



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

مشروع مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر
في العلوم التجارية

الموضوع:

ماهية مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم النقل
الدولي

دراسة حالة ميناء الجزائر العاصمة

تخصص: لوجيستيك والنقل الدولي

إشراف الأستاذ:
إبراهيمي عمر

إعداد الطالبة:
قادي يسمينة فتيحة

السنة الجامعية 2018/2017

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من:
الوالدين الكريمين أخي وأخواتي والعائلة
أصدقائي ورفاق الدراسة

الشكر والعرفان

أولا أحمد وأشكر الله الذي أعانني في هذا العمل
وأعطاني الشجاعة في المواصلة وإتمام هذا العمل، وأما
بعد:

أتقدم بشكري الجزيل إلى:

الأستاذ والمشرف " إبراهيمي عمر " على كل النصائح
والتوجيهات التي قدمها إلي والثقة التي أعطاها وعلى
تواضعه وتفهمه الكبير وأسلوبه العلمي في تعامله مع
الباحث.

وفي الأخير أشكر أعضاء اللجنة على موافقتهم
لتقييم هذه المذكرة، كما أتقدم بالشكر إلى كل
شخص ساهم في إنجاز إثراء هذه المذكرة.

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

حيث ان المصطلحات التجارة الدولية تعتبر من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من مصدر والمستورد (الشحن، النقل، والتأمين والإجراءات الجمركية وغيرها) وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان ويتم تصنيف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

الا ان الوسيلة الأوسع نطاقا هي النقل البحري للبضائع لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية، فحقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر توصف بالمتأخرة وضعف البنى التحتية إلى أن جهود التطوير تبدو واضحة، كما يكتسي ميناء الجزائر العاصمة المكانة الأبرز في هذا القطاع بالنظر الى كمية البضائع المشحونة والمفرغة.

حيث تستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير في حالة التصدير ومصطلح "CIF" التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة " عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية"

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



Résumé :

Vu l'importance et le développement des relations commerciales internationales, le besoin aux termes commerciaux internationaux « incoterms » est devenu une nécessité pour éviter toute ambiguïté ou confusion qui pourrait se produire lors de la conclusion des contrats commerciaux entre les différents pays.

Puisque les termes du commerce international sont considérés comme des contrats typiques régissant la répartition des responsabilités qui incombent à la fois l'exportateur et l'importateur, (l'expédition, le transport, les assurances, et les procédures douanières...etc.), et ce par le transfert des couts et des risques supportés par les deux parties, le classement des termes Commerciaux internationaux est effectué selon les moyens de transport.

Néanmoins le moyen le plus vaste est le transport maritime de marchandises pour son cout réduit et sa grande capacité de chargement, mais le transport maritime de marchandises en Algérie se caractérise par son retard important et la faiblesse de son infrastructure ; cependant les efforts fournis pour le développer semblent clairs, aussi le port d'Alger détient la position la plus importante dans ce secteur compte tenu de la quantité des marchandises embarquées et débarquées.

L'Algérie utilise dans son commerce extérieur le terme FOB « les couts sont pris en charge jusqu'au bord du navire dans le port d'exportation dans le cas d'exportation, et le terme CIF cout assurance et frais du chargement payés lors de l'importation pour organiser les échanges.

Les mots clés : les conditions commerciaux internationales. Les responsabilités de l'exportateur et l'importateur, l'expédition, l'assurance, le transport maritime de marchandises.



قائمة المحتويات

الصفحة	قائمة المحتويات
	الإهداء
	كلمة شكر
	الملخص
	قائمة المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
10-أ-ح	المقدمة العامة
53-11	الفصل الأول: عموميات حول التجارة الخارجية النقل و المصطلحات التجارة الدولية
12	المبحث الأول التجارة الخارجية و تقنيات تمويلها
12	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية و أسباب قيامها
15	المطلب الثاني: النظريات ا مديثة ا مديثة للتجارة الخارجية
20	المطلب الثالث: تقنيات الدفع و التمويل المستعملة في التجارة الخارجية
30	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل
30	المطلب الأول: مفهوم النقل و أنواعه
35	المطلب الثاني: النقل المتعدد الوسائط و خصائصه
38	المطلب الثالث: عقد النقل و خصائصه
41	المبحث الثالث: الإطار النظري المصطلحات التجارة الدولية
41	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية
44	المطلب الثاني: أهمية الانكو ترمز و خصائصها
47	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية
53	خلاصة الفصل الأول
113-54	الفصل الثاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع
55	المبحث الأول: المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي
55	المطلب الأول: ماهية الإعتماد المستندي والغرض منه.
55	المطلب الثاني: مراحل سير عملية الاعتماد المستندي
62	المطلب الثالث: المستندات المستعملة في الاعتماد المستندي
70	المبحث الثاني: التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

70	المطلب الاول: التزامات المصدر والمستورد حسب المجموعة E والمجموعة F(FCA/FAS/FOB/EXW)
74	المطلب الثاني: التزامات المصدر و المستورد في المجموعة C(CIP/CPT/CIF/CFR)
78	المطلب الثالث: التزامات المصدر و المستورد في المجموعة D(DDP/DAT/DAP)
81	المبحث الثالث: واجبات البائع المشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
81	المطلب الاول: واجبات البائع والمشتري وفقا لمجموعة E وF
93	المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفقا لمجموعة C(CIP/CPT/CIF/CFR)
108	المطلب الثالث: واجبات البائع المشتري وفقا لمجموعة D(DDP/DAT/DAP)
113	خلاصة الفصل الثاني
142-114	الفصل الثالث: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
115	المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية للجزائر العاصمة
115	المطلب الاول: التعريف بميناء الجزائر
119	المطلب الثاني: دراسة الهيكل التنظيمي للمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة
122	المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر و اركة نقل البضائع فيه
128	المبحث الثاني: أهم المصطلحات التجارة الدولية المطبقة في الجزائر
128	المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات
130	المطلب الثاني: مصطلحات التجارة الدولية و الواردات
132	المطلب الثالث: تحديات الموانئ الجزائرية و تحدي السفن الأجنبية
134	المبحث الثالث: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية
134	المطلب الأول: مفهوم أهمية ميزان المدفوعات
136	المطلب الثاني: الصادرات FOB
138	المطلب الثالث: الواردات CIF وCFR
142	خلاصة الفصل الثالث
143	الخاتمة العامة
147	الملاحق
157	قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	العنوان	رقم الجدول
38	خصائص النقل الدولي المتعدد الوسائط	01
51	أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.	02
52	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول	03
70	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع	04
71	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FCA "تسليم البضاعة للنقل	05
72	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير "	06
73	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	07
74	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة	08
75	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	09
76	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "	10
77	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "	11
78	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول "	12
79	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه "	13
80	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية "	14
123	سفن الميناء الجزائر	15

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
24	مراحل تنفيذ تقنية التحصيل المستندي	01
27	مراحل سير قرض المشتري	02
28	مراحل سير قرض المورد	03
35	الأنواع الرئيسية للنقل	04
37	سلسلة العمليات المكوّنة للنقل المتعدد الوسائط	05
47	عناصر الأنكوترمز	06
56	مرحلة فتح الإعتماد المستندي	07
58	مرحلة تنفيذ الاعتماد المستندي	08
59	تحقيق الاعتماد عن طريق الدفع الفوري	09
61	تحقيق الاعتماد المستندي عن طريق القبول	10
79	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر	11
125	حركة النقل البحري حسب نوع البواخر بميناء الجزائر 2018/2017	12
126	تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2018/2017	13
127	حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة 2018/2017	14
131	مصفوفة للصادرات والواردات CIF، أو FOB/CFR وسفن النقل البحري	15
136	خريطة إستعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB "" Board التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	16
137	إستعمال الجزائر لمصطلح "Free On Board" FOB "" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير.	17
139	خريطة إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	18
139	إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" أو CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	19

قائمة الملاحق

الصفحات	عنوان الملحق	رقم الملحق
147	مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغات العربية والإنجليزية الفرنسية	01
148	إلتزامات المصدر المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	02
149	تنظيم النقل البحري (موضوع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	03
150	تنظيم النقل البري والجوي (موضوع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	04
151	دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	05
152	عقد الإستيراد وفقا لمصطلح CFR	06
153	دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية	07
154	حركة النقل البحري حسن نوع البواخر بميناء الجزائر 2018/2017	08
154	تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2018-2017 l'EPAL	09
155	حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة 2018-2017)L'EPAL	10
156	إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية	11

إن المعاملات التجارية بين المجتمعات أصبحت مما لا شك فيه ذات أهمية عالية، وتتطلب جهودا كبيرة و واسعة وحركة على المستوى العالمي والجهوي والمحلي بمشاركة أطراف مختلفة.

ظهرت هذه الأهمية منذ أن بدأ الإنسان في الإتساع الاقتصادي خاصة منذ القرون الوسطى واحتلال الدول القوية لغيرها أو عن طريق الهيمنة على الدول الضعيفة.

بدأ التبادل الاقتصادي الدولي يتطور ويتوسع بعد نتيجة قوة وتحسن أداء الاقتصاد الرأسمالي الذي اعتمد بدوره على المبادلات الخارجية منذ بداية الثورة الصناعية في أوروبا، والتي جاءت نتيجة تجمع عدد من الشروط آنذاك للتوسع في الجانب التجاري الداخلي والخارجي، وازداد الاهتمام بالمعاملات التجارية الدولية وشروطها مع نهاية الحرب العالمية الثانية بمرص الدول المنتصرة في الحرب على وضع مقاييس وهيئات تسهر على تنظيم ومتابعة هذه المعاملات وتسهيل القيام بها.

ونظرا لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بالتجارة الخارجية وتباين الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول، كل ذلك كان وراء الحاجة لإجراء مسرد خاص موحد يوضح هذه المهام ومدلولاتها حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد، ولهذا الغاية قامت غرفة التجارة الدولية بتحديد عدد من القواعد لتفسير المصطلحات التجارية عرفت باسم الأنكوترمز وتشمل هذه المصطلحات على صيغة من العقود برموز مختصرة بالحروف الأولى لكلمات تدل على الشروط المتفق عليها ، ولتوضيح التزامات كل من المصدر والمستورد بشكل كامل من خلال تنظيم مكان تسليم الشحنة بواسطة النقل وكيفية التأمين على مخاطر النقل .

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجستية سواء الأساسية منها كالنقل أم الداعمة كالشحن ، التأمين والجمركة ، أصبحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد مهامها متعددة، ومن الملاحظ جليا أن عقد التسعينات قد شهد اهتماما بليغا بزيادة التبادل الدولي وعوامة التجارة ، كما شهد ازدياد الاهتمام بدور النقل في العمليات التجارية وتأثيره الواضح على كفاءة التجارة ، وخاصة فيما تعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها في الأسواق العالمية، وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة ، حيث يشحن بواسطته مايقارب من 80 في المئة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات ، وذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى .

وبحكم موقع الجزائر وطبيعة تجارتها الخارجية التي تتم أغلب صادراتها و وارداتها عبر الموانئ ، فيشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر ، وسيلة رئيسة في حركة المبادلات التجارية ، هذا التطوير انعكس في المجال الدولي عن

طريق تكريس أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية في هذا المجال وهذا ما جسده تعديل القانون البحري الجزائري الذي تم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 وذلك من أجل تشجيع الاستثمار الأجنبي وتسهيل الاستيراد والتصدير التي تتم عبر الموانئ الجزائرية .

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

وانطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسة الآتية:

- ما هي مصطلحات التجارة الدولية وفيما يتعلق دورها في تنظيم النقل الدولي؟ وما واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر، ميناء الجزائر العاصمة نموذجا؟

وبصدد دراستنا لهذا الموضوع نجد أنه لا يخلو من طرح التساؤلات التي تتمحور حول:

- ✓ ما هي التجارة الخارجية وما تقنيات تمويلها؟
- ✓ ما دور مصطلحات التجارة الدولية في التبادل التجاري الدولي؟
- ✓ إلى أي حد يمكن للمصطلحات التجارة الدولية أن توزع وتنظم مسؤوليات "تكاليف ومخاطر" لحركة البضائع (موضوع العقد) بين البائع والمشتري؟
- ✓ ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر من خلال ميناء الجزائر العاصمة؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية التي تنظم استيراد وتصدير البضائع من وإلى الجزائر؟

الفرضيات:

- ✓ تعدد مهام التجارة الخارجية وتباين أنظمتها كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد خاص موحد يوضح مداولاتها حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد.
- ✓ مصطلحات التجارة الدولية جاءت لتوحيد القوانين التجارية الأكثر استخداما دوليا، وعرض لغة مشتركة وتوزيع الالتزامات بين البائع والمشتري.
- ✓ لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الدولية هي شحن وتفريغ البضائع (موضوع العقد)، النقل والتأمين بالإضافة إلى الجمركة، وتتنوع هذه المهام بواسطة اعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات

التجارة الدولية كقواعد نموذجية موحدة في شكل اتفاق على مصطلح أو أكثر لتسيير ومعرفة كل طرف لالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات.

✓ تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر كباقي الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، بالنظر إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف موانئها تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة التي تتناسب ومقوماتها.

المنهج المتبع:

الإلمام بمختلف جوانب الموضوع يمكن اتباع المنهج الوصفي من خلال الإطار المفاهيمي لكل من المصطلحات التجارية الدولية والنقل البحري للبضائع (موضوع العقد)، زيادة إلى الالتزامات المرتبطة بذلك والتي يتحملها المصدر والمستورد من خلال التعارف، المهام والأهداف وغيرها، كما يتطلب البحث المنهج التاريخي عند سرد المراحل التاريخية لتطور المصطلحات التجارية الدولية من جهة، وتطور ميناء الجزائر العاصمة من جهة أخرى، والمنهج التحليلي سيتم استخدامه عند الربط بين المتغيرين ومصطلحات التجارة الدولية في تسهيل وتنظيم النقل الدولي بين الدول.

أهداف البحث:

- ✓ تسليط الضوء على المفاهيم العامة حول التجارة الخارجية والنقل.
- ✓ معرفة كيفية عمل مصطلحات التجارة الدولية وكل ما يتعلق بتطبيقاتها.
- ✓ تسليط الضوء على مدى أهمية النقل الدولي في منظومة التجارة الدولية.
- ✓ إيضاح دور الأنكوترمز في تنظيم وتحديد وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الدولية .
- ✓ المصطلحات المستخدمة في الجزائر ودواعي هذا الاستخدام، وكذا وضع حقيقة النقل البحري للبضائع في

ميناء الجزائر العاصمة EPAL

أهمية البحث: تعود أهمية الموضوع إلى ما يلي:

يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال الضرورة الملحة لمكانة مصطلحات التجارة الدولية ودورها في مجال التجارة الدولية عموماً، والتي تظهر في توزيع مسؤوليات البائع والمشتري زيادة إلى تنظيم المعاملات وتحديد مكان الالتقاء لتسليم موضوع العقد.

كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع موضوع العقد قصد تفادي الأخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع إلى المشتري، ولتسهيل المبادلات وسلامة المادة المتعاقدة عليها.

دواعي اختيار الموضوع:

يرجع اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية:

✓ التطابق الكبير بين هذا الموضوع وتخصص الدراسة.

✓ الرغبة الشخصية إلى البحث في هذا الموضوع وفي أن يكون مفيداً.

- حدود الدراسة (الزمانية والمكانية):

دراسة دور المصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل الدولي لموضوع العقد بصفة عامة وفي ميناء الجزائر العاصمة بصفة خاصة، ومصطلحات التجارة الدولية (INCOTERMS) التي تطبق في الجزائر من خلال عمليات إستيراد وتصدير البضائع "موضوع العقد" في الفترة 2018/2017 عبر ميناء الجزائر العاصمة.

الدراسات السابقة:

1- بسعيد مراد، عقد البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان السنة الجامعية: 2012/2011 .

لقد خلص الطالب في دراسته إلى أن سندات الشحن عند بدأ ظهورها، كانت تحتوي على شروط النقل بشكل يتماشى مع أحكام الشريعة العامة، ولذلك لم تكن تحتوي على إعفاءات للناقل من المسؤولية، إلا أن سرعان ما بدأت محاولات الناقلين البحريين للتخلص من عبئ الالتزام فظهرت مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري، بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة.

مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف، ومن ثم درج الناقلون على تضمين عقود النقل، الشروط التي تتفق مع مصالحهم، وتعفيهم من المسؤولية، لذا أصبح التدخل التشريعي واجباً لحماية مصالح أصحاب

البضاعة، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من الاتفاقيات الدولية للتصدي لموضوع النقل البحري للبضائع بتشريع إلزامي، وإلى وضع عقد نقل نموذجي، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانون التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية.

2- عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مشروع مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2014/2015

- لقد حاول الطالب في دراسته إبراز دور المصطلحات التجارية الدولية، في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مع تسليط الضوء على النقل البحري للبضائع الذي يعتبر الوسيلة الأوسع نطاقا بالنظر لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الإستيعابية، كما تعتبر المصطلحات التجارية الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد (شحن، نقل، تأمين والإجراءات الجمركية وغيرها)، وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان.

فحقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر توصف بالمتأخرة، وضعف البنى التحتية، إلا أن جهود التطوير تبدو واضحة، ويكتسي ميناء الجزائر العاصمة المكانة الأبرز في هذا القطاع بالنظر إلى كمية البضائع المشحونة والمفرغة فيه خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية لتحديث تشغيل الحاويات.

3- **juana coetzee**. Incoterms as a form of standardisation in international sales law as analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk dissertation presented for the degree of law at the university of Stellenbosch, Western Cape-South Africa. December 2010.

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

حاول الباحث في دراسته هذه إبراز أن عقود البيع الدولية لديها احتياجات محددة للغاية التي تنبع من تعدد النظم القانونية، الأمر الذي يزيد من كفاءة المعاملات التجارية الدولية ويفي وظيفة التنسيق التلقائي، كما هو الحال مع مصطلحات التجارة الدولية التي تعكس العادات والأعراف التجارية التي وضعت على مدى فترة زمنية طويلة من أجل تسليط التجارة في السلع التي يتم نقلها من وضع إلى آخر، كما أنها تنظم التزامات واحدة ألا وهي الالتزامات المرتبطة بتحويل الأخطار المتعلقة بالبضاعة، ذلك دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى التي لا تقل أهمية كالشحن، تأمين والجمركة خاصة النقل الدولي للبضائع.

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة INCOTERMS كشكل من الأشكال التوحيد في القانون الدولي المبيعات، كما ركز هذا الموضوع في الوضع القانوني في حال مصطلحات (CIF) (FOB) مشيرا إلى أهمية هذين المصطلحين واتساع دائرة استخدامهما في الكثير من الدول في مجال التجارة الدولية. واستنتج الباحث من ذلك أن التعاون بين incoterms واتفاقية البيع تضيف قيمة للقانون الدولي من خلال زيادة المبيعات كفاءة من الصفقات التجارية الدولية وبالتالي الى تسهيل التجارة العالمية

خطة البحث: يمكن تقسيم الموضوع الى ثلاثة فصول كما يلي:

الفصل الأول: عموميات حول التجارة الخارجية والنقل ومصطلحات التجارة الدولية سيتم التطرق إلى مفهوم التجارة الخارجية وتقنيات تمويلها ومفاهيم عامة حول النقل اضافة إلى الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

الفصل الثاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع سيعالج هذا الفصل المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي والتزامات المصدر المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية، إضافة إلى واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

الفصل الثالث: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر. سيتناول تقديم عام للمؤسسة ميناء الجزائر وكذا أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في الجزائر ميزان مدفوعات الجزائري مع مصطلحات التجارة الدولية.

تمهيد:

تتناول العلاقات الاقتصادية بصفة عامة جميع أوجه النشاط الاقتصادي الذي يقوم بين دول تخضع لسلطات سياسية مختلفة حيث تعتبر التجارة الخارجية أحد أهم فروع علم الاقتصاد التي تخضع لدراسة الاعتماد المتبادل بين دول العالم حيث ان أهم محددات التجارة الخارجية تتمثل في جانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي ، ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يؤثر معاملات التبادل التجاري، التي تكمن في توحيد القوانين التي يكثر استخدامها أمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الدولية.

كما أن الجانب التطبيقي المبادلات التجارة الخارجية يتركز على جملة من الأنشطة والوسائط التي لا غنى عن الاهتمام بها وتطوير الخدمة البيع الدولي، ويأتي في مقدمة تلك الأنشطة النقل الدولي الذي اكتسب أهمية بالغة في العقود الأخيرة ومنه:

فإن هذا الفصل سيعالج ثلاث مباحث: الأول يشمل الإطار النظري للتجارة الخارجية ثم المبحث الثاني الذي يسلط الضوء النقل وأخيرا المبحث الثالث الإطار النظري مصطلحات التجارة الدولية.

المبحث الأول: التجارة الخارجية وتقنيات تمويلها

تلعب التجارة الخارجية دور هاماً ورئيسياً في تنمية اقتصاديات الدول، وتعد التجارة الخارجية قطاعاً حيوياً لأي مجتمع متقدماً كان أو نامياً، وتعتبر مؤشراً على القدرة الإنتاجية والتنافسية في السوق الخارجي، من خلال القدرة التصديرية والاستيرادية وأثرها على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وعلى الميزان التجاري.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية وأسباب قيامها

أولاً: تعريف التجارة الخارجية

تعرف التجارة الخارجية على أنها: "أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، ممثلة في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلاً عن السياسات التجارية التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة"⁽¹⁾

ثانياً: مفهوم التجارة الخارجية:

تتمثل العلاقات الخارجية في مختلف المبادلات فيما بين البلدان للحصول على السلع والخدمات أو لتسوية الديهن وذلك بقصد السعي وراء الكسب لتحقيق التوازن بين جانبي الخصوم والأصول كهدف من أهداف التجارة⁽²⁾، لقد تعددت الصيغ المختلفة لتعريف التجارة الخارجية بناء على الهدف من دراستها، فقد عرفت تاريخياً بأنها تمثل "أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات بين البلدان في شكل صادرات واستيرادات"⁽³⁾

كما عرفت التجارة الخارجية بأنها ((فرع من فروع علم الاقتصاد والذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية الجارية عبر الحدود الوطنية" وتتضمن الصفقات الاقتصادية ما يلي: ⁽⁴⁾

➤ تبادل السلع المادية.

➤ تبادل الخدمات.

➤ تبادل النقود (رؤوس الأموال)

➤ تبادل عنصر العمل.

وتعرف التجارة الخارجية بأنها تمثل: (حركة السلع والخدمات بين الدول المختلفة، بحيث تشمل الحركات الخارجية لرؤوس الأموال).⁽⁵⁾

1- نورة بوكونة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكر ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشور)، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر، 2012/2011، ص 43

2- محمد علي جاسم، القواعد الأساسية، (الاقتصاد الدولي)، الكتاب الأول، الجامعة المستنصرية بغداد، 1976، ص 226

3- حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص 13

4- موسى سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 13

5- حسام علي داود وآخرون، مصدر سابق، ص 14

وبلاحظ من هذا التعريف، إدخال مفهوم الاستثمار إلى مكونات التجارة من خلال رؤوس الأموال، موضحاً بذلك تأثير التجارة الخارجية على مكونات الناتج القومي الإجمالي ومتجاوزاً بذلك مفهوم الناتج المحلي الإجمالي. (1)

وتحدث التجارة الخارجية بين وحدتين اقتصاديتين بسبب اختلاف الأسعار، حيث نرى من ناحية التوازن الجزئي أن الاختلاف بالأسعار ناتج عن تغيرات في العرض والطلب. أما من ناحية التوازن الكمي وفي حالة استيفاء شروط محددة (مثلاً: وجود منحني سواء الجماعة)، نستطيع أن نبين أن التجارة الخارجية تحدث إذا كانت الأسعار النسبية (في حالة ما قبل حدوث التجارة) مختلفة. وعليه، فإن اختلاف الأسعار النسبية هو الحافز والمحرك للتجارة والذي بدوره يعكس تغيرات في التكاليف

والتجارة الخارجية تفتح أمام البلدان فرص التخصص وزيادة تقسيم العمل مما يؤديان إلى زيادة إنتاج واستهلاك العالم، وبالتالي ارتفاع مستوى الرفاهية العالمية (2) بعبارة أخرى، إن ميزة التجارة الخارجية هي أنها تلكن كل بلد من أن يستفيد من مزايا البلدان الأخرى، فما يتمتع بيها بلد معين تضعه التجارة الخارجية تحت تصرف البلدان الأخرى (3).

وعليه فالتجارة توسع الأسواق الداخلية والخارجية للمنتجين المحليين وتجبرهم على التنافس وعلى استيعاب التكنولوجيا الحديثة، وتصبح التجارة بالتالي محرك التوسع في القطاعات الاقتصادية الأخرى، كما أن نمو القدرات التصديرية يقلل من الاستيرادات الصناعية والخدمية المنافسة.

ثالثاً: أسباب قيام التجارة الخارجية.

ترتبط مختلف بلدان العالم فيما بينها بعلاقات اقتصادية متشعبة تنشأ بمناسبة قيامها بالتجارة الخارجية، فما هو أساس قيام هذه التجارة؟ (4)

فإذا افترضنا وجود نظام السوق وحافز الربح، فالسبب المباشر لقيام التجارة هو اختلاف الأسعار النسبية (Différences Relative Price) (5) الأسعار تؤثر في التبادل الدولي كما إنها تتأثر به (6) وإن عملية التبادل بين البلدان سيتحقق إذا ما كانت هناك مكاسب وأرباح جراء ذلك وهي أساس التجارة الخارجية وإذا لم تكن هناك مكاسب وأرباح فلن تكون هناك تجارة دولية.

1- لمزيد من التفاصيل ينظر الموقع الإلكتروني-: www.arab-api.org/course18/c18_1.htm, 2011/7/25

2- اسكندر مصطفى النجار، مقدمة لمعلاقات الاقتصادية الدولية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1973، ص 54_55

3- موسى سعيد مطر وآخرون، مصدر سابق، ص 15

4- د. غازي صالح محمد الطائي، الاقتصاد الدولي، دار الكتب لمطبعة والنشر، الموصل 1999، ص 25.

5- د. اسكندر مصطفى النجار، مصدر سابق، ص 17-15

6- د. محمد عبد العزيز عجمية، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الجامعات المصرية، القاهرة، 1973

ويمكن إجمال أسباب قيام التجارة الخارجية إلى الفروع الآتية:

الفرع الأول: الحاجة في العلاقات الاقتصادية الخارجية⁽¹⁾

بما أنه هناك توزيع غير متكافئ لعناصر الإنتاج بين بلدان العالم المختلفة بما فيها الظروف المناخية (الأمطار، درجات الحرارة ونوع التربة) والموارد المعدنية والبشرية والرأسمالية والمستوى التكنولوجي والكفاءات الإدارية وغيرها من المتغيرات الاقتصادية التي تؤثر على قدرات البلد على الإنتاج (اختلاف ظروف الإنتاج)، إذ أن هذه الاختلافات بين البلدان تجعل هنالك اختلاف في إمكانيات البلدان في إنتاج السلع والخدمات، بمعنى أن أي بلد لا يستطيع أن يحقق الاكتفاء الذاتي.

فمنطق الحاجة هنا يفرض نفسه في غالبية الأحوال التي تتجلى فيها رغبة أي بلد في الحصول على سلع عن طريق استيرادها ومن ثم رغبة أي بلد في تلقي الطلبات على سلعها عن طريق تصدير الفائض من إنتاجها، بعبارة أخرى يمكن القول أن التجارة الخارجية تتيح لكل بلد أن تستغل مواردها بأكبر قدر ممكن من الكفاءة، أي حصولها على أكبر ناتج ممكن من خلال استعمال هذه الموارد⁽²⁾

الفرع الثاني: التخصص الدولي

يرجع التخصص في جانب منه إلى عوامل جغرافية تتمثل في اختلاف ظروف الطقس والمناخ والتربة، واختلاف الموارد الطبيعية وتوزيعها فيما بين البلدان⁽³⁾، وكما بينا سابقاً أن البلدان لا تستطيع أن تعتمد على نفسها كلياً في إشباع حاجات أفرادها، وذلك بسبب التوزيع غير المتكافئ للثروات الطبيعية والمكتسبة بين بلدان العالم، ولذلك يجب على كل بلد أن يتخصص في إنتاج تلك السلع التي تؤهلها طبيعتها وظروفها وإمكانياتها الاقتصادية أن تنتجها بتكاليف نسبية أقل وبكفاءة عالية⁽⁴⁾

بعبارة أخرى، يصدر البلد السلعة التي تكلفتها النسبية محلياً، قبل قيام التجارة أقل من تكلفتها النسبية في الخارج، وتستورد السلعة التي تكون تكلفتها النسبية محلياً أكبر منها في الخارج⁽⁵⁾، والقاعدة العامة هذه تعرف في الاقتصاد بقانون الميزة النسبية، وأساس ظهور الميزة هذه هو اختلاف التكاليف.

1- د. محمد عمي الجاسم، القواعد الأساسية (الاقتصاد الدولي)، الكتاب الأول، مصدر سابق، ص. 35.

2- رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، دار الرضا لمنشر، دمشق، 2000، ص. 36.

3- د. كريم ميدي الحسناوي، المدخل إلى الاقتصاد الدولي، مطبعة التعميم العالي، بغداد، 1988، ص. 35.

4- موسى سعيد مطر وآخرون، مصدر سابق، ص. 17.

5- د. أسكندر مصطفى النجار، مصدر سابق، ص. 19-20.

ومع ذلك فإن من أهمية التجارة الخارجية لا ترجع فقط إلى الحصول على السلع التي لا تستطيع البلدان إنتاجها، وإنما كذلك إلى الحصول على السلع من الخارج، بثمن أقل، وعلى ذلك فإنه عن طريق التجارة الخارجية يمكن لعدد كبير من السكان أن يرفعوا من مستويات معيشتهم.⁽¹⁾

الفرع الثالث: اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من بلد لآخر

ينتج عن اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة، تفاوتاً في أمثلية استخدام الموارد الاقتصادية، حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا، وعلى العكس من ذلك في حال انخفاض مستوى هذه التكنولوجيا، حيث يخضع الإنتاج لانخفاض الكفاءة الإنتاجية، والاستغلال غير الأمثل للموارد الاقتصادية⁽²⁾

الفرع الرابع: التعاون في العلاقات الاقتصادية الخارجية

قد يبدو أن مبدأ التعاون الدولي أقل تأثيراً في قيام التبادل التجاري فيما بين البلدان إذا ما قورن بالأسباب الأخرى سابقة الذكر، ولاسيما في الظروف الاستثنائية، وفي هذه الأحوال تنقصر دائرة التعامل الاقتصادي فتقل الروابط والعلاقات وغيرها، أما في الظروف الاعتيادية وفي جو التعامل الطبيعي فقد يمارس التعاون الدولي بمختلف أشكاله وفي كل المجالات دوراً هاماً، إذ يكون مبعثاً قوياً لنشأة علاقات اقتصادية جديدة أو مدعاة لمضاعفة العلاقات الراهنة أو وسيلة لإعادة وإدامة العلاقات السابقة⁽³⁾

الفرع الخامس: إختلاف الميول والأذواق، الناجم عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة:

حيث أن المستهلكين في كل بلد يسعون للحصول على السلعة ذات المواصفات عالية الجودة، لتحقيق أقصى منفعة ممكنة منياً، وتزداد أهمية هذا العامل مع تزايد متوسط دخل الفرد في البلد⁽⁴⁾

المطلب الثاني: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية

تعد المكاسب من التجارة الحافز الرئيس لقيام التجارة بين البلدان، وتزداد هذه المكاسب بسبب التخصص في إنتاج السلع والخدمات، مما يؤدي إلى توجيه الموارد الاقتصادية نحو المجالات الأكثر إنتاجية في البلدان المشاركة في التجارة الخارجية، وحتى يتم الوقوف عن كثب للنظريات الحديثة في مجال التجارة الخارجية لابد أولاً من التطرق بشيء من الإيضاح للنظريات الكلاسيكية في هذا المجال وكما سيتم عرضه في ما يلي

1- القانون مستند إلى نظرية الميزة النسبية للاقتصادي المعروف ريكاردو التي وردت في كتابه الشير(مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب) سنة 1817

2- د. محمد عبد العزيز عجمية، مصدر سابق، ص. 5.

3- حسام عمي داود وآخرون، مصدر سابق، ص. 17.

4- د. محمد عمي الجاسم، القواعد الأساسية (الاقتصاد الدولي)، الكتاب الأول، مصدر سابق، ص 37-38.

أولاً: النظريات الكلاسيكية في التجارة الخارجية

تعد النظرية الكلاسيكية أولى النظريات المتكاملة التي حاولت تفسير أسباب قيام التجارة بين البلدان، منذ ظهورها في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر⁽¹⁾، حيث تشكل الأساس النظري الذي تقوم عليه النظريات الحديثة في التجارة الخارجية، فقد حاول رواد هذه النظرية بحث أهمية وحقيقة القضايا المتعلقة بالسياسة التجارية بناء على أسباب ظهور المكاسب من التجارة، واستندوا في ذلك على مجموعة من الفرضيات المرتبطة بالمذهب الاقتصادي الحر⁽²⁾، الذي نشأ على أنقاض أفكار المدرسة التجارية، منذ القرن السادس عشر، وحتى أوائل القرن الثامن عشر، والمدرسة الطبيعية (الفيزوقراطية) التي ظهرت في منتصف القرن الثامن عشر⁽³⁾

أما وجهة نظر الكلاسيكية في التجارة الخارجية، فيمثلها عدد من الاقتصاديين البارزين الذين قدمت لنا أعمالهم تراثاً يعكس عمق بصيرتهم، ومفاهيمهم مازال دليلنا إلى اليوم، والواقع أن أعمالهم في قضايا الاقتصاد الدولي قد أنتجت بعض أهم الأدوات التحليلية المستخدمة في الاقتصاد الحديث، ولعل أبرزهم (David Hume)، (Adam Smith)، (David Ricardo)، (Jon Stuart Mill)

ويمكن عرض مخصص لنظريات هؤلاء الكتاب كما يلي:

أ- نظرية (David Hume):

وتتلخص نظرية David Hume في التجارة الخارجية في أن الرفاه الاقتصادي في أي بلد سوف يعم على البلدان الأخرى، بسبب تكامل هذه البلدان في ظل تقسيم العمل الدولي⁽⁴⁾ في حالة تطور بلد ما سيكون تأثيره إيجابياً على البلدان الأخرى المجاورة له، فمثلاً تطور كل من (فرنسا، ألمانيا وإيطاليا) هو لصالح بريطانيا وإن تخلف الدول سيؤثر سلباً على الاقتصاد البريطاني.

ب- نظرية: Adam Smith

تعد نظرية الميزة المطلقة Absolute Advantage Theory أول نظرية متكاملة ظهرت لتفسير قيام التجارة بين البلدان، وهي للاقتصادي الكبير Adam Smith من خلال كتابه "بحث في طبيعة وأسباب ثروة الأمم" سنة 1776 وهذه النظرية المستندة على مبدأ تقسيم العمل الدولي تعتمد على وجود فروق واضحة في تكاليف الإنتاج بين بلد وآخر من حيث الإمكانيات والإنتاجية، وتتلخص هذه النظرية بأن يتخصص كل بلد

1- حسام عمي داود وآخرون، مصدر سابق، ص. 17.

2- رعد حسن الصرن، مصدر سابق، ص. 151.

3- حسام عمي داود وآخرون، مصدر سابق، ص. 33.

4- سعد محمود خميل الكوازي، نيكل الاستيرادات وأثره على نمو وتطور القطاعات السمعية في العراق لفترة 1958-1990، أطروحة دكتوراه مقدمة

إلى مجلس كمية الإدارة والاقتصاد في جامعة الموصل 1995، ص 9-10

بإنتاج تلك السلع التي يكون له ميزه مطلقة في إنتاجها، عليه فالتجارة بين البلدان ستكون مفيدة لجميع الأطراف المشاركة فيه (1)

إلا أن نظرية Smith في الميزة المطلقة عجزت عن الإجابة على التساؤل المطروح فيما إذا كان بلد ما لا تتوفر فيه ميزة مطلقة بإنتاج أية سلعة مقارنة بمنافسيه من البلدان الأخرى؟ وإذا كان بلد معين يتمتع بميزة مطلقة في إنتاج جميع السلع على البلد الآخر، بل هذا يعني أنه لا يوجد مكاسب للتجارة بين البلدين؟ (2) وقد حاول David Ricardo تقديم إجابة عن هذا التساؤل من خلال نظرية في الميزة النسبية.

ج-نظرية David Ricardo

في القرن التاسع عشر قام الاقتصادي الإنكليزي المعروف David Ricardo (1772-1823) بالرد على نظرية Adam Smith وذلك بكتابه المشهور (مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب) سنة 1817 من خلال نظريته في الميزة النسبية (comparative advantage)، إن جوهر هذه النظرية يتمثل في احتساب كلفة إنتاج الوحدات الإضافية من إحدى المنتجات بصيغة التقليل الضروري في إنتاج بقية السلع (3) بهذا توضح النظرية الجديدة أنه ليس بالضرورة لقيام التجارة بين البلدان أن يتمتع البلد بميزة مطلقة في إنتاج سلعة معينة بل إن قيام التجارة يعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للسلع بين البلدان وليس التكاليف المطلقة، ويحقق البلد مكاسب من التجارة حتى لو كانت التكاليف الحقيقية لإنتاج جميع السلع فيه أكبر نسبياً مقارنة مع شركائه التجاريين (4)

وتعد هذه النظرية تطوراً كبيراً في الفكر الكلاسيكي، حيث اعتبرت الاتجاه الصحيح في التجارة الخارجية، وخطوة هامة إلى الأمام ولا زالت تشكل أساس أغلب النظريات الحديثة في التجارة الخارجية، وقد زودت الاقتصاديين ببرهان أكثر كفاية وأكثر إقناعاً في جدوى وفوائد التجارة، بالرغم من كل الانتقادات التي سبقت في مواجهة هذه النظرية (5)

د-نظرية: Jon Stuart Mill

أكدت النظريات السابقة (الميزة المطلقة والميزة النسبية) لتفسير قيام التجارة الخارجية بين البلدان على جانب العرض (إمكانيات الإنتاج) دون الاهتمام بالطلب (6)

1- د. غازي صالح محمد الطائي، مصدر سابق، ص. 59

2- تعني الميزة المطلقة: تفوق بلد عمى آخر في إنتاج سلعة معينة، نتيجة توافر ظروف إنتاجية خاصة بإنتاج تلك السلعة مثل ملائمة المناخ أو خصوبة التربة أو وفرة رأس المال أو... فحيثما تتواجد هذه الظروف فإن كفاءة البلد الإنتاجية لتمك السمع ترتفع فتتجمع متفوقاً على غيره من البلدان فتبرز هذه الميزة، وتكون مطمقة لأن فيها يتحقق فيو التفوق المطلق.

3- رعد حسن الصرن، مصدر سابق، ص. 152-153

4- د. طالب محمد عوض، التجارة الدولية: نظريات وسياسات، الطبعة الأولى، معيد الدراسات المعرفية، عمان، 1995، ص. 30

5- د. اسكندر مصطفى النجار، مصدر سابق، ص. 21-23

6- د. محمد صالح تركي القريشي وفواز جار الله الدليمي، مصدر سابق، ص. 29

لقد تنبه إلى هذه المسألة (JON STUART MILL)، (1806-1873) الذي أشار في نظريته القيم الخارجية إلى أن رغبة كل بلد في عرض صادراته من السلع يعتمد على مقدار استيراداته، بمعنى أن الصادرات تتغير وفقا لمعدلات التبادل التجاري السائدة بين البلدان المشاركة في التجارة، ولهذا قام (Mill) بإدخال جانب الطلب على التحميل بهدف تحديد معدلات التبادل بين هذه البلدان، وبناء على ذلك حدد مفاهيم التوازن بين البلدان المشاركة فعليا في التجارة، بأنه الوضع الذي تكون فيه صادرات البلد مساوية لاستيرادات البلد الآخر المشارك معه في التجارة، بعبارة أخرى أن عرض البلد (A) لسلعته يمثل طلبه على سلعة البلد (B)، والعكس صحيح، وإن الانحراف لمعدل التبادل التجاري الدولي عن معدل التبادل التجاري الداخلي في البلد يزيد مكاسب ذلك البلد من التجارة الخارجية (1)

ثانيا: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية

إن الحصول على مكاسب متبادلة من التجارة الخارجية يتوقف على اختلاف معدلات التبادل الداخلية بين السلع من بلد إلى آخر، وإن أكبر مكسب يتحقق لكل بلد في حالة تخصصه في إنتاج السلعة التي يتميز فيها نسبيا (2)، فإذا كانت نظريات التجارة الخارجية الكلاسيكية قد تركت الأساس الذي قامت عليه في الميزة المطلقة، لتركز على الميزة النسبية التي بدأها (Ricardo) وأضاف عليها أسلافه الكثير من التعديلات، فإن النظريات التي اعتاد الاقتصاديون أن يسموها بالنظريات الحديثة في التجارة الخارجية، التي قامت على أساس العنصر الإنتاجي الوفير، لم تتحرر تماما من الأسس التي وضعها الكلاسيكيون باستثناء الاعتماد على عنصرين من عناصر الإنتاج هما: العمل ورأس المال بدلا من العمل بوصفه عنصرا إنتاجيا وحيدا كما فعل كل من (Adam Smith) و (David Ricardo) و (Jon Stuart Mill)، فجاءت النظريات الحديثة في تفسير قيام التجارة الخارجية، ابتداء من الاقتصاديين (Heckscher-Ohlin) والتي عرفت بنظرية وفرة العنصر (Factor Endowments Theory) معتمدة على فرضيات أكثر واقعية تتماشى مع المتغيرات الاقتصادية الحديثة (3)، وتتمثل الفكرة الأساسية لهذه النظرية في ما يلي: (4)

أن الاختلافات في الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج بين البلدان هي التي تؤدي إلى قيام لتجارة الخارجية بينهم، إذ لكل بلد ميزة نسبية عندما ينتج ويصدر تلك السلعة التي تحتاج إلى أمل الإنتاج الأكثر وفرة نسبية فيها، إلى جانب أنه لن يكون للبلد هذه الميزة بالنسبة للسلع التي يحتاج إنتاجها إلى عامل الإنتاج الأكثر ندرة فيها، وبالتالي يجب أن يقوم البلد باستيراد هذه السلع من الخارج.

1- حسام عمي داود وآخرون، مصدر سابق، ص. 38

2- د. محمود يونس، مقدمة في نظرية التجارة الدولية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1986، ص 32

3- حسام عمي داود وآخرون، مصدر سابق، ص. 42

4- د. غازي صالح محمد الطائي، مصدر سابق، ص. 79

بعبارة أخرى يمكن إيجاز نظرية (H-O) فيما يلي: "أن اختلاف التكاليف النسبية مرجعه الاختلاف النسبي بين معطيات البلدان من عوامل الإنتاج، فالبلد غالبا يكون له ميزة نسبية في السلع التي يتطلب إنتاجها عوامل الإنتاج الأكثر وفرة نسبية في البلد، وعلى العكس يكون للبلد غالبا تخلف نسبي في السلع التي يتطلب إنتاجها عامل الإنتاج الأكثر ندرة نسبية في البلد⁽¹⁾

وهكذا فإنه عند قيام التجارة، فإن صادرات كل بلد ستكون من السلع التي تتفوق في إنتاجها على غيرها من البلدان، وذلك لأن تكلفة إنتاجها، وبالتالي أسعارها تكون منخفضة نسبيا عن الأسعار السائدة في البلدان الأخرى، أما استيراداتها فستكون من السلع التي يحتاج إنتاجها إلى عوامل إنتاج غير موجودة محليا، أو يعاني فيها البلد من عجز نسبي في وفرتها، وبالتالي فإن السبب الأساسي لقيام التبادل الدولي بين بلدين هو إمكانية الحصول على السلعة من الخارج بتكلفة أقل من تكلفة إنتاجها محليا⁽²⁾

عليه فقد توصل الاقتصاديان إلى نتيجة أساسها أن اختلاف التكاليف النسبية بين البلدان ترجع إلى اختلاف وفرة الموارد الاقتصادية بين البلدان، وهذا يعني أن البلد يصدر سلعا تحوي على نسبة مرتفعة من عنصر الإنتاج المتوفر لديه نسبيا، بينما يستورد سلعا تحوي على نسبة مرتفعة من عنصر الإنتاج النادر لديه نسبيا⁽³⁾

لقد كانت نظرية (Heckscher-Ohlin) في التجارة الخارجية موضوعا لكثير من الدراسات والاختبارات التجريبية، ومن هذه الدراسات تلك التي قام بها الاقتصادي (Leontif) عندما استعان بجداول المستخدم، المنتج للاقتصاد الأمريكي لسنة 1947 والتي تتضمن معلومات كافية عن كميات العمل ورأس المال اللازمة لإنتاج مجموعة معينة من السلع المعوضة عن الاستيرادات، وتبين أنها تصدر سلع مكثفة للعمل وتستورد سلع مكثفة لرأس المال، ولكن بسبب وفرة عنصر رأس المال بالقياس إلى عنصر العمل في الولايات المتحدة الأمريكية، فقد سمي هذا التناقض الذي وقعت به الدراسة بلغز ليونتييف (**Leontif Paradox**) وقد فسر ذلك ليونتييف مبينا أن إنتاجية العامل الأمريكي تعادل ثلاثة إضعاف إنتاجية العامل في أي مكان آخر، ولهذا فإنه يتعين ضرب العمل الأمريكي في ثلاثة للوصول إلى العرض الحقيقي⁽⁴⁾

ولقد توصلت الدراسة التي أجراها كل من Tatemoto and Ichimura سنة 1959 على الاقتصاد الياباني، ودراسة Wahl عن الاقتصاد الكندي سنة 1961 إلى نتائج مناقضة لنظرية

1- عبد الحميد سميان ظار، مصدر سابق، ص.12

2- سعد محمود خميل الكواز، مصدر سابق، ص.15

3- رعد حسن الصرن، مصدر سابق، ص.197 * المقصود بنظرية H-O (نظرية Hecksher-Ohlin)

4- د.غازي صالح محمد الطائي، مصدر سابق، ص.33

Heckscher-Ohlin في حين أيدتها دراسات أخرى مثل دراسة Bharadwaj سنة 1962 عن الهند ، ودراسة Rosecamb and Stopler سنة 1961 عن ألمانيا الشرقية⁽¹⁾ ثم جاءت نظرية Stopler and Samelson لتقوم على الفروض نفسه التي قامت عليها نظرية Heckscher-Ohlin ولكنها تبحث في الأثر الذي يمكن أن يؤدي إليه التدخل في أسعار السلع على حجم إنتاج تلك السلع، وبالتالي على دخول عوامل الإنتاج المستخدمة في إنتاجها، وذلك في نموذج للتوازن العام⁽²⁾

المطلب الثالث: تقنيات الدفع والتمويل المستعملة في التجارة الخارجية

إن البنوك التجارية تلعب دوراً هاماً في تمويل التجارة الخارجية، لهذا تطورت وتنوعت في أساليب ووسائل تسييرها لكي تتم من خلال تسوية وتسجيل مختلف المعاملات التي تتم في إطار التجارة الخارجية، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى أهم تقنيات الدفع والتمويل المعتمد في التجار الخارجية،

I- تقنيات الدفع المستعملة في التجارة الخارجية

وستتناول في هذا المطلب أهم تقنيات الدفع المستعملة فيما بين المتعاملين في مجال المبادلات التجارية الخارجية.

أولاً: تقنية الدفع المسبق (الدفع مقدماً)

1) تعريف تقنية الدفع المسبق:

طبقاً لهذه التقنية يتم سداد قيمة البضاعة لمصدر مقدماً كشرط أساس لإرسالها أو شحنها للمستورد، و لا تمارس هذه الطريقة إلى في حالة توافر الثقة بين المصدر والمستورد⁽³⁾، حيث أن هذه التقنية تمثل درجة عالية من المخاطر بالنسبة للمستورد لذا يجب عليه التأكد من التالي: ⁽⁴⁾

➤ أن القواعد والإجراءات المتبعة في بلده لا تمنعه من إجراء تحويل قيمة البضاعة مقدماً .

➤ أن الإجراءات المتبعة في بلد المصدر لا تمنعه من شحن البضائع المتعاقد عليها والمدفوع قيمتها مقدماً.

2) حالات إستعمال تقنية الدفع المسبق: وتكون كالاتي⁽⁵⁾

➤ أن تكون نظم تحويلات العملات الحرة معقدة في بلد المستور، وأن نظم الرقابة على النقد تقيد تحويل

العاملات الحرة إلى الخارج مما يدفع بالمستوي إلى السداد نقداً للمصدر وفي بلد المصدر.

1- طو يونس حمادي، أثر أستيرادات السمع الوسيطة عمى نمو وتطور قطاع الصناعة التحويلية في العراق المفترة () 1980-1959 رسالة ماجستير مقدمة الي مجلس كمية الادارة والاقتصاد في جامعة الموصل، 66.ص 1985

2- استيفان ب مكي، التجارة الدولية، ترجمة :د. حسان بابكر، مراجعة وتقديم: د. وليد اسماعيل السيفور، مطبعة التعميم العالي، أربيل 1990، ص 48-49

3- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، مرجع سابق، ص 130

4- باسم محمود نور الدين، الإعتمادات المستندية النظرية والتطبيق، اتحاد المصارف العربية، مصر، 2009، ص 12،

5- زليخة كنيدي، تقنيات التمويل قصيرة الأجل في المبادلات التجارية الدولية دراسة حالة الاعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشورة)، تخص نقود وتمويل، جامعة محمد خيضر ، بسكرة، 2007-2008، ص 16

➤ ألا تتوفر الثقة الكافية للمصدر في الموقف المالي للمستورد.

➤ ضعف الإمكانيات التمويلية للمصدر

➤ الطلبات التي يستغرق تصنيعها مراحل.

(3) مزايا وعيوب استعمال تقنية الدفع المسبق:

تحمل تقنية الدفع المسبق العديد من المزايا للمصدر على حساب المستورد الأجنبي، فباستعمال هذه التقنية يتجنب المصدر تماما الخطر التجاري أي خطر عدم التسديد، فنسبة التسبيق يمكن أن تصل حتى إلى 100% من قيمة العقد التجاري، وبالتالي فتقنية الدفع المسبق توفر السيولة النقدية للمصدر وتجعله أكثر قدرة على التشغيل والإنتاج والتصدير، أما بالنسبة للمستورد فإن هذه التقنية تجنبه خطر تقلب أسعار الصرف. (1)

ويعاب على هذه التقنية أنها تجرد أموال المستورد في الفترة ما بين إرسال قيمة البضاعة وإستلامها وبيعها، وقد تطول هذه المدة، وفي المقابل يستفيد المصدر بالمبلغ المرسل له قبل شحن البضاعة، كما يعاب عليها إمكانية حدوث بعض النزاعات بين المصدرين والمستوردين إذا كانت البضاعة مخالفة للمواصفات المتفق عليها. (2)

ثانيا: تقنية الحساب المفتوح

(1) تعريف تقنية الحساب المفتوح

تعتبر أحد تقنيات الدفع المستعملة في التجارة الخارجية، حيث يقوم المستورد باستلام البضائع والمستندات الخاصة بها، وذلك قبل تحويل قيمة تلك البضائع إلى المصدر، وبموجب هذه الوسيلة يقوم المستورد بفتح حساب في دفاتره باسم المصدر يوضح فيه قيمة البضاعة التي تم استيرادها في جانب والمبالغ التي تم تحويلها للمصدر تحت حساب تلك البضائع في جانب آخر. (3)

(2) مزايا وعيوب استعمال تقنية الحساب المفتوح.

تعتبر تقنية الحساب المفتوح أكثر تقنيات الدفع المستعملة في المبادلات التجارية الدولية بساطة في التحقيق، وأقلها تكلفة لكل من المصدر والمستورد، كما أنها تتضمن عدد قليل من الوثائق، ولا تحتاج إلى إجراء ترتيبات مسبقة مع البنوك التجارية.

وفي الوقت نفسه تعتبر هذه التقنية أكثر تقنيات الدفع خطرا خاصة بالنسبة للمصدر، فهي تحمله كل أعباء التمويل وكذا مخاطر أسعار المعوا، إذا كانت عملية الدفع تتم بعملة غير عملة المصدر، كما أن هذه التقنية غير مؤيدة بمستندات توجب الدفع في مواعيد محددة، وبالتالي صعوبة إثبات المصدر لحقه نتيجة اختلاف القوانين من بلد لآخر (4)

1- زليخة كنيذة ، مرجع سابق ، ص 17

2- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، مرجع سابق، ص 130

3- باسم محمود نور الدين ، مرجع سابق ، ص 14

4- زوليخة كنيذة، مرجع سابق، ص 18

ثالثاً: تقنية رسالة القرض التجاري

(1) تعريف تقنية رسالة القرض التجاري

تعتبر تقنية للدفع وضمنان عملية الدفع في المبادلات التجارية الخارجية، بحيث يقوم بنك المستورد بإصدار خطاب لبنك المصدر يلتزم فيه بأنه سيقوم بالدفع نيابة عن المستورد ولصالح المصدر مبلغاً معيناً وهذا ما يسمى برسالة فتح القرض⁽¹⁾

هذه التقنية تقترب كثيراً من تقنية الاعتماد المستندي، بحيث يقوم بنك المستورد بفتح رسالة القرض التجاري لصالح المصدر وإخطاره بذلك بناء على طلب المستورد، ويقوم المصدر بعدها بإرسال البضائع مرفقة بالمستندات، المتفق عليها في العقد المبرم بينه وبين المستورد، ويقوم هذا الأخير بتسوية دينه بإحدى أدوات الدفع التي يتفق بشأنها، وفي حالة عدم قيام المستور بالدفع فإن المصدر يلجأ إلى البنك المرسل لرسالة القرض التجاري، وذلك من أجل بدء عملية الضمان، فرسالة القرض التجاري لا يتم استعمالها إلا في حالة عجز أو قصور المستورد عن الوفاء بالتزامها⁽²⁾

(2) مزايا وعيوب تقنية القرض التجاري:

تتميز رسالة القرض التجاري بمرونة كبيرة، حيث أن المصدر يحصل على ثمن مبيعاته من طرف البنك المرسل لهذه الرسالة، وذلك من أول طلب يتقدم به هذا الأخير، إلا أنها قد تتعرض إلى الخطر السياسي والمتمثل في عدم تحويل الأموال، وذلك لأن عملية الدفع تتم من خلال بنك المستورد، إضافة إلى الخطر التجاري أي خطر عدم التسديد والذي يواجهه البنك المراسل.⁽³⁾

II- تقنيات تمويل المستعملة في التجارة الخارجية

سيتم التطرق في هذا المطلب إلى بعض التقنيات المستعملة في تمويل التجارة الخارجية المتمثلة في التمويل قصير الأجل والتمويل المتوسط وطويل الأجل، حيث يسمح هذا النوع للمصدرين والمستوردين على الهوء بالحصول على مصادر التمويل الممكنة لتمويل صفقاتهم التجارية في أقل وقت ممكن.

أولاً: تقنيات التمويل قصيرة الأجل للتجارة الخارجية

تتمثل أهم تقنيات التمويل قصيرة الأجل في التجارة الخارجي فيما يلي:

1- هيثم صاحب عجام، علي محمود سعود، التمويل الدولي، دار الكندي، الأردن 2002، ص 49

2- نفس المرجع، ص 18

3- نفس المرجع ص 19

1) التحصيل المستندي:

أ- تعريف التحصيل المستندي:

التحصيل المستندي أمر يصدر من البائع إلى البنك الذي يتعامل معه لتحصيل مبلغ معين من المشتري مقابل تسليمه مستندات الشحن الخاصة بالبضاعة المباعة إليه، ويتم السداد إما نقداً أو مقابل توقيع المشتري على الكمبيالة⁽¹⁾

فالتحصيل المستندي هو آلية يقوم بموجبها المصدر بإصدار كمبيالة وإعطاء كل المستندات إلى البنك الذي يمثله حيث يقوم هذا الأخير بإجراءات تسليم المستندات إلى المستورد أو إلى البنك الذي يمثله مقابل تسليم مبلغ الصفقة أو قبول الكمبيالة.⁽²⁾

ب- الأطراف المعنية في التحصيل المستندي

يحتوي التحصيل المستندي على الأطراف التالية:⁽³⁾

1- الساحب: هو العميل المصدر للبضاعة، والذي يوكل عملية التحصيل إلى البنك الذي يتعامل معه مقابل تقديم كافة مستندات البضاعة والسحوبات الخاصة بها و اللازمة للتحصيل.

2- البنك المرسل (المحول): هو الطرف الذي يوكل إليه المصدر عملية التحصيل، أو هو الذي يستلم المستندات من الساحب ليقوم بإرسالها إلى البنك المحصل.

3- البنك المحصل: هو البنك الذي يتعهد إليه البنك المرسل أو الساحب بتقديم المستندات إلى المسحوب عليه مقابل التحصيل أو القبول.

4- البنك المحصل: هو البنك الذي يتعهد إليه المرسل بوصفه الشخص المعني باستلام المستندات والسحوبات المرفقة مقابل الدفع أو القبول، وعادة يكون المسحوب عليه هو المستورد للبضاعة.

ج- سير عملية التحصيل المستندي

تتم عملية التحصيل المستندي وفق المراحل التالية:⁽⁴⁾

- بعد إبرام العقد بين المصدر والمستورد، يقوم هذا الأخير بشحن البضاعة وإرسالها، ثم تسليم الوثائق اللازمة والممثلة للبضاعة إلى بنكه (بنك المصدر)، مع تحديد طريقة الأداء إن كانت مقابل الدفع أو مقابل القبول.
- يرسل البنك المصدر الوثائق بعد فحصها والتأكد من سلامتها إلى بنك المستورد مع إعلامه بطريقة الوفاء.

1- مدحت صادق، أدوات وتقنيات مصرفية، دار غريب للطباعة والنشر، القاهرة، 2001، ص 30

2- الطاهر لطرش، تقنيات البنوك، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 119

3- خالد أمين عبد الله، إسماعيل إبراهيم الطراد، إدارة العمليات المصرفية المحلية والدولية، دار وائل للنشر، عمان، الطبعة الثانية، 2001، ص 261،

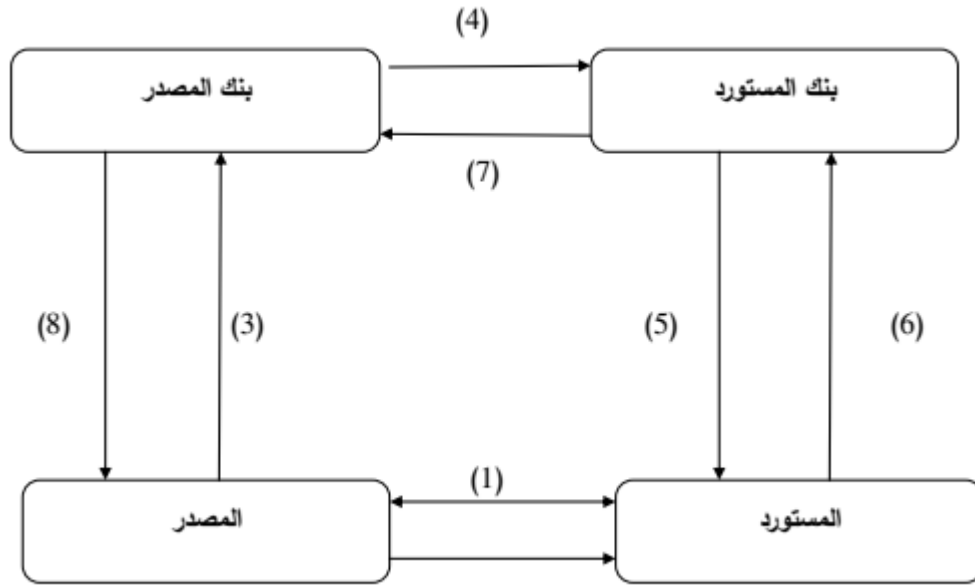
262

4- سليمان ناصر، التقنيات وعمليات الائتمان، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 109

- بعد استلام البنك بنك المستور للوثائق، يطلب من المستورد الوثائق اللازمة لإجراء عملية التوطين، وبعد تسديد هذا الأخير لمبلغ الصفقة بالطريقة المتفق عليها يحصل على الوثائق ومنها الفاتورة التي تمكنه من إستخراج البضاعة من الجمارك.

ويكمن توضيح خطوات تنفيذ التحصيل المستندي وفق الشكل التالي:

شكل رقم 01: مراحل تنفيذ تقنية التحصيل المستندي



المصدر: سليمان ناصر، التقنيات وعمليات الائتمان، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 110

حيث أن:

1. عقد التوريد
2. شحن البضاعة وإرسالها
3. إرسال المستندات مع الكمبيالة وتعليمات الدفع
4. أمر التحصيل
5. تقديم المستندات للمشتري
6. السداد النقدي أو قبول الكمبيالة
7. و 8. المبالغ المحصلة / الكمبيالة المقبولة

د- مزايا وعيوب التحصيل المستندي:

توفر عملية التحصيل المستندي عددا من المزايا لكل من المستورد والمصدر على السواء يذكر منها: (1)

- عملية التحصيل المستندي تتميز بالبساطة وقلة التكلفة .

- تتيح للمشتري (المستورد) الوقت لمعاينة البضاعة المشحونة إليه بعد وصولها أو مراجعة المستندات بدقة قبل سداد ثمنها، كما أن السداد يؤجل إلى حين وصول البضاعة.
- تسليم المستندات للمشتري متوقف على رغبة البائع، إما بحصوله على قيمة المستندات فوراً من المشتري أو إعطائه مدة للدفع مقابل توقيعه على كميالية وهذا يتوقف على مدى ثقة البائع في المشتري.
- غير أن هذه العملية لا تخلو من العيوب كونها لا توفر أي التزام من طرف البنوك لصالح أي من الطرفين، سواء بضمان الدفع لصالح المصدر أو مراقبة مطابقة الوثائق للاتفاق لصالح المستورد، بل يقتصر دور البنوك على تحويل الوثائق مقابل تحصيل ثمنها مما يؤدي إلى:
- تعرض المصدر لمخاطر عدم التسديد أو عدم قبول الكميالية من طرف المستورد بعد إرسال البضاعة.
- في حالة رفض المشتري للبضاعة فإن البائع سوف يتكبد بعض الغرامات والمصاريف مثل غرامة عدم تفريغ البضاعة من السفينة أو سداد مصاريف تخزين وتأمين... إلخ.

(2) خصم الكميالية المستندية

تمثل هذه التقنية الطريقة الأكثر استعمالاً في تغذية خزانة المؤسسة المصدرة، فهي إمكانية متاحة للمصدر لكي يقوم بتعبئة الكميالية التي سحبها على المستورد، وفي هذه الحالة بدلاً من أن يوكل المصدر بنكه بتحصيل قيمة الكميالية المستندية فإنه يطلب من بنكه خصم هذه الكميالية، فعملية الخصم تعني أن يقوم المصدر بتظهير الكميالية التي لم تستحق بعد تظهيراً ناقلاً للملكية مقابل أن يدفع البنك قيمتها بعد خصم نسبة معينة من قيمة الورقة تسمى سعر الخصم، وهذا يعني وكأن البنك أعطى قيمة الكميالية بعد الخصم كقرض يسدد للبنك بتاريخ الاستحقاق عندما يقدمها البنك للمستورد للتحصيل. (1)

(3) عملية تحويل الفاتورة:

عملية تحويل الفاتورة عبارة عن آلية قوم من خلالها مؤسسة متخصصة بشراء الديون التي يملكها المصدر على الزبون الأجنبي أي تكل محل المصدر في الدائنية مع تحملها كل الأخطار الناجمة عن احتمالات عدم السداد مقابل الحصول على عمولة تصل إلى (4%) من رقم الأعمال الناتج عن عملية التصدير.

يتيح هذا النوع من التمويل للمؤسسات المصدرة بعض المزايا الهامة على غرار استفادتها من تسبيق بمبلغ الصفقة من طرف المؤسسة المتخصصة قبل حلول آجال التحصيل.

إن عملية تحويل الفاتورة يسمح للمؤسسات من تحسين خزائنها ووضعيتها المالية وذلك بالتحصيل الآلي لدين لم يحن أجل تسديده بعد.

إن عملية تصل الفاتورة يسمح بتخفيف العبء على المؤسسة فيما يخص التسيير المالي والمحاسبي والإداري لبعض الملفات المرتبطة بالزبائن، وذلك إن تعهد هذا التسيير إلى جهة أخرى هي المؤسسات المتخصصة في هذا النوع من العمليات. (1)

4- التسبيقات بالعملة الصعبة:

يمكن للمؤسسات التي قامت بعملية التصدير ومنحت أجالا للتسديد لصالح زبائنهم أن تستفيد من تسبيق بالعملة الصعبة من طرف البنك لتغذية خزنتها، حيث تقوم بتسديد هذا المبلغ حالما تستوفي حقها من الزبون الأجنبي في تاريخ الاستحقاق، إذا كان التسبيق تم بعملة صعبة غير التي تكون بها عملية التسديد من طرف زبون المؤسسة يجب عليها أن تحتاط وذلك القيام بعملية تحكيم أسعار الصرف في تاريخ الاستحقاق. لا تتم عملية التسبيق مالم تقم المؤسسة بالإرسال الفعلي للبضاعة إلى الزبون الأجنبي، ولا يمكن أن تتعدى مدة التسبيق مدة العقد المبرم بين المصدر والمستورد. (2)

5- تأكيد الطلبية

بموجب هذه الآلية يقدم البنك التزامه إلى المصدر حيث يقوم بناء على هذا الالتزام بتسديد مبلغ البضائع المصدرة، ولا يحق للبنك بعد تقديمه لهذا الالتزام أن يقوم بأي متابعة ضد المصدر أو أن يتراجع عن التزامه هذا، حتى ولو امتنع المستورد عن تسديد قيمة هذه الواردات لأي سبب من الأسباب كما في حالة إعساره مثلا، ولكن أمام هذا الالتزام الحاسم والمحفوظ بالمخاطر، فإن البنك وهذا في حالة وجود إتفاق ثنائي بينه وبين المصدر فقط، لا يقوم بالدفع لصالح هذا الأخير إلا إذا تحصل على الكمبيالة، وقد تم قبولها من طرف المستورد، كما يقوم زيادة على ذلك بجمع كل المعلومات الضرورية والتي تبين له حدود الملاءة المالية لهذا المستورد. وآلية تأكيد الطلبية باعتبارها عملية شراء لدين المصدر على المستورد، تشبه إلى حد كبير آلية تحويل الفاتورة، ولا يختلفان إلا في كون تقنية تأكيد الطلبية لا تمنح إلا في بعض الأعمال المحددة والمدرسة. (3)

ثانيا: تقنيات التمويل المتوسطة وطويلة الأجل للتجارة الخارجية.

ينصب التمويل المتوسط والطويل الأجل للتجار الخارجية على تمويل تلك العمليات التي تفوق في العادة ثمانية عشر أشهر، فالهدف منه هو توفير الوسائل الضرورية لتسهيل وتطوير التجارة الخارجية وتنويعها حسب الظروف السائدة وطبيعة العمليات المراد تمويلها من طرف الأنظمة البنكية، بحيث يمكننا تصنيف مختلف وسائل التدخل البنكي في هذا المجال إلى أربعة أدوات: قرض المشتري، قرض المورد، التمويل الجزائي، الإئتمان الإيجاري الدولي. (4)

1- الطاهر لطرش، مرجع سابق، ص 115

2- نفس المرجع، ص 120-121

3- نفس المرجع السابق، ص 121-122

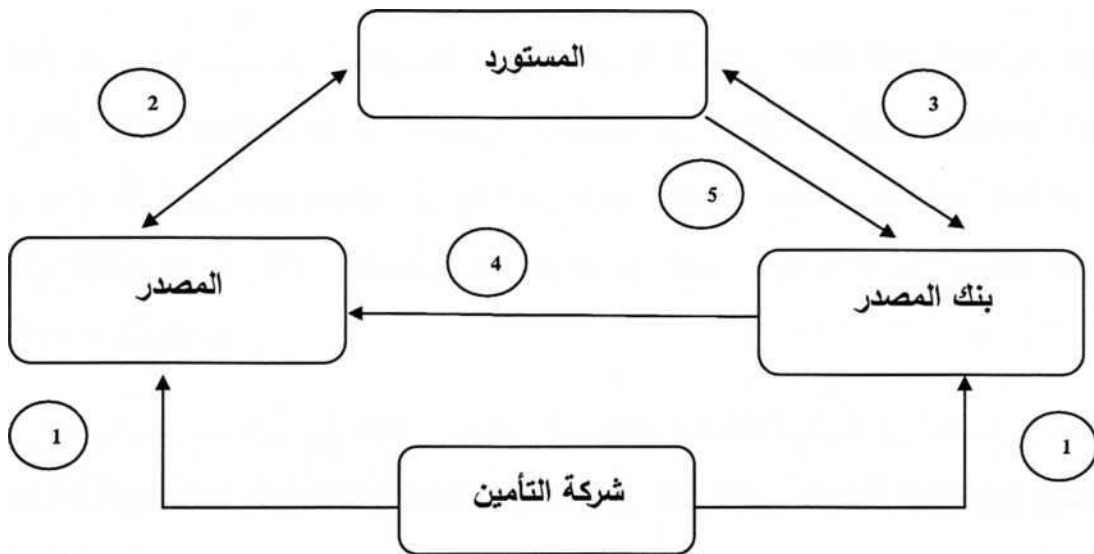
4- نفس المرجع، ص 122-123

1) قرض المشتري:

يعتبر آلية يقوم بموجبها بنك معين أو مجموعة من بنوك في بلد المصدر بإعطاء قرض للمستورد، بحيث يستعمله هذا الأخير بتسديد مبلغ الصفقة نقدا للمصدر، هذه التقنية في التمويل تعد الأكثر سهولة من الناحية العملية، فهي عبارة عن قرض يمنح للمستورد أو لبنكه من طرف مؤسسة مصرفية (بنك) متواجدة في بلد المصدر، وذلك بالاتفاق بين هذا الأخير والمستورد على شروط عقد التصدير وعملية تسوية الصفقات المبرمة التي يتولاها البنك لصالح المصدر.

يتيح في الواقع قرض المشتري إبرام عقدين، فالعقد الأول يتعلق بالعملية التجارية بين المصدر والمشتري يحدد فيه نوعية السلع، مبلغها وشروط تنفيذ الصفقة، بينما يتعلق العقد الثاني بالعملية المالية بين المستورد والبنك المانح للقرض الناجمة عن هاته الصفقة، بحيث يبين هذا العقد شروط إتمام القرض وإنجازه مثل فترة القرض، طريقة إسترداده ومعدلات الفائدة المطبقة. يمنح عادة قرض المشتري لتمويل الصفقات الهامة من حيث المبلغ خاصة فقد يتعين على المستورد في بعض الأحيان توفير مثل هذه المبالغ، كما أن المصدر ليس بإمكانه انتظار لمدة أطول وعلى هذا الأساس فإن هذا النوع من التمويل يهدف إلى تشجيع صادرات الدول المعنية.

شكل رقم: 2 مراحل سير قرض المشتري



المصدر: زليخة كنيدي، تقنيات التسوية قصيرة الأجل في المبادلات التجارية الدولية دراسة حالة الإعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، (غيرمنشورة)، تخصص نقود وتمويل، جامعة بسكرة، 2007-2008، ص 38.

شرح سير العملية:

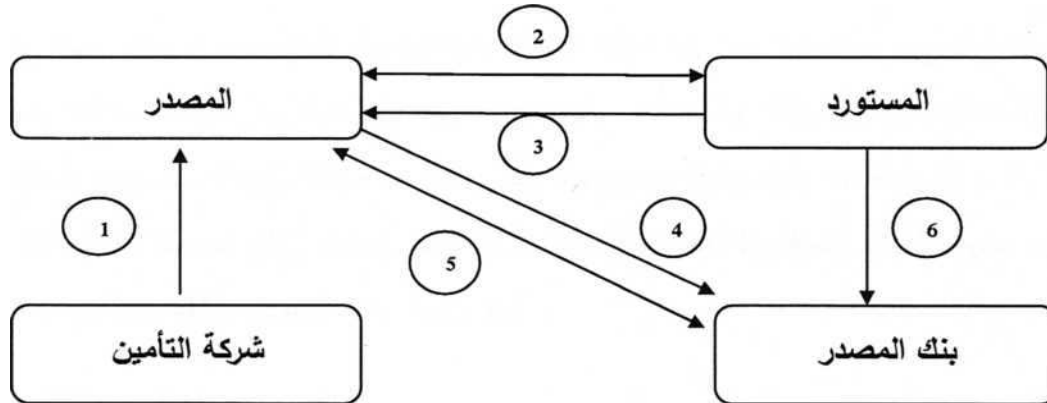
- (1) يحصل كل من البنك والمصدر على تعهد بالضمان من قبل شركة التأمين.
- (2) إمضاء العقد التجاري فيما بين المصدر والمستورد
- (3) إمضاء العقد المالي فيما بين البنك الممول والمستورد
- (4) إلزام المستورد بالدفع نقدا للمصدر
- (5) تسديد قيمة القرض عند حلول تاريخ الإستحقاق من طرف المستورد

ثانيا: قرض المورد

يعتبر آلية أخرى من آليات تمويل التجارة الخارجية في المدى المتوسط والطويل، وهو ذلك الائتمان الذي يمنح من البنك أو الجهة الممولة الأخرى للبائع (المورد) بناء على ائتمان يمنحه هذا الأخير لعميله المشتري، حيث يمكن له تأجيل الدفع وذلك بإصدار أوراق دين تستحق خلال فترات مؤجلة تكون مكفولة من بنوك خارجية تستحق على فترات، وهي كمبيالات أو سحوبات يقوم البائع بخصمها وإستلام العملات مقابل هذه الأوراق ثمنا لبضاعته المصدرة⁽¹⁾

يتم مع توقيع عقد التوريد بالدفع المؤجل بين المصدر والمستورد توقيع كذلك عقد ضمان بين مؤسسة الضمان والمصدر لحمايته من خطر عدم وفاء المستورد بالدين عن طريق تقديم هاته المؤسسة ضمانا شاملا للأوراق التجارية الموجودة لدى البنك الممول لتمكن من تقديم الفوري للمصدر مقابل الكمبيالات أو مستندات الشحن أو السحوبات المقبولة وإسترداد أمواله من خلال سداد المستورد لهذه السحوبات والكمبيالات إليه بتواريخ الاستحقاق⁽²⁾.

شكل رقم 3 : مراحل سير قرض المورد



المصدر: زليخة كنيدي، تقنيات التسوية قصيرة الأجل في المبادلات التجارية الدولية دراسة حالة الإعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، (غير منشورة)، تخصص نقود وتمويل، جامعة بسكرة، 2007-2008، ص 36

1- رشيد شلاي، تسير المخاطر المالية في التجارة الخارجية، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية (غير منشورة)، تخصص: إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر3، 2010-2011، ص 66

2- نفس المرجع، ص 66-67

شرح سير العملية:

- (1) المصدر يحصل على تعهد بالتأمين من قبل شركة التأمين.
- (2) إمضاء العقد التجاري فيما بين المصدر والمستورد
- (3) يتم تسليم الأوراق التجارية مقبولة من طرف المستورد إلى المصدر
- (4) المصدر يقدم الأوراق التجارية إلى بنكه من أجل عملية خصمها
- (5) دفع قيمة الأوراق التجارية إلى المصدر ذلك بعد خصم العمولات
- (6) تسديد قيمة الأوراق التجارية عند حلول تاريخ الاستحقاق من طرف المستورد

ثالثا: التمويل الجرافي

تعتبر هذه التقنية أداة من أدوات تمويل التجارة الخارجية، وتتضمن بيع سندات أو كمبيالات من أجل الحصول على تمويل نقدي فوري، وتنشأ هذه الالتزامات المالية نتيجة قيام أحد المصدرين ببيع سلع إلى مستورد في بلد آخر، ورغبة من المصدر في الحصول على تمويل مقابل سندات الدين التي في حوزته، فإنه يقوم ببيعها إلى أحد البنوك أو مؤسسات التمويل المتخصصة دون حق الرجوع من البائع، ويتم هذا البيع بأن يسلم المصدر السندات أو الكمبيالات المباعة والتي تستحق عادة خلال فترة زمنية تمتد إلى خمس (05) سنوات من تاريخ الصفقة إلى مشتري الدين مقابل الحصول على قيمتها فورا⁽¹⁾

رابعا: قرض الإيجار الدولي:

ظهرت هذه التقنية واستعملت لأول مرة بالولايات المتحدة الأمريكية في الخمسينيات من القرن العشرين لتنتشر في أغلب دول العالم عقب الحرب العالمية الثانية، ويعرف على أنه أسلوب من أساليب التمويل يقوم بمقتضاه الممول المؤجر بشراء أصل رأسمالي يتم تحديده ووضع مواصفاته بمعرفة المستأجر والذي يستلم الأصل من المورد على أن يقوم بأداء قيمة إيجارية محددة كل فترة زمنية معينة مقابل استخدام وتشغيل هذا الأصل، وفي ظل هذه العلاقة التعاقدية يحتفظ المؤجر بحق ملكية الأصل الرأسمالي المؤجر، ولا يختلف في الواقع مفهوم قرض الإيجار الوطني عن القرض الإيجار الدولي فهذا الأخير يخص كراء أو تأجير إستثمارات فيما بين متعاملين اقتصاديين متواجدين في دول مختلفة و في هذا الإطار فإن المصدر لا يقوم ببيع السلع أو التجهيزات مباشرة إلى المستورد، وإنما يتم بيعها إلى مؤسسة الإيجار الدولي والتي تقوم بدورها بتأجيرها إلى المستورد والأطراف المتدخلة في عقد الإيجار الدولي⁽²⁾

1- مدحت صادق، مرجع سابق ص 35-36

2- زليخة كنيدي، مرجع سابق، ص 39

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل

تم الاهتمام في هذا المبحث العديد من الجوانب التي تندرج ضمن المفاهيم العامة للنقل، تمثلت في كل من تقديم تعريف النقل وتطوره التاريخي، وأنواعه النقل متعدد الوسائط بشكل عام وعقد النقل بشكل خاص.

المطلب الأول: مفهوم النقل وأنواعه

1-تعريف النقل وتطوره التاريخي:

يعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد الذي يسعى دوما لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية، وبدا هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ إن اتسمت بالترحال والاستقرار، وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل.

1-1-تعريف النقل:

يعني النقل ببساطة عملية الانتقال من مكان إلى آخر، وهنالك عدة تعاريف من بينها تعريف شيري الذي عرفه على أنه: "وسائط مهمتها نقل الأشخاص والبضائع على شبكة الطرقات" ⁽¹⁾ كما عرفه الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير هانز ادلر بأنه: "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكن ببعضها" ⁽²⁾ في حين عرفه الاقتصادي الانجليزي جي ام تومسن بأنه "على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة إلى هدف دون أن تكون هدفا بذاتها ويكون الهدف المقصود تغييرا في الموقع سواء بالنسبة للناس أو السلع".

وفي تعاريف أخرى يعني النقل: "زيادة المنافع عن طريق حمل الأفراد والمتاع والسلع والمعارف والتقنيات ورؤوس الأموال من موضع إلى موضع آخر، باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة، وفق أقصر الطرق وأيسرها واقل تكلفة، وفي أقل وقت ممكن".
وهناك من يعرفه بأنه: "نشاط متعلق بوظائف الإنتاج". ⁽³⁾ أو أنه: "وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص والبضائع". ⁽⁴⁾

أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 02 من القانون رقم 01/88 المؤرخ في 01 مايو سنة 1988 بأنه: "يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي* أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها". ⁽¹⁾

1- محمود جواد عباس شيع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة "آداب الكوفة" العميمية" المحكمة، العدد السادس،

2010، ص 1

2- محمود جواد عباس شيع، مرجع سابق، ص 1

3 -Frybourg, Michel. L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986. p 11

4 -Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981. p 1

وبناءً عن غزارة التعاريف المتنوعة التي أطلقت على النقل يمكننا وضع تعريفاً له بمفهومنا الخاص بأنه يتمثل في: " نشاط خدمي يعبر عن حركة الأشخاص والبضائع وغيرها من المنقولات عن طريق مركبة مهما كان نوعها (سيارة، طائرة، باخرة) ...، بحيث تتوقف حركتها على مدى ملامتها للوسط الذي تسلكه (بري، جوي، بحري)، بهدف خلق منفعة في المكان والزمان".

ثانياً: أنواع النقل وكثافته في مناطق مختلفة بالعالم

1- أنواع النقل :

يمكننا معالجة أنواع النقل من جانبين، حيث نوضح في الجانب الأول الأنواع الرئيسية للنقل أما بالنسبة للجانب الثاني نعمل على توضيح أنواع النقل الأخرى الناجمة عن تصنيف النقل من وجهات نظر مختلفة.

1-1- الأنواع الرئيسية للنقل :

تنقسم الأنواع الرئيسية للنقل إلى ثلاثة أصناف (بري، مائي، جوي)، بحيث يمكن أن يأخذ كلا منها فروعاً أخرى، ويعود في حقيقة الأمر تحديد هذه الأنواع إلى تصنيف النقل من جانب الأوساط أو المسارات المسلوكة، ولتوضيح هذه الأنواع نتبع ما يلي:

أ- النقل البري :

لا يمكن لأي دولة في العالم مهما وصلت من تطور وعالمية في اقتصاديا أو فكرياً أن تستغني عن وسائل النقل داخلية،⁽²⁾ والتي نعني بها مختلف الوسائل التي تأخذ من البر مسلكاً لها، وتكمن أهمية ذلك فيما تتمتع به هذه الوسائل من خصائص تمكنها من فرض مكانتها ومنافسة ما هو عليه بحراً وجواً، ويكمن النقل البري حسب تعريف القانون الجزائري: "في كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة".⁽³⁾

غير أن هذا التعريف لم يضيف إلى ذلك النقل بالأنابيب الذي يصنف عادة ضمن أنواع النقل البري، على العموم يمكن أن يحتوي النقل البري على عدة أنواع تختلف باختلاف الوسيلة المستخدمة وهي:

1- النقل بالسيارات:

يعد وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع، فلو تمت مقارنته بغيره نجد أنه يتميز عن ذلك بتكلفة شحن وتفريغ منخفضة نسبياً، وإمكانية تسييره اقتصادياً بحمولات صغيرة إضافة إلى سيولة وسرعة الترابط ما بين المناطق الجغرافية خاصة في الوصول إلى المناطق التي يصعب اللحاق إليها بواسطة الوسائل الأخرى.

1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 07/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، ص 785.

2- الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس (عمليات الطيران)، 08/00/3101 ص 10

3- أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009، ص 19

2-النقل بالسكك الحديدية:

يعتبر النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية قد تجاوزت فيها بعض القطارات 300 كم/سا، ويعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى أنماط التخزين والاستهلاك.

3-النقل بالأنابيب:

وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة) النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الصرف الصحي أو الغاز) ويشمل هذا النظام كذلك خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها.

4-النقل المعلق:

يتواجد هذا النوع من النقل في المناطق الجبلية عادة، ولا يقتصر على نقل الأشخاص فقط بل يستخدم كذلك في نقل البضائع، وفي مثالنا عن ذلك يتواجد في مناجم غانا محطة نقل معلق متطورة تشتغل بحمولة 300 طن في الساعة.⁽¹⁾

ويكون المبدأ الأساسي في النقل المعلق هو أن الثقل يضل معلقا من جبل يمتد فوقه ولا يمس الأرض أثناء نقله، ويستخدم هذا النقل في حالة عبور الأراضي الوعرة أو الغاية أو الأودية العميقة وغيرها من العوامل الطبيعية⁽²⁾ التي تعيق استخدام أنواع النقل الأخرى، وبناءا على ذلك فهو يساهم إلى جانب ما يوفره من نقل الأشخاص والبضائع بعوائد اقتصادية أخرى قد تكون ناجمة عن تجنب التكاليف المرتفعة التي يتطلبها الأمر في حالة إزالة تلك العوائق من اجل استخدام أنواع النقل الأخرى للتمكن من الوصول إلى مناطق كهذه.

ب- النقل المائي: وينقسم إلى نوعين بحري ونهري

ب-1- النقل البحري: من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع، ولذلك يعد الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا أي ما يشكل نسبة 71% من الشحن العالمي⁽³⁾

1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد، 33 قانون رقم 19/00 المؤرخ في 2 يونيو، 3100 يعدل ويتمم القانون رقم 10/03 المؤرخ في 17 اوت، 2001،

المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص. 10.

2- حميد الطفيلي، مرجع سبق ذكره، ص 56

3- نفس المرجع السابق، ص. 55

ولا يكون النقل البحري عابرا للبحار والمحيطات أي نقلا دوليا فقط، بل قد يمكن أن يكون كذلك نقلا ساحليا والذي لا يقصد به نقلا خفيفا على سفن صغيرة وإنما هو تعبير في خاص بعمليات التسيير ونظم التوقيع الملاحي، حيث يلقي هذا النوع من النقل رعاية خاصة من الدولة التي تسيره لكونه يشكل عصب الأسواق المحلية من حيث تفاعل قوى الطلب والعرض.

وينتج من عملية النقل البحري العديد من الخدمات الملاحية التي تحتاج إليها السفن والبضائع، والتي تعتبر من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية لتحقيق اقتصاديات نشاط النقل البحري في التجارة الخارجية الدولية، وتمثل هذه الخدمات فيما يلي: (1)

1- نشاط الشحن والتفريغ:

ويعتبر من أهم النشاطات في خدمات السفن والبضائع بالموانئ، لأنه كلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت فترة بقاء السفن بالميناء مما ينعكس أثره على تحديد مستويات الموالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة عن أثره في اقتصاديات تشغيل السفن. كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء القيام بعملية شحن التفريغ، فكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها، وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث نحصر النوع الأول بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، أما النوع الثاني يتمثل في القيام بالعملية عن طريق الحاويات التي يتوقف تداولها على نوعية المعدات ومدى توفرها، أي الوسائل التي تنقل بها.

2- نشاط التخزين:

وترجع أهمية هذا النشاط إلى عملية تخزين البضائع إلى حين أن يتم تعرضها للإجراءات الجمركية اللازمة للسماح بدخولها. كما يتطلب الأمر توفير مخازن إيداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون أن تتوقف لعدم تدفق البضائع التي سيتم نقلها.

3- نشاط تموين السفن:

ويكمن في تموين السفن باحتياجاتها من المعدات لاستخدامات السطح والمكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية.

4- نشاط إصلاح السفن:

ويمثل هذا النشاط في إصلاح السفن لما تكون في حالة أعطال، كما أن بعض الصيانة اللازمة والدورية للسفن أثناء توقفها بالموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ يؤدي إلى توفير الوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

1- تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر، 3119 ص 3.

5- نشاط الوكالات الملاحية:

إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ، و يقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ، و تكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها، وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر أو بتحصيل نوالين تلك السفن وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي.⁽¹⁾

ب-2- النقل النهري:

وهو لا يقل استخداما عما ذكر فهناك انهارا عملاقة يمكن أن تستوعب سفنا بحرية قد تصل حمولتها إلى 50000 طن أو أكثر، مثلما يحدث في نهر الألب بألمانيا ونهر سانت لورانس بكندا ولذلك يعد من بين أحد أنواع النقل ذات اقتصاديات الحجم الكبير.

ج - النقل الجوي:

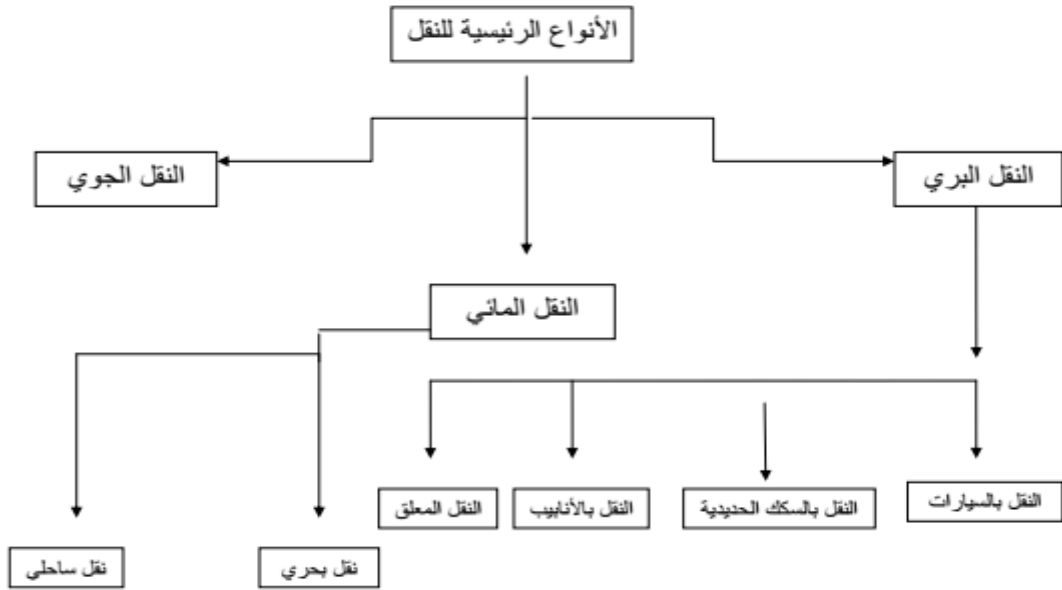
يعد النقل الجوي أحد أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها تطورا واستخداما للتكنولوجيا المتطورة⁽²⁾ كما لم يبقى يقتصر هذا النوع في قيامه بنقل الركاب والبضائع بين البلدان والقارات فقط، وإنما أصبح يؤدي ذلك الدور بين المدن في البلد الواحد، بالإضافة إلى ذلك فهو يمثل أحد العوامل الأساسية في نقل السلع ذات القيمة العالية التي يجب إن تتواجد في الأسواق بسرعة مثل المنتجات الزراعية القابلة للتلف، وبالتالي فهو وسيلة أساسية اقتصاديا واجتماعيا في جميع أنحاء العالم.

ومن خلال ما تطرقنا إليه يمكننا أن نوضح أهم أنواع النقل في المخطط التالي:

1- تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 5

2- يعني النولون البحري المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

الشكل رقم (04): الأنواع الرئيسية للنقل



المصدر: شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته، دار الجامعة الاسكندرية، 5112ص.

المطلب الثاني: النقل المتعدد الوسائط وخصائصه

أولاً: مفهوم وأهمية النقل المتعدد الوسائط

شكل استخدام الحاويات في النقل البحري للبضائع منذ أواخر الخمسينيات حجر الزاوية في تطور أنظمة النقل حيث أصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة وحتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما أطلق عليه نظام النقل من الباب إلى الباب. وتحوّلت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر، وأصبح نظام النقل متعدد الوسائط هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك معتمداً على سلسلة من الخدمات اللوجستية التي أصبحت تحقق قيمة مضافة تتجلى بشكل أساسي في عدد الاستثمارات والوظائف الإضافية التي يولدها هذا النشاط.

عُرفت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980 النقل متعدد الوسائط بأنه: نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر⁽¹⁾ من خلال التعريف السابق فإن أهم شروط النقل المتعدد الوسائط هي:

1 -United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,p6.

- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب -). (أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسؤولاً عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال.

- أن يكون النقل مقابل أجرة نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة.

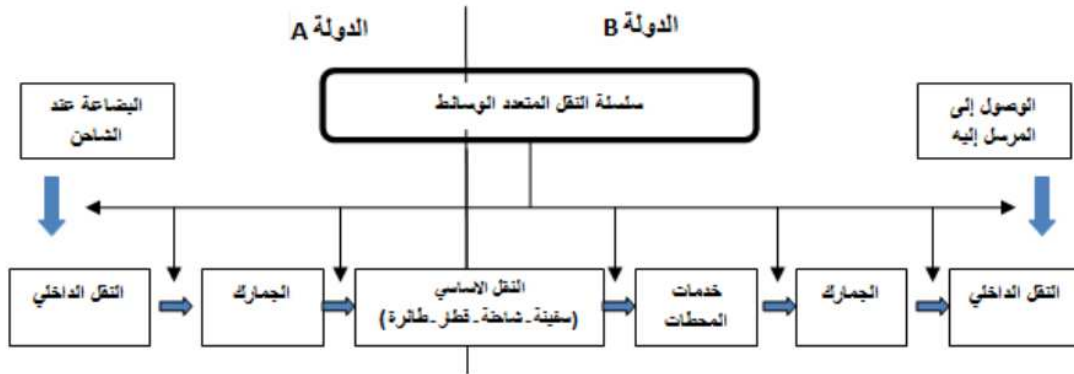
- أن يخترق النقل دولتين على الأقل ويستخدم واسطتي نقل على الأقل على سبيل المثال/بحرية وسككا حديدية أو بحرية وجوية أو طرقاً برية وجوية/. ونشير إلى أن النقل المتعدد الوسائط في جوهره ليس نظام نقل جديد بل نظام قانوني جديد للنقل مضافاً إلى الأنظمة أحادية الوسطة المعروفة من قبل، فالجديد ليس النقل ذاته إنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين تلك الأنظمة أحادية الوسطة كلها أو بعضها في عقد النقل المتعدد الوسائط، فجميع أنماط النقل المائي والجوي والبري (طريقي سككي) موجودة من قبل ولكل نوع منها قواعده وأحكامه القانونية التي تنظمه الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية، كما أن لكل منها وسائل نقل خاصة والجديد في الأمر هو الربط بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه لتقديم خدمة نقل متكاملة يتعهد بها شخص واحد على أساس عقد نقل واحد وبموجب مسؤولية واحدة وأجر إجمالي واحد وفي ظل نظام قانوني خاص، وفي الإطار القانوني للنقل المتعدد الوسائط تنقسم العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية إلى طائفتين، الأولى تقوم بين مرسلي البضائع ومتعهد النقل المتعدد الوسائط، والثانية تربط بين متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن.

ثانياً: أهمية نظام النقل المتعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه:

1- أهمية نظام النقل المتعدد:

إن الهدف الأساسي من نظام النقل يجب أن يكون تحقيق خفض حقيقي إلى أقصى درجة في التكلفة النهائية لنقل المواد من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي لها وهي تامة الصنع، ومن أجل الوصول إلى هذا الهدف يجب إعادة ترشيد الأجزاء الفرعية لنظام النقل الكلي. ويتكون نظام النقل من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع (مرافئ بحرية ومرافئ جافة) وطرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية - سكك حديد - قنوات مائية - طرق جوية - طريق بحرية) ووسائط نقل (سفينة - قطار - شاحنات - طائرات)، وفيما بين هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل تجرى عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض الأجزاء أكثر من ثلاثين عملية تداول بالطرق التقليدية خلال رحلة واحدة.

الشكل رقم (05) سلسلة العمليات المكونة للنقل المتعدد الوسائط.



Irina Harris, Yingli Wang, Haiyang Wang, ICT in multimodal transport and technological trends: unrivalled potential for the future, Logistics Systems Dynamics Group, Cardiff Business School, Cardiff University, UK.

وهذه أبسط صورة لتداول البضائع في رحلتها وفي كل مرة تتداول فيها البضائع تتعرض للكسر أو التلف أو التعطيل أو الضياع بالإضافة إلى تكاليف التداول ذاتها، إضافة إلى أن طول زمن رحلة البضاعة من المنتج حتى المستورد تؤثر بشكل مباشر على تكلفتها، وبالتالي يجب التخطيط بدقة لعمليات النقل لتحقيق تكامل في عمليات التجارة الدولية وتخفيض تكاليف النقل ورفع كفاءة وسرعة الخدمة⁽¹⁾

إن أهمية نظام النقل المتعدد الوسائط تكمن في استجابته للمتغيرات العالمية في التجارة الدولية والاقتصاد الدولي حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعاً دولياً عابراً للحدود للوصول إلى الأسواق الدولية. وترافق هذا التطور مع تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

لقد أدى نظام النقل المتعدد الوسائط إلى فوائد عديدة يمكن تلخيصها بالآتي⁽²⁾

- القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل المختلفة.
- انسيابية تدفق البضائع عبر الحدود وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان باستخدام تقنيات متطورة بالإضافة إلى التطبيق الحازم لمعايير السلامة في مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع
- ترشيد نفقات النقل وتحقيق أنشطة القيمة المضافة.

1- أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، 2006،

2- عوض، سامي ذكي، الموانئ الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 38

ثالثا: خصائص النقل الدولي المتعدد الوسائط

جدول رقم (01) خصائص النقل الدولي المتعدد الوسائط

الخصائص الأساسية	الخصائص الإضافية
النقل الدولي متعدد الوسائط	الخدمات التكميلية
يتحمل متعهد النقل الدولي المسؤولية كاملة ويتصرف بإعتباره المسؤول الرئيسي عن إجراء أو القيام بعمليات التعاقد من الباطن على عملية النقل المتفق عليها وإتمام وإستكمال كافة الإجراءات والعمليات اللازمة لتقديم خدمة النقل المتكامل بأبعادها اللوجيستية	➤ العمليات اللوجيستية ➤ التخزين ➤ التعبئة ➤ التوزيع ➤ التغليف ➤ العلامة التجارية
	خصائص الخدمات
	➤ فترات أقصر للنقل ➤ شبكة موسعة للتوزيع ➤ التأمين عن المسؤوليات ➤ تعقيدات إدارية أقل ➤ معلومات أكثر دقة ➤ السيطرة والتحكم

المصدر: كتاب نقل متعدد الوسائط، الإسكندرية، مصر، ص38

المطلب الثالث: عقد النقل وخصائصه

أولا: تعريف عقد النقل

عقد النقل هو ذلك العقد الذي يلتزم الناقل مقابل اجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء من مكان لأخر، او طبقا لتعريف المادة 208 من القانون التجاري " عقد النقل هو اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص او شيء الى مكان معين مقابل اجره " ، وبالتالي فإن محل التزام الناقل أي التغيير المكاني للشخص او الشيء ولذلك فإن التحريك المكاني للشخص او الشيء لا يعتبر نقلا متى كان التزاما تبعا بالنسبة لالتزام اخر أهم. (1)

ويبرم عقد النقل بين الناقل والمرسل الا انه قد يفترض التسليم الى شخص ثالث يطلق عليه " المرسل اليه " وقد يكون المرسل والمرسل اليه شخص واحد كما إذا أرسل المرسل السلع محل النقل الى نفسه او الى فرع محله التجاري فلا تتضمن عملية النقل عندئذ الا شخصين، ولا يلزم ان تكون اداة النقل مملوكة للناقل مادام هو الذي يقوم بالعمل.

ويقع عقد النقل في الاصل بين الناقل والمرسل اما المرسل اليه فهو أجنبي عن العقد الا انه مع ذلك تنشأ له بمقتضى العقد حقوقا لدى الناقل يستطيع بمقتضاها ان يطالبه بتسليم البضاعة عند وصولها وله ان يقاضيه بالتعويضات إذا ما وصلت البضاعة متأخرة عن الميعاد المتفق عليه او وصلت تالفة.

وكثيرا ما يتدخل في عملية النقل شخص اخر هو الوكيل بالعمولة بالنقل وهو الذي يلتزم بأن يبرم باسمه وحساب موكله عقدا لنقل اشياء او عقد نقل اشخاص وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل (المادة 1/273 من القانون التجاري) وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا وتسري عليه احكام عقد النقل.

ومن هذا التعريف نجد ان عقد نقل الاشياء يتمتع بعدة خصائص:

ثانيا: خصائص عقد النقل

1-عقد النقل عقد رضائي

فهو يتم بمجرد تراضي طرفيه ولا يتطلب افراغه في شكل معين وقد اكدت على هذه الطبيعة المادة 1/210 من قانون التجارة اذ تنص على ان " يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق ويجوز اثبات العقد بكافة طرق الاثبات المقررة قانونا."

ولا يشترط لوقوعه اوضاعا خاصة كالرسمية أو الكتابة. والاصل ان يبرم العقد بعد مناقشة حرة بين طرفيه الا ان الغالب ان يكون النقل عقد اذعان يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل مناقشة فيها كما هو الشأن في عقد النقل بالسكة الحديد الذي يتم على اساس تعريفه النقل المعدة من الناقل⁽¹⁾.

2-عقد النقل من العقود الملزمة للطرفين.

أي انه يرتب التزامات على عاتق كلا من طرفيه منذ لحظة ابرامه وإذا أخل أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه جاز للمتعاقد الاخر طلب فسخ العقد الا انه من النادر عملا ان يطالب احد الطرفين بفسخ العقد وانما يقتصر الناقل على المطالبة بالتنفيذ أي بدفع الاجرة ويلجأ الطرف الاخر الى اعمال مسؤولية الناقل والمطالبة بالتعويض عن التأخر او عن هلاك البضاعة او تلفها.

1 - <http://kanoun.roo7.biz/t19520-topic>

3- عقد النقل من عقود المعاوضات.

وهذا يعنى ان الناقل يلتزم بعملية النقل نظير اجرة يلتزم بدفعها المرسل فلا يقوم الناقل بتنفيذ التزامه على وجه التبرع

وذلك طبقا لنص المادة 235 من قانون التجارة الا انه لا يشترط ان يكون المقابل الذى يلتزم به المرسل متعادلا مع خدمة النقل التى يؤديها الناقل ولكن يشترط ان لا يكون القابل صوريا او تافها والا اخذ حكم النقل المجاني وخضع لحكم المسؤولية التقصيرية.

والنقل المجاني لا يترتب عليه قيام عقد النقل وهو لا يخضع للأحكام القانونية لعقد النقل.

4- تجارية عقد النقل.

يعتبر عقد النقل عملا تجاريا متى باشره الناقل على وجه الاحتراف وفقا للمادة 3/5 من قانون التجارة، و لا يعتبر عقد النقل تجاريا بالنسبة للمرسل الا اذا كان تاجرا او كانت الاشياء التى تعاقده على نقلها من البضائع او السلع التى يتعامل فيها في تجارته اما اذا كان المرسل غير تاجر فالعقد مدنى بالنسبة له. اما النقل الذى يتم صورة عرضية فانه يعتبر عقد مقاوله يخضع لاحكام عقد المقاوله المنصوص عليها في القانون المدنى.

وتظهر اهمية التفرقة عما اذا كان مدنيا ام تجاريا من حيث تطبيق احكام مسؤولية الناقل فلا تطبق الا اذا كان العقد تجاريا بالنسبة للناقل وبصرف النظر عن الطرف الاخر .

5- عقد النقل من العقود الفورية.

مهما طال الزمن الذى يستغرقه النقل فهو فوري ما دام الالتزام الناشئ منه يقتضى تنفيذا فوريا أي يتم دفعة واحدة اما اذا كان الاتفاق ان يقوم الناقل بنقل شحنات متعددة على فترات معينة وكان التزامه هذا ناشئ عن عقد واحد كان عقدا مستمرا وامكن تطبيق نظرية الظروف الطارئة.

ثالثا: أركان عقد النقل

وهي الرضا والأهلية والحل والسبب. (1)

1- الرضا والأهلية:

أ- الرضا: عقد النقل عقد رضائي انعقد بارتباط الإيجاب بالقبول وتطابقهما ، وقد سبق الإشارة إلى ذلك، ويشترط أن يكون الرضا سليما ، أما إذا تبين إرادة أحد المتعاقدين عيب من عيوب الرضا، كالغلط والإكراه والتدليس ، فيحق له أن يطالب بإبطاله.

ب- الأهلية: النقل من حيث المبدأ عمل تجاري ، ومن ثم يشترط في الناقل توافر أهلية الأداء التي تكتمل في القانون ببلوغ الشخص سن الرشد وهي إتمام الثامنة عشرة من العمر راشدا عاقلا.

1 - <http://kanoun.roo7.biz/t19520-topic>

2- المحل والسبب:

أ- **المحل:** وهو الخدمة التي يقدمها الناقل ، وهي نقل الراكب أو نقل البضائع التي يشترط فيها أن تكون داخلة في التعامل ، وكذلك المحل هو الأجر الذي يدفعه الراكب أو المرسل.

ب- **السبب:** إذا كان سبب إلزام الناقل بتقديم الخدمة غير مشروع أو دون سبب فيعقد العقد باطلا.

4- إثبات عقد النقل

عقد النقل يعتبر عقدا تجاريا وبالتالي فإنه يجوز إثباته بجميع طرق الإثبات.

- رغم ذلك جرت العادة قيام الناقل بإصدار ما يسمى (تذكرة النقل) والفائدة منها تتجلى في إثبات عقد النقل عموما وإثبات شرط النقل بوجه خاص. (1)

المبحث الثالث: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم، وذلك بحكم التباعد الجغرافي والتباين القانوني، والحرص على المصالح من كلا الطرفين، وعليه لابد من إيجاد إتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وصياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة العابرة للقارات، وتسمى هذه الشروط بمصطلحات التجارة الدولية "الأنكوترمز".

المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية.

أنشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع والمشتري، ويطلق عليها شروط التسليم، البيوع التجارية الدولية وعقود أو شروط التجارة، ولقد تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي، ويضم آخر تنقيح صدر في العام 2010 إحدى عشر مصطلحا.

أولا: تعريف مصطلحات التجارة الدولية.

➤ يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلح الأنكوترمز

" **Incoterms** وهي إختصار للكلمة الإنجليزية: **International Commercial Terms** "

أي: مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة (2)

➤ وتعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضا على أنها: (3)

"قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية

1 - <http://kanoun.roo7.biz/t19520-topic>

2- عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة، مصر، 2007، ص 313

3- عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية ، النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر ، ط1، 2007، ص 127

معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين الالتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري "وتعرف مصطلحات التجارة الدولية كذلك كما يلي: (1)

"توزيع تكاليف وأخطار نقل البضائع لتفاد لعدم الإنتظام بإستخدام مصطلحات إتفاق حول عقد البيع، يتم الرجوع إليها كلغة مشتركة لتسهيل التجارة الدولية." كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها: (2)

"قواعد INCOTERMS هي نماذج لشروط التجارة الدولية، دورها تحديد إلتزامات البائع والمشتري يفي الصفقات التجارية، واختيار قواعد INCOTERMS هو نتيجة للمفاوضات بين البائع والمشتري، وبالتالي من شأنها أن تلبي رغبات الطرفين، وبالتالي تقع قواعد INCOTERMS في إطار عقود البيع، وتستخدم للتحكم في العلاقة البائع / المشتري كما أن هذه القواعد تؤثر على عقود أخرى كعقد النقل أو عقد التأمين، وقواعد INCOTERMS أيضا تحدد تكاليف النقل ورسوم آخر التي يتكبدها كل طرف ومتى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر.

من خال ما سبق يمكن القول أن:

مصطلحات التجارة الدولية هي قواعد أو شروط تحدد وتنظم إلتزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة.

ثانيا: نشأة وتطور INCOTERMS.

عرف تاريخ الأنكوترمز المراحل التالية: (3)

➤ يبدو أن مصطلح FOB ظهر قديما في المحاكم البريطانية العام 1812.

➤ وتم إضافة CIF أواخر القرن التاسع عشر.

➤ وفي 1919 تأسست في باريس - فرنسا غرفة التجارة الدولية.

➤ 1936 أنشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من INCOTERMS إضافة إلى أنه: (4)

تم استخدام INCOTERMS من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع أنحاء العالم، وقد تم إصدار طبعات منقحة متتالية في أعوام 1953-1967-1976-1980-1990 و 2000 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية، والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجستية المتطورة والعملة الإقتصادية، وقد

1 - Ghislaine Legrand et Collectif, **Management des opérations de commerce international – Importer/ Exporter**, édition Dunod, Paris - France 2007, p 8

2 - Michel Piquet, **Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France, p 6

3 - 13/02/2015 www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules

أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع أنحاء العالم وجزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية، كما تعتبر جزءاً أساسياً من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية، ويتم مراجعة قواعد INCOTERMS كل 10 سنوات منذ 1980، وآخر تغيير تم في اجتماع التجارة في باريس، الغرفة الدولية في 13 سبتمبر 2010 إطاق المنشور شروط التجارة الدولية 2010® الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة، وفي الأول من يناير 2011 رسمياً دخلت أنكوترمز 2010 حيز النفاذ، وفي جميع التنقيحات الماضية قدمت مصطلحات جديدة.

واختفت مصطلحات أخرى، كم هو الشأن بالنسبة قدمت أنكوترمز 2010 التي قدمت مصطلحين جديدين (DAT و DAP) والقضاء على أربعة مصطلحات سابقة (DAF-DDU-DES-DEQ). فالمصطلحات الأخيرة لعام 2010 جاءت نتاج الجهود الدولية لتطوير قواعد الأنكوترمز حيث تم تضمين القواعد الجديدة إصطلاحات تجارية جديدة لكي تتكيف مع الظروف التكنولوجية المعاصرة بل والظروف القانونية أيضاً ومثال ذلك النقل متعدد الوسائط، التبادل الإلكتروني للمعلومات، إضافة إلى ثورة التحوية أو إستعمال الحاويات في النقل البحري، واستخدام سفن الدرجة (RORO Roll On Roll Off)⁽¹⁾

ثالثاً: الهيئة المصدرة الأنكوترمز

تعتبر Chambre Commercial Internationale (ICC) غرفة التجارة الدولية من أهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية، وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، وتعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920، ويعود التفكير في إنشائها إلى المؤتمر الدولي للتجارة الذي عقد بمدينة (City Atlantic) في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1919 ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، ولجاناً وطنية في أكثر من خمسين دولة فضا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى، وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الإقتصاد والقانون، يشتركون في وضع قواعد تتبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في مجال التوحيد القواعد التي وضعتها: مصطلحات التجارة الدولية، القواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية، قواعد تتعلق بنقل البضائع.⁽²⁾

1- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ط1، 2007، ص 412-413

2- عمر سعد الله ، المرجع السابق، ص 118

رابعاً: الصيغة التي تظهر بها المصطلحات.

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية: (1)

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

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

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

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

ويحرص كل من المصدر والمستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة، حتى يتم قراءتها وتفسيرها تفسيراً خاطئاً، لضمان الفهم المشترك من الطرفين ومعرفة كل طرف لإلتزاماته وحقوقه من خلال تحديد المصطلح، عنوان المؤسسة أو مكان تسليم البضاعة، إضافة إلى التكاليف التي يتحملها كل طرف وغيرها.

المطلب الثاني: أهمية الأنكوترمز وخصائصها.

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

أولاً: المبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية.

حقيقة الأمر أن استخدام الأنكوترمز من عدمه هو أمر إختياري وليس وجوبي، حيث يعتمد ذلك على إرادة أطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للأنكوترمز (2).

أي أن مبدأ إلزام الأنكوترمز يتأتى من إشارة المتعاقدين إليهما في عقودهم، فالمصطلحات التجارية الدولية تستمد إلزامها في هذه الحالة من إتفاق الأطراف، لكنه يفضل عادة في معاملات الإستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتمي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الإصطلاحات الواردة في العقد (3).

1 - Habib Kraiem , *Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime* , édition L'Univers du Livre , Tunisie , 2005, p 13

2- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 16

3- عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 133

ثانيا: أهمية الأنكوترمز.

تأخذ الأنكوترمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدتهم على العناصر الآتية: (1)

➤ طريقة الشحن من البائع إلى المشتري.

➤ التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الإستيراد.

➤ توضيح طريقة إقتسام الكلفة بين البائع والمشتري.

وبمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعا للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري أن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدي مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد أن تنتهي مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري (2).

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية: (3)

➤ نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفقة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء.

➤ النقطة والزمن اللذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة، أن شروط إنتقال البضاعة وتحديد الخط الفاصل في المسؤولية المادية عليها بين البائع والمشتري الدوليين هما أمران يمكن التحكم بهما في العقد التجاري لا سيما وأن هذا الموضوع لا يسوده قاسم مشترك ومفهوم واحد وموحد بين مختلف المناطق الجغرافية المنتشرة في العالم، فكان لابد من إيجاد هذه القواسم.

➤ مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها في مجال الإعتمادات المستندية.

➤ تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع على المشتري؛

➤ إلتزامات كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضائع.

السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع أو الشراء الدولي، مثل مكان التسليم، نقل المخاطر، وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثائق النقل والجمارك، كما تحكم المصطلحات التجارية الدولية من ناحية أخرى علاقات مع الناقلين، وشركات التأمين، ودفع أو نقل عاقات الملكية (4)

1- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 11-12

2- جمال يوسف عبد النبي، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط1، 2001، ص 61

3- جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000، إتحاد المصارف العربية، 2001، ص 9-11 بتصرف

4 -S . Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p p 9-10

ثالثاً: خصائص الأنكوترمز.

يمكن توضيح أهم ملامح وخصائص قواعد الأنكوترمز في التالي⁽¹⁾:

- 1- من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري لذلك أوضحت الأنكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له وفي المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر.
- 2- المواءمة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ، نظراً لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، والتأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري.
- 3- صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم أن قواعد الأنكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، وذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائياً؛
- 4- استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، وهو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة وذلك في ظل وجود تكتلات إقتصادية عملاقة وانسياب حركة التجارة بين دول، هذه التكتلات واختلاف أنماط النقل؛
- 5 - التوافق بين مصطلحات الأنكوترمز والتجارة من الباب إلى الباب، حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الإلتزامات على عاتق البائع وهو مصطلح (DDP) وسيتم شرحه لاحقاً، يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ، مع دفع الرسوم الجمركية لإستيراد، وذلك في مكان الوصول المعين.
- 6 - التوافق وعدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحرية بالدرجة الكافية والتي تقوم بالتعاقد وكراء سفن لإستيراد أو التصدير، حيث يمكن إختيار السفينة الناقلة في حالتي البيع أو الشراء، لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع ومصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها إختيار سفن بلادهم، والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية.

رابعاً: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية.

تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية تتمثل في: (2)

1-التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضائع؟

1- محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 416، 422 ، يتصرف

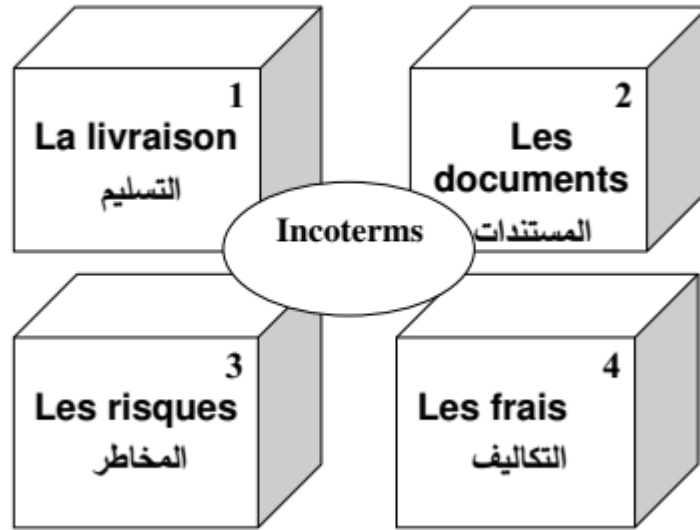
2- المستندات: من يضع، وينظم إلتزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟

3- المخاطر: من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة؟

4- التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدي يتحملها الطرفين البائع والمشتري؟

والشكل رقم (06) يوضح العناصر الأربعة لمصطلحات التجارة الدولية.

الشكل رقم (06): عناصر الأنكوترمز



المصدر: من إعداد الطالب، بالإعتماد على المرجع

Habib Kraiem , *Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime*, édition L'Univers du
Liver,Tunisie , 2005, p 14

من خلال الشكل 06 يتبين أن مصطلحات التجارة الدولية تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء في الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل، الفاتورة التجارية، وثائق التأمين ووثائق الإعتماد المستندي والرسائل الإلكترونية المماثلة وغيرها، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين وكل مصطلح يدل على من يقع التأمين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر، والعنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية.

المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية.

هناك عدة معايير لتصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطاق والوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وحسب الحروف الأبجدية، والمعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولي للبضاعة، وهو ما يدل عليه مضمون كل مصطلح.

أولاً: مضمون المصطلحات التجارية:

تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2010 إحدى عشرة مصطلحاً، لكل واحد منهم مدلولاته

تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الإنجليزية، ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم، أنظر الملحق رقم (01)

1- تسليم البضاعة في أرض المعمل "EXW":

يعني مصطلح (تسليم البضاعة في أرض المعمل) أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة، المصنع، المستودع... الخ) أو في مكان معين آخر، غير مخصصة جمركياً (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري للإستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة بإستلام البضاعة بهذه الطريقة. (1)

2- تسليم البضاعة FCA Free Carrier

يعني مصطلح تسليم البضاعة للناقل أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركياً للتصدير، إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، واختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤول عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤول عن تنزيل البضاعة (2)

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

يعني مصطلح تسليم جانب السفينة أن البائع يفي بالتزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا المصطلح FAS من البائع أن يخلص البضاعة جمركياً للتصدير. (3)

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

يعني مصطلح FOB أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتخليص البضاعة جمركياً للتصدير (4)

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

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركياً في بلده إيصال البضاعة

1- عمر طلعت الطروانة، المستشار في إدارة الرأ والتجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، الأردن، ط1، 2012، ص 46

2- جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 21

3- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 70

4- جمال صابونجي، مرجع سابق، ص 35

إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري⁽¹⁾

6- التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين

"CIF "Cost Insurance and Freight":

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تحتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري.⁽²⁾

7- أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين "CPT "Carriage Paid To":

يعني مصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن المصدر يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، لكن يتوجب إضافة إلى ذلك على البائع أن يدفع النفقات الضرورية بما فيها جمركة التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخرى بالناجمة بعد تسليم البضاعة بهذه الطريقة⁽³⁾

8- أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

"CIP "Carriage and Insurance Paid to":

يعني مصطلح (أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركة التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة⁽⁴⁾

9- تسليم البضاعة في طة الوصول "DAT "Delivered At Terminal":

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

1 -S . Haddad & Collectif , op cit- , p 15

2 -S . Haddad & Collectif , op-cit, p 16

3- جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 55

4- عمر طلعت الطراونة، مرجع سابق، ص 50

واختيار ليس فقط وكيل الشحن عند المغادرة والناقل ولكن أيضا محطة الوصول، فالبايع يسلم البضاعة مرة واحدة بتفريغها من وسائل النقل، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسلم البضاعة⁽¹⁾.

10- تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه " DAP " :

يعني أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصولها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري، يوهو الإختصار الجديد الذي يوحد DAF،DDU وDES أنكوترمز 2000 في مصطلح واحد فالبايع يتحمل جميع المخاطر التي تنطو على جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي للبضائع للتصدير، وعلى البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة، ثم أنه يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك بين الطرفين⁽²⁾

11- تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين

: DDP "Delivered Duty Paid"

يعني مصطلح (DDP) أن البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخرصة جمركيا، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق ذلك، في حين يعكس مصطلح (EXW) إلتزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح (DDP) يعكس الحد الأعلى إلتزام البائع أو يجب إستعمال هذا المصطلح إذا كان البائع لا يتوفر على الموارد اللازمة للتصدير⁽³⁾

ثانيا: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية:

ويتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية وفقا للحرف الأول لمدلول المصطلح إلى أربعة عائلات⁽⁴⁾:

عائلة ال E: الحرف الأول لكلمة EX مكان العملي

عائلة ال F: الحرف الأول لكلمة Free أجرة النقل

عائلة ال C: الحرف الأول لكلمة Cost or Carriag التكاليف

عائلة ال D: الحرف الأول لكلمة Delivered التسليم

1 -Jonas Malflit, **Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term**, Institute of Private International Law , Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011, p 166
بالإعتماد على الرابط: www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malflit-163-179.pdf

Jonas Malflit, **op-cit**, p167 –2

3- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 71-72

4 -J.Belotti , **Le Transport International de marchandises** , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris , p83

4- عائلات: يتم تجميع المصطلحات إلى أربع عائلات: (1)

المجموعة E: البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبادئها في المصنع.

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

المجموعة C: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن

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

ثالثا: التصنيف حسب وسيلة النقل

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف، ومن بين أهم تكاليف التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع، حيث تنقسم الأنكوترمز حسب وسائل النقل إلى قسمين مصطلحات تستخدم لكافة وسائل النقل وأخرى تستعمل في النقل البحر فقط، والجدول رقم (02) يبين ذلك.

الجدول رقم: (02) أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

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

المصدر: من إعداد الطالب، بالإعتماد على المرجع.

**Habib Kraiem , Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime , édition
L'Univers du Livre , Tunisie , 2005, p p 18-19**

يلاحظ من الجدول رقم: 02 أن هناك أربعة مصطلحات تجارية بحرية، وسبعة مصطلحات تجارية متعددة

وسائل النقل بما فيها البحرية، وعليه فجميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري.

رابعا: التصنيف حسب بيوع الإنطلاق والوصول.

كما يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية حسب بلد المصدر والمستورد أو بحسب الإنطاق من بلد

البائع والوصول إلى بلد المشتري، و الجدول رقم: (03) يوضح هذا التقسيم.

الجدول رقم: (03) أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول.

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

Source : Habib Kraiem, op-cit, p p 18-19

هذا التقسيم في الجدول (03) يستنتج منه:

أن مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الإنطلاق من البلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تتدرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل بها البائع لحساب المشتري، حيث تزيد الإلتزامات التي يتحملها البائع شيئاً فشيئاً وذلك بالنظر إلى المصطلح المستعمل، ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول إلى البلد المستورد تضم ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع أغلب الإلتزامات.

خلاصة:

من خلال الفصل الأول ثم التوصل إلى أن التجارة الخارجية تلعب دور هام ورئيسي في تنمية إقتصاديات الدول، حيث تعد قطاع حيوي لأي مجتمع متقدم كان أو نامي وذلك من خلال الدور الذي تمارسه مصطلحات التجارة الدولية في منظومة المبادلات التجارية الدولية.

كما ثم الوقوف على مدى أهمية النقل، الذي تركز عليه مجريات التجارة الدولية، ويمثل الأقدام التي تمشي بها لتحقيق مساعيها وعليه لا ريب أن هناك تداخلات بين مصطلحات التجارة الدولية، والنقل الدولي ومسؤوليات النقل التي تندرج تحت سقف التجارة الخارجية والواحد منها يرتبط إرتباطا وثيقا بالآخر، وهو ما يتم معالجته في الفصل الثاني.

تمهيد:

إن الاعتماد المستندي من أهم مصادر تمويل التجارة الخارجية، حيث أنه يعطي نوع من الراحة والأمان للمستورد والمصدر على سواء

فالاعتماد المستندي يمثل أهم وسيلة دفع في التجارة الخارجية وله علاقة مع الأنكوترمز، حيث أن المصطلحات التجارية الدولية تعتبر سرداً للالتزامات البائع والمشتري من خلال التفصيل في التكاليف والأخطار التي يتحملها الطرفين ، إضافة إلى تحديد مكان التسليم وتصنف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسيلة النقل، والعلاقة بين المصدر والمستورد تحكمها مسؤوليات النقل ، وهو الأمر الذي يتناوله الفصل الثاني.

فالمبحث الأول يتناول مصطلحات التجارة الدولية أما المبحث الثاني، فهو عبارة عن التزامات المصدر والمستورد أما المبحث الثالث، فيتضمن واجبات البائع والمشتري وفقاً لمصطلحات وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية.

المبحث الأول: المصطلحات التجارية الدولية والإعتماد المستندي

يمثل الإعتماد المستندي أهم وسيلة دفع في التجارة الدولية وله علاقة مع الأنكوترمز، كما أن لميزان المدفوعات تداخل مع المصطلحات التجارية تتمثل في:

المطلب الأول: ماهية الإعتماد المستندي والغرض منه

هو الأداة التمويلية القانونية الأكثر إستخداما لضمان سداد السلع والخدمات المصدرة والمستوردة، يصدر بواسطة بنك المستورد من خلال البنك الذي يتعامل معه المصدر، ويحدد الإعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها قبل سداد المدفوعات⁽¹⁾

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شرط التسليم أو المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم إستيراد بضاعة من اليابان على أساس شرط التسليم FOB، فيجب طباعة الإعتماد المستندي على أساس FOB japon .
العقد هو الأساس لتحصيل الحقوق والإعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد.⁽²⁾

- الغرض منه:

الغرض من عقد فتح الإعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا أكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما أن إشتراط قيام المشتري بفتح إعتماد مستندي يعتبر إشتراطا لعنصر جوهر يفي العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شأن أي إلتزام آخر، كما أن عدم تنفيذ المشتري إلتزامه بفتح الإعتماد في الأجل المتفق عليه يميز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر أن المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بأن يقدم ضمان فتح الإعتماد المستندي إلا عندما يلزمه بذلك شرط في عقد البيع.

المطلب الثاني: مراحل سير عملية الإعتماد المستندي

وتشمل ثلاثة مراحل أساسية وهي:

أولا: مرحلة فتح الإعتماد المستندي:

ينشأ طلب فتح الاعتماد نتيجة لعقد البيع المبرم بين المستورد والمصدر على أساس أن المصدر إشتراط تسوية ثمن البضاعة عن طريق الإعتماد المستندي، وباعتبار أن عقد فتح الإعتماد المستندي هو عقد مستقل عن عقد البيع، فإن مخالفة المستورد إتفاق عقد البيع وإعطائه معلومات أخرى عن البضاعة للبنك يجعل هذا الأخير ملتزما مع عميله بما قدمه له من معلومات، وليس بما ورد ضمن عقد البيع، لذا فإنه عند قيام المستورد بطلب فتح الإعتماد المستندي، وتبعا للبيانات الواردة ضمن هذا الطلب والمدونة ضمن استمارة خاصة، حيث يمثل طلب فتح الإعتماد المستندي العقد الرابط بين البنك والمستورد، لذا يجب توضيح كافة البيانات والأرقام، مع بيان نوع وكمية البضاعة باللغة الأجنبية، على أن يوقع العميل بقبول الشروط والأعراف وأهمها التصريح للبنك بخضم

1- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 78-79

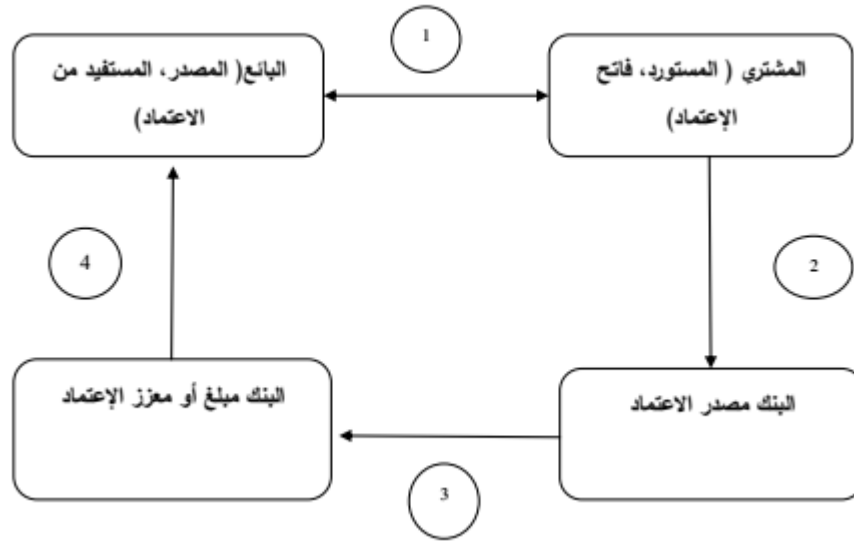
2- عبد القادر فتحى لاشين وآخرون، مرجع سابق، ص 323

الدفعات وقيمة المصاريف والعمولات من حساب العميل، وهذا كله ضمن استمارة خاصة لتفادي أي التباس أو خطأ أو نسيان. (1)

على أن يتضمن طلب فتح الاعتماد المستندي المعلومات التالية (2):

- اسم وعنوان العميل فاتح الاعتماد المستندي، وكذلك اسم وعنوان المستفيد.
- توضيح مستندات الشحن المطلوبة.
- الوصف الموجز للبضاعة محل التعاقد.
- إيضاح برنامج وطريقة الشحن، مع إبراز موانئ وسبل الشحن والوصول.
- الإشارة لطريقة تحقيق الاعتماد المستندي.
- تاريخ صلاحية الاعتماد المستندي.
- تواريخ إصدار الاعتماد، الشحن، تقديم مستندات الشحن.
- مصاريف فتح وتنفيذ الاعتماد.
- ويمكن تلخيص خطوات مرحلة فتح الاعتماد المستندي بالشكل الموالي

شكل رقم 07 مرحلة فتح الإعتماد المستندي



المصدر: أحمد غنيم، الاعتماد المستندي والتحصيل المستندي، أضواء على الجوانب النظرية والنواحي التطبيقية، المكاتب الكبرى، مصر، الطبعة السادسة، 1998، ص 78

شرح الأرقام:

1. اتصالات متبادلة إبرام التعاقد التجاري بينهما والاتفاق على شروط وطرق الدفع والتسليم.

1- أحمد غنيم، مرجع سابق، ص 78-79

2- عادل بونحاس، مرجع سابق، ص 24

2. طلب فتح الاعتماد

3. الإخطار بوصول الاعتماد

4. تبليغ الاعتماد

ثانياً: مرحلة تنفيذ الاعتماد

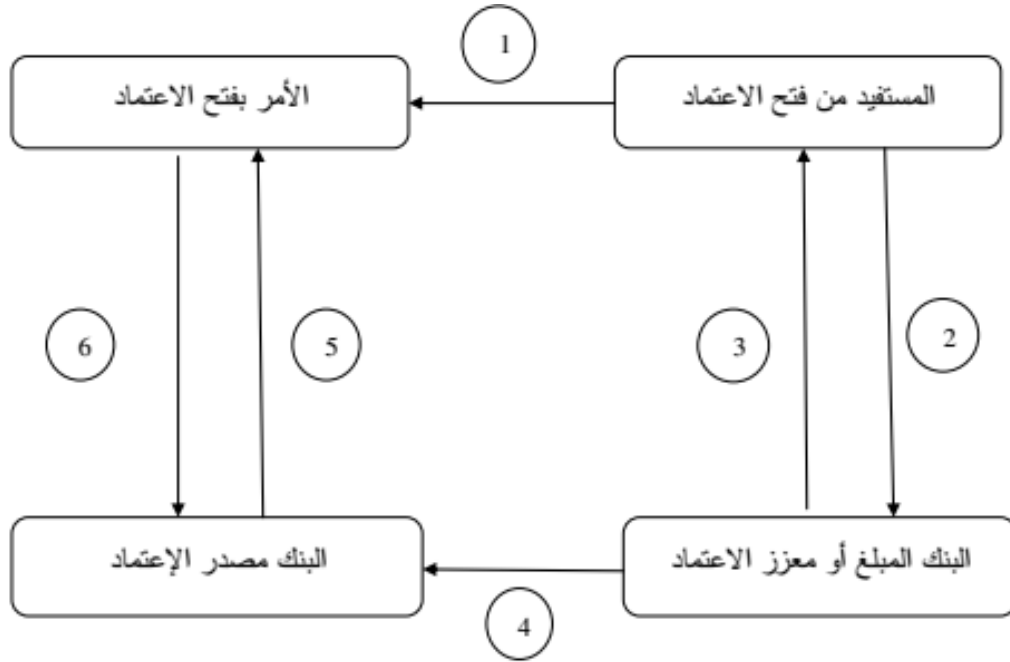
بعد انتهاء مرحلة فتح الاعتماد المستندي تبدأ مرحلة جديدة ابتداء من إشعار المستفيد بفتح الاعتماد عن طريق البنك المبلغ، وتبعا لشروط العقد المبرم بين المستورد والمصدر يتم شحن البضاعة سواء مصنعة أو مشتتة من طرف المصدر إلى بلد المستورد، ومن ثم حصوله على مستندات تثبت صحة ذلك ووفقا للمواصفات المشتركة، ليقدّمها إلى البنك المبلغ، ليتولى هذا الأخير عملية التدقيق وفحص المستندات وهي المرحلة المهمة ارتباط عدة حقوق بمدى سامة هذه المستندات. وبعد التأكد من استفاء المستندات للشروط يقوم البنك بتنفيذ الاعتماد ودفع القيمة الواردة في المستندات للمستفيد ثم إرسال المستندات للبنك مصدر الاعتماد، بالإضافة إلى خطاب يوضح الرصيد الباقي من الاعتماد، قيد الدفع والعمولات المحصلة إضافة لذكر أي تحفظات يكون قد وجدها بالمستندات.

يقوم البنك مصدر الاعتماد بدوره بفحص المستندات أنه مسؤولا عنها أمام عميله المستورد، وإذا كانت مطابقة لشروط الاعتماد قام بتغطية ما دفعه البنك محقق الاعتماد للمستفيد، ومن ثم تسلم المستندات إلى المستورد الذي يتولى بدوره تسديد قيمة مستندات الشحن للبنك مصدر الاعتماد بالطريقة التي تم الإتفاق عليها ضمن شروط الاعتماد⁽¹⁾

ويمكن تلخيص هذه المرحلة بالشكل الموالي:

شكل رقم: 08 مرحلة تنفيذ الاعتماد المستندي

1-صلاح الدين حسن السيسي، التسهيلات المصرفية للمؤسسات والأفراد، مرجع سابق، ص 112



المصدر: أحمد غنيم، الاعتماد المستندي والتحصيل المستندي، أضواء على الجوانب النظرية والنواحي التطبيقية، المكاتب الكبرى، مصر، الطبعة السادسة، 1998، 79

شرح العملية:

1. إرسال وشحن البضائع
2. تقديم مستندات الشحن مطابقة لشروط الاعتماد
3. فحص المستندات وان وجدت مطابقة لشروط الاعتماد يتم الدفع أو القبول حسب شروط الاعتماد
4. إرسال المستندات واستيفاء قيمتها على النحو الوارد بالاعتماد
5. فحص مستندات الشحن للتأكد من مطابقتها لشروط الاعتماد وتقديمها للآمر
6. دفع القيمة غير المغطاة من قيمة المستندات، وذلك إذا كان الاعتماد غير مغطى كلياً عند إصداره.

ثالثاً: مرحلة تحقيق الاعتماد المستندي

يقصد بمرحلة تحقيق الاعتماد المستندي عملية تسوية الإلتزامات المالية الناتجة عن مرحلة التنفيذ والمشار إليها ضمن عقد الاعتماد المستندي، ونميز من خال هذه المرحلة أربعة طرق لتحقيق الاعتماد المستندي.

1) الاعتماد المستندي المحقق عن طريق الدفع الفوري

يتم بموجب هذه الصيغة الدفع الفوري للمصدر من طرف أحد البنكين المبلغ أو المصدر لاعتماد وذلك فور تقديمه للمستندات مستوفاة للشروط وهي الطريقة الملائمة بالنسبة للمستفيد أي المصدر، حيث يتحقق الاعتماد المستندي بالدفع الفوري من خال الخطوات التالية: (1)

الفصل الثاني: دور المصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع "موضوع عقد النقل"

✓ يقوم البائع أو المستفيد بتسليم المستندات المطلوبة والتي تشير إلى شحن البضاعة إلى البنك الذي يكون الاعتماد متاحا لديه وهو البنك المعين أو البنك المعزز.

✓ بعد التأكد من مطابقة المستندات المقدمة لما هو وارد في شروط الاعتماد، فإن البنك المعزز أو البنك المسمى يقوم بالدفع للمستفيد.

✓ يقوم البنك مستلم المستندات بإرسال المستندات إلى البنك فاتح الاعتماد.

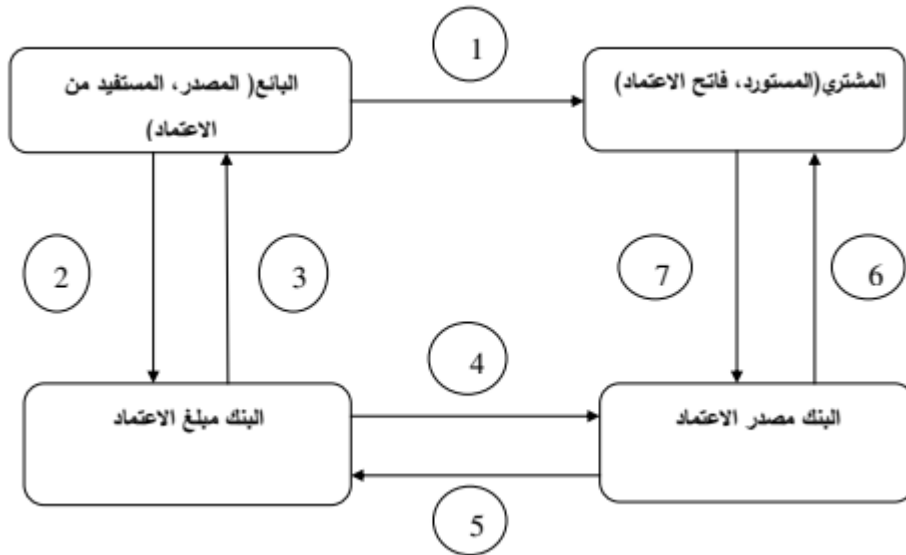
✓ يقوم البنك مصدر الاعتماد وبعد التأكد من صحة المستندات المقدمة، بدفع المستحقات المقررة بالاعتماد وذلك للبنك المعزز أو البنك المعين وبالطريقة السابق الإتفاق عليها.

✓ يقوم البنك المصدر الاعتماد بإرسال وتسليم المستندات إلى المشتري أو المستورد.

✓ يقوم المستفيد بالدفع للبنك فاتح الاعتماد وبالطريقة السابق الإتفاق عليها.

والشكل الموالي يوضح مرحلة تحقيق الاعتماد المستندي عن طريق الدفع الفوري.

شكل رقم: 09 تحقيق الاعتماد عن طريق الدفع الفوري



المصدر: زليخة كنيادة، تقنيات التسوية قصيرة الأجل في المبادلات التجارية الدولية دراسة حالة الاعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشورة)، تخصص: نقود وتمويل، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2007، 2008،

شرح العملية:

- (1) شحن البضائع
- (2) تقديم مستندات الشحن
- (3) دفع قيمة المستندات
- (4) إرسال المستندات
- (5) تسديد قيمة المستندات

(6) إرسال مستندات الشحن

(7) دفع قيمة المستندات

(2) الاعتماد المستندي المحقق عن طريق القبول:

من خال هذه الطريقة لا يتم تحقيق الاعتماد المستندي فور تقديم المصدر لمستندات الشحن وإنما بمرور فترة من تاريخ البضاعة تكون مسحوبة إما على المستورد أو مسحوبة على البنك مصدر الاعتماد، وبالتالي لا تسلم المستندات للمستورد إلا بتوقيع الكمبيالات التي عادة ما يحدد تاريخ استحقاقها بين الثلاثة والستة أشهر ابتداء من تاريخ تقديم مستندات الشحن، وبالتالي وبالتوقيع على الكمبيالات من المستورد أو أحد البنوك المحققة لاعتماد يتسلم المستورد المستندات ليقوم بالتخليص على البضاعة،⁽¹⁾ وتتحقق التسوية بالقبول من خال الخطوات التالية: (2)

✓ يقوم المستفيد بتقديم المستندات المؤكدة لشحن البضاعة إلى الذي يكون فيه الاعتماد متاحا على أن يصاحب ذلك السحب المسحوب على البنك.

✓ بعد التأكد من مطابقة المستندات لمتطلبات الاعتماد المستندي فإن البنك سوف يقبل الكمبيالات المقدمة ويعيدها إلى البائع أو المستفيد.

✓ يقوم البنك بإرسال المستندات إلى البنك فاتح الاعتماد ليؤكد على قبول الكمبيالات المؤكدة.

✓ يقوم البنك المصدر لاعتماد وبعد التأكد من مطابقة المستندات لشروط الاعتماد، بتسديد الدين المستحق.

✓ يقوم البنك مصدر الاعتماد بإرسال المستندات إلى المشتري.

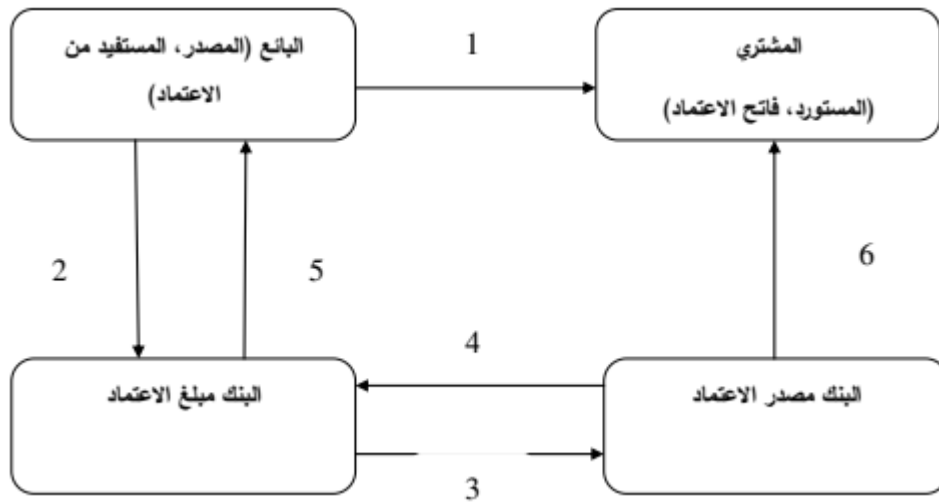
✓ يقوم المشتري بسداد المستحق.

والشكل الموالي يوضح مرحلة تحقيق الاعتماد المستندي عن طريق القبول.

1-صلاح الدين حسن السيبي، مرجع سابق، ص 68.

2-سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص ص 81-82.

شكل رقم 10: تحقيق الاعتماد المستندي عن طريق القبول



المصدر: زليخة كنيدي، تقنيات التسوية قصيرة أجل في المبادات التجارية الدولية دراسة حالة الاعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشورة)، تخصص: نقود وتمويل، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2007-2008، ص 113

شرح العملية:

- (2) شحن البضائع
- (3) إرسال مستندات الشحن مرفقة بالكمبيالة
- (4) إرسال مستندات الشحن مرفقة بالكمبيالة/الكمبيالات
- (5) قبول الكمبيالة
- (6) إرسال الكمبيالة المقبولة
- (7) إرسال مستندات الشحن

ثالثا: الاعتماد المستندي المحقق عن طريق الدفع الآجل

بالاعتماد على هذه الطريقة يتعهد البنك المحقق لاعتماد بدفع قيمة المستندات المقدمة له من طرف المستفيد في آجال محددة يتم تعيينها ولتكن مثلا أربعة أشهر من تاريخ شحن البضاعة، على أن تكون المستندات مستوفاة لشروط الاعتماد ومقدمة في الآجال المحددة ومن خال هذه الطريقة نجد أن المصدر يمنح للمستورد آجالا للدفع.

وتجدر الإشارة أن الفرق بين الطريقة السابقة أي عن طريق القبول وهذه الأخيرة ان تتضمن الكمبيالات المقدمة مع مستندات الشحن، وبالتالي فالمصدر لا يتمتع بأفضلية خصم الكمبيالات قبل تاريخ الاستحقاق.

رابعاً: الاعتماد المستندي المحقق عن طريق التداول

أشارت القواعد والأعراف الدولية الموحد لإ اعتمادات المستندية ضمن نصوص موادها على أن عملية التداول بمثابة عملية شراء للمستندات من طرف البنك محقق الاعتماد من المستفيد وبيعها إلى البنك مصدر الاعتماد، أما في حال تداول المستندات من طرف بنك آخر فلهذا الأخير الحق في الرجوع إلى المستفيد في حالة عدم التزام البنك المصدر لاعتماد أو المعزز بالقيمة التي دفعها هذا البنك للمستفيد وتجدر الإشارة إلى أن مجرد فحص المستندات والتأكد من تطابقها مع الشروط مع عدم دفع قيمتها من طرف البنك لا يعتبر تداولاً، أي أن عملية تداول المستندات تقف على عملية شراء المستندات بعد فحصها والتأكد أنها تبدو في ظاهرها مطابقة لشروط الاعتماد المستندي⁽¹⁾

المطلب الثالث: المستندات المستعملة في الإعتماد المستندي

يستلزم تنفيذ الإعتماد المستندي ضرورة توفير عدد من المستندات يتم تحديدها وذكرها صراحة ضمن شروط عقد الإعتماد المستندي، وبصفة عامة فإن المستندات اللازمة لتنفيذ الإعتماد المستندي تتضمن العديد من المستندات والتي تختلف من اعتماد آخر، ومن نوع معين من البضاعة آخر، وبالرغم من تنوع وتعدد تلك المستندات إلا أننا سوف نركز على عدد من المستندات الرئيسية التالية: (2)

أولاً: المستندات المرتبطة بالسعر:

تمثل المستندات المرتبطة بالسعر في الفاتورة المبدئية والفاتورة التجارية كما يلي:

1) الفاتورة المبدئية (الأولية):

في كل المجالات يكون التعامل حسب عرض تجاري معين، وتكون هناك ورقة يسلمها المصدر إلى المستورد، مضمونها يتلخص بأن يدفع المستورد (المشتري) للمصدر (البائع) مبلغ محدد مقابل البضاعة المراد شراؤها وحسب طريقة دفع محددة.

هذه الفاتورة يستفاد منها أيضاً أنها تسهل بشكل أساسي حساب الفاتورة وإجراءات طلب التصاريح والرخص للتصدير بالنسبة للمستورد، هذا المستند يستخدم أيضاً حتى يتسنى للمستورد الذهاب للبنك وفتح اعتماد المستندي بناء على هذه الفاتورة للمصدر (البائع)، فهذه الفاتورة يتم تقديمها للبنك كالفاتورة التجارية العادية لفتح الإعتماد، فهي بمثابة عرض مفتوح بين المشتري والبائع غير مثبت بعد.

يتم تثبيته حين صدور الفاتورة التجارية الرسمية، إلا أنها تعتبر فاتورة مبدئية، والمدة الزمنية التي يكون فيها العرض التجاري ساري المفعول⁽³⁾

1- عادل بونحاس، مرجع سابق، ص 29

2- سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 55

3- نقلاً عن موقع: <http://www.ceni.org>

(2) الفاتورة التجارية:

تعتبر الفاتورة التجارية الوثيقة الأساسية في عمليات التجارة الخارجية وهي عبارة عن بيان يشتمل كل ما يتعلق بالبضاعة، وهي مستند محاسبي يطالب البائع بموجبه المشتري بدفع قيمة ومصاريف البضاعة المرسلة له⁽¹⁾ وبصفة عامة فإن الفاتورة التجارية يجب أن تتضمن المعلومات التالية: (2)

- ✓ اسم وعنوان البائع
- ✓ تاريخ الإصدار
- ✓ اسم وعنوان المشتري
- ✓ رقم الفاتورة، الكمية، مواصفات البضاعة، السعر.
- ✓ رمز ورقم الشحن
- ✓ شروط التسليم وطريقة الدفع
- ✓ تفاصيل عن الشحن (اسم الباخرة، ميناء الشحن والتفريغ)
- ✓ أي معلومات أخرى تكون مطلوبة

ثانياً: المستندات المرتبطة بالشحن

(1) تعريف مستند الشحن:

وهو من أهم المستندات إذ يعتبر بمثابة الإيصال المعتمد بإستلام الجهة الشاحنة للبضاعة مع التعهد بتسليم البضاعة في بلد الوصول، ويختلف سند الشحن باختلاف طريقة نقل البضاعة، فيصدر في صورة وثيقة إيداع بالسكك الحديدية أو إيداع ونقل بالطرق المائية الداخلية في حالة الشحن النهري، وأن يصدر في صورة إيصال بريد، أو بوليصة شحن جوية في حالة النقل بالطائرات، أو بوليصة شحن بحرية في حالة النقل البحري،⁽³⁾ ويتضمن بيانات عن ميناء الشحن وميناء الوصول، وتفاصيل البضاعة وأجور الشحن وتحدد هذه الوثيقة البنك المراسل الذي يظهرها إلى البنك المستورد، والذي يقوم بدوره بتظهرها أمر المستورد ليتمكن من التخليص على البضاعة واستلامها، وتعتبر سند ملكية البضاعة وينتقل من جهة أخرى بالتظهر.⁽⁴⁾ وله ثلاث وظائف هي كالاتي:

1- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 44
2- سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 56
3- صلاح الدين حسن السبيسي، مرجع سابق، ص 125
4- فائق شقير وآخرون، محاسبة البنوك، دار الميسرة، عمان، الأردن، 2000، ص 204

أ- يعتبر إيصالا يحرره الناقل أو وكيله للشاحن باستلام البضاعة الموضحة بالسند ويعتبر في الوقت نفسه وعدا بتسليم هذه البضاعة لصاحب الحق في استلامها بميناء الوصول المتفق عليه، وذلك بعد انتهاء الرحلة البحرية.

ب- يعتبر حجة بما ورد فيه من شروط وبنود العقد المبرم بين الناقل والشاحن، وفي حالة تظهير سند الشحن لصالح مشتري البضاعة، فإن عقدا جديدا ينشأ بين الناقل والمظهر إليه، بنفس الشروط والبنود، ويعتبر سند الشحن وثيقة بما جاء فيه من أوصاف البضاعة.

ج- يعتبر سندا بملكية البضاعة الموضحة فيه، وإذا كان سند إذنيا أو (لأمر) فإنه يصبح بالتالي قابا للتداول، ويجوز لصاحب السند في هذه الحالة أن يقوم بتحويل ملكية البضاعة إلى شخص آخر بمجرد تظهير السند لهذا الشخص، وبالتالي تنتقل جميع الحقوق لصالح لمظهر إليه، وإذا كان سند الشحن اسميا أي صدر باسم شخص معين بدون ذكر كلمة إذن (أو لأمر)، فإنه يصبح عندئذ غير قابل للتداول ولا يمكن نقل ملكية البضاعة المذكورة فيه إلا بإتباع الإجراءات القانونية لحالة الحق، والسندات الاسمية غير واسعة الانتشار في الغالب. (1)

(2) أنواع مستندات الشحن: تنقسم مستندات الشحن إلى ما يلي:

أ- مستند الشحن البحري :

يعتبر وثيقة صادرة عن إحدى الشركات المرخص لها القيام بأعمال النقل البحري من خال تنفيذ استام بضاعة محددة لنقلها بحرا وفقا لشروط وضوابط معينة موضحة بالوثيقة، ويعتبر الشحن بطريق البحر أكثر وسائل الشحن انتشارا، ويرجع السبب في ذلك إلى انخفاض تكلفة الشحن البحري مقارنة بوسائل الشحن الأخرى، (2) كما أن أجور الشحن البحري شاملة في عرضها المقدم واصله إلى الميناء البحري المتفق عليه. (3) وتنقسم سندات الشحن البحرية إلى ما يلي: (4)

✓ **سند الشحن البحري غير القابل للتداول:** هو سند الشحن الذي يصدر عن شركة ماحة بحرية أو أحد وكائنها باسم الجهة المشحون إليها البضاعة مباشرة، ويكون بمثابة وثيقة تملك غير قابلة للتداول، ويتم بالتالي تسلم البضاعة إلى المشحون إليه بموجب وثيقة إثبات الشخصية باعتبار أن المشحون إليه هو مالك البضاعة.

✓ **سند الشحن البحري القابل للتداول:** هو سند الشحن الأكثر استخداما في مجال الإعتماد المستندي فالجهة التي تصدر هذه الوثيقة باسمها يكون لديها القدرة على نقل الملكية البضاعة المشحونة إليها إلى

1- مختار السويفي، مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، الطبعة الثانية، 1999، ص 31

2- سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 65

3- عمر الطراونة، إدارة المشتريات والتجارة الدولية، دار البداية للنشر والتوزيع، عمان ، الأردن، 2012، ص 43

4- أحمد غنيم، سندات الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندية ، د.ط، 2003، ص 19

أي جهة أخرى، أي أنه سند للشحن قابل للتداول عن طريق التظهير إلى الغير، وتقوم شركة الشحن بتسليم البضاعة مقابل استلامها نسخة أصلية من سند الشحن مظهره أمرها.

✓ **سندات الشحن الشاملة:** يصدر هذا النوع من سندات الشحن عندما يتم النقل بواسطة ناقلتين مختلفتين، ولكنها من نفس النوع كباخرتين منفصلتين، وتصدرها الشركة التي تمتلك الباخرة الأولى وتعتمد بموجب سند الشحن أنها ستكمل الرحلة على باخرة أخرى، ولهذا يجب أن ينص الاعتماد على قبول تغيير وسيلة النقل.

✓ **بوليصة الشحن النظيفة:** وهي البوليصة التي تخلو من أي تحفظ أو ملاحظة تنفيذ بوجود عيب في البضاعة أو بتعبئتها، وهذه البواليص تتميز بأنها وثيقة تملك وقابلة للتداول أنها صادرة أمر، وأنها عقد شحن، وكذلك تعتبر بمثابة إيصال باستلام البضاعة، ويجب أن تذكر اسم الناقل الذي تصدر عنه وهذا المطلب إلزامي، وتوقع هذه البوليصة من قبل الناقل أو من قبل وكيله.

✓ **بوليصة الشحن بموجب عقود الإيجار:** وهذا النوع خطير جدا رغم أنه يحمل صفات البواليص من ناحية أنها وسيلة تملك وإيصال باستلام البضاعة وقابليتها للتداول، وتصدر هذه البواليص بموجب عقد تأجير السفينة أو جزء منها، ولا يذكر في متنها جميع تفاصيل البضاعة ويكتفي بذكر أن البضاعة تبقى تحت تصرف الناقل، ويمكنه التصرف فيها في حالة عدم سدد أجور النقل، وهذا النوع تحرص البنوك عادة على عدم قبوله أو طلبه في الاعتماد، إلا في بعض الحالات الاضطرارية، عندما يكون هناك حظر على بعض خطوط الشحن أو عدم وجود خطوط أو بواخر تتعامل مع بلد المستورد، وأحيانا يستخدم من أجل سرعة الشحن ولوجود كميات كبيرة من البضائع لا يمكن شحنها إلا على باخرة مستقلة، وتزداد الخطورة على المشتري إذا لم يكن لديه خبرة واسعة في الشحن والنقل.

ب- مستندات الشحن الجوي:

تعتبر بمثابة عقد النقل ووصل باستلام وشحن البضاعة وتصدر عن شركات الطيران و وكائنها المعتمدين، ويصدر عن مستندات الشحن الجوي ستة نسخ:

- الأولى: تسلم للمرسل/ الشاحن.
- الثانية: تسلم لكابتن الطائرة الناقلة للبضاعة ليسلمها إلى مدير المطار.
- الثالثة: ترسل إلى المرسل إليه، وعادة ما يكون البنك وهذه النسخة ليست أصلية.
- أما بقية النسخ: واحدة للمصدر (شركة طيران أو وكيل معتمد)، وواحدة لسلطات مطار المغادرة أو لمصالح الجمارك... (1)

ج) مستندات النقل البري: تنقسم هذه المستندات إلى نوعين وهي: (2)

1- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 46-50

2- ماهر شكري، مرجع سابق، ص 284

✓ **وصوات الشحن بالسكك الحديدية:** وهي وثيقة شحن تصدر عن مؤسسة السكك الحديدية أو الشركة التي تملك الخطوط الحديدية ويجب أن تكون موقعة من طرف الشركة أو وكيل معتمد لها، وتعتبر هذه الوثيقة وصلاً باستلام البضاعة وعقد لنقلها ووثيقة تملك قابلة للتداول أو التظهير، ويجوز تبعاً لذلك أن تحدد عدد النسخ الأصلية الصادرة عنها.

✓ **وصوات الشحن بالسيارات:** تصدر هذه الإيصالات عن شركات تملك السيارات والشاحنة أو عن شركات مرخص لها بأعمال الشحن البري وتعتبر هذه الإيصالات وصلاً باستلام البضاعة وعقداً لنقل البضاعة ووثيقة تملك، فإذا صدرت هذه الإيصالات عن شركات شحن كبيرة فإنها لا تقوم بتسليم البضاعة إلى المشحون إليه دون تقديم وصل الشحن الأصلي مظهرها أمرها، وإلى أن يتم ذلك تحتفظ بالبضاعة في مخازنها، وأما إذا كانت الشركة الناقلة من الشركات الصغيرة فقد تسلم البضاعة إلى المشحون إليه دون استلام سند الشحن الأصلي ولذلك فإن وصولات الشحن بالسيارات لا تعتبر ضمانات كافية للبنوك. (1)

(د) **إيصالات الناقل الخاص والبريد:** إذا تطلب الاعتماد تقديم إيصال بريدي أو شهادة إرسال بالبريد تقبل المصارف (ما لم ينص الاعتماد على غير ذلك) أي إيصال بريدي أو شهادة إرسال بالبريد والذي يبدو في ظاهره أنه تم ختمه أو توثيقه بطريقة أخرى وتاريخه في المكان الذي ينص الاعتماد على شحن البضاعة أو إرسالها منه، ويعتبر ذلك التاريخ هو تاريخ الشحن أو الإرسال. (2)

ثالثاً: المستندات المتعلقة بالتأمين

يعتبر مستند التأمين الوثيقة الضامنة التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض إلى المؤمن له وفق الشروط المتفق عليها في حال تعرض البضاعة للمخاطر خال الرحلة من ميناء الشحن وحتى نقطة التسليم المحددة (3) يجب أن تغطي وثائق التأمين البيانات الضرورية التالية:

1. أن تكون تفاصيل وثيقة التأمين مطابقة تماماً للتفاصيل المحددة في كتاب الاعتماد؛
2. أن تكون متجانسة مع بقية المستندات فيما يتعلق بطرق الشحن ووصف البضاعة؛
3. أن يكون تاريخ البوليصا سابقاً لتاريخ الشحن أو استلام البضاعة كما هو محدد على البواليص الشحن، أو أن تتضمن بوليصة التأمين ما يفيد بدء سريان مفعولها كحد أقصى ابتداء من تاريخ الشحن؛
4. إذا قدم العميل المستورد وثيقة تأمين لتغطية عمليات استيراد البضاعة خال مدة معينة، يجب أن يقدم شهادة تأمين لكل عملية استيراد على حدة تشمل على نفس البيانات الضرورية التي يقبلها البنك؛

1- زليخة كنيدي، مرجع سابق، ص 68

2- نشرة رقم 500 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، المادة رقم 29

3- جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 52

5. أن تكون قيمة الوثيقة كحد أدنى مساوية لقيمة البضاعة على أساس*(CIF) وأن تكون محررة بعملية الاعتماد؛⁽¹⁾

6. ينبغي أن يوضح مستند التأمين أن التعويضات تدفع في بلد المستورد؛

7. يجب أن تكون بوليصة التأمين مظهرة وصادرة أمر المستورد وفقاً للشروط الواردة بالاعتماد؛

8. من الضروري ملاحظة أن التأمين شامل حتى وصول البضاعة إلى المستورد، وليس حتى ميناء الوصول فقط.⁽²⁾

رابعاً: المستندات الأخرى المتعلقة بالاعتماد المستندي:

بالإضافة إلى المستندات السابقة الذكر هناك مستندات أخرى يجب توفرها ضمن ملف الاعتماد المستندي والتي تشكل الأساس الذي يتم الاستناد إليه في التسوية المالية قبل الاستلام الفعلي للبضاعة. وتمثل هذه المستندات فيما يلي:

1- شهادة المنشأ: Certificat d'origine

هي وثيقة تصدر عن هيئات معتمدة مثل غرف التجارة أو الصناعة أو اتحاد غرف التجارة والصناعة، أو قد تصدر عن المصدر أو المصنع ويتم توثيقها من الغرف التجارية أو الصناعية حسب الشروط الواردة في الاعتماد ويذكر فيها منشأ البضاعة المشحونة، وتتضمن شهادة المنشأ المعلومات التالية:⁽³⁾

- ✓ وصف البضاعة بشكل عام.
- ✓ بلد المنشأ كما هو مذكور في شروط الاعتماد.
- ✓ صادرة عن جهة رسمية ومصدقة حسب الأصول كما هو وارد في شروط الاعتماد.
- ✓ اسم الصانع أو المنتج كما تنص شروط الاعتماد.
- ✓ أي شروط أخرى ينص عليها الاعتماد.

(2) بيان التعبئة (packing list):

يصدر بيان التعبئة في أغلب الأحيان عن المصدر، ويطلب عادة للبضائع غير المتشابهة التي لا تعتمد على الوزن وذلك لمعرفة محتويات كل طرد على حدة مثل الأدوات المنزلية وقطع غيار السيارات، حيث في البيان محتويات ورقم كل طرد، وذلك لتسهيل مهمة السلطات الجمركية في معاينة البضاعة دون الحاجة إلى فتح جميع الطرود، وكذلك لتسهيل مهمة المستورد في عملية جرد البضاعة وترتيبها وتخزينها.⁽⁴⁾

1- خالد أمين عبد الله ، إسماعيل إبراهيم الطراد، مرجع سابق ، 296

*CIF (Coste, Insurance, Freight) معناها أن الثمن يتضمن مصاريف الشحن والنقل إلى غاية ميناء التسليم دون مصاريف التأمين

2- زهير الحدر، لؤي وديان، محاسبة البنوك، دار البداية للنشر والتوزيع ، عمان الأردن، 2012، ص 159

3- خالد وهيب الراوي، العمليات المصرفية الخارجية، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010، ص 198

4- نفس المرجع، ص 199

3) شهادة المصدر (Certificat d'exportateur):

تصدر هذه الوثيقة عن وزارة التجارة، استحدثت انطاقا من سنة 2000 تحتوي على المعلومات التالية:

- اسم المصدر ومقره الاجتماعي؛
- اسم المسير؛
- رقم السجل التجاري، ورقم تعريفاته الجمركية؛
- تعيين المنتج المصدر، ورقم تعريفاته الجمركية. (1)

4- الشهادة البيطرية (Certificat vétérinaire) :

هي شهادة تقدم من طرف البيطري، وتقدم إذا كان الأمر يتعلق بتصدير حيوانات أو لحوم أو دواجن أو أعاف... الخ، وهي تثبت مدى مطابقة هذه المنتجات للمعايير المتعارف عليها دوليا (2)

5- شهادة الوزن (certificate of weight):

تصدر هذه الشهادة عن هيئات متخصصة مرخص لها بتعاطي أعمال الوزن، وفي حالة عدم تحديد شروط الاعتماد للجهة التي يجب أن تصدر عنها هذه الشهادة فإن البنوك لها أن تقبل شهادة الوزن بالشكل الذي تقدم به، فإذا تطلب الاعتماد تصديق وزن، attestation of weight في حالة النقل غير البحري، تقبل البنوك ختم وزن weight stamp أو بيان وزن، déclaration of weight الذي يظهر أنه قد أضيف من الناقل أو وكيله إلى مستند النقل. (3)

6- شهادة المعاينة والتحليل (certificat of analyses and inspection) :

الغرض من هذه الشهادة هو بيان مدى صحة البضاعة المستوردة ومطابقتها لمواصفات البضاعة المحددة المتفق عليها مع البائع والمدرجة في كتاب الاعتماد، وتطلب هذه الشهادة خاصة عند استيراد سلع استهلاكية كموايد غذائية مثل اللحوم... وتصدر عن مؤسسات أو مختبرات متخصصة في الكشف والتحليل. (4)

7- شهادة بلد الإرسال (certificat de provenanc)

توضح هذه الشهادة تحديدا البلد الذي تم منه إرسال البضاعة بغض النظر عن الموطن الأصلي للبضاعة أن ترسل بضاعة تركية الصنع من سوريا مثلا.

1- عادل بونحاس، مرجع سابق، ص 87

2- مختار السويفي، مرجع سابق، ص 54

3- خالد وهيب الراوي، مرجع سابق، ص 199

4- خالد أمين عبد الله، إسماعيل الطراد، مرجع سابق، ص 294

8- الشهادة الصحية (Certificat sanitaire)

هي مستند رسمي خاص بالبضائع الموجهة لاستهلاك وتكون ممضية من طرف الهيئات المختصة بذلك في بلد المصدر مثل البيطري المفوض بذلك أو المصالح الفلاحية إذا ما تعلق الأمر بنباتات أو أسمدة. (1)

9-أمر التسليم:

هو عبارة عن أمر قابل للتداول عن طريق التظهير تصدره الشركات الشاحنة أو وكائها في بلد المستورد تطلب بموجبه من مكتب الشركة في ميناء الوصول وضع البضاعة تحت تصرف المشحون إليه، ويصدر أمر التسليم في الحالات التي يكون فيها سند الشحن مباشر أي قابل للتداول، كما يصدر في جميع حالات سندات الشحن بواسطة الطائرة، حيث أن البنوك تطلب بواليص الشحن البحري المباشرة أو بواليص الشحن بواسطة الطائرة صادرة باسمها ضمانا لحقوقها المترتبة عن منح تسهيلات لفتح الاعتماد، فإن الشركات الأجنبية تقوم بإرسال أوامر التسليم للبنوك والتي تقوم بدورها بتظهيرها لحساب عمائها فاتحي الاعتمادات (2)

1- عادل بونحاس ، مرجع سابق، 88

2- زليخة كنيدي، مرجع سابق، ص 74

المبحث الثاني: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف إلى أدنى مستوياتها لرفع مكاسب التجارة الدولية، ولا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثيرة والمتنوعة التي يمكن أن تعرقل مسار البضاعة، وتحول دون وصولها أو نقصان قيمتها إلى المشتري ومصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الإلتزامات بين المصدر والمستورد، ويمكن توضيح إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية بالأشكال في الملحق رقم (02)

المطلب الأول: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمجموعة E و F

1- المجموعة E:

التكاليف والأخطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، على عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة إعتما هذا المصطلح أمام حد أقصى من التكاليف والأخطار، والجدول أدناه يوضح كيفية تنظيم الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري والجدول رقم (04) يوضح ذلك:

الجدول رقم (04): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"

Acheteur: A

Vendeur : V

EXW	"تسليم البضاعة في المصنع"	التكاليف Frais	الأخطار Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	A	A
Douane export	جمركة التصدير	A	A
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit, p 21

من خلال الجدول رقم: (04) EXW تسليم البضاعة في المصنع" يمثل: أدنى حد من الإلتزامات بالنسبة للبائع، حيث يكون مسؤولا على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف، والمخاطر فتكون في أدنى مستوياتها، في حين أن

الفصل الثاني: دور المصطلحات التجارية الدولية في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع "موضوع عقد النقل"

المشتري يكون في أقصى التزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن، النقل، التأمين والجمركة، إضافة إلى كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده المشتري

2- المجموعة F:

من خلال مصطلحات عائلة (F) المتكونة من ثلاثة مصطلحات تجارية دولية وهي FCA / FAS / FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة، إضافة إلى التزامات أخرى من أخطار وتكاليف يتقاسمها كل من المصدر والمستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل التجاري الدولي.

أولاً: مصطلح "FCA Free Carrier" تسليم البضاعة للناقل.

تنوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (05)

الجدول رقم: (05) إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح FCA "تسليم البضاعة للناقل"

Acheteur: A

Vendeur: V

FCA	للناقل تسليم البضاعة	التكاليف Frais	الأخطار Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S . Haddad & Collectif , Les Incoterms 2000 , pages bleues – editions , Bouira
Algérie , 2009 p 30

يلاحظ من الجدول رقم 05 أن مصطلح FCA يجعل البائع يتحمل تكاليف وأخطار البضاعة من تعبئة وتغليف، وتكاليف نقل البضاعة إلى ميناء التصدير، والقيام بالإجراءات ومصاريف الجمركة في بلد، هو ذلك حتى تسليمها للناقل أو وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري ويتم تحويل المخاطر وبقية التكاليف إلى المشتري لحظة إستلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري، أي أن نقطة تحول الإلتزامات من البائع إلى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع إلى الناقل الدولي.

ثانياً: مصطلح "FAS Free Alongside Ship" التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لمصطلح FAS كما هو مبين في الجدول (06)
الجدول رقم (06): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح FAS " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"

Acheteur : A Vendeur : V

FAS	التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 26

يلاحظ من الجدول رقم (06) أن: مصطلح FAS " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير" يدل على أن إلتزامات البائع تنتهي بعد إتمام إجراءات تعبئة وتغليف البضاعة وتكاليف جمركة البضائع وتحمل مخاطر كل ذلك، كما أن البائع أيضاً يلتزم بإيصال الحمولة إلى رصيف الميناء، أين يتم إنتقال كل التكاليف وأعباء المخاطر إلى مسؤولية المشتري عند شحن البضاعة إلى رصيف ميناء التصدير، وهي نقطة تحويل الإلتزامات من البائع إلى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة على ظهر السفينة إضافة إلى النقل الأساسي والتأمين وتفريغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد، إضافة إلى القيام بإجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائماً، والتكاليف الأخرى إرسال الحمولة إلى مكان الوصول.

ثالثاً: مصطلح **FOB Free On Board** "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لمصطلح كما هو مبين في الجدول (07)

الجدول رقم (07): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير

Acheteur: A

Vendeur : V

FOB	التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V/A	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S. Haddad & Collectif, op.cit. p 33

من الجدول رقم (07) يتبين أن مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي:

تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف ومخطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عنابرها (مخازن السفينة) والأمر هنا راجع إلى مضمون العقد التجاري يبين البائع والمشتري ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطار من مسؤولية المشتري ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من البائع إلى المشتري وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفريغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

المطلب الثاني: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمجموعة C

مصطلحات عائلة C من خلالها يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية سبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن CIP / CPT / CIF / CFR .

أولا: المصطلح " CFR Cost and Freight " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (08)

الجدول رقم (08): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

Acheteur:A

Vendeur :V

CFR	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 29

يلاحظ من الجدول رقم (08) أن CFR يوزع الإلتزامات كالاتي:

البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء إنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري أخطار الشحن، وتحول لتكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول أخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، أما أخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

ثانيا: مصطلح **CIF " Cost Insurance and Freight "** "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (09)
الجدول رقم (09): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح **CIF** "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"

Acheteur: A		Vendeur : V	
CIF	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	V	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit , p 35

من الجدول رقم (09) يتبين أن CIF يقوم بتوزيع المسؤوليات كما يلي:
يلتزم البائع بدفع تكاليف التعبئة والتغليف، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري) أي أن المشتري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والأخطار الآتية:

- تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الأخرى إرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرسالها إلى المستودعات.

ثالثاً: مصطلح "CPT Carriage Paid To" "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (10)
الجدول رقم (10): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

Acheteur: A Vendeur: V

CPT "	أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 36

يتبين من الجدول رقم (10) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف والأخطار:
البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، برية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري)
مصطلح CPT الفرق بينه وبين مصطلح CFR الأول يتم إستعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر إستعماله في النقل البحري للبضائع، إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقاً للمصطلحين.

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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (11) الجدول رقم (11): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

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

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit , p 34

من الجدول رقم (11) يظهر أن مصطلح CIP ينص على ما يلي:
البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى بما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، إضافة إلى إلتزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، بحرية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطاق، إلى غاية وصولاً لبضاعة إليه (المشتري)

مصطلح CIP الفرق بينه وبين مصطلح CPT الأول يتحمل البائع تكاليف التأمين، أما الثاني فتكاليف التأمين يتحملها المشتري إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقاً للمصطلحين.

المطلب الثالث: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا للمجموعة D

البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة في مصطلحات التجارة الآتية DDP/ DAP/ DAT فالبايع يكون عند أقصى حد من الإلتزامات والأخطار في حالة تطبيق هذه المصطلحات.

أولاً: مصطلح **"Delivered At Terminal DAT"** "تسليم البضاعة في محطة الوصول"

تنوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (12)

الجدول رقم (12): إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول"

Vendeur : V *** non obligatoire Acheteur: A**

الأخطار Risques	التكاليف Frais	تسليم البضاعة في محطة الوصول DAT "
V	V	التعبئة والتغليف Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة Pré-acheminement
V	V	جمركة التصدير Douane export
V	V	شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)
V	V	النقل الأساسي Transport principal
V*	V*	تأمين النقل Assurance transport
V	V	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة Manutention transport principal (déchargement)
A	A	جمركة الإستيراد Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول Post-acheminement

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

من الجدول رقم (12) المصطلح **DAT** ينص على أن:

البائع يتحمل التكاليف الآتية:

التعبئة والتغليف، وبقية المصاريف المتعلقة بإجراءات ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، نفقة شحن حمولة النقل الأساسي، ونقل البضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى محطة الوصول في بلد المشتري أما فيما يخص إلتزام التأمين فيعتبر غير إجباري على البائع الأمر الذي يجعل المشتري أمام حتمية التأمين على البضاعة، إضافة إلى تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في محطة الوصول، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل البرية، البحرية أو الجوية وبما أن التأمين غير إجباري على البائع يلتزم المشتري بذلك، ونقطة تحول التكاليف إلى لمشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستيراد وإرسال البضاعة من

الفصل الثاني: دور المصطلحات التجارية الدولية في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع "موضوع عقد النقل"

محطة الوصول، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول إضاعة إلى خطر الذي قد يلحق بالحمولة أثناء النقل، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

ثانيا: مصطلح **"Delivered At Place" DAP** "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يوفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (13)

الجدول رقم(13): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"

Acheteur: A

Vendeur : V

DAP "	تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source: Michel Piquet, op-cit, p p 44-45

يلاحظ من الجدول رقم(13) مصطلح DAP: أن البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى المكان المتفق عليه، إضافة إلى إلتزام التأمين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في المكان المتفق عليه، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، ماعدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل البرية، البحرية أو الجوية، وكلفة إرسال البضاعة من مكان الوصول ما عدا الأخطار التي قد تنجم عند تسوية الإجراءات والتكاليف الجمركية، ونقطة تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري تكون في مرحلة الإجراءات الجمركية فقط.

ثالثاً: مصطلح **DDP "Delivered Duty Paid"** "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية" تنوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يوفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (143) الجدول رقم (14) إلتزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح **DDP** "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

Acheteur:A

Vendeur :V

DDP "	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركية التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركية الإستيراد	V	V
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit , p 44

يلاحظ من الجدول رقم (14) أن مصطلح **DDP** يمثل هذا المصطلح الحد الأقصى من الإلتزامات المترتبة على البائع، إذ يتحمل تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى بما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى مخازن أو مكان المشتري إضافة إلى إلتزام التأمين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، و زيادة على ذلك مصاريف الجمركية في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب، أما تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد، ويعتبر **DDP** عكس **EXW** تماماً من حيث الإلتزامات.

المبحث الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

إن شروط البيع الدولية هي بالغة الأهمية في التجارة لأنها تؤدي إلى تحديد الواجبات الملزمة على عاتق كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى تخلص البضاعة من الجمارك، إلى شحنها، إلى التأمين عليها وإلى النفقات والمصاريف المتعلقة بشأن تسليمها، ويسعى الطرفان المصدر والمستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتهم والتي تنص عليها مصطلحات التجارة الدولية.

المطلب الأول: واجبات البائع والمشتري للمجموعتين E و F (FCA, FAS, FOB, EXW)

أولاً: (EXW) تسليم أرض المعمل (مكان التسليم معين) :

أ- واجبات البائع

أ-1- تقديم البضاعة طبقاً لشروط العقد:

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والتراخيص والإجراءات

على البائع أن يقدم للمشتري، بناءً على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقاته حيث ينطبق ذلك، كل مساعدة للحصول على أية إجازة تصدير أو أية موافقة رسمية أخرى ضرورية لتصدير البضاعة.

أ-3- عقود النقل والتأمين:

(أ) عقد النقل: لا يوجد إلزام

(ب) عقد التأمين: لا يوجد إلزام

أ-4- التسليم:

على البائع أن يضع البضاعة بتصرف المشتري في المكان المعين للتسليم غير محملة على أي من الشاحنات المرسل من المشتري لاستلامها، في التاريخ أو ضمن المدة المتفق عليها، أو إذا لم يكن قد تم الاتفاق على التاريخ أو المدة، خلال المدة المعتادة لتسليم مثل هذه البضاعة وإذا لم يكن قد تم الاتفاق على نقطة محددة في المكان المعين للتسليم، وعند توفر عدة نقاط في ذلك المكان، يجوز للبائع أن يختار النقطة الأكثر ملاءمة له في مكان التسليم.

أ-5- نقل المخاطر:

يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

أ-6- توزيع النفقات:

على البائع أن يدفع جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها. (1)

1- جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة، إتحاد المصارف العربية، ط 2001، ص 16

أ-7- إخطار المشتري:

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف عن الزمان والمكان الذي ستوضع فيه البضاعة بتصرفه.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

لا يوجد التزام.

أ-9- المعاينة -التغليف - التأشير "Marking"

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لوضع البضاعة بتصرف المشتري

على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بتسليم البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- إلتزامات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة صادرة أو مرسله من بلد التسليم و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لتصدير و/ أو استيراد البضاعة وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. على البائع أن يزود المشتري بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري:

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والتراخيص والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد والتصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لتصدير البضاعة.

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل: لا يوجد التزام

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها⁽¹⁾

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 18

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جمع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة:
- منذ لحظة تسليمها.

- إذا لم يتم بإخطار البائع منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها
- أي نفقات إضافية ناجمة عن إخفاقه سواء في استلام البضاعة منذ وضعها بتصرفه، أو في إخطار البائع، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.
- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوجبة عند التصدير.

وعلى المشتري أن يعرض البائع عن جميع النفقات والتكاليف التي تكبدها لقاء تقديم المساعدة

ب-7- إخطار البائع

عندما يحق للمشتري تحديد وقت استلام البضاعة ضمن المدة المتفق عليها و/أو مكان استلامها، فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقدم للبائع إثباتا مناسباً لاستلامه البضاعة.

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، بما في ذلك نفقات المعاينة التي تتم بناء على طلب السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- التزامات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة وأن يعرض البائع عما تكبده لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك. (1)

ثانياً: تسليم الناقل FCA (مكان التسليم معين)

أ- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة طبقاً لشروط العقد:

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد لبيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة تصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

أ-3- عقود النقل والتأمين:

أ) عقد النقل: لا يوجد إلتزام ومع ذلك، إذا طلب المشتري أو إذا كان هناك عرف تجاري ولم يتم المشتري بإعطاء أية تعليمات معاكسة في الوقت المناسب، يمكن للبائع أن يبرم عقداً للنقل وفق الشروط المعتادة على مسؤولية ونفقة المشتري، كما يمكن للبائع أن يرفض إبرام هذا العقد، وفي هذه الحالة، عليه أن يخطر المشتري بذلك فوراً.

ب) عقد التأمين: لا يوجد إلتزام

أ-4- التسليم:

على البائع أن يسلم البضاعة إلى عهدة الناقل أو أي شخص آخر معين من قبل المشتري أو مختار من قبل البائع في المكان وفي التاريخ أو ضمن المهلة المتفق عليهما للتسليم.

ويعتبر أن تسليم البضاعة قد تم، في الحالات التالية:

حين يكون المكان المعين للتسليم هو أرض البائع: عندما يتم تحميل البضاعة على وسائل النقل المرسلّة من قبل الناقل المعين من المشتري أو أي شخص يفوضه بذلك.

ب) حين يكون المكان المعين للتسليم غير أرض البائع: عندما يتم وضع البضاعة بتصرف الناقل، أو أي شخص آخر معين من قبل المشتري، أو مختار من قبل البائع، على وسائل النقل العائدة للبائع غير منزله.

وإذا لم يكن قد تم الاتفاق على نقطة محددة ضمن المكان المعين للتسليم، وعند توفر عدة نقاط في ذلك المكان، فيمكن للبائع أن يختار النقطة الأكثر ملائمة له في مكان التسليم.

وإذا لم تصله من المتري تعليمات محددة، فيمكن للبائع أن يسلم البضاعة للنقل بالأسلوب الذي تتطلبه طريقة النقل وكمية و أو طبيعة البضاعة. (1)

أ-5- نقل المخاطر:

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

أ-6- توزيع النفقات: على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المترتبة على البضاعة حتى لحظة تسليمها.

- حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والمصاريف الأخرى المتوجبة عند التصدير.

أ-7- إخطار المشتري:

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بتسليم البضاعة، وإذا لم يتم النقل بإستلام البضاعة في الوقت المتفق عليه فيجب على البائع إخطار المشتري بذلك.

أ-8- إثبات التسليم، أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري، وعلى نفقة البائع، بالمستند المعتاد لإثبات تسليم البضاعة ما لم يكن المستند المشار إليه في الفقرة السابقة هو مستند النقل، فعلى البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل العائد لعقد النقل (مثل بوليصة الشحن القابلة للتداول، أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية أو بوليصة الشحن الجوي أو إشعار الشحن بالسكك الحديدية أو غشعار الشحن بالطرق البرية أو مستند النقل المتعدد الوسائط) عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً ، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة- التغليف- التأشير (marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بإرسال البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- إلتزامات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة صادرة أو مرسلة من بلد التسليم و/ أو بلد المنشأ، والتي قد يحتاجها المشتري لإستيراد البضاعة. (1)

على البائع أن يزود المشتري بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري:

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل:

على المشتري وعلى نفقته الخاصة، أن يبرم عقدا لنقل البضاعة من المكان المعين، بإستثناء الحالة الواردة ، حين يقوم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة بنفسه.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

- منذ لحظة تسليمها.

- إذا لم يتم بإخطار البائع، منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغاية بسبب تقاعس المشتري عن تسمية الناقل أو شخص آخر أو بسبب تقاعس الناقل، أو الطرف المعين من قبل المشتري لهذا الغرض عن استلام البضاعة في الوقت المتفق عليه شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها.

- أي نفقات إضافية ناجمة عن عدم قيامه بتعيين الناقل أو شخص آخر، أو عن عدم قيام الطرف المعين من قبله بإستلام البضاعة ضمن المدة المتفق عليها، أو عن عدم قيام المشتري بإخطار البائع، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد⁽¹⁾

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 26

- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-7- إخطار البائع

على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف باسم الطرف المعين، وعند الضرورة، تحديد طريقة النقل، بالإضافة إلى التاريخ أو المدة التي يجب فيها تسليم البضاعة إليه، وعند الاقتضاء بالنقطة المحددة في مكان التسليم التي يجب أن تسلم فيها البضاعة إلى ذلك الطرف المعين.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري قبول إثبات التسليم .

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بناء على طلب السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- إلتزامات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما تكبده لقاء تقديم مساعدته وفقاً لذلك وإبرام عقد النقل. على المشتري أن يزود البائع بناء على طلبه بالتعليمات المناسبة عندما تكون مساعدة البائع لإبرام عقد النقل لازمة.

ثالثاً- تسليم جانب السفينة FAS (ميناء الشحن معين)

أ- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول، على مسؤوليته ونفقاته الخاص، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

أ-3- عقود النقل والتأمين

(أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

(ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام

أ-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة إلى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما وبالطريقة المعتادة في الميناء .

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها

أ-6- توزيع النفقات: على البائع أن يدفع.

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة بجانب السفينة المعينة.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري، على نفقة البائع بالمستند المعتاد لإثبات تسليم البضاعة.

ما لم يكن المستند المشار إليه في الفقرة السابقة هو مستند النقل، فعلى البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل (مثل: بوليصة الشحن القابلة للتداول أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية).
عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة - التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.⁽¹⁾

أ-10- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية ماثلة صادرة أو مرسله من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. على البائع أن يزود المشتري بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل:

على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من الشحن المعين.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة:

- منذ لحظة تسليمها

- إذا لم يتم بإخطار البائع منذ التاريخ المتفق على التسليم أو منذ انتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغاية، أو بسبب عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد أو من أخذ البضاعة، أو بسبب قيامها بإغلاق باب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها⁽¹⁾

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 34

- أي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد أو من أخذ البضاعة، أو بسبب قيامها بإغلاق باب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، أو عدم قيام المشتري بإخطار البائع، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر .

ب-7- إخطار البائع

على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف بإسم السفينة ونقطة التحميل ووقت التسليم المطلوب.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل إثبات التسليم.

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

رابعا : تسليم على متن السفينة **FOB** (ميناء الشحن معين)

- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

أ-3- عقود النقل والتأمين

(أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

(ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام. (1)

أ-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة المعينة من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما وبالطريقة المعتادة في الميناء.

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

أ-6- توزيع النفقات

على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.
- وحيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير.

أ-7- إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري، على نفقة البائع، بالمستند المعتاد لإثبات تسليم البضاعة ما لم يكن المستند المشار إليه في الفقرة السابقة هو مستند النقل، فعلى البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل (مثل: بوليصة الشحن القابلة للتداول، أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول، ومستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية أو مستند النقل المتعدد الوسائط).

عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة - التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل: معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة يشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة⁽¹⁾.

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 37

أ-10- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، صادرة أو مرسلة من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. على البائع أن يزود المشتري بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل: على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة:

منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

إذا لم يتم بإخطار البائع منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغيبة، أو بسبب عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد، أو من أخذ البضاعة أو بسبب قيامها بإغلاق باب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين. (1)

- أي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعنية من قبله من الوصول في الوقت المحدد، أو من أخذ البضاعة، الوقت المتفق عليه، أو بسبب قيامها بإغلاق باب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، أو عدم قيام المشتري بإخطار البائع، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد،
- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-7- إخطار البائع

على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف باسم السفينة وميناء التحميل ووقت التسليم المطلوب.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل إثبات التسليم.

ب-9- معاينة البضاعة:

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الثاني: المجموعة C :

أولا: CFR النفقات وأجور الشحن مدفوعة حتى ... (ميناء الوصول معين)

أ- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاص، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة. (1)

أ-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل:

على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد إلى ميناء الوصول المعين بوساطة سفينة بحرية (أو مركب للنقل خلال الطرق المائية الداخلية) من الطراز المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

أ-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما.

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن

أ-6- توزيع النفقات

على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها

- أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

- حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري دون تأخير، على نفقة البائع، بمستند النقل المعتاد الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه.⁽¹⁾

هذا المستند (مثل، بوليصة الشحن القابلة للتداول أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول، أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية)

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 43

يجب أن يغطي البضاعة المتعاقد عليها، وأن يكون مؤرخا ضمن المدة المتفق عليها للشحن، وأن يمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول، وإذا لم يتفق على غير ذلك، أن يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت إما بتحويل المستند إلى مشتر لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول) أو بإخطار الناقل بذلك.

عند إصدار مستند النقل على عدة نسخ أصلية، يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للمشتري، عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونيا فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرات السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة - التغليف - التاشير (marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لعملية النقل المعدة من قبله (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية ماثلة، صادرة أو مرسله من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لإستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

على البائع أن يزود المشتري بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الإستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. (1)

ب-3- عقود النقل والتأمين

(أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصل المعين.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

إذا لم يتم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن أو منذ انتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة، مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات

على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها.
- جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي بطريق الترانزيت لحين وصولها إلى ميناء الوصول، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل.
- جميع نفقات التنزيل، بما فيها نفقات التفريغ بالصنادل ورسوم الرصيف، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل.
- إذا لم يتم المشتري بإخطار البائع لجميع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك منذ التاريخ المتفق عليه للشحن أو منذ انقضاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.
- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

ب-7- إخطار البائع

عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ أو ميناء الوصول، فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف. (1)

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد .

ب-9- معاينة - البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقاً لذلك.

ثانياً - النفقات والتأمين وأجور الشحن مدفوعة حتى... (ميناء الوصول معين) CIF

أ- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة و وفقاً لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث، ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

عقود النقل والتأمين:

أ) عقد النقل:

على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقداً لنقل البضاعة بالطريق المعتاد إلى ميناء الوصول المعين، بواسطة سفينة بحرية (أو مركب للنقل خلال الطرق المائية الداخلية) من الطراز المستعمل عادة في نقل البضائع الموصوفة في العقد.

ب) عقد التأمين:

على البائع أن يحصل وعلى نفقته الخاصة، على تأمين على البضائع المشحونة وفق الاتفاق الوارد في العقد، بحيث تخول هذه الوثيقة المشتري، أو أي شخص آخر له مصلحة تأمينية في البضاعة بمطالبة المؤمن مباشرة، وتزويد المشتري بوثيقة التأمين أو أي دليل آخر يثبت عقد التأمين.⁽¹⁾

ويجب أن يبرم عقد التأمين مع مكتب تأمين (underwriters)، أو شركة تأمين ذات سمعة طيبة، وأن تكون التغطية، باستثناء اتفاق صريح مخالف لذلك، في حدودها الدنيا وفقاً لمجموعة شروط تأمين البضائع (the institute cargo clauses) لجمعية المكتتبين في لندن أو أية شروط مشابهة.

البائع بناء على طلب المشتري ونفقته، أن يقوم إذا كان ذلك تم بالتأمين ضد مخاطر الحرب والإضرابات وأعمال الشغب والعصيان المدني، ويجب أن تكون قيمة التأمين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا إليها عشرة بالمئة أي (110%) ويجب أن تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد.

أ-4- التسليم

على البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ وضمن الفترة المتفق عليهما.

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان الضرر أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

أ-6- توزيع النفقات

مع عدم الإخلال على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها
- أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة.
- النفقات المتعلقة بتأمين البضاعة
- نفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.
- حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والمصاريف الأخرى المتوجبة عند التصدير، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري دون تأخير، على نفقة البائع، بمستند النقل المعتاد الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه. (1)

هذا المستند (مثل، بوليصة الشحن القابلة للتداول أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول، أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية)، يجب أن يغطي البضاعة المتعاقد عليها، وأن يكون مؤرخا ضمن المدة المتفق عليها للشحن، وأن يمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول، وإذا لم يتفق على غير

ذلك، أن يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت إما بتحويل المستند إلى مشتر لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول) أو بإخطار الناقل بذلك.

عندما يتم إصدار مستند النقل على عدة نسخ أصلية، يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للمشتري. عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يتبدل المستند المشار إليه في الفقرات السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة - التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لعملية النقل المعدة من قبله، (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بإرسال البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناءً على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، صادرة أو مرسله من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لإستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. على البائع أن يزود المشتري بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء أي تأمين إضافي.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة الإستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لإستيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. (1)

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 52

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يقبل إستلام البضاعة حين يتم تسليمها وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

إذا لم يقوم المشتري بإخطار البائع، فيجب أن يتحمل جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن أو منذ انتهاء المهلة المنتدبة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات

على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها.
- جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل لغاية وصولها إلى ميناء الوصول، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل،
- نفقات التنزيل، بما فيها نفقات تفريغ الصنادل ورسوم الرصيف، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل،
- إذا لم يقوم المشتري بإخطار البائع جميع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك منذ التاريخ المتفق عليه للشحن أو منذ انقضاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرزة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.
- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوجبة عند إستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت، عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

ب-7- إخطار البائع

عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/أو ميناء الوصول فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد .

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها معاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

على المشتري أن يزود البائع بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ثالثا: أجور النقل مدفوعة CPT (مكان الوصول معين)

أ- واجبات البائع

أ-1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

أ-3- عقود النقل والتأمين

(أ) عقد النقل:

على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد وبالشروط المتعارف عليها، إلى النقطة المتفق عليها في مكان الوصول المعين، وإذا لم يتم الاتفاق على نقطة معينة أو لم تكن هذه النقطة محددة عرفا، فيمكن للبائع أن يختار النقطة التي تكون أكثر ملاءمة له في مكان الوصول المعين.

(ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام

أ-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة إلى الناقل الذي أبرم معه عقدا، وفي حالة وجود ناقلين متعاقبين، إلى الناقل الأول، وذلك في التاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما، لنقلها إلى النقطة المتفق عليها في مكان الوصول المعين⁽¹⁾

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان والضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

أ-6- توزيع النفقات

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 56

على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها
- أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة بما فيها نفقات تحميل البضاعة ونفقات تنزيلها في مكان الوصول، المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.
- حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.
- المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة، وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة:

على البائع أن يزود المشتري، على نفقة البائع، إذا جرت العادة على ذلك بمستند النقل المعتاد (مثل بوليصة الشحن، القابلة للتداول أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول، أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية، أو بوليصة الشحن الجوي، أو إشعار الشحن بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية أو مستند النقل المتعدد الوسائط)، العائد لعقد النقل المبرم.

عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرات السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة - التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة، على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لعملية النقل المعدة من قبله (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بإرسال البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة. (1)

أ-10- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم لمشتري بناء على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، على صادرة أو مرسله من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

على البائع أن يزود المشتري بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء عملية التأمين.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول وعلى مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-3- عقود النقل والتأمين

(أ) عقد النقل: لا يوجد إلزام.

(ب) عقد التأمين: لا يوجد إلزام.

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها وأن يستلمها من الناقل في مكان الوصول المعين.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تسليمها.

وإذا لم يقيم المشتري بإخطار البائع، فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ إنتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات

على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها.

- جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل لغاية وصولها إلى مكان الوصول المتفق

عليه، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل،⁽¹⁾

- نفقات التنزيل، ما لم تكن هذه مترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 59

- إذا لم يقيم المشتري بإخطار البائع جميع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك منذ التاريخ المتفق عليه لإرسال البضاعة، أو منذ انتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة، مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.
- حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

ب-7- إخطار البائع

عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ أو مكان الوصول فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير .

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

رابعا: CIP أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى (مكان الوصول معين)

أ- واجبات البائع:

أ-1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة. (1)

أ-3- عقود النقل والتأمين

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 62

أ) عقد النقل:

على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة وبالشروط المعتادة، عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد وبالشروط المتعارف عليها إلى النقطة المتفق عليها في مكان الوصول المعين. وإذا لم يتم الإتفاق على نقطة معينة أو لم تكن هذه النقطة محددة عرفا، فيمكن للبائع أن يختار النقطة التي تكون أكثر ملائمة له في مكان الوصول المعين.

ب) عقد التأمين:

على البائع أن يحصل وعلى نفقته الخاصة، على تأمين على البضاعة المشحونة وفق الإتفاق الوارد في العقد، بحيث تحول هذه الوثيقة المشتري، أو أي شخص آخر له مصلحة تأمينية في البضاعة، بمطالبة المؤمن مباشرة. وتزويد المشتري بوثيقة التأمين أو دليل آخر يثبت عقد التأمين.

ويجب أن يبرم عقد التأمين من مكنتي تأمين (underwriters)، أو شركة تأمين ذات سمعة طيبة، وأن تكون التغطية، باستثناء اتفاق صريح مخالف لذلك، في حدودها الدنيا وفقا لمجموعة شروط تأمين البضائع the institute cargo clauses لجمعية المكنتيين في لندن أو أية شروط مشابهة. يجب أن تكون مدة تغطية التأمين متوافقة

وعلى البائع، بناء على طلب المشتري ونفقته، أن يقوم، إذا كان ذلك ممكنا، بالتأمين ضد مخاطر الحرب والإضرابات وأعمال الشغب والعصيان المدني، ويجب أن تكون قيمة التأمين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا إليها عشرة بالمئة، أي (100%) ويجب أن تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد

أ-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة إلى الناقل الذي أبرم معه عقدا، وفي حالة وجود ناقلين متعاقبين، إلى الناقل الأول، وذلك في التاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما، لنقلها إلى النقطة المتفق عليها في مكان الوصول المعين.

أ-5- نقل المخاطر: يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

أ-6- توزيع النفقات: مع عدم الإخلال على البائع أن يدفع:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها بالإضافة إلى أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة، بما فيها نفقات تحميل البضاعة ونفقات تنزيلها في ميناء الوصول المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

النفقات المتعلقة بتأمين البضاعة. (1)

حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة، وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من إتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة .

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري على نفقة البائع، إذا جرت العادة على ذلك بمستند النقل المعتاد (مثل: بوليصة الشحن القابلة للتداول أو بوليصة الشحن غير القابلة للتداول أو مستند الشحن عبر الطرق المائية الداخلية أو بوليصة الشحن الجوي أو إشعار الشحن بالسكك الحديدية، أو بالطرق البرية أو مستند النقل المتعدد الوسائط)، العائد لعقد النقل المبرم.

عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

أ-9- المعاينة. التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات المعاينة (مثل: معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة. على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لعملية النقل المعدة من قبله (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بإرسال البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- واجبات أخرى.

على البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أي مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، صادرة أو مرسلة من بلد الشحن و/ أو بلد المنشأ التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

على البائع أن يزود المشتري، بناء على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء أي تأمين إضافي. (1)

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب-4- الاستلام

على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في المكان المعين.

ب-5- نقل المخاطر

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة من لحظة تسليمها.

إذا لم يقوم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-6- توزيع النفقات

على المشتري أن يدفع:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها و

جميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل، لغاية وصولها إلى مكان الوصول المتفق عليه، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

نفقات التنزيل، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

إذا لم يقوم المشتري بإخطار البائع، جميع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك منذ التاريخ المتفق عليه لإرسال البضاعة أو منذ انتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.⁽¹⁾

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 66

حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوقعة عند استيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

ب-7- إخطار البائع

عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و/ أو مكان الوصول، فعليه إخطار البائع بذلك قبل الموعد المناسب.

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل مستند النقل، إذا كان المستند مطابقاً مع شروط العقد.

ب-9- معاينة البضاعة

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقاً لذلك.

على المشتري أن يزود البائع بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء أي تأمين إضافي. (1)

المطلب الثالث: المجموعة D

أولاً: تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه DAP

1- واجبات البائع:

- أن يقوم بتجهيز البضاعة وتعبئتها وتغليفها وإعدادها للنقل والتسليم على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته
- أن يقوم بإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير فقط
- تولي إبرام عقد النقل البضاعة على نفقته الخاصة لنقلها إلى المكان المسمى للوصول وتولي البائع توجيه الإخطار اللازم إلى المشتري لتمكينه من اتخاذ إجراءات الإستلام.
- يقوم بتسليم إلى المشتري بمجرد وضع البضاعة تحت تصرفه وهي لازالت محمولة على وسيلة النقل الواسلة وفي حالة إستعداد للتفريغ في النقطة المتفق عليها في حدود مكان الوصول المسمى في التاريخ المتفق عليه أو خلال فترة زمنية المتفق عليها.

2- واجبات المشتري:

- يتكفل بإتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستمارة.
- أن يتحمل مخاطر الهلاك وتلف البضاعة، منذ وقت تسليمها إليه.

ثانيا: تسليم البضاعة في محطة الوصول " DAT "

1- واجبات البائع:

- أن يقوم بتجهيز البضاعة وتعبئتها وتغليفها وإعدادها للنقل والتسليم على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته
- أن يقوم بإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير.
- تولي إبرام عقد النقل البضاعة على نفقته لتوصيلها إلى المحطة الطرفية المسماة (المتفق عليها) ويتولى البائع توجيه الإخطار اللازم إلى المشتري لتمكينه من إتخاذ إجراءات الإستلام.
- يتم التسليم إلى المشتري في المحطة الطرفية بمجرد تفريغ البضاعة من وسيلة النقل بعد وصولها، ووضع البضاعة تحت تصرف المشتري في التاريخ المتفق عليه أو خلال الفترة الزمنية المتفق عليها.

2- واجبات المشتري:

- يتكفل بإتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستمارة.
- يتحمل المشتري مخاطر هلاك أو تلف اءا عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول (المتفق عليها)

ثالثا: التسليم والرسوم مدفوعة " DDP " (مكان الوصول معين)

أ- واجبات البائع:

أ-1-توريد البضاعة وفقا لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة المجانية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة وفقا لشروط عقد البيع، ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

أ-2-الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة الاستيراد والتصدير وأية موافقة رسمية أخرى ومستندات أخرى، حيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية للتصدير وإستيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر. (1)

أ-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل:

على البائع أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وإذا لم يتم الاتفاق على نقطة معينة أو لم تكن هذه النقطة محددة عرفا، فيمكن للبائع أن يختار النقطة الأكثر ملائمة له في مكان الوصول المعين.

ب) عقد التأمين: لا يوجبل التزام.

أ-4- التسليم

على البائع أن يضع البضاعة بتصرف المشتري، أو أي شخص آخر معين من المشتري على أي وسيلة نقل واصله، غير منزلة، في مكان الوصول المعين وفي التاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما للتسليم.

أ-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق البضاعة حتى لحظة تسليمها

أ-6- توزيع النفقات

على البائع أن يدفع:

جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها، إضافة للنفقات الناجمة حيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى، المتوجبة عند التصدير والاستيراد، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، قبل التسليم.

أ-7- إخطار المشتري

على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف عن إرسال البضاعة وتزويد بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لإستلام البضاعة.

أ-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري، على نفقة البائع، بأمر التسليم و/ أو مستند النقل المعتاد (مثل بوليصة الشحن القابلة للتداول، أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول أو مستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية أو بوليصة الشحن الجوي أو إشعار الشحن بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية أو مستند النقل متعدد الوسائط) الذي يمكن أن يحتاجه المشتري لإستلام البضاعة⁽¹⁾

عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونيا، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI) المماثلة.

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 95

أ-9- المعاينة- التغليف- التأشير (marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لتسليم البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بتسليم البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

أ-10- إلتزامات أخرى

على البائع أن يدفع جميع التكاليف والنفقات المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض المشتري عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقاً لذلك.

على البائع أن يزود المشتري بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ب- واجبات المشتري

ب-1- دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

ب-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري أن يقدم للبائع، بناءً على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقته، كل مساعدة للحصول، حيث ينطبق ذلك، على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى ضرورية لاستيراد البضاعة.

ب-3- عقود النقل والتأمين

أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

ب- عقد التأمين: لا يوجد التزام.

ب-4- الإستلام:

على المشتري أن يقبل للبائع إستلام البضاعة حين يتم تسليمها

ب-5- المخاطر:

على المشتري أن يتحمل جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تسليمها إذا لم يقم المشتري بالوفاء بالتزاماته، فيجب أن يتحمل جميع مخاطر فقدان أو الضرر الإضافية التي تلحق بالبضاعة نتيجة ذلك.

إذا لم يقم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقاً لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو مغلفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد.⁽¹⁾

1- جاك صابونجي، المرجع السابق، ص 97

ب-6- توزيع النفقات على المشتري أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها
- إذا لم يقم المشتري بالوفاء بالتزاماته، أو لم يخطر البائع، جميع النفقات الإضافية الناجمة عن ذلك، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضحلى أنها البضاعة موضوع العقد.

ب-7- إخطار البائع

- عندما يحق للمشتري تحديد موعد إستلام البضاعة ضمن المدة المتفق عليها و/ أو نقطة إستلام البضاعة في المكان المعين، فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف

ب-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة

- على المشتري أن يقبل أمر التسليم أو مستند النقل الملائم

ب-9- معاينة البضاعة

- على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل شحن البضاعة، بإستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ب-10- واجبات أخرى

- على المشتري أن يقدم للبائع، بناء على طلب الأخير ومسؤوليته ونفقاته كل مساعدة ممكنة لحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة، صادرة أو مرسله من بلد الإستيراد التي قد يحتاجها البائع لوضع البضاعة بتصرف المشتري وفقا لذلك.

خلاصة:

التجارة الدولية تتطلب التنظيم لتسهيل ديناميكية المعاملات بين الأطراف، ولا يتأتى هذا إلا بالتوحيد والتأطير لكافة المراحل، وسردها في قواعد تقاس بها الواجبات والمسؤوليات وما على البائع والمشتري إلا تبنيتها في عقودهم ومستخدماتهم حتى تكون كل الأمور واضحة المعالم ويترتب على ما سبق أنه من الضروري أن يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الاعتماد وشروط عقد البيع ومصطلح الأنكوترمز الوارد به، وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بالتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة بالاعتماد.

وتكون بذلك نظم التجارة الدولية مستفيدة من المزايا المبنية على تسهيل التجارة وتنظيمها، ولتطبيق دور مصطلحات التجارة الدولية في عملية النقل الدولي فسيتناول الفصل الثالث هذا الدور في الجزائر كما سيعالج واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر العاصمة.

تمهيد:

تعتبر مؤسسة ميناء الجزائر من أهم المؤسسات المينائية المتواجدة بالقطر الجزائري باعتبار أن معظم الأنشطة المينائية تتركز في هذا الميناء بحيث كان الاهتمام كبيرا من طرف السلطات بهذا الميناء بعد الإستقلال مباشرة وكان ذلك بهدف الحفاظ على المصالح العمومية من خلال متابعة مختلف الأنشطة والتحكم فيها والعمل على التسيير الجيد مع التحكم في مختلف العناصر المؤثرة في أنشطة المشروع حسب سلم المسؤوليات المحددة للمؤسسة.

فهذا الفصل يسلط الضوء على الجانب الميداني حيث يحتوي المبحث الأول على تقديم عام للمؤسسة المينائية في الجزائر العاصمة ، أما المبحث الثاني فيتناول أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في التجارة الخارجية في الجزائر أما المبحث الثالث فيتناول ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية.

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة المينائية الجزائرية العاصمة.

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

المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر.

ميناء الجزائر العاصمة من أهم الموانئ الموجودة في الجزائر، على إعتبار موقعه في عاصمة البلاد، شهد هذا الميناء تطورات هامة على صعيد التجارة الدولية جعلت من أهميته تزداد نسبة إلى تطور حجم المبادلات التجارية وخصوصة المؤسسة المينائية عن طريق الإستثمار الأجنبي المباشر.

أولاً: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري: مر تطور مؤسسة ميناء الجزائر بالمرحل التالية⁽¹⁾

1/ المرحلة الأولى: 1962-1971

بموجب المرسوم رقم 63-443 والمؤرخ في 09 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلقة بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم المؤرخ في: 1962/02/21) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالإستقلالية، وخاصة الموانئ الأساسية للبلاد الجزائر، عنابة ووهران.

2/ المرحلة الثانية: 1971 - 1982

أنشئ في سنة 1971 سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب مرسوم رقم 71-29 بتاريخ 1971 وكذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) والشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG) فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة، القطر..... الخ)، وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة لاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددت المخططات الوطنية.

المرحلة الثالثة: 1982-2000:

بهدف تحقيق المركزية في التسيير وتحقيق الإنسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) والشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) وبموجب مرسوم رقم 82-283- إلى 290 المؤرخ في: 1982/04/14 تم إدماج وحداتها المحلية ضمن (10) عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة إستراتيجية ذات صبغة إقتصادية مهمتها:

1- 2015/04/07 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين، مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

➤ إستغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.

➤ القيام بأشغال الصيانة والإصلاح.

➤ ممارسة إحتكار القطر والمناولة.⁽¹⁾

وننتج عن ذلك بأن توحيد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الإستيراد، وأسست مؤسسة ميناء الجزائر وذلك جراء إعادة هيكلة قطاع الموانئ بعد ما كان يتكون من ثلاث مؤسسات سابقة والمتمثلة في:

➤ الديوان الوطني للموانئ.

➤ الشركة الوطنية لأملاك البحرية.

➤ المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ.

4/ المرحلة الرابعة الخصوصية:

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

➤ الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية.

➤ وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء، بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها.

➤ تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية.

➤ ترقية الإستثمارات المينائية العمومية والخاصة.

➤ إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية "الشرق، الوسط، الغرب".

➤ عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية (تسيير الأملاك المينائية والأمن.... الخ)، وهذه تتم من خلال

القضاء على إحتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية، وذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ.

➤ السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز، صاحب الشحنة الخاصة.... الخ)، بتسيير الخدمة العمومية المينائية.

➤ تشجيع الخواص القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال ابرام عقود الإمتياز، الإيجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب.

- المناولة: النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الإستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص

1- المناولة: النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الإستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص

الشراكة الجديدة لميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية:

شراكة القطاع الخاص الأجنبي تم إنشائه رسميا في 15 فبراير 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية، DWP، بهدف تنمية البنية التحتية لميناء الجزائري تهدف هذه الشراكة إلى تخفيض التكاليف ومدة الإنتظار في الميناء الجزائري ما يكلف أموال طائلة عندما تكون السفن في الميناء، وبدرجة أقل عندما تكون في عرض البحر، كما تهدف إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت المساحة الأصلية 12 هكتار، ومدة عقد الإمتياز مع موانئ دبي العالمية لمدة 30 عاما لتشغيل محطة الحاويات بميناء الجزائر العاصمة، وبالتالي فإن التحدي تحسين الإجراءات والخدمات في الآجال القصيرة، وتعد مجموعة موانئ دبي العالمية واحدة من رواد العالم في مجالها (وهي ثالث أكبر مشغل للحاويات)⁽¹⁾

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

"Compagnie Nationale Algérienne de Navigation" أنشئت بموجب المرسوم رقم 63-489 من 31 ديسمبر 1963 مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري لبضائع وقطع الأشجار لصنع القوارب، وقد تم خصصة كل شركة تابعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية وإيطالية والسعودية.

cnan maghreb et nascho، cnan mediterranean، cnan nour

وتهدف الشركة إلى:

- النقل البحري لبضائع في شرق البحر المتوسط، أوروبا الشمالية وأمريكا.
- الوساطة المالية، النقل والإدارة الجمركية.
- إستئجار السفن.
- إدارة مخازن البضائع.
- وبصفة عامة، فإن جميع الأوراق القانونية والصناعية والتجارية أو المالية، أو الملكية، ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة لغرض شركات أو من المحتمل أن تسهيل تنفيذ أو توسيع أو تطوير.

ثانيا: تعريف مؤسسة ميناء الجزائر

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

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع إقتصادي تأسست سنة 1982م بإدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، وذلك بالمرسوم 286-82 المؤرخ في 14 أوت 1982 الذي ينص على تأسيس مؤسسة ميناء الجزائر والتي إمتلك إستقلالها المادي في 23 سبتمبر 1989.

كما ان لها شكل شركة مساهمة ذات أسهم بلغ رأس مالها في مارس 2008 حوالي 4200.000.000 دج، ملكا للدولة الجزائرية بصفة كلية و لحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ بعد أن كانت سلطة المؤسسة القابضة العمومية للخدمات هي تابعة لوزارة النقل، إذن مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة قابضة عمومية خدمتية تقوم في الإطار الوطني بالتنمية الاقتصادية، لها سلطة تسيير وإستغلال وتطوير الهياكل المرفئية وكذا التحكم في النشاط التجاري.

يمتد ميناء الجزائر بين رأس كاكاسين غربا ورأس تامنفوست شرقا، ويبلغ عرضه 18 كلم كما يشمل ميناء دلس، يتربع الميناء على مساحة مائة مقدرة ب 184 هكتار وخط رصيفي يبلغ طوله 7317 متر مربع⁽¹⁾

ثالثا: مهام مؤسسة ميناء الجزائر.

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة تجارية في علاقتها مع الآخرين ويحكمها التشريع المحكوم به، ومكلفة في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، ونظرا للحجم الكبير للمبادلات الخارجية على مستوى الميناء الذي يقع على عاتقه مسؤولية كبيرة لتسيير الحركة المينائية، كالسهر على المرور البحري وعلى السير الحسن للتجهيزات والسهر على:

- تسيير وإستغلال وتنمية الميناء والوسائل والمنشآت المينائية.
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة، وتحديد الهياكل الفرقية والمينائية.
- احترام العام للمنشآت العقارية العمومية المينائية والطرق وقواعد النظافة.
- اعداد برامج أشغال الصيانة والعمل على تطويرها وتطبيقها، وهذا بمساعدة السلطات المعنية، كذلك برامج التركيب وانشاء هياكل النشاطات التجارية المناولة، الشحن والنقل.
- إستغلال الأدوات والتجهيزات المينائية باسم الدولة.
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة.
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء.
- تقوم بعملية التخزين، الحفظ، وتسليم البضائع.
- كما تنسق مؤسسة ميناء الجزائر مع مؤسسات وطنية معينة بمتابعة ملفات تطوير السطح المينائي للجزائر وهذا في مجال المحافظة على المنشآت أو المرفئ والتجهيزات المخصصة والشبكات لا سيما إدخال الإعلام الآلي داخل النشاطات المينائية، وبفضل قفزة في التسيير والمجهود الإستثماري وصل نشاط الميناء إلى مستوى أفضل⁽²⁾

1- 2015/04/07 مؤسسة ميناء الجزائر - مقابلة مع موظف في مصلحة التكوين، مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة.

2- 2015/04/07 نفس المرجع.

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

أولاً: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر.

```
graph TD
    A[المديرية العامة] --- B[مكتب التنظيم]
    A --- C[ديوان المديرية العامة]
    A --- D[خلية الإتصال]
    A --- E[مديرية الإستغلال والتنظيم]
    A --- F[مديرية المراقبة]
    A --- G[مديرية الأمن الداخلي]
    A --- H[مديرية التخطيط والإعلام الآلي]
    A --- I[مديرية مالية ومحاسبية]
    A --- J[مديرية الشؤون العامة والمديرية للموارد البشرية]
```

119

ثانيا: تحليل الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر: يمكن توضيح ذلك فيما يلي: (1)

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

1-1 خلية الاتصال : وهي مكلفة بما يلي:

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

1-2 مكتب النظام العام: وهي مكلفة بالآتي:

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

1-3 هيئة المستشارين: يطلب من الرئيس المدير العام للمؤسسة يكلف المساعدون بالمال دراسات وملفات خاصة بالمؤهلين في مختلف المجالات التي تخص المؤسسة.

4-1 المصلحة الخاصة بمراقبة المحاسبة والتسيير: وهي مكلفة بما يلي:

- متابعة المكلفين بالحقوق المالية (الأمته والعقارات للمؤسسة).
- تقريب الممتلكات والمحاسبة بالتعاون مع المديرية المالية والمحاسبة.

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

2-1 مديرية المحاسبة والمالية: وهي تقوم بالآتي:

- تعريف وتطبيق سياسة التسيير والطرق المحاسبية للمؤسسة.
- المحافظة على التوازن المالي والهيكل العملية.

➤ ضمان ومتابعة الخزينة لمراقبة كل العمليات المالية (البنك والصندوق).

➤ إقامة علاقات مع إدارات الضرائب والضمان الاجتماعي لدفع الإشتراكات والسهر على المتابعة الدورية للتحليل المالي والعام المديرية العامة بنتائجها.

2-2 مديرية الموارد البشرية وإدارة الموظفين: وهي تقوم بالوظائف أدناه:

- تسيير الموارد البشرية وإدارة الموظفين وتسيير موظفي المؤسسة.
- تأسيس علاقات مع مؤسسات كفاء في تنظيم عمل الصحة والأمن.

➤ التسيير الإداري لموظفين المتعلقين بالمديرية العامة والمديريات الوظيفية.

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

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

3-1مديرية العتاد: وهي تقوم بالتالي:

➤ تسيير وإستغلال العتاد والتجهيزات للنشاطات المينائية، والمخازن وقطع الغيار.

➤ تسجيل ومراقبة استعمال العتاد والتجهيزات من طرف الهياكل التي تستعملها.

➤ تنظيم وتسيير نشاطات مختلف الورشاتي

2-3مديرية القطر: وهي تقوم بالوظائف الآتية:

➤ ضمان عمليات القيادة والقطر في الحدود البحرية للميناء.

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

3-3مديرية المناولة: تعتبر مديرية المناولة أهم وأكبر مديرية في مؤسسة ميناء الجزائر لمديرية المناولة عملية شحن وتفريغ البضائع وتخزينها.

4-3مديرية الإستغلال التجاري ومتابعة البضائع: وهي تقوم بما يلي:

➤ التسيير المنطقي للفضاءات المينائية.

➤ حماية البضائع على كاهل القضاء المينائي.

5-3مديرية الحاويات: وتقوم بالتالي:

➤ التكفل التام بالسلع المكيفة بالحاويات، وعملية استقبال الحاويات.

➤ حفظ وتخزين الحاويات إلى غاية تسليمها إلى أصحابها.

4 /مديريات قيادة الميناء: وهي تقوم بما يلي:

➤ السهر على حماية الميادين المينائية بتطبيق القواعد العامة والخاصة بالإستغلال.

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

1-4مديرية الإستغلال والتنظيم: وهي تقوم بالوظائف الآتية:

➤ إعداد وتحديد القواعد المتعلقة بالمحافظة على الميادين المينائية.

➤ التكفل بالقضايا القانونية ومتابعة النزاعات.

➤ القيام بالدراسات الإحصائية والإقتصادية الأربعة لتقسيم الأدوار للنشاطات المينائية.

4-2- مكتب الوقاية والأمن: مساعدة الرئيس المدير العام في تحديد مجموع أعمال الأمن المينائي المشروع فيها على مستوى المناطق المينائية وضمان تناسق أعمال وقاية الميناء.

المطلب الثالث: موارد ميناء الجزائر وتطور حركة البضائع فيه.

ميناء الجزائر العاصمة EPAL ينفرد بالصدارة في نسبة البضائع المستوردة بقيمة الثلث من إجمالي الواردات، هذا بإعتبار العاصمة هي مركز التجارة الخارجية للجزائر، يتداول بالميناء حوالي 10 ما بين طن من البضائع سنويا و أكثر من 500 ألف حاوية مكافئة، تعود ملكية سفنها إلى الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة ، CNAN عرفت مؤسسة ميناء الجزائر تطورا في الفترة 2003-2017 من حيث كميات البضائع المصدرة والمستوردة، وتطور حركة السفن والحاويات.

أولا: موارد ميناء الجزائر EPAL .

1 /البضائع المتداولة في ميناء الجزائر: بإعتبار الوظيفة الأساسية لميناء الجزائر للبضائع المستوردة تمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة، منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية، وبالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروق والتي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

2 /سفن ميناء الجزائر (السفن في المرسى):

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

فإمتلاك أسطول كبير يرفع العلم الوطني ليست ضمانا للكفاءة من حيث الخدمات اللوجستية، بما أن الواردات والصادرات يمكن القيام بها مع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية كما هو الحال في كثير من الأحيان اليوم،⁽¹⁾ والجدول رقم (15) يبين السفن الجزائرية.

الجدول رقم (15): سفن ميناء الجزائر

السفينة Navire	النوع	القدرة الإستيعابية	DWT	سنة بناء السفينة
9095	11025	متعددة الأغراض	SAOURA	2012
9095	11025	متعددة الأغراض	STIDIA	2011
9095	11025	متعددة الأغراض	SEDRATA	2011
12767	15953	متعددة الأغراض	KHERRATA	2012
12500	17600	متعددة الأغراض	TINZIREN	2016
12168	17380	متعددة الأغراض	TIMGAD	2016

Source: 10/05/2015www.cnan-nord.com/flotte.php

من خلال رقم(15) يتبين أن سفن ميناء الجزائر والتي تسير أو هي مملوكة من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN يتكون من أربعة(04) سفن للبضائع العامة نوع الملكية، وهو عبارة عن عدد محتشم ومهمل بالنظر إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل البحري لبضائع، إلا أن الجزائر تتبع سياسة إستئجار السفن الأجنبية دون شراء سفن وتكوين أسطول تجاري وطني كبير يستجيب لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة.

3 / اللوجستيات و الموارد المادية:

إدارة الخدمات اللوجستية تلبي احتياجات المشغلين ومتطلبات العملاء من خلال تزويدهم بالموارد البشرية والمادية، هذا يدعم كل ما يبذل من التحميل والتفريغ والنقل، وبالنسبة لجميع أنواع السلع، سواء كانت في حاويات أو لا، أو السلع السائبة وغيرها، وفق الشروط التي تلبي المعايير الدولية، وذلك بوجود فريق فني يتقن جميع تقنيات الإمداد والنقل⁽¹⁾

4 / القطر، الشحن والتفريغ: نطاق عمل القطر، الشحن والتفريغ في ميناء الجزائري يمتاز بالآتي:

قسم القطر ضمن مديرية التشغيلية، هو المسؤول عن جميع العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية، ويقدم وسائل قطر الحاويات المحملة بالبضاعة للسفن التي ترسو في ميناء الجزائر العاصمة والسعي لدخول القاطرات لتسهيل وتأمين تحركاتهم في ميناء، وإدارة القطر تستهدف بشكل رئيسي تسهيل حركة البضائع بواسطة العمليات المتعلقة بالمساعدات الملاحية مثل المساعدة للسفن في الميناء (الحركة، المدخلات والمخرجات)⁽²⁾

مديرية ميناء الجزائر لديها القدرة لتلبية الإحتياجات والخدمات، وتتوفر على مخازن البضائع والمديرين بخبرة

كبيرة، الأمر الذي يضمن ما يلي: ⁽³⁾

➤ الاستخدام الأمثل لمرافق الميناء

➤ ضمان الخدمة في الوقت المناسب والجودة للعملاء.

➤ تقليل وقت بقاء البضائع.

1-10/03/2015 www.portalger.com.dz/centrale-logistique

2-10/03/2015 www.portalger.com.dz/remorquage.

3-10/03/2015 www.portalger.com.dz/acconage.

- التعامل مع البضائع الخطرة وفقا لأنظمة الوطنية والدولية.
- إدارة الشحن والتفريغ للمحats التجارية والوساطات (قنوات التوزيع لتجار الجملة والتجزئة)، إضافة إلى تخزين المركبات ذات المحركي.
- 5 / الحاويات، التخزين وخدمات الميناء :يتوفر ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل البضائع، يكمن تعريفها كما يلي⁽¹⁾
- مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة تتيح لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، تم بناء الموقف منذ سبتمبر، 2013 فهو يستخدم حاليا لجعل عمليات الإستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع.
- ويتم تخزين الحاويات لغرض انتظار إيصالها للعماء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار، هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعماء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية:
- شحن البضائع وتفريغها، تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء.
- التحقق من توفير وتنظيم الحاويات.
- البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع.
- وتضمن EPAL خدمات الإرشاد والماء والتزود بالوقود ليلا ونهارا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق:⁽²⁾
- معالجة خدمات المناولة والشحن والتفريغ والحاويات والخدمات اللوجستية في وقت واحد ما يقرب من 20 سفينة/يوم، لعمليات التحميل والتفريغ.
- تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات التحميل والتفريغ.

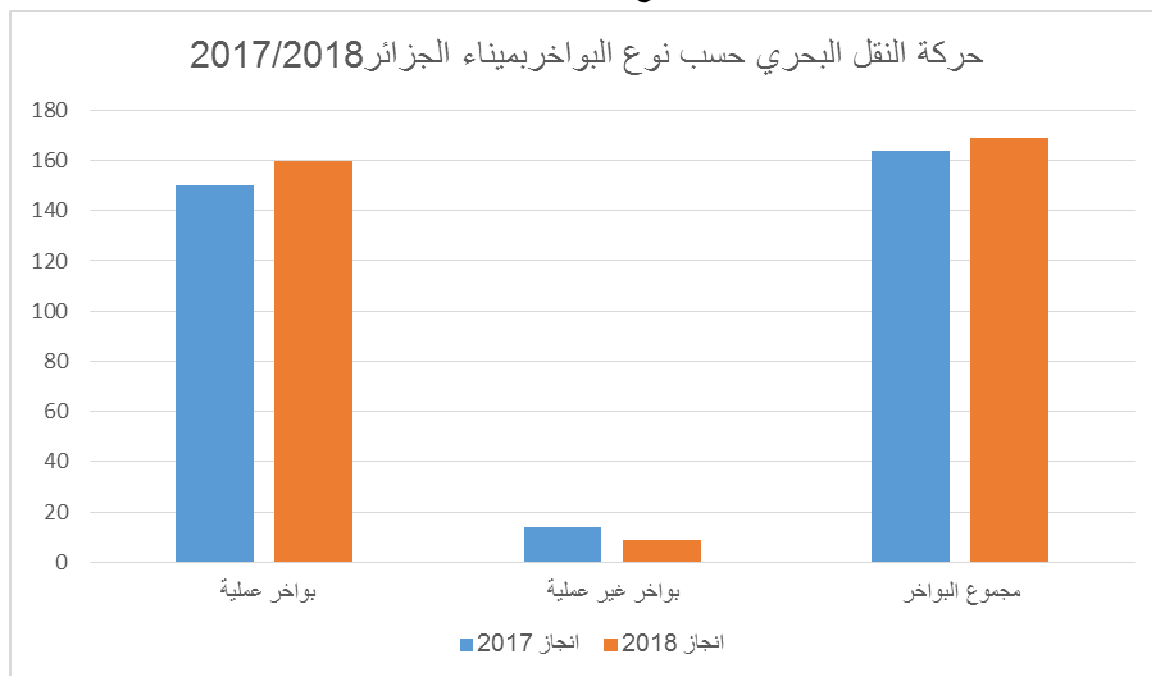
1-10/03/2015 www.portalger.com.dz/conteneur

2-10/03/2015 www.portalger.com.dz/services-portuaires

ثانيا: حركة نقل البضائع في ميناء الجزائر EPAL

1- حركة النقل البحري حسب نوع البواخر بميناء الجزائر 2018/2017 (الملحق رقم 08)

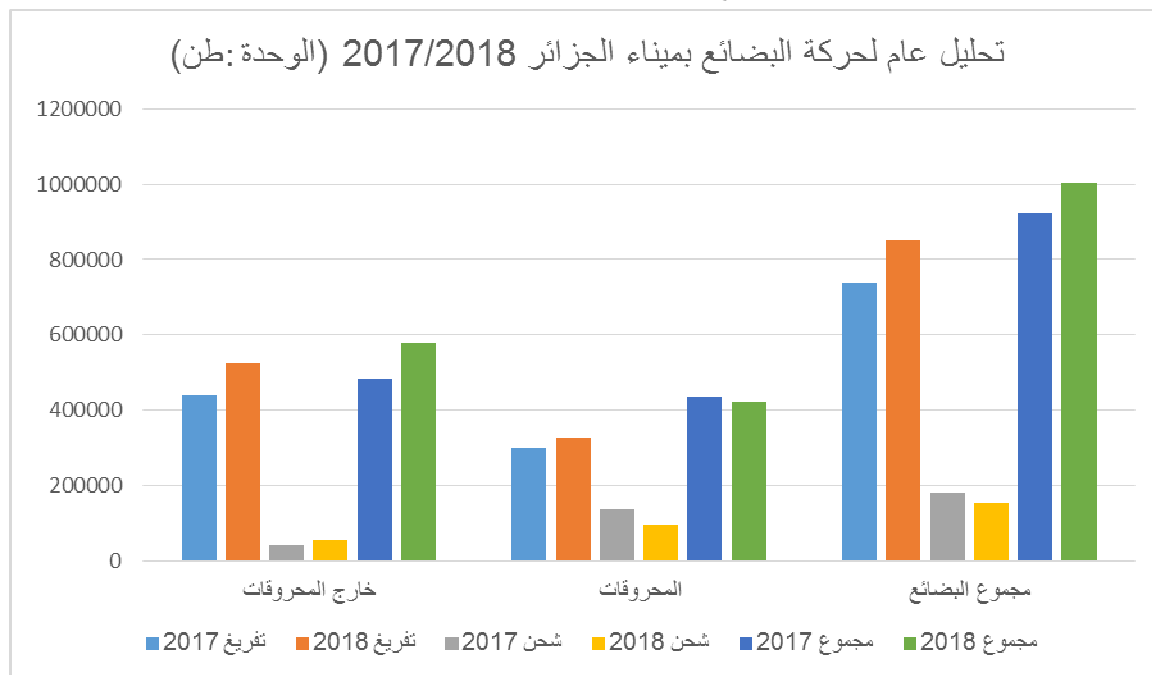
الشكل (12): حركة النقل البحري حسب نوع البواخر بميناء الجزائر 2018/2017



عدد السفن التي دخلت ميناء الجزائر خلال شهر جانفي 2018 يقدر بـ 169 سفينة منها 160 سفينة عملية، مسجلة بذلك إرتفاع قدره 3.05% مقارنة بنفس الفترة 2017

2-تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2007-2018 (الملحق رقم 09)

الشكل (13): تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر 2007-2018



التحليل:

الحجم الإجمالي للبضائع المنقولة (شحن، تفريغ) المصرحة من طرف ميناء الجزائر عرف ارتفاع قدره 08.89 % خلال شهر جانفي 2018، مقارنة بنفس الشهر من 2017 ، حيث إنتقل من 921144 طن في 2017 إلى 1002995 طن في 2018

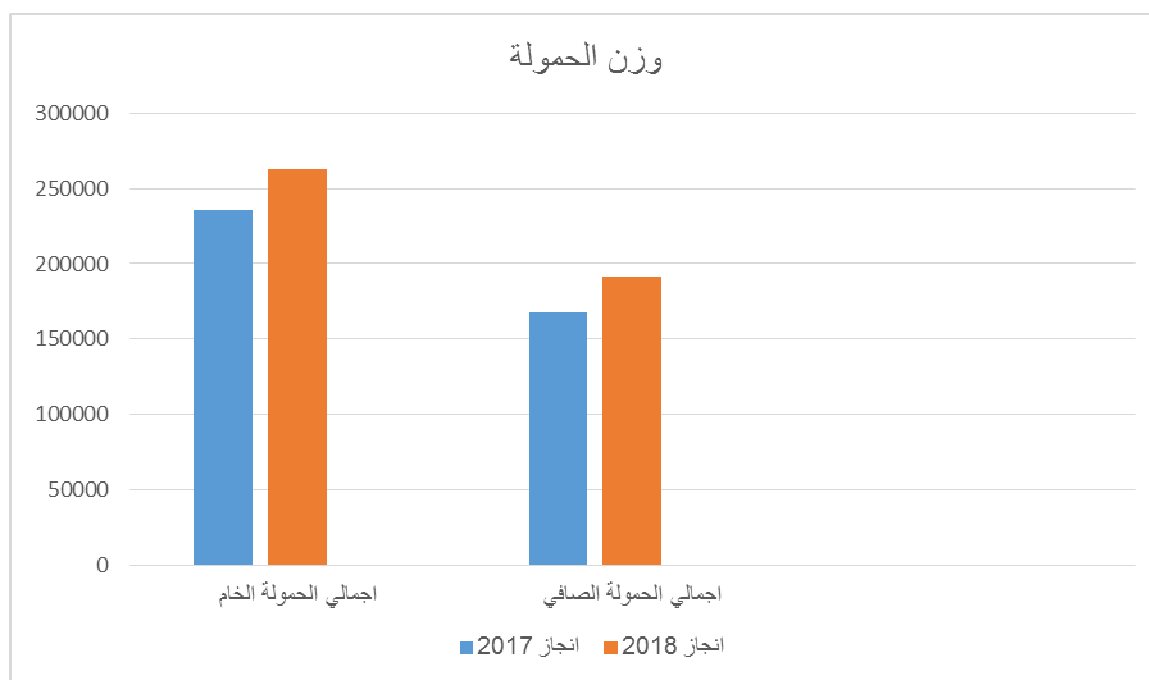
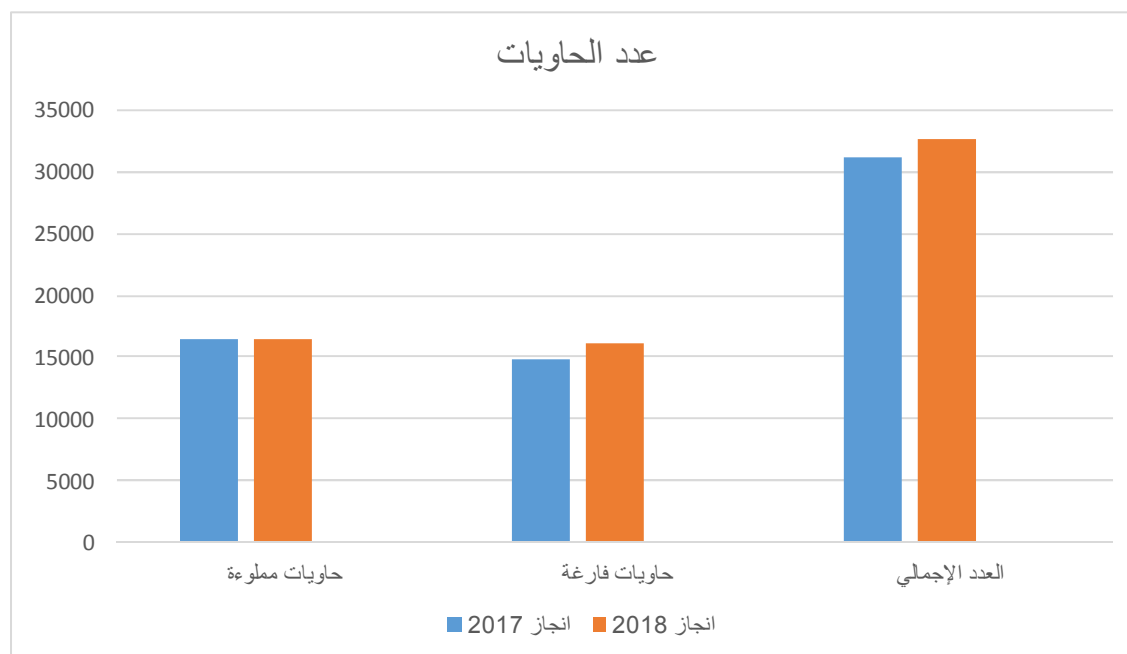
حيث أن :

- حجم البضائع (المفرغة) من طرف ميناء الجزائر بلغ مجموع 850524 طن، مسجلا بذلك ارتفاع 14.89 % مقارنة بنفس الفترة في 2017

في نفس إطار المقارنة نقل البضائع المشحونة عرف إنخفاضا قدره 15.69 % سببه إنخفاض حجم المحروقات المكررة.

3- حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة (2017-2018) (الملحق رقم 10)

الشكل (14): حركة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة (2017-2018)



عرف النقل الإجمالي للحاويات خلال شهر جانفي 2018 ارتفاعا سواء في عدد الحاويات المستلمة أو في وزنها، حيث انتقل عددها من 31184 في شهر جانفي 2017 الى 32657 في نفس الفترة من سنة 2018 مسجلا بذلك ارتفاعا قدره 4.72%

مقسما كالتالي:

- حاويات مملوءة: 16510 أي ارتفاعا طفيفا قدره 0.66% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية
- حاويات فارغة: 16147 أي ارتفاعا قدره 9.23% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية

المبحث الثاني: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية.

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

المطلب الاول: مصطلحات التجارة الدولية والصادرات:

يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري لبضائع كما يلي:

1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير: ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي: (1)

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

إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهز وطني وتكون محل عملية مسافنة⁽²⁾ في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الانتقال في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

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

2 /الصادرات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي: (3)

1- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 07-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007، ص 18

2- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 365، 14، الجريدة الرسمية للجمهورية، العدد 74، المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص 4-5

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

➤ قيمة النولون "المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ" ا لذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعة وفق مصطلح FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13)

➤ ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعة وفق مصطلح CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (13)

مما سبق ينتج ما يلي:

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

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

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

المطلب الثاني: مصطلحات التجارة الدولية والواردات:

يتم تطبيق الأنكوترمز في واردات النقل البحري لبضائع كما يلي:

1 /تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد:

يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد كما يلي: ⁽¹⁾

➤عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.

➤عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

➤تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويلي

➤يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الانتقالي للسفينة المعنية.

2 /الواردات وميزان المدفوعات :يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كما يلي: ⁽²⁾

➤قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح " FOBالتكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير،" ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (12)

➤قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق مصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" على الواردات، وأيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" أن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل (12)

1-أمن النحراري، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009، ص 169-170

2- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم، 365-14 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية/العدد 74 المؤرخ في 3ربيع الأول 1436الموافق 25ديسمبر

سنة،2014، ص 4-5

الشكل رقم(15): مصفوفة للصادرات والواردات CIFأو FOB/CFR وسفن النقل البحري.

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

المصدر: من إعداد الطالب بإعتماد على المرجع:

- 1- أمين النحراوي، الأسطول التجاري البحري - الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009 ص 169-170
- 2- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم، 14-365 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية/العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة، 2014، ص 4-5

مما سبق ينتج ما يلي:

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

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

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

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

المطلب الثالث: تحديات الموانئ الجزائرية و تحدي السفن الأجنبية

1- تحديات الموانئ الجزائرية:

تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها: ⁽¹⁾

➤ من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تلييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الإقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه تأخيرا في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة إدارة الحاويات يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكد استخدام مناطق الموانئ، ومع ذلك فإن أهمية الخدمات اللوجيستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجيستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.

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

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

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

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

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

2- تحدي السفن الأجنبية:

يمثل إستئجار الجزائر للسفن الأجنبية في النقل البحري للبضائع إستيراداً وتصديراً تحدياً كبيراً وذلك بالنظر إلى الأسباب التالية: (1)

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالجزائر تلزم الجزائر بالدفع بالعملة الصعبة وترفض استلام رسوم النقل والشحن بصيغة "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير،" فذلك راجع منطقياً إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحققاتهم بالعملة الصعبة، لذا لجأوا إلى صيغة الدفع CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة،" والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدماً على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقاً لمصطلح C&F، "CFR التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"، وتدفع قيمة الشحن مقدماً بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائرية استخدام FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الجزائري، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، وبالتالي يفقد ميزة نسبية، ولتفادي ذلك يجب عليها إتخاذ تدابير منها:

➤ يجب أن يكون نشاط إستئجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري كما هو محدد في قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية من عام 1991، أي شركات الشحن وليس بالضرورة ملاك السفن.

➤ دعم الدولة لقطاع النقل البحري وإعادة الإستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام والخاص الوطني، والشركاء الأجانب، لتطلب صناعة النقل البحري استثمارات كبيرة، والاستثمار البحري يخضع كما هو الحال في العديد من البلدان إلى الإعانات والدعم بالنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرر بوضوح هذا النهج.

➤ يجب على الدولة أن تمنح إلى السفن التي ترفع العلم الجزائري إمتيازات العلم بغية كما يقال نظام حق المزارع م الأرض، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في البنية التحتية للموانئ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني والمنظمات والمؤسسات العامة، إنشاء غرفة الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل شركات النقل التي تخدم الجزائر، ووقف الإجراءات الأحادية الجانب.

إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل فيما يلي: (1)

➤ وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، أن توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بغض النظر عن مقدمها، كما قد تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك، ففي هذه الحالة يكون إستخدام سفن وطنية أمرا ضروريا.

➤ ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة، ومن ثم فإن النقل البحري الوطني يعمل على جلب المزيد من العملات الصعبة.

➤ الدول النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل وتكاليف التأمين والشحن غير مباشرة، كما يوجد دائما تخوف من انسحاب السفن الأجنبية ونقل تجارتها إذا ما توافرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى.

المبحث الثالث: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، "Free On Board" FOB وفي حالة الإستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة CIF "Cost Insurance and Freight" التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة وفي القليل من الحالات يتم إستخدام CFR "Coût assurance et fret" لتقييم الصادرات والواردات، وحساب الميزان التجاري الجزائري يتم إستعمال المصطلحين FOB, CIF، أنظر الملحق رقم (11)

المطلب الأول: مفهوم وأهمية ميزان المدفوعات

سنحاول في هذا المطلب التطرق الى مفهوم ميزان المدفوعات وأهميته

أولا / مفهوم ميزان الدفعوعات:

هناك عدة تعاريف لميزان المدفوعات نذكر منها ما يلي:

ميزان المدفوعات هو بيان حسابي يسجل قيم جميع السلع والخدمات والهبات والمساعدات الأجنبية وكل المعاملات الرأسمالية وجميع كميات الرهن النقدي الداخلة والخارجة من هذا البلد خلال فترة من الزمن عادة سنة⁽¹⁾

ميزان المدفوعات هو بيان يسجل الحقوق الدولية للدول، والديون الدولية التي عليها، خلال مدة معينة زمن في العادة سنة واحدة. (2)

ميزان المدفوعات عرفه صندوق النقد الدولي بأنه سجل يعتمد على القيد المزدوج يتناول احصائيات فترة زمنية معينة بالنسبة للتغيرات في مكونات او قيمة اصول اقتصاديات دولة ما وذلك بسبب تعاملها مع بقية الدول الأخرى او بسبب هجرة الافراد ، و التغيرات في قيمة او مكونات ما تحتفظ به من ذهب نقدي وحقوق سحب خاصة اتجاه بقية دول العالم. (3)

ويمكن القول أن ميزان المدفوعات هو مستند محاسبي يظهر الوضعية الناتجة عن العمليات الحاصلة خلال سنة بين الاعوان الاقتصاديين المقيمين في المجال الوطني وبين كل الأعوان الآخرين في العالم الخارجي

ثانيا: أهمية ميزان المدفوعات:

لميزان المدفوعات أهمية كبيرة منها: (4)

يعكس ميزان المدفوعات من خلال المعاملات الاقتصادية التي يتضمنها درجة اندماج الاقتصاد الوطني في الاقتصاد الدولي، إذ كلما كان حجم هذه المعاملات كبيرا دل ذلك على درجة انفتاح الاقتصاد الوطني على الاقتصاد الدولي، وعلى العكس من ذلك فإنه كلما كان حجم هذه المعاملات صغيرا دل ذلك على محدودية الاندماج في الاقتصاد العالمي.

يعكس ميزان المدفوعات من خلال المعطيات الرقمية الواردة في قوة الاقتصاد أو ضعفه وموقعه من المنافسة الدولية ودرجة استجابته للمتغيرات الاقتصادية الدولية.

يعتبر ميزان المدفوعات أداة هامة في يد صانعي القرار لتخطيط علاقتها الاقتصادية الخارجية وإدارتها مثل تخطيط التجارة الخارجية من الناحية السلعية والخارجية... إلخ.

تستعمله بعض المؤسسات المالية العالمية، ومنها صندوق النقد الدولي لدراسة وتحليل الأوضاع الاقتصادية للدولة، حيث تمكن دراسة ميزان المدفوعات عبر فترات متتابة من معرفة مدى تطور الهيكل الاقتصادي لهذه الدولة كما يعتبر مؤشرا جيدا للحكم على المركز الخارجي له.

1- عبد الرحمن يسرى وآخرون، الاقتصاد الدولي، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2005، ص 323

2- عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، مرجع سابق، ص 159

3- شكري نوري موسى وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة، عمان، 2012، ص 188

4- هويشار معروف، تحليل الاقتصاد، دار جدير للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2006، ص 237

بيان لعرض العملة الوطنية والطلب عليها تجاه العملات الاجنبية، وذلك بما يساهم في تحديد القيمة الفعلية لعملة البلد في أسواق الصرف الأجنبي وهنا يمكن استخدام سعر الصرف في تعديل المعاملات الاقتصادية الدولية ولتعيين مدى القدرة على إحداث التغيرات في بعض عناصر العلاقات الدولية بغرض استيعاب أو (إمتصاص) الفائض أو إزالة العجز.

المطلب الثاني: الصادرات FOB:

- الصادرات FOB:

التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، أي أن حركة البضائع من الجزائر إلى المستورد الأجنبي تستلزم قيام المصدر الجزائري بالمراحل التالية:

- يتحمل المصدر الجزائري تكاليف التعبئة والتغليف.
- تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء.
- التخليص الجمركي على البضائع المصدرة تتحمله الجزائر.
- إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الأجنبي، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري.
- هذا دون تحمل مصاريف أخرى والتي يتحملها المشتري ودون التأمين على البضاعة كذلك.
- أما المستورد الأجنبي فيتكفل بما يلي:
- النقل الأساسي للبضاعة.
- والتأمين عليها وتحمل أخطار فقدانها أو إلحاق الضرر بها.
- ونفقات تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في بلد المستورد.
- زد على ذلك تخليص جمركة الإستيراد.
- ومصاريف إرسال البضاعة من مكان الوصول.

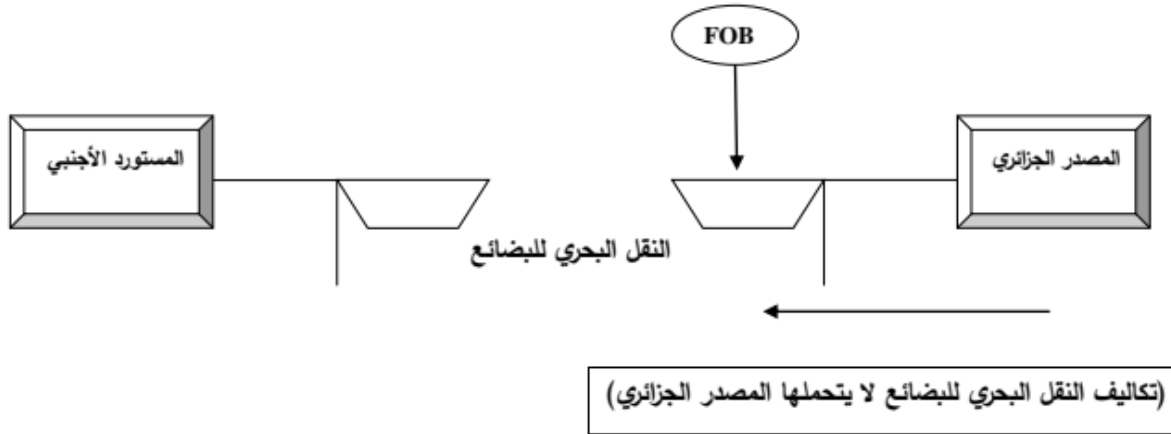
والشكلين رقم يوضحان إستعمال مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FOB) من الجزائر إلى المستورد الأجنبي:

الشكل رقم(16): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلح FOB "Free On Board" "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير.



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

شكل رقم(17): إستعمال الجزائر لمصطلح **FOB "Free On Board"** "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير".



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد المرجع

1- S . Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p 33

من الشكّلين رقم(13)و(14) يمكن إستنتاج ما يلي:

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

تنتهي مسؤولية المصدر الجزائري عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد تهئية البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف ومخطر شحن الحمولة على سطح لسفينة أو داخل عنابرها (مخازن السفينة) في الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن حمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المستورد الأجنبي، ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، وبذلك يتحمل المستورد الأجنبي جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفريغ الحمولة زيادة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

بحكم طبيعة الإقتصاد الأحادي للجزائر بغالبية صادرات نفطية، وافتقارها للبنى التحتية من موانئ عصرية وسفن متطورة وانخفاض مستوى إستعمال الحاويات في التجارة الخارجية، إضافة إلى تخلف مؤسسات التأمين الجزائرية الدولية على البضائع عالميا، كل هذه الدوافع تضع الجزائر على المحك إلى أن توكل للمستورد الأجنبي لحروقات الجزائرية أو النسبة المهمة من الصادرات غير النفطية مهمة الشحن، النقل والتأمين.

المطلب الثالث: الواردات (CIF أو CFR):

قد يتم تطبيق مصطلح CIF أو مصطلح CFR في حالة الإستيراد كما يلي:

1/الواردات(CIF):

التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، أي أن حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء بالمراحل التالية:

- تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة.

➤تحمل المستورد الجزائري مصاريف جمركة الإستيراد.

➤إضافة إلى تكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول أو المخزن، مع العلم أن المستورد الجزائري لا يتحمل تكاليف النقل البحري للبضاعة، وتكاليف التأمين عليها.

في حين المصدر الأجنبي يتكفل بما يلي:

➤يتحمل المصدر الأجنبي تكاليف التعبئة والتغليف.

➤تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء.

➤التخليص الجمركي على البضائع المصدرة إلى الجزائر أيضا.

➤إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الجزائري وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن البحري.

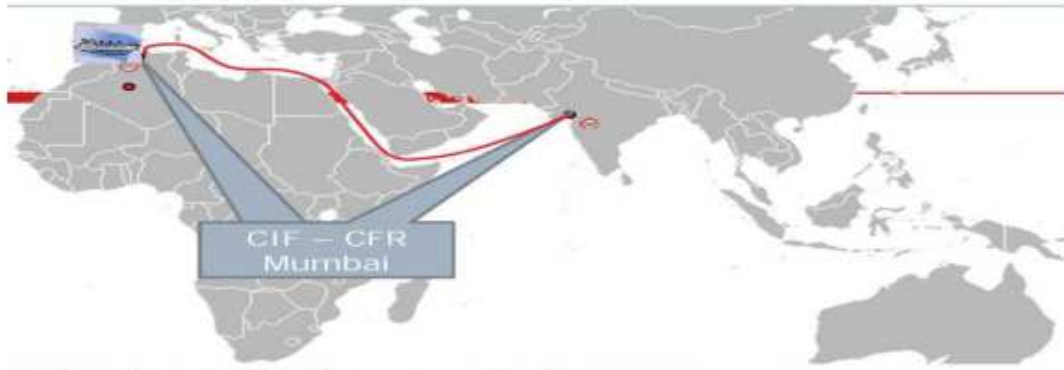
➤تكاليف النقل البحري لبضاعة كذلك بموجب مصطلح(CIF) يتكفل بها المصدر الأجنبي.

➤زيادة على ذلك يقوم المصدر الأجنبي بالتأمين على البضاعة.

2/الواردات(CFR):

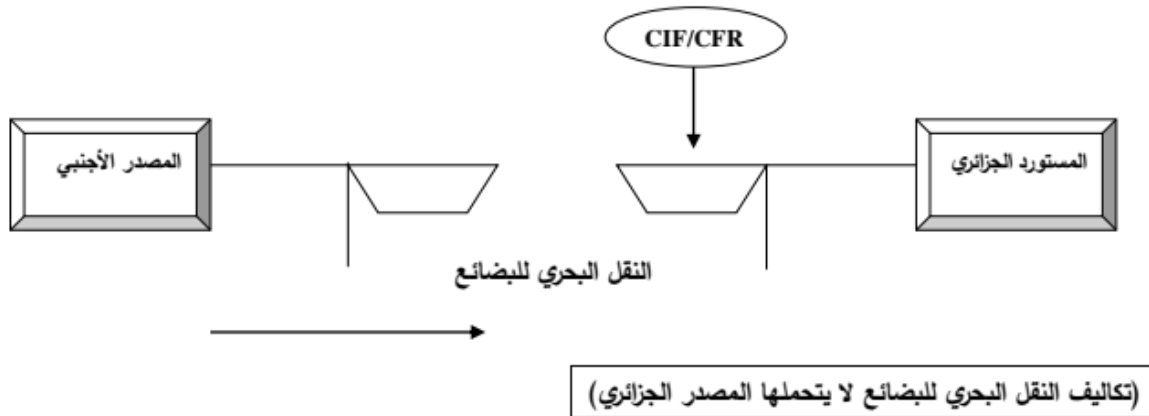
التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، وتكون حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء الجزائري بنفس الإلتزامات في مصطلح(CIF) والإختلاف الوحيد في تكاليف التأمين على البضاعة التي يتحملها المستورد الجزائري دون المصدر الأجنبي الذي يلتزم أيضا بنفس المسؤوليات السابقة في مصطلح(CIF)

الشكل رقم (18): خريطة إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"



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

الشكل رقم (19): إستعمال الجزائر لمصطلحي CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" أو CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة".



المصدر: من إعداد الطالب بإعتماد المرجع:

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

من الشكلين رقم (15-16) يمكن إستنتاج ما يلي:

المستورد الجزائري في حالة مصطلح CIF أو CFR يتسلم البضاعة في موانئ الجزائر دون تحمل تكاليف النقل البحري للحمولة والتي يتحملها المصدر الأجنبي، حيث يتكفل هذا الأخير بنفقات التعبئة والتغليف،

تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمرقة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها، أما الأخطار فيكون المصدر الأجنبي مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة، ونقطة تحول التكاليف إلى المستورد الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المستورد الجزائري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والأخطار الآتية:

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الأخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المستورد الجزائري مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطاق إلى غاية وصول الحمولة وجرمتها وارساله إلى المستودعات.

أما في حالة ما إذا تم الإستيراد المستورد الجزائري وفق مصطلح CFR فإنه على الطرف الثاني المصدر الأجنبي يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك يتحمل المشتري أخطار الشحن، وتحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولاً فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وارسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CFR يتحمل نفس التكاليف والأخطار وفق مصطلح

CIF زيادة إلى تكاليف التأمين

فالفرق ببساطة بين إستخدام مصطلح CIF ومصطلح CFR أن المصدر الأجنبي يتكفل بالتأمين على البضاعة المنقولة إلى الجزائر في مصطلح CIF ولا يتحمل تكاليف التأمين في مصطلح CFR، والتي يتحملها في هذه الحالة المستورد الجزائري.

نظام الإستيراد والتصدير في الجزائر أمام حتمية تطبيق مصطلحات التجارة الدولية CIF أو CFR عند الإستيراد ومصطلح FOB، وذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها إستيراد وتصديراً، فسفن النقل البحري للبضائع الوطنية لا تزيد عن أربعة سفن، مما يضطر المتعاملين الجزائريين في التجارة الخارجية إلى كراء السفن الأجنبية لإتمام حركة البضائع من أو إلى الجزائر، فكما تقدم سابقاً أنه في حالة التصدير يسلم المصدر الجزائري الحمولة في الموانئ الجزائرية على ظهر السفن، أي أن المشتري الأجنبي يأتي لإستلام البضاعة من الجزائر في موانئها وهذا راجع إلى عدم قدرة الجزائر على التكفل بالنقل البحري إلى أراضي الدولة المستوردة للسلع الجزائرية، الأمر الذي يضيع على

الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها والعكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية التي أبرمت إتفاق لنقل السلع الجزائرية أو بالأحرى المحروقات الجزائرية، وعند الإستيراد يعتمد المستورد الجزائري على تسلم المنتجات عند أقرب مكان بحيث يقوم المصدر الأجنبي بنقل البضائع بحرا بموجب مصطلح CIF أو CFR الموانئ الجزائرية، والأهم من ذلك أن السفن المحملة بالحاويات التي بها المنتجات المستوردة تدخل الجزائر للتفريغ وتعود فارغة، الأمر الذي يكلف الجزائر تكاليف إضافية، بسبب ضعف نظام التصدير الجزائري الذي يكتفي بنسبة مهملة من المنتجات المصدرة خارج قطاع المحروقات، ففي الدول المتطورة في التجارة الدولية تستورد سلع عبر حاويات النقل البحري ثم تقوم بتصدير سلع أخرى في نفس الحاويات والسفن وذلك لإستهداف تخفيض التكاليف إلى أدنى مستويات.

خلاصة:

إن واقع قطاع النقل البحري في الجزائر عموما يعتبر متأخر ومفتقر للموارد وسوء التسيير فعوض شراء السفن وتطوير الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدده عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد أو التصدير بإستئجار سفن أجنبية ، وحصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات هذا ما يؤدي على فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة، مما يزيد من تكلفة الشحن ، وتستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير (FREE ON FOB (BOARD وفي حالة الإستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة: "COST INSURANCE AND FREIGHT CIF" التكاليف أجرة الشحن مدفوعة، وفي القليل من الحالات يتم إستخدام "CFR COUT ASSURANCE ET FRET" وذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها إستيرادا وتصديرا، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية.

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع بداية بالجانب النظري للتجارة الخارجية و تقنيات تمويلها و النقل بصفة عامة ثم الجانب النظري لملاحات التجارة الدولية دورها في عمليات التبادل التجارة الدولي و أهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدّر و المستورد ثم القيام بالتجارة إلى مساهمة الملاحات التجارة الدولية (الانكوترمز) في تحديد مسؤوليات النقل الدولي للبضائع "موضوع العقد" من خلال علاقة الملاحات التجارة الدولية بتسعير المصارف، المستندات و العقود التجارية النموذجية و أيضا من خلال كيفية توزيع التزامات المصدّر و المستورد وفقا لملاحات التجارة الدولية عن طريق إبراز وقت تحويل الأخطار و التكاليف المتعلقة بالبضاعة أو الموضوع العقد وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل ملاح تجاري على حداد و تم من خلال الجانب الميداني التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة كعينة من الموانئ البحرية الجزائرية و تبيان مجال المحاولة الوقوف على واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر و كيفية استخدام الملاحات التجارة الدولية أيا منها يستعمل على نطاق واسع في حالي الاستيراد و التوزيع، بعد دراسة كل هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج الآتية:

النتائج: تنقسم نتائج هذا البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي:

الدراسة النظرية: بالنسبة للجانب النظري تكون النتائج كما يلي:

- تلعب الملاحات التجارة الدولية دورا هاما في تحديد مسؤوليات المصدّر والمستورد، مما يسير على المرفعين سيرورة المعاملات ووضوح العلاقة بينهما فهي تعتبر جزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية.
- مسؤوليات المصدّر والمستورد متعددة يأتي في مقدمتها نقل البضائع إضافة إلى مهام أخرى لا تقل أهمية متمثلة في شحن البضاعة، التأمين عليها واجراءات الجمركة في حالي التوزيع والاستيراد
- لتسعير المصارف لابد من تحديد التكاليف، وملاحات التجارة الدولية تعتبر مرجعا لذلك، والتي تستخدم أيضا في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع.
- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق ومستندات تنص على التزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري والفاخرة التجارية، ولتفادي الإخلاء بهذه التزامات، يتوجب الرجوع إلى العقود التجارية التي تحتوي على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدّر إلى المستورد بموجب الملاح التجاري المتفق عليه.
- مسار نقل البضاعة من المصدّر إلى المستورد تتخلله أماكن وأوقات تتحول فيها المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري وهو مضمون ملاحات التجارة الدولية التي تشكل من عدة خيارات ملائمة رغبات وقدرات المرفعين (البائع والمشتري).

الدراسة التطبيقية: أما الجانب التلبيقي فالتائج المتوصل إليها تتمثل فيما يلي:

- النقل البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية وقد عرف تلوورا كبيرا في السنوات الأخيرة أكثر من (170 مليون طن) بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية.
- أكثر من ثلثي صادرات الجزائر (أغلبها محروقات) تتم عبر ميناء أرزيو بوهران، والنسبة الأكبر للواردات (الثلث) تتم عبر ميناء الجزائر العاصمة.

➤ الموانئ الجزائرية تستخدم السفن الـغيرة 60 منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن، و هي بالتالي سفن غير افة لاداية إذ أنها تحول دون استفادة المـدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفترض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للوضع في الموانئ الجزائرية فان البنى التحتية تأكلت مع مرور الزمن، مما يؤثر على عملية رسو السفن و قد تضـلـر السفن الكبيرة المحملة لعدم إمكانية الرسو في الموانئ الجزائرية بسبب عدم ملائمتها للمعايير المعمول بها دوليا حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قيل أن تعود إلى الميناء الأصلي، أو البقاء في عرض البحر و استعمال السفن الـغيرة للتفريغ مع ما يترتب على ذلك من مشاكل وقت عمل إضافيين و تكاليف إضافية كذلك.

➤ تستخدم الجزائر مـللحات التجارة الدولية التي تناسب و مقوماتها في قـللح النقل البحري للبضائع و التي تتـلف بالتأخر (عدد السفن الجزائرية لا يزيد على أربعة سفن حجم كبير)، الأمر الذي يحتم على المتعاملين الجزائريين استيراد و تـللديرا باستئجار سفن أجنبية تكلف الكثير، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011، وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسـللول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

➤ في الجزائر بالنسبة للـللادرات تكون وفق مـللح (FOB) التكاليف مدفوعة من طرف المـللدر الجزائري حتى ظهر السفينة في ميناء التـللدير"، ومن التـللقة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المـللدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، أما في حالة الواردات يكون تنظيم نقل البضائع بحرا بتـللبيق مـللح (CIF) "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المـللدر الأجنبي"، ونقـللله تحول التكاليف إلى المشتري الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، ومـللح (CFR)، لا يتحمل المـللدر الأجنبي التأمين، و (CIF) يتم استخدامه أكثر من (CFR) عند الاستيراد في تجارة الجزائر الخارجية.

اختبار الفرضيات: يمكن اختبار الفرضيات كما يلي:

➤ نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الأولى وتؤكد أن تعدد مهام التجارة الخارجية كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد موحد يوضح مدلولاتها حتى تـُـفهم في إطار بين طرفي التعاقد المـُـدر والمستورد.

➤ تم إثبات صحة الفرضية الثانية التي تؤكد على أن الغرض من تـُـفهم مـُـد لـُـحـُـات التجارة الدولية الأساسي هو توزيع الالتزامات بين البائع والمشتري، عن طريق توحيد القوانين المستخدمة في العقود التجارية في شكل عقود نموذجية يتبناها طرفي التجارة الدولية كلفة مشتركة تنظم مسؤوليات كل طرف.

➤ وقد تم تأكيد أيضا صحة الفرضية الثالثة من خلال نتائج الدراسة النظرية بأن المسؤوليات التي تتـُـلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع، نقل البضائع من بلد المـُـدر إلى بلد المستورد والتأمين ضد المخاطر التي قد تلحق بالحمولة أثناء نقلها، إضافة إلى إتمام الإجراءات والمـُـد لـُـحـُـات الجمركية، ويتم توزيع هذه المسؤوليات باعتماد المـُـدر والمستورد للمـُـد لـُـحـُـات التجارة الدولية في شكل اتفاق لمعرفة كل طرف للالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات

ونـُـتـُـجـُـج الدراسة التـُـفهمية أكدت صحة الفرضية الرابعة على أن الجزائر تستخدم مـُـد لـُـحـُـات التجارة الدولية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المـُـدر والمستورد، لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة والمستندات، ومن يتحمل التكاليف والمخاطر بين المـُـد لـُـحـُـات، وهذه المـُـد لـُـحـُـات الأكثر استخداما تتمثل في مـُـد لـُـحـُـات "FREE ON BORAD" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التـُـفهمير" عند التـُـفهمير، ومـُـد لـُـحـُـات CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" و CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" عند الاستيراد، واختيار هذه المـُـد لـُـحـُـات دون غيرها يعود إلى تأخر الجزائر في قـُـد لـُـحـُـات النقل البحري للبضائع وضعف موانئها.

التوصيات:

على ضوء الدراسة النظرية والتـُـفهمية والنتائج والمتوصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية:

➤ الأسـُـول التجاري الوطني هو الأداة الإستراتيجية الضرورية للغاية لاستقلال وأمن الإمدادات الاقتصادية لأي دولة الأمر الذي يستوجب على الجزائر إعادة النظر في الموارد اللازمة والبنى التحتية (عـُـد لـُـحـُـات الموانئ التجارية وشراء السفن ذات حجم الكبير والمعايير الدولية لنقل البحري لبضائع) للنهوض بهذا القـُـد لـُـحـُـات الحيوي في مجال التجارة الخارجية.

➤ تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد على الجزائر من بلوغه و ذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الأـُـعـُـبـُـة و العمل على تـُـفهمير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي و مؤسسات التأمين لقيام بعمليات الاستيراد و التـُـفهمير من و الى الجزائر، هذا دون اللجوء الى مؤسسات اجنبية تكلف الكثير

➤ يجب الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية في مجال تحديث الموانئ الجزائرية
 ➤ توفير آليات جذب الاستثمار الاجنبي المباشر للاستقبال أكبر عدد ممكن من المستثمرين الاجانب
 لتنشيط العمل الانتاجي و الاستفادة من الخبرة و التكنولوجيا في قطاع النقل البحري من اجل الاعتماد أكثر على الموارد المادية و البشرية

➤ بما أن الموارد و البنى التحتية في الجزائر ليست بالمتوفرة و المتوفرة أصلا ،لابد من التنويع في الاستخدام
 مـ للبحات التجارة الدولية للاستفادة من المزايا كل مـ للبح على حد بما أن مـ للبحات المجموعة F لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع ،بل يسلم فقط السلع إلى المشتري و المجموعة C يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع الذي يتحمل الكلفة و لكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل ،و المجموعة D البائع يتحمل جمع التكاليف و المخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة خـ ل فقدان او تلف البضاعة أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن .

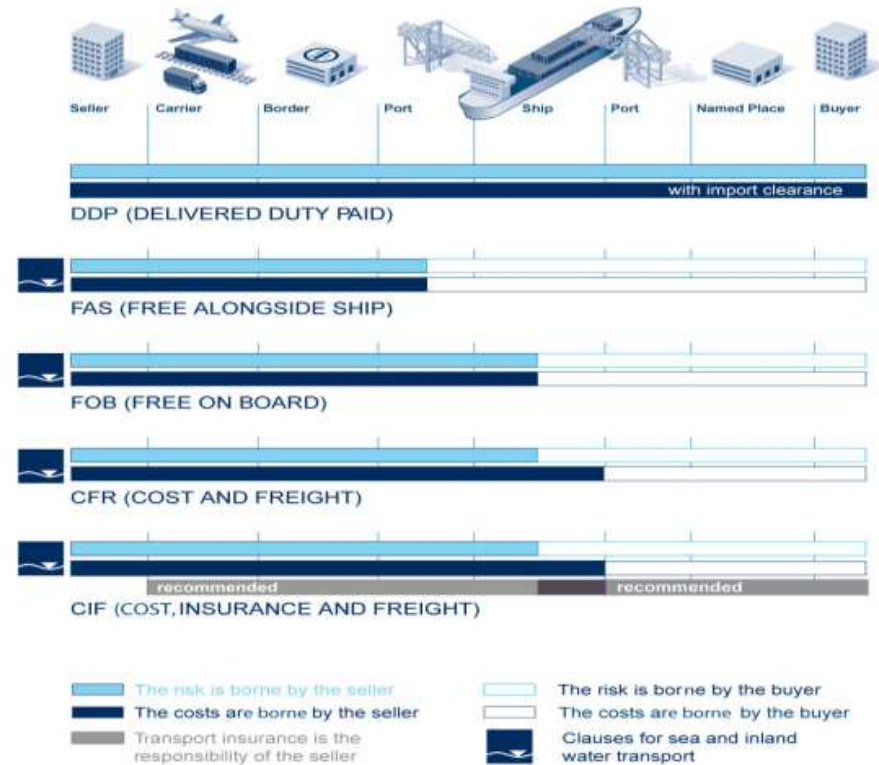
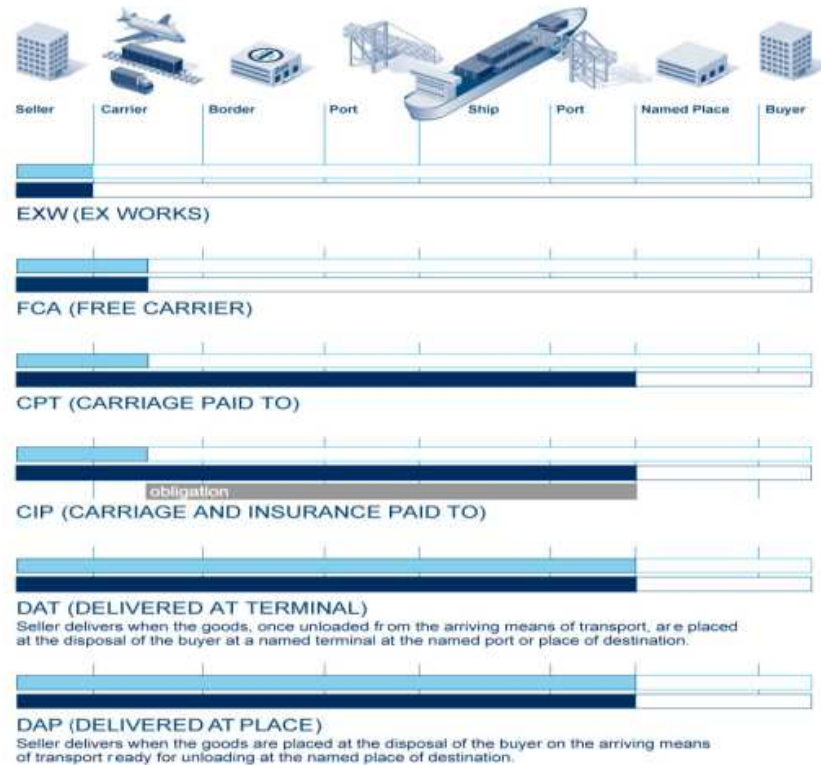
الأفاق البحثية: من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع:

- ✓ لوجيستيك النقل الدولي في الجزائر
- ✓ لوجيستيات التجارة الدولية في الجزائر
- ✓ واقع العقود النموذجية في تجارة الجزائر الخارجية-مـ للبحات التجارة الدولية كشكل من أشكال العقود النموذجية.

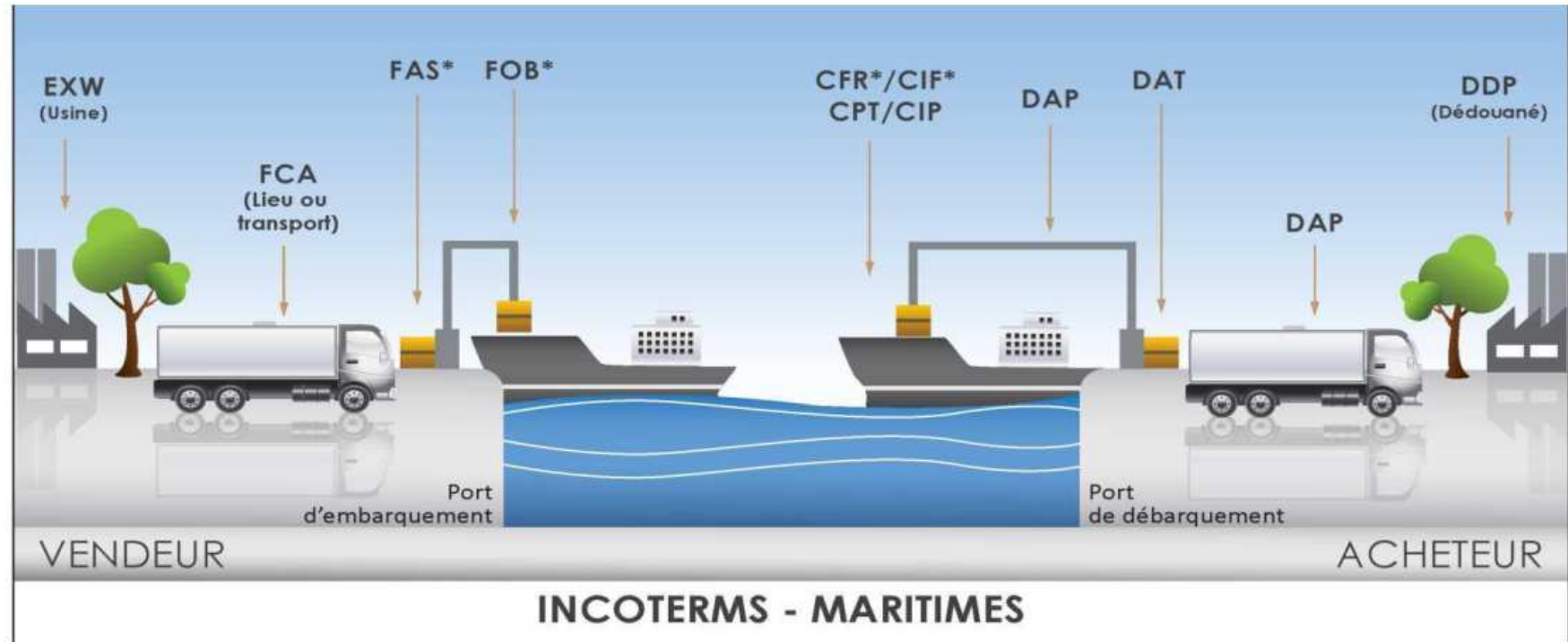
الملحق رقم(01): مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية.

Règles Incoterms® 2010	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	A l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco à bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء فى السفينة ظهر التصدير
CFR/C&F	Cost and Freight	Coût et Fret	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost Insurance and Freight	Coût assurance et fret	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise jusqu'à	النقل والتأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
DAT	Delivered At Terminal	Rendu au Terminal	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

الملحق رقم (02): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.



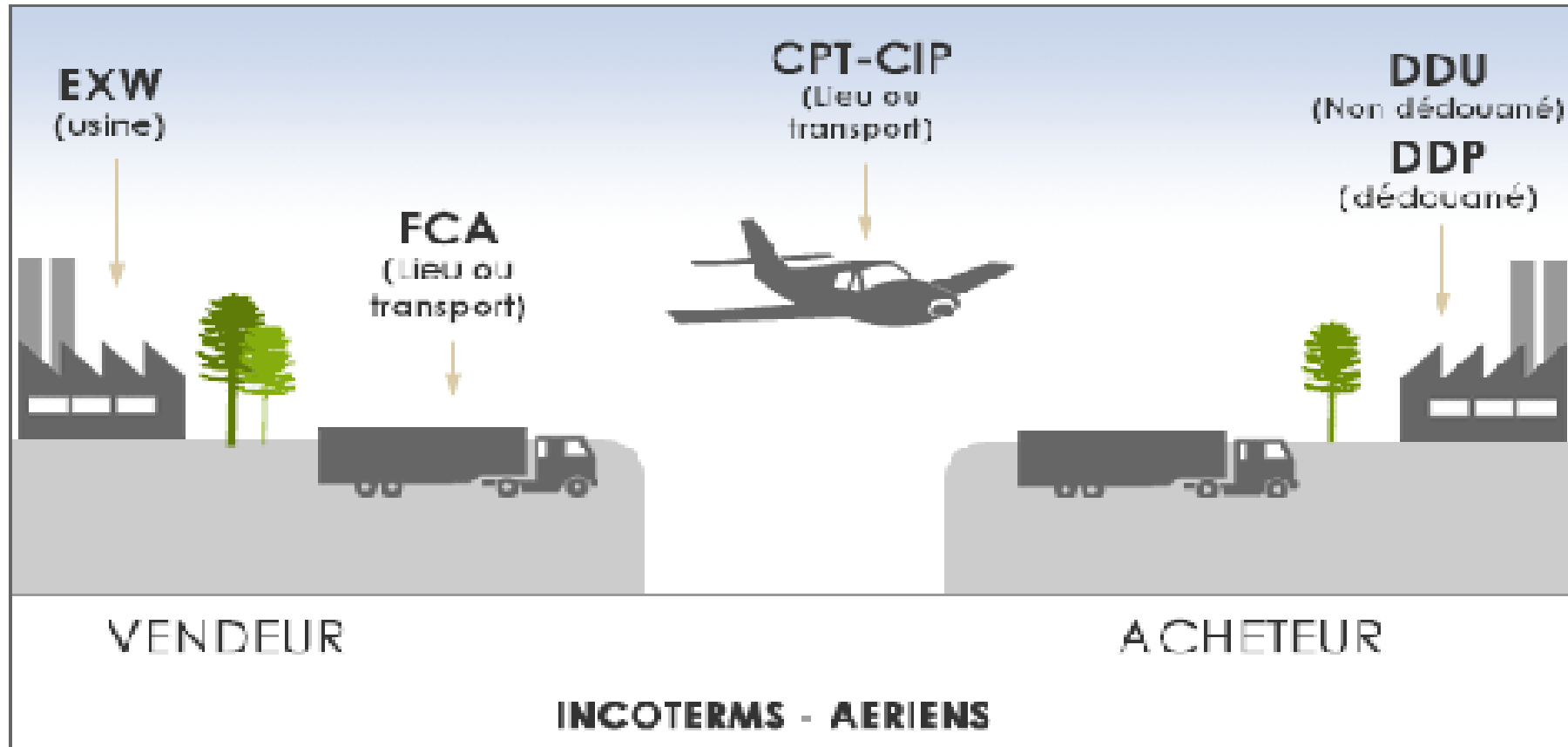
الملحق رقم (03): تنظيم النقل البحري (موضوع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



*إذا كانت نقطة الإنطلاق والوصول موانئ

Port d'embarquement ميناء الإنطلاق
Port de débarquement ميناء الوصول

الملحق رقم (04) تنظيم النقل البري والجوي (موضوع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



الملحق رقم (05) دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

SHIP FROM				Bill of Lading Number: NMI 3786 9876			
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith				BAR CODE SPACE			
SHIP TO				Carrier Name: Northern Maritime Services			
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho				Container number: NMI456-9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile			
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO				SCAC:			
N/A				Pro Number: GASC 4590 BAR CODE SPACE			
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port				Incoterms ® Rule: FOB Vancouver, British Columbia, Canada ☐ Master bill of lading with attached underlying bills of lading.			
CUSTOMER ORDER INFORMATION							
Customer Order No. TR695	# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)	Additional Shipper Information			
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N	Rail car transfer of loose corn to vessel, all loading charges for account of shipper. All charges beyond FOB point for account of the buyer. All shipping charges expressed in Canadian dollars.			
			Y	N			
			Y	N			
			Y	N			
Grand Total							
CARRIER INFORMATION							
Handling Unit		Package		Weight	HM (X)	Commodity Description	
Qty	Type	Qty	Type			Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(e) of NMFC item 360.	
				80,000 lbs		Grade A Summer Corn	
						Country of Origin: Canada	
						OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION	

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."

Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ \$50,000 CD

Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.	The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. Shipper Signature Max Smith April 8, 20XX
---	--

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

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

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

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

1. Please send two original copies of your invoice. 2. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above. 3. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified. 4. Send all correspondence to: Same as above	Authorized by Rene Smith Date Nov 15, 20XX
--	---

الملحق رقم (07) دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

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

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

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

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

الملحق رقم(08): حركة النقل البحري حسن نوع البواخر بميناء الجزائر 2018/2017

البواخر عند الرسو	الإنجاز		معدل الإنجاز
	2017	2018	
عملية	150	160	% 6.67
غير عملية	14	9	%35.71-
المجموع	164	169	% 3.05

Source: communication@portalger.com.dz. ECHOS DU PORT D'ALGER.STATISTIQUES

الملحق رقم(09): تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر l'EPAL 2018-2017

طبيعة البضائع	الوحدة	تفريغ			تحميل الشحن			المجموع		
		2017	2018	المعدل	2017	2018	المعدل	2017	2018	المعدل
نقل البضائع خارج المحرقات	طن	440522	523981	% 18.95	43140	55030	% 27.59	483652	579011	% 19.72
نقل المحرقات	طن	299786	326543	% 8.93	137705	97441	- % 29.24	437492	423984	% 3.09
المجموع		740309	850524	% 14.89	180835	152471	% 15.69	921144	1002995	% 8.89

Source: communication@portalger.com.dz. ECHOS DU PORT D'ALGER.STATISTIQUES

الملحق رقم (10) حركة الحاويات في ميناء الجزائر العا مة L'EPAL (2017-2018)

الحاويات	□ انفي		معدل الإنجاز المعدل
	إنجاز 2017	إنجاز 2018	
مشحونة	16401	16510	% 0.66
تفريغ	16032	15802	%1.43-
شحن / التحميل	369	708	%91.87
فارغة	14783	16147	%9.23
تفريغ			
شحن / التحميل	14783	16147	%2.23
المجموع	31184	32657	%4.72
إجمالي الحمولة	236000	263260	%11.55
تفريغ	198498	216752	%9.20
شحن	37503	46508	%24.01
حمولة إضافية، كاملة	167395	191415	%14.35
تفريغ	163227	181987	%11.49
شحن	4168	9427	%126.17

Source: communication@portalger.com.dz. ECHOS DU PORT D'ALGER.STATISTIQUES

25 ربيع الثاني عام 1428 هـ 13 مايو سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31	18					
المادة 32 : يمكن أن تتخذ الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوطن المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، الفاتورة الشكلىة، سند طلب تهادي، الشكيد التهادي للشراء، المراسلات المتبادلة التي تلتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف على الأطراف، المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.	- أسماء وعناوين الشركاء المتعاقدين، - بلد المصدر والمنشأ والقصد للسلع والخدمات، - طبيعة السلع والخدمات، - الكمية والتوعية والمواصفات التقنية، - سعر التنازل عن السلع والخدمات بعمللة الفوترة وتسديد العقد، - أجل التسليم بالنسبة للسلع والإجاز بالنسبة للخدمات، - يتود العقد الخاصة بالتكفل بالخاطر والصاريف الفرعية الأخرى، - شروط التسديد.	المادة 33 : تُعفى من التوطن المصرفي : - الواردات/الصادرات التي تُدعى "يدون تسديد" التي يقوم بها المسافرون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام القوانين المالية، - الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنين المسجلون لدى الممثلات الدبلوماسية والقنصلية الجزائرية في الخارج عند عودتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام القوانين المالية، - الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان الدبلوماسيون والقنصليون وما شابههم وكذا أعيان ممثلات الشركات والمؤسسات العمومية في الخارج عند عودتهم إلى الجزائر، - الواردات/الصادرات التي تقل قيمتها عن القيمة المضافة لبلغ 100.000 دج بقيمة "قوية"، - واردات/صادرات العيشتات، والهيئات والسلع المستلقة في حالة تفعيل الضمان، - الواردات من السلع المحققة في إطار نظام الوقف الجمركي. يجب أن تُكتتب على التصاريح المقدمة لدى الجمارك، المتعلقة بالواردات والصادرات المشار إليها أعلاه والمتضمن عليها في المادة 38 أدناه، عبارة "صادرات/واردات لم توطن مصرفياً".	المادة 27 : يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية (INCOTERM) التي تتضمنها أصول و أعراف، الفرقة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تنص الأحكام التشريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك. المادة 28 : إن كيفيات التسديد هي تلك المعترف بها دولياً. يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة والطابع القاتوتي للعقد التجاري وإجازة. المادة 29 : تخضع كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات إلى إلزامية التوطن لدى وسيط معتمد باستثناء عمليات العبور والعمليات المشار إليها في المادة 33 أدناه. يسبق التوطن كل تحويل/ترحيل للأموال، التزام و/أو التخليص الجمركي للبضائع.	المادة 34 : دون الإخلال بالأحكام التنظيمية الأخرى، يجب أن يُدون كل تعديل في العقد الموطن مصرفياً في وثيقة تعديلية يجب توطئتها وفقاً لنفس الشروط المطبقة على العقد الأساسي. المادة 35 : لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطن المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المتضمن عليها في هذا النظام، ويحق للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.	المادة 30 : يتحمل التوطن في فتح ملف، يسمح بالحصول على رقم التوطن من الوسيط المعتمد الموطن للعملية التجارية. يجب أن يتضمن الملف مجموع المستندات المتعلقة بالعملية التجارية. يقوم المتعامل باختيار الوسيط المعتمد ويلتزم لدى هذا الأخير بالقيام بكل الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.	المادة 36 : تنسب الواردات/الصادرات من التجهيزات و/أو المعدات وفقاً لنظام الاعتماد التجاري	المادة 31 : يجب على شريك الوسيط المعتمد المؤهل لتوطن عملية التجارة الخارجية أن يمسك قهرس الملفات الوطنية، مرقماً ومؤشراً عليه من طرف شخص مؤهل لهذا الغرض ويضمن متابعتها المالية.

أولاً: المراجع باللغة العربية

1. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
2. أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، 2006.
3. أحمد غنيم، سندات الشحن البحري في إطار الإعتمادات المستندية، 2003.
4. استيفان ب ماكي، التجارة الدولية، ترجمة: د. حسان بابكر، مراجعة وتقديم: د. وليد اسماعيل السيفو، مطبعة التعميم العالي، أربيل 1990.
5. اسكندر مصطفى النجار، مقدمة لمعاملات الاقتصاد الدولية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1973.
6. أيمن النحرابي، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009.
7. باسم محمود نور الدين، الإعتمادات المستندية النظرية والتطبيق، اتحاد المصارف العربية، مصر، 2009.
8. بحث محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة "آداب الكوفة" العميمية" المحكمة، العدد السادس، 2010.
9. جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوتيرمز 2000، إتحاد المصارف العربية، 2001.
10. جمال يوسف عبد النبي، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط1، 2001.
11. حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
12. خالد أمين عبد الله، إسماعيل إبراهيم الطراد، إدارة العمليات المصرفية المحلية والدولية، دار وائل للنشر، عمان، الطبعة الثانية، 2001.
13. خالد وهيب الراوي، العمليات المصرفية الخارجية، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010.
14. د. محمد عمي الجاسم، القواعد الأساسية (الاقتصاد الدولي)، الكتاب الأول، مصدر سابق.
15. د. طالب محمد عوض، التجارة الدولية: نظريات وسياسات، الطبعة الأولى، معيد الدراسات المعرفية، عمان، 1995.
16. د. غازي صالح محمد الطائي، الاقتصاد الدولي، دار الكتب لمطبعة والنشر، الموصل 1999.
17. د. كريم ميدي الحسناوي، المدخل إلى الاقتصاد الدولي، مطبعة التعميم العالي، بغداد، 1988.
18. د. محمد عبد العزيز عجمية، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الجامعات المصرية، القاهرة، 1973.
19. د. محمود يونس، مقدمة في نظرية التجارة الدولية، الدار الجامعية لمطبعة والنشر، بيروت، 1986.
20. رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، دار الرضا لمنشر، دمشق، 2000.

21. زليخة كنيده، تقنيات التمويل قصيرة الأجل في المبادلات التجارية الدولية دراسة حالة الاعتماد المستندي بالبنك الخارجي الجزائري، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشورة)، تخص نقود وتمويل، جامعة محمد خيضر ، بسكرة، 2007-2008.
22. زهير الحدرب، لؤي وديان، محاسبة البنوك، دار البداية للنشر والتوزيع ، عمان الأردن، 2012.
23. سليمان ناصر، التقنيات وعمليات الائتمان، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 2012.
24. شكري نوري موسى وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة، عمان، 2012.
25. الطاهر لطرش، تقنيات البنوك، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
26. عبد الرحمن يسرى وآخرون، الاقتصاد الدولي، قسم الاقتصاد، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية، 2005.
27. عمر الطراونة، إدارة المشتريات والتجارة الدولية، دار البداية للنشر والتوزيع، عمان ، الأردن، 2012.
28. عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية ، النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر 2007.
29. عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الرأ والتجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، الأردن، 2012.
30. عوض، سامي ذكي، الموائج الجافة " تخطيط وإدارة "، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
31. فائق شقير وآخرون، محاسبة البنوك ، دار المسيرة، عمان، الأردن، 2000.
32. القانون مستند إلى نظرية الميزة النسبية للاقتصادي المعروف ريكاردو التي وردت في كتابو الشيير(مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب) سنة 1817
33. محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2007.
34. محمد علي جاسم، القواعد الأساسية، (الاقتصاد الدولي)، الكتاب الأول، الجامعة المستنصرية، بغداد، 1976.
35. مختار السويفي، مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، الطبعة الثانية، 1999.
36. مدحت صادق، أدوات وتقنيات مصرفية، دار غريب للطباعة والنشر، القاهرة، 2001.
37. موسى سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
38. هويشار معروف، تحليل الاقتصاد، دار جدير للنشر والتوزيع، عمان، الأردن ، 2006.
39. هيثم صاحب عجم، علي محمود سعود، التمويل الدولي، دار الكندي، الأردن 2002
40. الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس (عمليات الطيران)

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

1. Abdelhamid Bouarroudj , op-cit,
2. Abdelhamid Bouarroudj, op-cit,
3. Ghislaine Legrand et Collectif, Management des opérations de commerce international – Importer/ Exporter , édition Dunod , Paris - France 2007 ,
4. Habib Kraiem , Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime , édition L’Univers du Livre , Tunisie , 2005,
5. Habib Kraiem, op-cit,
6. J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris ,
7. Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005
8. Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Institute of Private International Law , Law Faculty, Ghent University – Belgium, 2011,
www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malfliet-
9. **juana coetzee**. Incoterms as a form of standardisation in international sales law as analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk dissertation presented for the degree of law at the university of Stellenbosch, Western Cape-South Africa. December 2010.
10. Michel Piquet, Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles, Édité par le Groupe SMECI L’ANTENNE, Marseille- France,
11. Jonas Malfliet, op-cit,
12. Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, op-cit,
13. Rybourg, Michel. L’innovation dans les transports. France, Paradigme, 1986.
14. S . Haddad et Collectif , Les Incoterms 2000 , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009
15. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, Geneva, 24 May 1980,
16. Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981.

ثالثا: مذكرات ورسائل الماجستير و الدكتوراه.

1. بسعيد مراد، عقد البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان السنة الجامعية: 2012/2011 .
2. سعد محمود خميل الكواز ,هيكل الاستيرادات وأثره عمى نمو وتطور القطاعات السمعية في العراق لفترة 1958-1990, أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كمية الإدارة والاقتصاد في جامعة الموصل 1995.
3. ماجستير رشيد شلاي، تسيير المخاطر المالية في التجارة الخارجية، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية (غير منشورة)، تخصص: إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 3، 2010-2011.
4. ماجستير طو يونس حمادي, أثر أستيرادات السمع الوسيطة عمى نمو وتطور قطاع الصناعة التحويمية في العراق لفترة () 1980-1959 رسالة ماجستير مقدمة الي مجلس كمية الادارة والاقتصاد في جامعة الموصل, 1985
5. مذكرة نورة بوكونة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكر ماجستير في العلوم الاقتصادية (غير منشور)، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر، 2011/2012.

رابعا: محاضرات، تقارير ومجلات

1. نشرية رقم 500 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، المادة رقم 29
2. عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة، مصر، 2007.
3. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد، 33 قانون رقم 19/00 المؤرخ في 2 يونيو، 3100 يعدل ويتمم القانون رقم 03/10 المؤرخ في 17 اوت، 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
4. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 07/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر.
5. تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية.
6. الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 07-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 14 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007.
7. الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم، 365-14 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية/العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة، 2014.
8. مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009
9. بوريش هشام، تحسين جودة الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية - جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، العدد، 34 جوان 2013

10. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني -الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009 4. إستعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة الأونكتاد، لعام 2012

11. الأمانة العامة للحكومة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

خامسا: المواقع الإلكترونية:

1. communication@portalger.com.dz
2. <http://kanoun.roo7.biz/t19520-topic>
3. <http://www.eeni.org>
4. www.arab-api.org/course18/c18_1.htm, 2011/7/25
5. www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/
6. www.portalger.com.dz
7. www.portalger.com.dz/acconage.