تبين أن البضاعة الموصوفة في سند الشحن هي نفسها التي على متن السفينة، و أن مهمة تقديم البضاعة تستند على طبيعة الالتزامات التي يحملها الناقل إنجاز الشحن البحري و يعرف من خلاله أن البضاعة قد شحنت على متن السفينة و يضمن تسليمها لحامل السند الأصلي في مكان المرسل إليه.

2- اعتبار سند الشحن وصلا يسلم البضاعة

سند الشحن له وظيفة تبين استلام البضاعة و تأكده من طرف الريان و يتضمن كل الملاحظات المتعلقة بصحة البضاعة أولاً ، و يعتبر سند الشحن إيصال بالبضائع المشحونة في السفينة يسلمه الريان أو من يمثله إلى شاحن البضائع الذي قد يكون مالكمها أو وكيلها عنه و تبدأ مسؤوليته الناقل عن البضائع من تلك الواقعة و يسأل الشاحن الذي وقع سند الشحن و يسلمه إلى الشاحن عن التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض أنه ثبت في السند.

ملاحظة: إذا اقتنى زبون ما بضاعة عن طريق قرض بنكل، و إذا أعطي له هذا القرض بشرط تقديم سند الشحن خالي من الملاحظات التي تمتاز بها البضاعة و إذا كان الأمر غير كذلك فإن البنك سوف لا يدفع الثمن، لأن البضاعة غير سليمة.

و في الأخير نستنتج أن في هذه الحالة يتم طلب (السند) خالي من الملاحظات فيسمح للدولة إلى حد بعيد من أجل تحديد نوعية البضاعة المستوردة.

3 - اعتبار سند الشحن أداة لإثبات شروط عقد النقل

يعتبر في بعض الأحيان بأنه عقد النقل، لأن أصحاب البضائع الصغيرة يقومون بإصدار سند الشحن أو إبرام عقد نقل البضائع، حيث يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة تتمثل بإنفاق على نقل البضائع و شحنها و مع ذلك فإن لا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل إنما هو إثبات له و مكون للالتزامات المحددة لكل طرف فيعقد النقل و الذي يعرف بأنه عبارة عن مطبوعات تحتوي على تشخيص أو مواصفات لك الأطراف و البضاعة التي تنقل من خلال شروط الرحلة التي يجب أداؤها و تكلفه النقل الواجب دفعها، ولكن في الأخير يبقى و ينبغي أن يتضمن سند الشحن (إبرام عقد النقل) الشروط الضرورية التي تم الاتفاق عليها في المشاركة و غذا حصلت و تباينت الشروط فتنفذ شروط سند الشحن في العلاقة بين النقل و الغير و إنما في حالة العلاقة بين الناقل و المستأجر فتسري عقد الاستئجار.

ثالثاً: مكونات¹ سند الشحن

عند وصول السفينة إلى ميناء الشحن و قبولها من طرف الشاحن فتشرع مباشرة في عملية الشحن و عند الانتهاء منها يقوم الوكيل بتقديم سند الشحن للناقل و المتضمن بعض البيانات المتعلقة بالبضاعة و التي جاءت على النحو التالي:

1- اسم الناقل

و هو شخص معنوي أو طبيعي الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل، و قد يكون هو المالك لوسيلة النقل أو المستغل لها، حيث يطلق عليه اسم (الشاحن) و الهدف من إدراج اسم الناقل في سند الشحن و تجديد جميع مسؤولياته.

2- الاسم والعنوان الكامل للشاحن

و هو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها، و قد يكون صاحب البضاعة أو الوكيل عليه (ويتعلق الأمر بالمرسل إليه إذا عقد البيع قد أبرم بقاعدة سيف و يسلم البضاعة Shippe) و يطلق عليه إذا أبرم عقد البيع بقاعدة فوب.

3- الاسم والعنوان الكامل للمرسل إليه

يعرف المرسل إليه الحقيقي بالشخص و الشركة التي اقتنت البضاعة، و أما الوسيط هو الشخص الذي يستطيع ان يحمل السند و هو الذي كذلك باستطاعته أن يتحمل مسؤولية التكفل بالبضاعة بعد استلامها من قبل الناقل.

"Natic4 - إشعار إلى"

و هو عبارة تأتي غالباً تنوب عن المرسل اليه الحقيقي، و قد ينوب عنه البنك، أو القائم بالعبور، حيث يقوم هذا النائب باستقبال الحمولة.

5- المعلومات التامة التي تتعلق بالبضاعة

حيث تتمثل هذه المعلومات التامة التي تتعلق بالبضاعة في: تحديد التاريخ، و الإمضاء من طرف الشاحن، و عدد الطرود، و طبيعة البضاعة، و كذلك اثبات حالة و شروط البضاعة التي تم شرحها على النحو التالي:

أ - تحديد التاريخ

و يعتبر التاريخ هنا من بين أهم العناصر التي يجب أن يتضمنها الشحن التي تتمثل في تاريخ عملية الشحن أو التفريغ، و لكونه يحدد أيضاً التزامات كل من الناقل و الشاحن خلال عملية النقل البحري.

ب - الإمضاء من طرف الشاحن:

يمكن أن يكون سند الشحن ممضياً من طرف سمسار الأيجار في مكان الريان، و هذا لحساب الناقل و في كونه يعتبر وصل للبضاعة ممضياً من طرف الناقل بتسريح من قاعدة أو من سمسار الأيجار البحري من المفروض أن الشاحن لا يمضي سند الشحن ضمن عادات الأنجلو الأمريكية و هذه القاعدة أصبح معمولاً بها، أما في القانون الفرنسي فمن الإلزام إمضاء الشاحن على سندات الشحن و هذا بسبب الشروط المفروضة المحمولة على سندات الشحن للعديد من الدول.

. أحمد محمود حسني. النقل البحري للبضائع. الاسكندرية. منشأة المعارف. 1980. ص. 78.90.

ج - عدد الطرود:

تتمثل في الكمية أو الوزن لهذه المعلومات لحساب التكاليف من أجل تسهيل الإجراءات الجمركية.

د - طبيعة البضاعة:

و هذه الحالة تساهم في معرفة معدلات تكاليف المتعلقة بالنقل البحري

هـ - حالة وشروط البضاعة:

بالنسبة للناقل يجب أن يتأكد من سلامة البضاعة قبل الشحن و اثناءه، و هذا لتجنب كل المنازعات عند الوصول و بغض النظر عن الحالة و الشروط المتعلقة بالبضاعة المفروض أن تكون واضحة جيدا من طرف الناقل و جميع المعلومات الأخرى و يجب أن تكون مدونة بدقة على تصريح الشاحن، و كذلك يجب التأكد على الناقل أو ممثله التحقق من كل البيانات المقدمة من طرف الشاحن لأن مسؤوليته مرتبطة اتجاه المرسل إليه.

المطلب الثاني: أنواع و عدد نسخ سندات الشحن¹:

خلال هذا المطلب فقد تطرقنا في أوله على الأنواع الخاصة بسند الشحن البحري، أما ثانيا تعرفنا على عدد نسخه المطلوبة، أما ثالثا تناولنا أهم البيانات المستعملة فيه و هي على النحو التالي:

أولاً: عدد نسخ سند الشحن:

يعتبر سند الشحن البحري من أهم وثائق الشحن للتجارة و النقل على الخطوط البحرية، و له نسخ مهمة و عددها ثلاثة نسخ أصلية تملأ من طرف ربان السفينة و في كالتالي:

1 - نسختين تقدمان للشاحن كدليل وضع البضاعة المعينة تحت تصرف ربان السفينة المسماة، حيث هذا السند يسمح بالتقرب من البنك المتعامل معها قصد استلام أمواله مقابل هذا السند الذي سوف يبعث من طرف هذا البنك على بنك الزبون قصد استرجاع هذه الأموال.

2 - تكون نسخة عند الربان في حالة إبحار السفينة، و عند وصول السفينة و قبولها في ميناء التفريغ تكون نسخة من النسختين الأوليتين قد وصلت إلى بنك الزبون، و قد قام هذا الأخير بالحصول عليها و تسليمها إلى وكيل العبور المعني بالأمر قصد استبدالها مع ربان السفينة لكي يسمح الربان بتفريغ البضاعة من جهة و لكي يتنسى كوكيل العبور بالقيام بعملية الجمركية.

مما سبق نستنتج أن سند الشحن هو عبارة عن ضمان للشاحن على أنه قد قدم البضاعة التي استلمت من طرف الربان، و يتم تحويل المسؤولية من الشاحن إلى ربان السفينة على البضاعة حسب القاعدة سيف و من ربان السفينة إلى الزبون عند عبور البضاعة حسب قاعدة فوب.

ملاحظة:

يمضى السند مع كل الملاحظات المتعلقة بالبضاعة و يشار إلى كل تكف أو ضرر لحق البضاعة، و أيضا تصدر عادة أربع نسخ من سند الشحن واحدة للربان المجهز للشاحن و لمستقبل البضاعة و يوضح الجدول التالي عدد وجهات السند.

1. نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص 95.190.

جدول رقم (1 – 05) : يوضح عدد وجهات السند:

عدد وجهات	الإرسال	المحتويات
النسخة الأصلية الأولى.	تحتفظ بها حقيبة البضاعة.	المقر الاجتماعي المجهز، المرسل.
النسخة الأصلية الثانية.	تبقى لدى المصدر.	تبيين ميناء الشحن و ميناء استحقاق أجرة النقل.
النسخة الأصلية الثالثة.	تبقى عند الزبون.	إمضاء الطرفين.
النسخة الأصلية الرابعة.	تبقى عند الجمارك.	عدد الطرود و تاريخ استلام البضاعة.

مذكرة تخرج " النقل البحري " لجامعة التكوين المتواصل

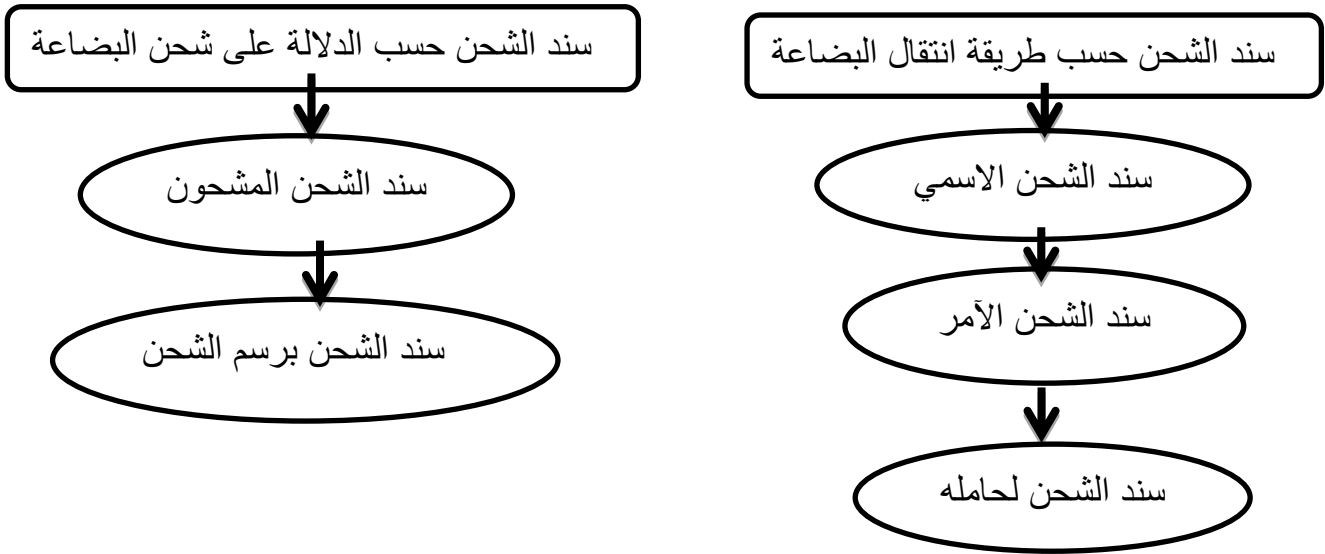
ChibaniRabeh – le – vol – Mecom de l'import – Edition- ENAG (a) – page 78

ثانيا: أنواع سندات الشحن

ينقسم سند الشحن إلى أنواع عديدة حسب الزاوية التي ينظر منها و أهم هذه التقسيمات جاءت في المخطط التالي:

الشكل رقم (1 – 01): أنواع سند الشحن:





المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على المرجع الذي سبق ذكره ص 115

شرح المخطط التالي:

1 - أنواع سند الشحن حسب طريقة انتقال البضاعة:

يشبه سند الشحن الأوراق التجارية في هذا الخصوص لذلك تم تقسيمه سندات الشحن إلى ثلاث أقسام و هي على النحو التالي.

"1Noimnal B/L - سند الشحن الاسمي"

هو السند الذي يصدر باسم شحن معين و لا ينتقل للغير إلا بطريق انتقال حوالة الحق المعروفة في القانون المدني، و أيضا لا ينتقل السند إلا بقبول الناقل و هو المطلوب منه تسليم البضاعة أو ببلاغة بانتقال السند، و كما ينتقل السند و هو ممثلا بجميع ما يحيط به من بين الحقوق و الضمانات في قاعدة التطهير و هنا تكون هذه القاعدة من بين الدفعات التي تمتاز بالطابع الشخصي و لا تقبل دعوى المسؤولية في السند لا بوصفة شاحنا أو لأمر المرسل إليه أو محلا له ما لم يخلص من محتويات الوثيقة ذاتها حيث أن المرسل هو وكيل عن المرسل الحقيقي.

"2On Ord B/L - سند الشحن الأمر"

في غالب الأحيان يكون سند الشحن لأمر، لأمر الشاحن أو لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، و هذا السند يكون قابل للتداول بطريقة التطهير، و لكن يجب أن يكون التطهير مؤرخا و يترتب على تطهير سند نقل الملكية للبضائع و حيازتها للمظهر إليه، و من ثم لا يجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للمظهر إليه و لو كان التطهير على بياض فهنا لا يجوز للناقل أو الربان أن يحتج في مواجهة المظهر المقدم إليه بالدفع التي قد تكون له باتجاه الشاحن المظهر.

ملاحظة:

القاعدة العامة لإصدار سند الشحن هو تاريخ التحميل على متن السفينة و إبحارها، إلا أنه في حالات كثيرة أجازها القانون الذي يجوز أن يحرر سند الشحن قبل شحن البضاعة و يسمى بالسند برسم الشحن و يشير ذلك إلى أن الناقل قد قبل نقل البضاعة و أنها أصبحت تحت سيطرته.

3 - سند الشحن لحامله:

حيث يكون صاحب الحق في ملكية السند و بالتالي الحق في تسليم البضائع، من يحمله بصورة مشروعة و ينتقل السند في هذه الحالة بالمناوبة اليدوية، و بذلك فإن هذا النوع من السندات يتميز بندرة وجوده في المعاملات لما يرافقها من خطورة تتمثل في احتمالات السرقة أو الضياع و ينجم عنها، و تكون قابلة للتداول أي (تورث) بمجرد تسليمها، و يلتزم على الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم معه سند الشحن عند الوصول

2 - أنواع سند الشحن حسب الدلالة على شحن البضاعة:

ينقسم سند الشحن حسب الدلالة على شحن البضاعة بالنسبة للشحن برسم الشحن و بالنسبة لسند الشحن المشحون.

"Bill of loading of shipment: 1 - سند الشحن برسم الشحن"

معناه أن البضاعة سلمت لغرض شحنها أي أنها لم تشحن على ظهر السفينة بعد، و هذا النوع أصبح شائع في العالم حيث أن له مزايا كما يقال، لأنه يمكن للناقل من المطالبة بأجور النقل كما بين أسباب شيوعية تتمثل في السفينة التي تنقل فيها تعيين البضاعة.

"Shipped Bill of loading: 2 - سند الشحن المشحون"

معناه أن البضاعة شحنت في السفينة و كذلك يستبدل النوع الأول بالثاني عند شحن البضاعة أو يسجل (Shipped عليه كلمة مشحون)

و هناك أنواع أخرى من سندات الشحن نذكرها باختصار:

"Direet Bill of loading: سند الشحن المباشر"

"Not Direet Bill of loading: سند الشحن غير المباشر"

"Clean Bill of loading: سند الشحن النظيف"

"Not clean Bill of loading: سند الشحن غير النظيف"

ثالثاً: أهم البيانات المنتظمة في سند الشحن البحري:

إن سند الشحن البحري يتضمن مختلف البيانات التي جاءت في النقاط التالية:

1 - أسماء الأطراف:

و هنا يتم تحديد اسم كل من الناقل و الشاحن، أما بالنسبة إلى اسم المرسل إليه سوف نتعرف عليه عند بيان صور سند الشحن.

2 - اثبات البيانات الخاصة بالبضاعة المشحونة.

لما كان سند الشحن ايصالا بالبضاعة المشحونة، حيث يساهم في اثبات حالة هذه البضاعة (وزنا و عددا) و كذلك الحالة التي شحنت فيها البضاعة.

3 - شروط النقل:

كذلك يتضمن هذا السند مختلف الشروط التي تتم بها عملية الشحن التي تتمثل في: (تحديد ميناء القيام و ميناء الوصول، و الأجرة.....الخ).

4 - توقيت الشحن:

يجب أن يتضمن السند توقيت و تاريخ اصداره، رغم أن أصبح التاريخ هام خاصة في حالة وجود مشاركة ايجار من أجل إثبات وفاء كل من الطرفين بالتزامه في الموعد المحدد.

ملاحظة:

كل هذه البيانات تكون لها أهمية بالغة و كبيرة خاصة في البيوع البحرية.

المطلب الثالث: عقد الاستئجار

يعد عقد الاستئجار ممن بين وثائق النقل البحري التي تساعد في تبين و تسوية و وضعية السفينة عند استغلالها من قبل الغير، و خلال الانتهاء من عملية المفاوضة و الاتفاق على كل البنود يقوم كل طرف من الأطراف المتدخلة التي تتمثل في المستأجر، و الوسيط، و المستغل التجاري للسفينة بتحرير العقد طبقا للبنود المتفق عليها و سوف نتعرض أولا إلى تعريفه و ثانيا إلى أنواعه و ثالثا مكوناته

أولا: تعريف عقد الاستئجار¹

يعرف عقد الاستئجار بأنه عبارة عن مطبوعات تحتوي على بنود تحدد فيها التزامات كل الأطراف الداخليين في عملية الاستئجار، و كذلك تعد كدليل عليهم أو لصالحهم ويهتم بشروط البضاعة و طريقة نقلها و كذلك الشروط المتعلقة بكل نوع من بين أنواع الاستئجار.

حيث أن هذا العقد لا يطبق على السفن التي لا تصل قدرة حمولتها 10 أطنان و هذا لا بد أن يحتوي العقد على المعلومات الخاصة بالسفينة التي تتمثل في حمولتها، و شحنها، و اسم المستأجر و المؤجر، و اثبات نسبة تكلفة النقل التي يجب أن تدفع، و هذا ما نصت عليه المادة رقم (643) من القانون البحري الجزائري: (.....حيث نصت هذه المادة على عناصر عقد ايجار السفينة التي تتمثل في:

- معرفة العناصر الفردية للسفينة.

- تحديد اسم و عنوان المستأجر و المؤجر.

- معرفة مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها.

- تحديد النسبة المئوية للبحر الخاصة

باستئجار السفينة.

و يكون عقد الاستئجار بين مالك السفينة أو مجزها بين الشاحن أو صاحب البضائع، رغم أن الناقل يلزم المؤجر بموجبه على أن يضع تحت تصرف الثاني لسفينة أو جزء منها مقابل الأجر الذي تم الاتفاق عليه.

ثانيا: أنواع عقد الاستئجار:

. محمد ماهر. إدارة النقل البحري و التجارة الخطية. الاسكندرية. 2006. ص23.29¹

تتعدد عقود الاستئجار بتعدد نوعية الاستئجار للسفن، و تتمثل أساسا في: الاستئجار على أساس الرحلة، و استئجار السفينة لمدة معينة، و استئجار السفينة بهيكلها فسوف نتعرف على كل واحد من هذه الأنواع بالتفصيل.

1 - استئجار السفينة على أساس الرحلة:

يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينته التي تكون مزودة بالتسليح، أو التجهيز تحن تصرف المستأجر لقيام برحلة أو أكثر و بالمقابل يتعهد بدفع أجرة السفينة و كذلك يحتفظ المؤجر الذي قام بإبرام عقد استئجار السفينة بالرحلة سواء على التسيير المالي أو التجاري للسفينة و يلتزم المؤجر بموجبي هذا العقد بما يلي

أ - المحافظة على السفينة خلال الرحلة لكي تكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة و مزودة بشكل مناسب سواء بالتسليح و التجهيز و المؤونة و كذلك بالوثائق المطلوبة بصورة عامة من أجل القيام بالعمليات المذكورة في عقد ايجار السفينة على الوجه الأكمل.

ب - القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلات المنصوص عليها في عقد ايجار السفينة، و يتعين في غالب الأحيان على المؤجر أن يعلم المستأجر كتابيا أو شخصا لهذا الغرض عن وصول السفينة على مكان التحصيل و بأنها جاهزة للتحصيل.

2 - استئجار السفينة على أساس مدة معينة:

حيث يتعهد المؤجر بموجب هذا العقد أن يضع السفينة بأنها مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة، و يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان و الزمان الذي تم عليه الاتفاق و على هذا الشكل يبقى الريان و أعضاء الطاقم الأخرى مندوبين عن المؤجر و يتعين عليهم التقيد بجميع تعليماته.

رغم كل هذا يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة بما في ذلك عناصر السفينة التي يجب أن تتوفر فيها كما و كيفا لتسيير الآلات و دفع أجرة أفراد الطاقم خلال الساعات الإضافية. تنبيه: يجب أن يكون ما تذكوه من قبل أن يكون مدون و مبين في عقد الاستئجار إلا إذا تم الاتفاق عليه كل من الطرفين.

3 - استئجار السفينة على هيكلها:

و على عكس النوعين السابقين، فعقد استئجار السفينة بهيكلها يتعهد المؤجر بأن يضع بدون تجهيز أو تسليح تحت تصرف المستأجر و هذا يكون خلال وقت محدد و يتمتع المستأجر في هذا النوع بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة و يكون هو المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة، و يأخذ على عاتقه ما يلي:

- صيانة السفينة و قيام بجميع التحصيلات و التغييرات الخاصة بها

- معرفة جميع مصاريف تأمين و استغلال سفينة

و يستحق الايجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة إلى المستأجر و ينتهي في يوم ردها إلى المؤجر.

ثالثا: مكونات عقد الاستئجار

عموما ينقسم عقد الاستئجار إلى ثلاثة أقسام أو صفحات و هي كالتالي:

الصفحة الأولى:

حيث تتمثل هذه الصفحة في ملخص البنود الأساسية المتفق عليها و التي تتضمن المعلومات التالية
-اسم الوسيط و كذلك اسم و عنوان شاحني البضاعة، 2- تحديد تاريخ و مكان إمضاء العقد، 3- تحديد الاسم
و العنوان الكامل لمستأجر السفينة، تحديد اسم السفينة و سعر الشحن أي سعر النقل و كيفية دفع تكلفة
الاستئجار، 4 - معرفة الوضعية التي تكون فيها السفينة مع تاريخ استعدادها للشحن، 5 - تحديد الوزن الصافي
للبضاعة المشحونة إضافة إلى الحمولة الإجمالية و الصافية من البراميل، 6 - تحديد ميناء الشحن و التفريغ مع
عدد الأرصفة و كذلك تحديد المدة الزمنية المسموحة للشحن و التفريغ إضافة إلى العقوبة الزمنية، 7 - تحديد
أقصى تاريخ يمكن قبول فيه السفينة و يسمى تاريخ فسخ العقد.

الصفحة الثانية:

حيث تتمثل هذه الصفحة في تحديد البنود المطبوعة أصلا و هي تلك البنود المتعلقة بتحديد المسؤوليات، و
الوكالة، و الخصام، و النزاعات، و الحروب، و الجليد، و الاضطراب، و سند الشحن، و الحجز.....الخ.

الصفحة الثالثة:

حيث تتعلق هذه الصفحة بالبنود الإضافية التي يفرض على المستأجر و تمكن في ما يلي: تحديد طريقة دفع
تكاليف الإيجار و الحسابات الزمنية، و مواصفات السفينة، تكاليف الدولة.....الخ.

ملاحظة:

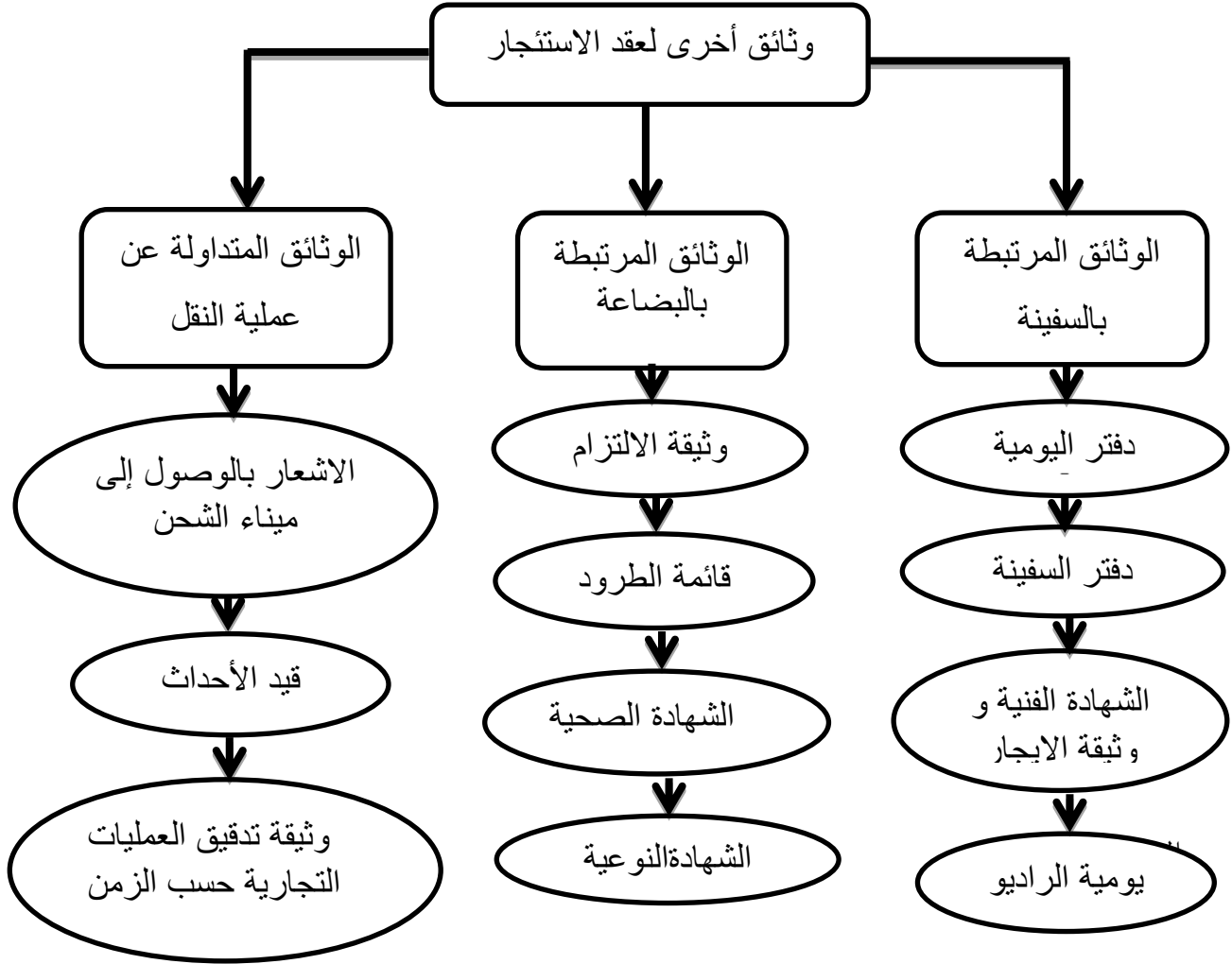
في حالة إذا تم إبرام عقد أثناء العمليات التجارية اتضح لنا بأن البنود لم يسبق ذكرها، مثلا: اتفق الطرفان أصلا
على ميناء واحد لعملية الشحن و التفريغ، غير أن الفينة عند وصولها إلى ميناء التفريغ حيث طلب المستأجر
ميناء ثاني ففي هذه الحالة تتم المفاوضة الإضافية بين الطرفين قصد الوصول إلى اتفاق، أي قبول ميناء إضافي
للتفريغ مقابل دفع إيجار إضافي إلى المستغل التجاري للسفينة من طرف المستأجر.
كون في هذه الحالة لم تأخذ بعين الاعتبار في المفاوضة الأصلية إذ تعتبر غير مفيدة في العقد الأصلي، و بما أن تم
الاتفاق على استعمال ميناء ثاني مقابل دفع تكاليف ففي هذه الحالة سوف يلجأ إلى تحرير بند إضافي ينص على
هذه الحالة و يكون الملحق بالعقد أي يمضى من الطرفين و يصبح بند سائر المفعول دو القوة القانونية.

المطلب الرابع: وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع¹

بعد التفصيل في العقدتين المذكورين (سند الشحن و عقد الاستئجار) فهناك وثائق أخرى لا تقل أهمية على
الأولين فسوف نتعرف عليها بالتفصيل في المخطط التالي:

الشكل رقم (1 - 02): يمثل وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع:

. أحمد صالح مخلوف. إنتقال المخاطر في عقود البيع الدولية التجارية. الكويت. 2012. ص155. ¹



المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على المرجع الذي سبق ذكره - ص -

شرح المخطط التالي:

أولاً: الوثائق المرتبطة بالسفينة

تمتاز الوثائق المرتبطة بالسفينة بالدفاتر التالية:

1 - دفتر اليومية:

و عبارة عن وثيقة تسجل عليها جميع المعلومات الخاصة بالمحرك الرئيسي للسفينة و المولدات الكهربائية مع النتائج اليومية كحالات التشغيل لفرض المراقبة و الصيانة و تجهيزات السفينة.

2 - دفتر السفينة:

و هو كذلك عبارة عن وثيقة تسجل من خلالها ملاحظات خاصة بالسفينة و الرحلة البحرية و يؤشر عليها من طرف السلطة الادارية البحرية.

3 - الشهادة الفنية و وثيقة الأيجار:

حيث تعتبر وثيقة الايجار وثيقة الرحلة البحرية التي تتضمن المعلومات الخاصة بحالة البحر منها (الرياح، تحديد التيارات البحرية...الخ) و هناك معلومات إضافية يصادق عليها قبطان السفينة و يتم استعمالها في حالة المنازعات البحرية.

4 - يومية الراديو:

يومية الراديو تعتبر مؤشر يصدر من طرف السلطة الادارية البحرية و في كل سنة توجد أشهر محددة تسجل فيها الاتصالات اللاسلكية خلال الرحلة البحرية.

ثانيا: الوثائق المرتبطة بالبضاعة: تتمثل هذه الوثيقة فيما يلي:

1 - وثيقة الالتزام:

حيث تحتوي هذه الورقة على مجموعة من الشروط التي يجب على الزبون الالتزام بها في حالة عرض لبضاعة خطيرة للنقل سواء في عملية التصدير أو الاستيراد، و يكون خاطرا عند تفرغ البضاعة و يتم تسليمها مباشرة، و في حالة غيابه لم تفرغ البضاعة على ظهر السفينة و سوف يدفع غرامة النقل الثني و عادة ما تكون ضعف تكلفة النقل الأولو يتم توقيع هذه الوثيقة من قبل الناقل أي شركة النقل البحرية.

2 - قائمة الطرود:

تلخص هذه الطرود من قبل المرسل اليه أو وكيله للعبور، حيث هذه الوثيقة تمكن المرسل اليه من معرفة محتوى كل طرف بصفة مدققة، من حيث الشكل ليست بوثيقة رسمية.

3 - الشهادة الصحية:

قبل اجراء عملية تصدير البضائع ذات الأصل الحيواني أو منتجات البحر الموجهة للاستهلاك الانساني أو الحيواني الواجب اتخاذه بالتحاليل من قطاع صحي معروف.

4 - الشهادة النوعية:

هي وثيقة تشهد على البضائع المصدرة من حيث النوعية الجيدة، و تقدم في تصدير خاص.

ثالثا: الوثائق المتداولة عن عملية النقل: تتمثل هذه الوثائق فيما يلي:

1 - طلب النقل:

و يكون عبارة عن إشعار بواسطة الوسائل السلكية و اللاسلكية على سبيل المثال لدينا منها: (الفاكس، و الهاتف، و التلكس.....الخ) و يصدر هذا الاشعار ن الزبون إلى السوق الدولية للنقل البحري. و يقصد بالسوق الدولية للنقل البحري كل الأطراف المتعاملة ضمنها و من بينهم أصحاب السفن، و الوسطاء، و السماسرة...الخ.

" Notice of Readiners NOR - 2 - الاشعار بالوصول إلى ميناء الشحن "

عند وصول السفينة إلى الميناء، حيث يبحث ربان السفينة عن طريق الوسائل الممكنة بإشعار يعلم الأطراف المعنية منهم (الشاحن و الوكيل.....الخ) باستعداد سفينته للشروع في العمليات التجارية المتمثلة في عملية الشحن و التفرغ.

و يقصد هنا بوصول السفينة إلى الميناء أي وصولها للرصيف و يتم دخولها إلى الميناء الاقليمية و اقترابها إلى الميناء المعني بالأمر

"Statement of facts: 3 - قيد الأحداث"

حيث تتضمن هذه الوثائق كل الاحداث المتعلقة بالعمليات التجارية سواء عملية الشحن أو التفريغ التي تتمثل في معرفة ما يلي:

- تاريخ وصول السفينة إلى الميناء مع تحديد الزمن بالساعة و الدقيقة.
- تاريخ قبول السفينة عند الوصول مع تحديد كذلك الزمن بالساعة و الدقيقة.
- تاريخ بدأ العمليات التجارية.
- تحديد ميناء عملية الشحن و التفريغ.

"4TimsSreet- وثيقة تدقيق العمليات التجارية"

و هي الوثيقة التي يظهر فيها عدد الغرف المستخدمة من أجل القيام بالعمليات التجارية مع ذكر الزمن الذي استغرقته السفينة.

و في الأخير نستنتج أن جميع الوثائق المذكورة أعلاه تصدر من طرف الوكيل و توقع من طرف ربان السفينة و وكيل السفينة و الطرف القائم بالعمليات التجارية.

المبحث الثالث: أهم أنواع البيوع التجارية المستعملة في التجارة البحرية

قامت غرفة التجارة الدولية بباريس بتوحيد القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية المستخدمة في عقود البيوع الدولية، بكل دقة و وضوح لإزالة كل ما له شأن في عرقلة التداول التجاري بين الدول، و حتى نقف على ماهية هذه العقود المتفاوضة في ترتيب حقوق و التزامات كل طرف فيها سوف نتناول أنواع عقود البيع الشائعة للتعرف عليها و اثبات أثر كل واحدة منها و التي تتمثل في:

- شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة
- شرط تسليم البضاعة بظهر السفينة
- البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضافا إليها أجرة النقل البحري إلى ميناء الوصول
- البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين و أجرة النقل البحري إلى ميناء الوصول
- أو عقد البيع بجانب السفينة¹: **F.A.S (Free Along sideShip)** المطلب الأول: شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة

يتقصر هذا النوع من عقود البيع على البضاعة المباعة المتوجب نقلها بحرا أو عبر الطرق المائية الدولية، و هو عقد البيع الذي يكون على مرسى الشحن حيث يتم الاتفاق بموجبه بين البائع و المشتري بتسليم البضاعة إلى المشتري على مرسى الشحن الذي يحدده المشتري بجوار السفينة المسماة في الميناء المحدد بدفع أجرتها، و يسمى عقد البيع فاس

حيث تضمن هذا الشرط مجموعة من الالتزامات حيث هناك التزامات تعود على البائع و الأخرى تعود على المشتري و هي على النحو التالي:

- أولاً: التزامات البائع في عقد البيع بجانب السفينة: حيث تتمثل التزامات البائع في ما يلي:
- لا يتحمل البائع مصاريف عملية شحن البضاعة على السفينة.
- تنتهي مسؤولية البائع بوضع البضاعة بجوار السفينة.

1. نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص 165.

- يتحمل البائع كافة المصاريف اللازمة لتسليم البضاعة في النقطة المتفق عليها.
- يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان المتفق عليه وفقا للأعراف السائدة في هذا المكان تجهيز البضاعة وفقا لشروط عقد البيع.
- يسدد كافة المصاريف المستحقة على البضاعة حتى وصولها إلى رصيف الشحن بجانب البضاعة تما فيها مصاريف النقل بالمواعيد إذا وجدت.
- التزامات المشتري في عقد البيع بجانب السفينة: حيث تتمثل التزامات المشتري في ما يلي:
 - يتحمل المشتري كافة النفقات منذ ذلك الوقت.
 - بدوره يخلق اشكالية لطرق العقد عند تحديد نقطة التحميل من ميناء الشحن المحدد نظرا لقرب أو بعد النقطتين مرسى السفينة الناقلة.
 - يتحمل كافة النفقات الاضافية و جميع المسؤوليات و المخاطر التي تتعرض لها البضاعة
 - يعتذر المشتري من وصول السفينة التي حددها في الوقت المحدد، أو إذا لم تتمكن السفينة المعينة من شحن البضاعة عليها لكي تستكمل حمولتها.
 - عدم تمكن المشتري من ارسال البيانات الكاملة عن السفينة التي اختارها في الوقت المناسب.
 - يتحمل المشتري نفقات ما طلي من البائع استخراجها من مستندات خاصة بالبضاعة.
- 1 (F.O.B (Free on Board)** المطلب الثاني: شرط تسليم البضاعة على ظهر السفينة يعرف عقد البيع على أنه عقد بين المشتري و البائع حيث يتعهد فيه البائع بتسليم البضاعة المباعه في ميناء الغادرة بعد وضعها على متن السفينة التي يستلمها المشتري في الميناء المتفق عليه و كذلك يقوم بدفع أجرة النقل و يتقبل مخاطر فقدان أو الضرر التي تلحق بالبضاعة على عاتق المشتري بعد وضع البضاعة على ظهر السفينة و يتحل المشتري جميع التكاليف منذ تلك اللحظة.
- حيث يتضمن هذا الشرط مجموعة من الالتزامات التي تعود على البائع و المشتري رغم أنها لخصه في بعض النقاط التالية:
- (حيث تتمثل التزامات البائع في بعض النقاط التالية: **F.O.B** ثانيا: التزامات البائع في عقد البيع)
- يلتزم البائع على تحميل البضائع على متن السفينة المسماة و المحددة من المشتري، و يجب أن تكون البضائع المشحونة مطابقة للمواصفات المذكورة في العقد.
- يتولى البائع اتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة في ميناء المغادرة لتصدير البضاعة و يقع على عاتق البائع الحصول على رخصة التصدير حتى لو لم يكن هو الشاحن الفعلي، وعدم القيام بذلك أو عدم بذل العناية اللازمة يمكن المشتري من طلب فسخ العقد.
- يلتزم على البائع تزويد المشتري بالوثائق الضرورية كدليل على إرسال البضائع و يتمكن المشتري من التأمين عليها و اكتساب ملكية البضائع من الناقل في ميناء الوصول.
- من حق البائع بهذه الحالة الطلب لدفع ثمن الوثائق على أساس أن عقد البيع و إن كان مستقلا عن عقد الاعتماد المستندي و يخصصها لدى أحد البنوك المراسلة فيحصل على قيمتها ثم يرسل البنك كمبيالة إلى البنك فاتح الاعتماد في بلد ميناء التفريغ ليتقدم بها إلى المشتري المسحوب عليه.

. نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص167.

- (: حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية: F.O.B التزامات المشتري في عقد البيع)
- يلتزم على المشتري دفع ثمن البضاعة كما ورد في عقد البيع أو أي وثيقة أخرى و يجوز أن يكون عقد البيع على سجل إلكتروني.
 - وكذلك يلتزم المشتري بدفع جميع المصاريف المرتبطة بعقد النقل بعد التحميل بما في ذلك تكاليف التأمين و النقل و رخص الاستيراد، و غالبا تكون طريقة الدفع عند وصول وثائق الاعتماد مطابقة لما تم الاتفاق عليه.
 - حيث يقع على عاتق المشتري تحديد تاريخ الشحن و لا يلتزم البائع بتجهيز البضاعة للتحميل على متن السفينة إلا منذ إعلامه بتاريخ الشحن.
 - يلتزم على المشتري التعاقد مع الناقل البحري و تسمية سفينة معينة لنعنة لنقل البضاعة و يجرب تسمية السفينة الناقلة و إعلام البائع باسمها خلال مدة معقولة ليعتج المجال للبائع من أجل استكمال عملية الشحن و تحميل البضاعة على ظهر السفينة خلال وقت كاف و قبل انتهاء مدو الشحن.
 - يقع على المشتري الحصول على التصاريح الضرورية لتصدير البضائع و الوفاء بمتطلبات التخليص الجمركي المتعارف عليها سواء كان ذلك في بلد الوصول أم بلد المرور.
- المطلب الثالث: البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجرة النقل البحري إلى ميناء الوصول C.&.f (Cost and Frieght)¹:**
- و كذلك يتضمن هذا الشرط مجموعة من الالتزامات، حيث هناك التزامات تعود على البائع و الأخرى تعود على المشتري و قد تم تلخيصها في النقاط التالية:
- أولا: التزامات البائع في عقد البيع لدفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجرة النقل البحري حتى وصولها إلى الميناء:**
- حيث تتمثل التزامات في بعض النقاط التالية:
- يلتزم على البائع بشحن البضاعة و تغطى عبارة الشحن لتجميع البضاعة و تصنيفها و تغطيتها و حزمها و نقلها إلى ميناء القيام و شحنها على متن السفينة المسماة من قبل البائع خلال المدة المتفق عليها.
 - يلتزم على البائع شحن البضاعة على سفينة في ميناء الشحن في التاريخ و ضمن المدة المحددة في العقد، و طبقا لشروط العقد و بغياب الاتفاق على ذلك فالأمر هنا يصبح متروك للبائع.
 - يجب أن تكون السفينة التي يتعاقد معها البائع صالحة للملاحة و لديها قدرة على الرسو في ميناء التفريغ، و كذلك يجب اتباع الطريق الموصوف بالعقد و إذا لم يتحدد الطريق فيجب اتباع الطريق العادي أو الطريق المعقول.
 - يلتزم على عاتق البائع إبرام عقد تأمين لتغطية مخاطر المشتري ضد فقدان البضاعة أو الضرر الذي يلحق بها خلال النقل و يتوافق على الأقل مع التغطية المنصوص عليها في الشرط.
 - يجب على البائع الحصول على رخصة التصدير أو أي تفويض رسمي بذلك و تنفيذ جيع الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة.

1. نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص 169.

ثانيا:التزامات المشتري في عقد البيع لدفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجرة النقل البحري حتى وصولها إلى الميناء:

حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية:

- يلتزم الاتفاق بين البائع و المشتري على نوع التأمين البحري و تحديد نموذج شروط التأمين المعهدية المطلوبة و التي تندرج في نطاق التغطية التأمينية.

- يلتزم على المشتري بإعداد الفاتورة التجارية التي تصدر من المستفيد في الاعتماد المستندي، التي توصف طبيعة البضاعة و عددها و كميتها بالإضافة إلى السعر و يجب أن تتطابق مع التعليمات المشتري فاتح الاعتماد فيما يتعلق بميناء القيام و الوصول و الطريق المتبع.

- يجب على المشتري طلب الوثائق التالية: شهادة الكشف و المعاينة، شهادة النوعية التي تميل إلى طبيعة البضاعة التي تم التصديق عليها من طرف السلطات المختصة.

-يلتزم على المشتري دفع الثمن حتى و لو لم تصل البضاعة فيما بعد يتحمل كافة المصاريف و جميع المسؤوليات و المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة.

المطلب الرابع: البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين و أجرة النقل البحري إلى ميناء ¹:C.&F (CostInsurancefreight) الوصول)

و كذلك هذا الشرط يتناول عدة من الالتزامات منها تعود على البائع و الأخرى تعود على المشتري و هي على النحو التالي:

أولا: التزامات البائع في عقد البيع لدفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين و أجرة النقل البحري إلى غاية وصولها إلى الميناء.

حيث تتمثل التزاماته في بعض النقاط التالية:

يقوم على نفقته الخاصة بتجهيز البضاعة وفقا شروط عقد البيع

- يتحمل على حسابه عمليات مراجعة و معاينة البضاعة و كافة الرسوم و الضرائب التي تستحق الدفع على البضاعة، و كذلك يتم تصدير البضاعة حتى وولها على ظهر السفينة .

- يقوم بتحميل البضاعة بالكامل على ظهر السفينة و على نفقته الخاصة وفقا التعليمات الرسمية و التقاليد المتبعة في ميناء الشحن و يتبع المستندات التالية:

(بوليصة التأمين البحري، و بوليصة الشحن، و فاتورة البيع، و الوثائق القنصلية، شهادة المنشأ و هناك

مستندات أخرى قد يطلبها المشتري تكون متعلقة بالبضاعة كشهادات الصنف، و الوزن، و التحليل.....الخ

ثانيا: التزامات المشتري في عقد البيع لدفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين و أجرة النقل البحري إلى غاية وصولها إلى الميناء.

حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية:

- يقوم باستلام البضاعة في ميناء الوصول، و يتحمل مصاريف التفريغ بما فيها تكاليف التفريغ.

- يقوم بمعاينة البضاعة و مطابقتها على المواصفات المتفق عليها في عقد البيع، و في حالة وجود أي ملاحظات فعلية لأخطار البائع باعتراضاته في الوقت المناسب و دون تأخير.

. نفس المرجع الذي سبق ذكره. ص170¹.

- يتحمل تكاليف التخليص الجمركي و مصاريف عارضة من ضرائب جمركية إلى كافة الرسوم و العوائد التي تستحق الدفع عند القيام بعمليات الاستيراد.
- يكون مسؤولاً عن البضاعة و ما ينتج عنها من الأخطار و رسو السفينة في ميناء الشحن.

الخلاصة:

يعد انتقال الأشخاص أو تنظيم نقل أشياءهم و بضائعهم من مكان إلى آخر جزءاً من الاحتياطات الطبيعية للفرد، فلا بد من الانتقال إلى العمل، أو الزيارة، أو السياحة، أو العلاج، أو التجارة، كما لا بد من نقل المواد الأولية من مصانع المصدرين إلى مخازن المستوردين، و ثم غلى تجار الجملة، و التجزئة لبيعها للمستهلكين. و كل ذلك يحتاج إلى وسائل نقل تختلف حسب طبيعة البضاعة و المسافة الجغرافية و قد تكون عبر الطرق البرية، أو عبر الفضاء الجوي و أهم طريق تكون عبر الطرق البحرية، كما تشكل البحار و المحيطات أكثر من 71 بالمئة من مجموع مساحة المسطح الكلي للكرة الأرضية، كما أن هذه البحار و المحيطات لا تخضع لسيادة دول معينة، فباستثناء حق الدولة بسيادتها على المياه الإقليمية المحاذية لحدودها فإن البحار متاحة للجميع و من حق شعوب العالم أن تستغلها استغلالاً تجارياً مشروعاً ينسجم مع المعاهدات و القوانين و الأعراف البحرية، و يعتبر البعض أن تطور صناعة النقل و التأمين البحري من أهم العوامل الرئيسية لتطور التجارة الدولية و زيادة حجم المبادلات التجارية بين الدول.

و مما سبق نستنتج أن النقل البحري يعمل على اتساع دائرة السوق كلى تتعد أنواع السلع و الخدمات و المنتجات المعروضة و المنقولة و زيادة كميتها، و بذلك اتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة و نسبياً، و في الأخير لا يمكن لأي أحد أن ينكر الأبعاد الاقتصادية الهامة لأهمية خدمة ما من بين خدمات التجارة الخارجية و التي تعترف بالنقل الدولي بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلاثة أرباع من التجارة العالمية.

المتدخلون في تقنيات النقل البحري للبضائع

تمهيد:

إن المبادلات التجارية هي جد معقدة تحتاج إلى تنظيم و تنسيق و ذلك من خلال وجود متدخلين لهم دور هام وفعال يكون مترابط و متسلسل من أجل ترقية التجارة الخارجية و تطويرها، و تعتبر التقنيات المستعملة في عملية النقل البحري للبضائع من أهم الطرق التي تجعل المبادلات التجارية تتوسع و تتطور شيئاً فشيئاً، رغم أن هذه التقنيات تؤدي إلى بروز و ظهور عدة بلدان تستطيع الممارسة و المساهمة في جميع النشاطات التجارية عن طريق البحر بعد أن كانت تفتقد لهذا النوع من النقل لارتفاع تكاليف استئجار السفن مثلاً، فكل الدول القوية تعمل جاهدة من أجل تحسين أسطولها البحري و تخصيص سفن الاستئجار فقط. في هذا الفصل سنوضح أهم الأطراف الداخلية في التجارة الخارجية و التجارة البحرية و الأشخاص البريون مع إيضاح صورة النقل البحري بالنسبة للمجهز الدولة و الشاحن وكذلك سنعرض لأهم التقنيات المستعملة في نقل البضائع باستئجار السفن بكل أنواعها و الطرق التي تسلكها.

المبحث الأول: المرشدون و وكلاء السفن و البضائع

إن النشاط التجاري باستغلاله للباخرة في دوراتها عبر الموانئ التجارية لنقل البضائع يستلزم هذا دخول أطراف بين المجهزين و إدارة الجمارك..... إلى غير ذلك من السلطات العمومية، حتى نصل إلى توافق بين النشاط العلمي للمتعاملين الاقتصاديين خلال عملية التصدير و الاستيراد، و ستظهر أهم المتدخلين نحو البضائع و السفينة عبر المرشدين و وكلاء السفن و البضائع خاصة.

المطلب الأول: المرشدون و الوكلاء البحريون

خلال هذا المطلب سنتعرف على كل من المرشد البحري، و الوكيل على السفينة، و الوكيل على البضائع على النحو التالي:

أولاً: المرشد البحري¹

يعتبر هنا الإرشاد أمر ضروري للسفن التجارية أو سفن الركاب في الموانئ، حيث يتمثل غرضه في حماية السفينة و جميع منشآت الميناء عند إدخالها أو إخراجها منه، و هذا بوضع الخبرة اللازمة و الممارسة المتتالية بشؤون الميناء و تبعاً للعملية المرتبطة في الملاحة البحرية و سلامة السفينة، و مقابل هذا تدفع رسوم و تعاريف مضبوطة عن كل عملية و بتكاليف معمول بها لدى المجهزين أو الجهات الخاصة بذلك المحتسبة لحجم المسطحات العائمة في الجزائرية و تعريفات مقدمة بالدولار الأمريكي كعملة دولية في تحديد وحدات الميناء.

ملاحظة:

لا يجوز إدخال سفينة في حين تكون سفينة أخرى خارجة، و كذلك لا يجوز إخراج سفينة في تكون سفينة أخرى داخلية، حيث تتمثل مهام المرشد بنجدة السفن المهددة بالخطر حسب الأولويات في العمل إذا كلف بذلك أو لم يكلف بذلك، و بغض النظر عن أي داع آخر للمصالحة، إلا إذا كانت هناك ظروف القوة القاهرة تحول دون تحقيق ذلك. و يشتمل عمل المرشد البحري على نظرية الإرساء، و تكون مبادئ الإبحار معرفة بالخصائص البحرية التي تتمثل في (العمق، و التيار، و الرياح، و الصخور و لذلك تتمثل في إدارة السفن من حمولة مختلفة بإرشاد مؤدون على العمل بالليل و النهار تحت الأحوال الجوية الطبيعية العادية و غير العادية.

القانون البحري الجزائري. المادة: 617.¹

¹ "Le consignateur du navire: ثانيا: الوكيل على السفينة"

إن نشاط الشركة الملاحية في الموانئ استوجب عليها إعطاء إدارة أعمالها إلى رئيس مصلحة في توظيف تجاري كفري للشركة (Succursales) أو الوكالات (Agences) وهناك حالة أخرى تولي المهمة إلى عون غير خاص وهو المؤمن أو الوكيل على السفينة، ويسمى غالبا المؤمن على هيكل السفينة ووكيل بالعمولة، بحيث تفرض عمولته بعقد ائتمان يتعلق بفائدة الباخرة وهو منقول، و تتمثل مهمته بتسليم البضائع في الشحن و استقبال معظم السلع بين أيدي الريان إلى غاية توزيعها للمرسلين إليهم إضافة إلى التموين الغذائي للباخرة في الإرساء و بصفة عامة القيام بكل العمليات التي لا يستطيع الريان عملها، و حسب المادة رقم 609 من القانون الجزائري يعرف على أنه ".....يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، و بموجب وكالة المجهز أو الريان من أجل القيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة، و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الريان شخصيا، و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء." ويشتمل نشاطه في عملية استلام و تسليم البضائع باسم الريان و العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات الملاحية، إضافة إلى إبرام العقود لمعالجة الخطر، و الإرشاد، و الإسعاف، و التموين من طرف الريان بالمال اللازم و دفع كل الحقوق المتبعة لرسو السفينة بالميناء. و كذلك يجب على وكيل العمولة أن يسهر على العناية عن الحقوق أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق، كما نصت عليه المادة رقم: 622 من القانون البحري الجزائري على أنه " يجوز لوكيل العمولة أن يدعي أو يدافع عن أحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء إذا كان ممثله يمنحه هذا الحق ". كما له كامل الحق بالتفاوض في عقود النقل للتحصيل المالي المحتمل لسعر و تكاليف الإبحار و وضع سندات الشحن المتوافقة لذلك، و ضمان هيكل تسيير الحاويات إضافة إلى نشاطات أخرى منها.

- يتحمل المسؤولية عن جميع الأخطار التي يكون السبب أو المتسبب فيها، و هذا ما نصت عليه المادة رقم: 617 من القانون البحري الجزائري: حيث " يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطار التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

- تطبيق الأوامر و التعليمات اللازمة حول سير الأعمال.

- تبني الجانب المالي في المقوضات و النفقات و اتخاذ القرارات و التدابير للملاحظة على حقوق المجهز اتجاه الغير، أما الثاني يتم في استحقاق الأجور، حيث أن أجرة الوكيل تمتد بموجب اتفاق أو تعريفه عن طريق العرف.

- تقديم بيان العمولة و جهة الحاسبة للبضائع

ثالثا: الوكيل على البضائع (العمولة)²

يعرف القانون البحري الجزائري الوكيل على السفينة على أنه " يعد وكيلا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و يتم توزيع البضائع بين المرسل إليهم و رغم أن وكيل الشحن عن المرسل إليه و وكيل السفينة و عن الشحن في ذات الوقت.

المطلب الثاني: الوسطاء أو السماسرة البحريون

القانون البحري الجزائري. ص 310.

كمال حمدي. القانون البحري. منشأة المعارف. ص 399.

بعد استعراضنا لمهام المرشد، و وكيل السفن و البضائع و البضائع فسوف نتكلم عن متدخل آخر في عملية النقل البحري و الذي لا تقل أهميته عن أهمية المتدخلين الآخرين الذين تم ذكرهم من قبل إلا الوسيط أو السمسار البحري (Le courtier maritime) الذي سوف نتعرف عليه بشكل مفصل.

أولاً: تعريف السمسار البحري¹

حيث تم تعريف السمسار البحري حسب المواد رقم 631 من القانون البحري الجزائري: "يعد سمساراً بحري كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن و بيعها و عقود الاستئجار و النقل البحري و العقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية". حيث يقتصر عمل السمسار على تقريب وجهات النظر بين البائع و المشتري لأجل تعاقد في العمليات التجارية و تسهيل عمليات التفاوض المبدئي، و لا يقوم بأي تعهد شخصي مقابل ذلك عمولة يستحقها من الطرفين عن عمله، بينما السمسار البحري فيقوم بإبرام عقود مختلفة نذكر منها:

- ايجار السفن.
- عقود بيع و شراء السفن.
- عقود النقل و التأمين البحري.
- ترجمة السندات البحرية كسند أو مشاركة الإبحار للسفن و وثيقة الشحن .
- القيام بالإجراءات التي تتعلق بدخول السفن إلى الموانئ أو إخراجها.

ثانياً: أنواع السماسرة أو الوسطاء البحريون

يوجد نوعين من السماسرة و هم على النحو التالي:

1- السمسار البحري المترجم (Courtire interprète)

حيث يقوم هذا النوع من السماسرة بترجمة السندات التجارية البحرية، التي تتضمن وضع السفينة أو السفينة و البضائع معا في القطاع الجمركي بإجراءات منظمة لمختلف الوثائق اللازمة التي تتمثل في الترجمة الكتابية و التصديق عليها إضافة إلى الشهادات تقارير البحر، حيث أن المتعامل الاقتصادي في التجارة الخارجية واجب عليه إتباع إجراءات تشمل حقل تطبيق القوانين الجمركية. و فحص البضائع و الوسائل الشخصية الخاصة، و وسائل النقل، و المراقبة، و القوانين، و التعريفات.....الخ.

1 - سمسار الإيجار البحري (Le courtier d'offretement)

حيث يتمثل عمل هذا النوع من السماسرة مرتبط مباشرة بعملية إيجار أو استئجار السفن و يمتاز هذا النوع بعدة أولويات من بينها:

- معرفة المنتوج و بصفة عامة بالموارد الأولية
- التحكم في أسواق الإيجار و الاستئجار و يمتاز كذلك بمعرفة عدد كبير من البائعين و المشترين
- تحديد مجال معلوماتي من أجل تقديم امكانيات النقل المتاحة أو المتوفرة لغرضه المتقدم
- و بصفة عامة فإن السمسار البحري يتخصص في العمل على حساب السفينة أو البضائع و يشتمل عمله في حالتين و هما:

القانون البحري الجزائري. المادة 632.¹

الحالة الأول:

يعمل السمسار على حساب البضاعة، يعني أن يقوم بالبحر عن طريق مستأجر لنقل بضائعه أي يكون عوناً لصاحب البضاعة.

الحالة الثانية:

يقوم و يعمل على حساب صاحب البضاعة أي يذهب السمسار إلى البحث عن سفينة لصاحب البضاعة. ملاحظة: السمسار البحري يتحصل على عمولته في الخدمة المتقدمة مقابل الأحجام المعروضة والمقدمة والتي تكون متماثلة مع مدة الإيجار و بصفة عامة هي محددة بنسبة 2.5 بالمئة، حيث تسعى الدول النامية غالباً التقدم نحو السماسة في إبرام الصفقات للحصول على الموافقة المبدئية مع المبحرين أو مجهزي السفينة.

المطلب الثالث: المتدخلون الآخرون في عملية النقل البحري للبضائع

عندما كانت العمليات التجارية معقدة وجب على كل فئة متخصصة في عملها أن تراقب كل الإجراءات فيما يخص نقل الضائع منذ أول مرة أو مهلة. و هنا سنقوم بالتعرف على متدخلين آخرين لهم أهمية جد بالغة كالمقاول المتعهد بعملية الشحن و التفريغ و الرص و الترتيب و كذلك يكون متعلق بعملية العبور.

أولاً: المتعهد بعملية الشحن و التفريغ (المقاول البحري)¹

هي مؤسسة تتحمل القيام لحساب السفينة في جهة الشحن و تشمل جميع العمليات من بينها الشحن، و التفريغ، و الترتيب بالرصيف أو المستودع و كل ما هو ملحق بها الحراسة و توزيعها، و هو عمل يخص دول البحر الأبيض المتوسط و دول أوروبا، و تتمثل مهامه الرئيسية في شحن و تفريغ البضائع من و على ظهر السفينة، و هذا راجع لزيادة حمولة السفينة و السرعة، و عمليات النقل البحري جد عديدة فليس بمقدور الناقل توفيرها في كل عملية لذا أدى إلى توظيف مقاول بحري للشحن و التفريغ مقابل أجر عما يقدمه و يرتبط عمل المقاول البحري بعقد الشحن و التفريغ، أي هذا العقد هو الذي يتعهد بموجبه أحد الأطراف في عقد النقل البحري الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه. و من عمله أيضاً العناية بالبضاعة و الرقابة بالقدر اللازم في العمليات المرتبطة بها خشية حدوث أي ضرر أو تلف ما دامت تحت تصرفه و أعداد المخازن بدائرة الميناء أو استئجارها و التحقق من صلاحيتها و اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة بالبضاعة و تأمين سلامتها ضد الحريق و السرقة. إلى جانب ذلك يقوم متعهد الشحن بعدة وظائف أهمها:

- تجهيز و إصدار جميع المستندات التي تتمثل في سند الشحن، شهادة المنشأ، أوراق الجمارك، وثائق التأمين الخاصة بعملية الشحن.....الخ.
- إعداد مراحل التخطيط و مختلف الحسابات و التكاليف المتعلقة بالرحلة، مع وضع البدائل المختلفة من أجل الحصول على أحسن توليفة من السرعة، التكاليف، الأمان.
- حجز أماكن الشحن على وسائل النقل المختلفة محلياً أو عالمياً.
- توفير أي خدمة إضافية تكون مساعدة للبضاعة مثل التغليف و التخزين.
- تجميع الشحنات المختلفة.

شريف محمد ماهر. إدارة النقل البحري والتجارة الخطية. الإسكندرية. دار الجامعة. 2006. ص 138.¹

- تقديم النصح الكامل للعملاء الشاحنين سواء من الناحية التجارية أو المالية و خصوصا فيما يتعلق بالدول الأجنبية و تزويدهم بالعمليات التي تساعد على قيام بالمفاوضات لصفقاتهم التجارية و إفادتهم بأي تغيرات المتعلقة بالتجارة و إجراءات التصدير أو الاستيراد سواء على المستوى المحلي أو الدولي.

ثانيا: المتعهد بالعمليات العبور¹

يعتبر الوكيل بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل، حيث يتدخل في عميق سلسلة المنتج، يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك، و مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوسيلة التأمين لمختلف الشاحنين ويعرفه " Gerardlepon of diney "

بأنه الشخص المهم في التجارة الخارجية و يحدد عامة على أنه هيكل العمليات في نقطة أخرى، و يعتبر كذلك المتعهد بعمليات العبور وكيلا مقابل أجرة، و يقدم لحساب موكله باستلام البضائع من الناقل البحري و يساهم في إتمام المعاملات الجمركية و إجراء عقود التأمين إذا لزم الأمر بالتعاقد على نقل البضائع مجددا بواسطة ناقل آخر عن طريق البحر أو البر أو إيصالها إلى المكان المعين لها، و بمختلف هذه المهام القانونية بإمكانه أن يكون:

- وكيل بالنقل.
- وكيل بالعمولة.
- وكيل مصرح لدى الجمارك.

ملاحظة:

تقديم تعريف عام للعبور: يمكن تعريفه حسب المادة 128 من قانون الإجراءات الجزائرية: (هو النظام الجمركي الذي توضع فيه البضائع تحت الرقابة الجمركية من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر، برا أو جوا أو جوا، مع وقف الحقوق و الرسوم و التدابير ذات الطابع الاقتصادي و تجديد كيفية تطبيق هذه المادة بموجب مقرر من المدير العام للجمارك).

المبحث الثاني: تقنيات استئجار السفن

إن معظم بلدان العالم تقوم باستئجار السفن من بلدان أخرى لنقل بضائعها و هذا من أجل نقل كمية كبيرة من الإنتاج، أو أن تكاليف استئجارها من بلد آخر تكون أقل، أو أن سفنها كلها مشغولة و بالتالي فإن السفن هي إمكانية للنقل بأخذ جزء من السفينة أو كلها و يكون المؤجر مالكا للسفينة أو ربانا أو ناقلا.

"Biffex²المطلب الأول: ماهية سوق الاستئجار"

يتميز سوق الاستئجار بالوضعية الحالية للعرض و الطلب على السفن التي تبحث عن استعمالها و عن البضاعة التي تحتاج أن تنقل.

الدراسات المنظمة لهذا السوق تسمح بالحصول على مميزات و خصوصيات تتعلق بالناقل التجاري عن طريق النقل البحري و هذا للجمع بين مصالح المستأجرين و المؤجرين، حيث أسعار النقل تستنتج غالبا بالخضوع إلى عرض الناقلات من طرف المؤجرين و حاجيات النقل (الطلب) من طرف المستأجرين.

بغداد زايد مراد. الحماية الجمركية في الجزائر. رسالة ماجستير. الجزائر. 1993. ص 43.

بولدان أنيسة. دحاح منور. مسؤولية الناقل البحري. مذكرة تخرج. التكوين المهني. مستغانم. 2006. ص 102.

و هذا السوق عبارة عن بورصة ذات مميزات خاصة تتميز بها عن طريق البورصات المالية الأخرى، حيث تطرأ عليها تغيرات عديدة و متتالية، غير أن هذه التغيرات تكون ذات اتجاه محدد بعدة عناصر كالحالات الاقتصادية و التجارية و السياسية و الأحوال الجوية.

و من بين العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار في هذا السوق نجد المدة الزمنية، حجم السفينة و الطرق البحرية المستعملة، سعر الوقود، العرض، و الطلب.....الخ. و يتم دراسة هذه البنود و ينتسب لكل منها معامل، و في الأخير تتجمع المعاملات أو البنود و يعطى لها مؤشر ثم تصبح لكل سوق مؤشر تمتاز به.

مثال: لدينا سوق متخصصة بنقل الحبوب من الولايات المتحدة الأمريكية إلى البحر الأبيض المتوسط (من مضيق جبل طارق إلى جنوب إفريقيا) و التعلق بالأحجام التي تتراوح ما بين 2500 طن و 30.000 طن و هنا تتم عملية الاستئجار على النحو التالي:

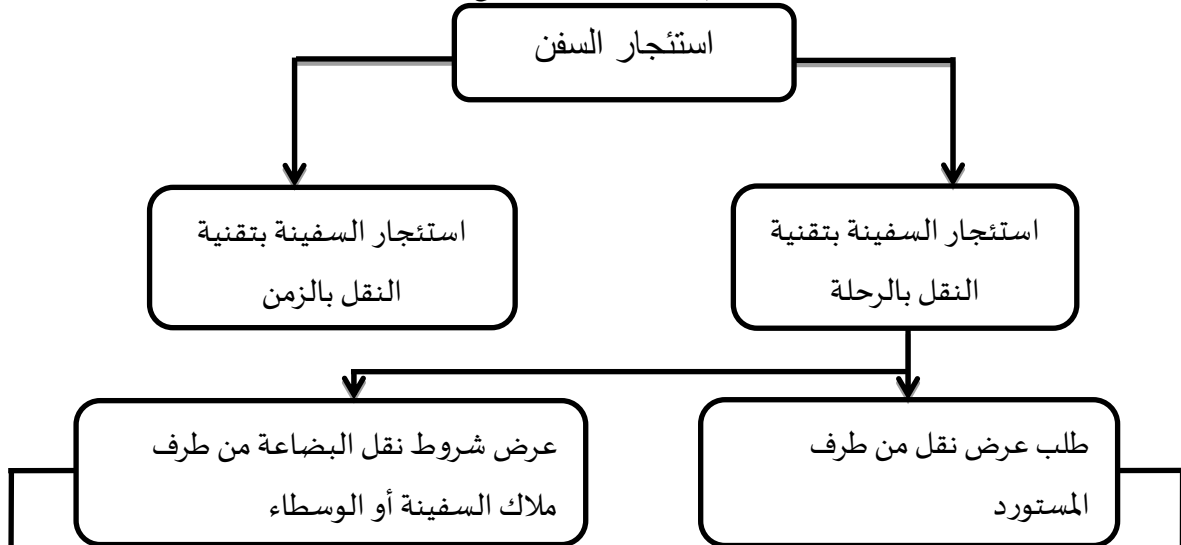
- 1 - الاستئجار بقاعدة الرحلة: و في هذه الحالة يمكن للمستأجر أن يبرم صفقة استئجار حسب عدد الرحلات.
- 2 - الاستئجار بقاعدة الزمن: و في هذه الحالة تمدد مدة الاستئجار.

و من بين التغيرات التي تطرأ على العوامل المذكورة أعلاه تؤدي إلى تغيرات في سوق الاستئجار، و الشيء الذي يسمح بمرافقتها يوميا عن طريق دراسات شاملة تأخذ بعين الاعتبار تلك العوامل التي نتيجتها تكون عبارة عن مؤشر يدل على صحة أو حالة سوق الاستئجار، و يمكن لكل شخص أو هيئة ما الحصول على صفقة تكون سهم أو عدة أو عدة أسهم حيث تمكن هذه الصفقة في عملية الاستئجار و هذا حسب الفرصة و تسمى بسوق الفرصة. ملاحظة:

لا يسمح لأعضاء هذه الهيئة أو الوسطاء المكلفون بوضع و مراقبة هذه المؤشرات في الاستئجار باقتناء أسمائهم. المطلب ثانيا: أنواع استئجار السفن¹

يوجد نوعين لعملية استئجار السفن حيث يكون استئجار السفن بتقنية النقل بالرحلة و الزمن و تسهيل الشرح جاءت هذه الأنواع في المخطط التالي:

الشكل رقم (2 - 1): يمثل أنواع استئجار السفن



نفس المرجع السابق. ص 103.



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً

شرح المخطط التالي:¹

أولاً: استئجار السفن بتقنية النقل بالرحلة (Base voyag)

تعريف: يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينته تكون مزودة بالتسليح و التجهيزات تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر و بالمقابل يتعهد للمؤجر بدفع أجرة السفينة.

1 - طلب عرض نقل من طرف المستورد

و هنا يقوم العميل الاقتصادي باقتناء سلعة ما ذات حجم معين من بلد ما و يكون هذا الاقتناء حسب القواعد التالية:

- إذا كان الاقتناء معتمداً على قاعدتي سيف أو فوب ففي هاتين الحالتين يقوم الزبون بدفع المبلغ المالي المطلوب منه و الذي يضم مختلف التكاليف التي تتمثل في ثمن السلعة + ثمن التأمين + ثمن النقل.

- إذا كان الاقتناء حسب قاعدة بخلا في هذه الحالة يدفع الزبون ثمن السلعة و يبقى على عاتقه النقل. حيث

تدل القاعدة التجارية كذلك على تحديد مكان و زمان المسؤولية و تعد تقنية النقل في هذه الحالة بخلا الأكثر

استعمالاً، و المطلوب من الزبون خلال اتصاله بملاك السفن أو بالوسطاء إعطائهم كل المعلومات اللازمة لكي

يتسنى لهم القيام بالعمليات الحسابية و التقدم إليه باقتراحات أو بعروض النقل، و من ضمن هذه المعلومات

نجد ما يلي:

أ - نوع البضاعة أو السلع:

من إعداد الباحثين اعتماداً على التريص.¹

توجد عدة أنواع من السلع منها: ، و النباتية، و السائلة، الصلبة.....الخ، و تقدم بصفة مكيفة (معلبة) أو غير مكيفة حيث تعرف تلك السلع المكيفة بتلك السلع المحتواة في أكياس، أو علب، أو صناديق، أو حاويات و غير ذلك و كل نوع من هذه الأنواع تمتاز بمقاييس خاصة به.

فمثلا: لدينا سلعة محتواة في صناديق ذات المقاييس التالية:

الطول: 3 م، و العرض: 2 م، و الارتفاع: 0.08 م، و وزن كل صندوق: 1.5 طن، و نستنتج فيما سبق أن حجم الصندوق هو 4.8 متر مكعب.

إذن نقول أن حجم 1.5 طن من هذه السلعة هو 4.8 متر مكعب، و ينتج من هذا عامل يمكن في اكتظاظ السلعة داخل الباخرة و الذي يسمى عامل الاكتظاظ (طن / متر مكعب). إضافة إلى هذه المقاييس يحدد إلى مالك السفينة عدد الطبقات لتجنب تلف أو فساد أو تكسير هذه العلب.

مثال رقم 01: لدينا سلعة من القطن مكيفة ذات الوزن 800 كلغ و ذات المقاييس التالية:

متر مكعب و هذا يعني أن: الطول: 2 متر، و العرض: 1 م، و الارتفاع: 0.8 م، و الحجم: 1.6 م $2 \times 0.8 = 1.9$ مكعب و كذلك لدينا 800 كلغ = 0.8 طن.

0.8 طن ← 1.6 متر مكعب.

1 طن ← س ←

و منه يتم حساب س أي: $س = (1.6 \times 1) \div 0.8 = 2$ ، و منه قيمة العدد س هي 2 متر مكعب.

ب - ميناء الشحن و ميناء التفريغ:

و في هذه الحالة يتم تحديد عدد الموانئ و عدد الأرصفة و هذا من أجل تسهيل عمليات النقل، و ضبط التكاليف و الوقت المناسب.

ج - الظرف الزمني:

و هو ذلك الظرف المحدد لكي تكون البضاعة جاهزة للشحن و كذلك تكون السفينة جاهزة في نفس الوقت.

د - سعة الشحن و سعة التفريغ:

و هي الكمية التي يمكن شحنها أو تفريغها في وحدات زمنية، مثلا: 100 طن في اليوم.

مثال رقم 02: إذا كانت الكمية الإجمالية للشحن 5000 طن، و سعة الشحن 1000 طن / يوم، علما أن نهاية

الأسبوع غير محسوبة (أي الخميس و الجمعة). و منه يتم حساب المدة الحقيقية و هي على النحو التالي:

المدة الحقيقية هي: $5000 \div 1000 = 5$ أيام

هـ - الكمية المطلوبة للشحن:

تعتبر كمية البضاعة المطلوبة للشحن و من بين المميزات التي يجب على الربان معرفتها و هذا من أجل تهيئ المكان المتسع لها و تعطى هذه الكمية بال: الطن، المتر المكعب، بعدد الوحدات، أو بعدد لحاويات.

و- معلومات إضافية:

و من بين هذه المعلومات لا ننسى اسم و عنوان شاحن البضاعة و كذلك علماء آخرين.

2 - عرض شروط نقل البضاعة من طرف ملاك السفينة أو الوسطاء

حيث هنا يقوم العميل الاقتصادي الذي اقتنى السلعة بالاتصال مباشرة بملاك السفن عن طريق الوسطاء، و عند استلام هذا الطلب يقوم ملاك السفينة بحساب التكلفة الإجمالية للرحلة أخذاً بعين الاعتبار عدة عوامل و هي:

أ - مواصفات السفينة

حيث تتمكن مواصفات السفينة في ما يلي:

- السرعة: و التي تتمثل في حساب سرعة السفينة بالعقدة.
- استهلاك الوقود: و يتمثل في نوعية الوقود المستهلكة للسفينة.
- استخدام الوقود من النوع (IFO) الذي تستهلكه المكانة و الذي يتمثل في المحرك و قطع أخرى.
- استخدام كذلك الوقود من النوع (DO) الذي يستعمل في الإضاءة، و التكييف، و تشغيل المطبخ و الرافعات.....الخ.
- التكلفة اليومية للسفينة: و التي تكمن في ما يلي: السعر المخصص للباخرة + التأمين على الباخرة + التأمين ضد المخاطر، و أجور طاقم الباخرة + المئونات الغذائية + التجهيزات من الأسرة.....الخ.
- المدة الإجمالية التي تستغرقها الرحلة: و تتمثل في مدة الرحلة في البحر + الزمن الذي تستغرقه عملية الشحن و التفريغ، و هذه المدة يستنتج منها تكلفة أجرة السفينة في الرحلة (المدة الإجمالية للرحلة × السعر اليومي).
- تكاليف الإرساء: و التي تتمثل في سعر كراء الرصيف - حقوق الميناء - تعاريف جمركية و ضرائب + تكاليف أخرى (كرفع النفايات، و استعمال سيارة أجرة - استعمال الهاتف).
- تكاليف الوساطة أو السماسرة، إذا كان الاتصال عن طريقهم.
- تكاليف العبور عبر القنوات و كذلك تكاليف الاتصال اللاسلكي و تكاليف التأمين.
- كل هذه الإجراءات يقوم بها وكيل ينصبه صاحب السفينة لكي يناوب عنه خاصة في حالة دفع التكاليف و هذا مقابل أجرة. و عند الانتهاء من هذه العمليات الحسابية تكون النتيجة عبارة عن تكلفة الرحلة و التي يكون سعرها بالعملة الصعبة طن أو متر المكعب (الوحدة)، ثم يقوم مالك السفينة نسبة الفائدة التي يضيفها إلى النتيجة المذكورة أعلاه أي تكلفة الرحلة و بعدها يتقدم بعرض نقل إلى زبونه و يتضمن هذا العرض البنود التالية:
- مدة صلاحية العرض أو الاقتراح: حيث يقوم مالك السفينة بإعطاء مهلة للرد على عرضه فيما يخص استعمال سفينته، و إن لم يكن الرد في الزمن المحدد فهنا يصبح مالك السفينة حراً في اقتراح سفينته إلى زبون آخر.
- تحديد اسم السفينة، و عمرها، و طول و عرض السفينة، و كذلك جنسيتها، إضافة الوزن الإجمالي للسفينة. مثال رقم 04: لدينا بضاعة مهيئة للشحن ما بين 20 و 22 مارس و السفينة و يمكنها الوصول إلى ميناء الشحن 21 و 25 مارس.

إذا تجاوزت السفينة هذا التاريخ يكون من حق الزبون إلغاء العقد إلا إذا كان قد اتفق على عكس ذلك.

ب - سعة الشحن (Loa ding rate)

و هي الكمية التي يمكن شحنها على وحدة زمنية.

مثال رقم 05: لدينا 1000 طن/يوم، و 1500 سيارة/ساعة، و 500 حاوية/اليوم.....الخ.

أخذاً بعين الاعتبار العطل و نهاية الأسبوع و منه لدينا.

لدينا: 1000 Luton/Day (سعة الشحن).

Loa ding rate :1000 T/Day:(Shex)

أيام (Shex) مخصصة حتى وإن استعملت (EIU)

ج - سعة التفريغ (Discharching rate)

أيام (Fhex) لا تكون دوما مخصصة.

ملاحظة:

(حسب المفاوضة يمكن أن تحسب الأيام (المخصصة) إذا اتفق على (UU)، و كذلك إذا استعملت هذه هذه الأيام.

د - العقوبات الزمنية (Démurges)

خلال هذه الحالة فإن نسبة الشحن تسمح بتحديد عدد الأيام المتفق بين المتعاقدين والتي يجب من خلالها القيام بعملية الشحن.

إذا كان الأمر كذلك فالعقوبة الزمنية معدومة، و إذا كان الوقت الذي استغرقت عملية الشحن يفوق المدة المحددة، و الفرق مضروب في العقوبات المحددة يعطيه المبلغ الذي يدفع من طرف المستأجر إلى المؤجر، وهو كذلك بالنسبة لعملية التفريغ.

هـ - المكافآت الزمنية (Despatch money)

و تدفع هذه المكافآت من طرف المستأجر إلى المستأجرة إذا استغرقت العملية التجارية مدة أقل من المدة التي تم الاتفاق عليها عقدا.

مثال رقم 04: لدينا كمية من السلع تقدر ب 5000 طن، و إذا كانت سعة الشحن 1500 طن/اليوم و سعة التفريغ 2000 طن/اليوم.

المطلوب: 1- حدد عدد الأيام الإجمالية المسموح بها للقيام بالعمليات التجارية (الشحن و التفريغ)؟

2 - علما أن سعر العقوبة حدد ب 3000 س/اليوم و سعر المكافأة 1500 س/اليوم:

1- ما هو المبلغ الذي سوف يدفع من كل طرف في هذه الحالات التالية:

أ - إذا استغرقت العملية التجارية 7 أيام.

ب - إذا استغرقت العملية التجارية 4 أيام.

ج - إذا استغرقت عملية الشحن 3 أيام و عملية التفريغ 4 أيام.

الحل:

أولا: حساب عدد الأيام الإجمالية للقيام بالعمليات التجارية

أ - حساب عدد أيام الشحن و هي: $1500 \div 5000 = 3.33$ يوم.

ب - حساب عدد أيام التفريغ و هي: $2000 \div 5000 = 2.3$ يوم.

ج - حساب عدد الأيام الإجمالية و هي مجموع أيام عملية الشحن و التفريغ: $2.3 + 3.33 = 5.83$ يوم

ثانيا: حساب المبلغ الذي يتم دفع من كل طرف

أ - في الحالة الأولى استغرقت العمليات التجارية سبعة أيام، أي أصبح عدد أيام العمليات التجارية أكبر من عدد الأيام المسموح بها للقيام بالعمليات التجارية (7 أيام أكبر من 5.83 يوم)، فهناك تظهر عقوبة.

و منه: $7 - 5.83 = 1.17$ يوم، و سعر العقوبة هو 3000 س/اليوم إذن المبلغ الذي يدفع من المستأجر إلى المستأجر هو: $3000 \times 1.17 = 3510$ س.

ب - في الحالة الثانية استغرقت العمليات التجارية أربعة أيام، أي أصبح عدد أيام العمليات التجارية أقل من عدد الأيام المسموح بها للقيام بالعمليات التجارية (4 أيام أقل من 5.83 يوم)، فهناك تظهر مكافأة.

و منه: $5.83 - 4 = 1.83$ يوم، و سعر المكافأة هو 1500 س/اليوم إذن المبلغ الذي يدفع من المستأجر إلى المستأجر هو: $1500 \times 1.83 = 2745$ س.

ج - في الحالة الثالثة استغرقت عملية الشحن ثلاثة أيام، أي أصبح عدد أيام عملية الشحن أقل من عدد الأيام المسموح بها للقيام بعملية الشحن، فهناك تظهر مكافأة.

و منه: $3.33 - 3 = 0.33$ يوم، و سعر المكافأة هو: $0.33 \times 1500 = 495$ س

أما بالنسبة إلى عملية التفريغ التي استغرقت أربعة أيام، أي أصبح عدد أيام عملية التفريغ أكبر من الأيام المسموح بها للقيام بعملية التفريغ، فهناك تظهر عقوبة.

و منه: $4 - 2.5 = 1.5$ يوم، و سعر المكافأة هو: $1.5 \times 3000 = 4500$ س

إضافة إلى العناصر التي تم ذكرها من قبل نجد الضرائب و الرسوم الجمركية المتعلقة بالسفينة و التي تكون على حساب صاحب البضاعة و كذلك النسبة التي يتقاضاها الوسيط و هي نسبة تحسب على التكلفة الإجمالية للنقل مضافا إليها العقوبات الزمنية إذ وجدت.

ملاحظة:

توجد عدة أنواع من العقود المعمول بها، و هذا حسب أنواع البضاعة، و كذلك نوع الاستئجار الذي يكون بقاعدة الرحلة أو الزمن.

¹(Base temps ثانيا: استئجار السفينة بتقنية النقل بالزمن

و يقصد في هذه الحالة بالزمن أي المدة الإجمالية التي تستغرقها الرحلة و يتكون العرض من نفس البنود التي تشكل العرض بقاعدة الرحلة إلا بالبنود التي تدل على قاعدة الرحلة.

تعريف:

إبحار السفينة مجهزة لمدة معينة بمقتضاه حيث يضع المالك سفينته التي تكون مجهزة و مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف شخص آخر و هو المستأجر لمدة معينة مقابل دفع أجرة الحمولة. و من بين البنود المكونة لغرض اقتراح بقاعدة الزمن:

- المواصفات التامة للسفينة، بما فيها مقاييس الخازن، و السرعة، و الكمية المستهلكة للوقود.....الخ.
- وضع مكان للسفينة لكي تصبح تحت التصرف التجاري للمستأجر (1 سح) و هو الميناء الآمن للجزائر و إذا تم ما يلي:

- إذا تم الاتفاق على (وصولها A.F.P.S) و في هذه الحالة تكون السفينة تحت التصرف التجاري للمستأجر عند إلى أول محطة لتوجيه السفن.

- إذا تم الاتفاق على (D.L.O.W.P.S) عوضا عن (A.F.P.S) فإنه في هذه الحالة تصبح السفينة تحت

التصرف التجاري للمستأجر بعد عبورها من محطة التوجيه.
ملاحظة:

- ند وصول السفينة إلى الميناء تقوم سفينة صغيرة بتوجيه السفينة إلى المرسى تدعى (Pilote)
- مكان إرجاع السفينة إلى مالكيها و يذكر المكان بالضبط.
- البضاعة المسموح بشحنها كالبضاعة الخطيرة والأسلحة و خاصة البضاعة السامة.
- تحديد تاريخ استعداد و استلام السفينة و كذلك المدة الزمنية لاستعمالها.

المطلب الثالث: الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري

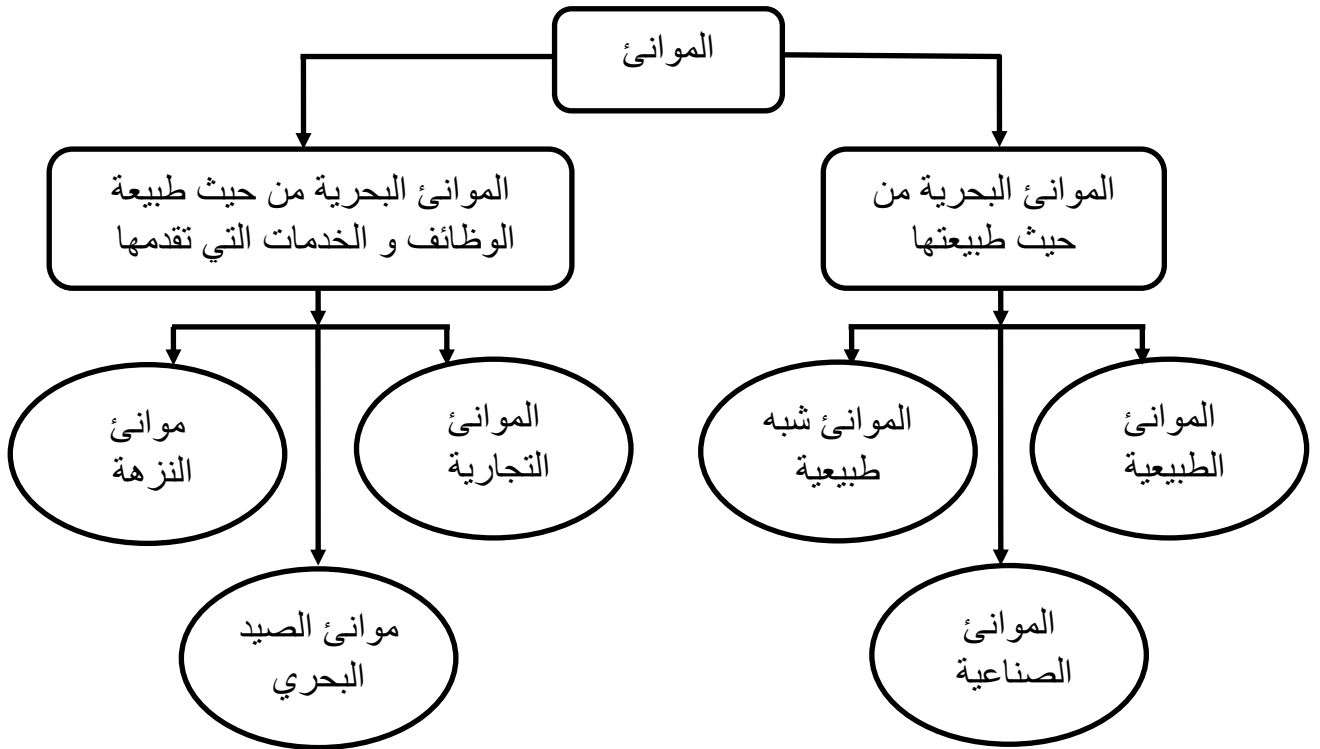
من بين الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري للبضائع هي الموانئ و الجمارك.

أولاً: الموانئ البحرية

1- تعريف الموانئ البحرية¹

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، و تعدد تلك التسهيلات و تتنوع وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية و كذلك من حيث الوظائف المسندة إليها، حيث تم توضيح أنواع الموانئ البحرية في المخطط التالي:

المخطط رقم (2 - 3): يمثل أنواع الموانئ البحرية



سميرة إبراهيم أيوب. إقتصاديات النقل. دار الجامعة الجديدة. الأزطية. 2002. ص 40.

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على المرجع الذي سبق ذكره

شرح المخطط التالي:

1- الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية: تنقسم الموانئ البحرية من طبيعتها إلى

أ- موانئ (مراقي) طبيعية

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل و تقام تلك الموانئ على شواطئ البحار أو مصبات الأنهار و قد تتوفر لها الحماية بواسطة الجزر و الشعب المرجانية.

ب- موانئ (موانئ) شبه طبيعية

و يتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات و التجهيزات للقيام بأعمال الملاحة البحرية، و تعد الأنهار من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

ج- الموانئ الصناعية

و يتطلب إقامة هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي و تهيئته لتأدية الخدمات الملاحية البحرية.

2- الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف و الخدمات التي تقدمها.

و حسب المادة رقم: 889 من القانون البحري الجزائري فتصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى نوعين.

أ- الموانئ التجارية

تعتبر الموانئ التجارية و تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب و إنزال الأشخاص و البضائع و الحيوانات الحية المتنقلين من وسائط النقل البحري إلى وسائط النقل البري و العكس صحيح، و كذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية و ذلك في أحسن الظروف الاقتصادية و الأمنية.

ب- موانئ الصيد البحري

تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة لاستقبال السفن المجهزة للصيد البحري و تلبية حاجيات هذا النشاط و تطويره.

ج- موانئ النزهة

تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهمة لتلبية حاجيات ملاح النزهة و تطوير هذا النشاط.

3- مهام الموانئ البحرية:

و من خلال هذه الأنواع نتطرق إلى أهم المهام التي تمتاز بها الموانئ البحرية و هي:

- تسيير و مراقبة العمليات البحرية و البرية المرتبطة بالعبور في الميناء.

- تسيير الخدمات المينائية من عملية الشحن و التفريغ.

- تزويد المتعاملين الاقتصاديين (كالوكالة، الشركات البحرية..... الخ) بالوسائل المادية المتعلقة بعملية المناولة و

كذلك تزويدهم بالموارد البشرية للقيام بذلك.

- متابعة عملية المناولة للبضائع مع وكلاء السفن و التنسيق معهم لإتمام عملية الشحن أو التفريغ بطريقة جيدة من أجل تفادي أي مشكلة.

ثانياً: الجمارك¹

1- تعريف الجمارك

تقوم الجمارك بتنظيم المبادلات الدولية و ذلك من خلال السهر على تطبيق تنظيمات التجارة الدولية، حيث أنه يوجد على مستوى كل ميناء إدارة للجمارك و التي مهمتها الأساسية هي مراقبة التجارة الخارجية و كذلك السهر خاصة على التشريع الخاص بالتصدير و الاستيراد، بالإضافة إلى تطبيق قانون التعريف الجمركية و التشريع الجمركي، كما يمكن لإدارة الجمارك إعداد إحصائيات للتجارة، بالإضافة إلى هذه المهام فإن إدارة الجمارك تلعب دوراً هاماً من حيث:

- مراقبة و فحص البضائع المصدرة أو المستوردة.
- مراقبة هوية و أمتعة المسافرين.
- القيام بعملية تحصيل الرسوم على البضائع المصدرة و المستوردة.
- القيام بعملية الحجز على البضائع المستوردة بصفة غير قانونية أو البضائع الممنوعة.
- و يمكن دور الجمارك في حماية الحدود الوطنية من غش أو تهريب و متابعة عملية العبور و في هذا المنطق سوف نتعرف على الإجراءات الجمركية المتبعة أثناء العبور و هذا هو رابطها مع النقل البحري، حيث تعتبر المتابعة الجمركية لعملية العبور انطلاقاً من مكاتب الانطلاق.

2- الإجراءات الجمركية²

تتمثل أساساً في ما يلي:

- أ - مراقبة البضائع من طرف الجمارك و التأكد من مطابقة البيانات الواردة في التصريح المفصل من طرف المصريح، حيث تم تعريف المصريح حسب المادة 77 ن قانون الجمارك: (المصريح بأنه الشخص الذي يوقع على التصريح الجمركي أو الشخص الذي يوقع باسمه هذا التصريح). و يجب أن يتضمن التصريح المفصل ما يلي:
 - اسم و عنوان المصريح و المرسل إليه و المرسل.
 - تعريف وسيلة النقل.
 - تعيين الطرود.
 - نوع البضائع.
 - تعريف البضائع حسب نوعها، قيمتها، و منشئتها.
- ب - تسليم رخصة لرفع البضائع من طرف إدارة الجمارك بعد دفع الحقوق و الرسوم و بحضور أعوان الجمارك، و لا يمكن شحن البضاعة إلا برخصة مكتوبة من إدارة الجمارك و كذلك بحضور أعوان الجمارك.
- ج - لا يجوز للسفن المشحونة أو الفارغة مغادرة الميناء إلا بعد القيام بالإجراءات الجمركية التي يقتضاها التشريع الساري، و يجب على الخصوص أن يكون لديها:
 - بيان الشحن مؤشراً من قبل مكتب الجمارك للخروج.

¹ لعلامي حسنة. بن أكساس خديجة. مخاطر التصدير. مذكرة تخرج. جامعة وهران. دفعة 1998. ص 15.

² نكاح سليمة. دوحه نخلة. الإجراءات المتخذة لعملية الاستيراد. مذكرة تخرج. جامعة مستغانم. دفعة 2004. ص 46.

- الوثائق الخاصة بالحمولة.

- ملفات هوية السفينة.

د - خدمات التأمين: و خلال هذه الحالة يتم طرح بعض الأسئلة وهي:¹

- لماذا تتم عملية التأمين على النقل البحري للبضائع؟

- كيف يجرى تأمين النقل البحري للبضائع؟

- كيف يتم تحديد مبالغ التأمين؟

- ما هي تكلفة التأمين؟

و منه يتم الإجابة على هذه الأسئلة في النحو التالي:

أ - تتم عملية التأمين على النقل البحري للبضائع من التطور الكبير في تقنيات النقل العصري و تجهيزاته الحديثة، لمواجهة هذه المشاكل بحيث أصبح من غير المألوف أن تكون هناك البضاعة في حالة تجعلها تتعرض للتلف أو الفقدان أو التدمير.... الخ، و من هنا فإن وثيقة النقل البحري تعتبر عنصرا هاما في التجارة الدولية و مع أن اسم المتداولة لهذا النوع من تأمين قد يوحي بانحصاره في تغطية البضائع أثناء نقلها بحرا فقط، إلا أن هذا التأمين يطلق تجاوزا على شتى طرق النقل سواء كانت بحرا، أو جوا، أو برا.

ب - يجرى التأمين النقل لبحري للبضائع في حالة استصدار وثيقة التأمين من قبل البائع أو المشتري، و هي في العادة وثيقة تتماشى مع شروط التأمين القياسية المتعارف عليها دوليا، و كذلك مع أحكام البيع التي تم الاتفاق عليها و هناك بالطبع مزايا مهمة و عديدة لإجراء التأمين محليا داخل الدولة و من أبرزها:

- تجنب الحجة للتعامل مع شركات تأمين أجنبية و غير معروفة في ظل قوانين و أنظمة قد يجعل عنها الكثير.

- يتحمل مسؤولية و مخاطر البضاعة ، حتى تجتاز البضاعة سور السفينة في ميناء مستغانم.

ج - يتحدد مبلغ التأمين في الوثيقة على أساس القيمة التي تم الاتفاق عليها و هي تمثل عادة سعر التكلفة متضمنة ثمن البضاعة الأساسية و كذلك أجور الشحن مضافا إليه ما بين 10 إلى 20 بالمائة من أجل تغطية المصاريف الإضافية ، و بصفة عامة يجب أن يغطي مبلغ التأمين قيمة البضاعة و أجرة النقل البحري بالإضافة إلى عشر في المائة من هذا المبلغ الذي يمثل الحد الممكن للربح التجاري و كذلك يراعى أن يكون مبلغ التأمين بالعملية التي يتم بموجبها في عقد البيع.

د - تختلف تكلفة التأمين على البضائع من شحنة إلى أخرى باختلاف طبيعتها و كذلك طريقة نقلها و كيفية تعبئتها و درجة تعرضها للأخطار المؤمن ضدها و نوع التغطية التأمينية المطلوبة بها.

المبحث الثالث: تطور تقنيات النقل البحري للبضائع ونتائجه

خلال السنوات الأخيرة للبلدان بعد استقلالها حيث اقتنت بعض السفن لتغطية حاجاتهم في النقل البحري من جهة و تخفيف عبئ الفاتورة المتعلقة بالنقل من جهة أخرى، حيث كان هذا الأمر متعلق ببلدان إفريقيا و آسيا.

المطلب الثاني: أنواع السفن المستعملة في النقل البحري للبضائع¹

¹ www.Doha.Insuronco.co.Activities.htm

قبل التطرق إلى أنواع السفن المستعملة في النقل البحري للبضائع يجب تعريف السفينة، و هي كل مركب صالح للملاحة، و هنا تم توضيح المراحل الرئيسية لاتخاذ قرار بناء السفينة و كذلك المراحل الرئيسية لبناء السفينة و حتى تشغيلها و على النحو التالي:

و من خلال هذه الأشكال و المخططات يتم التطرق إلى أهم أنواع السفن وهي:
أولاً: سفن البضائع المختلفة: تتمثل هذه السفن في.

1 - السفن التقليدية " Navires Conventionnels "

حيث يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات قصيرة أو طويلة، تتراوح قدرة شحنها ما بين 200 إلى 50.000 طن و ما هو معروف عن هذه السفن هو أنها تحتوي على مخازن داخلية تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة، و هذا النوع من السفن يسعى و يساهم بأهمية كبيرة و تراجع يوماً بعد يوم لظهور السفن المتخصصة.

2 - السفن المتخصصة

تتمثل هذه السفن في ناقلات المعادن، و البترول، و الصب، و الصهاريج، الحاويات، الحبوب، و سفن مسخ

أ - ناقلات المعادن

و هي سفن متخصصة لنقل المعادن كالحديد و الألمنيوم.....الخ، و تمتاز بقدرتها الكبيرة على الشحن التي تتعدى 60.00 طن من المعادن و حصتها في الأسطول العالمي هي 24 بالمئة من مجموع السفن المكونة للأسطول العالمي.

ب - ناقلات البترول

يوجد في هذا النوع من السفن أنابيب يوضع بداخلها البترول ذات حجم كبير، و حصتها في الأسطول العالمي 40 بالمئة من مجموع السفن المكونة للأسطول العالمي، و هذا إلى غاية 1991 ليتراجع فيما بعد إلى 34 بالمئة.

ج - ناقلات الصب " Vraquiers "

حيث تختص هذه السفن بنقل البضائع الصلبة أي بلا تعبئة و لا تغليف و تستعمل خاصة على الخطوط غير المنتظمة، و شحن البضائع داخل أقماع السفينة و تحتل نسبة 14 بالمئة من مجموع سفن الأسطول كما لدينا صب سائل و صب البترول الخام، و منتجات البترول، و المواد الكيميائية السائلة، و الزيوت النباتية، و كلها تحتاج إلى أحجام مختلفة من ناقلات الصب السائل. و توجد خمسة بضائع كبرى للبضائع و في خامات الحديد، و الحبوب، و الفحم، و الفوسفات، و البوكسيت.

د - ناقلات الحبوب

تختص هذه السفن بنقل الحبوب و الذرة.....الخ.

¹ Le phare journal.maghrèbin des transports internationaux des marchandises n 4.aout 1999.p7

هـ - سفن الصهاريج

حيث صنعت هذه السفن لنقل البضائع السائلة التي تحتوي بداخلها على صهاريج و أنابيب، و كذلك تستعمل لنقل البترول أو الخمر إلى غير ذلك من البضائع السائلة.

و- ناقلات الحاويات

يعد هذا النوع من السفن المخصصة لنقل الحاويات، حيث توجد بداخلها غرف صغيرة حيث توضع بداخل (و كل واحدة حاوية فقط لهذا يطلق عليها بالفرنسية ب (Navires Cellulaires) تستطيع هذه السفن بنقل 6000 حاوية في الرحلة الواحدة، و قد بدأت حصة هذا النوع من السفن تزداد يوما بعد يوم نظرا للخصائص التي يتميز بها الناقل عبر الحاويات و أهم هذه الخصائص حماية أكثر للبضائع و تقليل من مدة الشحن و التفريغ في الموانئ و بالتالي تقص في التكاليف.

ز- سفن " LSO "

حيث هذه السفن تكون متخصصة لنقل البضائع التي تكون سريعة في التلف كالموز، أو المواد الخطيرة.

3- سفن الحمولات الكبيرة

تتنوع و تختلف سفن الحمولات الكبيرة من حين إلى آخر و هي على النحو التالي:

أ - سفن " VLCC " و " Ultra large crude carrier "

حيث تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جدا و هذا النوع راجع لاحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة (و التي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع، رغم أن قدر الشحن لهذه السفن يمكن أن تتعدى (TPL/200.00)

ب - سفن " ULCC " و " Ultra crude carrier "

(حيث تمتاز هذه السفن بنفس الخصائص السابقة و لكن الاختلاف بينهما يمكن أن يكون في قدرة شحنها التي يمكن أن تتعدى (TPL/500.000)

ج - سفن (OBO) أو (OR/BULK/OTL)

حيث تتمثل هذه السفن في ناقلات النفط و الصب و الخامات، و صنعت هذه السفن بطريقة تمكنها من نقل البترول و المعادن في نفس الوقت و تصل قدرة شحنها (TPL/200.000).

المطلب الثاني: تطور الخصائص التقنية للسفن¹

إن توسع المبادلات التجارية عن طريق البحرة التطور التكنولوجي أديا إلى زيادة عدد السفن المستعملة لنقل البضائع و إحداث تطورات تقنية فيما بينها.

ما لحق سفن ناقلات البترول و سفن ناقلات الصب من ناحية تكيفها لنقل حمولة أكبر، حيث أن ناقلات البترول في عام 1945 أصبحت قدرة شحنها لا تتعدى TPL16.500 و خلال عام 1975 أصبحت تتعدى TPL 550.000.

¹ Le phare journal. maghrèbin des transports internationaux des marchandises n 4.aout 1999.p8

و تتخصص هذه السفن بنقل نوع واحد من البضائع فقط و بقدرة شحن عالية، كحاملات الحاويات التي تصل قدرة شحنها إلى 6000 حاوية. و التطور التقني الآخر مرتبط بحجم و طول السفينة، حيث عرفت السفن منذ العقد الأخير تطورا في مجال حجم و طول السفن و أصبحت السفن ضخمة و لكن دون أن ينقص هذا من سهولة اختراقها في أي مكان و هذا التطور ساهم في اقتصاد الطاقة حيث تم إنشاء سفن تستعمل أقل من الطاقة و هذا بتغيير المحركات البخارية بالمحركات الديازال (Diesels) و هذا يؤدي إلى نقص التكاليف، و كذلك تزويد السفن بأجرة إعلام جزئية و هذا من تحسين صيانة أجهزة السفينة و تهيئة السفن بطريقة تستجيب لشروط الحياة الخاصة بالباخرة و هذه التطورات تراعي كذلك المشاكل المرتبطة بالبيئة و محاولة التقليل من الخطر خاصة في مجال نقل البترول و المخلفات النووية.

المطلب الثالث: التطورات التقنية للسفن على المبادلات التجارية

لقد عرفت المبادلات التجارية توسعا كبيرا و هذا ليس فقط بين تطور السفن و قدرتها على الشحن و كذلك بسبب الانخفاض المستمر للرسوم الجمركية على الواردات و دليل ذلك نسبة الرسوم الجمركية التي كانت تطبق على البضاعة المستوردة في الأربعينات تقدر ب 40 بالمئة من قيمة البضاعة المستوردة، لتصل إلى 12 بالمئة من قيمة البضاعة المستوردة في سنوات السبعينات أما الآن أصبحت تقدر ب 05 بالمئة من قيمة البضاعة المستوردة، و هناك اجتهادات لجعلها 03 بالمئة من قبل المنظمة العالمية للتجارة. و فيما يلي لدينا جدول يبين تطور حجم المبادلات التجارية المنقولة عن طريق البحر: جدول رقم (2-01): يمثل حجم تطور حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر

السنة	الحمولة المنقولة (مليون طن)
1929	740
1950	550
1989	3800
1993	4300
1997	4,5 مليار طن

خلاصة:

منذ أمد بعيد كان للمراجعة الدولية عمل تدخل ضخيم و كبير في العالم الاقتصادي و ما نجم عنه من زهور طبقات اقتصادي منها (بلدان متطورة، و بلدان مصنعة، و بلدان سائرة في طريق النمو، و بلدان فقيرة، و بلدان العالم الثالث.....) و إضافة إلى ذلك ظهرت طبقات نتجت عن الاقتصاد الحالي، كون أن بعض البلدان حرفية في البحري (تاريخيا) و ظهرت بلدان أخرى احترفت النقل البحري، و أخرى احترفت عملية الشحن و وضع البضاعة داخل السفينة، مما أدى بلدان العالم الثالث وضع البضاعة داخل السفينة من أجل اجراء عملية التصدير و الاستيراد مهما كانت التكلفة.

و هناك العديد من البلدان بعد استقلالها اقتنت بعض السفن محاولة لتغطية حاجاتهم في النقل البحري من جهة و تخفيف عبئ الفاتورة المتعلقة بالنقل من جهة أخرى.

رغم أن القانون الدولي سمح للبلدان في طريق النمو بجديّة الإبحار فيما يتعلق بالحرية التجارية، و الإرساء و الدخول للموانئ و المشاركة في وضع معاهدات مختلفة و متعلقة بهيئة الإبحار و النقل البحري من كل جوانبه.

و لم تكن الحدود حاجزا للنقل البحري و إعادة الهيكلة للنقل البحري سمحت بظهور العديد من الوكالات البحرية عبر العالم قصد تلبية المطالب التجارية، و الغذائية، و الاجتماعية.....الخ.
و في الأخير يبقى النقل البحري هو الوسيلة التي ساهمت إلى حد بعيد بترقية الاقتصاد و تنمية المبادلات الدولية بغض النظر عن دول العالم الثالث.

دراسة ميدانية

تمهيد:

إن أي موضوع من البحث لا يكون كاملاً ولا شاملاً إلا إذا استوفت فيه الدراسة جانبين النظري والعملي. و بعد القيام بدراسة تقنيات النقل البحري للبضائع وكيفية تسييرها نظرياً، أردنا أن نكملها بزيادة ميدانية لمؤسسة تنشط في مجال النقل البحري البضائع. وذلك لقيام دراسة عملية لهذا الموضوع، وقد وقع اختيارنا على المؤسسة العامة للخدمات البحرية (مؤسسة جيما) التي تعد فرع من فروع مؤسسة ميناء مستغانم. تعتبر الموانئ البحرية كغيرها من الموانئ التي تلعب دوراً هاماً في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقاً من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات..... الخ.

المبحث الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

يعد ميناء مؤسسة مستغانم جزءاً أساسياً في البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات التي تتمثل في الخدمات التجارية وخاصة خدمات اليد البحري.

سوف يتم التطرق خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم وكذلك نتناول أهم الأهداف والخصائص التي تمتاز بها هذه المؤسسة ولا ننسى الهيكل التنظيمي الخاص بهذه المؤسسة.

المطلب الأول: نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

تم تطوير مؤسسة ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح اليوم يشكل جزءاً أساسياً في البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة، وكذلك يشجع ويساهم في استحداث مجموعة من الخدمات تكون مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة النقل رغم أنها متعددة الأنماط.

أولاً: تحديد الموقع الجغرافي لميناء مؤسسة مستغانم

حيث هنا سيتم التعرف على الموقع الجغرافي لميناء مؤسسة مستغانم

يقع بناء مؤسسة مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35 درجة و 36 درجة شمالاً، و خطي طول 00 درجة و 05 درجة شرقاً و يحتوي على:

1 - اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.

2 - النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية/شركة ذات أسهم.

3 - تاريخ التأسيس: يوم 14 أوت سنة 1982 م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287.

4 - تاريخ استقلالية المؤسسة: يوم 29 فيفري سنة 1989 م.

5 - المقر الاجتماعي: الطريق الرئيسي إلى صلامندر ب 131 مستغانم.

6 - اسم ولقب المدير العام: مولاي محمد.

7 - الهاتف: 045.33.01.11.12.

8 - الفاكس: 045.33.01.12.

9 - الموقع على البريد الإلكتروني:

10 - كاسرة الأمواج: يصل طولها إلى 1830 م.

11 - المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100 م و عمق 12 م.

- 12 - الأحواض: و تتكون هذه الأحواض من حوضين و هما:
- الحوض الأول: يمتاز بمساحة مائية تقدر ب 14 هكتار و عمق يتراوح ما بين 6.77 و 8.17 م، و يحتوي كذلك على 4 محطات رسو.
 - الحوض الثاني: يمتاز بمساحة تقدر ب 16 هكتار و عمق يتراوح ما بين 6.95 م و 8.22 م، و كذلك يحتوي على 6 محطات رسو.
- 13 - الأرصفة: يحتوي على 10 محطات رسو ، حيث يصل طول كل واحدة منها 1296 متر خطي و ينقسم كما يلي:
- الرصيف الشمالي الشرقي: طوله 17 متر خطي (المحطة 0).
 - رصيف المغرب: طوله 412 متر خطي (المحطة 1 ، 2 و 3).
 - الرصيف الجديد: طوله 217 متر خطي (المحطة 8 و 9).
 - رصيف الاستقلال: طوله 270 متر خطي (بالمحطة 4 و 5).
 - الرصيف الجنوب الغربي: طوله 280 متر خطي (بالمحطة 6 و 7).
- 14- أرضية التخزين: بمساحة تقدر ب 44.430 م.
- 15 - مرآب السيارات: بمساحة تقدر ب 24.000 م.
- 16- مرآب الحاويات: بمساحة تقدر ب 15.000 م.
- 17- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة تقدر 7455 م، حيث تستخدم ثمانية (08) مخازن لأغراض التجارة.
- 18- طرق المواصلات: يتكون من ما يلي:
- الطريق الأرضي: تقدر مساحته ب 3885 متر خطي.
 - السكة الحديدية: تقدر مساحتها ب 3747 متر خطي، و هنا تصبح كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية محددة و تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، أو الأنابيب بمختلف أنواعها خاصة منها الأنابيب المعدنية...الخ.
- ثانيا: نشأة الميناء
- كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلا مندر و الرأس البحري لخروبة حيث استخدمه القراصنة لأقسام الغنائم، حيث سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 م بمرسى الغنائم، و من هنا سميت المدينة " بمستغانم ".
- و في عام 1848 م، تم إنشاء أول رصيف للميناء بطول 80 متر حيث يصل امتداده إلى 325 متر بحلول عام 1881 م، حيث أنطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 م وبعده ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة.
- يعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 م تم إنشاء الحمض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 م و بداية 1959.

ثالثا: نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

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

اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " الموانئ " تحمل للسجل التجاري رقم 88.لا.01 و تخضع للقانون التجاري و المدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جافني 1988 و المنتظمة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات و طبقا للمرسوم 101-88 الصادر كذلك بتاريخ 12 جافني 1988 و المرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 مايو 1988 ز المرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988. و تمتاز هذه المؤسسة بمجموعة من المهام و هي على النحو التالي:

- استثمار و تطوير ميناء مستغانم.
- استغلال الآلات و الانشاءات المينائية.
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية.
- القيام بكل العمليات التجارية، و المالية، و الصناعية، و العقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.
- موازنة عمليات القطر و الارساء و غيرها.

المطلب الثاني: أهداف و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم

تعد مؤسسة ميناء مستغانم من بين المؤسسات التي تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف و الخصائص التي جاءت في بعض النقاط التالية:

أولا: أهداف مؤسسة ميناء مستغانم

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، و النوعية، و الحماية، و السعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية ذات كفاءة عالية التي تتمثل في كيفية تحديد وسائل العبور و عملية المعالجة و التخزين.
- تسيير الاستثمار و تطوير ميناء مستغانم
- تنفيذ أشغال الصيانة و التهيئة و تجديد البنيات الفوقية للميناء.
- إصدار برامج أشغال الصيانة و التهيئة و خلق بنيات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين.
- تنفيذ كل العمليات التجارية، و المالية، و الصناعية، و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

- تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ المينائية، إضافة إلى عمليات القطر و الإرشاد و الرسو الخ.

- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية.

ثانيا: مميزات و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم

تتميز مؤسسة ميناء مستغانم ببعض النقاط التالية:

- موقع جيو استراتيجي هام
- وفرة طرق المواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنظمة.

- قدرات تخزين مغطاة و غير مغطاة.
- تقديم حماية جديدة للبضائع. -
- ساعات عمل متواصلة: 24 ساعة / 24 ساعة و 7 أيام / 7 أيام.
- إطارات و عمال مهيون على عمليات الشحن و التفريغ.
- تنوع طرق البضائع (السكة الحديدية، و الطريق الأرضي) عبر التراب الوطني.
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، و السكر، و الخمور، و ناقلات الزفت.
- يمتاز ببني فوقية و تجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.

ثالثا: دور و مسؤوليات مؤسسة ميناء مستغانم

يتمثل دور و مسؤولية مؤسسة ميناء مستغانم في بعض النقاط التالية:

- ضمان متابعة ارتباط النشاطات المالية المحاسبة و المالية للميزانيات و الاستثمار.
- تحديد سياسة التمويل المؤسسة و تطوير مخططة.
- مفاوضة شروط التمويل و التسديد.
- إعداد مخطط الخزينة و تسيير الميزانية السنوية و متابعة تطبيقها.
- مسئول على توحيد الميزانيات.
- متابعة المحاسبة على مستوى مركبات الأعمال داخل الميناء.
- تحليل جميع الحسابات الاستغلالية و الميزانية.
- تنفيذ المراقبة.
- مساعدة و نصح المركبات من أجل التحكم في المحاسبة العامة و خاصة التحليلية.
- السهر على احترام القوانين و التنظيم المكلف بالوظيفة.-
- السهر على تطبيق النصوص الجبائية، و المالية، و المحاسبة.

رابعا: تحديات ميناء مؤسسة مستغانم

و من خلال جميع هذه المسؤوليات فإن الميناء يواجه عدة تحديات التي تتمثل في:
-محدودية عمق الأرصفة ب 8.22 م.

-عدم كفاية طول الأرصفة و مساحة العبور و التخزين كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم (3 - 1): يمثل طول الأرصفة و مساحة العبور و التخزين

عدد محطات الإرساء	طول الأرصفة	المعايير المتفقة عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.396 م	1.500 م	204- م	44.430 م	200.000 م	155.570 م

المصدر: خلية التقنيات - مؤسسة ميناء مستغانم/2017/05/03.

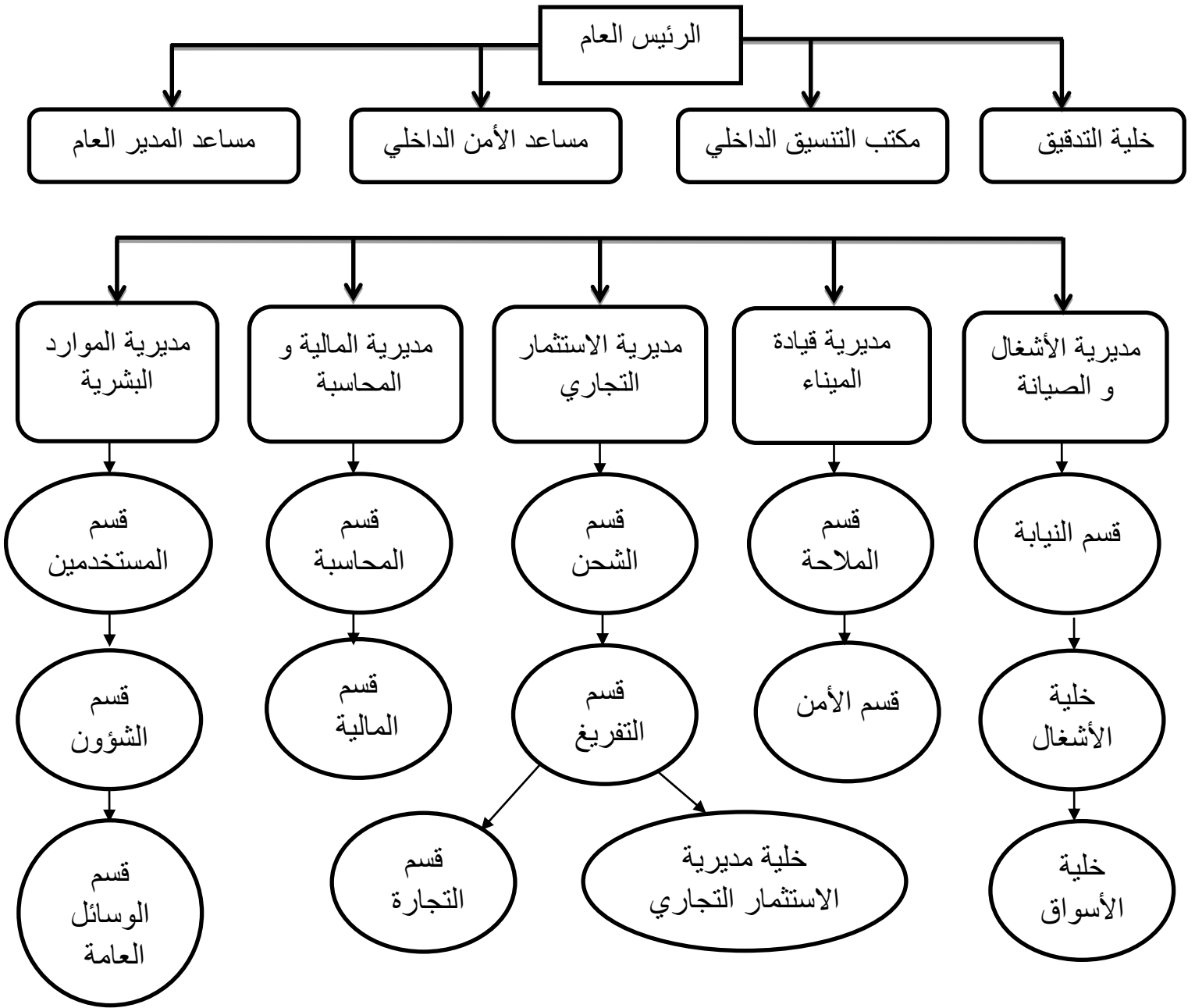
-تسيير مساهمات الدولة الصادرة بتاريخ 24 أوت عام 1982م.

- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم

أولاً: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم

الشكل أو المخطط رقم (3-1): يمثل الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم:



ثانيا: شرح الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من خمسة مديريات و هما: المديرية العامة، و مديرية الموارد البشرية، و مديرية المالية و المحاسبة، و مديرية الاستثمار البشري، و مديرية قيادة الميناء حيث تم تقديم الشرح التالي:
أولاً:المديرية العامة:

تتمثل وظيفتها في التسيير، المراقبة، التنظيم و السهر على ترتيب و تراقب جميع مديريات المؤسسة و تفرض سلطاتها عليهم و تتكون من:

1- رئيس مدير عام

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

2- مساعد المدير العام

و يعتبر المستشار القانوني للمدير العام، يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة

3- مساعد الأمن الداخلي

و هو الشخص المحول قانونيا بحفظ الأمن و الملاحه داخل الهرم المؤسساتي و معاونيه الذين يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية و البشرية.

4- مكتب التنسيق الداخلي

و هو الشخص الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام ، و المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات و الحفاظ على التسيير الحسن و السكنينة للمديرية و منع دخول الأجانب.

5- خلية التدقيق

تعتمد هذه الخلية العلاقة المباشرة بالإدارة العامة، و تتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، و كذلك تدقيق و فحص العمليات و الأنشطة المختلفة للمؤسسة.

ثانيا: مديرية الموارد البشرية

تهتم هذه المديرية بتنسيق و تنظيم و مراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين و التكوين و الوسائل العامة للمؤسسة و تتكون هذه المديرية من الفروع التالية و هي:

1-قسم المستخدمين والتكوين

حيث يقوم هذه القسم بالإشراف و مراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار تسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين و الحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية و تتكون من المصالح التالية:

أ-مصالحة المستخدمين والتكوين

تهتم هذه بإعداد القرار المتعلق بتسيير المستخدمين، و كذلك تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف و تصنيف المستخدمين.

ب- مصلحة الأجور و التكاليف

و هي المصلحة التي تشرف على دفع أجور المستخدمين و تكاليف العمل من منح و مكافئات نظير العمل الذي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد و طوال مدة تواجده في المؤسسة، و الاستفادة من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

ج- المصلحة الاجتماعية

تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل و التوقف عن العمل

2- قسم الوسائل العامة

يهتم هذه القسم بتسيير الوسائل العامة و يتكون من مصلحتين و هما على النحو التالي:

أ- مصلحة الوسائل العامة

حيث أن هذه المصلحة تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد و الآلات المساعدة على تنفيذ العمل، كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي تقوم بها الأعوان في المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة يداخل أو خارج الوطن.

ب- مصلحة تسيير المخزون

تقوم هذه المؤسسة بتسيير المخزون و تقوم بعملية الجرد لهذه المخزونات.

3 - قسم الشؤون العامة

يهتم هذه القسم بتسيير الأنشطة الاجتماعية و الثقافية في المؤسسة و يتكون من مصلحتين:

أ- مصلحة الخدمات الاجتماعية

هي المصلحة التي تشرف و تعالج الجانب الاجتماعي للعمل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي المتمثلة في حوادث العمل، أو أمراض مهنية و استفادته من منح و تعويضات أثناء مدة العجز أو المرض أو من جميع التأمينات الاجتماعية التي تتمثل في المنح المدرسية، و مدة الأمومة بالنسبة إلى النساء (ثلاثة أشهر).....الخ.

ب - مصلحة النشاط الثقافي والاجتماعي

و هي المصلحة التي تقوم بجمع الأنشطة الرياضية و الترفيهية التي تتم طوال السنة الواحدة لصالح أبناء العمال.

ثالثا: مديرية المالية و المحاسبة

و هي المديرية المكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة عن طريق وضع مميزات محددة لكل سنة و احصاء كل الخدمات المالية التي نفذت خلال السنة الواحدة، و إمساك الدفاتر التجارية المبنية للنشاط التجاري و تتكون من:

1- قسم المحاسبة

يشرف قسم المحاسبة على جميع العمليات الحسابية وفق النظام المحاسبي المالي، و يتكون من مصلحتين و هما على النحو التالي:

أ- مصلحة المحاسبة العامة

تسمح هذه المصلحة بمتابعة العمليات اليومية التي تقوم بها المؤسسة و كذلك وضع الملاحظات اللازمة و الخاصة بنشاطها عن طريق تنفيذ اليومي للحسابات من أجل وضع الميزانية و جدول حساب النتائج.

ب - مصلحة المحاسبة التحليلية

و هي المصلحة التي تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.

2- قسم المالية

يشرف قسم المالية على التسيير المالي للمؤسسة من أجل إعداد و متابعة الميزانية و يتكون من مصلحتين و هما على النحو التالي:

أ- المصلحة المالية

و هي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الأوضاع المالية للمؤسسة.

ب - مصلحة التحصيل أو مصلحة تغطية الديون

و هذه المصلحة تقوم بتحليل جميع الناتجة عن النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين، و تتبع حركة انتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية في حالة تأخير الوفاء بالدين أو الالتزامات اتجاه المؤسسة.

رابعاً: مديرية الاستثمار التجاري

و تقوم هذه المديرية بتسيير جميع العمليات المرتبطة بعبور البضائع خلال عملية الشحن، و التفريغ، و التخزين، إضافة إلى ذلك تسيير أملاك الدولة و تتفرع هذه المديرية إلى الأقسام التالية:

1- قسم الشحن و التفريغ

تقتصر مهامها على عملية الشحن، و التفريغ، و التخزين رغم أنه يتكون من ثلاثة مصالح و هي كالتالي:

أ- مصلحة الشحن و التفريغ

و في المصلحة المتخصصة و المشرفة على جميع بيان عمليات الشحن و التفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو.

ب - مصلحة التخزين

تأخذ هذه المصلحة البضائع المفرغة من البواخر، و كذلك تلك البضائع المعدة للتسليم و تسهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين.

ج- مصلحة الحاويات

و هي المصلحة المحققة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، و تكون معرفة من محتوياتها و فرزها.

2- قسم التجارة

ينظم هذه القسم مهام مصلحة القوانين، و الأملاك، و الانشاءات المتخصصة و ينقسم هذا القسم إلى مصطلحين و هما على النحو التالي:

أ - مصلحة الفاتورة و أملاك الدولة

و هي تلك الأموال و الإنشاءات المتخصصة و المكلفة بمتابعة دخول السفن و إنشاء الفواتير و مراقبة المسندات التي تساهم في إعدادها.

ب - مصلحة الاحصائيات

تقوم هذه المصلحة بإعداد الدوري للإحصائيات.

3- خلايا مديرية الاستثمار التجاري

تهتم مديرية الاستثمار التجاري بالخلايا التالية

أ - خلية الدراسات و التخطيط

و هي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية و سنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إعطاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد و تحديد نوعية حمولة كل سفينة.

ب - خلية التسويق

و هي الخلية التي يتمحور دورها الأول في تعريف الميناء و دوره الجيو استراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري، بكونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري و منطقة الوسط و الجنوب الجزائري.

ج - خلية المنازعات

و هي الخلية المتخصصة في المنازعات التي قد تنشأ في تنفيذ العمل، و قد تكون منازعات ناتجة عن احد المتعاملين مع المؤسسة.

خامسا: مديرية قيادة الميناء

و تقوم هذه المديرية بتأمين حركة الملاحة التي تتمثل في دخول و خروج السفن و تحويلها من رسوا إلى آخر، و كذلك التأمين على الحدود المينائية و تتكون من قسمين و هما على النحو التالي:

1- قسم الملاحة

و هذا القسم يشرف مباشرة على جمع البواخر النائين لها و الملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئولهم المباشرين، و يلزم على هؤلاء البواخر أن تكون متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة و يدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحار أن يتولى مهامهم في المؤسسة خلال المحطات التالية.

أ- محطة القطار

و هي المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام.

ب- محطة الإرشاد

و هو المكان المخصص فعليا لوقوف السفن و الإرشادات المخصصة أثناء كل مهمة سواء كانت عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء باعتباره المسئول الأول على إدخال و إخراج السفن و بدونه لا يمكن تنفيذ العملية.

2 - قسم الأمن

حيث يختص هذا القسم في حفظ أخطار التي من شأنها تشكل تهديدا مباشر على حياة، و حفظ المحيط المخصص للعمال و تفادي كل الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء العمل و يتفرع هذا القسم إلى:

أ - قسم ضباط الميناء

يشرف هذا القسم مباشرة على العملية التي تساهم في دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الإبحار بريان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة (حجم السفينة وطولها) من حيث نوعية المواد المحملة من أجل تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

ب - قسم حراس الميناء

و تتمثل مهامه في حراسة الميناء.

سادسا: مديرية الأشغال و الصيانة

و هي المديرية المتخصصة بالأشغال و الصيانة، و يقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإنارة، و تحديد الطرق، و بناء الهيكل، و إزالة الأخطار التي تهدد سلامة العمال. أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة التي تملك عتاد و آلات تساعد على تنفيذ العمل ة بصفة منتظمة و سريعة، و تتكون هذه المديرية من ما يلي:

1 - قسم النيابة

يقوم قسم النيابة بتنسيق و تصميم و مراقبة جميع الأنشطة الصيانة و اصلاح المعدات بالإضافة إلى استبدال المعدات و قطع التيار و يتكون من مصلحتين و هما على النحو التالي:

أ-مصلحة الصيانة

و هي المسئولة عن صيانة و إصلاح المعدات رفع و مناولة البضائع، و موقف السيارات و المعدات الميكانيكية .

ب-مصلحة العتاد:

و هنا تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات من أجل توفير و مراقبة معدات المناولة.

2 - قسم الأشغال

يهتم هذا القسم بمراقبة المشاريع من أجل تطوير و تهيئة الميناء و يتكون من مصلحة الأشغال و الصيانة و هي على النحو التالي:

أ - مصلحة الأشغال و الصيانة

حيث تتميز هذه المصلحة على تنفيذ أعمال الصيانة و أموال المؤسسة.

المبحث الثاني: لمحة تاريخية عن إنشاء مؤسسة جيما

في سنة 1988 تم إنشاء مؤسسة جيما في عهد (ENTWMV و HYPROC) المنحدرة من مؤسسة الأم C.N.A.N الموجهة للملاحة.

المطلب الأول: ماهية مؤسسة جيما

أولا: تعريف مؤسسة جيما

جيما تمثل مجموعة أصحاب السفن المرسيين في موانئ جزائرية سواء كان الوكيل معتمد عام أو كوكيل على وديعة مينائية و طبقا للقانون، و التي لها علاقة مهمة بالسفن المخصصة فقط لنقل المبردات، أو السيارات، أو الطرود الثقيلة.....الخ.

ثانيا: تأسيسها وتنظيمها

1-تأسيسها: جيما ممثلة على مستوى الموانئ الجزائرية التجارية سواء عن طريق مقررات بحرية رئيسية أو فرعية التي تشمل الولايات التالية: الغزوات، و وهران، و مستغانم، و تنس، و الجزائر العاصمة، و بجاية، و سكيكدة، و عنابة).

2 - تنظيمها: مؤسسة جيما موجهة و منظمة من قبل رئيس مدير عام معين من طرف إدارة مكونة من وكلاء مكلفين بكل النشاطات، و تنقسم الأدوار داخل المؤسسة كما يلي:

1- مدير المؤسسة: و يعمل على:

- ربط مختلف الأدوار للفروع الموضوعة تحت تصرفه.

- الانضمام إلى الاجتماعات الخاصة بالتركيب.

- تتبع الرصيد مع قرض مغلق و نهائي قبل تحرير السفينة.

و تعتبر المديرية العامة و على رأسها المديرية المسؤولة عن وضع الأهداف العامة للشركة و كذلك اختيار

الإستراتيجية العامة التي تحدد فيها التوجهات التي تسمح أو تساعد تلك الأهداف و بعد ذلك تقوم بتحديد

الأهداف الخاصة لكل مديرية و توفير الإمكانيات من أجل تحقيقها.

2-مسئول الدراسات: و يقوم بالأدوار التالية:

- الاهتمام بملف الارساء منذ إعلان الباخرة و إرساؤها.

- يلتزم الحضور في محاضرة التركيب.

- إعلام المستقبل أو المستقبلين منذ إعلان الباخرة.

- إعلام القبطان الخاص بالتعبئة.

- الاهتمام بفاتورة و سجلات الإرساء.

- التخلص من حقوق الميناء، و الدفع...الخ.

3 - مدير قسم الإعلام و التغطية: تتمثل مسؤوليتها فيما يلي:

-المسئول عن التغطيات التقنية و المعلوماتية و الإعلامية.

-المسئول عن شبكات الاتصال في هذه المؤسسة، و كذلك الاهتمام بالإعلانات الخاصة بحالة الباخرة منذ إرسائها

حتى إقلاعها.

- تغطية حقوق الزبائن و البحارين.

- الاهتمام بكل الإحصاءات خلال المراحل.
- تهيئة التحويلات الخاصة برصيد البحارين.
- 4 - عميل الجمارك من الدرجة الثانية: حيث يعمل على:
 - الاهتمام بالحوصل و متابعتهم منذ إرسائهم إلى الأرساء الموالي.
 - تطبيق الفاتورة.
 - استقبال البحارين و مساندة المسئول ب يثؤ.
 - المشاركة في محاضرات التركيب.
- 5 - محول المحاسبات: حيث تتمثل مهامه في ما يلي:
 - الاهتمام بفاتورة المتعلقة بالتصدير، و الاستيراد، و الجمركية.....الخ.
 - مبادلة المعارف.
 - بعث جميع الحسابات و كل الملفات الأخرى للبحار باسم دوردانا لا يتر .
 - الاهتمام بالحسابات الخاصة بالإرساء و تحويلها للبحارين.
- 6 - مسئول ي ض ب: و هو الشخص الذي يكون مسئول عن ما يلي:
 - مسئول عن المحاسبة المالية.
 - مسئول عن الإدارة العامة.
- 7 - مسؤولية التنظيف: ويعمل على:
 - التنظيف اليومي للمكاتب.
 - مستقبل المكالمات.
 - يهتم بالمطبعة و صندوق البريد.
- المطلب الثاني: نشاطات مؤسسة جيما
- أولاً: نشاط مؤسسة جيما
- تنفذ و تطبق جميع نشاطات النقل العبوري و التموين لحساب أصحاب السفن المحليين و الأجانب، حيث تتمثل هذه النشاطات في ما يلي:
 - 1 - جيما في خدمة المؤسسة:
 - حيث تتمثل هذه المؤسسة في:
 - الخط القانوني: الخط القانوني هو الخط الذي يمثل ثلاث صفات أساسية و هي:
 - الخط القانوني الرابط بين رقعتين جغرافيتين أساسيتان.
 - السفن المعلقة في تاريخ محدد: وهنا يتم تحديد المرسى سابقا و إزهار صفات المثابرة و الانضباط، و تواريخ الإقلاع و الإرساء (المرسى) المتتالية و المتعاقبة و التي مرسخة في قائمة منظمة من طرف أصحاب المعدات و تكون موجهة للزبائن.
 - يسعى إلى معرفة التعريف الجمركية و أجرة السفينة و الحمولة من أجل تقديمها للزبائن بسعر معين، و معرفة كذلك التغيرات المحتملة للجمارك و الأجر.....الخ.

-الملاحه غير قانونية الخط " غير نظامية ":

- حيث تشمل الملاحه غير القانونية أو النظامية الخط بعض النقاط التالية:
- حالات الملاحه الغير النظامية في الخط مختلفة تماما عن الخط القانوني.
 - أصحاب السفن أو مؤجرها، يؤجرون بواخرهم ليس بشطر (أجزاء) كما في الخط القانوني، لكن عن طريق الاستئجار الكلي من طرف مستأجر السفينة.
 - البواخر الغير القانونية ترسى عامة حمولة موجهة لميناء واجد مثل: مواد الخام، و المواد الثقيلة، و الخشب، و اسمنت.....الخ، و تسعى كذلك إلى تنظيم المعدات الغير القانونية اقتصاديا أكثر من المعدات القانونية الخط.

2 - جيما في خدمة السفينة

الخط الدائم لمؤسسة جيما البحري يكون دائما محلل و معبأ بعمليات هامة التي توجب أن تعلن قبل الإرساء بعلم:

أ - تطويح أجرة السفينة

على مؤسسة جيما الملاحية مد أكبر عدد من الجمارك و الأجرة، حيث هذا الطلب ينفذ سواء من طرف خدمة المؤسسة للتصدير أو من مصلحة الجمارك التي وضعت من طرف جيما لكل العمليات التجارية، و الجمارك.

ب - استقبال و تعبئة السلع والبضائع: -

تكون مجهزة بتقنيات التعبئة (تذكرة الشواطئ الشرعية المصوبة من طرف خدمة التصدير و المقاوله الرائجة)، حيث يستطيع الزبون بعد ذلك تقديم بضاعته إلى الميناء.

ج - حادث قبل وصول السفينة

إرساء سفينة يهياً بعناية بالغة لإجابة دخول السفينة، من أجل الاقتراب من الميناء و بداية التعبئة.

د - وصول السفينة

في حالة وصول الباخرة إلى مكانها على الشاطئ، و يكون الوكيل المعتمد أي المتكلف بالأسهم المالية، على متن السفينة للتأكد على: قائمة البضاعة المحملة، و الملف الخاص بالمؤسسة، و قائمة سلع المسافرين خلال فترة الإرساء، و يكلف الوكلاء ب:

-القبطان: لمن يدفع السوابق، و من احترام الخطوات.

- السفينة: يتأكدون من صحة كل ركن منها حتى تشتغل ثانية، و يقومون بالتعديلات اللازمة.

-الفريق: التأكد على صحة الجميع، و الأجواء الطبية اللازمة، و الاهتمام بحلاتهم عند الإرساء و الإقلاع.

هـ -نهاية عملية الوصول

قبل بضع ساعات من عملية إقلاع السفينة يتكلف الوكيل للجمارك في الميناء بأخذ رقم السفينة من القبطان أي أين رست و الخطوات المتبعة عند القيام بالتحقيقات اللازمة.

و- إنشاء علاقات المرسى: يهتم الوكيل المكلف بالتصدير بما يلي:

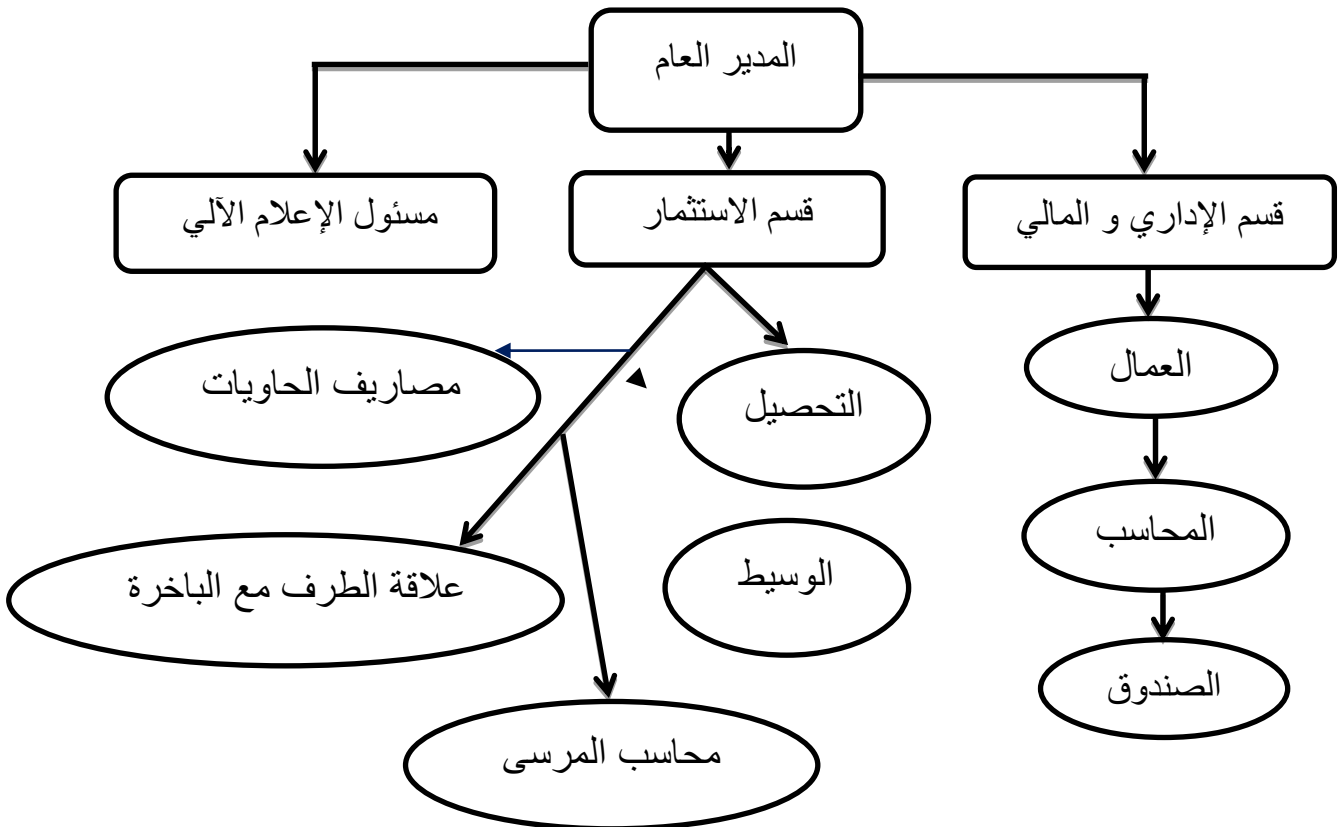
- علاقات المرسى.
- وثائق المحاسبة.
- إعداد مخطط شحن السفينة.
- وثائق البضاعة المشحونة.
- ر- إقلاع السفينة

بعد بضع ثوان بعد الإقلاع، حيث مصالح التصدير تقوم ببعث رسالة إلكترونية مرتين: الأولى تكون لصاحب السفينة و الثانية تكون للمؤسسة الموالية.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما

أولاً: الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما

الشكل رقم (3-3): يمثل الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما



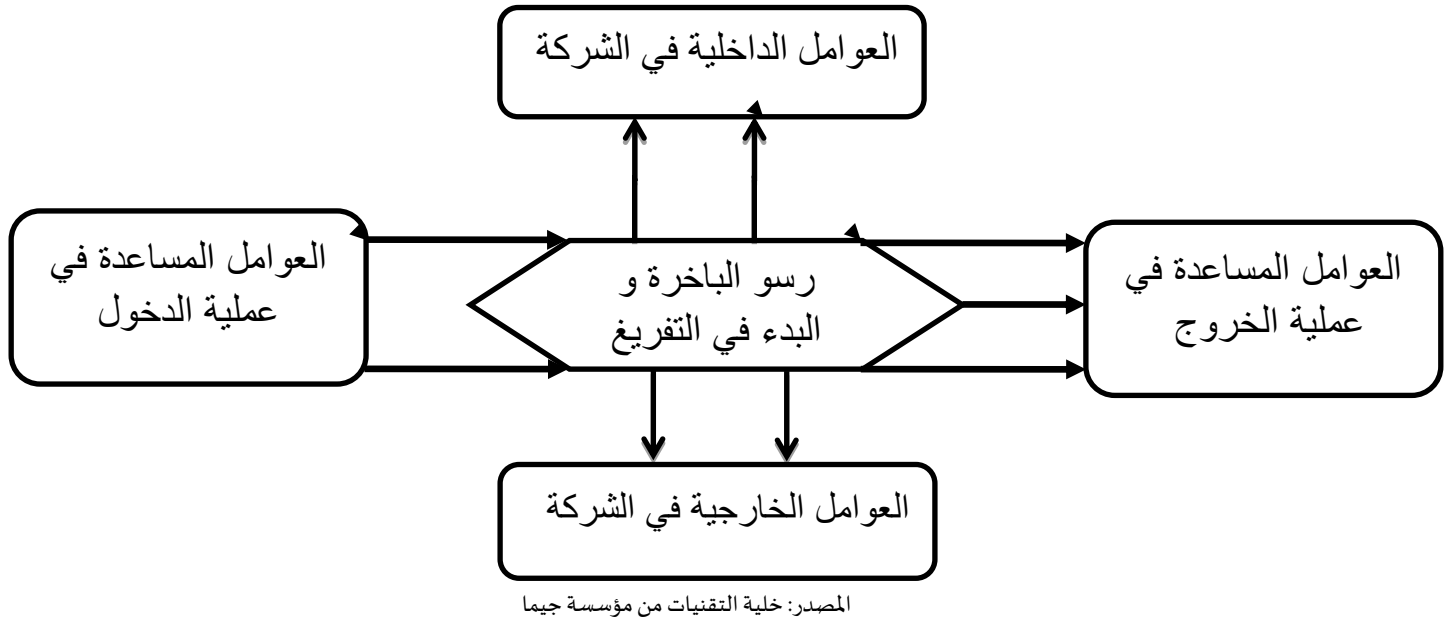
المصدر: خلية التقنيات - مؤسسة جيما

ثانياً: شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما

تعتبر مؤسسة جيما من بين المؤسسات الخاضعة للتنظيم من خلال شرح هذا الهيكل فقد بينا دور كل مصلحة في هذه المؤسسة. وتكون مؤسسة جيما من المدير العام وثلاثة أقسام أي قسم الإعلام الآلي، و قسم الاستغلال التجاري، و قسم الإدارة المالية.

- 1- المدير: وهو الشخص الذي يدير العملية يؤكد على صحة القرارات التي تأتي من المحافظات
- 2- مسئول الإعلام الآلي: وهو القسم الذي يقوم بكل ما يتعلق بالإعلام الآلي و صيانة المعدات، كما يقدر بالتصدير و الاستيراد (حيث تتم عملية الاستيراد و التصدير و ذلك من أجل تحضير رهن السند و تحفيز الفاتورة، كما يتأكد على صحة السطور الموجود في السند).
- 3- القسم الإداري و المالي: يقاد هذا القسم من طرف رئيس المحافظة و ينقسم إلى ثلاثة أقسام و هي:
 - أ - الخزينة (casse): حيث هنا تحتوي الخزينة على كل ما يتعلق بالمال.
 - ب - المحاسب (comptable): وهو الشخص الذي يقوم بإعداد ميزانية المؤسسة من أجل تصفية الحسابات.
 - ج - العمال (personnel): تسيير العمال و كل ما يتعلق بالمال.
- 4- قسم الاستثمار التجاري: ينفذ هذا القسم من طرف رئيس المحافظة و ينقسم إلى خمسة محافظات و هي كالتالي: التحصيل، و مصاريف الحاويات، و الوسيط، و علاقة الطرف مع الباخرة، و حساب المرسى.
 - أ - التحصيل (recouvrement): وهو الشخص الذي يتأكد من حقوق الكراء و كذلك يرى الشركة إذ كانت في حالة دائنة أو مدينة.
 - ب - مصاريف الحاويات (fret et conteneurs): في حالة وصول الباخرة نقوم بمراقبة الحاويات مع وضع علامة عند وجود تلك البضاعة ثم نقوم بعملية الشحن التي يترت منها:
 - الشاري (entp)
 - التبادل: يتمثل في معرفة التاريخ.
 - معرفة رقم الحاويات، و كذلك رقم و نوع شيك البنك.
 - الميناء: و يتمثل في الرقم السري مثل: (houm 840058).
 - ج - الوسيط (Courtage): وهو الشخص الذي يقوم بحجز المنشورات و التصريحات المتعلقة بالبواخر.
 - د- علاقة الطرف مع الباخرة: وهو الشخص الذي يقوم بتمثيل الشركة المديعة في عمله و يتمثل في تحضير مستندات قبل وصول الباخرة و كذلك إحضار مستندات عند وصولها، و قد تم تبين أكثر من ذلك تم في الشكل التالي:

الشكل رقم (3-3): يمثل مصلحة تسجيل المح



و منه يتم شرح الأعداد التي تم الربط بينها خلال الشكل السابق و هي في الجدول التالي:

الجدول رقم (3-1): يمثل معنى كل رقم في الشكل السابق

رقم السهم	العمل أو المهام الذي يقوم به كل سهم.
الرقم 01	يقوم باستلام أو تلقي الفاكسات و الرسائل الإلكترونية من البواخر
الرقم 02	يقوم باستلام الوثائق من البواخر (مصلحة الجمارك) و هذا يكون على متن الباخرة
الرقم 03	يقوم بفتح ملف الباخرة المعنية
الرقم 04	يقوم بإعلام أصحاب السلع بوصول سلعه
الرقم 05	(préforma) يقوم باستلام الفاتورة التي تشير إلى المبالغ الخاصة بالباخرة
الرقم 06	يقوم بتوظيف الفرق الخاصة بتفريغ السلع
الرقم 07	أخذ الوثائق اللازمة تكون كاملة من طرف ربان السفينة عند رسوها على رصيف الميناء
الرقم 08	يقوم بمتابعة عمليات التفريغ

الرقم 09	يقوم بإعداد الوثائق خلال نهاية العمليات إلى ربان السفينة
----------	--

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على التريص.

د - حساب المرسى (compat d'escal) : هو الشخص الذي يقوم بحساب مصاريف المرسى و يسلم لهم الفاتورة من أجل دفع إقامة الباخرة.

خلاصة:

و في الأخير نستنتج أن المؤسسة البحرية جيما لمؤسسة ميناء مستغانم، تكتب ملفات تكون مسطرة بعناية العمليات التي قامت بها السفينة في الميناء، و تقدمها لقائد السفينة مرافقة بكل الإثباتات. و في المرسى و على مستوى المؤسسات البحرية ل: جيما يلتزم تحضير كل الملفات لكي تعود لأصحاب السفن أو للوكلاء و الجمارك. و محاسبة الإرساء على مستوى مؤسسات جيما، تراجع من طرف هذه الأخيرة فهذا الملف يحتوي على ستة نسخ موزعة في الجدول التالي:

جدول رقم (3 - 2): يمثل نسخ ملفات مؤسسة جيما

عدد النسخ	أصحاب النسخ
ثلاث نسخ	لصالح السفينة
نسختين	لصالح المؤسسة
نسخة واحدة	لصالح الجمارك

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على خلية التقنيات البحرية لمؤسسة الخدمات البحرية

الخاتمة

الخاتمة

إن الجزائر بصددها تبني نظام اقتصاد السوق، و ما يترتب عنه من تحفيز الاستثمار و استقلالية المؤسسات، و كذلك يمكن القول أن خدمات النقل البحري للبضائع و التقنيات المستعملة في مجال جد هام بالنسبة لهذا الاقتصاد الجديد، لأهمية أحجام المبادلات التجارية عبر المسلك البحري و دور الموانئ الجزائرية لاستيعاب حركة البواخر و البضائع في عملية الشحن و التفريغ و من أجل استخدام أفضل التقنيات المتطورة من أجل حركة البضائع نقترح ما يلي:

- توسيع نشاط الموانئ تبعاً للحركة البحرية و كذلك حركة البضائع.
 - استغلال الموانئ المساعدة مثل: دلس، تنس لإعادة تنشيطها ذات القدرة لاستقبال السفن في الإرساء و الرفع لطاقة الموانئ الحديثة مثل ميناء جن.
 - تدعيم الأسطول البحري بسفن حديثة و متطورة
 - توسيع الشركة المعلوماتية للمركز الوطني للجمارك و الإحصاء لغرض إدخال تطبيق قانون الجمارك الخاص في تحديد مراقبة البضائع و خاصة حماية الاقتصاد الوطني.
 - إدخال قوانين جديدة لاستغلال نشاط النقل البحري للخواص في الجزائر.
 - تنسيق العمل ما بين الهيئات العمومية و وزارة النقل، وزارة التجارة، إدارة الجمارك، و خاصة إدارة الموانئ التجارية.
- و هنا يبرز دور المؤسسة التي قمنا بمعالجتها في الجانب التطبيقي أو العلمي، و يتعلق الأمر بمؤسسة جيما التي يطلق عليها اسم المؤسسة العامة للخدمات البحرية و مقرها الجهوي بميناء مستغانم، رغم أنها تحترم جميع المعايير الدولية للنقل البحري للبضائع و أهم التقنيات المستعملة فيه و في الأخير نتمنى أننا قد وفقنا في إعداد هذه المذكرة، كما نتمنى قد فتحنا المجال أمام الباحثين و الطلاب الآخرين.

و لله ولي التوفيق.

قائمة

المراجع

قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية :

- أحمد صالح مخلوف. إنتقال المخاطر في عقود البيع الدولية التجارية. الكويت. 2012.
- أحمد محمود حسني. النقل البحري للبضائع. الاسكندرية. منشأة المعارف. 1980.
- بغداد زايد مراد. حماية جمركية للجزائر. رسالة ماجستر. الجزائر. 1993.
- بلولدان أنيسة. دحاح منور. مسؤولية النقل البحري. مذكرة تخرج التكوين المهني مستغانم. 2006.
- سميرة إبراهيم أيوب. " إقتصاديات النقل ". دار الجامعة الجديدة . الازارطة . 2002.
- شريف محمد ماهر. ادارة النقل البحري و التجارة الخطية. دار الجامعة. الاسكندرية ..
- القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/08 الصادر 1998/06/25.
- كمال حمدي. القانون البحري منشأ المعارف .
- محمد ماهر. إدارة النقل البحري و التجارة الخطية. الاسكندرية. 2006.
- محود محمد. أحكام عقد لنقل البري، البحري، الجوي. الطبعة الأولى. جامعة البتري. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2015.
- نكاح سليمة. دوحة نخلة. الاجراءات المتخذة لعملية الاستيراد. مذكرة تخرج. جامعة مستغانم. 1998 .

المراجع باللغة الأجنبية :

- Lamy des transport Tome2.1999.
- Mohamade el kamel el khalifa-Guide des transport internationaux marchandises-Edition Dahel.1994.
- PIERRE GOURMAT ET ECRICK. MONTABORD. C I.EDITIONMOTHAN. 1997.
- Internation aux marchandises. Edition dahloul 1994.
- Le phare journal maghrebin des transports internationaux des marchandises.1999.
- Chibani rebeh mecom.op.cit.
- Convention du Bruxelles lony de transports
- Chibani rebeh le vod.mecom de l'import et l'export. Edition ENAGA.
