



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم-

كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير و علوم التجارية

قسم العلوم التجارية

تخصص النقل و الإمداد الدولي



مذكرة لنيل شهادة ماستر بعنوان:

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

تحت إشراف الأستاذة:

* ابراهيمي عمار

من إعداد الطالبة:

* عنبر سفيان

السنة الجامعية: 2018/2017

باسمك اللهم

الاهداء

اللهم أسألك خير المسألة وخير الدعاء

وخير العلم وخير الثواب و خير الحياة و خير الممارة

نحمد الله على منه وكرمه علينا

الى التي تحت أقدامها الجنة ، نبع الحياة والدفع و المحبة و التي وهبتني احسن الخلق

لا أقوي على رد جميلها

"أمي الغالية "

الى من هو مصدر قوتي و ثقتي بنفسي " أبي "

إلى أخواتي و اخوتي وبالأخص أسامة

الى كل عائلة عنبر

الى أصدقائي و كل الأشخاص اللطفاء الذي قابلتهم في حياتي

الى الذين لم يذكرهم قلبي ولكن يذكرهم قلبي

الى كل متصفح لهذه المذكرة

و الى كل من يعرفني من قريب و من بعيد

كلمة شكر و تقدير

الهي

لا يطيب الليل إلا بشرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك ، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ، و لا تطيب الآخرة إلا بغفرك ، ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك .

اللهم لك الحمد حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضا .

و عرفانا منا بجميل كل من ساهموا من بعيد أو قريب في انجاز هذه المذكرة بطيب لنا ان نتقدم بجزيل الشكر و عظيم الثناء الى أستاذنا المشرف "براهيمي" الذي لم يبخل علينا بدعمه ونصائحه وتوجيهاته القيمة ، فجزاه الله عنا كل خير فله منا كل التقدير والاحترام ونسأل الله أن يوفقه في حياته الدينية والدنياوية .

كما لا يفوتنا أن نتقدم بفائق التقدير والاحترام الى جميع أساتذة كلية العلوم التجارية ، وزملائنا كل باسمه

و الشكر الخاص الى الزملاء العاملين بالميناء لولاية مستغانم ، ودعمهم لنا بالمعلومات الخاصة.

"كن عالما...فان لم تستطع فكن متعلما، فان لم تستطع فأحب العلماء، فان لم تستطع فلا تبغضهم."

الفصل الأول

مدخل الى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع

المبحث الأول : الاطار النظري للنقل البحري

المطلب الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

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

أولاً: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية

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

تعريف مصطلحات التجارة الدولية:

وتعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضاً على أنها :¹

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

وتعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها:

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

كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضاً على انها:

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

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

عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية ذلك أنها تتصرف الى صيغ قانونية تجارية

إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي تعين الالتزامات في شأن نقل البضاعة و التأمين عليهما والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة الى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري."

ثانيا : نشأة وتطور مصطلحات التجارة الدولية

عرف تاريخ النكوترمز المراحل التالية¹ :

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

1936 أنشأه المحكمة الدولية النسخة الاولى من الانكوترمز

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

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

1- الصيغة التي تظهر بها المصطلحات

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية :

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

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

1- عمر سعد الله ؛ مرجع سابق ص 118

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

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

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

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

المطلب الثاني : أهمية مصطلحات التجارة الدولية وخصائصها

1/المبدأ العام لمصطلحات التجارة الدولية:

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

2/أهمية مصطلحات التجارة الدولية :

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

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

3/خصائص مصطلحات التجارة الدولية:

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

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

1- جمال يوسف عبد النبي : الاعتمادات المستندة : مكتب روعة الطباعة : عمان – الاردن : ط1 : 2001 ص 611
2- جاك صابونجي : المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000 اتحاد المصارف العربية 2001 : ص ص 9 - 11 بتصرف

ب. الموائمة مع الاعراف العادات في ميناء الشحن و التفريغ، نظرا لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل

كبير بالعادات والاعراف المتبعة في الموانئ المختلفة ؛ و التأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه

الأعراف و العادات

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

البضاعة..

4 - العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية :

تهتم بأربعة عناصر أساسية تتمثل في:

التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضاعة.

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

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

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

المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية

نظرا لتزايد العلاقات والمعاملات التجارية بين الدول ازدادت الحاجة إلى وجود مصطلحات تجارية موحدة

لتجنب أي لبس أو سوء فهم قد يحدث عند إبرام تعاقدات تجارية بين دول مختلفة .

وفيما يلي شرح مختصر للمصطلحات التجارية الدولية (INCOTERMS)

1- تسليم البضاعة في المصنع

ش *EXW* "Ex Works"

ويعنى هذا المصطلح أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا وضع هذه البضاعة تحت تصرف

المشتري وتسليمها إليه من مصانعه أو مخازنه هذا التعاقد لا يكون البائع مسئولا عن شحن البضاعة على

وسيلة النقل التي دبرها المشتري كما أنه لا يكون مسئولا عن التخليص الجمركي لتصدير البضاعة ما لم يكن

هناك اتفاق على غير ذلك ويتحمل المشتري كافة المسؤوليات الناجمة عن المخاطر.

2- تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل

FCA "Free Carrier"

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

3- تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن

FAS "Free Along Side Ship"

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

4- تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن

FOB "Free On Board"

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

5- تسليم البضاعة خالصة النولون في ميناء الوصول

CRF : Cost and Freight"

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

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

6- تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول

CIF "cost Insurance and Freight"

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

7- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل إلى مكان الوصول

CPT "Carriage Paid to"

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

8- تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول

CIP "Carriage and Insurance Paid To"

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

9- تسليم البضاعة عند الحدود

DAF "Delivered At Frontier"

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

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

10- تسليم البضاعة من ظهر السفينة في ميناء الوصول

DES "Delivered Ex-Ship"

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

11- تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم

DEQ "Delivered Ex-Quay-Duty Paid"

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

المبحث الثاني : النقل البحري للبضائع

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

المطلب الاول : الاطار النظري للنقل البحري

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

أولاً: تطور النقل البحري العالمي

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

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

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

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

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

والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب.

خصائص النقل البحري:

- * التخصص: حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أميركا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.
- * زيادة الحمولة للسفينة الواحدة: حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار.

- * السرعة: حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (50) ميلاً بحرياً.
- * انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.
- * قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري.
- * وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.

أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.¹

1- محاضر اجتماعات لجنة الاشغال البحرية وتموين السفن بغرفة ملاحه الأسكندرية (2006-2009)

ورش العمل ومحاضر اجتماعات لجنة النقل بجمعية رجال أعمال الأسكندرية

استراتيجية النقل البحري:

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب. كما يعتبر النقل البحري عنصرا من عناصر لوجستيات التجارة.

ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الاسواق المطلوبة. وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار طريقة النقل البحري فإن المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:¹

- 1- وقت التسليم: يجب ان يكون اسرع ما يمكن لإرضاء العميل .
- 2- التكلفة: يجب ان تكون اقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة .
- 3- التكلفة الرأس مالية: وتشمل فوائد رأس المال
- 4- تدفقات رأس المال: وارتباطاتها بالوقت المستغرق أثناء النقل .
- 5- تكلفة التأمين والتغليف: الذي يجب ان يكون مناسباً لكل وسائط النقل المستخدمة

المطلب الثاني: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري

يتكون النقل البحري من عناصر البضاعة المنقولة والسفينة التي تنقل البضاعة إضافة إلى ذلك الماء التي به السفينة؛ كما أن المتدخلين في عملية النقل البحري من موارد بشرية الدور الاساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها.

أولاً: السفينة

1/تعريف السفينة :

هي وسيلة نقل عامة للإنسان والبضائع فوق، استخدمها الإنسان منذ القدم للتنقل فوق المسطحات المائية و أحد أعمدة التجارة والنقل الحديث على الرغم من صنعها من الحديد الأعلى كثافة من الماء ووزنها وما بها من حمولة الذي يصل إلى عشرات الآلاف من الأطنان فإنها تطفو فوق سطح الماء بسبب قوة الدفع الناتجة الفراغات الداخلية للسفينة المملوءة بالهواء أو بسائل أخف كثافة من الماء والذي يجعل الكثافة الكلية النسبي -أنواع السفن:

تعتبر السفينة الركيزة الأساسية لعملية النقل البحري وكان من الطبيعي أن تتنوع تصميمات وأشكال فن في خمس أنواع رئيسية وذلك على الوجه التالي :²

1- أيمن النحراوي ؛ منظومة النقل البحري؛ دار الفكر الجامعي ؛ الاسكندرية – مصر ط 1؛ 2009؛ ص 242 – 245 بتصرف

2- حمادة فريد منصور؛ مقدمات اقتصاديات النقل البحري؛ مركز الاسكندرية - مصر بدون سنة نشر؛ ص4

سفن نقل الركاب PASSENGER SHIPS

سفن نقل البضاعة الجافة DRY CARGO SHIPS

سفن نقل السوائل TANKERS

سفن نقل الغازات GASING SHIPS

سفن متخصصة SPECIALISED SHIPS

سفن لأغراض متنوعة VARIOUS - PURPOSED-SHIPS

ونورد فيما يلي تعريف مختصر لكل نوع من هذه الأنواع:

أولاً: سفن الركاب:

وتختلف أحجامها حسب مناطق تشغيلها والموانئ التي تتردد عليها ومنها ما هو صغير لا تتجاوز حمولتها عدد محدود من الأشخاص ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهزة بكافة وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة أساس وذلك النوع الضخم من سفن الركاب يكاد يكون مدينة عائمة بما تحتويه من قاعات للسينما وحمامات السباحة ووسائل للوقاية من المخاطر لأنها تظل في البحر لفترات طويلة وكثير من هذه السفن يكون بها فراغات للبضاعة وفراغات ثلاجات وأماكن مخصصة لشحن سيارات الركاب وهذا النوع يسمى سفن مزدوجة (SIMI-CARGO)

ويمكن تجاوزا أن تعتبر المعديات (FERRIES) نوعا من هذه السفن وإن كانت حمولتها صغيرة وتقوم بنقل

الركاب والبضائع بين بلدان أو موانئ متجاورة مثل جزر اليونان وجزر منطقة الشمال.¹

ثانياً: سفن نقل البضاعة :

وكما هو واضح فإن هذا النوع من السفن مخصص لنقل البضائع وإن كان يأخذ أشكالا ثلاثة على

النحو التالي :²

1. سفن البضائع DRY CARGO SHIP

2. سفن البضائع الصب BLUK CARRIERS

3. سفن متخصصة SPICIALIZED

1- مركز الدراسات والبحوث لغرفة الشرقية؛ تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية؛ المملكة العربية السعودية أكتوبر 2009 ص 3-4

2- مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية؛ تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية؛ المملكة العربية السعودية أكتوبر

2009 ص

1. سفن البضائع العامة :

وهذه السفن تكون مصممة أساسا للعمل على الخطوط المنتظمة لنقل البضائع العامة وعادة تكون ذات سطح مزدوج – TWEEN DECKERS أو ثلاثة أسطح -TRIPLE DECKERS أو أكثر MULTI DECKERS لتسهيل عملية الرصات لأن هذا النوع من البضائع العامة يكون معبأ في كرتونات أو براميل أو بالات .. الخ . وتتميز هذه السفن بسرعتها وحسن صيانتها لأن عنصر الوقت أساسي في سفن الخطوط المنتظمة لارتباطها بجدول إبحارات دقيقة SALING SCHEDULES وتعمل على الخطوط المنتظمة سفن بضائع عامة تكون في بعض الأحيان ذات تصميمات خاصة مثل سفن نقل السيارات وسفن نقل المواعين L.A..S.H.SHIP وسفن نقل الحاويات CONTAINERS وسفن نقل الثلاجات REEFERS

1- سفن نقل البضائع الصب :

وهذا النوع من السفن مصمم خصيصا لنقل البضائع الصب وعادة ما تكون ذات سطح منفرد لتسهيل عملية السهمدة TRIMMING وهي إما لنقل الحبوب الصب بأنواعها مثل القمح والذرة والشعير وإما لنقل الخامات الأخيرة مثل خام الحديد.

النوع الأول : (سفن الحبوب)

قد يكون مصمم خصيصا لنقل الحبوب وهو ما يسمى (GRAIN FITTD) أو يستعاض عن ذلك بتجهيزات خاصة مثل (FEEDERS) أو فواصل خشبية معينة (DUNNAGE) أو يتم التجهيز بنسبة مئوية من الشحن معبأة في أجولة .

النوع الثاني : (سفن الخامات الأخرى)

تكون أحيانا مجهزة بكلاهما يكون مخصصا لتسهيل عملية الشحن وإعادة التفريغ.

3- سفن متخصصة :

ونوردها سريعا على النحو التالي :

أ - سفن نقل السيارات (RO-RO...ROLLON/ROLL-OFF)

وهي مصممة خصيصا لنقل السيارات بأنواعها وتكون على هيئة جراج ذو طابق واحد أو أكثر تفتح من الخلف وذلك لتسهيل شحن وتفريغ السيارات ولها تجهيزات خاصة لتثبيت السيارات بداخلها حتى لا تتعرض السفينة للخطر أثناء الرحلة البحرية ويمكن مجازا أن تدرج تحت هذا النوع سفن نقل السيارات (CAR CARRIERS)

1- محمود حامد عبد الرزاق اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي) الدار الجامعية الاسكندرية – مصر 2013؛ ص ص 55-56

2- سفن ISO International Organization for Standardization سفن وفق معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي.

ب - سفن المواعين (L.A.S.H...LIGHTERS ALONGSIDE SHIP)

وهذه السفن مزودة بمواعين وتتركز استخداماتها أساس في نقل الحبوب حيث يتم تعبئة المواعين وتجهيزها قبل وصول السفينة بحيث تكون جاهزة للشحن فور تراكى السفن مما يوفر وقتا وجهدا في الشحن وكذلك نفس الشئ في التفريغ .

ج - سفن الثلاجات (REEFERS)

وهي مخصصة لنقل البضائع السريعة العطب والتي تستلزم درجة تبريد معينة خلال الرحلة البحرية مثل الفواكه والخضروات واللحوم والأسماك ومشتقات الألبان وهذه السفن مزودة بالآت تبريد وعنابر ذات حوائط ممهدة بمواد عازلة وتتفاوت درجة التبريد حسب نوع البضاعة.

د - سفن نقل الماشية الحية (CATTLE CARRIERS)

وتتميز هذه السفن بأن عنابرها مزودة بتهوية كهربائية كما أنها تجهز بممرات خاصة وتقوم بنقل الحيوانات الحي.

هـ- سفن الحاويات (CONTAINERS SHIP)

الحاوية تعد أحدث الوسائل بالذات في سفن الخطوط المنتظمة في نقل البضائع وهي كذلك تعتبر وسيلة حديثة للتفريغ حيث يمكن بواسطتها الحصول على كل المزايا التي كان يمكن الحصول عليها من كل طرق النقل التقليدية وفي الوقت ذاته تلافي عيوب هذه الطرق التقليدية ... وأبرز مزايا هذا النوع من السفن هو صلاحيتها للاستخدام سواء النقل بالسكك الحديدية أو بعربات النقل كما أنها تقلل التكدس سواء في الشحن أو التفريغ فضلا عن تقليل نسبة الخسائر سواء التلف أو الفقد أو السرقة .

4- الناقلات (TANKERS) :

وتتميز هذه السفن بأنها مصممة على هيئة صهاريج متصلة بمواسير وآلات ضخ ومقسمة بقواطع طويلة تقلل من تحرك السوائل عند اهتزاز السفينة وتستخدم الناقلات في نقل السوائل النظيفة مثل الشحوم والزيوت بأنواعها ومجهزة بوسائل تسخين لضمان سيولة الشحن وعدم تجميدها في ظروف جوية غير مواتية في نقل الشحنات غير النظيفة مثل البترول الخام ومشتقاته وهذا النوع الأخير من الناقلات وهو الأعم استخداما في النقل كما أن الناقلات تستخدم في نقل الحبوب الصب كالقمح والذرة بشرط أن تكون الصهاريج نظيفة.

5- سفن الغازات (CASING SHIPS)

وهذا النوع من السفن متخصص في نقل الغازات مثل الغاز الطبيعي من مناطق الإنتاج إلى المناطق الصناعية البعيدة لأنه من المعروف أنه كانت المناطق الصناعية قريبة من الإنتاج فيتم توصيل الغاز بأنابيب وإذا بعدت

المسافة يتم نقل الغاز بهذا النوع من السفن وذلك بعد تكثيفه إلى المناطق الصناعية كما هو الحال بالنسبة للغاز الذي ينتج من آبار الجزائر ويصدر إلى أوروبا والولايات المتحدة.

6- سفن لأغراض متنوعة (VARIOUS PURPOSES SHIPS)

وهذا النوع من السفن تجهز خصيصا لاستخدامها في الغرض الذي أنشئت من أجله منها :

- 1- سفن تحطيم الثلوج
- 2- سفن الإنقاذ والجر
- 3- سفن الأرصاد الجوية
- 4- سفن الأبحاث العلمية
- 5- سفن الصيد
- 6- السفن الحربية
- 7- سفن النزهة
- 8- سفن أسلاك البرق

أما السفن الحربية فهذا النوع من السفن له تجهيزات خاصة وتختلف تماما عن السفن التجارية بكافة أنواعها فهي تتميز بالسرعة الفائقة لتضمن كفاءة في المناورة.

رابعا : خدمات النقل البحري:

يقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها للميناء و حتي خروجها فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الارساء ؛ تقوم بهذه الخدمات مؤسسات و هيئات لكل منها أدوار معينة في النشاط النقل البحري؛ و تتمثل خدمات النقل البحري في كالتالي :

1/ نشاط الشحن والتفريغ : وتشمل تشغيل العمالة والمعدات المناسبة لتفريغ شحنة السفينة من البضائع المختلفة (عامرة + صلب جاف+ صلب سائل + حاويات) سواء على الرصيف أو الصندل العائم أو إلى سفينة أخرى أو شحن البضاعة إلى عتابر السفينة ونقل البضائع المختلفة إلى الساحات والمخازن سواء داخل الميناء أو إلى الخارج مباشرة .

ويعتبر هذا النشاط عصب الخدمات التي تؤدي داخل الموانئ والتي بدونها يختل مفهوم عمل الميناء. وقد تم حاليا السماح للقطاع الخاص بالدخول في هذا النشاط وأصبح المبدأ السائد هو البقاء للأجود والأكثر كفاءة من حيث دقة الخدمة وسرعة الأداء ومصدقية التكاليف ... حيث عانت شركات القطاع العام في الماضي من صعوبات في تطوير معداتها المتقادمة والمتهاكلة وعمالها كبار السن وقوانين التأمينات الاجتماعية ونقابات العمال ... وأصبحت عاجزة عن تنفيذ برامج الصيانة والإحلال والتجديد وعدم استطاعتها الإمداد بقطع الغيار اللازمة للمعدات التي أصابها الشيخوخة وعدم القدرة على مواصلة العمل مما أعطى الفرصة للقطاع الخاص للمنافسة والدخول المباشر في هذا النشاط وساعد ذلك على انتعاشه في الفترة الحالية وبالتالي زيادة معدلات الأداء بصورة عالية وكفاءة ملحوظة.

ولكن نتيجة لعدم وجود آلية منظمة للسوق ونتيجة للظروف المالية والاقتصادية التي أصابت الاقتصاد العالمي برزت آثار سلبية منها أن بعض الشركات التي لديها تراخيص تشغيل معتمدة لا تجد قدرا كافيا من الأعمال لمزاولة النشاط بشكل مستديم ومنتظم رغم ما تملك من معدات وآلات وعماله فنية في حين ظهرت

بعض الشركات الصغيرة أو الأفراد الذين لديهم معدات ولكن ليس لديهم تراخيص والتي تمكنت من عقد وإبرام اتفاقيات شحن وتفرغ بمرونة سعرية أكثر وظهت (ظاهرة تأجير أو بيع التراخيص) مما ألحق الضرر بالشركات التي وفرت ملايين الجنيهات في شراء وتوفير المعدات وجهزت الاشتراطات اللازمة للحصول على التراخيص الرسمية حيث أصبح يسيطر على السوق قلة لا يلتزمون بأى اشتراطات أو اتفاقات مع الجانب الآخر وحيث ينتهي الحال إلى الإساءة لهذا النشاط الهام وضعف صورته أمام الأجانب، وهذا يتطلب وقفة من الجهات المسؤولة بضرورة تطبيق الاشتراطات المنصوص عليها في القرار 520 لسنة 2003 فيما يتعلق بضرورة (توفير شهادات الجودة - شهادات الحالة الفنية للمعدات كما ونوعا - خطط تدريب العاملين والموارد البشرية - متطلبات الأمن والسلامة شهادات سابقة الخبرة وحرفية التعامل) كي يساهم في خروج الشركات الغير ملتزمة والغير جادة من السوق الملاحي وبالتالي عودة الانضباط لسوق الشحن .

2/ الوكالة الملاحية:

ويشمل ذلك النشاط الأعمال التي تطلبها السفينة والطاقم أثناء تواجدها بالميناء أو عبورها قناة السويس مثل: دفع الرسوم والأجور والتكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة . الاشتراك في عمليات تفاوض بيع وشراء السفينة وإبرام عقود المشاركة. القيام بأعمال وكيل الشحن.

ويتميز هذا النشاط بأن معظم إيراداته بالعملات الأجنبية بالإضافة إلى أن تكلفته الرأسمالية منخفضة نسبيا ومن ثم فإن القيمة المضافة من إيراداته بالعملات الأجنبية مرتفعة إلى حد كبير، ورغم أن نشاط الوكالة الملاحية قد تم تحريره من سيطرة القطاع العام ، إلا أن هناك بعض القيود والإجراءات تجعل سوق تقديم هذه الخدمة يواجه ممارسات احتكارية سواء من بعض التوكيلات العامة أو الشركات التي تحتكر خدمة بعض الخطوط العالمية أيضا ونتيجة لعدم وجود تعريف محددة وعدم تواجد (منظومة شاملة موحدة) لأداء الخدمات داخل الموانئ المصرية مما يعطى بعض ضعاف النفوس الفرصة للتلاعب في التعامل مع بعض الخطوط الأجنبية بما يعطى انطبعا غير حسن عن هذا النشاط لدى الأجانب، وهناك بعض التوكيلات تصدر فواتير ببند وأسعار مبالغ فيها وغير صادقة تكون محل انتقاد وشكوى خارج مصر من جهات عدة ...أيضا ونتيجة لعدم تحديد الاختصاصات في أداء هذه الخدمة في الموانئ المصرية ...أصبح من الصعب التمييز بين الوكلاء الملاحيين بعضهم عن بعض وبين الوكلاء الملاحيين ومتعهدي النقل بما أوجد الكثير من المشاكل في مجال ممارسة هذا النشاط.

- ولإمكان رفع مستوى العمل في هذا النشاط الحيوي والهام لابد من ضرورة التأكد من تحقيق جميع الاشتراطات المحددة والمذكورة عن الوكلاء الملاحيين في القرار الوزاري 520 لسنة 2003 والتي تمثل حد أدنى لمستوى جودة أداء الخدمة على الشركات أثناء ممارستها هذا النشاط، أيضا لابد من النظر في مشروع قانون الجمارك الذى ينص على مسئولية الوكيل الملاحي في العجز والزيادة في (العدد والوزن) داخل الطرد .

المشحون حيث أنه من وجهة النظر العملية لا يحضر الوكيل الملاحي عملية تستيف البضاعة داخل الحاوية وتوقيعه على ذلك يكون فقط لأغراض استيفاء المستندات، ويجب إخلاء مسؤوليته عن العجز والزيادة طالما وردت الحاوية بحالة ظاهرية جيدة وسليمة وبالأختام والسييل الملاحي المضروب في بلد المصدر بما يوحي أن المسؤولية هنا في العجز أو الزيادة هي مسؤولية المورد.¹

ثالثا: أعمال صيانة وإصلاح السفن:

وتشمل جميع أعمال الصيانة والإصلاح الخفيف لبدن السفينة والأسطح والمكينات والمكينات المساعدة وفك وتركيب وإصلاح الأجهزة والمعدات الكهربائية والتي لا تحتاج إلى دخول السفينة الحوض والتي تتم عادة بغاطس الميناء أو على أرصفة مخصصة لذلك داخل الميناء.

وتأدية هذه الخدمة يحقق إيرادات إضافية في حالة القيام بها خلال توقف السفينة في الموانئ المصرية لأعمال الشحن والتفريغ وحيث موقع مصر الجغرافي كملتقى العديد من الخطوط الملاحية ووجود ممر قناة السويس تجعل استمرارية الطلب على هذه الخدمة بشرط توفر الإمكانيات والمعدات الحديثة والأجهزة المتطورة والعمالة الفنية المدربة والمؤهلة لتنفيذ المطلوب بسرعة ودقة حسب جدول زمني واضح ومتفق عليه.

وهناك العديد من أصحاب وملاك السفن يفضلون إجراء عملياتهم الخفيفة والكبيرة في الموانئ الأكثر تنافسية حيث تواجد الترسانات البحرية المتخصصة ذات الأحواض الجافة والعائمة العملاقة والمعدات اللازمة والعمالة الكافية والمدربة وقطع الغيار العالمية والأصلية.²

• المعوقات والسلبيات التي تواجه مزاولة نشاط أعمال صيانة وإصلاح السفن:-

عدم القدرة على الالتزام بالوقت المحدد والمتفق عليه مما يجعل أصحاب السفن يهربون إلى الخارج خوفا من زيادة فترة الإصلاح وبالتالي تعطل السفينة ذات تكاليف التشغيل اليومية العالية ... وحيث الارتباطات والتعاقدات المبرمة مسبقا للبضائع.

عدم توافر الأحواض العائمة والجافة وأرصفة الإصلاح ذات التكنولوجيا الحديثة.

عدم توافر المعدات والأوناش اللازمة لعمليات الإصلاح والصيانة.

عدم إلمام القائمين بالأعمال بمبادئ وبنود الصحة والأمن والسلامة وحماية البيئة والتي تعد عنصرا أساسيا أمام ملاك السفن في تفضيل الترسانات البحرية عند عقد مقارنة بينهم لاختيار الأفضل.

ظهور الورش الصغيرة غير المتخصصة والتي يتم اسناد الأعمال إليها (مقاولي الباطن) حيث لا تلتزم بالوقت أو

دقة وحرفية الصناعة.

1- مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية ؛ -جوريش هشام ؛ تحسين جودة الموانئ البحرية دراسة تجربة ميناء عنابة مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية ؛ جامعة باجي مختلر عنابة ؛ الجزائر العدد 34 جوان 2013 ص

2- جوريش هشام ؛ تحسين جودة الموانئ البحرية : دراسة تجربة ميناء عنابة مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة مختلر

عنابة الجزائر العدد 34 جوان 2013 ص 2

المبالغة في تقدير قيمة خطاب الضمان بالنسبة للشركات الصغيرة التي تتولى خروج المعدة أو جزء منها إلى خارج الميناء لإجراء عمليات الصيانة والإصلاح ثم إعادتها مرة ثانية للسفينة بعد إتمام عملية الإصلاح مما يعتبر عبأً مالياً إضافياً على منفذ الخدمة.

عدم توافر الوكلاء التجاريين ومندوبو الشركات العالمية المتخصصة في قطع غيار المعدات والمكينات الرئيسية مما يستلزم وقتاً وجهداً لمخاطبتهم بالخارج لتوفير قطع الغيار المطلوبة والتي يؤدي عدم توافرها إلى تعطيل السفينة وزيادة فترة الإصلاح والصيانة وعدم قدرتها على الإبحار في الوقت المحدد • ولكي يتم النهوض بهذا النشاط الهام يجب مراعاة الآتي:-

تغيير مفهوم نشاط صيانة وإصلاح السفن وتحريره من المعوقات والسلبيات التي تواجهه حالياً. ضرورة التوسع في نشاط خصخصة الإدارة دون خصخصة الملكية. اللجوء إلى الشركات العالمية المتخصصة ذات الخبرات العالمية العالية في هذا المجال للاستفادة منها في تطوير وتحديث تلك الخدمة.

ضرورة تغيير القيادات السلبية وتزويدها بالدماء الجديدة الشابة وذات القدرة على اتخاذ القرارات السليمة والصائبة بدون خوف أو مماطلة.

انشاء معاهد صناعية متخصصة تكون مهمتها تخريج العامل المدرب ذو القدرة على التعامل مع المكينات والآلات بحرفية ومهارة.

4/ نشاط تموين السفن

وهو تموين السفينة بالمياه والوقود والزيوت سواء على أرصفة الميناء أو على الغاطس وذلك باستخدام الوحدات البرية والبحرية القائمة المرخص لها بذلك وغالباً ما يقوم بهذا النشاط شركات قطاع الأعمال فقط (شركات توزيع المياه وشركات لبيع المنتجات البترولية).¹

5/ التوريدات البحرية

وهي تموين السفينة بقطع الغيار والبوابات البحرية والمواد الغذائية ومعدات السلامة والمواد الكيميائية ومعدات

النظافة وكل ما يطلبه الوكيل أو ربان السفينة ما عدا المياه والوقود.

6/ نشاط الأشغال البحرية

ويشمل هذا النشاط الأعمال التالية:

1- سميرة ابراهيم محمد أيوب ؛ اقتصاديات النقل – دراسة تمهيدية؛ دار الجامعة الجديدة الاسكندرية - مصر 2002 ص ص 44-45

أعمال نظافة العنابر وصهاريج الوقود والمياه وعمليات الدق والمرشحة والدهان والإصلاحات البسيطة للحاويات.

تقديم خدمة العائمات (المواعين + الصنادل).

سحب النفايات الصلبة والسائلة ومخلفات السفينة على الوحدات البحرية والبرية المرخص لها بذلك. توريد العمالة اليدوية اللازمة للأعمال المؤقتة على السفينة.

تؤدي هذه الخدمات من خلال عدة شركات من القطاع الخاص إلى جانب مشاركة محدودة من شركات قطاع الأعمال.

المعوقات التي تواجه تنفيذ هذا النشاط الضروري والحيوي أثناء تواجد السفينة داخل الميناء أو أثناء عبورها قناة السويس:

سوق هذه الخدمات غير منظم ويعمل دون ربط أو إحكام الرقابة مما أدى إلى دخول أفراد وشركات غير مؤهلة وذات خبرة محدودة وأصبحت هذه الخدمات يسيطر عليها شركات صغيرة بعضها غير مؤهل بالكامل للقيام بتلك الأعمال.

اختفاء الشركات القديمة المتخصصة في هذا المجال والتي كانت تقوم بواجبها خير قيام وظهور شركات جديدة تسعى إلى الربح السريع دون النظر إلى دقة التنفيذ.

بعض الموردين المصريين لا يحرصون على توفير السلع والخدمات بجودة مميزة مما أعطى سمعة رديئة عن الموردين المصريين وجعل العديد من ملاك السفن يفضلون تموين سفنهم خارج الموانئ المصرية أو أثناء مرورهم بقناة السويس.

ضعف الإمكانيات المالية والبشرية لمعظم الشركات العاملة في هذا النشاط مما يؤدي إلى تعطيل العمل أو عدم جودته واستغراق وقت أطول لتنفيذه وبالتالي تأخير السفينة عن الابحار حسب الوقت المحدد لها.

عدم وجود ميثاق شرف للعاملين في هذا النشاط حيث يلجئ العديد منهم لطرق وحيل غير مشروعة لخطف أوامر التوريد من الخطوط الملاحية عن طريق التلاعب بالأسعار أو تقديم خدمات غير مشروعة لطاقم السفينة

ضعف التشريعات واللوائح المنظمة لهذا النشاط حيث يشترط تجديد التراخيص كل عام رغم عدم وجود أى تغيير في البيانات والمستندات المطلوبة وهذا مضيعة للوقت واهدار للمال ويختلف ذلك من ميناء لآخر. اختلاف تعريف الخدمات (تصاريح الدخول - الدمغات - المستندات) من ميناء لآخر مما يشكل عبأ على

1- الواحد رشيد - مسؤولية الناقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية جامعة مولود معمري -

تيزي وزو ؛ السنة الجامعية 2012-2013 ص 14

2- محاضر اجتماعات لجان التوكيلات الملاحية - الشحن والتفريغ بغرفة ملاحية الإسكندرية (2007-2009)

الشركات التي تتعامل مع مختلف الموانئ في هذا النشاط.

عدم السماح بمزاولة مهنة تموين السفن والأشغال البحرية في عموم الموانئ المصرية برخصة شاملة واقتصارها على ميناء واحد مما يجعل أصحاب وملاك السفن في حيرة عندما تتراكم سفنهم في عدة موانئ مصرية حيث يستلزم ذلك إجراء عقود في كل ميناء على حدة مما يعطى فرصة للتلاعب وعدم التنافس الشريف. ومن أجل النهوض بهذا النشاط الخدمي الهام يجب مراعاة الآتي:-
إزالة القيود البيروقراطية التي تتسبب في عدم تفضيل السفن الأجنبية الحصول على هذه الخدمة في الموانئ المصرية.

السعي لإنشاء منظومة تكفل توافر هذه الخدمات في الموانئ المصرية أو عند عبور قناة السويس بنفس مستويات الجودة العالمية.

العمل على توفير الخدمات في جميع الموانئ المصرية بنفس الأسعار وتثبيت تسعيرة ملزمة للخدمات ضرورة توفير برامج تدريبية ودروس لتعليم اللغات الأجنبية للأفراد المتعاملين في هذا النشاط حيث يسهل تعاملهم مع أطقم السفن الأجنبية.¹

ضرورة التركيز على استيفاء الشركات المصرية لمتطلبات التصنيف العالمي كي يسهل سبل الاختيار والتفضيل من جانب أصحاب السفن والوكلاء البحريين ومما يساعد على توفير نوعية عالية من هذه الخدمات. التأكد من تطبيق الاشتراطات المنصوص عليها في القرار 520 لسنة 2003 مما يتيح تواجد الشركات الملتزمة والجادة فقط وخروج الشركات غير الجادة من السوق ومن ثم يؤدي إلى الارتفاع بمستوى الخدمة. العمل على تحقيق قدر من التعاون والتنسيق بين الوكلاء الملاحين ومقدمي هذه الخدمات لعدم ضياع فرص الاستفادة من توفير واستغلال تلك الخدمات مع ضرورة وضع ميثاق شرف ملزم لجميع العاملين في هذا النشاط يتولى الإشراف عليه وتنفيذ بنوده غرف الملاحة والغرف التجارية وكبار العاملين في هذا النشاط.

7/ خدمات التخزين ونشاط المستودعات

وتشمل المخازن المسقوفة وغير المسقوفة والساحات وأماكن التخزين.²

لقد نما دور القطاع الخاص في هذا المجال بعد أن كان حكرا على القطاع العام في الماضي، وقد شهد النشاط تطورا كبيرا وسريعا حيث تحولت كثير من الموانئ إلى محطات متخصصة، وأدى منع وعدم السماح بتخزين البضاعة على أرصفة الموانئ والساحات المكشوفة - كما كان يحدث في الماضي - إلى اهتمام المسؤولين بإنشاء العديد من المخازن المتخصصة ذات شروط ومواصفات خاصة بالأمن والأمان والوقاية من المخاطر

1- لقرار الوزارى 520 لسنة 2003 (وزارة النقل - قطاع النقل البحري).

2- محاضر اجتماعات لجنة الأشغال البحرية وتموين السفن بغرفة ملاحية الإسكندرية (2006-2009) ورش العمل ومحاضر اجتماعات لجنة النقل بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

المختلفة. قل البحري داخل الموانئ البحرية من الانشطة التالية: -

المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري

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

أولاً: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه

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

- فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة ، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن .
* هنالك عدة اتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية ، وقد أخذت بها أغلب الدول وسنتها في قوانينها الوطنية ، وهذه الاتفاقيات هي :

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

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

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

2/ خصائص عقد النقل البحري:

الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للانعقاد.

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

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

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

4- يعتبر من العقود التجارية بالنسبة للطرفين ، وإن كان البعض لا يعتبره تجاريا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان

هو تاجرا أيضا ، واعتباره عقدا تجاريا كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملا تجاريا .

5- محل العقد هو القيام بنقل البضاعة ؛ لذلك فإن عقد النقل البحري يعتبر من عقد المقاوله الذي يتعهد

فيه أحد الطرفين أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر، وبهذا فهو عقد مقاوله نقل له ذاتيته

وطبيعته الخاصة.

ثانيا: أنواع عقد النقل البحري

1/ سند الشحن

أولا : تعريف سند الشحن

- سند الشحن : هو عبارة عن وثيقة أو إيصال ، يصدر من الناقل أو الربان إلى الشاحن ، بتسلمه البضائع على

ظهر السفينة ، "ويحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل" -

(م 145) من القانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980 .²

ثانيا : البيانات التي يتضمنها سند الشحن :

1- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه ، وعنوان كل منهم

2- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها .

3-أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول، أو الجزء المستحق منها .

4-مكان إصدار السند وتاريخه، وعدد النسخ التي حررت منه .

5-ميناء الشحن والتفريغ.

6- صفات البضاعة المشحونة.. نوعها، وزنها، حجمها، العلامات المميزة (ماركتها) وعددها.

- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيف

ثالث: وظائف سند الشحن

أداة لإثبات عملية شحن البضاعة (shipped goods for receipt As a) : ولهذا الغرض يعد أيضا من جانب

الربان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على ظهر السفينة. يتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها

- بسعيد مراد - مرجع سابق : ص 22- 23

محمود الشيخ التسويق الدولي دار أسامة للنشر والتوزيع : عمان - الاردن ط1 2008 ص1

وضعها على ظهر السفينة . حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقا، طبيعة وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة ¹.
2- يعتبر دليل لإثبات عقد النقل البحري (contract of a evidence As) : كما ذكرنا سابقا بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية ، فإن القانون يلزم إثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحرير وثيقة الشحن .

3- يعتبر دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها (goods to the title As a document of) : حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة ، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر.
رابعا : قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات - يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، وذلك بين الناقل والشاحن ، وبالنسبة إلى الغير
1- فبالنسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن :

الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهم في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ولكن هذه الحجة ليست مطلقة حيث أنها قابلة لإثبات العكس، بالكتابة أو ما يقوم مقامها، مثال ذلك: خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن الى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف .
2- أما بالنسبة للغير (كالمرسل إليه والمؤمن على البضاعة) الذي لا يكون هو الشاحن أو وكيله، وكالمؤمنين. فإن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما. وللغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبينة.

والهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير ، هو لتدعيم الثقة به ، الأمر الذي سيمكن الشاحن من نقله للغير، عند بيع البضاعة إليه دون صعوبات قد يواجهها ، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات .

- وأخذت بذلك (م 151) من القانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980 والتي نصت : "يعتبر سند الشحن حجة في إثبات ما ورد من شروط وبيانات وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير . ويجوز في العلاقة بين

1-الواحد رشيد - مسؤولية الناقل البحري للبضائع مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية جامعة مولود معمري - تيزي وزو :

السنة

الجامعية 2012-2013 ص 1

الناقل والشاحن إثبات العكس كما ورد بسند الشحن . أما بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء وإنما يجوز للغير " .

خامسا : أشكال سند الشحن

- تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها إلى ما يلي :
- 1- سند الشحن الإسمي : هو السند الذي يصدر باسم شخص معين (محدد). وفي هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لإمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل ، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا. إلا أنه يجوز انتقاله للغير ، ولكن باتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني .
- 2- سند الشحن الإذني (لأمر) هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه) وهذا يمكن تداوله بطريقة التظهير . فهنا يؤدي وجود لفظ (لأمر) أو لإذن إلى قابلية السند للتداول عن طريق التظهير شأنه شأن الكمبيالة أو الشك الإذني وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه. وبذلك نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية:
- (1) حيث أن الأوراق التجارية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلة للتداول) بينما سندات الشحن لأمر (لأذن) لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلة للتداول)
- (2) سندات الشحن تمثل البضائع بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا مما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.
- 3- سند الشحن لحاملة: هو السند الذي لا يصدر لإذن أو لأمر شخص معين وإنما يذكر فيه أنه لحاملة. حيث هنا يكون السند قابلا للتداول بمجرد المناولة أي التسليم ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسليم البضاعة حيث يتعين على الربان تسليم البضاعة الى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن عندما في استلام البضاعة التي يتضمنها السند. وان هذا النوع من السندات يعاب عليها ونادر العمل فيها لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيته لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه. وبهذا فقد نصت أيضا المادة (146) من القانون القطري رقم (15) لسنة 1980 على هذه الأشكال من السندات. ومن أنواع عقد النقل البحري أيضا ما يلي:

2/ الاتفاقية:

هذا النوع يتم بين الناقل و الزبون العميل و يلجأ إلي هذا النوع من العقود عندما تكون كمية البضائع علي فترات مختلفة .

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

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

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

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

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

كل ما يتعلق بالثمن والدفع و للإشارة فقد تحمل الاتفاقية رسالة

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

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

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

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

رحلات

معينة ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن التزامات الاطراف.

ويحتوي عقد الإيجار علي مجموعة من العناصر أهمها:

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

الخاصة باستئجار السفينة ؛ بيانات الرحلات الواجب القيام بها .

المبحث الثالث: النقل البحري للبضائع.

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

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

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

1- مركز الدراسات والبحوث بفرقة الشرقية : -بوريش هشام : تحسين جودة الموانئ البحرية دراسة تجربة ميناء عنابة مجلة التواصل في العلوم الانسانية

و الاجتماعية :جامعة باجي مختلر عنابة : الجزائر العدد34جوان 2013

للبضائع من جانب التكاليف وتعدد المسؤوليات و صعوبة تقدير المخاطر ، ناهيك عن جانب الحقوق و الإجراءات الجمركية الذي يمثل أداء لها أغراض معينة .

المطلب الأول : الشحن البحري للبضائع .

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

أولا : تعريف وأنواع عملية الشحن البحري : ويكن توضيح ذلك من خلال :

1/تعريف عملية شحن البضائع يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة او داخل العنبر ، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضاعة على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة .

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

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

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

ثانيا : أهمية الشحن البحري : تتمثل فيما يلي :

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

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

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

2/ أهمية تكلفة النولون :

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

رابعا : أنواع الحاويات المستخدمة في الشحن البحري

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

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

المطلب الثاني : التأمين البحري

يعتبر التأمين أداة لحماية أصحاب المشاريع الاقتصادية لمواجهة الخسائر المفاجئة التي تضطربهم إلى زيادة أسعار السلع، مما يعمل على اختلال التوازن في تكلفة السلعة وبالتالي على نظام الأسعار التي يعتبر بدوره عاملا من عوامل حفظ التوازن في الاقتصاد الكلي. وتختلف أهميته الاقتصادية للتأمين باختلاف أنواعها، فالتأمين في المشاريع الاقتصادية له أهمية بالنسبة للمصلحة الفردية والعامة لإعطاء الطمأنينة للاستثمار الوطني وع2- له الحفاظ على النمو الإقتصادي المستثمر. وهذا كله بفضل الدور الديناميكي الذي يقدمه التأمين

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

الإقتصادي يكون حسب تنوع التأمين وعناصره

1- مصباح ليلي ، دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة . مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري - قسنطينة ، السنة الجامعية 2009 2010 ص 13

أولاً : تعريف التأمين البحري

هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين.¹

ثانياً : عناصر التأمين

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

1- الخطر:

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

كما تندرج عدة أنواع من الأخطار أهمها:

- الخطر الثابت و الخطر المتغير:

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

- الخطر المعين و الخطر الغير معين:

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

2- القسط:

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

1- يوسف حجيم الطائي وآخرون ، إدارة الاتامين و المخاطر ، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع – عمان - الأردن ط 2011 ، ص 225

والقسط عنصر جوهري في عقد التأمين و ذلك لما له من أهمية.

و يعتبر القسط في نظر المشرع بمثابة ثمن الخطر أو تعبير عن الخطر بقيمة مالية، و يتكون القسط مما يلي:

- القسط الصافي:

وهو مقابل الخطر الذي يغطيه و يتوقف قيمته على درجة احتمال وقوعه و مدى جسامته ما يقع من خسارة.

- علاوة القسط:

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

ثالثا : أنواع التأمين

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

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

1- التأمينات على الأشخاص:

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

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

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

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

- التأمين على الإصابات والحوادث.

- التأمين على المرض

- التأمين على الزواج والأولاد.

- التأمين على الحياة.

2- التأمين على الأضرار:

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

أ- التأمين على الأشياء:

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

- التأمين ضد الحريق

- التأمين ضد السرقة

- التأمين ضد أضرار المياه

- التأمين ضد البرد بالنسبة للفلاحة.

ب- التأمين على المسؤولية:

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

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

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

3- التأمين على القروض الموجهة للتصدير:

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

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

الفصل الثالث

واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

المطلب الاول : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

أولا- النشأة الجغرافية للميناء

- لأنه كان خليجا صخريا حاداً يمتدّ بين الرأس البحري لسلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".
- في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م.
- إنطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة .
- تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م إنتهت بميلاد أول حوض للميناء .
- بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.

منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

Mosta _ Port 1960



الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

ثانيا - نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية إقتصادية/ شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 م . ورثت مؤسسة الميناء، إبتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا (SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

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

أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

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

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

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

البحرية "SERPORT Spa"

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

● مؤسسة تسيير موانئ وملاجئ الصيد فرع مؤسسة ميناء مستغانم (EGPPM Filiale de l'EPM)

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

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

Mosta _ Port 2008



ثالثا : أهداف ميناء مستغانم

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

رابعا : مميزات ميناء مستغانم

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

- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمر وناقلات الزيت.

- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.

- حماية جيدة للبضائع

- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي)



المطلب الثاني: خصائص وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

أولا: تعريف المؤسسة :

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

• إسم المؤسسة : مؤسسة ميناء مستغانم

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

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

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

• تاريخ إستقلالية المؤسسة 29: فيفري 1989 م .

• المقر الإجتماعي : الطريق الرئيسي إلى صلامندرس ب 131: مستغانم 27000

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

*حيث يتضمن :

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
♦ كاسرة الأمواج : بطول 1830 م .

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

♦ الأحواض

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

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

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

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

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

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

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

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

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

♦ مرأب السيارات : بمساحة 60 000 م² وقدرة إستيعاب تصل إلى 6 000 سيارة مع إمكانية تمديدها إلى 12000 سيارة

♦ مرأب الحاويات : بمساحة 15 000 م² وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا .

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

♦ طرق المواصلات :

• الطريق الأرضي : 4 885 متر

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

ثانيا : مهام المؤسسة :

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

ثالثا : أهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

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

المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم :

1-الرئيس مدير العام:

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

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

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

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

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

5-1 مديرية الأشغال والصيانة :

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

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

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

مصلحة الصيانة :

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

-مصلحة العتاد :

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات، وتوفير معدات المناولة

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

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

6-1 مديرية قيادة الميناء :

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

وتأمين الحدود المينائية، وتتكون من:

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

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

-قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

ب- قسم الملاحة: ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والمملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسؤوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع

بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

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

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

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

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

-تسيير أملاك الدولة المينائية

-تسيير الإنشاءات المتخصصة

-متابعة تطور تقنيات الإستثمار المينائي والبحث عن الوسائل المناسبة لإدماجها

.بفعالية داخل المؤسسة 99فاعلية التسويق في جلب العملاء

تضم مديرية الإستثمار التجاري الخلايا التالية :

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

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

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

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

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

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

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

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

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

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

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

- مصلحة الإحصائيات: تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية.

الفصل الأول تطبيقي: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

8-1 مديرة المالية والمحاسبة: وهي المديرية المكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة وذلك عن طريق وضع ميزانيات محددة لكل سنة ومدى مطابقتها لأهداف المسطرة، وإحصاء كل العمليات المالية التي نفذت خلال السنة الواحدة، وإمساك الدفاتر التجارية المبينة للنشاط التجاري، وتتكون من :

أ- قسم المحاسبة: يشرف قسم المحاسبة على جميع العمليات الحسابية وفقا للنظام

المحاسبي المالي ويتكون من مصلحتين :

- مصلحة المحاسبة العامة: تسمح بالمتابعة اليومية للعمليات التي تقوم بها المؤسسة ووضع الملاحظات اللازمة الخاصة بنشاطها وذلك عن طريق التنفيذ اليومي

لحسابات ووضع ميزانية وجدول حسابات النتائج.

- مصلحة المحاسبة التحليلية: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على تحليل

جميع التكاليف.

ب- قسم المالية: يشرف على التسيير المالي للمؤسسة وإعداد ومتابعة الميزانية

ويتكون من مصلحتين:

- المصلحة المالية: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الأوضاع

المالية للمؤسسة.

- مصلحة تغطية الديون: وتقوم بتحصيل جميع الأموال الناتجة عن النشاط التجاري مع المتعاملين الإقتصاديين وتتبع حركة انتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية عن كل تأخير بالوفاء بالدين أو الالتزامات تجاه المؤسسة مع تهديد هؤلاء المتعاملين (الزبائن) باللجوء إلى القضاء في حالة رفضهم تسديد مستحقاتهم.

9-1 مديرة الموارد البشرية والوسائل والتكوين: تهتم مديرية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع

الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة

فاعلية التسويق في جلب العملاء 102 للمؤسسة، تتكون هذه المديرية من الفروع التالية :

الفصل الأول تطبيقي: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

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

في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن .

-مصلحة تسيير المخزون :تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير

.تقوم بعملية جرد لهذه المخزونات المخزون

المبحث الثاني : دور ميناء مستغانم في جلب استثمار

المطلب الاول: دور المؤسسة في جلب الاستثمار:

1-تعريف الاستثمار وأهميته :

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

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

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

1- توفير الخدمات للمواطنين وللمستثمرين

2- توفير فرص عمل وتقليل نسبة البطالة

3- زيادة معدلات التكوين الرأسمالي للدولة

4- توفير التخصصات المختلفة من الفنيين والإداريين والعمالة الماهرة

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

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

2-مديرية الاستثمار كفرع من فروع المؤسسة :

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

*عمليات الشحن و تفريغ البضائع

*مسؤولية عن الأضرار المتعلقة بالبضائع وكذلك الأخطار التي تحدث للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ

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

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

*تحديد الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية الميناء

*كما أنها تشرف على جميع الوثائق الملزمة بمكوث السفينة ونقل البضائع

*تأمين جميع عمليات التجارة والنشاطات التجارية

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

*استلام البضائع و تحويلها وتخزينها ووزنها و تسليمها

*تشرف على كفاءات استغلال الآلات و المنشآت المينائية

*تحديد شروط إيداع و تكريس و حركة البضائع

*تشرف على تصليح الأغلفة ووسائل التعليب خلال عملية الشحن و التفريغ

*التعامل مع الزبائن

المطلب الثاني : استراتيجيات المؤسسة لجلب الاستثمار:

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

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

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

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

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

الفصل الثالث **واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر**

* كما يشار، ومن جهة أخرى، إلى أن المتعامل الاقتصادي مثلما تجلبه النوعية الجيدة للخدمات (الشحن والتفريغ، القطر والإرساء...) التي يقدمها الميناء، تجلبه أيضا التكاليف الأقل ارتفاعا التي يدفعها للسلطات المينائية في مقابل هذه الخدمات مقارنة مع بقية الموانئ بمعنى أنه يبحث عن الجودة الخدماتية بفاتورة منخفضة، ومن هنا يسعى الميناء - قبل إدخال أي تعديل على أثمان خدماته- إلى الإطلاع المسبق على أثمان نفس تلك الخدمات على مستوى بقية الموانئ.

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن المتعامل الاقتصادي قبل شروعه في الاستيراد أو التصدير عبر ميناء معين فإنه يوفد إليه ممثلين من أجل استكشاف خصائصه التقنية والبحرية والاطلاع على نوعية وحداثة آلات الشحن والتفريغ ونوعية البنى الفوقية والتحتية للميناء. وفي حالة رضا الزبون عن صورة الميناء وقناعاته بجودة خدماته فإنه يشرع في تعاملاته الاقتصادية مع الميناء. مع التنبيه إلى أن بعض المعلومات المتعلقة بالميناء يمكن الاطلاع عليها عن طريق الموقع الإلكتروني، المطويات الإشهارية، المجلات المينائية لكن ثمة معطيات لا يمكن الاطلاع عليها إلا من خلال إرسال ممثلين لزيارة الموانئ كالاطلاع مثلا على نوعية الكوادر والإطارات المسيرة.

المطلب الثالث : البعثات الأجنبية التي استقبلها الميناء :

* في سنة 2010م قامت الشركة الصينية GEO ENGINEERING CORPORATION CGC بزيارة للميناء في إطار استثمارها في أعمال تمديد الماء الى بلدية مخاطرية، عين الدفلى، عريب، سيدي لخضر وخميس مليانة انطلاقا من سد سيدي أحمد بن طيبة

* في سنة 2009م زارت الشركة الكورية DAEWOO ENGINEERING & CONSTRUCTION CO LTD ميناء مستغانم في إطار استيراد 400 000 طن من مختلف البضائع من أجل الاستثمار في مشروع ضخ في إنتاج الامونيأك و اليوريا بالمنطقة الصناعية أرزيو

* ممثلين عن المورد الألماني UHDE في إطار استيراد 70 000 طن من مختلف البضائع المخصصة للاستثمار في مشروع شركة لإنتاج اليوريا في أرزيو

* الشركة الألمانية GDF-SUEZ في إطار الشراكة مع سوناطراك

* الشركة الألمانية المستثمرة مسبقا في مشروع لإنتاج الجبس في بلدية فلوريس زارت ميناء مستغانم في إطار تصدير الجبس نحو بقية الموانئ الأجنبية.

-و من أهم المشاريع الاستثمارية التي جليها ميناء مستغانم بل عدد كبير من الشركات الأجنبية المتخصصة في المحروقات و المستثمرة في الجنوب الجزائري تستورد معداتها الاستثمارية عبر ميناء مستغانم و من أهم هذه الشركات :

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

*الشركة البرتغالية TEXEIRA DUARTE التي استثمرت في مشروع تمديد المياه IMAO استوردت معداتها الاستثمارية عن طريق ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ بلجيكا ، ايطاليا ، مصر ، تونس . بلغ حجم صادراتها أزيد من 80000 طن من مختلف البضائع (أنايب معدنية ، مواد كيماوية وتجهيزات أخرى ...الخ).

*الشركة الاسبانية :شركة تحليله المياه التي أنجزت مؤخرا ببلدية سوناكتار استوردت أيضا تجهيزاتها الموجهة للاستثمار عبر ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ اسبانيا ، فرنسا ، ألمانيا و الصين زادت صادراتها عن 12000 طن مايب أنايب بلاستيكية و مواد قابلة للاشتعال و مواد كيماوية و معدات أخرى

المبحث الثالث :إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر.

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الدولية والاستفادة من مكاسبها، عن طريق تسهيل وتحديد العلاقة مع العملاء والموردين، زيادة إلى ذلك تخفيض التكاليف خاصة تكاليف النقل البحري لتحسين وضعية مي ازن المدفوعات، بالرغم من ضعف المقومات لذلك مثل قلة مؤسسات التأمين الدولية، والسفن الوطنية التي يعتبر عددها ضعيف جدا مقارنة بالدول المجاورة ناهيك عن الدول المتقدمة، والسبيل لتحقيق هاته الأهداف يتأتى من تطبيق قواعد مصطلحات التجارة الدولية في مختلف معاملات الصادارت والواردات، والمادة 27 من القواعد المطبقة على

المطلب الأول : مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات

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

مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات :يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي:

1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير :ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي2

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 بترحيل 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 مجهزة وطنيا

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

وتكون محل عملية مسافنة 3 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

12/ الصادرات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي

قيمة النولون" المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء

الشحن إلى ميناء التفريغ" الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعة

التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجرة FOB " وفق مصطلح

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

التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر CIF

(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 كارة سفينة

أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر/المستثمر)، ينص المرسوم التنفيذي رقم

14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجرة نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من

المصدر إلى وكيل السفينة) شخص أو شركة يعينه الناقل البحري لينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها)،

ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري للبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائرية.

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 كارة سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد

الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الإستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

FOB على حساب المشتري للنفط الج ا زئ ري، ونظام التصدير في الج ا زئر غالبا ما يعتمد على مصطلح "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، والإستفادة في هذه الحالة من إي ا ر دات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

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

المطلب الثاني : تحدي السفن الأجنبية: يتمثل استئجار الجزائر السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع استيرادا وتصديرا.

تحديا كبيرا وذلك بالنظر إلى الأسباب التالية2

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالج ا زئر تُلزم الج ا زئر بالدفع بالعملية الصعبة وترفض استلام رسوم التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، فذلك ا رجع منطقيا إلى FOB " النقل والشحن بصيغة التكاليف والتأمين CIF " أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحقاتهم بالعملية الصعبة، لذا لجأوا الى صيغة الدفع وأجرة الشحن مدفوعة"، والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الج ا زئري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الج ا زئري مقدما على الصاد ا رت رفض ملاك التكاليف وأجرة C&F, CFR " السفن الأجنبية العاملة في الج ا زئر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح FOB الشحن مدفوعة"، وتدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الج ا زئري يتطلب المصدرين الج ا زئرية لاستخدام "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الج ا زئر، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصاد ا رت غير النفطية،

الفصل الثالث **واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر**
والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، وبالتالي يفقد ميزة نسبية،
ولتفادي ذلك يجب على 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.

الطلب الثالث : ميزان المدفوعات الجزائري و مصطلحات التجارة الدولية .

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف
وفي حالة الاستيراد التكاليف ، " Free On Board " FOB مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير
التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة وفي "Cost Insurance and Freight" CIF والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
لتقييم الصادرات والواردات، وحساب ، "Coût assurance et fret" CFR القليل من الحالات يتم إستخدام
(.أنظر الملحق رقم 11 (،) FOB, CIF) (الذي أزن التجاري الجزائري يتم إستعمال المصطلحين
التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، أي أن حركة البضائع من FOB) (أولا : الصادرات
الجزائري إلى المستورد الأجنبي تستلزم قيام المصدر الجزائري بالمراحل التالية:

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 لحاق الضرر بها؛

ونفقات تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في بلد المستورد؛

زد على ذلك تخليص جمركة الاستيراد؛

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
ومصاريف إرسال البضاعة من مكان الوصول.

" خريطة استعمال الجزائر لمصطلح "FOB "Free On Board" (الشكل رقم: 14) (التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير."



استعمال الجزائر لمصطلح "FOB "Free On Board" (الشكل رقم

من الشكل يمكن أن نصتخلص أن :

تنتهي مسؤولية المصدر الجزائري 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) في الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطاره من مسؤولية المستورد الأجنبي، ثم إكمال اجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الالتزامات 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 الاقتصاد الأحادي للجزائر بغالبية صادراتها نفطية، وافتقارها للبنية التحتية من موانئ عصرية

الفصل الثالث واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
وسفن متطورة وانخفاض مستوى استعمال الحاويات في التجارة الخارجية، إضافة إلى تخلف مؤسسات التأمين
الجزائرية الدولية على البضائع عالميا، كل هذه الدوافع تضع الج ا زئر على المحك إلى أن توكل للمستورد
الأجنبي للمحروقات الجزائرية أو النسبة المهمة من الصاد ارت غير النفطية مهمة الشحن، النقل والتأمين.

الفصل الثاني

مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا

المبحث الأول : علاقة الانكوترمز بالتجارة الدولية

المطلب الأول : مصطلحات التجارة الدولية و هيكل السعر التصديري

هيكل السعر هو الذي يعطي صورة تفصيلية عن كل عناصر التكلفة من بوابة المصنع، وحتى سعر المستهلك، ويستلزم لوضع سعر المنتجات عند التصدير الأخذ بعين الاعتبار التكاليف التي يتحملها كل من البائع (المصدر) لبيعها إلى المشتري (المستورد) الذي بدوره يبيعها للمستهلك النهائي للمنتج المستورد.

ويظهر نموذج هيكل سعر التصدير كما يلي¹

أ - تكلفة المصنع الخاصة بالمنتج؛

ب - ربح المنتج أ+ب = السعر عند بوابة المصنع؛

ج - التعبئة والتغليف ووضع العلامات للتصدير؛

د - التحميل في المصنع؛

هـ - نفقات النقل إلى الميناء أو محطة السكة الحديدية أو المطار؛

و - مصروفات ورسوم المناولة بالميناء أو المحطة أو المطار؛

ز - تكلفة المستندات (قائمة الشحن ، قائمة الشحن الجوي)؛

ح - شهادة المنشأة وتصديق الفواتير من القنصلية؛

ط - الرسوم الجمركية للتصدير إن وجدت؛

FOB من (أ حتى ط =) سعر

ي - تكلفة بوليصة التأمين وقسط التأمين؛

ك - مصروفات الشحن الجوي أو البري؛

ل - مصروفات ورسوم المناولة والتداول بميناء الوصول أو المحطة أو المطار؛

CIF من (أ حتى ل =) سعر

س - أتعاب التخليص الجمركي؛

ثم يضيف المستورد، وتاجر الجملة وتاجر التجزئة هوامش ليكون السعر النهائي للمستهلك.

مما سبق يتبين التالي¹:

أسعار الصادرات كونها معقدة من المهم للمصدرين أن يتأكدوا على شروط التسليم أو المصطلحات

المستعملة لمعرفة المصدرين وكذلك المستوردين الذين يتعاملون معهم واجباتهم ومسؤولياتهم؛

معرفة المصدرين مكونات السعر النهائي في كل خطوة تمر بها السلعة؛

التعرف على المجالات التي يمكن أن توفر تكاليف كل مرحلة فيها؛

لبيع السلعة، إلا أنه قد تجد أن سعر السلعة في السوق FOB العديد من الشركات المصدرة تعتمد

فيدفعها ذلك لإعادة النظر في هذا السعر؛ FOB الخارجية أقل من سعرها

ومع التطور الواسع في الإنتاج والحاجة لإيجاد أسواق خارجية، وبسبب مخاطر الطريق إعتد أسلوب

البيع عند وصول السفينة الناقلة حيث يبقى البائع مالك السلعة طوال الرحلة البحرية ويتحمل مخاطرها،

ولا يترك عقد البيع آثاره القانونية بالنسبة للمشتري إلا بعد وصول السلعة إستلامه لها، وعند ذلك يتحمل

؛ FOB و CIF كافة المخاطر منذ اللحظة الأولى، ولعل الأسلوبين الأكثر إنتشاراً

أو CIF يتزايد وضع المصدرين شروطاً خاصة، فالمردودات المترتبة على تحويل النقل على أسس

تشمل إعادة النظر في التكاليف كالنقل، الأساليب الإدارية وغيرها، قبل المصدر والمستورد DDP

الأجنبي، وذلك بتخفيض البعض وتقليص والرقابة على بعض التكاليف الأخرى؛

في عروضهم تجنباً لعدم السيطرة وما يمكن التعرض له CIF أكثر المصدرين لا يرغبون في تجاوز

المصطلح في بلد المستورد؛

فتسعى الصادرات يستوجب اعتماد المصدر واختيار أي من المصطلحات يتلاءم وسياسته التسعيرية،

حتى يعمل به المستورد ويتفق مع المصدر بناء على الفرق بين الربح والخسارة، الأمر الذي يلزم

1- بديع جميل قدو، التسويق الدولي، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الأولى 2009، ص 243 244

الطرفين نظاميا بكل من التكاليف، المستندات والمخاطر والتسليم ونقل ملكية البضاعة، وهي العناصر التي تحددها وتوزعها الأنكوترمز بين طرفي التجارة الدولية.

المطلب الثاني : مصطلحات التجارة الدولية والاعتماد المستندي

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

الاعتماد المستندي: هو الأداة التمويلية القانونية الأكثر استخداما 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 المدفوعات¹

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شرط التسليم أو المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم إستي ا رد بضاعة FOB Japan. فيجب طباعة الإعتماد المستندي على أساس ، FOB من اليابان على أساس شرط التسليم

العقد هو الأساس لتحصيل الحقوق والإعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد²

الغرض من عقد فتح الإعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا أكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما أن إشت ا رط قيام المشتري بفتح إعتماد مستندي يعتبر إشت ا رطا لعنصر جوهري في العقد تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شأن أي إلت ا زم آخر، كما أن عدم تنفيذ المشتري لإلت ا زمه بفتح غير ملزم CIF في الأجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر أن المشتري في عقد البيع بأن يقدم ضمان فتح الإعتماد المستندي إلا عندما يلزمه بذلك شرط في عقد البيع.

المستندات التي يقدمها البائع للبنك الذي فتح الإعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة تم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول، وأن هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الإعتماد، جاء ذلك في الجزء الخاص بواجبات البائع، الأمر الذي يؤكد أن المصطلحات التجارية الدولية تؤيد وتعزز ما - جاء بنصوص وشروط الإعتماد المستندي، وكلاهما يحددان إلت ا زمات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الإعتماد أو المذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات

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

الأنكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع.

يترتب على ما سبق أنه من الضروري أن يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الإعتماد المستندات وشروط عقد البيع ومصطلح الأنكوترمز الوارد به وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بإلتزاماته وتقديم المطلوبة بالاعتماد.

المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية.

من بين المنظمات المتخصصة في قانون التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية، إحدى الهيئات التي تهدف لتطوير هذا القانون، والاستفادة منه في عصر العولمة.

2، منظمة عالمية متخصصة في تطوير قانون التجارة الدولية، ولا تقتصر ICC تعد غرفة التجارة الدولية على معالجة نوع واحد من النزاعات، إذ يمكن اللجوء إليها لحل أي نزاع تجاري دولي بين أشخاص طبيعية كانت أو معنوية، كما تتوفر حاليا على هيئة التحكيم الدولية بباريس، وساهمت في وضع قواعد قانونية موحدة في ميادين العمل التجاري الدولي، ومن أمثلة القواعد الموضوعية الموحدة لقانون التجارة الدولية موضوع الدراسة الأنكوترمز التي برزت في حقل قانون التجارة الدولية لتطبق في إطار العقود النموذجية هذه الأخيرة تتميز بأنها تحتوي على قواعد الأنكوترمز، وتسمح لأطراف العلاقة التجارية استعمال ذات الصيغة دون حاجة إلى إقرار اتفاقهم في صيغة كتابية غيرها (صيغة عقود التجارة الدولية المقصود بها قواعد الأنكوترمز) وتصبح الأنكوترمز عندئذ هي العقد التجاري بين المصدر والمستورد وهي وسيلة الطرفين، فالصيغ القانونية التجارية تحدد ماهية التزامات المصدر والمستورد في شؤون نقل البضائع والتأمين عليها وتخليص ثمنها، وكل ما يخص الجمركة، ليتم استخدامها في حالة نشوب نزاع تجاري، حيث تمثل الأنكوترمز الصيغة الوحيدة المستخدمة لحل النزاع.

1 - محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سابق، ص 422 423

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: مصطلح الإنطلاق من بلد المصدر.

التكاليف والأخطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، على عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة إعتقاد 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	Frais	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 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.

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

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

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

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

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

Acheteur: A		Vendeur : V	
FCA	" تسليم البضاعة للناقل "	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل 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 بلده، وذلك 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.

ثانيا: مصطلح " FAS " Free Alongside Ship " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير " تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح FAS كما هو مبين في الجدول (06).

الجدول رقم (06): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"

الجدول رقم (06): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"

	Acheteur:A	Vendeur :V
FAS	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	V	V
Pré-acheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import	A	A
Post-acheminemen	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 أيضا 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 وتفرغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد، إضافة إلى القيام بإجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائما، والتكاليف الأخرى لإرسال الحمولة إلى مكان الوصول.

ثالثا: مصطلح " FOB " Free On Board " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول (07).

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

Acheteur:A		Vendeur :V	
FOB	"التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	Frais التكاليف	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)	تفرغ 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 عابرها (مخازن السفينة) والأمر هنا راجع إلى مضمون العقد التجاري بين 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 وأخطاره 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 الثالث: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع.

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 بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن CIP / CPT / CIF / CFR .

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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً 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	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	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 الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لأخطار 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 مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفرغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

ثانيا: مصطلح " Cost Insurance and Freight " CIF "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"

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 لإرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطلاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرسالها إلى المستودعات.

الجدول رقم (10): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

	Acheteur:A	Vendeur :V
CPT	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	V	V
Pré-acheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V/A
شحن حمولة النقل الأساسي		
Transport principal	V	A
Assurance transport	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	A	A
تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة		
Douane import	A	A
Post-acheminement	A	A
إرسال البضاعة من مكان الوصول		

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 مسؤولا 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 الإقلاع، 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 وفقا للمصطلحين.

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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (10).

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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (11).

الجدول رقم (11): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

Acheteur:A		Vendeur :V	
CIP	"أجرة النقل والتأمين 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	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 34

من الجدول رقم (11) يظهر أن مصطلح CIP ينص على ما يلي:

البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، إضافة إلى إلتزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا 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 الإنطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

مصطلح CIP الفرق بينه و بين 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 وفقا للمصطلحين.

المطلب الرابع: مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد.

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

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

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (12).

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 إلزام 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 مسؤولا 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 المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستيراد وإرسال البضاعة من 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 "DAP "Delivered At Place" تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"

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

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

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

	Acheteur:A	Vendeur :V
DAP	التكاليف Frais	الأخطار Risques
Emballage	V	V
Pré-acheminement	V	V
Douane export	V	V
Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal	V	V
Assurance transport	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	V	V
Douane import	A	A
Post-acheminement	V	V

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

يلاحظ من 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 إلزام 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 تتجم عند تسوية الإجراءات والتكاليف الجمركية، ونقطة تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري تكون في مرحلة الإجراءات الجمركية فقط.

المبحث الثالث : واجبات البائع والمشتري وفق لمصطلحات التجارة الدولية البحرية

المطلب الاول : واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FAS

تسليم البضاعة جانب السفينة FAS "Free Alongside Shi" البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما يقوم بتسليم البضاعة ؛إلى الناقل المعين من قبل الشاري و في المكان المعين ؛ إذا كان التسليم في ارض البائع اصبح البائع مسؤولا عن التحميل؛ وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولا عن تنزيل البضاعة .

أولا : واجبات البائع :وتحتوي واجبات البائع علي مايلي ¹ :

1/تجهيز البضاعة وفق لشروط العقد: علي البائع أن يجهز البضاعة و الفاتورة التجارية أو الرسالة الالكترونية المماثلة؛ وفقا لشروط عقد البيع و لاي اثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد .

2/الاجازات و الموافقات و الاجراءات.علي البائع الحصول علي وسؤليته و نفقته الخاصة علي اجازة التصدير او اية موافقة رسمية أخرى ؛ حيث ينطبق ذلك اتمام جميع الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضائع .

3/عقد النقل و التأمين:

أ/عقد النقل:لايوجد التزام ومع ذلك اذا طلب الشاري أو اذا كان هناك عرف تجاري و لم يقم الشاري باعطاء أي تعليمات معاكسة في الوقت المناسب؛ فيمكن للبائع أن يبرم عقد للنقل وفق الشروط المعتادة علي مسؤولية و نفقة الشاري؛ كما يمكن للبائع أن يرفض إبرام هذا العقد ؛و في هذه الحالة عليه أن يخطر الشار بذلك فورا.

ب/عقد التأمين: لا يوجز إلزام.

4/التسليم:على البائع أن يسلم البضاعة الى عهدة الناقل أو الى شخص آخر معين من قبل الشاري؛ أو مختار من قبل البائع في المكان و في التاريخ أو ضمن المهلة المتفق عليهما للتسليم.

و يعتبر أن تسليم البضاعة قد تم في الحالات التالية ¹ :

1/حين يكون مكان التسليم هو أرض البائع:عندما يتم تحميل البضاعة علي وسائل النقل المراسلة من قبل الناقل المعين من الشاري أو أي شخص يفوضه بذلك.

2/حين يكون المكان المعين للتسليم غير أرض البائع: عندما يتم وضع البضاعة بتصرف الناقل من قبل الشاري او مخير من قبل البائع على وسائل النقل العائدة للبائع غير منزلة*.

1-جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الوطنية الحديثة للانكوترمز 2000، إتحاد المصارف، العربية 2001، ص ص9-11
2- S . Haddad et Cxlllexitix , Lxs Incoterms 2000 , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p p 9-10

نقل المخاطر: مع عدم اخلال المشتري بنقل المخاطر ايضا؛ يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتي لحظة تسليمها.

6/ توزيع النفقات: على البائع أن يدفع:

1/ جميع النفقات المترتبة على البضاعة حتى لحظة تسليمها

2/ حيث ينطبق ذلك على نفقات الاجراءات الجمركية بالاضافة الى جميع الرسوم و الضرائب و المصاريف الاخرى المتوجّهة عند التصدير.

7/ اخطار الشاري : على البائع اخطار الشاري قبل وقت كاف بتسهيل البضاعة ؛ واذ لم يقدّم الناقل باستلام البضاعة في الوقت المتفق عليها ؛ فيجب علي البائع إخطار الشاري بذلك.

8/ اثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع أن يزود الشاري ؛ وعلى نفقة البائع ؛ بالمستند المعتاد لاثبات تسليم البضاعة.

عندما يتفق الشاري و البائع علي المراسمة الكترونيا ؛ فيمكن أن يستبدل المستند برسالة تبادل المعلومات الالكترونية المماثلة.

9/ المعاينة - التغليف - التأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة مثل معاينة النوعية و القياس و الوزن و العدد ؛ الضرورية لتسليم البضاعة.

على البائع أن يقوم و على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضائع " ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بارسال البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف" و ذلك بما يتلائم و شروط النقل "كالاسلوب ة مكان الوصول" التي تم اخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع ؛ و يجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الاغلفة.

10/ التزامات اخرى: على البائع أن يقدم للشاري بناء على طلب الاخير و مسؤوليته و نفقته ؛ كل مساعدة ممكنة للحصول على اي مستندات أو رسائل الكترونية مماثلة صادرة أو مرسلّة من بلد التسليم أو البلد المنشأ؛ و التي قد يحتاجها الشاري لاسترداد البضاعة و عند الضرورة ؛ بنقلها الى بلد آخر.

ثانيا: واجبات المشتري :

1/ دفع الثمن : علي الشاري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد العمل .

2- خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع: الملكية الفكرية، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2009 2010

2- محمود الشيخ، التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر ، والتوزيع عمان - الأردن 19

/الإجازات و الموافقات و الإجراءات :على الشاري الحصول علي مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الإستيراد أو اية موافقة رسمية أخرى؛ وحيث ينطبق ذلك اتمام جميع الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة ونقلها عبر الترانزيت عبر دول العالم .

3/ عقود النقل و التأمين :

أ/ عقد النقل :على الشاري و على نفقته الخاصة ؛أن يبرم عقدا النقل البضاعة من المكان المعين باستثناء حين يقوم البائع عقد نقل البضاعة بنفسه .

ب/عقد التأمين: لا يوجد التزام.

4/ الاستلام :على الشاري أن يستلم البضاعة حين يتم إستلامها .

5/نقل المخاطر: يتحمل الشاري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة:

- منذ لحظة تسليمها .
- اذ لم يتم باخطار البائع ؛منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ إنتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغاية بسبب تقاسع الشاري عن تسمية الناقل ؛أو الطرف المعين من قبل الشاري لهذا الغرض عن استلام البضاعة في الوقت المتفق عليه شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد ؛ بمعنى ان تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أن البضاعة موضوع العقد.

6/توزيع النفقات : على الشاري ان يدفع :

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها .
- أي نفقات اضافية ناجمة عن عدم قيامه بتعيين الناقل او شخص آخر؛أو عن عدم قيام الطرف المعين من قبله بتسليم البضاعة ضمن المدة المتفق عليها؛او عن عدم قيام الشاري باخطار البائع؛شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفق لشروط العقد .
- جميع الرسوم و الضرائب و التكاليف الاخرى،بالاضافة الى النفقات الناجمة عن الاجراءات الجمركية المتوجبة عن استيراد البضاعة؛ونقلها عبر الترانزيت عبر بلد آخر .
- 7/ اخطار البائع :على الشاري اخطار البائع قبل وقت كاف باسم الطرف المعين؛ وعند الضرورة ؛تحديد طريقة النقل؛بالاضافة الى التاريخ او المدة التي يجب فيها تسليم البضاعة إليه ؛وعند الاقتضاء بالمدة المحددة في مكان التسليم التي يخب أن تسلم فيها البضاعة الى ذلك الطرف الآخر.
- 8/اثبات التسليم اومستند الوثائق الالكترونية المماثلة:على الشاري قبول اثبات التسليم.

/ معاينة البضاعة: على الشاري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن؛ باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بناء على طلب السلطات الرسمية في بلد التصدير.

10/التزامات أخرى: على الشاري أن يدفع جميع النفقات و الرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الالكترونية المماثلة وأن يعرض البائع عن ماذا تكبده لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك و ابرام عقد النقل

المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلح النقل البحري FOB

اسم البيع فوب (FOB) هو اختصار للكلمة الإنجليزية "Free on board" وتعني تسليم البضائع المباعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع .

ووفقا للمادة 288 من قانون المواد المدنية والتجارية القطري لسنة 1971 فإن البيع فوب "يجوز بيع البضاعة وتصديرها إلى محل معين دون أن يلتزم البائع بغير شحن البضاعة في السفينة، وتعتبر البضاعة قد تم تسليمها عند شحنها بالسفينة ، وتقع تبعة الهلاك على المشتري من وقت الشحن ، والمشتري ملزم بدفع الثمن للبائع ، وهو الذي يلتزم بدفع أجرة النقل بالسفينة ، ويقوم بالتأمين على البضاعة." إذن يعرف البيع فوب :بأنه اتفاق يتم بين البائع والمشتري ، حيث يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي تعين من قبل المشتري وقد يتفق الطرفان بأن يتم التسليم للبضاعة بجوار السفينة التي يعينها المشتري على الرصيف ويسمى البيع في هذه الحالة "فاس " FAS اختصارا للمصطلح الإنكليزي "Free along Side" أي أن مسؤولية البائع تنتهي بوضع البضاعة المباعة على رصيف الميناء الذي تقف عليه السفينة .

الالتزامات التي يرتبها البيع FOB

أولا :واجبات البائع

- 1-الالتزامات بتجهيز البضاعة . ويكون ذلك وفق الاتفاق الذي تم بين البائع والمشتري .حيث يجب أن تكون البضاعة مطابقة للعقد من حيث نوعها ، كميتها، حجمها وزنها .
- 2-تسليم البضائع وهو تسليم البضاعة في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة التي قام بتعيينها المشتري ، وأن يكون في الموعد المتفق عليه .ولتنفيذ هذا الالتزام يجب على البائع أن يأخذ سند الشحن من الناقل ، يتضمن شحن البضاعة على ظهر السفينة والتاريخ المثبت على سند الشحن يبين تنفيذ البائع لالتزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل .
- 3-تسليم المستندات : وأهم هذه المستندات هو سند الشحن الصادر من الناقل والذي يجب على الناقل أن يرسله إلى المشتري مقابل استلام الثمن . كما يقع على البائع الحصول على إجازة تصدير البضاعة والتي

1- خالد عليان ،سليمان علي أحمد ،المشاقبة مرجع سابق ص 155

بمقتضاها يمكن تصدير البضاعة من بلد البائع إلى المشتري، ويقع على البائع دفع نفقات الحصول على التصدير. كذلك إرساله شهادة المنشأ التي توضح المكان أو البلد الذي تم فيه صناعة البضاعة وشهادة فحص البضاعة .

ثانيا :التزامات المشتري

1-التزامه بإبرام عقد النقل لنقل البضائع وأداء أجرته وإخطار البائع في ميعاد مناسب باسم السفينة ومكان الشحن وتاريخه والمهلة المعنية لإجراءه .

2-تسلم البضاعة من قبل المشتري وهذا يتم يتسلم البضاعة من قبل البائع إلى المشتري أو من يمثله في ميناء الشحن ، حيث يتم فحص البضاعة قبل وضعها على ظهر السفينة للتأكد من مطابقتها لشروط العقد وعلى البائع أن يحظر المشتري بوقت الشحن .

3-دفع الثمن : حيث يلتزم المشتري بدفع كافة المصروفات الخاصة بشحن البضاعة إضافة إلى مصروفات الإخطار بشحن البضاعة وإذن الاستيراد وغيره من الوثائق اللازمة .

المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR

التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين CFR "Cost and Freight" يعني أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن ؛ ويترتب على البائع أن يدفع النفقات و أجور الشحن الضرورية لايصال البضاعة الى ميناء الوصول المعين الا ان مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالسفينة ؛تنتقل من البائع الى المشتري .

أولاً: واجبات البائع :يمكن ذكرها في العناصر التالية :

1/تجهيز البضاعة وفق لشروط العقد :على البائع أن يجهز البضاعة و الفاتورة التجارية أو الرسالة الالكترونية المماثلة ،وفق لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد .

2/الاجازات و الموافقات و الاجراءات:على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة ؛على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية أخرى وحيث ينطبق ذلك القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة

3/عقود النقل و التأمين :

1/عقد النقل :على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة و بالشروط المعتادة ؛عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد الى ميناء الوصول المعين بواسطة سفينة بحرية (أو مركب للنقل خلال الطرق المائية الداخلية)من الطراز المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد

1- زايد مدار مرجع سابق ص 285

2- محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن ، الاتجاهات الحديثة في الممارسات التجارية ، مؤسسة شهاب الجامعة ، الاستدراكية

/ عقد التأمين : لا يوجد التزام.

4/ عقود النقل و التأمين :

1/ عقد التأمين: على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة و بالشروط المعتادة :عقد لنقل البضاعة بالطريق المعتاد الى ميناء الوصول المعين بواسطة سفينة معينة

4/التسليم: على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليها .

5/نقل المخاطر: يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن .

6/توزيع النفقات : على البائع أن يدفع :

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها .
- أجور الشحن وجميع النفقات الاخرى بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة ؛ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل .
- نفقات الاجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة ؛بالاضافة الى جميع الرسوم والضرائب و النفقات الاخرى المتوجبة عند التصدير؛ ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر؛ المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.¹

7/ اخطار الشاري : على البائع اخطار الشاري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة ؛وتزويده بجميع المعلومات الاخرى التي تمكنه من اتخاذ الاجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة .

8/ اثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الالكترونية المماثلة :على البائع أن يزود الشاري دون تأخير؛ على نفقة البائع ؛ بمستند النقل المعتاد الذي يشمل نقل البضاعة الى ميناء الوصول المتفق عليه . 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 ؛ و يجب أن يكون مؤرخا ضمن المدة المتفق عليها للشحن ؛ وأن يمكن الشاري من مطابقة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول ؛ وإن لم يتفق على غير ذلك ؛أن يمكن الشاري من بيع البضاعة و هي بطريق الترانزيت إما بتحويل المستند الى مشتري لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول) أو بإخطار الناقل بذلك .

عند إصدار مستند النقل على عدة نسخ أصلية ؛ يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للشاري عندما يتفق البائع و الشاري على المراسلة الكترونيا فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرات السابقة برسالة تبادل المعلومات الالكترونية المماثلة .

9/ المعاينة – التغليف – التأشير:على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية و

1- هاني حامد الضمرو التسويق الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع عمان-، الاردن 3q، 2004، ص 251-252

القياس و الوزن و العدد) الضرورية لتسليم البضاعة .

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

10/ واجبات أخرى : على البائع أن يقدم للشاري بناء على الطلب الأخير و مسؤوليته و نفقته ؛ كل مساعدة ممكنة للحصول على أي مستندات أو رسائل الكترونية مماثلة صادرة أو مرسله من بلد الشحن/ أو من البلد المنشأ ؛ التي قد يحتاجها الشاري لاستيراد البضاعة ؛ و عند الضرورة؛ لنقلها عبر الترانزيت الى بلد آخر . على البائع أن يزود الشاري بناء على طلبه ؛ بالمعلومة الضرورية لاجراء التأمين .

ثانيا: واجبات المشتري :¹

1/ دفع الثمن : على الشاري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع .

2/ الاجازات و الموافقات و الاجراءات : على الشاري الحصول على مسؤوليته و نفقته الخاصة على اجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى ؛ و حيث ينطبق ذلك اتمام جميع الاجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ؛ و لنقلها عبر الترانزيت الى بلد آخر .

3/ عقود النقل و التأمين :

أ/ عقد التأمين : لا يوجد التزام .

ب/ عقد النقل : على الشاري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها ؛ و ان يسلمها من الناقل الى الميناء .

4/ الاستلام : على الشاري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها ؛ و إن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين .

5/ نقل المخاطر: يتحمل الشاري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن .

اذ لم يتم الشاري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن أو منذ إنتهاء المهلة المحددة لهذه الغاية ؛ شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفق لشروط العقد ؛ بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد .

6/ توزيع النفقات : على الشاري أن يدفع :

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها .

جميع النفقات و التكاليف المتعلقة بالبضاعة ؛ بينما هي بطريق الترانزيت ؛ لحين وصولها الى ميناء الوصول

1- بديع جميل قهود التسويق الدولي، دار المسير للنشر و التوزيع عمان - الاردن الطبعة الأولى 2009، ص 243-250

- 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
- اذا لم يقيم الشاري باخطار البائع ؛ جميع النفقات الاضافية الناجمة عن ذلك منذ التاريخ المتفق عليه للشحن ؛ او منذ انقضاء المهلة المحددة لهذه الغاية، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفق لشروط العقد ؛ و بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أنها البضاعة موضوع العقد .
- 7/ إخطار البائع : عندما يحق للشاري تحديد موعد شحن البضاعة و/ أو ميناء الوصول فعليه .
- 8/ إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الالكترونية المماثلة : على الشاري أن يقبل مستند النقل ؛ إذا كان المستند مطابق مع شروط النقل .
- 9/ معاينة البضاعة : على الشاري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن ؛ باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير .
- 10/ واجبات أخرى : علي الشاري أن يدفع جميع النفقات و الرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الالكترونية المماثلة ، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك .
- المطلب الرابع : واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلح النقل البحري (CIF)**
- طبقا للمادة 275 من قانون المواد المدنية والتجارية القطري رقم 16 لسنة 1971 فإن البيع سيف هو عبارة عن بيع البضائع المصدرة إلى محل معين بثمن مقطوع يشمل ثمن البضاعة (Cost) وتكاليف التأمين عليها (Insurance) وأجرة النقل بالسفينة إلى ميناء الوصول . (Freight)
- إذن فالبيع سيف أنه اتفاق يجرى بين البائع والمشتري ، وفيه يلتزم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن ، وشحنها على ظهر السفينة إضافة إلى التزامه بإبرام عقد نقل البضاعة ودفع الأجرة عنها والتأمين عليها ، مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي للبضائع بحيث يشمل هذا الثمن قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها . إن هذا النوع من البيوع البحرية قد أصبح من أهم البيوع في وقتنا الحاضر حيث يحقق مزايا لكل من طرفي العقد البائع والمشتري ¹ .

أولا :التزامات البائع

1- يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها للمشتري كمية وصنفا, فلو أخل البائع بالتزامه فيحق للطرف الآخر المشتري بفسخ العقد .

2- الالتزام بإبرام عقد نقل البضاعة.

يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول خلال فترة زمنية يحددها الاتفاق أو العرف التجاري فيجب أن يختار سفينة قادرة على نقل البضائع إلى ميناء الوصول وأن تتوفر فيها كافة

2- غرفة التجارة الدولية ICC Chambre Commercial InternatiXnale

الصلاحيات الخاصة بالملاحة ، أي شروط المتانة والقدرة على السير اثناء الرحلة البحرية ومجهزة بكل ما تستوجبه الرحلة ، وأن يتم النقل بطريقة الرحلة المعتادة والطريق الأسرع والأكثر أمنا . هذا ويلتزم البائع بأداء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي قد يشترط الناقل دفعها في ميناء الشحن .

3- الالتزام بشحن البضاعة :

يلتزم البائع بشحن البضاعة في الموعد المتفق عليه وذلك في سفينة يختارها البائع وعليه الالتزام بسلامة البضاعة . ويجب أن يجري الشحن في الميناء المعين في العقد ، وفي حالة تعيينه يقع على البائع اختيار الميناء الذي تشحن منه البضاعة لأجل وصولها بالمدّة الملائمة . وغالبا ما يحدد في عقد البيع مدة للشحن ، ولكن هذه المدة لا يجوز أن تتجاوز شهرين . ويقتضي على البائع الحصول على سند الشحن من الناقل والتأكد من البيانات الواردة فيه والمثبتة لنوع وكمية ووزن وحجم البضاعة .

4- الالتزام بالتأمين على البضاعة :

وفقا للمادتين 278/279 من قانون المواد المدنية والتجارية القطري رقم 16 لسنة 1971 فقد اشترطت تلك المادة على البائع واجب التأمين على البضاعة محل عقد البيع سيف ويشترط في التأمين على البضاعة محل عقد البيع سيف ويشترط في التأمين الذي يبرمه البائع ما يلي :

1- أن يغطي التأمين الأخطار البحرية بحسب الشروط المألوفة في عقود التأمين كالهلاك والتلف والحريق ، أما الأخطار غير العادية وأخطار الحرب فلا يلتزم البائع بتغطيتها إلا إذا اتفق مع المشتري على ذلك صراحة في عقد البيع سيف .

2- يجب أن يكون بدل التأمين مقدارا يعادل سعر البضاعة النقدي في مكان الوصول وهذا يعني بأن التأمين يجب أن يغطي كل مكان تكون فيه البضاعة أثناء ^A

رحلتها من ميناء الشحن حتى ميناء الوصول . وإذا شحنت البضاعة على شكل دفعات وجب تأمين كل دفعة على حده .

3- على البائع أن يجري التأمين على البضاعة مع مؤمن حسن السمعة وأن يكون موسرا ، لكي يوفي بالتزامه عند تعرض البضاعة للخطر ودفع مبلغ التأمين . فإذا تحقق ذلك فإن البائع لا يكون مسؤولا تجاه المشتري بسبب عجز المؤمن عن تأدية بدل التأمين .

تجدر الإشارة هنا إلى أن الإخلال بالتزام تأمين البضاعة من قبل البائع يؤدي إلى انتفاء صفة البيع سيف عن العقد .

5- الالتزام بتسليم المستندات إلى المشتري : طبقا للمادة 281 من قانون المواد المدنية والتجارية القطري على البائع بعد شحن البضاعة أن يلتزم بإرسال المستندات التالية إلى المشتري .

1- سند الشحن – ويجب أن يكون هذا السند نظيفا ، حيث لا يجوز ويجب أن يكون هذا السند نظيفا ،

حيث لا يجوز للبائع أن يقدم سند شحن يتضمن تحفظات دونها الناقل ، مما يؤدي إلى مواجهة المشتري بعض الصعوبات عند حيازته لسند الشحن غير النظيف. كذلك على البائع أن يستبدل سند "برسم الشحن" إلى "سند شحن" لأن المشتري غير ملزم باستلام السند برسم الشحن الذي لا يتضمن شحن البضاعة فعلا.

2- وثيقة التأمين أو شهادة تقوم مقامها يجب أن تكون هذه الوثيقة صادرة من المؤمن ومشملة على الشروط الأساسية المنصوص عليها في الوثيقة الأصلية بحيث تخول حاملها نفس الحقوق التي تمنحها تلك الوثيقة .

3- قائمة البضاعة وهذه تتضمن وصف البضاعة والتمن الواجب دفعة. كذلك قد يشترط المشتري تقديم مستندات أخرى كشهادة بنوع البضاعة وشهادة المنشأ والتي تثبت بأن البضاعة هي من إنتاج الدولة التي شحنت منها أن مثل هذه الوثائق يستفيد منها المشتري وذلك للتأكد من مطابقتها وفقا للشروط التي تم الاتفاق عليها بينه وبين البائع ، كذلك الاستفادة منها عند بيعه للبضاعة إلى الغير .

وبهذا تنتهي مسؤولية البائع في مواجهة المشتري منذ شحن البضاعة والتأمين عليها وإرسال كافة المستندات المتعلقة إلى المشتري ، وبموجب ذلك فإن البائع يستحق استلام الثمن منذ إرساله للمستندات وشحن البضاعة بصرف النظر عن مصير البضاعة

ثانيا :التزامات المشتري: وفقا للمادتين 282/283 من قانون المواد المدنية والتجارية القطري يلتزم المشتري بما يلي .

1- دفع الثمن : يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين حيث يلتزم بدفع الثمن المطلوب حال وصول المستندات المتعلقة بالبضاعة إلى المشتري دون انتظار لوصول البضاعة نفسها .

ويتم دفع الثمن عن طريق فتح اعتماد مستندي غير قابل للألغاء لدى بنك. حيث يقوم المشتري بفتح اعتماد لدى البنك الذي يتعامل معه بمبلغ يساوي قيمة البضاعة. وهنا يقوم البنك بدور الوسيط بين الطرفين فيرسل المشتري خطاب اعتماد إلى البائع عن طريق البنك وذلك مقابل سند الشحن ووثيقة التأمين فيستطيع البائع عندئذ أن يسحب كمبياله مستندية (سفتجه) مرفقا بها المستندات المطلوبة ويقوم بخصم هذه الكمبيالة لدى البنك الذي يتعامل معه وبذلك يحصل على ثمن البضاعة وعندما تصل المستندات المطلوبة إلى بنك المشتري ويتحقق من مطابقتها يقوم بالوفاء لبنك البائع .

2- استلام المستندات : يلتزم المشتري بقبول المستندات التي يرسلها البائع وذلك بعد مطابقتها وفقا لشروط عقد البيع الذي تم بينهما ولكن يحق للمشتري رفضها وعدم تسلمها إذا لم تكن تتفق مع شروط عقد البيع ، وعليه بذلك أن يحظر البائع مع بيان سبب الرفض، في حين إذا حدث وتسلم المشتري المستندات ولم يبدي أي اعتراض خلال أربعة أيام من تسلمه الأوراق المطلوبة فإنه اعتبر قابلا لها .

3- استلام البضاعة : يتحقق ذلك بقبول المشتري تسلم المستندات الممثلة لها. والمقصود باستلام البضاعة هنا ، هو التسليم المادي للبضاعة أي الفعلي من قبل المشتري . وله الحق في حينه فحصها ومدى مطابقتها

لشروط العقد والمستندات التي سبق أن تسلمها من البائع . فإذا وجد بها نقصا أو عيبا أو اختلافا عن شروط عقد البيع فعليه أن يخطر البائع خلال فترة معقولة من اللحظة التي اكتشف فيها العيب أو النقص وبعكسه يفقد حقه في التمسك بذلك العيب أو النقص .

الخاتمة

خاتمة

تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية باعتبارها مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقتها التجارية الدولية. فهناك اتجاه يدعو إلى حرية انتقال السلع والخدمات وعوامل الإنتاج من دولة لأخرى، وآخر يدعو إلى تدخل الدولة قصد تنظيم التجارة الخارجية، من خلال فرض قيود على الصادرات والواردات قصد تحقيق المصلحة العامة للدولة. وتتضمن هذه الإجراءات مجموعة من الأساليب سواء السعرية، الكمية أو التنظيمية. فالأساليب السعرية تستخدم في عملية التحكم في الصادرات والواردات، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أما الأساليب الكمية والتنظيمية فهي الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة التجارية.

وتعتبر مصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد، وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان، ويتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل، إلا أن الوسيلة الأوسع نطاقا هي النقل البحري بالنظر لقلة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية الأمر الذي يجعل مصطلحات النقل البحري أكثر استعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية. وتستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB في حالة التصدير ومصطلح CIF عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية. وللنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى التأثير على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويؤثر النقل الكفئ على الأسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق. ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة و تزايد الغلة. بالإضافة إلى الخدمة بمعيار الاستعلامات البديلة. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية. ويتكون السوق الملاحية من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله و سوق الخطوط المنتظمة. وبهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات وهناك من يدعو إلى ضرورة تحريره.

ويبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية و ترقيةها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها.

- 2- تلعب خدمات النقل البحري دوراً مهماً في رفع معدلات النمو و تحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغير الاقتصادي و تساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج و توفير مدخلاته الأمر الذي ينعكس إيجابياً علي ميزان مدفوعات الدولة.
- 3- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية بإعتباره محرك البضائع بين القارات و الدول.
- 4- تلعب المصطلحات التجارة الدولية دوراً هاماً في تحديد مسؤوليات المصدر و المستورد
- 5- بما ان النقل البحري هو الأكثر إستخداماً في معاملات التجارة الدولية ، فإن المصطلحات الأكثر إستخداماً هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة: CIF .CFR. FOB.FAS
- 6- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق و مستندات تنص على إلتزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري و الفاتورة التجارية ، ولتفادي الاختلال بهذه الإلتزامات ، يتطلب الرجوع الى العقود التجارية التي تحتوى على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه.
- 7- لتسعير الصادرات لابد من تحديد التكاليف و مصطلحات التجارة الدولية والتي تستخدم أيضاً في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع.
- 1- تمثل التجارة الدولية البحرية 90% من حجم التبادل التجاري على المستوى العالمي و يلعب النقل البحري دوراً أساسياً في هذا المجال إذا تعتمد عليه التجارة الدولية بنسبة كبيرة . و أن أكثر من 80% من تجارة الجزائرية الخارجية تتم عبر النقل البحري و هذا يؤكد أهميته بالنسبة لبلد مثل الجزائر.

- 2- تلعب خدمات النقل البحري دوراً مهماً في رفع معدلات النمو و تحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغير الاقتصادية و تساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج و توفير مدخلاته الأمر الذي ينعكس إيجابياً علي ميزان مدفوعات الدولة.
- 3- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية بإعتباره محرك البضائع بين القارات و الدول.
- 4- تلعب المصطلحات التجارية الدولية دوراً هاماً في تحديد مسؤوليات المصدر و المستورد
- 5- بما ان النقل البحري هو الأكثر إستخداماً في معاملات التجارة الدولية ، فإن المصطلحات الأكثر إستخداماً هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة: CIF . CFR. FOB.FAS
- 6- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق و مستندات تنص على إلتزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري و الفاتورة التجارية ، ولتفادي الاختلال بهذه الإلتزامات ، يتطلب الرجوع الى العقود التجارية التي تحتوى على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه.
- 7- لتسعير الصادرات لابد من تحديد التكاليف و مصطلحات التجارة الدولية والتي تستخدم أيضاً في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع.
- 8- تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة ، نوع و حجم السفينة و كفاءة الموانئ ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية.
- 9 - تسهلاً لعملية النقل البحري وجب الإعتماد على مختلف أعوان النقل البحري علي رأسهم القائم بمهمة العبور . الإستعانة بخدمات هؤلاء الأعوان يؤدي الى تسهيل مهمة عبور السفن و الى تخفيض معتبر في تكاليف النقل البحري.
- 10- تقسيم تكاليف النقل البحري الى تكاليف متغير و ثابتة يعتبر من التقسيمات الأكثر ضرورة في مجال التخطيط و الرقابة على التكاليف .
- 11- يعتبر حجم السفينة من العوامل المؤثر على تكاليف النقل البحري ، فزيادة حجم السفينة يؤدي الى إنخفاض تكلفة الطن الواحد المنقول
- 12- طول الرحلة من العوامل المؤثر على التكاليف النقل البحري ، فمن أجل التقليل من هذه التكاليف يجب إستعمال السفن صغيرة الحجم في المسافات القصيرة و السفن الكبيرة للمسافات الطويلة.
- 13 - تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ ، و أحواض بناء و صيانة السفن و يؤدي هذا إلى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد فضلاً عن استيعاب أعداد كبيرة من العمالة الوطنية في هذا الحقل مما يساهم في تخفيض حدة البطالة.

اختبار الفرضيات :

على ضوء نتائج هذا البحث يمكن اختبار الفرضيات بالشكل التالي:

* صحة الفرضية الأولى على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر و المستورد ،لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة و المستندات ، ومن يتحمل التكاليف و المخاطر بين الطرفين ، هذه المصطلحات الأكثر إستخداما تتمثل في مصطلح FOB عند التصدير و مصطلحي CFR و CIF عند الإستيراد و إختبار هذه المصطلحات دون غيرها يعود إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع و ضعف موانئها .

* صحة الفرضية الثانية و هذا مستند عليه لمختلف الاحصائيات في مجال التجارة الدولية و كذا النقل البحري للبضائع في الجزائر و التي تجزم ضعف الموانئ التجارية و قلة السفن هذا ما يحتم على الجزائر استئجار السفن في حالة الاستيراد و التصدير هذا بدوره يرفع من قيمة التكاليف التي تستنزف مداخيل الدولة و تعود عليها بالسلب.

اقتراحات :

انطلاقا من نتائج هذا البحث يمكن تقديم بعض الإقتراحات و التي تتمثل في :

- 1- العمل على تجهيز و تهيئة الموانئ الجزائرية لتواكب التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال خدمات الموانئ المختلفة حتى تمكن من زيادة إيراداتها و تساهم في نمو الاقتصاد .
- 2- العمل على تجديد سفن الأسطول الوطني و العمل على إتباع السياسات اللازمة للمحافظة عليه ضمن سوق الملاحة البحرية، وذلك من خلال تشجيع القطاع الخاص على الدخول في شركات إستراتيجية مع الدولة في هذا المجال.
- 3- النظر إلى قطاع النقل البحري كحلقة مكتملة لترقية و تطوير الاقتصاد الجزائري في جوانبه المختلفة و إن أي مجهودات تبذل لتحسين الإنتاج يجب أن يقابلها تحسين في وسائل النقل البحري الوطني.
- 4- من أجل تخفيض تكاليف النقل البحري إلى حددها الأدنى ينصح باستعمال السفن ذات الحمولة الكبيرة بعدد أكبر ومع الاستعانة بالأصناف الأخرى من السفن لكن بعدد أقل .
- 5- العمل على بناء مؤسسات أكاديمية بحرية متخصصة لها القدرة على أداء دورها في مد هذا القطاع بالكوادر البشرية ذات التأهيل و التدريب العالي مما يساهم في زيادة إنتاجية هذا القطاع على المستوى الكلي للاقتصاد القومي.
- 6 - ضرورة مواصلة الدراسات في مجال النقل البحري لأهميته في تحقيق النمو الاقتصادي و صولا الى معرفة الأسباب التي أفضت هذا القطاع عن لعب دوره في الاقتصاد.

قائمة المراجع :

أولا : المراجع باللغة العربية .

1. أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية - مصر، الطبعة الأولى 2008
2. أيمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر ، الطبعة الأولى 2009
3. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري- الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب- مصر، 2009
4. بديع جميل قدو ، التسويق الدولي ، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2009
5. جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أكتوبر 2000 ، إتحاد المصارف العربية 2001
6. جمال يوسف عبدالنبي ، الإعتمادات المستندية ، مكتب روعة للطباعة، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2001
7. حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، بدون سنة نشر
8. خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن ، 2009

9. سميرة إبراهيم محمد أيوب ، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية - مصر 2002
10. شريف علي الصوص ، التجارة الدولية - الأسس و التطبيقات ، دار أسامة للنشر و التوزيع ، الأردن عمان ، الطبعة الأولى 2012
11. شريف محمد ماهر ، إدارة النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، الإسكندرية، 2006
12. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية لبنان ، 2000
13. صديق محمد عفيفي ، التسويق الدولي - نظم التصدير والإستيراد ، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية، الطبعة العاشرة 2002
14. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2007
15. عادل أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب، أساسيات الإقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان 2003
16. عبدالرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية - مصر 2007

قائمة المحتويات :

الصفحة	قائمة المحتويات
	الاهداء
	كلمة الشكر
	قائمة المحتويات
04 – 01	مقدمة عامة
35 – 06	الفصل الاول : مدخل الى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع
11 – 06	المبحث الأول: الاطار النظري للنقل البحري
07 – 06	المطلب الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية
09 -08	المطلب الثاني : أهمية مصطلحات التجارة الخارجية و خصائصها .
11 – 09	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية
35 – 12	المبحث الثاني : النقل البحري للبضائع
14 – 12	المطلب الاول : الاطار النظري للنقل البحري
24 – 15	المطلب الثاني : الاطار المادي و المؤسسي للنقل البحري

28 – 25	المطلب الثالث : الاطار القانوني للنقل البحري
35 – 30	المبحث الثالث : النقل البحري للبضائع
31- 30	المطلب الأول : الشحن البحري للبضائع .
35 – 31	المطلب الثاني : التأمين البحري
35	المطلب الثالث : الجمركة
62 – 37	الفصل الثاني: مساهمة الانكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا
40 – 37	المبحث الأول : علاقة الانكوترمز بالتجارة الدولية
38 – 37	المطلب الأول : مصطلحات التجارة الدولية و هيكل السعر التصديري
40 - 39	المطلب الثاني : المصطلحات التجارة الدولية و الاعتماد المستندي
40	المطلب الثاني : مصطلحات التجارة الدولية و المنازعات التجارية الدولية
49 – 40	المبحث الثاني : التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
41 – 40	المطلب الاول :الاطار النظري للنقل البحري
44 – 42	المطلب الثاني : مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع
49 – 45	المطلب الثالث : مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوعة من طرف البائع
62 – 59	المبحث الثالث: واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلحات التجارة الدولية البحرية
54 – 52	المطلب الأول : واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلح النقل البحري FAS
58 – 55	المطلب الثاني : واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلح النقل البحري FOB
62 – 59	المطلب الثالث : واجبات البائع و المشتري وفق لمصطلح النقل البحري CFR

84 – 95	الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
75 – 63	المبحث الاول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
66 – 63	المطلب الأول : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم
68 – 67	المطلب الثاني : خصائص و أهداف مؤسسة ميناء مستغانم
75 – 69	المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم.
79 - 76	المبحث الثاني : دور ميناء مستغانم في جلب الاستثمار
77 – 76	المطلب الأول : دور المؤسسة في جلب الاستثمار
78 – 77	المطلب الثاني: استراتيجيات المؤسسة لجلب الاستثمار
79 – 78	المطلب الثالث: البعثات الأجنبية التي استقبلها الميناء
84 – 82	المبحث الثالث : أهم مصطلحات التجارة الخارجية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية
80 – 79	المطلب الاول : مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات
82 – 81	المطلب الثاني :مصطلحات التجارة الدولية و الواردات
84 – 82	المطلب الثالث : مصطلحات التجارة الدولية و ميزان المدفوعات
86 – 85	الخاتمة العامة
87 – 90	قائمة المراجع

المقدمة العامة

مقدمة

نظرا لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بالتجارة الدولية، وتباين الأنظمة القانونية والاعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول، كل ذلك كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد خاص موحد يوضح هذه المهام ومدلولاتها حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد، ولهذه الغاية قامت غرفة التجارة الدولية بتحديد عدد من القواعد لتفسير المصطلحات التجارية عرفت باسم "الأنكوترمز"، وتشتمل 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، واسطة النقل وكيفية التأمين على مخاطر نقل البضاعة.

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجستية سواء الأساسية منها كالنقل أو الداعمة كالشحن، التأمين والجمركة، أصبحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد محاماً متعددة، ومن الملاحظ جلياً أن عقد التسعينيات قد شهد إهتماماً بليغاً بزيادة التبادل الدولي وعولمة التجارة، كما شهد ازدياد الاهتمام بدور النقل في العمليات التجارية وتأثيره الواضح على كفاءة التجارة، وخاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها في الأسواق العالمية وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة، حيث يشحن بواسطته ما يقرب من 80 في المائة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات، وذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن وامكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

و انطلاقاً مما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية :

ما هو دور المصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع ؟ وما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر- ميناء مستغانم نموذجاً .

وللتوضيح أكثر يمكن طرح الأسئلة الثانوية أدناه:

ما دور مصطلحات التجارة الدولية في التبادل التجاري الدولي ؟

إلى أي مدى يمكن اعتبار النقل البحري مهم بالنسبة للتجارة العابرة للقارات ؟

إلى أي حد يمكن توزيع وتنظيم مسؤوليات " تكاليف ومخاطر " حركة البضائع بين البائع والمشتري؟
ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الج 1 زئ من خلال ميناء الج 1 زئ العاصمة؟ وما هي مصطلحات
التجارة الدولية التي تنظم استيراد وتصدير البضائع من وإلى الج 1 زئ؟
الفرضيات:

➤ مصطلحات التجارة الدولية جاءت لتوحيد القوانين التجارية الأكثر استخداما دوليا، وعرض لغة مشتركة
وتوزيع الالتزامات بين البائع والمشتري.

➤ يمثل النقل البحري أفضل وسيلة لحركة التجارة الدولية، وأقلها تكلفة
➤ لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الدولية هي شحن وتفريغ البضائع، النقل والتأمين
بالإضافة إلى الجمركة، وتتوزع هذه المهام بواسطة اعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية كقواعد
نموذجية موحدة في شكل اتفاق على مصطلح أو أكثر لتيسير 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، وبالنظر إلى تأخر الج 1 زئ في قطاع النقل البحري للبضائع
وضعف مواثيقها تستخدم الج 1 زئ مصطلحات التجارة التي تتناسب ومقوماتها.

أهمية البحث :نعود أهمية الموضوع إلى ما يلي:

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

كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع قصد
تفادي الأخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع إلى المشتري، ولتسهيل المبادلات وسلامة المادة المتعاقدة عليها،
إضافة إلى محاولة دراسة أحد أهم محددات التجارة الدولية ألا وهو النقل البحري للبضائع.

د واعي إختيار الموضوع:

يرجع اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية:

التطابق الكبير بين هذا الموضوع وتخصص الدراسة .

نقص الاهتمام بهذا الموضوع في الدراسات السابقة .

الرغبة الشخصية إلى البحث في غمار هذا الموضوع، وفي أن يكون البحث مفيدا.

خطة البحث : يمكن تقسيم الموضوع الى فصلين كما يلي :

الفصل الأول : مدخل الى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع

الفصل الثاني : مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا

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